

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



POSTULATY  
BRANŻY

## Sprawdź posta

6

Broń się przed szykanami za granicą

34

Mercedes gwarantuje oszczędności

54

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.

# 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 wysyłać 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

## Ustawa absurdów

Ustawa o drogach publicznych jest jednym z przykładów potwierdzających błędne przeświadczenie urzędników, że znają się lepiej na rzeczywistości gospodarczej od przedsiębiorców. Chyba dlatego wszelkie nasze próby i żądania dopuszczenia przewoźników do współtworzenia założeń elektronicznego systemu poboru opłat drogowych spełzły na niczym. Administracja sama stworzyła założenia do systemu, a nas postawiła w roli petenta, który musi spełniać bezsensowne warunki. System jest wadliwy i nieprzyjazny dla użytkownika. Niedoskonałości było tak wiele, że środowisko poprzez Forum Transportu Drogowego podjęło batalię o zmianę zapisów ustawy, aby system stał się sprawny, a przede wszystkim przyjazny dla klienta. Jednym z absurdów był sposób naliczania kar: nie za fakt korzystania z drogi, lecz za przejazd pod urządzeniem rejestrującym. Ten, kto miał pecha jadąc trasą, na której jest dużo bramek, musiał płacić wielokrotność kary w wysokości 3 000 zł (!) za przejazd pod każdą z nich. Kolejnym absurdem ustawy jest traktowanie jak złodzieja

przewoźnika, który jest zarejestrowany w systemie, a więc w pełni identyfikowany dla zarządcy systemu, z którym podpisał umowę. Przewoźnik nie ma możliwości uregulowania zaległych należności za przejazd w ciągu kilku godzin po tym przejeździe, tak jak np. w Austrii. Innym kuriozum jest okres wyjaśniania spraw dotyczących stwierdzonych naruszeń w systemie viaTOLL. Okazuje się, że ITD, będący organem kontrolującym w zakresie prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej, z uwagi na dużą liczbę różnych incydentów wykazanych przez system, prowadzi postępowanie wyjaśniające w stosunku do naruszeń, które miały miejsce rok, a nawet dwa lata temu. W efekcie pojawiają się wezwania po długim okresie od momentu zdarzenia, kiedy nierzadko w firmie nie pracuje już dany kierowca i nie ma żadnej dokumentacji. Udało się nam przekonać posłów do potrzeby weryfikacji dotychczasowych rozwiązań, a w konsekwencji do zmiany przepisów ustawy. Wybrano szybką ścieżkę poselską dla prac nad tą ustawą, tak aby skrócić czas procedowania. Okazało się jednak, że zderzamy się z kolejnym absurdem, gdyż posłowie, którzy znają środowisko przewoźników oraz istotę problemu, złożyli do Sejmu projekt idący wbrew interesom branży, a więc gospodarki. Dlatego należy poważnie zastanowić się nad udziałem niektórych z nich w życiu naszego transportowego środowiska.

## Konfiskata samochodu w przypadku przemytu towarów akcyzowych 14

Kara za przemyt powinna dotyczyć przemytników podających się za kierowców, a nie przedsiębiorców, którzy zatrudnili ich w dobrej wierze.

## Kto zbuduje parkingi buforowe? 8

Kierowcy i przewoźnicy uważają, że strefy buforowe dla stojących w kolejkach ciężarówek tworzone są zbyt rzadko. Na budowę parkingów z prawdziwego zdarzenia nie ma pieniędzy.

## Skoczowskie autobusy Jana Molina 48

Jedną z najprężniej działających firm transportowych międzywojennej Rzeczypospolitej było cieszyńskie przedsiębiorstwo Jana Molina.



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,  
Stawomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

### Współpracują:

Jerzy Adamski, Cezary Bednarski,  
Anna Gawlik, Krzysztof Grzegorzczak,  
Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja,  
Tomasz Małyszko, Joanna Popiołek,  
Piotr Pluskowski

### 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.

## Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD 28

W Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD 15 maja 2014 r. uczestniczyły 183 osoby na 215 uprawnionych. Delegaci udzielili absolutorium prezesowi ZMPD i członkom Zarządu oraz uchwalili budżet ZMPD.



## Z czterech na dwa kółka 72

Być może jeszcze w 2014 roku kierowcy z samochodowym prawem jazdy kategorii B będą mogli jeździć motocyklami z silnikiem o pojemności 125 cm sześciennych.

## Jak walczyć z nieuczciwymi kontrolami za granicą? 34

Bywa, że zagraniczny inspektor zamiast kontrolować - szykanuje polskiego przewoźnika. Przewoźnicy nie są bezbronni wobec takich praktyk i mogą zgłaszać je za pośrednictwem strony GITD lub IRU do europejskich służb nadzoru.

Niech posłowie usłyszą przewoźników!	6
Kto zbuduje parkingi buforowe?	8
Priorytet na granicy	12
Konfiskata środka transportu w przypadku przemytu towarów akcyzowych	14
ADR kary na granicach za przewóz ponad 1 500 l paliwa	16
Fotomorgana. Władza odmaładza	20
Polska - Turcja. Trudne rozmowy o zezwoleniach	26
Nowy stary zarząd KPSPM	27
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	28
Bezpieczniejszy transport samochodowy	32
Jak walczyć z nieuczciwymi kontrolami za granicą	34
Scania szuka najlepszego młodego kierowcy	38
Historia stowarzyszeń Animex i Adampol	40
Ceny w dół, a zyski?	42
Skoczowskie autobusy Jana Molina	48
Transport materiałów budowlanych	52
Mercedes-Benz gwarantuje oszczędności	54
Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR	56
Znajdziesz ładunki, pozyskasz międzynarodowych partnerów, sprawdzisz pozycje pojazdów...	58
Sposób na kabotaż, czyli... Załóż firmę w Niemczech	60
Faktoring. Z nami wrzucisz wyższy bieg	62
Eurowag poszerza sieć własnych truckparków i przygotowuje ekspansję na rynki zagraniczne	64
Pasje. Świat otworzył się przed nami na nowo	68
Kamper - moja wolność	70
Z czterech na dwa kółka	72



# Niech posłowie usłyszą przewoźników!

Przewoźnicy od lat nie mogą doprosić się rozwiązania wielu palących problemów. Ministerstwa oraz inne ciała administracji państwowej usprawiedliwiają swoje czasem wręcz nieprzyjemne działania wobec przedsiębiorców transportowych przepisami prawa. Przykładem może być ustawa o drogach publicznych.

## Robert Przybylski

W kwietniu 2013 roku środowisko przewoźników reprezentowane przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji zaapelowało do ówczesnego Ministerstwa Transportu o niezwłoczne podjęcie prac legislacyjnych oraz zmianę przepisów prawnych związanych z funkcjonowaniem systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd po drogach publicznych. Strona spo-

leczna przedstawiła konkretne propozycje zmierzające do zlikwidowania nadmiernej restrykcyjności prawa. – Gdy wydawało się, że wszystko jest na właściwej drodze, nagle pojawił się poselski projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych, który idzie wbrew naszym postulatom – z zawodem mówi prezes ZMPD Jan Buczek.

Branża z zaskoczeniem stwierdziła, że wśród posłów podpisanych pod projektem (druk poselski nr 2184) jest m.in. Andrzej Kania, który postulaty branży zna doskonale, bo utrzymuje z organizacjami przewoźników żywe kontakty.

Tymczasem chodzi o kilka istotnych dla przedsiębiorców punktów, jak m.in. obniżenie wysokości kar

za przejazd bez opłaty oraz abolicję dla starszych spraw, które – według przedsiębiorców – powinno objąć przedawnienie.

Branża drogowego transportu międzynarodowego jest jednym z filarów polskiej gospodarki. Wystarczy przypomnieć, że wypracowuje dodatni bilans płatniczy w wysokości 2,7 mld euro oraz zatrudnia ponad 200 tys. osób. Jednak jej potrzeby – o czym świadczy powyższy przykład – są słabo poznane przez posłów.

Jedynym sposobem naprawienia tego stanu rzeczy jest skontaktowanie się z posłami z okręgu. Ich listę w podziale na okręgi wyborcze można znaleźć na stronie Sejmu: [http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/poslowie\\_okregi.xsp](http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/poslowie_okregi.xsp)

Prezes ZMPD namawia działaczy stowarzyszeń regionalnych do przedstawienia posłom listy problemów środowiska z prośbą o pomoc w ich rozwiązaniu.

Kluczowe postulaty stawiane przez przewoźników to:

- poprawa funkcjonowania systemu poboru myta i nakładania kar za brak opłat drogowych,
- udrożnienie granicy wschodniej,
- wprowadzenie nauczania zawodu kierowcy w szkolnictwie zawodowym.

Warto utrzymywać kontakty z posłami nie tylko kiedy się pali, ale przede wszystkim na roboczo, żeby posłowie wiedzieli, co jest istotne dla gospodarki. Spotkania po-

zwolą przewoźnikom wyrobić sobie poglądy, którzy posłowie są chętni do współpracy i służby środowisku przedsiębiorców.

## Który z posłów jest z twojego okręgu wyborczego?

Poniżej przedstawimy listę posłów, którzy podpisali się pod wymierzoną w branżę ustawą o zmianie ustawy o drogach publicznych. Warto z nimi skontaktować się i przedstawić racje oraz postulaty branży.

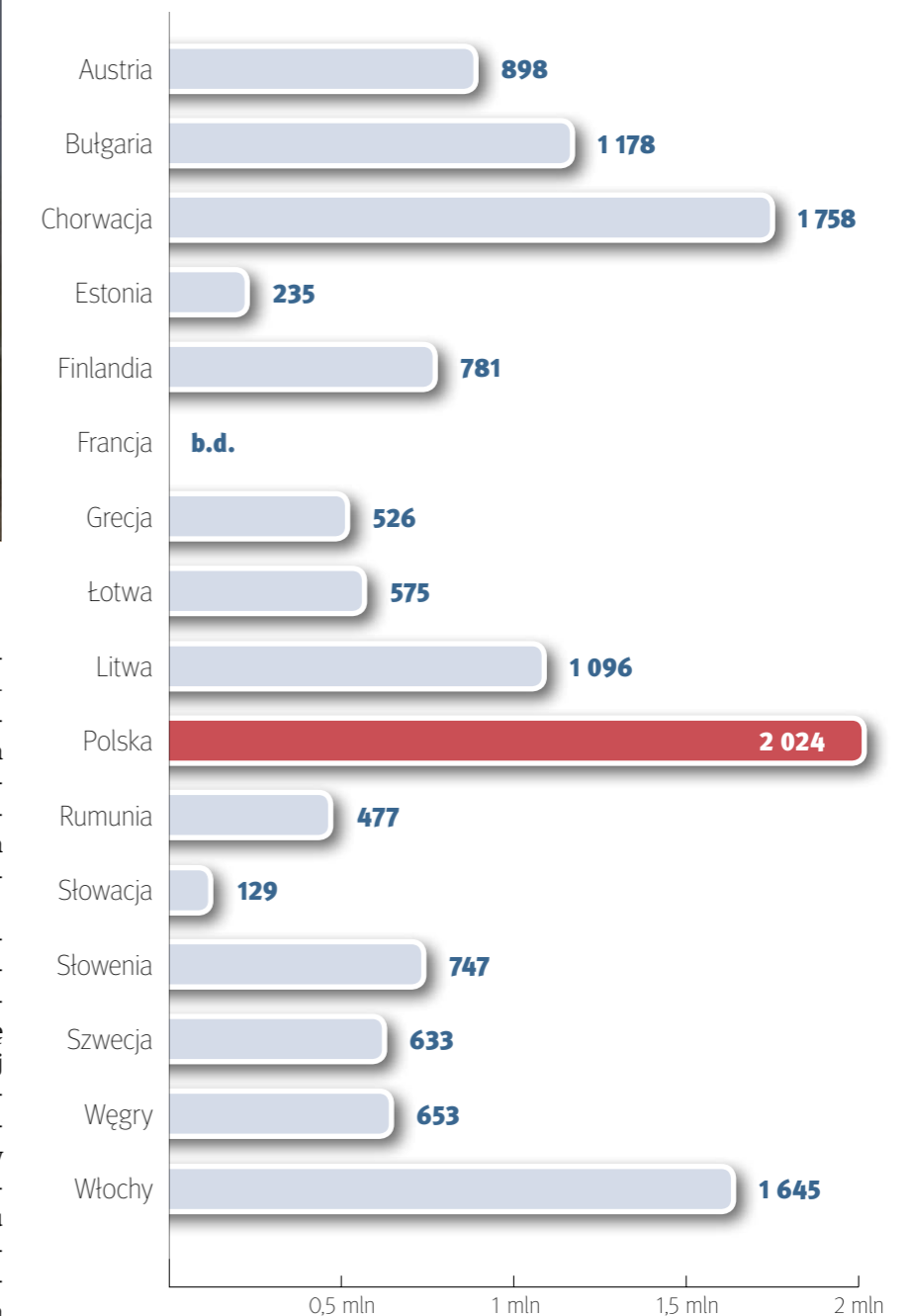
Elżbieta Achinger; Tadeusz Arkit; Joanna Bobowska; Renata Butryn; Marian Cyczeń; Artur Dunin; Zenon Durka; Krzysztof Gadowski; Elżbieta Gapińska; Artur Gierada; Czesław Gluza; Rafał Grupiński; Marek Hok;

Andrzej Kania; Jan Kaźmierczak; Brygida Kolenda-Łabuś; Sławomir Kowalski; Robert Kropiwnicki; Elżbieta Królikowska-Kińska; Marek Krzakała; Tomasz Kulesza; Józef Lassota; Tomasz Lenz; Arkadiusz Litwiński; Izabela Katarzyna Mrzygłocka; Dorota Niedziela; Małgorzata Niemczyk; Tomasz Piotr Nowak; Janina Okrągły; Zbigniew Pacelt; Paweł Papke; Małgorzata Pępek; Lucjan Marek Pietrzczyk; Jarosław Pięta; Mirosław Pluta; Agnieszka Pomaska; Krystyna Poślednia; Krystyna Sibińska; Henryk Siedlaczek; Bożena Sławiak; Wiesław Suchowiejko; Paweł Suski; Michał Szczerba; Bożena Szydłowska; Piotr Van der Coghen; Marek Wojtkowski; Marek Wójcik; Jerzy Ziętek.





## PRZEKROCZENIA GRANICY PRZEZ SAMOCHODY CIĘŻAROWE W 2013 r.



# Kto zbuduje parkingi buforowe?

**Kierowcy i przewoźnicy uważają, że strefy buforowe dla stojących w kolejkach ciężarówek tworzone są zbyt rzadko. Na ich organizację oraz budowę parkingów z prawdziwego zdarzenia nie ma jednak pieniędzy.**

Robert Przybylski

W kolejce do granicy 10 kilometrów jechałem całą noc, a silnik uruchamiałem 70 razy. Jak w takich warunkach wypocząć, ile wytrzyma rozrusznik w moim samochodzie? – pyta jeden ze stojących w granicznej kolejce kierowców. Oczekiwanie na odprawę celną na poboczu drogi jest bardzo uciążliwe dla prowadzących ciężarówki oraz mieszkańców przygranicznych regionów. – Od wielu lat policja i Straż Graniczna łagodziły skutki utrudnień w ruchu drogowym na przejściach granicznych w Kuźnicy i Bobrownikach – przypomina rzecznik prasowy

podlaskiego komendanta wojewódzkiego policji podinsp. Andrzej Baranowski. Dodaje, że w 2013 roku do regulacji ruchu włączyli się funkcjonariusze Służby Celnej i pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego.

Forma solidarnej współpracy czterech służb została zaakceptowana przez wojewodę podlaskiego na spotkaniu dotyczącym sytuacji na drogach przejściach granicznych w Bobrownikach i Kuźnicy, zorganizowanym w Podlaskim Urzędzie Wojewódzkim. – Decyzja o tym, kiedy i jak często wprowadzane są strefy buforowe, nie jest decyzją wojewody. To wspólna decyzja wszystkich zaangażowanych służb – podkreśla rzeczniczka wojewody podlaskiego Joanna Gaweł.

Szefowie Służby Celnej oraz Straży Granicznej w liście z 5 maja 2014 roku do wojewody podlaskiego zasugerowali, by w Wojewódzkim Planie Zarządzania Kryzysowego uwzględnić procedurę uruchamiania i zarządzania strefami buforowymi w sytuacjach kryzysowych, powodujących powstanie kolejek pojazdów oczekujących na wyjazd z Polski. – Umieszczenie procedury w WPZK nie ma nic wspólnego z jej finansowaniem. Podlaski Urząd Wojewódzki nie ma możliwości prawnych, by finansować tego typu działania. Możemy je koordynować, ale koszty są po stronie wszystkich wykonawców, z którym się ustala i uzgadnia procedury – podkreśla pani rzeczniczka.

Właśnie finansowanie jest najsłabszym elementem całej układanki. – Służba Celna nie ma możliwości kadrowych i finansowych tworzenia stref buforowych. Chodzi np. o postawienie przenośnych toalet lub zapewnienie zimą gorącej herbaty dla kierowców – tłumaczy starszy ekspert Służby Celnej Arkadiusz Łaba.

Także dla policji „czynności związane z utrudnieniami, jakie powoduje wydłużona kolejka samochodów ciężarowych, nie jawią się wprost głównymi zadaniami każdej ze służb” – napisał rzecznik podlaskiego komendanta policji. – Policja jako organ powołany do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego ma szereg zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ludzkiego życia, zdrowia i mienia. Priorytetem działań policji jest zwalczanie przestępczości kryminalnej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także obsługa miejsc zdarzeń drogowych, czy też podejmowanie interwencji publicznych, domowych – przypomina Baranowski.

Dodaje, że jedynym skutecznym rozwiązaniem jest utworzenie parkingów buforowych z infrastrukturą socjalną i sanitarną, na których ruch byłby powiązany z odprawą graniczną. – Przepuszczalny czas wyjazdu z parkingu byłby oznaczony i wydrukowany w formie biletu stanowiące-

go informację dla kierowcy, w tym informację o numerze w kolejce. W przewidzianym czasie oczekiwania na odprawę kierowca mógłby skorzystać z przerwy zaplanowanej na obowiązkowy odpoczynek. (...) Wyjazd nastąpiłby dopiero po pojawieniu się jego numeru w kolejce, np. na tablicy informacyjnej. Przedmiotowe przedsięwzięcie wyłączyłoby potrzebę długotrwałego postoju samochodów ciężarowych na drodze krajowej nr 19. (...) Zaproponowane rozwiązanie oznaczałoby również uporządkowanie ruchu

lokalnego, co spotkałoby się z pozytywną oceną społeczeństwa lokalnego – podkreśla podinsp. Andrzej Baranowski.

## Rząd, samorządy czy biznes?

Powstaje pytanie: kto powinien zająć się kolejką ciężarówek czekających na przekroczenie granicy. Ustawa o ochronie granicy państwowej oraz rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymywa-



nia przejść granicznych zobowiązują wojewodów do stałego utrzymywania przejść granicznych znajdujących się na obszarze województwa w stanie umożliwiającym przeprowadzenie sprawnej i skutecznej kontroli bezpieczeństwa, granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej, chemicznej i radiometrycznej oraz jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych.

Do obowiązków wojewody należy finansowanie i utrzymywanie drogowych, kolejowych, lotniczych, morskich i rzecznych przejść granicznych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zakres obowiązków wojewody obejmuje także planowanie i wykonanie inwestycji w przejściu granicznym, realizowanych ze środków wyodrębnionych w jego budżecie, w szczególności obiektów kubaturowych, infrastruktury technicznej oraz urządzeń i sprzętu służącego do kontroli oraz ich przebudowę, modernizację i remonty. Wo-

Także urzędy marszałkowskie nie mają zaplanowanych w budżecie tego rodzaju inwestycji. – Województwo nie miało i nie ma zaplanowanych środków na realizację przedmiotowych projektów – działania tego typu należą do administracji wojewody oraz GDDKiA, gdyż dotyczą dróg krajowych. Zarząd dróg wojewódzkich nie prowadził i nie planuje prowadzić w związku z powyższym tego typu przedsięwzięć w ciągach zarządzanych przez siebie dróg wojewódzkich – stwierdza Jan Kwasowski, rzecznik prasowy Marszałka Województwa Podlaskiego.

Pieniądzy na budowę parkingów nie ma także GDDKiA, która zgodnie z przepisami ma obowiązek zaprojektować tak zwane MOP-y, czyli Miejsca Obsługi Podróżnych. Jednak dla Dyrekcji priorytetem pozostaje budowa sieci dróg szybkiego ruchu i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z inwestycji granicznych Generalna Dyrekcja przygotowała do-

Na budowę parkingów buforowych nie mają funduszy wojewodowie, marszałkowie oraz GDDKiA. Nie pali się do niej także biznes, choć stojący w kolejkach kierowcy deklarują, że chętnie zapłaciliby 10-20 zł za możliwość skorzystania z toalety, umycia się lub zjedzenia ciepłego posiłku.

jeвода uzgadnia z właściwymi miejscowo organami kontroli planowanie i wykonanie inwestycji, przebudowy, modernizacji i remontów oraz potrzeby w tym zakresie, uwzględniając rodzaj i natężenie ruchu granicznego. – Wszelkie podejmowane działania ograniczają się do wyznaczonego zasięgu terytorialnego przejścia granicznego – podkreśla rzecznik prasowy wojewody lubelskiego Marcin Bieleś.

Wskazuje, że z przepisów wynika, iż budowa parkingów buforowych (poza zasięgiem terytorialnym przejścia) dla oczekujących ciężarówek oraz dróg wiodących do granicy nie mieści się w katalogu zadań, za których realizacją odpowiedzialny jest wojewoda, oraz które może finansować w ramach posiadanego budżetu.

kumentację rozbudowy drogi krajowej nr 28 Przemyśl - Medyka, jednak z powodu braku gwarancji finansowych na realizację tego zadania nie są prowadzone żadne dalsze działania.

GDDKiA nie planuje przebudowy dojazdu do żadnego z przejść granicznych w woj. podlaskim. – W 2012 roku przebudowano dojazdy do przejść granicznych w Ogrodnikach (droga krajowa nr 16) i Połowcach na drodze krajowej nr 66 (dojazd do platformy przejścia, w tym przebudowa przejazdu kolejowego). Wcześniej, w 2008 roku, przebudowano odcinek Kleszczule - Połowce – przypominają Łukasz Józwiak, kierujący Wydziałem Informacji i Promocji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Do budowy parkingów buforowych

nie pali się także biznes, choć stojący w kolejkach kierowcy deklarują, że chętnie zapłaciliby 10-20 zł za możliwość umycia się lub zjedzenia ciepłego posiłku.

### Elektroniczna kolejka

Szansą na odblokowanie dojazdowych dróg do granicy jest elektroniczna kolejka, nazwana e-bookingTruck, która pozwoli precyzyjnie wyznaczyć czas odprawy. – e-bookingBus już działa od kilku lat i ułatwia pracę Służbie Celnej, jak i Straży Granicznej. Dzięki elektronicznym zgłoszeniom funkcjonariusze uprzedzeni są, ile autobusów pojawi się na przejściu, co umożliwi przygotowanie się i przyspiesza odprawy – tłumaczy Arkadiusz Łaba. Dodaje, że e-bookingTruck jest znacznie większym projektem od awizacji autobusów. – Przygotowywany jest we współpracy z Poznańskim Instytutem Logistyki i Magazynowania, ale nie chcę podawać terminu wprowadzenia tego systemu – zastrzega. Projekt jest cały czas we wczesnym stadium, a jego ostateczny kształt może się zmienić. – Postęp w dziedzinie technologii mobilnych jest tak duży, że nie można wykluczyć zastosowania w e-bookingTruck również smartfonów – opisuje Łaba. Wdrożenie będzie finansowane z nowej perspektywy unijnej.

Projekt podoba się także władzom lokalnym. – Wojewoda podlaski bardzo wspiera projekt „Elektronicznej rejestracji terminu przekroczenia granicy e-booking Truck”. To rozwiązanie, uruchomione na szczeblu rządowym, byłoby najlepsze, stąd zaangażowanie wojewody w ten projekt i jego wsparcie – tłumaczy rzeczniczka wojewody podlaskiego Joanna Gaweł.

Celnicy mają nadzieję, że system okaże się tak wydajny, że budowa parkingów buforowych stanie się niepotrzebna. Wskazują jednak, że wąskim gardłem może okazać się strona białoruska. – Nadzorujemy, ile samochodów zostało odprawionych przez polskie służby, a ile czeka na odprawę białoruską. W okresach spiętrzenia ruchu oczekuje z reguły ok. 60-70 samochodów, co oznacza, że przejście jest zablokowane. Gdyby takich ciężarówek było kilka, wówczas do polskich służb można mieć pretensje – stwierdza Arkadiusz Łaba.

# 20 LAT VOLVO TRUCKS W POLSCE



Odkryj z nami 20 powodów, dla których warto skorzystać z naszej **Kompleksowej Oferty na 20-lecie Volvo Trucks w Polsce**. Szczegóły znajdziesz u Twojego dealera Volvo Trucks i na [volvotrucks.pl](http://volvotrucks.pl)



# Priorytet na granicy

**Kiedy można przekraczać granicę omijając kolejkę i kto ma priorytet na granicy? W przewozach komercyjnych poza kolejnością odprawiane są towary podlegające pod ADR, żywe zwierzęta oraz towary łatwo psujące się, których definicji nie ma. Przepisy międzynarodowe również w sposób bardzo ogólny traktują ten temat.**

Tomasz Małyшко

Od zakrętu idzie lewym pasem wywrotka, koleźdy blokujecie cwaniaka, minął policję i teraz grzeje prosto na granicę! – takie nawoływania słychać na radiu CB w czasie oczekiwania w kolejce do wschodnich polskich przejść granicznych. Można się zastanawiać, czy kierowca wywrotki, czy też zwykłej naczepy plandekowej jest uprawniony do omijania innych czekających na odprawę i czy nie ryzykuje „przypadkowego stłuczenia szyby”. Sprawa niby oczywista, ale nie do końca. O kolejkach na granicach wschodnich mówi się ciągle i dużo. Choć wydajność przejść granicznych poprawia się, to jednak nie na tyle, aby powiedzieć, że generalnie problem się rozwiązuje. Równie dużo emocji wzbudza temat odpraw granicznych poza kolejnością.

- Bywają dni, że ogonek do odprawy bez kolejki jest dłuższy niż sznurek pojazdów, które czekają na odprawę normalnie – stwierdza jeden z przewoźników z Siedlec. Z jakimi towarami mogą pojechać prosto na granicę? Które ładunki podlegają pod odprawę bez konieczności oczekiwania w kolejce, a które nie? Te pytania zadaje sobie przewoźnik wykonujący transporty się na wschód, gdy w liście przewozowym pojawi się np. zapis „towar szybko psujący się”.

Na gruncie polskim odpowiedzi na te pytania należy teoretycznie szukać w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli granicznej dokonywanej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej (Dz.U. 2006.238.1729). Znajduje się tam w § 11, przepis, który na-

kazuje straży granicznej dokonywanie poza kolejnością odpraw: członków grup ratowniczych i ekspertów, a także ich wyposażenia i środków pomocy; członków załóg pojazdów straży pożarnej, sanitarnych oraz osób uczestniczących w akcjach ratowniczych; autobusów w komunikacji międzynarodowej, dokonujących regularnych przewozów osób; środków transportu przewożących żywe zwierzęta, towary łatwo psujące się lub niebezpieczne oraz transportujących pomoc humanitarną, a także w innych szczególnie uzasadnionych przypadkach.

Według tego paragrafu w przewozach komercyjnych na pewno poza kolejnością będą odprawiane towary podlegające pod ADR, żywe zwierzęta oraz towary łatwo psujące się. O ile towary ADR i żywe zwierzęta można zidentyfikować bez wątpliwości, to szczegółowe sklasyfikowanie towarów łatwo psujących się nie jest możliwe, bowiem brakuje takiej definicji, a służby kontrolne interpretują ją na własny sposób. Także zastanawiająca jest interpretacja pojęcia „uzasadniony przypadek”.

Przepisy międzynarodowe również w sposób bardzo ogólny traktują ten temat. Nakazują one stosowanie ułatwień w przekraczaniu granic dla pewnych grupy ładunków. W załączniku nr 8 do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach (Dz. U. 1999.103.1190) art. 3 mówi o „szybko psujących się towarach”, które podlegają przyspieszonym odprawom. W szczególności dotyczy to przewożonych przez pojazdy zatwierdzone na podstawie konwencji ATP szybko psujących się artykułów żywnościowych, a właściwe służby mają podejmować wszelkie niezbędne środki celem ograniczenia czasu oczekiwania.

Tymczasem, jak informowali nas przewoźnicy, zdarzało się, że polskie służby graniczne klasyfikowały do odprawy poza kolejnością pojazdy przewożące ładunki na podstawie załącznika do rozporządzenia w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz.U. 2007.147.1040). Załącznik ten określa listę artykułów szybko psujących się i środków spożywczych. Jednak zaprzestano tej praktyki. Straż graniczna obecnie stoi na stanowisku, że na pewno pod odprawy poza kolejnością podlegają towary wymienione w załącznikach nr 2 i 3 do konwencji ATP. Tu należy nadmienić, że w Polsce obowiązuje wersja konwencji z 1984 roku i nie była ona uaktualniana. Jednak próżno szukać w tych załącznikach takich towarów, jak owoce miękkie, inne owoce, kwiaty cięte, itp.

Również przewoźnicy informują ZMPD, że funkcjonariusze Straży Granicznej podejmują decyzje o kolejności odpraw uznaniowo. Zdarza się, że ten sam towar na jednej granicy raz nie podlega pod odprawę poza kolejnością, a innym razem odprawiany jest na szybkiej ścieżce. Innym problemem jest kwestia, czy wraz z ładunkiem podlegającym pod odprawę poza kolejnością można przewozić inne artykuły i czy taki pojazd będzie mógł podlegać takiej odprawie. Nie jest to również uregulowane ustawowo.

Co więcej, Straż Graniczna podkreśla, że zajmuje się organizacją i porządkiem ruchu przede wszystkim na samych przejściach granicznych. Problemem jest dojazd do przejścia granicznego, bowiem istniejąca infrastruktura dróg dojazdowych do drogowych przejść granicznych, np. w Kuźnicy i Bobrownikach, nie zapewnia możliwości oczekiwania pojazdom

ciężarowym na wjazd na te przejścia z uwzględnieniem podziału na środki transportu przewożące towary kwalifikujące się do odprawy poza kolejnością i pozostałe. Straż Graniczna przyznaje też, że wielokrotnie wnioskowała do odpowiednich władz o poprawę infrastruktury dróg dojazdowych do przejść granicznych.

A jak wygląda sytuacja, gdy pojazd z towarem podlegającym odprawie poza kolejnością dojeżdża do przejścia granicznego? - Musi stać w kolejce, bowiem kierowca nie może łamać przepisów ruchu drogowego, a priorytet odprawy granicznej nie daje kierowcy zwolnienia z konieczności stosowania się do przepisów ruchu drogowego. ZMPD otrzymało wyjaśnienia od Podlaskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji, z których można wnioskować, że drogi dojazdowe do przejść granicznych nie są odpowiednie dla ruchu, o ile pojawia się tam kolejka do przejścia granicznego. Na przykład na odcinku drogi między Sokółką a Kuźnicą w ciągu ostatnich

3 lat odnotowano 605 kolizji drogowych związanych z nieprzeźrzeniem przepisów ruchu drogowego, doszło tam do 10 wypadków drogowych, zginęło w nich 5 osób, a 34 osoby zostały ranne. Policja wskazuje, że głównymi uczestnikami ruchu na tej drodze dojazdowej do przejścia są kierowcy podróżujący samochodami ciężarowymi z zamiarem wyjazdu z Polski. Wzmożony ruch tych pojazdów oraz przypadki łamania przepisów drogowych przez kierowców stwarzają zagrożenia dla ruchu drogowego, co skutkuje między innymi blokowaniem i paraliżowaniem ruchu na 19-tce. Policja odnotowuje, że samochody ciężarowe poruszają się na odcinku kilku, bądź kilkunastu kilometrów pasem przeznaczonym do przeciwnego kierunku jazdy. Policja zauważa również, że kierowcy przewożący określone towary nadinterpretują przepisy dotyczące priorytetów kontroli granicznej, bowiem zapisy ww. rozporządzenia w sprawie kontroli granicznej dokonywanej przez funkcjonariuszy Straży Gra-

nicznej nie dają kierowcom uprawnień do niestosowania się do przepisów ruchu drogowego.

Jak widać, problem przyspieszonych odpraw granicznych jest bardzo złożony. Na dzień dzisiejszy nie ma wątpliwości w przypadku, gdy jedziemy na granicę z towarami przewożonymi na podstawie konwencji ATP, one będą odprawione w pierwszej kolejności. Inne towary łatwo psujące się mogą być traktowane jako „uznaniowe” i funkcjonariusze będą podejmować decyzje o ewentualnej priorytetowej odprawie granicznej dopiero gdy pojazd zjawi się na granicy. Kierowcy natomiast muszą zdawać sobie sprawę, że towary szybko psujące się nie dają możliwości niestosowania się do przepisów ruchu drogowego. Służby kontrolne będą z całą surowością karać za te ewentualne naruszenia. Nasuwa się jeden wniosek - nie byłoby problemu z odprawami priorytetowymi, gdyby systemowo rozwiązano problem kolejek na granicach.

reklama

## Najważniejsze to mieć wybór.

Oszczędzaj za granicą do 40 centów na litrze dzięki DKV Card i DKV Refund.

Korzystaj z karty DKV oraz usługi zwrotu VAT i oszczędzaj podwójnie na ponad 39 000 stacji benzynowych. Popraw kondycję finansową swojej firmy! Wybierz wiodącego operatora kart paliwowo-sewisowych w Europie.

Więcej informacji pod numerem 0 801 002 358 [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)



Oszczędzaj nawet do 40 centów na litrze!

You drive, we care.





# Konfiskata

## środka transportu w przypadku przemytu towarów akcyzowych

**Przewoźnicy uważają, że kara za przemyt powinna dotyczyć przemytników podających się za kierowców, a nie przedsiębiorców transportowych, którzy zatrudnili ich w dobrej wierze.**



Joanna Popiołek

W ostatnim okresie wzrosła liczba konfiskat pojazdów spowodowanych przemytem towarów akcyzowych, dokonywanym przez kierowców. Sytuacja dotyczy właściwie każdego kraju, w którym wysoka stawka podatku akcyzowego czyni ten proceder opłacalnym.

Przepisy prawa traktują takie sytuacje jako nielegalne wprowadzenie towarów na obszar celny danego kraju i przesądzają o ich konfiskacie. Niestety, nie jest to ostateczna kara. Coraz częściej przewoźnicy polscy są informowani przez litewskie czy białoruskie władze celne, że skonfiskowały pojazdy, które zostały wykorzystane jako narzędzie przemytu. I nie chodzi tu wcale o przemyt na dużą skalę. Wystarczy kilka paczek papierosów ponad dozwolony limit, umieszczonych w fabrycznie zamontowanych schowkach.

W Polsce problem dotyczy głównie małych pojazdów, a polska Służba Celna mówi o celowym przerabia-

niu pojazdów specjalnie do przemytu. Funkcjonariusze podkreślają, że sytuacja jest poważna i dla jej przeciwdziałania służba celna wnioskuje do sądów o orzeczenie przepadku pojazdu. Na zastosowanie tego środka karnego pozwalają przepisy kodeksu karnego skarbowego, które w art. 29 punkt 2 stanowią, iż przepadek przedmiotów obejmuje narzędzie lub inny przedmiot stanowiący mienie ruchome, które służyło lub było przeznaczone do popełnienia przestępstwa skarbowego. Artykuł 49 kodeksu dodatkowo precyzuje, że przepadek następuje w sytuacji specjalnego przysposobienia środka przewozowego do popełnienia czynu zabronionego. Ponieważ przepadek pojazdu jest sankcją bardziej bolesną niż konfiskata samego towaru, świadomi przemytnicy coraz częściej wykorzystują do tego celu mniej wartościowe, gorszej jakości pojazdy. Gdy przemytnik nie jest właścicielem pojazdu, polski sąd oddając pojazd prawowitemu właścicielowi, nakłada na przemytnika obowiązek zapłaty kary na rzecz Skarbu Państwa.

### Zagraniczne kodeksy

Na Litwie nielegalne wprowadzenie towarów spełnia przesłanki wykroczenia administracyjnego przewidzianego w art. 210 Kodeksu wykroczeń administracyjnych Republiki Litewskiej, a konfiskata pojazdu przesłanki art. 26 tego Kodeksu. Litewskie prawo jednoznacznie stanowi, że konfiskacie ulega mienie, które było narzędziem czy-

nu zabronionego. Narzędziami popełnienia przestępstwa są przedmiot lub środek, których sprawca bezpośrednio używał do popełnienia czynu zabronionego. W przypadku przemytu, jako narzędzie popełnienia czynu zabronionego uznany jest samochód, bez względu na to, czy do popełnienia tego czynu został specjalnie przystosowany. Istotne jest jedynie stwierdzenie, że bez tego samochodu sprawca nie byłby w stanie tego czynu popełnić.

W Rosji artykuł 16.2 kodeksu wykroczeń administracyjnych stanowi, że ukrycie towarów przed kontrolą celną poprzez wykorzystanie schowków bądź innych sposobów utrudniających znalezienie towarów, bądź poprzez nadanie jednym towarom wyglądu innych podczas przemieszczenia ich przez granicę celną Unii Celnej zagrożone jest karą grzywny administracyjnej dla osób fizycznych oraz prawnych w wysokości od połowy do trzykrotności wartości towarów będących przedmiotem wykroczenia administracyjnego, wraz z ich konfiskatą lub bez niej oraz karą konfiskaty towarów i/lub środków transportu międzynarodowego będących narzędziem do popełnienia wykroczenia administracyjnego, bądź zagrożone karą konfiskaty przedmiotów wykroczenia administracyjnego; dla zarządzających transportem w firmie przewidziana kara wynosi od dziesięciu tysięcy do dwudziestu tysięcy rubli.

Na Białorusi kwestię tę również określa kodeks wykroczeń administracyjnych, który w rozdziale 14, dotyczącym wykroczeń przeciwko regulacjom

prawnym w zakresie spraw celnych, w art. 14.2 stanowi, że za przemieszczenie towarów podlegających zgłoszeniu celnemu przez granicę celną Unii Celnej i ukrycie ich przed kontrolą celną poprzez wykorzystanie schowków bądź innych sposobów utrudniających ich znalezienie, bądź poprzez nadanie jednym towarom wyglądu innych, jak również próbę takiego przemieszczenia grozi:

- kara grzywny w wysokości do trzydziestu stawek bazowych, konfiskata ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu niezależnie od tego, czyją są własnością, jak również środków transportu (poza statkami powietrznymi, środkami transportu kolejowego oraz wewnętrznego transportu wodnego użyteczności publicznej) i/lub innych przedmiotów ze schowkami wykorzystywanymi w celu przemieszczenia ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu, niezależnie od tego, czyją własnością one są, bądź bez konfiskaty takich środków transportu i/lub przedmiotów,

- dla osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą – kara do stu stawek bazowych wraz z konfiskatą ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu niezależnie od tego, czyją własnością one są, jak również środków transportu (poza statkami powietrznymi, środkami transportu kolejowego oraz wewnętrznego transportu wodnego użyteczności publicznej) i/lub innych przedmiotów ze schowkami wykorzystywanymi w celu przemieszczenia ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu, niezależnie od tego, czyją własnością one są, bądź bez konfiskaty takich środków transportu i/lub przedmiotów,

- dla osoby prawnej – kara do pięćset stawek bazowych wraz z konfiskatą ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu niezależnie od tego, czyją własnością one są, jak również środków transportu (poza statkami powietrznymi, środkami transportu kolejowego oraz wewnętrznego transportu wodnego użyteczności publicznej) i/lub innych przedmiotów ze schowkami wykorzystywanymi w celu przemieszczenia ukrytych towarów podlegających zgłoszeniu celnemu, niezależnie od tego, czyją własnością one są, bądź bez konfiskaty takich środków transportu i/lub przedmiotów.

Do niedawna sądy były łagodne w

swych wyrokach i decydowały o konfiskacie pojazdu jedynie w sytuacjach, gdy był to przemyt na dużą skalę lub pojazd został do tego celu specjalnie przerobiony i przystosowany (skrytki, schowki). Jednak ostatnie doświadczenia wskazują, że np. władze litewskie czy białoruskie zaczęły dosłownie stosować istniejące w tym zakresie przepisy i konfiskata następuje również w sytuacji bezpośredniego wykorzystania pojazdu do przemytu, kiedy nielegalny przewóz bez takiego pojazdu byłby niemożliwy. Taka interpretacja jest bardzo niebezpieczna i obejmuje swym zasięgiem właściwie każdy przemyt, bez względu na sposób przemytu czy ilość przemyconych towarów. Co więcej, nawet towary przemycone bezpośrednio w rzeczach kierowcy kwalifikują takie zdarzenie do konfiskaty środka transportu. Znaczenie dla sądu litewskiego ma miejsce, w którym ukryto towary: w ciągniku, przyczepie czy naczepie. Konfiskowany jest jedynie ten, w którym faktycznie znajdowały się przemycone produkty.

### Przewoźnik na przegranej pozycji

Zastosowane przez władze danego kraju sankcje wydają się niewspółmierne do czynu, szczególnie biorąc pod uwagę fakt, iż osobą szczególnie poszkodowaną jest tu przewoźnik. Nie uczestniczył on i nie miał żadnego wpływu na zaistniałe zdarzenie. Jego kierowca dostaje jedynie karę grzywny, (którą sąd może nawet rozłożyć na raty), a dla pojazdu zakwalifikowanego jako narzędzie popełnienia czynu zabronionego złożony zostaje wniosek o konfiskatę. Niestety, bez znaczenia dla władz litewskich czy białoruskich pozostaje fakt, że pojazd ten nie jest własnością kierowcy. Co więcej, przewoźnik ponosi także wysokie koszty związane z postępowaniem sądowym czy opłatą parkingu za pojazd, którego ostatecznie nie odzyska. Przedsiębiorca nie ma wpływu na postępowanie swego pracownika i ma ograniczone możliwości realnego dochodzenia od niego swej straty. Oczywiście może wystąpić z powództwem cywilnym przeciwko swojemu kierowcy i roszczeniem majątkowym powstałym wskutek przestępstwa i dochodzić zarówno strat, które faktycznie poniósł, jak i utraconych korzyści, które mógł osiągnąć, gdyby tej

straty nie poniósł, jednak musi przygotować się na długotrwały proces z nieprzewidywalnym wyrokiem, a ostatecznie nawet marnymi szansami na faktyczne wyegzekwowanie zasądzonych kwot. W chwili obecnej żadne deklaracje kierowcy, czy akceptowane przez niego regulaminy nie chronią pracodawcy i nie zapewniają uczciwości personelu. Niestety, nie istnieją żadne mechanizmy pozwalające przedsiębiorcy na sprawdzenie kandydata na kierowcę. Nie istnieje żaden rejestr kierowców, a służby posiadające wiedzę na temat nielegalnych działań kandydata, zasłaniając się ochroną danych osobowych, nie udzielają takich informacji osobom trzecim. Brak jakiegokolwiek ochrony czy pomocy sprawia, że przewoźnik znajduje się na z góry przegranej pozycji.

Warto przeanalizować ten problem i zastanowić się, czy stosowane wobec przedsiębiorcy krzywdzące go sankcje faktycznie działają? Czy rzeczywiście realnie przyczyniają się do zmniejszenia skali przemytu? Środowisko transportowe od lat powtarza, że wyeliminowanie tego procederu byłoby możliwe jedynie w sytuacji, gdyby kara bezpośrednio i dotkliwie dotyczyła samej osoby zaangażowanej i odpowiedzialnej za proceder. Parlament litewski dyskutował np. kwestię zastąpienia konfiskaty pojazdu aresztem kierowcy. Takie rozwiązanie wydaje się sprawiedliwe i efektywne z punktu widzenia walki z nielegalnym przemytem, stąd spotyka się z dużym poparciem środowiska transportowego. Jednak nie wydaje się możliwe, aby ten postulat został przyjęty przez władze Białorusi czy Rosji, które w konfiskacie pojazdu widzą nie tylko walkę z kontrabandą, ale także realne wzmocnienie dla budżetu swojego państwa.

Świadomość przewoźników i kierowców co do konsekwencji ewentualnych wykroczeń jest kluczowa i niezwykle istotna z punktu widzenia realizowanego biznesu. W najbliższym czasie ZMPD opublikuje tekst kodeksu celnego Unii Euroazjatyckiej wraz z odpowiednimi rozdziałami białoruskiego i rosyjskiego kodeksu wykroczeń administracyjnych. Warto, aby przewoźnicy realizujący przewozy w tych krajach przeanalizowali omawiane przepisy, zapoznali się ze swoimi obowiązkami i prawami, a przede wszystkim istniejącymi zagrożeniami.



# ADR

## Kary na granicach za przewóz ponad 1 500 l paliwa



**Towar niebezpieczny w zbiorniku paliwa, czyli słów kilka o zwolnieniach z wymagań Umowy ADR.**

dr inż. Krzysztof Grzegorzcyk

Niezapomniany Jan Sztudynger pisał: Prawa piszemy my sami, potem one rządzą nami. Czasami życie boleśnie przypomina o tej maksymie.

Niedawno litewskie służby celne nałożyły karę pieniężną na polskiego przewoźnika wykonującego transport drogowy rzeczy zespołem pojazdów (ciągnikiem siodłowym z naczepą - chłodnią), wyposażonym w zbiorniki z paliwem (olejem napędowym) przeznaczonym do zasilania ciągnika oraz agregatu chłodniczego, o łącznej pojemności powyżej 1 500 litrów. Kierowca nie posiadał uprawnień ADR, dla skontrolowa-

nego zestawu nie wystawiono świadectw dopuszczenia do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych.

Litwa jest umawiającą się stroną Umowy ADR oraz Konwencji o ruchu drogowym. Dodatkowo, jako państwo członkowskie Unii Europejskiej, zobowiązana jest do systematycznego przeprowadzania kontroli przewozów drogowych towarów niebezpiecznych na swoim terytorium. W przypadku stwierdzenia naruszenia norm prawnych w tym zakresie, podobnie jak ma to miejsce w pozostałych państwach, właściwe władze państwowe (w tym służby celne) działając na podstawie upoważnienia krajowego, zobowiązane są do stosowania sankcji w celu przywrócenia stanu wymaganego prawem. Należy zatem przyjąć za zasadne

stosowanie przez właściwe władze Litwy sankcji wobec przewoźników wykonujących na terytorium tego państwa transport drogowy z naruszeniem mających zastosowanie przepisów Umowy ADR.

Z zaistniałej sytuacji można wysnuć następujące wnioski:

1. Wykonywanie transportu drogowego na terytorium państwa będącego umawiającą się stroną Umowy ADR pojedynczym pojazdem lub zespołem pojazdów, których łączna pojemność zbiorników paliwa jest większa niż 1 500 litrów, stanowi naruszenie warunków zwolnienia określonego w przepisie 1.1.3.3 (a) umowy ADR i podlega sankcjom wynikającym z przepisów krajowych.
2. W przypadku użycia przyczep zawierających

własne zbiorniki paliwa, np. naczep-chłodni, należy tak dobrać pojazd samochodowy (ciągnik siodłowy), aby łączna pojemność zbiorników paliwa obu pojazdów nie była większa niż 1 500 litrów.

Przy braku spełnienia powyższych warunków przewoźnik naraża się na kary. Przypomnijmy sobie, czym jest Umowa ADR.

### Umowa ADR

Towarami niebezpiecznymi są materiały (stałe, ciekłe i gazy) oraz zawierające je przedmioty (wyroby), których przewóz po drogach publicznych regulowany jest w Europie przepisami Umowy ADR.

Towary te stwarzają zagrożenia dla ludzi, majątku i środowiska przyrodniczego, wynikające z ich właś-

ciwości fizykochemicznych i biologicznych. W celu przeciwdziałania wypadkom i zmniejszenia ich negatywnych skutków, Umowa ADR nakłada na uczestników przewozu liczne obowiązki w zakresie szkolenia osób, klasyfikacji towarów, konstrukcji i doboru opakowań, cystern i pojazdów oraz ochrony towarów przed kradzieżą.

Obowiązki te, a mówiąc szerzej - wymagania transportowe - są proporcjonalne do zagrożeń stwarzanych przez przewożony ładunek. Zasada ta realizowana jest między innymi poprzez dopuszczenie zwolnień, polegających na niestosowaniu niektórych, albo wszystkich wymagań transportowych.

Zakres zwolnień obejmujący wymagania pojedyncze i zdefiniowane grupy wy-

magań (zwolnienia częściowe) albo wszystkie wymagania zawarte w Umowie ADR (zwolnienia całkowite).

Przedmiotem zwolnień są przewozy towarów niebezpiecznych o określonym charakterze, np. przewozy na potrzeby własne przedsiębiorców, osób fizycznych lub w związku z ratowaniem życia i zdrowia ludzi, przewozy towarów niebezpiecznych o określonych właściwościach fizykochemicznych i biologicznych, np. lepkości, ciśnieniu, temperaturze zapłonu lub stanie fizycznym, oraz przewozy towarów niebezpiecznych w określonych, ograniczonych ilościach.

Paliwa płynne, zwane dalej „paliwami”, stosowane w transporcie drogowym do zasilania pojazdów oraz urządzeń za-

**PODRĘCZNIK  
CPC** ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

**Zamów już dziś!**  
cena netto  
**75 zł**

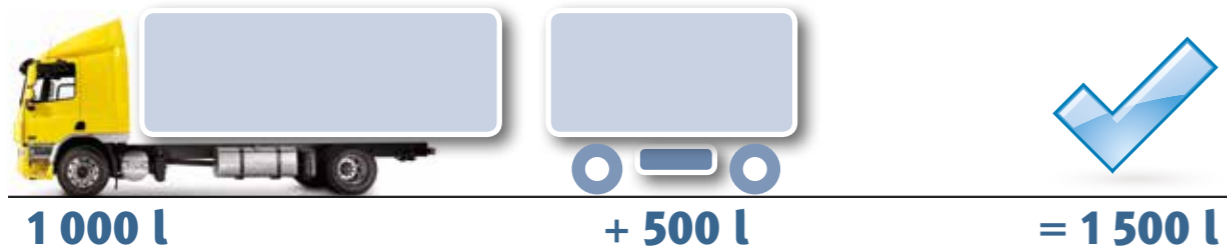
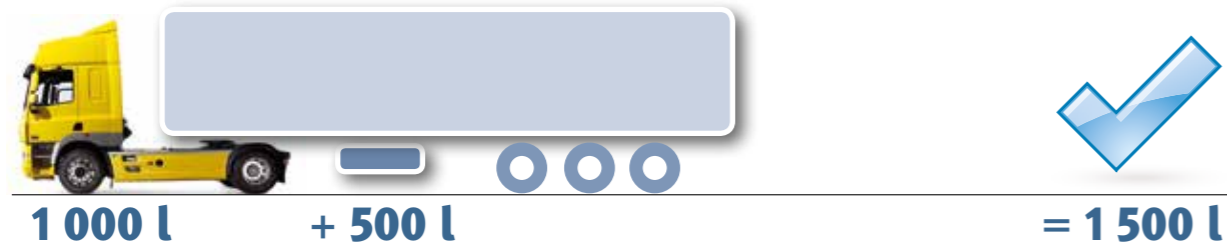


ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



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



**NAJWIĘKSZE DOPUSZCZONE NOMINALNE POJEMNOŚCI ZBIORNIKÓW  
W PRZEWOZACH BEZ WYKORZYSTANIA KONWENCJI ADR**


montowanych w pojazdach, to materiały ciekłe zapalne (stwarzające zagrożenie pożarem), które są towarami niebezpiecznymi. Najczęściej stosowanym paliwem jest olej napędowy do silników Diesla, który jest towarem niebezpiecznym klasy 3. według Umowy ADR, o numerze rozpoznawczym ONZ (UN) 1202.

**1 500 litrów  
na zestaw**

Umowa ADR określa szczegółowe wymagania w zakresie przewozu paliw jako ładunku (w opakowaniach

lub w cysternach), a także warunki, po spełnieniu których paliwa zwolnione są z wymagań tej umowy. Zwolnienia, o których mowa, zawarte są w podrozdziale 1.1.3.3 oraz w dziale 3.3 Umowy ADR i dotyczą następujących przypadków:

1. Paliwo znajduje się w stałych zbiornikach paliwa, zgodnych z odpowiednimi przepisami, połączonych bezpośrednio z silnikiem pojazdu lub z jego dodatkowym wyposażeniem i służy do zasilania tego pojazdu lub jego wyposażenia, w związku z wykonywaniem operacji trans-

portowych, tj. załadunku, przewozu i rozładunku.

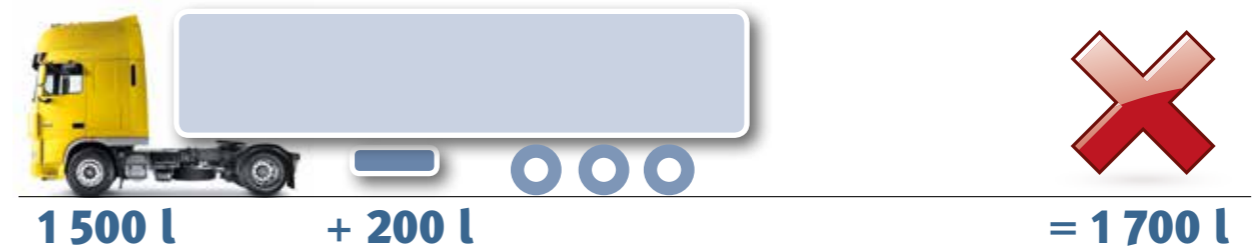
Zwolnienie powyższe obowiązuje pod warunkiem, że łączna pojemność zbiorników paliwa zamontowanych w jednostce transportowej nie przekracza 1 500 litrów, a łączna pojemność zbiorników zamontowanych w przyczepie nie przekracza 500 litrów. Podane ograniczenia dotyczą nominalnej pojemności zbiorników, nie zaś ilości zawartego w nich paliwa.

Dodatkowo paliwo, o którym mowa, może być przewożone w zbiornikach przenośnych (np. w kani-

strach), w ilości nie większej niż 60 litrów na jednostkę transportową.

2. Paliwo znajduje się w zbiornikach środków transportu (np. samochodów lub łodzi), maszyn lub urządzeń (np. generatorów lub pomp), przewożonych jako ładunek.

Użyte powyżej określenie „jednostka transportowa” oznacza, zgodnie z definicją podaną w rozdziale 1.2.1 Umowy ADR, „pojazd samochodowy bez przyczepy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i dołączonej do niego przyczepy”. Określenie „przy-



czepa”, zgodnie z art. 1 lit. q) i r) Konwencji o ruchu drogowym, oznacza każdy pojazd przeznaczony do łączenia go z pojazdem samochodowym, w tym „naczepę”, tj. przyczepę przeznaczoną do sprzęgnięcia z pojazdem samochodowym w taki sposób, że część naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym, a znaczna część ciężaru naczepy i jej ładunku obciąża

za ten pojazd samochodowy. Prowadzi to do wniosku, iż łączna pojemność zbiorników paliwa zamontowanych w jednostce transportowej stanowi sumę pojemności zbiorników zamontowanych w pojeździe samochodowym i w naczepie.

W przypadku, gdy suma ta jest większa niż 1 500 litrów lub gdy pojemność zbiorników za-

montowanych w naczepie jest większa niż 500 litrów, przewożone paliwo nie podlega zwolnieniu z wymagań Umowy ADR.

W konsekwencji nie podlega zwolnieniu z wymagań Umowy ADR paliwo przewożone w zbiornikach paliwa zespołu pojazdów składającego się np. z ciągnika siodłowego i naczepy-chłodni, niezależnie od ilości tego

paliwa, jeżeli łączna pojemność zbiorników paliwa obu wymienionych pojazdów jest większa niż 1 500 litrów.

Oznacza to, że do przewozu paliwa, o którym mowa, mają zastosowanie wszystkie odpowiednie przepisy Umowy ADR, w szczególności dotyczące doboru właściwego opakowania, oznakowania i dokumentacji.

reklama

**Ubezpieczenia komunikacyjne  
dla transportu ciężkiego**


tel.: +48 22 318 82 79  
605 120 491  
transport@grassavoje.pl

www.grassavoje.pl

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

30 - dniowy termin płatności



**dls jest:**

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

**dls zaprasza:**

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

PL – EU – PL

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe.  
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr  
oraz  
stałe zatrudnienie w tzw. 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  
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

Andrzej Hische

Tel: 0049 4107 8770 2140 Fax: 0049 4107 8770 1140  
e-mail: a.hische@dls-logistics.de  
<http://www.dls-logistics.de>

reklama



BelToll - elektroniczny system poboru opłat za drogi na BY  
EPI/EWI, GWARANCJA na Białoruś, Rosję, Kazachstan

Oferujemy polskim i zagranicznym firmom przewoźowym  
**BEZGOTÓWKOWE ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI  
ZA PRODUKTY NAFTOWE**

towary i usługi, w sieci współpracujących z systemem  
stacji paliw, stacji technicznej obsługi,  
parkingów, firm ubezpieczeniowych na terenie  
**ROSJI, BIAŁORUSI, POLSKI i UKRAINY**

**W DROGĘ BEZ GOTÓWKI**



**KRISMAR Spółka z o.o. j.v** Biała Podlaska ul. Kraszewskiego 12  
tel. + 48 83 343 73 86; tel./fax +48 83 343 73 85

www.berlio.by



# Władza odmatadza



Zamiast rywalizacji o wpływy proponujemy festiwal piosenki!

Zbigniew Dobrzyński

„Dalej chłopcy, dalej żywo, otwiera się dla nas żniwo, rzućwa pługi, rzućwa radło, trza bojować, kiej tak padło.”

„Co dzień od nowa - łubudu, bum, bum, gruch! - wybucha nowa wojna domowa.”



Piotr Mikiel



Kornelia Lewandowska



„Ale to już było, znikło gdzieś za nami.”

Euzebiusz Gawrysiuk

„Cztery razy po dwa razy, osiem razy raz po raz, o północy ze dwa razy i nad ranem jeszcze raz.”



Adam Jędrych

„Śmiało w przód, po słodki, wonny miód, jagody, istny cud, użyjem w bród!”



Sławomir Kostjan



Aleksander Reisch

„Lecz jeśli niespodzianie ktoś obcy tutaj stanie?”



„Choć papierków po cukierkach ślad i tam i tu, marzy ci się bombonierka - istny cud.”



Andrzej Kania

„Nie dowodzą, miły nie dowodzą, przecież nie jest z ciebie znowu taki cud.”



Ludmiła Mikheikina

„... absolutnie, absolutnie.”



Jan Oleksiuk, Jan Buczek

„Choć mnie nieraz wkurzą i zdrowo mi napsują krwi, w sumie fajnie z nimi mi.”

„Do pracy rodacy, do fabryk, do roli.”



Zofia Stępnicka

„Hej młoty do roboty.”

Józefa Miozga

„Po co wasze swary głupie.”



Jan Buczek, Julia Pitera

„Wnet i tak zginie w zupie!”



## Pierwsze na Podkarpaciu



Po raz pierwszy na Podkarpaciu powstało stowarzyszenie przewoźników drogowych. Podkarpackie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów zostało założone w zeszłym roku z inicjatywy delegatów regionu podkarpackiego ZMPD. Zarejestrowane z początkiem

kwietnia 2014 r. w celu ochrony interesów branży, zrzesza 21 przedsiębiorców. W rejonie działa 160 firm międzynarodowych przewoźników drogowych, które są członkami ZMPD, oraz ponad 400 przewoźników krajowych. Organizacja otwarta jest także dla spedytorów. Założyciele mają nadzieję przyciągnąć do wspólnego działania przynajmniej jedną czwartą zarejestrowanych w regionie przewoźników.

Na zdjęciu od lewej: Robert Hnat (przewodniczący Zarządu), Czesław Baran (wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej), Marek Płocica (członek Zarządu), Tadeusz Furmanek (skarbnik), Andrzej Kuca (przew. Komisji Rewizyjnej), Kazimierz Czaja (członek Zarządu) i Jacek Puzio (członek Komisji Rewizyjnej). Sekretarzem stowarzyszenia jest Leszek Łyszczek (nieobecny na zdjęciu).

## Renault T 460 do zdobycia!

Już po raz szósty Renault Trucks organizuje w Polsce konkurs Optifuel Challenge. Zwycięzcą zostanie kierowca, który osiągnie najniższe spalanie, utrzymując najwyższą średnią prędkość, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym.

Konkurs Optifuel Challenge 2014 odbywa się w 10 lokalizacjach: w Rzeszowie, Krakowie, Wrocławiu, Mikołowie, Rzgowie, Młochowie, Ostrołęce, Suwałkach, Gdyni, Białej Podlaskiej. Seria eliminacji rozpoczęła się w maju, a zakończy pod koniec lipca. Na 11 września planowany jest Wielki Finał, który wyłoni spośród 10 zwycięzców eliminacji lokalnych szóstego już Mistrza Ekonomicznej Jazdy Renault Trucks w Polsce. Najlepszy kierowca z Polski weźmie udział w szkoleniu zaplanowanym na 12 września w Młochowie, a następnie w listopadzie zawalczy o nagrodę główną: voucher na kwotę 8 000 euro, a dla firmy pojazd Renault T 460 na rok użytkowania.

Zwycięzcy eliminacji lokalnych otrzymają rejestrator trasy Garmin DVR Dash Cam z GPS-em, zaś firma, w której pracują, voucher na obsługę w serwisie, w którym odbywa się konkurs na kwotę 2 000 zł netto oraz szkolenie dla jednego kierowcy z jazdy ekonomicznej.

W finale krajowym zaplanowanym na 11 września najlepszy kierowca otrzyma laptop, voucher na opony Michelin do samochodu osobowego oraz voucher na ubezpieczenie samochodu osobowego. Firma zaś, w której pracuje, otrzyma voucher na usługi serwisowe (w tym np. zakup części/artykułów firmowych) o wartości 5 000 zł do wykorzystania w wybranym przez siebie autoryzowanym serwisie Renault Trucks w Polsce, ubezpieczenie AC/OC/NW na jeden pojazd ciężarowy na rok, voucher na 2 opony Michelin do pojazdu ciężarowego oraz 200 litrów oleju Total.

Najlepszy kierowca z Polski będzie reprezentował Polskę na finale europejskim, który odbędzie się w listopadzie 2014 r. w Lyonie we Francji.

W europejskim finale, który odbędzie się w listopadzie w Lyonie, do zdobycia są: voucher na kwotę 8 000 euro, a dla firmy pojazd Renault T 460 na rok użytkowania. Dodatkowo najlepszy kierowca z Europy Centralno-Wschodniej (tu dodatkowa szansa dla zwycięzcy polskiej edycji) wygra voucher na kwotę 4 000 euro, a dla firmy pojazd Renault T 460 na pół roku użytkowania. Nagroda główna i nagroda dla najlepszego kierowcy z Europy Centralno-Wschodniej sumują się.

## Volvo na XX-lecie

Z okazji jubileuszu dwudziestolecia Volvo Trucks w Polsce firma przygotowała limitowaną serię samochodów ciężarowych Volvo FH. Ciągnik siodłowy Volvo FH w konfiguracji 4x2 lub 6x2 oferowany jest z szerokim wyborem silników, rekomendowana jest skrzynia biegów I-Shift, która ma tryb pracy automatycznej lub manualnej. Promocyjna oferta pozostawia dowolność również w wyborze wysokości i wyposażenia kabiny oraz wyposażenia dodatkowego. Wszystkie pojazdy posiadają unikalny emblemat z kolejnym numerem, specjalne oklejenie oraz elementy wyposażenia wnętrza z jubileuszowym logotypem.

Pula samochodów w wersji jubileuszowej jest ograniczona.

Oferta promocyjna ma także zaawansowany pakiet usług serwisowych - Nowy Złoty Kontrakt Serwisowy Volvo, który zawiera obietnicę 100% dyspozycyjności, a tym samym gwarantuje przewidywalność kosztów eksploatacji i pewność realizacji zadań transportowych.

Firma VFS Usługi Finansowe Polska, która również w tym roku świętuje jubileusz 20-lecia obecności w Polsce, przygotowała dla samochodów ciężarowych z jubileuszowej edycji pakiet finansowania „Razem łatwiej”.



## Akademia Samorządowa po raz trzeci



III sesja Akademii Samorządowej ZMPD odbyła się 26 maja w Lublinie. Tym razem zajęcia poświęcone były organizacji i prowadzeniu kampanii wyborczej. Słuchacze Akademii wzięli też udział w obradach Sejmiku Województwa Lubelskiego, gdzie zostali oficjalnie powitani przez przewodniczącego Tomasza Zajęca. Sesja sejmiku odbyła się w nietypowym dla tego gremium miejscu – w skansenie Muzeum Wsi Lubelskiej. W czasie zajęć omawiane były

sposoby wyszukiwania ważnych społecznie problemów, którymi powinni zajmować się radni. Odbyło się też seminarium, w czasie którego uczestnicy sesji opracowali tematy i hasła na potrzeby swojej przyszłej kampanii wyborczej. Mowa była o bezpieczeństwie, jakości oświaty, także w kontekście braku publicznego systemu szkolenia kierowców, o rozwoju infrastruktury drogowej, ekologii i tworzeniu nowych miejsc pracy.

Do Akademii Samorządowej ZMPD przystąpiło ponad trzydzieści osób. Są to przewoźnicy zainteresowani kandydowaniem w zbliżających się wyborach samorządowych. Niektórzy już są radnymi i chcą doskonalić swoje kwalifikacje. Akademia, a także monitoring wysokości podatku od środków transportu we wszystkich polskich gminach stanowią odpowiedź na postulaty zwiększenia aktywności ZMPD wobec samorządów.



# Polska - Turcja

## Trudne rozmowy o zezwoleniach

**Rosną obroty handlowe pomiędzy Polską i Turcją, co oznacza wzrost przewozów pomiędzy obu krajami. Utrudnia je strona turecka, łamiąc dwustronną umowę o międzynarodowych przewozach samochodowych. Dyskusje pomiędzy delegacjami obu krajów nie przyniosły poprawy sytuacji.**

Anna Gawlik

W dniach 6 – 7 maja 2014 r. odbywało się w Ankarze posiedzenie Polsko - Tureckiej Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Delegacji polskiej przewodniczył Łukasz Twardowski, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a delegacji tureckiej Nurhan Tufekcioglu, dyrektor w Departamencie Stosunków Międzynarodowych i Zezwoleń Drogowych w Ministerstwie Transportu, Spraw Morskich i Komunikacji Republiki Turcji. W obradach uczestniczyli również przedstawiciele Biura ds. Transportu Międzynarodowego i Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz drugi sekretarz Ambasady RP w Ankarze, Joanna Sztubert.

Obie strony wyraziły zadowolenie z ogólnego wzrostu obrotów handlowych i rozwoju transportu drogowego oraz zwróciły uwagę, że Turcja i Polska są ważnymi partnerami gospodarczymi.

Najwięcej kontrowersji podczas posiedzenia wzbudziła dyskusja w sprawie kontyngentu zezwoleń drogowych w związku z niewłaściwymi, w opinii strony polskiej, praktykami tureckich służb granicznych w zakresie kwalifikacji rodzaju wykonywanego przewozu. Delegacja polska ponownie zwróciła uwagę stronie tureckiej, że kwalifikowanie przez tureckie służby kontrolne przewozów dwustronnych jako przewozy do/z krajów trzecich na podstawie danych wynikających z dokumentów handlowych, a przede wszystkim na podstawie faktur handlowych, jest niezgodne z art. 7 litera a Polsko – Tureckiej Umowy Dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych i stanowczo podkreśliła, że jedynym kryterium dla określenia rodzaju przewozu jest miejsce załadunku i wyładunku towaru wskazane w międzynarodowym liście przewozowym CMR. Niestety dyskusja na ten temat była bardzo trudna, ponieważ przewodnicząca delegacji tureckiej konsekwentnie powtarzała, że list przewozowy CMR i karnet TIR nie są wystarczającymi dokumentami dla określania rodzaju przewozu drogowego i z tego powodu służby graniczne kontrolują również inne dokumenty, w tym dokumenty handlowe,

które towarzyszą przesyłce. Z powodu rozbieżności stanowisk, po długiej dyskusji, strony nie osiągnęły porozumienia w tej sprawie. W związku z tym negocjacje w sprawie ilości zezwoleń drogowych okazały się również trudne. Strona polska zwróciła uwagę, że transport drogowy realizowany przez polskich przewoźników jest ograniczony liczbą tureckich zezwoleń drogowych i że gwałtowny wzrost wykorzystania tureckich zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich jest rezultatem żądania przez tureckie służby graniczne zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich przy realizacji przewozów ładunków w relacjach dwustronnych, które zgodnie z umową dwustronną nie podlegają wymogowi zezwoleń drogowych.

Wniosek strony polskiej o zwiększenie ilości zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich nie został przyjęty przez stronę turecką. W zamian Turcja zaproponowała zliberalizowanie tylko przewozów tranzytowych, o co zabiega już od dłuższego czasu również na forach organizacji międzynarodowych. Kolejne propozycje strony tureckiej w sprawie znacznego zwiększenia liczby zezwoleń tranzytowych, przy jednoczesnym

minimalnym tylko powiększeniu ilości zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich nie mogły być przyjęte przez stronę polską, w sytuacji, gdy władze tureckie ustanawiają w obszarze transportu drogowego przepisy ograniczające dostęp do swojego rynku przewoźników zagranicznych, w tym przewoźników polskich. Niestety, strony nie osiągnęły porozumienia w tej sprawie. W związku z tym kontyngent zezwoleń drogowych pozostał, dla obu krajów, na niezmiennym poziomie, czyli 10 000 zezwoleń tranzytowych i 4 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

W sprawach różnych strona polska poruszyła problem długich kolejek na tureckich przejściach granicznych oraz problem dostawiania się do pojazdów nielegalnych imigrantów.

Rozmowy były trudne pod względem merytorycznym. Ponieważ nie udało się osiągnąć porozumienia w sprawie kwalifikowania rodzaju wykonywanego przewozu, delegacja polska poinformowała delegację turecką, że polskie służby kontrolne, na zasadzie wzajemności, podejmą analogiczne działania w stosunku do przewoźników tureckich.

Wniosek strony polskiej o zwiększenie ilości zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich nie został przyjęty przez stronę turecką. W zamian Turcja zaproponowała zliberalizowanie tylko przewozów tranzytowych, o co zabiega już od dłuższego czasu również na forach organizacji międzynarodowych. Kolejne propozycje strony tureckiej w sprawie znacznego zwiększenia liczby zezwoleń tranzytowych, przy jednoczesnym

minimalnym tylko powiększeniu ilości zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich nie mogły być przyjęte przez stronę polską, w sytuacji, gdy władze tureckie ustanawiają w obszarze transportu drogowego przepisy ograniczające dostęp do swojego rynku przewoźników zagranicznych, w tym przewoźników polskich. Niestety, strony nie osiągnęły porozumienia w tej sprawie. W związku z tym kontyngent zezwoleń drogowych pozostał, dla obu krajów, na niezmiennym poziomie, czyli 10 000 zezwoleń tranzytowych i 4 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Rozmowy były trudne pod względem merytorycznym. Ponieważ nie udało się osiągnąć porozumienia w sprawie kwalifikowania rodzaju wykonywanego przewozu, delegacja polska poinformowała delegację turecką, że polskie służby kontrolne, na zasadzie wzajemności, podejmą analogiczne działania w stosunku do przewoźników tureckich.

# Nowy stary zarząd KPSPM

Jerzy Adamski

Na 30 maja Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych zwołało w Bydgoszczy walne zebranie. Przybyło 62 członków stowarzyszenia, którzy zatwierdzili bilans, udzielili dotychczasowemu zarządowi absolutorium i wy-

brali zarząd w niezmiennym składzie na kolejną kadencję.

Przewodniczący stowarzyszenia Dionizy Woźny przypomniał dokonania organizacji w ostatnim roku, w tym działania reprezentantów KPSPM w ramach Forum Transportu Międzynarodowego. W październiku 2014 roku stowarzyszenie będzie obchodziło jubileusz 20-lecia istnienia.



reklama



## Hamowanie wodą W Actrosie i Antosie

Na wydajność kierowców wpływa przede wszystkim oszczędność paliwa i ochrona elementów układu hamulcowego przed zużyciem. Zwalniacz wodny Voith SWR fabrycznie instalowany w Mercedesach Actros i Antos jest pierwszym wtórnym retarderem hamującym wodą, dzięki czemu nie wymaga obsługi. Wykorzystując płyn chłodzący jest w stanie przejść do 90% wszystkich hamowań pojazdu, chroniąc przed zużyciem hamulce zasadnicze. Trwałość kloc-

ków zwiększa się kilkakrotnie. Zwalniacz uruchamia się automatycznie po naciśnięciu pedału hamulca, co nie tylko przyczynia się do wzrostu szybkości średniej, lecz także zwiększa komfort jazdy i wydajność transportu. Państwa ciężarówki dotrą do celu bezpiecznie i oszczędnie.

Jesteśmy do Państwa dyspozycji:  
+48 44 6468848  
voith.pl

**VOITH**  
Engineered Reliability



# Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD

**W Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD 15 maja 2014 r. uczestniczyły 183 osoby na 215 uprawnionych. Podczas spotkania przedyskutowano sprawy ważne dla środowiska branży transportowej, wysłuchano sprawozdań przedstawicieli organów ZMPD, udzielono absolutorium prezesowi ZMPD i członkom Zarządu oraz uchwalono budżet ZMPD.**

Ryszard Galczyński

W bezpośrednim głosowaniu wybrano przewodniczącego ZOD i członków komisji. Obrady prowadził Wojciech Sienicki, wiceprzewodniczącym Zgromadzenia został Dionizy Woźny, a sekretarzem Zofia Sępnicka. Na przewodniczącego komisji mandatowo – skrutacyjnej wybrano Tadeusza Grzelaka, a komisji uchwał i wniosków - Kornelię Lewandowską. Dalsze decyzje delegatów były już podejmowane poprzez głosowanie elektroniczne (tajne).

Szczegółowe sprawozdania Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej przedstawiono w materiałach doręczonych Delegatom wraz z porządkiem obrad. Podczas ZOD przedstawiciele organów ZMPD udzielili dodatkowych wyjaś-

nień, omawiając działalność podczas roku sprawozdawczego. Delegaci w uchwale zatwierdzili złożone sprawozdania.

Przedstawiając sprawozdanie, prezes ZMPD Jan Buczek wskazał na najbardziej ważne kwestie dotyczące branży. - Najważniejszym problemem, z jakim musimy się zmierzyć, jest kryzys systemu TIR w Rosji oraz konsekwencje, jakie będą z tego wynikać dla polskich przewoźników – stwierdził. Przedstawił dotychczasowe działania podjęte przez Zrzeszenie w ciągu ostatniego roku dla zminimalizowania negatywnych skutków polityki prowadzonej przez rosyjską służbę celną. Przypomniał, że już sam sposób jednostronnego wprowadzenia nowych reguł oraz ich zakres spowodował, że konieczna była natychmiastowa reakcja. - Nasze działania prowadziliśmy w kraju, kierując je głównie do przedstawicieli administracji rządowej, a tak-

że za granicą, podejmując interwencje w wielu międzynarodowych instytucjach. W tej sprawie na najwyższych szczeblach w Federacji Rosyjskiej interweniowały ONZ, Komisja Europejska, Forum Transportu Międzynarodowego – ITF oraz przedstawiciele polskich i zagranicznych administracji rządowych. Pomimo tego kryzys systemu TIR w Rosji dotychczas nie został zażegnany. Obecnie do Rosji można wjechać na karnecie TIR tylko z terytorium Białorusi i Kazachstanu. Sprawa funkcjonowania systemu TIR w Federacji Rosyjskiej, jako kluczowa dla ZMPD oraz polskich przewoźników, będzie w najbliższym okresie koncentrowała naszą uwagę i nasze działania – poinformował prezes ZMPD.

Głos w tej sprawie zabrał również prezydent IRU Janusz Łacny. Stanowisko Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego w sprawie decyzji Służby Celnej Rosji o konieczności po-





siadania dodatkowych zabezpieczeń dla wszystkich zagranicznych przewoźników przekraczających granice Federacji Rosyjskiej jest jednoznaczne. Wprowadzenie takiego obowiązku jest złamaniem prawa międzynarodowego. IRU interweniowała już u najwyższych władz Federacji Rosyjskiej. O tym, jakie ostatecznie decyzje zostaną podjęte, będzie wiadomo 1 lipca br. W tym dniu ma przestać obowiązywać umowa gwarancyjna dotycząca przewozów pod osłoną karnetów TIR pomiędzy Federalną Służbą Celną Rosji a zrzeszeniem ASMAP Rosja.

W Sprawozdaniu Zarządu znalazła się też informacja o istotnej dla prze-

woźników, prowadzonej od listopada 2013 roku, akcji monitoringu stawek podatku od środków transportu. Na zapytania w tej sprawie wysyłane do wszystkich polskich gmin, wpłynęło dotychczas niemal 1 700 odpowiedzi, które zostaną opublikowane na stronie ZMPD oraz w dwumiesięczniku „Przewoźnik”. Samorządy, które stosują minimalne stawki podatku, wyróżniane są przez ZMPD certyfikatem „Gmina Przyjazna Transportowi Drogowemu”. Wręczenie pierwszego certyfikatu nastąpiło podczas inauguracyjnej sesji Akademii Samorządowej, która odbyła się na terenie zdobywcy tytułu - gminy Suchy Las.

Szersza wymiana zdań dotyczyła sprawozdania z prac Komisji Statutowej ZMPD. Przedstawiając sprawozdanie wiceprzewodniczący Komisji Dionizy Woźny mówił o rozwadze, koniecznej przy dokonywaniu zmian ustrojowych w funkcjonowaniu ZMPD. Omawiający szczegółowo prace Komisji mec. Jerzy Kwaśniewski zwrócił m.in. uwagę na rozpatrywane przez Komisję postulaty powołania nowego opiniodawczo-doradczego organu, składającego się z Przewodniczących Regionów ZMPD, bądź też zmiany zasad wyboru członków Rady Zrzeszenia, aby miejsce w niej znaleźli Przewodniczący Regionów. Wniosek o taką



zmianę statusu Rady ZMPD sformułowano jeszcze podczas ubiegłorocznego ZOD. Zdaniem wnioskodawcy, Andrzeja Nowrotka, taka zmiana dawałaby pełniejszą reprezentację różnorodności środowiska w naczelnych organach Zrzeszenia. W trakcie dyskusji Delegatów pojawiły się różne opinie i propozycje rozwiązań, a także poglądy, że wprowadzenie proponowanej koncepcji Rady Zrzeszenia w świetle obowiązującego statutu jest niemożliwe i niezgodne z zasadą demokratycznego wyboru członków organów statutowych ZMPD. Efektem tej części debaty był wniosek złożony przez delegatów „w sprawie reprezentacji w Radzie

ZMPD przewodniczących wszystkich regionów”. Komisja Statutowa będzie pracować nad projektem utworzenia Rady Regionów, ciała akredytowanego przy Radzie ZMPD.

W trakcie dalszej dyskusji pojawiły się inne interesujące wnioski, w tym propozycja wystąpienia do Ministra Gospodarki o wprowadzenie poprawki do Rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie z dnia 21 listopada 2005 roku (Dz. U. Nr 243

poz. 2063) poprzez umieszczenie na liście działów gospodarki, które mogą eksploatować kontenerowe stacje paliw działu "transportu towarów i osób". Uczestnicy Zgromadzenia postulowali także, aby wystąpić o uznanie pracy kierowcy samochodu ciężarowego za pracę w szczególnych warunkach (na wzór górnika) i skrócenie obowiązku pracy zawodowej do 60. roku życia; utworzenie przedstawicielstw ZMPD w Unii Europejskiej, np. w Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii.

Uczestnicy ZOD udzielili absolutorium prezesowi oraz członkom Zarządu ZMPD i zatwierdzili budżet na rok 2014.

Partner Strategiczny ZMPD



Mercedes-Benz

Partnerzy ZMPD



Sponsorzy





# Bezpieczniejszy transport samochodowy

Z danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wynika, że na polskich drogach jest coraz bezpieczniej, w tym dzięki rosnącym umiejętnościom kierowców zawodowych.

Robert Przybylski

Od blisko dwunastu lat Inspekcja Transportu Drogowego przyczynia się zarówno do poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, jak i do skutecznego ograniczenia zjawiska „szarej strefy”, przypomina rzecznik tej służby Alvin Gajadhur.

W 2013 roku inspektorzy przeprowadzili 230,6 tys. kontroli drogowych (o 8,3 proc. więcej od planu), w tym 64 proc. krajowych oraz 36 proc. zagranicznych. Najwięcej zagranicznych kontroli drogowych przeprowadził WITD Białystok (85 proc. kontroli dotyczyło zagranicznych) oraz WITD Radom (57 proc.). Najmniej WITD Gdańsk (3 proc.) i WITD Bydgoszcz (7 proc.). Średnio na inspektora przypadało 475 kontroli.

Wśród skontrolowanych pojazdów przeznaczonych do transportu osób i ładunków, 16 proc. stanowiły autobusy. Pod względem charakteru pracy pojazdów - 92 proc. kontrolowanych pracowało na wynajem, a 8 proc. na potrzeby własne.

Kontrolerzy wydali w 2013 roku 10 656 decyzji administracyjnych, z czego 62 proc. nałożyli na przewoźników krajowych. Jednocześnie na podstawie załącznika 1 (dotyczy kar dla kierowców) nałożyli 47 677 mandatów karnych, z tego 70 proc. na przewoźników krajowych.

Na podstawie załącznika 2 (dotyczy kar dla przedsiębiorców) wydali 3 468 mandatów, w tym 1 proc. na przewoźników zagranicznych.

Do tego inspektorzy wystawili w 2013 roku 30 569 mandatów za naruszenie prawa o ruchu drogowym. 76 proc. z tych mandatów dotyczyło kierowców krajowych.

Najwyższą średnią w liczbie stwierdzonych naruszeń na jednego inspektora (łącznie wszystkie decyzje i mandaty) osiągnęły WITD Wrocław, Poznań i Kraków (75-76 na inspektora), natomiast WITD Warszawa i Lublin miały o połowę niższe rezultaty.

W 2013 roku inspektorzy zatrzymali też 18 808 dowodów rejestracyjnych (w tym 16 508 pojazdów krajowych) z powodu złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów.

## Naciągany czas pracy

Podobnie jak w poprzednich latach najczęściej łamano przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Z wykrytych w 2013 roku 105 734 naruszeń, 55,4 proc. dotyczyło nieprzestrzegania czasu pracy kierowcy, ponad 30 proc. nieprawidłowego wykorzystania urządzeń rejestracyjnych, natomiast 13,3 proc. braku posiadania licencji, zaś świadczeń o wykonywaniu przewozów niezarobkowych lub dokumentacji kierowców. – Należy podkreślić, że kontrole z zakresu czasu pracy kierowców należą do naszych priorytetowych zadań – zaznacza rzecznik prasowy GITD.

– Na mocy zmian ustawy o transporcie drogowym od 2012 r. zmienił się sposób sankcjonowania naruszeń. W dalszym ciągu jednak około 55 proc. wykrywanych podczas kontroli drogowych naruszeń dotyczy nieprzestrzegania przez kierowców norm czasu pracy (najczęściej: skrócenie czasu odpoczynku dziennego, jazda bez wymaganej przerwy oraz skrócenie odpoczynku tygodniowego), zaś ponad 30 proc. naruszeń związanych jest

z nieprawidłowym użytkowaniem urządzeń rejestrujących. Systematyczne kontrole prowadzone przez inspektorów ITD sprawiają, że wykrywamy coraz mniej drastycznych naruszeń z tego zakresu, co przekłada się na poprawę bezpieczeństwa i jakości wykonywanych przewozów drogowych – zapewnia rzecznik.

## Bezpieczniej z materiałami niebezpiecznymi

W 2013 roku kontrola objęła 190 912 samochodów ciężarowych, w tym 12,3 proc. do przewozu materiałów niebezpiecznych, 5 proc. - spożywczych szybko psujących się, 2,7 proc. z odpadami, 1,3 proc. z żywymi zwierzętami. Wśród pojazdów przewożących materiały niebezpieczne (ADR) 19 proc. było z zagranicy. Inspektorzy stwierdzili naruszenia Umowy ADR wśród 6,5 proc. kontrolowanych. – Na przestrzeni ostatnich kilku lat odnotowujemy systematyczny spadek liczby naruszeń ujawnionych podczas kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne – z zadowoleniem odnotowuje zmiany Alvin

## KONTROLE INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO WYKAZUJĄ, ŻE ROŚNIE BEZPIECZEŃSTWO PRZEWOZÓW MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Rok	Liczba kontroli	Odsetek naruszeń w przewozach ADR
2003	54 515	b.d.
2004	140 989	b.d.
2005	158 202	37,7 %
2006	160 267	17,9
2007	166 291	13,0
2008	147 089	14,0
2009	215 414	11,3
2010	205 366	8,9
2011	170 271	11,6
2012	195 766	5,3
2013	230 608	6,5

Źródło: GITD

Gajadhur. – W 2005 r. liczba naruszeń umowy ADR w stosunku do kontroli drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne wynosiła 37 %, zaś obecnie kształtuje się na poziomie 6,5 %. Obserwowany na przestrzeni lat spadek odsetka naruszeń w tym zakresie wynika zarówno z systematycznych kontroli prowadzonych przez naszych inspektorów, jak i z nadzoru sprawowanego w podmiotach uczestniczących w realizacji przewozu drogowego przez doradców ds. bezpieczeństwa w prze-

wozie drogowym towarów niebezpiecznych – wymienia rzecznik.

Ponad 1 proc. skontrolowanych ciężarówek (2 573) przewoziło żywe zwierzęta; inspektorzy stwierdzili 18 naruszeń.

W 2013 roku inspektorzy przeprowadzili 28 954 kontrole nacisków na osie, mas i wymiarów, z czego 70 proc. dotyczyło przewoźników krajowych. Łącznie funkcjonariusze wystawili 2 738 decyzji administracyjnych, z czego 85 proc. dotyczyło podmiotów krajowych. 71 proc. pomiarów

inspektorzy wykonali na wagach przenośnych. Ponadto kontrolujący nałożyli 2 463 mandaty na kierowców pojazdów o dmc poniżej 3,5 tony.

GITD nie prowadzi oddzielnej statystyki naruszeń w zakresie zabezpieczania przewożonych ładunków. – Należy podkreślić, że dzięki licznym kontrolom prowadzonym przez Inspekcję Transportu Drogowego, w tym we współpracy z policją w ramach akcji „TRUCK” oraz z przedstawicielami służb za-

granicznych (np. BAG), kierowcy podnoszą swoją wiedzę i kwalifikacje w tym zakresie. Są świadomi konsekwencji nieprawidłowego mocowania ładunków i zagrożenia z tego wynikającego dla bezpieczeństwa przewozów oraz innych uczestników ruchu drogowego – podkreśla Gajadhur.

GITD zainicjowała prace nad stworzeniem wiążącej regulacji prawnej dotyczącej zabezpieczenia ładunku (cargo securing) poprzez opracowanie dokumentu, konsultacje na poziomie krajowym i przedstawienie tego projektu na forum organizacji między-

narodowej ECR (Euro Control Route). Treść dokumentu została uwzględniona w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii. Uchyliła też dyrektywę 2000/30/WE.

Dodatkowo inspektorzy przeprowadzili w siedzibie przedsiębiorstw 2 351 kontroli. Na ich podstawie wydali 1 856 decyzji administracyjnych.

Z mandatów wystawionych za naruszenie ustawy o transporcie drogowym może wpłynąć 528,1 tys. zł, a za nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym 209,9 tys. zł.

W 2013 roku GITD dysponowała 485 etatami inspektorskimi, bez uwzględnienia etatów naczelników, urlopów pracowniczych, wakatów i aplikantów na stanowiska inspektorskie. W 2012 roku takich etatów było 508. Najwięcej inspektorów (46) zatrudnił WITD Warszawa (woj. mazowieckie), najmniej WITD Kielce i Opole – po 18.

reklama



M I A S T O  
K O B Y Ł K A

W przypadku pytań proszę o kontakt.  
Emilia Bakierska  
Urząd Miasta Kobyłka; ul. Wołomińska 1;  
05-230 Kobyłka; pok. 32  
tel. 22 760 70 86

Burmistrz Miasta Kobyłka uprzejmie informuje, iż Rada Miasta Kobyłka uchwałą nr XXXVI/355/13 z dnia 27 listopada 2013 r. **obniżyła stawki podatku od środków transportowych.** (www.kobylka.bipgmina.pl/ Budżet i finanse/ Podatki i opłaty lokalne/ Uchwały na rok 2014)

**Miasto Kobyłka bardzo serdecznie zaprasza firmy oraz jednostki organizacyjne z siedzibą w Kobyłce do składania deklaracji na podatek od środków transportowych w tutejszym urzędzie.**



# Jak walczyć

## z nieuczciwymi kontrolami za granicą

Bywa, że zagraniczny inspektor zamiast kontrolować - szykanuje polskiego przewoźnika. Takie praktyki można zgłosić na stronie GITD.

Robert Przybylski

Przykłady szykanowania są znane: zmuszanie do niepotrzebnej wizyty w warsztacie, który za odwiedzinę liczy sobie dwa razy wyższą stawkę od cennikowej, zmuszanie do korzystania z usług pomocy technicznej (także z zawyżoną stawką), itd. Szykanowani - kierowca i przewoźnik - w walce z takimi praktykami nawet nie mogą liczyć na interwencję bezpośrednich przełożonych nieuczciwych funkcjonariuszy. Sprawa pokryta jest znową milczeniem i dopiero kancelarie prawne oraz między państwowe zespoły robocze, powoływane na szczeblu ministerialnym, dochodzą sprawiedliwości.

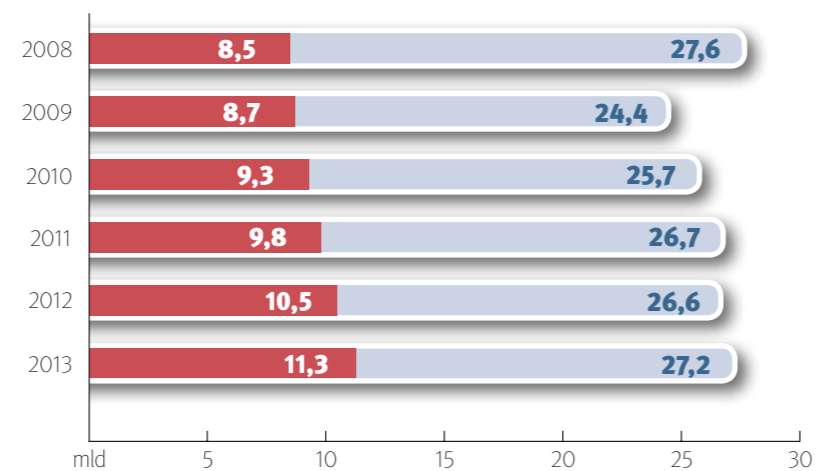
Polskie stowarzyszenia przewoźników drogowych domagają się interwencji od Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Problem jest i to spory. Rzecznik prasowy GITD Alvin Gajadhur po-

twierdza, że pracownicy Wydziału Współpracy Międzynarodowej GITD codziennie udzielają informacji w kwestii kontroli dokonywanych przez funkcjonariuszy zagranicznych służb. - Odpowiadają na wiele pytań kierowanych drogą telefoniczną lub e-mailem przez przewoźników lub kierow-

ców, m.in. na temat obowiązujących procedur administracyjnych, w tym procedur odwoławczych, jak również interpretacji przepisów z zakresu transportu drogowego w poszczególnych państwach członkowskich i krajach spoza UE - wyjaśnia rzecznik. Katarzyna Piechocka z GITD przy-

### DYSTANS PRZEJECHANY NA PŁATNYCH DROGACH W NIEMCZACH W MLD KM



■ Udział samochodów z Polski (%) ■ Dystans w mld km Źródło: BAG



Zgłoś problem na stronie <http://www.gitd.gov.pl/>

znaje, że w kilku przypadkach udało się polskim funkcjonariuszom wyjaśnić sytuację i anulować karę. Zastrzega jednak, że GITD w tych sprawach nie jest organem odwoławczym.

Ze skandalicznymi praktykami szykanowania walczy Europejska Kontrola Drogowa (ECR). Zbiera informacje o tego typu zdarzeniach, w tym za pośrednictwem GITD. Na stronie internetowej urzędu znajduje się zakładka służąca do zgłoszenia w języku polskim nieprawidłowych według przewoźnika praktyk.

W 2012 r. zostało zainicjowanych 7 spraw, w których pracownicy Wydziału Współpracy Międzynarodowej udzielali pomocy polskim przedsiębiorcom transportowym, po otrzymaniu oficjalnego pisemnego zgłoszenia.

- W 2013 r. zainicjowanych zostało 10 tego typu spraw. W każdym z wymienionych przypadków przedsiębiorca zwracający się o wyjaśnienie sprawy otrzymał profesjonalną pomoc. Każdorazowo w ramach podejmowanych działań następowala analiza przypadku na podstawie nadesłanej przez przedsiębiorcę dokumentacji, a także bezpośredni kontakt e-mai-

lowy i telefoniczny z punktami kontaktowymi zlokalizowanymi w państwach członkowskich - opisuje procedurę rzecznik.

### Rozporządzenie 561/2006

Prawo łamane jest przez funkcjonariuszy większości państw członkowskich UE. Rzecznik wyjaśnia, że w przypadku takich państw, jak Francja, Włochy, Hiszpania, zastrzeżenia formułowane przez przewoźników dotyczą głównie zawłości i nadmiernego skomplikowania procedur administracyjnych, czasochłonnego postępowania wyjaśniającego, wysokości kar, a także towarzyszących im innych sankcji o charakterze pozafiskalnym (zatrzymanie pojazdu do czasu zapłacenia kary/kaucji, zatrzymanie prawa jazdy).

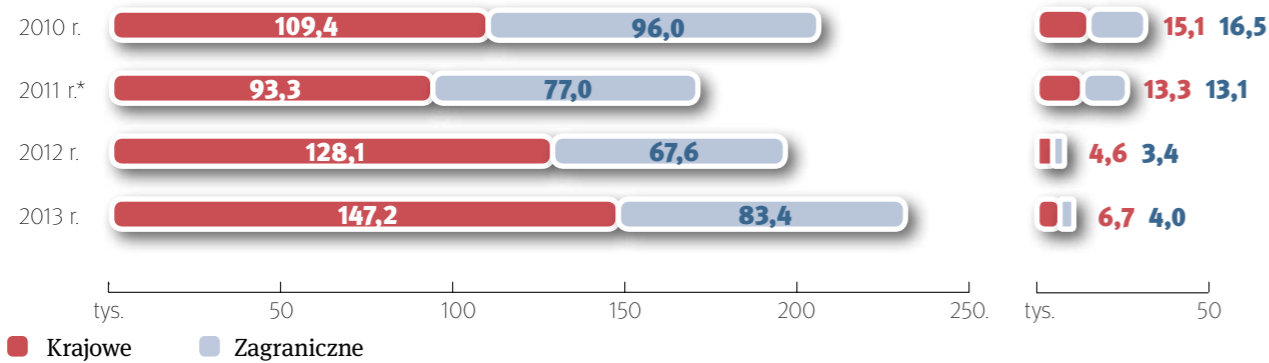
Z kolei w przypadku Niemiec kierowcy lekkich pojazdów dostawczych, których dopuszczalna masa całkowita mieści się w przedziale od 2,8 t do 3,5 t, niejednokrotnie zaskoczeni są obowiązkiem rejestrowania oraz ewidencjonowania swojej aktywności zgodnie z przepisami rozporządzenia 561/2006.

Osobną kwestią, na którą uskarżają się przedsiębiorcy transportowi operujący na terytorium Niemiec są, ich zdaniem, nazbyt skrupulatne kontrole stanu technicznego i zabezpieczenia ładunku wraz z kierowaniem na dodatkowe badania techniczne, przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów, czyniąc tym samym kontrole bardziej czasochłonnymi. Z kolei w kontekście Słowacji przewoźnicy/kierowcy sygnalizują problemy z systemem kontroli e-myta.

Z poczynionych obserwacji - dodaje Alvin Gajadhur - najwięcej problemów polskim przedsiębiorcom transportowym/kierowcom przysparza stosowanie się do przepisów rozporządzenia 561/2006 oraz rozporządzenia 1072/2009 w sprawie przewozów kabotażowych. - Na tym polu wciąż identyfikujemy najwięcej naruszeń po stronie kierowców, a zarazem kierowanych próśb o wyjaśnienie. Warto również podkreślić, że GITD nie jest stroną w przedmiotowych postępowaniach pomiędzy przewoźnikami/kierowcami a właściwymi służbami kontrolnymi państw członkowskich, a zatem nie może ingerować w wewnętrzne, suwe-

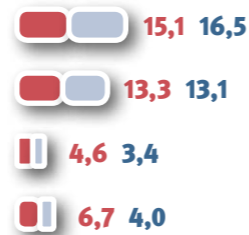


## LICZBA SKONTROLOWANYCH PRZEZ GITD POJAZDÓW W PODZIALE NA LATA

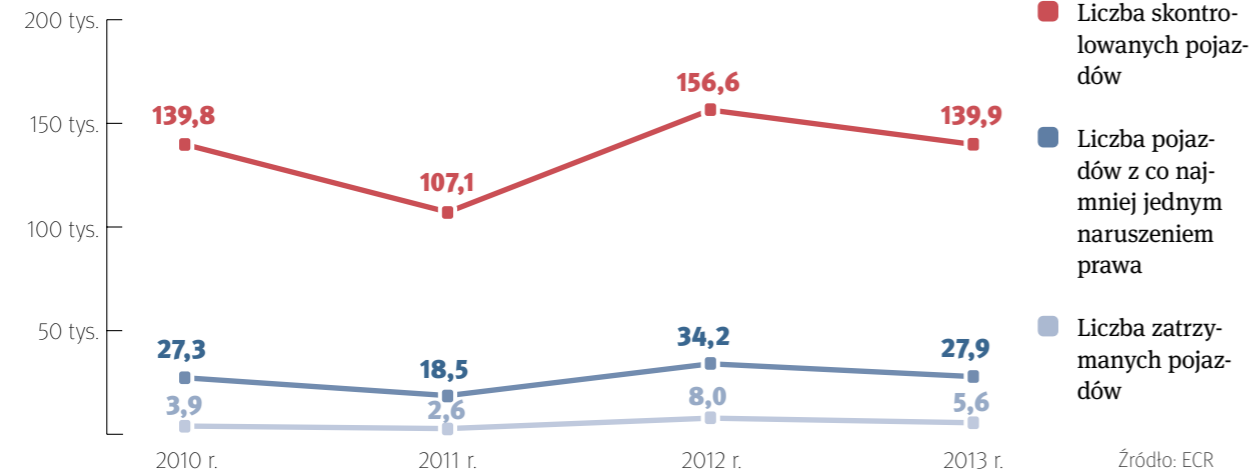


\* zmniejszenie liczby kontroli drogowych związane z faktem oddelegowania 188 inspektorów do kontroli elektronicznego poboru opłat  
Źródło: GITD

## WYDANE DECYZJE



## KONTROLE DROGOWE EURO CONTROL ROUTE (ECR)



renne i niezależne postępowania administracyjne toczone przed tymi instytucjami – podkreśla rzecznik.

Podobnie rzecz ma się z oczekiwaniami przedsiębiorców odnośnie podejmowania działań na rzecz zniesienia zakazu dalszej jazdy do czasu opłacenia kary/kaucji. W większości państw członkowskich w przypadku stwierdzenia ewentualnych naruszeń, procedury administracyjne stanowią o zatrzymaniu pojazdu do czasu opłacenia kary/kaucji i przedsiębiorcy powinni być świadomi tego, że mogą dochodzić swoich racji w postępowaniu odwoławczym dopiero po uprzednim opłaceniu kary/kaucji.

Od 2012 roku skargi można przesyłać do ECR także poprzez stronę IRU. W zakładce „Services” do wyboru jest 8 języków, w tym polski.

## Regulamin kontroli

Rzecznik GITD podkreśla, że mundurowi nie mają dowolności prowadze-

nia kontroli. Ich liczba jest pośrednio narzucona regulacjami unijnymi, w szczególności dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85, dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym, która stanowi w art. 2 ust. 3: „Każde Państwo Członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 maja 2006 r. obejmowały one 1 proc. dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85. Odsetek ten wzrośnie do co najmniej 2 proc. od dnia 1 stycznia 2008 r. oraz do co najmniej 3 proc. od dnia 1 stycznia 2010 r.

Od 1 stycznia 2012 r. Komisja może podwyższyć ten minimalny odsetek do 4 proc. zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, pod warunkiem, że dane statystyczne zebrane

zgodnie z art. 3 wykażą, że średnio ponad 90 proc. wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przy podejmowaniu tej decyzji Komisja bierze pod uwagę także skuteczność istniejących środków kontroli, w szczególności dostępność danych z tachografów cyfrowych na terenie przedsiębiorstw.

Nie mniej niż 15 proc. całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych podlega kontrolom drogowym, a nie mniej niż 30 proc. na terenie przedsiębiorstw. Od dnia 1 stycznia 2008 r. nie mniej niż 30 proc. z ogólnej liczby skontrolowanych dni roboczych będzie podlegało kontrolom drogowym, a nie mniej niż 50 proc. na terenie przedsiębiorstw.”

GITD, podobnie jak służby kontrolne z pozostałych krajów UE, musi co dwa lata składać do Komisji Europejskiej dokładny raport o kontrolach przewoźników. Bruksela także chce wiedzieć, kogo i jak kontrolują służby.

## MAN TGX 18.440 4X2 BLS EURO 6

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ



2 lata z MAN  
1320 Euro  
netto

## Opłata miesięczna zawiera:

- ✓ pakiet serwisowy
- ✓ ubezpieczenie OC/AC/NW
- ✓ pełną gwarancję
- ✓ podatek drogowy
- ✓ koszty rejestracji
- ✓ pakiet assistance na ciągnik i naczepę
- ✓ pakiet medyczny dla kierowcy
- ✓ ubezpieczenie GAP

Tekst i ilustracje nie są wiążące. Zastrzega się możliwość zmian podyktowanych postępem technicznym. Ostateczne zawarcie umowy leasingowej po otrzymaniu pozytywnej weryfikacji komitetu kredytowego MAN Finance. Kalkulacja nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego. Oferta ważna do wyczerpania zapasów.

## Efektywniej z MAN Finance

Szczegółowe informacje dotyczące oferty dostępne w wybranych placówkach MAN Truck & Bus Polska: Region Sprzedaży Północ +48 795 586 955, +48 728 967 813; Południe +48 795 586 878, +48 691 473 577; Wschód +48 795 586 920, +48 691 473 611; Zachód +48 795 586 960, +48 795 134 364.





# Scania szuka najlepszego młodego kierowcy

**Rosną kwalifikacje prowadzących pojazdy oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, także dzięki konkursowi na najlepszego młodego kierowcę ciężarówki, który organizuje Scania.**

**Klaudiusz Madeja**

W połowie maja rozpoczęły się krajowe eliminacje Young European Truck Driver. W organizowanym po raz szósty przez Scanię konkursie dla młodych kierowców mogą wziąć udział osoby urodzone w 1979 roku i później. Nie ma znaczenia, jakiej marki pojazdem jeżdżą na co dzień i gdzie pracują. Uczestnicy muszą być obywatelami polskimi i mieć prawo jazdy C + E. Scania zaplanowała eliminacje w dziesięciu miastach. Spotkania są organizowane w formie pikniku, którego ozdobę stanowią popisy umiejętności młodych kierowców. Polski zawodnik na europejski finał, który

odbędzie się 24 i 25 kwietnia 2015 roku w szwedzkim Södertälje, zostanie wyłoniony podczas imprezy Pomorska Miss Scania w ostatni weekend sierpnia w Gdańsku. Jednym z partnerów konkursu jest ZMPD, są nimi także IRU, PCK oraz ITD.

W dotychczasowych konkursach na całym świecie w sumie wzięło udział 200 tys. kierowców z czterdziestu krajów. W Polsce zainteresowanie konkursem Scanii jest bardzo duże. Firma zarejestrowała ok. 10 tys. szoferów, którzy uczestniczyli w dotychczasowych eliminacjach. W tym roku w kilkudziesięciu krajach zgłosiło się ponad 85 tys. kandydatów.

Przypomnijmy, że w 2007 roku pierwsze miejsce tym europejskim konkursie zajął Marek Szerenos. A jest o co walczyć. Zwycięzca najbliż-

szego konkursu otrzyma nowy ciągnik Scania Streamline wartości 100 tys. euro.

Aby zdobyć taką nagrodę, trzeba się wykazać bardzo szeroką wiedzą i umiejętnościami. Kierowcy rozpoczynają zmagania testem teoretycznym. Następnie oceniane jest sprawdzenie pojazdu, dokonywane przed wyruszeniem w trasę, oraz mocowanie ładunku. Kolejne zadania dotyczą zdrowia i bezpieczeństwa. Na część praktyczną za kierownicą składają się: jazda ekonomiczna, jazda defensywna, manewrowanie oraz konkurencje zręcznościowe. – Do rywalizacji przystępuje wielu bardzo dobrych kierowców, a naszym zadaniem jest wyłonienie tego naj, naj, najlepszego – zapewnia jeden z jurorów konkursu w Polsce Wojciech Góra. Przyznaje,



że zadania są trudne, a czasem nawet podchwytliwe. – Ich rozwiązanie wymaga wysiłku, ale to później procentuje w codziennej pracy. Nawet jeśli na czymś się potkną w eliminacjach, z reguły zapamiętują to na zawsze i już drugi raz takiego błędu nie popełnią – dodaje.

Te zmagania pozytywnie ocenia także młodszy inspektor Marek Konkolewski z Komendy Głównej Policji. – Pochwalam wszelkie tego typu inicjatywy. Kierowcy nie tylko powtarzają sobie znajomość przepisów i doskonałą umiejętność jazdy. Współzawodnictwo fair play uczy ich także odpowiedzialności i bezpiecznego zachowania na drodze. Wierzę, że taki młody kierowca nabiera jednocześnie szacun-

ku dla innych uczestników ruchu i już nigdy nie popełni jakiegoś głupiego błędu lub wykroczenia – przypuszcza. Te pozytywne aspekty podkreśla także Paweł Paluch ze Scanii Polska. – Przypomnę, że byliśmy pierwszymi, którzy zorganizowali konkurs i szkolenia. Od 2004 roku oferujemy podnoszenie kwalifikacji kierowców. Jednym z tematów tych szkoleń jest objaśnianie i prezentacja kursantom możliwości i sposobu działania nowych systemów wspomagających kierowcę podczas jazdy – tłumaczy przedstawiciel Scanii.

Rozgrywany co 2 lata konkurs obchodzi w tym roku swoje 10-lecie. – Praca kierowcy samochodu ciężarowego została znacznie uproszczo-

na. Jeśli spojrzymy wstecz, dostrzeżemy, że od tego czasu nie tak wiele zmieniło się w konstrukcji aut osobowych – zauważa Paweł Paluch. Samochody ciężarowe zaczęły w wielu przypadkach „myśleć” za kierowcę. Nie oznacza to jednak, że są oni zwolnieni z obowiązku myślenia. Wręcz przeciwnie, powinni być świadomi, jak bardzo złudne może być „uśpienie” czujności za kierownicą – przestrzega inspektor Konkolewski. Istotnie, wszelkie nowinki techniczne, ułatwienia i uproszczenia są dobre, ale najważniejszy jest zawsze kierowca. To on decyduje, szczególnie w nagłych i nietypowych sytuacjach. Dlatego warto szlifować umiejętności.

reklama

**Ruptela**

**GPS MONITORING I KONTROLA TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM Z NAJLEPSZYM STAŁYM ABONAMENTEM OD PORTUGALII PO KAZACHSTAN!**

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI I ZAPYTAJ O OFERTĘ DOPASOWANĄ DO CIEBIE!



TELEFON: +48 22 206 21 97  
EMAIL: INFO@RUPTELA.PL

WWW.RUPTELA.PL



SCZYTYWANIE DANYCH Z CYFROWYCH TACHOGRAFÓW I ZAPIS W FORMACIE .DDD.



SYSTEM ECO-DRIVING, KTÓRY POZWALA NA ZMNIENIENIE KOSZTÓW EKSPLOATACJI POJAZDÓW, LICZBY WYPADKÓW I ZUŻYCIA PALIWA NAWET O 20 %.



PODŁĄCZENIE DO KOMPUTERA POKŁADOWEGO BEZ WZGLĘDU NA MARKĘ SAMOCHODU.



KONTROLA PALIWA.



# Zrzeszenie też dla prywatnych

**Prywatni przewoźnicy stworzyli samorząd, który stał się partnerem w rozmowach z administracją państwa i bronił przedsiębiorców przed błędnymi przepisami.**



Robert Przybylski

W połowie 1995 roku najważniejsze ciało samorządu przedsiębiorców transportu drogowego, czyli Krajowa Rada Przewoźników Drogowych, przeniosła się z Wrocławia do Warszawy, na ul. Hożą 72. W wyborach wyłonił się nowy zarząd, prezesem został Leon Kaczmarek, wiceprezesami Mieczysław Gutkowski i Jan Buczek, sekretarzem Zbigniew Priebe, skarbnikiem Jerzy Choma. – Cały czas pracowałem społecznie, a był to duży wysiłek. Np. w 1995 roku w marcu w Warszawie byłem 4 razy, w kwietniu 3 razy. Czasem wyjazdy zdarzały się dzień po dniu. Za wszystko płaciłem z własnej kieszeni i nikt mi niczego nie zwracał. Paliwo, hotele szły na mój rachunek. Gdy MTiGM prosiło o konsultacje lub spotkanie za granicą, wsadzałem w samochód i jechałem do Niemiec lub Belgii. Tam pod biurem przebierałem się w garnitur i szedłem na spotkanie. Po nim w au-

to i do domu lub do hotelu, który sam wynajmowałem. A delegacja rządowa przylatywała samolotem – wspomina Kaczmarek.

Jeździł m.in. do Niemiec negocjować porozumienie w sprawie zezwoleń. Na 1995 rok Polska otrzymała 185 tys. zezwoleń ogólnych, 29 tys. zezwoleń dla pojazdów ekologicznych i wkrótce ta liczba została powiększona o kolejne 10 tys. Niemcy przyznali stronie polskiej 3 tys. dziesięciokrotnych, 500 zezwoleń rocznych oraz tysiąc zezwoleń na kraje trzecie. Dodatkowo Niemcy zwolnili z konieczności otrzymywania zezwoleń przewoźników mających samochody na potrzeby własne. Szacowali, że jest to równoważność 20 tys. zezwoleń. Polska wniosowała o 360 tys. zezwoleń wszelkiego rodzaju, w tym 75 tys. zezwoleń tranzytowych.

Intensywną pracę w KRPD wspomina także Zygmunt Sieńko. – Krajowa Rada grupowała chyba tuzin organizacji, reprezentantów regionów. Wśród ich szefów pamiętam Andrzeja Majewskiego z Łodzi, Bolesława Milewskiego z Piły, Leona Kaczmarka z Poznania, Mieczysława Gutowskiego z Kielc. Dołączył do nas wtedy Nowy Sącz. Stworzyliśmy przeciwwagę do ZMPD. Wtedy Zrzeszenie reprezentowało jedynie Pekaes oraz przewoźników państwowych i między nami istniała ostra rywalizacja – podkreśla Sieńko. Dodaje, że podczas występowania do Ministerstwa Transportu ZMPD nie uzgadniało z Krajową Radą stanowiska. – Dopiero gdy rząd AWS w ostrej reakcji wymógł reprezentację prywatnego środowiska przewoźników, Krzysztof Gutowski (z Warszawy) w imieniu ZMPD podpisał z nami umowę o współpracy – tłumaczy Sieńko.

## Zezwolenia i winiety

Krajowa Rada, utrzymywana przez indywidualnych przedsiębiorców, co rusz napotykała na ograniczenia wynikające z braku dostatecznego finansowania działalności. – Buczek, Edelmuller i ja poszliśmy do ministra Eugeniusza Morawskiego. Minister zapytał, co nam jest potrzebne, aby nasze stowarzyszenia lepiej działały. Mieliśmy wtedy wielkie problemy finansowe, wszystko finansowaliśmy z własnej kieszeni. Ustaliliśmy, że stowarzyszenia rozpoczną dystrybucję zezwoleń i już chyba 5 dni później pojawiło się rozporządzenie ministra, ustalające zasady dystrybucji zezwoleń przez stowarzyszenia regionalne – przypomina sobie Sieńko.

10 grudnia 1997 roku wiceminister Krzysztof Tchórzewski podpisał rozporządzenie MTiGM, na mocy którego prowizja wynosiła 10 zł za dystrybucję zezwolenia zagranicznego na jednorazowy przewóz rzeczy. Pieniądze wpływały na rachunek BOTM, a połowę sumy urząd przekazywał stowarzyszeniu, które zezwolenie sprzedawało. – W ten sposób stowarzyszenia, które do niedawna skromnie żyły wyłącznie ze składek, po roku, dwóch na rachunkach zgromadziły nawet sześciocyfrowe oszczędności – stwierdza Kaczmarek. Wtedy też stowarzyszenia rozmnożyły się z kilku do ponad dwudziestu.

Minister powołał także Zespół ds. Konsultacji. – W jego skład wchodził m.in. Kaczmarek, Olechnicki, Milewski, Buczek, Edelmuller i ja – wspomina Sieńko. – Decyzją ministra byliśmy konsultantami dla wiceministra Tchórzewskiego i to była bardzo

owocna współpraca. Spotkania mieliśmy 3-4 razy w miesiącu i wszystkie były bardzo dobrze przygotowane, z konkretnymi wnioskami i efektywnym przebiegiem. Nie było jałowych rozmów. Wiceminister Tchórzewski wykonał ogromną pracę na rzecz przewoźników – zapewnia Sieńko.

Sukcesy KRPD nie ograniczały się do zapewnienia finansowania stowarzyszeniom regionalnym. W 1997 roku weszły opłaty drogowe w postaci winiet. – Resort konsultował z nami ich wysokość. Gdy dowiedzieliśmy się, że dobowo opłata ma wynieść 78 zł od pojazdu o dmc powyżej 12 ton, pojechałem pod koniec grudnia do dyrektora Departamentu Transportu w MTiGM Tadeusza Nawoja, żeby odwieść ministerstwo od tego pomysłu. Powiedziałem, że przy takich opłatach zbankrutujemy. W Niemczech dobowo winieta kosztowała 8 marek, czyli ok. 16-20 zł, bo marki chodziły po 2-2,5 zł. Obowiązywały od godz. 00.00 do 24.00 i żeby nie kupować dwóch, kierowcy po przekroczeniu granicy czekali aż rozpocznie się nowa doba i zaraz gremialnie ruszali – wspomina Kaczmarek.

– Stwierdziłem, że jeśli opłaty będą po 78 zł, przestają być prezesem Krajowej Rady, a dyrektor Nawój, że jeśli cena będzie mniejsza, straci stanowisko. Wróciłem z tego spotkania do domu tuż przed Wigilią. Opór był potężny, przewoźnicy postawili na swoim, a dyrektor Nawój zakończył pracę w ministerstwie – podsumowuje Kaczmarek.

Powstał również zespół do podziału zezwoleń. – Tych dokumentów brakowało, były fałszowane, nieformalnie dzielone i chcieliśmy skończyć z tymi patologiami. Środowisko rozrosło się z kilku tysięcy do kilkunastu i konieczna była większa formalizacja działań. Wspólnie z BOTM rozdzielaliśmy deficytowe zezwolenia na przejazd do Austrii, Włoch, Francji. Rosyjskich było w bród, podobnie jak CEMT. Dopiero na początku XXI wieku wartość CEMT została doceniona – wspomina Sieńko.

## Bogaty i biedny

Stowarzyszenia dzięki prowizjom ze sprzedaży zezwoleń i winiet miały się coraz lepiej, jednak – jak zauważa Kaczmarek – nie chciały podzie-

lić się z Krajową Radą pieniędzmi wynegocjowanymi przez KRPD. Jednocześnie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wykazywało bierność. – Ku naszemu zaskoczeniu i zdziwieniu, ówczesne ZMPD nie angażowało się w merytoryczne prace dotyczące warunków wykonywania transportu drogowego – mówi Buczek. – W debatach i naradach uczestniczyli przedstawiciele środowiska z regionów, jednak brakowało ZMPD. Próbowaliśmy zaktywizować ZMPD, ale bez skutku – dodaje.

W tym samym czasie KRPD walczyła o dostęp do karnetów TIR. – Karnety, a przez to i Zrzeszenie, były nam potrzebne jak powietrze – zapewnia Dionizy Woźny. – Prywatni przewoźnicy musieli być reprezentowani w Zrzeszeniu i mieć wpływ na jego funkcjonowanie. Stało się to możliwe dzięki koordynacji działań w KRPD. W 1995 roku wspólnie wybraliśmy do Rady ZMPD Jana Buczka – wyjaśnia Woźny.

W skład Rady weszli pierwsi przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych, to jest Buczek i Wilk, który został przewodniczącym. – W Radzie zasiadało 7 osób i zobaczyliśmy, jak wielką szansą dla transportu jest pobudzenie do współpracy rozproszonych w całym kraju członków ZMPD. Wtedy wpadliśmy na pomysł organizowania posiedzeń Rady w terenie. Odbyły się w Opolu, Gdyni oraz innych miastach. Przewoźnicy z zadowoleniem przyjęli naszą inicjatywę. Stanowiło to dla Rady zachętę do działania oraz otworzyło drzwi do zmiany formuły działania Zrzeszenia – wyjaśnia Buczek.

Prywatni przewoźnicy uważali, że tak mocna organizacja, o dużych zasobach i możliwościach finansowych, powinna w większym stopniu uczestniczyć w dialogu władzy ze środowiskiem. – W tamtej kadencji Rady koncentrowaliśmy się na przekazywaniu wniosków z terenu do realizacji przez władze ZMPD – wyjaśnia Wilk.

W 1999 roku w wyborach do władz Zrzeszenia na siedem miejsc zarządu weszło aż pięciu nowych członków, w tym wielu reprezentantów przewoźników prywatnych.



21 maja 1999 roku ukonstytuował się nowy zarząd, w którym prezesem został Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym kierującym biurem ZMPD Jan Buczek, członkami zaś Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski. W Radzie zasiadli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.

– Pałącym problemem była sprawa funkcjonowania systemu TIR. Konieczne było wyjaśnienie ogromnej liczby roszczeń, głównie niemieckich i rosyjskich organów celnych, które szły w setki milionów dolarów. Kwoty zwały z nóg – przyznaje Buczek.

Inną kwestią była reprezentacja branży. – Chcieliśmy zlikwidować trójpodział środowiska na Pekaes i państwowych przewoźników międzynarodowych, dawne PKS oraz Krajową Radę, czyli przewoźników prywatnych – tłumaczy Sieńko.

Po uzyskaniu przez prywatnych przedsiębiorców wpływu na działanie ZMPD, istnienie Krajowej Rady straciło sens i jej funkcjonowanie powoli zamarło. – KRPD na swój czas była nieoceniona, bez niej nie zaistnielibyśmy. Powstała z chęci walki młodych ludzi o wspólną sprawę, bez oglądania się na zapłatę. Tych pierwszych działaczy jeszcze trochę zostało – zauważa ostatni prezes KRPD Dionizy Woźny. ■



# Ceny w dół, a zyski?

Pierwsza dekada nowego stulecia postawiła przed firmami przewozowymi oraz politykami pytanie, jak zwiększyć efektywność transportu samochodowego, unikając jednocześnie negatywnych skutków społecznych.

Robert Przybylski

**W** 1998 roku z dwóch milionów zarejestrowanych w Europie ciężarówek, ok. 700-900 tys. jeździło w ruchu dalekodystansowym. W tym samym roku transport samochodowy wykonał w Europie pracę równą 1,27 bln tkm, to jest ponad 5 razy większą od kolei. Ze statystyki wynikało, że 65 proc. przejazdów samochody wykonały na trasach o długości poniżej 150 km, zaś 20 proc. na trasach powyżej 500 km.

Przeciętne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej sięgało 92 proc. W przeliczeniu na pojemność zabudowy, wykorzystanie dochodziło do 82 proc., a połowa przejazdów miała 90-procentowe wykorzystanie. Najsłabiej przedsiębiorcy wykorzystywali ładowności samochodów, średnio w 57 proc. Przewozy zatem były ograniczane przez brak przestrzeni ładunkowej, a nie ła-

downości. Ponieważ analitycy rynku spodziewali się zwiększenia europejskich przewozów drogowych do 2010 roku o blisko 450 mln tkm, postulowali zwiększenie wydajności transportu drogowego przez dopuszczenie do ruchu większych, ale niekoniecznie cięższych zestawów.

## Koleje kontra samochody

Sprawa jednak komplikowała się, bo nie było oczywistego standardu dotyczącego choćby długości ładunków. Najczęściej używany 40-stopowy kontener (12,1 m) coraz częściej zastępowany był przez 45-stopowe (13,72 m) lub nawet 49-stopowe (14,94 m).

Mimo to Szwecja i Finlandia, dbając o zyskowność tartaków i branży papierniczej, wywalczyły zgodę na użytkowanie w transporcie krajowym pojazdów o długości 25,25 m i dopuszczalnej maksymalnej masie składu 60 ton. Przewoźnicy oraz producenci ciężarówek postulowali wprowadzenie podobnego standardu w innych krajach, wskazując na 20-procentowe oszczędności dla operatora i zlecającego przewóz. Pod koniec lat 90. Holandia tytułem

próby dopuściła do testów 300 długich składów. Ponieważ długość części ładunkowej dzieliła się na wymiary: 13,6 m (dwa moduły) oraz 7,82 m (jeden moduł), stąd nowe pojazdy zostały nazwane „zestawami modułowymi”, megazestawami lub megalinerami.

Megazestawy o długości 25,25 m i dmc 60 ton są testowane w różnych krajach, w połowie 2013 roku Niemcy dopuściły takie pojazdy na określonych drogach. W tym samym czasie w Holandii jeździło tysiąc takich zestawów i podstawowym ograniczeniem był zakaz wjazdu do centrów miast. Kierowcy megazestawów zarabiali tyle samo co koleźdy ze zwykłych pojazdów, choć musieli przejść egzamin pod okiem doświadczonego kierowcy.

Według naukowców zastosowanie megazestawów zmniejszyłoby zatłoczenie na drogach, które znów zaczęło doskwierać zmotoryzowanym. Lobby kolejowe wskazywało jednak, że prowadzona od kilku dekad rozbudowa europejskiej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu nie zapewniła płynnej jazdy rosnącym rzeszom automobilistów, więc dalsze wydatki na drogi i liberalizacja dopuszczalnych mas i wymiarów ciężarówek mija się z celem.

Unijni politycy doszli do wniosku, że większy nacisk powinien być po-

**W latach 90. i w kolejnej dekadzie w Europie Zachodniej i USA spowolniła budowa infrastruktury drogowej, choć imponujące projekty (np. transalpejskie) zostały dokończone.**





W latach 90. transport samochodowy wykonywał 70 proc. pracy przewozowej.



Północnoamerykańskie ciągniki mają przestronne kabiny.

łożony na inne gałęzie transportu, stąd w Unii Europejskiej, pomimo tak ważnej pozycji transportu drogowego, malały nakłady na drogi, a rosły na kolej. W przeliczeniu na pracę przewozową, w latach 90. kolej otrzymywała 3 razy więcej pieniędzy od drogowców. Politycy faworyzowali kolej także w następnych latach, mimo że kilometr torów kosztował do 50 mln euro, zaś kilometr autostrady 15 mln euro.

Administracje państw utrzymywały jednocześnie, że na drogi brakuje pieniędzy, np. Berlin mówił o brakujących 2,5 mld euro rocznie, niezbędnych, aby pokryć minimalne potrzeby rozbudowy i remontu sieci drogowej.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU w raporcie z 2008 roku wskazywała, że zliberalizowany transport drogowy zdobywał rynek kontrolowanych przez rządy kolei. IRU przypominała, że w latach 2005-2007 kolej w Niemczech zwiększyła co prawda udział rynkowy, ale było to wynikiem wejścia prywatnych przewoźników, bo państwowe koleje straciły w tym okresie dalsze 6 proc. Jednocześnie koleje domagały się wprowadzenia dla ciężarówek opłat drogowych w wysokości

60-70 eurocentów za km. Miały one nie tylko zapewnić pokrycie wydatków inwestycyjnych i remontowych administracji drogowych, ale także pomóc w zwiększeniu konkurencyjności kolei.

IRU uważała, że to droga donikąd. Przewóz pociągiem ładunku na trasie z Niemiec do Włoch kosztował (w cenach z 2005 roku) 1,5 euro za kilometr, o 30 proc. drożej niż ciężarówką. Według wycień IRU nawet podniesienie cen transportu drogowego o 1 euro na kilometrze spowodowałoby przeniesienie na tory zaledwie 1,22 proc. europejskiego tonażu do tej pory przewożonego samochodami. Mimo to po 2006 roku opłaty drogowe dla samochodów użytkowych stały się w Europie powszechne.

### Zagrożenie ze Wschodu

W 2009 roku w użyciu było 6 090 licencji EKMT, z których 3 proc. ważnych było przez 30 dni, a reszta przez rok. Państwa starej Unii sprzeciwiały się powiększeniu liczby zezwoleń, wskazując na uprawiany przez przewoźników z państw nowej Unii „dumping socjalny”, który jakoby spowodowany był niższymi

kosztami przewoźników wschodnioeuropejskich, a przede wszystkim niższymi pensjami dla kierowców. Zachodnie organizacje branżowe narzekały na „tanich” konkurentów z państw, które weszły do UE w 2004 roku.

Kto z kim konkurował, nie było jednak takie oczywiste. Organizacja branżowa International Transport Denmark (ITD), z siedzibą w nadgranicznym Padborg, zliczała ciężarówki przekraczające granicę. W trzecim kwartale 2002 roku w kierunku północnym (z Niemiec) przejeżdżało dziennie 2 676 ciężarówek, 5 lat później ta liczba wzrosła do 3 230. Wśród nich 24,7 proc. należało do przewoźników duńskich, 48 proc. do niemieckich i 16 proc. do wschodnioeuropejskich. Rosło znaczenie operatorów z krajów Europy Wschodniej, malało z krajów zachodnich. Jednak dyrektor zarządzający duńskiej firmy E3 Per Jorgensen stwierdził w 2007 roku, że „mamy setki polskich podwykonawców – kierowców, którzy wcale nie są dużo tańsi od niemieckich. Pobory i kontrola czasu pracy są głównym powodem ich zatrudnienia”. Pomimo taniości wschodnioeuropejskich pracowników, po-

między 2002 i 2007 rokiem udział zestawów z Niemiec wzrósł o 50 proc., natomiast duńskich zmalał o połowę.

W kolejnym okresie przyrost dotyczył tylko ciężarówek wschodnioeuropejskich. W trzecim kwartale 2013 roku przejazdy sięgnęły 4 937 ciężarówek dziennie. Niemieckie ciężarówki stanowiły 45 proc. ruchu, duńskie 24 proc., a 28 proc. wschodnioeuropejskie.

Jedni bali się przewoźników z Europy Wschodniej, inni widzieli w nich szansę na rozwój swoich firm, np. niemieckie firmy Fixemer oraz Willy Betz, austriacka LKW Walter oraz holenderskie Voss i Centrum korzystały z kierowców z krajów wschodnioeuropejskich. Niektóre firmy robiły to nawet naginając prawo. W marcu 2008 roku dyrektor zarządzający największego europejskiego przewoźnika Willi Betz - Thomas Betz trafił na 5 lat do więzienia w Stuttgarcie z zarzutem zatrudniania w Niemczech kierowców z Bułgarii bez opłacania ich ubezpieczeń. Inni dyrektorzy Willi Betz zostali skazani za wypłacanie łapówek za licencje nabywane w różnych krajach Europy Wschodniej i Azji. M.in. warte łącznie 4,5

mln euro łapówki wręczone urzędnikom w Gruzji i Armenii pozwoliły na szybkie otwarcie w tamtych krajach biur, które przyniosły w okresie 1998-2003 zysk brutto szacowany na 183 mln euro. Sąd domagał się, aby firma zapłaciła 35 mln euro zaległych opłat emerytalnych, podatków i kar. W 2008 roku przychody firmy sięgnęły miliarda euro.

Zachodnioeuropejscy przewoźnicy wskazywali zazwyczaj na polskich, litewskich lub czeskich przewoźników jako na najgroźniejszą konkurencję. Szczególnie dynamicznie wzrosły floty z polską rejestracją – w 5 lat od momentu wstąpienia do UE powiększyły się trzykrotnie, do blisko 128 tys. pojazdów. W 2009 roku polskie firmy transportu drogowego zdobyły blisko 19 proc. rynku europejskich międzynarodowych przewozów samochodowych (dla 27 krajów). W kolejnym roku polscy przewoźnicy zwiększyli udział o 2 punkty proc.

Pomimo imponujących liczb, przewoźnicy wschodnioeuropejscy, w tym polscy, byli raczej podwykonawcami zachodnich spedycji. Według obliczeń prof. Hansa-Joachima Schramma, profesora wiedeńskiego Instytutu Transportu i Zarządza-

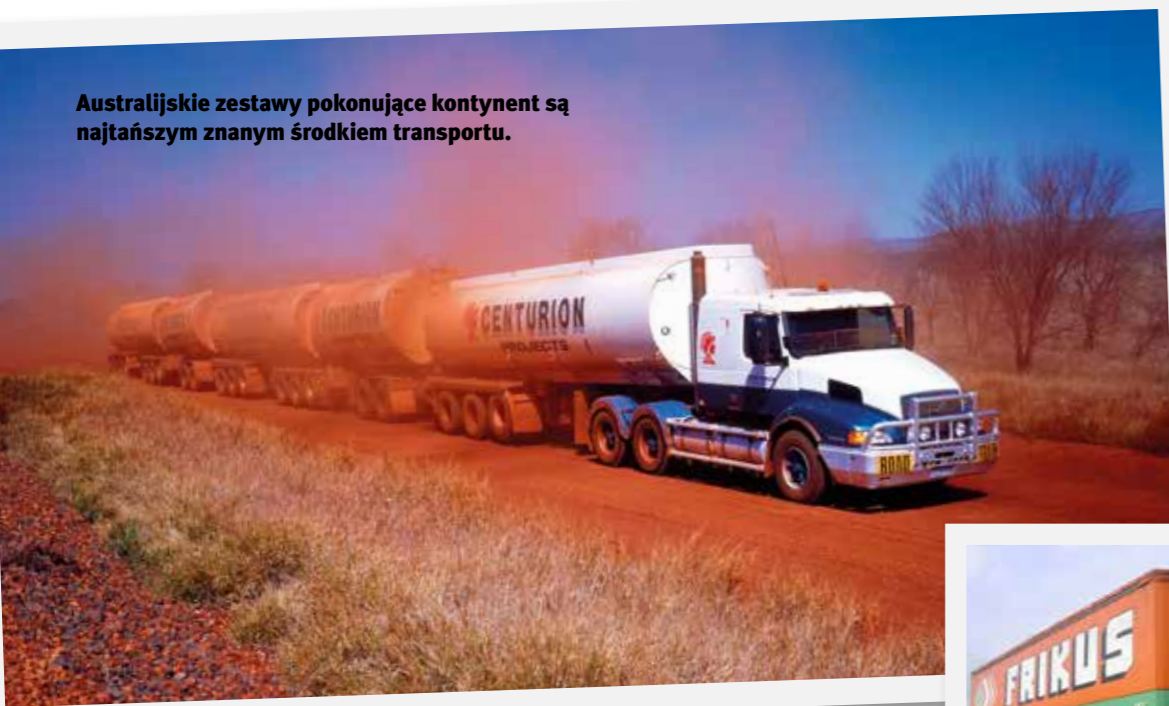
nia Logistyką oraz sekretarza generalnego Stowarzyszenia Taryfowego wynika, że o ile w 2001 roku duże firmy przewozowe zarządzały 10 procentami austriackich ciężarówek, o tyle w 2005 roku ten odsetek podniósł się do 25 proc., w 2010 roku sięgnął 40 proc. i dwa lata później zbliżył się do połowy, a rekiny spedycji zarządzały także zestawami polskich firm.

Schramm wskazywał, że chociaż polscy przewoźnicy zajęli pierwsze miejsce w Europie w przewozach bilateralnych, pomiędzy krajami trzecimi oraz w kaboatażu, w 2009 roku mieli jeden z najniższych przychodów w przeliczeniu na zatrudnionego (50,5 tys. euro, gdy Węgrzy 55,3 tys., Czesi 59,2 tys., Niemcy 89 tys. i Austriacy 145 tys.). Polacy mieli także najbardziej rozdrobniony przemysł: przeciętna firma zatrudniała 2,3 pracownika, gdy czeska 2,9, węgierska 3,8, rumuńska 3,9, austriacka 8,5 i niemiecka 10,3.

Polska i Rumunia miały najniższe koszty osobowe (odpowiednio 6 400 i 3 600 euro), w dalszej kolejności szły Węgry (8 900) i Czechy (11 300), gdy koszty w Niemczech sięgały 24 900 euro, zaś w Austrii 33 900. Jednocześnie wyraźny był



Australijskie zestawy pokonujące kontynent są najtańszym znanym środkiem transportu.



Spadające z powodu konkurencji stawki przewozowe i rosnące koszty działalności powodowały kurczenie się marż. Innowacyjne rozwiązania miały zwiększyć zyski przewoźników.



pęd zachodnich firm do inwestycji w tanich krajach. Przedsiębiorstwa transportowe założone przez austriackie podmioty w Czechach zatrudniały 39,9 osoby na firmę, na Węgrzech 64,4 i w Rumunii 19,6.

Schramm wyliczał jednocześnie, że w 2009 roku marża polskich przedsiębiorców wynosiła 13,7 proc. i była wyższa od uzyskiwanej przez Austriaków (7,8 proc.), Czechów (11 proc.), Węgrów (13,6). Pod względem wysokości marż rekordzistkami okazały się firmy rumuńskie (16,5 proc.) i niemieckie (18,6 proc.).

Transport stał się jedną z nielicznych gałęzi gospodarki, w których nowe kraje unijne mogły konkurować ze starymi państwami. W Unii Europejskiej w 2007 roku działało ponad 600 tys. przewoźników samochodowych – średnio 1 197 przypadło na milion mieszkańców. W rozbiciu na kraje największe „stężenie” przewoźników zarejestrowano na Słowenii (3 168), w Hiszpanii (3 039), w Czechach (2 702), Polsce (2 289), Finlandii (1 956) i na Węgrzech (1 836). Litwa znalazła się w grupie krajów o średnim zagęszczeniu (1 265), zaś najniższe Eurostat zanotował w Niemczech (445) i na Słowacji (273).

### Jeden rynek, różne koszty

W 2007 roku przychody firm transportowych 27 państw UE sięgnęły 1 207,7 mld euro, z czego przewozy drogowe wypracowały 26,7 proc., natomiast magazynowanie 36,6 proc. Na koleje przypadło 6 proc., na transport morski 9 proc. i 10,9 proc. na lotniczy. Przewozy pasażerskie przyniosły wpływy 9,1 proc. Polityków interesował jednak nie tylko wart ponad bilion euro rynek przewozowy, ale i cała gospodarka, której transport służył. A ta według brukselskich polityków potrzebowała dalszej integracji, polegającej nie tylko na wprowadzeniu minimalnych stawek podatku od paliw.

Trzynaście państw podpisało 13 grudnia 2007 roku Traktat Lizboński, który wszedł w życie 1 grudnia 2009 roku. Unia Europejska nabyła osobowość prawną, a do podjęcia decyzji wystarczyła większość – w dużym gronie dwudziestu siedmiu państw jednomyślność była zbyt trudna do uzyskania.

Politycy szykowali zmiany także dla branży transportowej, mające stworzyć ramy prawne dla wspólnego rynku usług transportu drogowego ładunków. Parlament Euro-

pejski i Rada przyjęły 21 października 2009 roku trzy rozporządzenia nr 1071, 1072 i 1073, zwane pakietem drogowym, które podniosły wymagania dotyczące prowadzenia firm transportu samochodowego. Przepisy weszły w życie 4 grudnia 2011 roku. Do najważniejszych zmian należała wymiana licencji na przewozy krajowe.

Ujednolicenia warunków wykonywania transportu drogowego domagały się stowarzyszenia i samorządy transportowe. Transfrigoroute International wskazywał na brak harmonizacji w EU. Przekroczenie czasu pracy kierowcy powodowało karę w wysokości 4 600 euro w Hiszpanii i 400 euro w Grecji. Majstrowanie przy tachografie oznaczało karę 586 euro na Litwie, 2 460 euro w Polsce, 4 601 euro w Hiszpanii, 6 232 euro we Włoszech i 30 tys. euro we Francji.

Ekonomiści w ujednoczeniu warunków działania widzieli drogę do wzrostu efektywności przewozów drogowych. Deregulacja sprawiła, że nie opłacało się utrzymywać własnego transportu, gwałtownie wzrosła praca przewoźników na wynajem. W Europie przewozy na potrzeby własne stanowiły nieca-



łe 30 proc. rynku w 2004 roku, gdy w 1997 roku ich udział sięgał 37,4 proc. Także w USA obserwowano podobny trend. W dekadzie 1997-2007 przewozy ciężarówkami na wynajem wzrosły o 3,6 proc. - do ponad biliona tonomil, gdy przewozy własne zwiększyły się o 0,6 proc. - do 286 mld tonomil.

W Europie istotna była kwestia kabotażu. Odsetek pustych przebiegów w 2010 roku wyniósł 24 proc. i był o jeden punkt procentowy mniejszy od zanotowanego w 2007 roku. W przewozach międzynarodowych odsetek wynosił 13 proc, w krajowych był ponad dwa razy większy. Reguły kabotażu zezwalały na podjęcie trzech zleceń transportowych zanim zagraniczna ciężarówka wyjedzie. Politycy zakładali, że po 2014 roku znikną ograniczenia. Pomimo decyzji o liberalizacji kabotażu, zachodnie stowarzyszenia coraz głośniej protestowały przeciwko takiemu podejściu, żądając powtórne wprowadzenia limitów. Brytyjska Freight Transport Association szacowała w 2009 roku, że nowe prawo będzie kosztowało brytyjskiego fiskusa 165 mln funtów rocznie, z tego 115 mln funtów na podatkach od paliwa, 20 mln na po-

datkach od nabywanych ciężarówek oraz 30 mln funtów podatku dochodowego. Stowarzyszenie przestrzegało przed upadkiem wielu małych firm przewozowych. Brytyjczyków niepokoił fakt, że na wyspach płacili 14 pensów więcej za litr paliwa niż przewoźnicy z kontynentu, zatem byli niekonkurencyjni wobec przyjezdnych.

Opór przeciwko liberalizacji rynku montowały także 3 kraje skandynawskie: Dania, Norwegia i Szwecja, zrzeszone w Nordic Logistic Association. Te państwa miały niecałe 5 proc. europejskich przewozów. Ich środowiska transportowe narzekały, że z powodu kabotażu Skandynawowie tracą miejsca pracy, a stawki kierowców są zaniżane, oczywiście – jak twierdzili Skandynawowie – przez nisko opłacanych konkurentów z nowych krajów unijnych.

Duńczycy utrzymywali, że z powodu kabotażu stracili 9 tys. miejsc pracy, a ich przewoźnicy bankrutowali. Jednak w Danii przewozy krajowe wzrosły w 2011 roku aż o 13,7 proc. i był to największy przyrost wśród wszystkich krajów UE i EFTA. Norwegia zanotowała spadek pracy w przewozach krajowych o 1,3 proc. a Szwecja wzrost o 2 proc.



Duńscy przewoźnicy, podobnie jak brytyjczycy, korzystali z ciągników siodłowych wyposażonych w osł podporową.



# Skoczowskie autobusy Jana Molina

Jedną z najprężniej działających firm transportu samochodowego międzywojennej Rzeczypospolitej było cieszyńskie przedsiębiorstwo Jana Molina.



Piotr Pluskowski

W połowie 1939 roku w barwach spółki Jan Molin Cieszyn kursowało 46 autobusów oraz kilka ciężarówek. Dodatkowo spółka produkowała karoserie autobusowe w tempie jednej tygodniowo. Nabywcami były konkurencyjne przedsiębiorstwa, w tym samorządowe Śląskie Linie Autobusowe, które miały 106 pojazdów.

Twórca firmy, Jan Molin, urodził się w Żukowie na Zaolziu 25 grudnia 1892 roku w domu Pawła i Zuzanny. Była to rodzina kupiecka, która kilka lat później przeprowadziła się do

Cieszyna, na ulicę Przepilińskiego 75, gdzie otworzyła mały sklep spożywczy. Jan Molin nie został jednak właścicielem sklepu, lecz po ukończeniu cieszyńskiej handlowki wraz z kolegą otworzył w 1925 roku firmę spedycyjną i transportową, która wykorzystywała wozy konne.

Znajomy cieszyński taksówkarz, pan Wałga, namówił go do otwarcia przedsiębiorstwa autobusowego. Wałga obserwował w Niemczech burzliwy rozwój nowej formy komunikacji i stwierdził, że jest to obiecująca gałąź transportu. Molin kupił ciężarowe podwozie Forda i u stolarza Michalika obstałował pierwszy autobus. Nadwozie mieściło 20 osób, a ławy ustawiono wzdłuż ścian. Szyby wykonano z zwykłego szkła okiennego.

Urząd Wojewódzki w Katowicach nie chciał wydać zgody na otwarcie linii autobusowej. Dopiero ks. Emanuel Grim z Istebnej zmieknął biurokratów. 15 maja 1927 roku ruszyła pierwsza linia autobusowa z Cieszyna do Ustronia. Trzy razy dziennie autobus prowadzony przez Jana Molina pokonywał tę trasę. Żona Anna sprzedawała bilety, a po wykonaniu jazdy razem naprawiali autobus. Kilka miesięcy po inauguracji linii urzędnicy zezwolili na przedłużenie trasy

do Wisły i zwiększenie częstotliwości do czternastu kursów dziennie. Oznaczało to konieczność dokupienia autobusów i przyjęcia pracowników.

W 1928 roku malowane na biało-niebiesko pojazdy oznakowane JMC (Jan Molin Cieszyn) kursowały do Zebrzydowic i Pruchnej. Na ul. Limanowskiego otwarto biuro firmy, które przeniesiono z ul. Jana Sarkandra. Przybyło także autobusów marki Ford i Chevrolet. Na cieszyńskim rynku firma zorganizowała prowizoryczny dworzec autobusowy, który funkcjonował przez 43 lata.

W 1929 roku Molin sprowadził 4 podwozia Chevroleta. Nadwozia wykonała Katowicka Fabryka Karoserii Wilhelma Dyrbusia. Te autobusy pozwoliły otworzyć linię z Cieszyna do Zebrzydowic, a także połączenie Cieszyn – Skoczów – Bielsko. W 1930 roku Molin otworzył linię dalekobieżną: Skoczów – Ustroń – Wisła – Istebna oraz Cieszyn – Skoczów – Żory – Mikołów – Katowice. Na tej ostatniej trasie autobusy jeździły 4 razy dziennie.

W 1931 roku Paweł Kuś urodzony w Dębowcu (1905-1995), pracujący w Katowickiej Fabryce Karoserii W. Dyrbusia jako specjalista w budowie powozów, uruchomił Warsztat Naprawy i Budowy Karoserii w Cieszynie.



Autobus Polski Fiat 621 R z nadwoziem firmy Molin w barwach JMC na karwińskim rynku latem 1939 roku.



Starsza wersja Polskiego Fiata 621 R z karoserią Molina i w barwach firmy JMC. Fotografia prawdopodobnie wykonana w Katowicach.

Zakład mieścił się przy ulicy Bielskiej, naprzeciw targowiska. Tu powstały następne autobusy dla Jana Molina, który sprowadzał podwozia Forda, Chevroleta i Citroena.

Firma Jana Molina posiadała w większości pojazdy budowane na podzespołach Chevroleta. Podwozie kosztowało 11,5 tysiąca zł, nadwozie około 13 tys. Natomiast za kompletny autobus Citroena trzeba było zapłacić ok. 22 tys. Autobusy obu marek posiadały po 36 miejsc siedzących i 2 miejsca dla obsługi. W JMC jeździły także mniejsze, 28-osobowe autobusy Citroen, obsługujące mniej obciążone linie, jak np. Cieszyn – Zebrzydowice. Cieszyński zakład Pawła Kusia sprzedawał podobne karoserie także dla m.in. Breńskiej Spółki Autobusowej, której właścicielami byli: Jan Pilch, Paweł Holeksa, Jaworski i Dyjamant.

W początkowym okresie zajęcia JMC znajdowała się przy ulicy Jana Sarkandra. Ze względu na powiększający się tabor autobusowy bazę przeniesiono na ulicę Górną 21 (róg z ul. Solną). W 1932 roku firma Molina obsługiwała sześć linii autobusowych, a rosnący popyt na usługi sprawił, że Molin kupował nowe, coraz pojemniejsze autobusy. „Kronika Śląska Cieszyńskiego i powiatów Biała i Żywiec” z 1932 roku przypo-

mniała, że „W ostatnich miesiącach przedsiębiorstwo uruchomiło autobusy marki Saurer – Diesel, autobusy te o olbrzymich wymiarach i jedynym może typy w Polsce, które są popędzane ropą i tak komfortowo urządzone, że takimi autobusami nawet i zagranicą poszczycić się nie może”. Autobus Saurer był tylko jeden; zabierał 50 pasażerów. Silnik wysokoprężny był nowością i nie był powszechnie stosowany. Do przeszkolenia i obsługi warszawska fabryka Saurerów (PZInż) przysłała specjalistów. Jednak trudności ze zdobyciem części, a także kłopotliwa obsługa nietypowego silnika sprawiły, że po kilkunastu miesiącach JMC sprzedała autobus „Śląskim Liniom Autobusowym” w Katowicach.

W 1936 roku dla ciągle rozrastającej się firmy, która miała już 12 autobusów, zabrakło miejsca także w Cieszynie. Jan Molin planował produkcję karoserii i postanowił uruchomić ją w Skoczowie. Splajtowała tam firma pana Staszko, która produkowała maszyny i dysponowała półhaktarową działką. Nieruchomości wraz z zakładem nabyła Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Skoczowa. W 1936 roku za dwukrotnie większą cenę (70 tys. zł) Molin odkupił nieruchomość od miasta. Wraz z Pawłem

Kusiem stworzył zarejestrowaną w 1937 roku spółkę pod nazwą „Jan Molin i Ska, Skoczów, ul. Ustrońska. Fabryka Karoserii i Wyrobów Metalowych, Spółka Jawna”. Molin figurował jako właściciel przedsiębiorstwa autobusowego w Cieszynie, Jan Raszka (brat żony Molina) technik mechanik, absolwent Państwowej Szkoły Budowy Maszyn w Grudziądzu, został kierownikiem fabryki, która liczyła 30 pracowników i miała 2 pomieszczenia oraz magazyn o łącznej powierzchni 505 m<sup>2</sup>. Z wyposażenia współcześni wymieniali: oświetlenie elektryczne, ogrzewanie centralne i piece, maszynę parową i silniki elektryczne, tokarki, heblarki, wiertarki, frezarki oraz piłę taśmową. Właściciel spodziewał się produkować i naprawiać do czternastu karoserii samochodowych rocznie. Firma prężnie rozwijała się, a zyski trafiały do przedsiębiorstwa. Roczne inwestycje sięgały 200 tys. zł. Ze skoczowskiej fabryki co tydzień wyjeżdżał nowy autobus na podwoziu Fiata, Chevroleta lub Citroena. W konstrukcji nadwozia stosowano drewno dębowe, które obijano blachami profilowanymi, wyklepanymi ręcznie, bez użycia pras.

Pracownicy Molina należeli do najlepszych w swoim fachu. Jednym z





**Komunikacja autobusowa na Śląsku Cieszyńskim miała skromne początki w postaci lekkiego Chevroleta z lokalnym nadwoziem.**



**Przekazanie wojsku w czerwcu 1939 roku łazika oraz 20 rowerów ufundowanych przez firmę i pracowników firmy przewozowej Jan Molin Cieszyn.**



**W połowie lat 30. autobus marki Citroen należący do firmy JMC roztrzaskał się o drzewo. Drewniana konstrukcja z blaszanym poszyciem rozpadła się.**

nich był Józef Zientek, który ukończył Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, a następnie szkolił się w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Pan Józef pracował w Zakładach Mechanicznych inż. Romana Grabowskiego w Krakowie – przedstawiciela marek Tatra, Willys i Nash. W firmie Molina pracował od kwietnia 1934 roku do wybuchu II wojny światowej.

Osobiście poznałem Jana Kowalskiego, który był blacharzem i potrafił wyklepać z blachy każdy kształt. Przekonałem się o tym, gdy w 1984 roku z arkusza blachy stworzył podłogę bagażnika, pas przedni i błotniki do mojego diagnostycznego PF 126p. Na stacji diagnostycznej nikt nie wierzył, że to nie są fabryczne wytłoczki, tylko ręczna robota.

Warsztat prowadził autoryzowane remonty silników Fiata i Citroëna. Praca była 3-zmianowa. Wśród odbiorców znajdowały się: „Śląskie Linii Autobusowe” w Katowicach, Bielska Spółka Autobusowa oraz inne prywatne firmy z całej Polski. Firma JMC posiadała również tabor ciężarowy i wykonywała usługi przewozowe. W 1937 roku park autobusowy rozrósł się do 17 sztuk. W Wiśle, Istebnej i Bielsku powstały filie garaży cieszyńskich Jana Molina. Firma JMC budowała przystanki autobuso-

we i poczekalnie w większych miastach. W każdej miejscowości, gdzie kończyły się nocą kurs, firma przygotowała służbowe mieszkanie dla kierowców: w Katowicach, Strumieniu, Zebrzydowicach, Ustroniu oraz Istebnej.

Pod koniec 1938 roku tabor liczył 34 autobusy. Firma obsługiwała regularnie 13 linii autobusowych o łącznej długości prawie 500 km. Przedsiębiorstwo posiadało autobusy marek Polski Fiat, Citroën i Chevrolet. Obsługiwało także Cieszyn, który miał komunikację miejską. Była to co prawda jedna linia, ale co 15 minut kursowały na niej dwa autobusy.

Gdy w 1938 roku Ziemia Cieszyńska odzyskała Zaolzie, już 3 października, czyli dwa dni po wkroczeniu na odzyskane ziemie polskich wojsk, uruchomiona została linia autobusowa Cieszyn – Trzyniec – Jabłonków, a następnie Cieszyn – Cierlicko – Orłowa. W tej ostatniej miejscowości było jedno z pierwszych polskich gimnazjów. Parę dni później trasy autobusowe obejmowały miejscowości: Wojkowice, Karwinę, Tyry i pobliskie przysiółki. W 1939 roku z Cieszyna do Bielska było 36 kursów autobusowych. Samochody jeździły od 6 rano do 22. Czas przejazdu do Bielska podobno trwał tylko 30 minut.

W 1938 roku zakłady w Skoczowie

zatrudniały 140 pracowników i wyprodukowały ponad 40 karoserii autobusowych. Budowały także nadwozia dla samochodów ciężarowych. Nabywcami były takie przedsiębiorstwa jak Bielsko-Bialska Spółka Elektryczna i Kolejowa spółka w Jaworznie, a także firma St. Kolka. W 1939 roku Jan Molin zamontował w skoczowskim zakładzie nowe maszyny i urządzenia, by zwiększyć wydajność fabryki i jakość pracy. Planował budowę dworca autobusowego w Skoczowie wraz z zapleczem gastronomiczno-hotelowym. Plany dotyczyły również Cieszyna, jednak wybuch II wojny światowej przekreślił wszelkie marzenia. Przed samą wojną Molin posiadał 46 autobusów, w tym 3 Citroëny, 10 Polskich Fiatów i 33 Chevrolety.

Jan Molin do swych zakładów przyjmował tylko ludzi wykwalifikowanych oraz z dobrymi referencjami. Dostać się do jego firmy nie było łatwo, a nowo przyjęty przechodził 14-tygodniowy staż. Każdy pracownik firmy przewozowej: kierowca, konduktor czy pomocnik, otrzymywał gwiazdki na naszywkach munduru, który był obowiązkowym, przydziałowym ubraniem w firmie JMC. Mundury firmowe w kolorze stalowym szył dla całego przedsiębiorstwa krawiec Lorek, który miał warsztat obok biura firmy JMC na ulicy

Limanowskiego. Do munduru przysługiwała czapka, na której był wyszyty, tak jak na mundurze, emblemat JMC. Pan Lorek miał stałe zamówienia. Uszycie takiego munduru kosztowało 25 zł, gdy normalny garnitur wyceniano na 40 zł.

W 1939 roku firma JMC zatrudniała ponad 300 pracowników, w większości kierowców, konduktorów, inspektorów i pomocników. Biura były skromne, liczyły szesnastu urzędników i kontrolerów. Najlepsi kierowcy dostawali tytuł wzorowego kierowcy. Zarobki różnicowano w zależności od grupy zawodowej, stażu i zasług. Kierowcy zarabiali od 160 do 180 zł. Starsi, zasłużeni oraz wzorowi otrzymywali do 250 zł miesięcznie. Na tamte czasy były to duże pieniądze.

18 czerwca 1939 roku na cieszyńskim rynku odbyła się uroczystość przekazania przez firmę Jana Molina łazika wojskowego, 20 wyprodukowanych w Radomiu rowerów marki P.W.U. i karabinu maszynowego stacjonującemu w Cieszynie 4. Pułkowi Strzelców Podhalańskich pod dowództwem ppłk. dypl. Bronisława Wawrzyboka. W uroczystości wzięli udział m.in. mjr Belko, starosta cieszyński Plackowski, burmistrz Halfar, dyrekcja firmy Molin oraz pracownicy, różne organizacje i młodzież szkolna.

31 sierpnia spod ratusza wyjechało kilka autobusów Molina, ewakuując rodziny mundurowych. Dodatkowo 17 autobusów firma przekazała Wojsku Polskiemu. Oprócz rodzin wywiozły państwowe dokumenty. Trasa wiodła przez Węgry do Rumunii. Niemcy wkraczający do Cieszyna zdążyli zarekwirować 7 pojazdów Molina. Warsztaty w Skoczowie przekazali Niemieckiej Poczcie.

Jan Molin powrócił z Rumunii na początku października 1939 roku. Po paru dniach został aresztowany. Zmarł w obozie Mauthausen 10 kwietnia 1940 roku mając 48 lat. Żona Anna zginęła w Powstaniu Warszawskim w sierpniu 1944 roku.

Po II wojnie światowej 1 maja 1945 roku powstała firma Jan Molin i Spółka. Pierwszego marca 1947 roku zakład inż. Henryka Harlosa z ul. Podkępie został przyłączony do zakładów Molina, a dwa lata później władze znacjonalizowały przedsiębiorstwo i podporządkowały Śląskiej Dyrekcji Przemysłu Terebowego w Katowicach. W 1973 roku zakład wszedł w skład Fabryki Samochodów Małolitrażowych pod oznaczeniem Zakład nr 5, a następnie nr 12. Do dnia dzisiejszego istnieje jako GT Poland sp. z o.o. i wykonuje różne podzespoły dla Fiat Auto Poland.





# Transport materiałów budowlanych

**Zamocowanie przewożonych towarów jest jednym z najważniejszych zadań kierowcy i załadowcy. Wymaga tego zarówno bezpieczeństwo ruchu, jak i troska o powierzony ładunek.**

Klaudiusz Madeja

**N**a bezpieczeństwo przewozu materiałów budowlanych wpływ ma m.in. konstrukcja naczep. Najczęściej spotykanym sposobem zabezpieczenia ładunku jest stosowanie różnych urządzeń dodatkowych oraz demontowalnych zabezpieczeń bocznych. Jeden z producentów montuje np. po każdej stronie 6 wysu-

wanych kieszeni na kłonicę. Możliwe wymiary wewnętrzne zawierają się w przedziale 2 010 do 3 050 mm, w odstępach co 34 mm. Przepisy wymagają również używania odpowiednich ściągaczy lub pasów mocujących. Każdy ściągacz powinien mieć wbudowany pierścień mocujący do ciężkich ładunków. Istotne jest oczywiście także zabezpieczenie ładunku z przodu i z tyłu. Stąd oprócz kłonic przednich i bocznych niezbędne są dwa dodatko-

we zabezpieczenia w części tylnej. Odpowiednio ustawiony system kłonic zabezpiecza ładunek przed ruchem zarówno wzdłuż, jak i w poprzek osi pojazdu. Dostępne są także kłonicy ukośne. Oferowane są modele naczep, do których opcjonalnie można dokupić ściany boczne. Montaż i demontaż w takim przypadku są stosunkowo łatwe, co czyni pojazd jeszcze bardziej elastycznym, jeśli chodzi o rodzaj przewożonych towarów.

Dodatkowe elementy powinny być łatwe do bezpiecznego schowania. Nie używane burty wraz z kłonicami środkowymi i wtykanymi można umieścić w opcjonalnym schowku z odpowiednimi zamocowaniami. Takie rozwiązanie zapewnia bezpieczny transport oraz eliminuje sytuację, gdy po załadunku towaru okazuje się, że kierowca zapomniał zabrać potrzebne, dodatkowe elementy mocujące. Zastosowanie różnego rodza-

ju dodatkowych elementów mocujących pozwala przewozić zarówno przedmioty płaskie, jak i przestrzenne.

W ofercie są rozwiązania specjalistyczne, dedykowane poszczególnym rodzajom ładunków. Aby lepiej zamocować materiały, producenci naczep dostosowują kształt części ładunkowej do transportowanych elementów. Tak robi się m.in. przy transporcie dużych zwojów stalowej blachy, dla których w podłodze przyczepy wykonuje się półokrągłe wgłębienie. Zabezpieczenie kształtowe umożliwia najbezpieczniejsze zamocowanie ładunku. Warto jednak zadbać, aby konstrukcja naczepy pozwalała na większą elastyczność przy różnych typach przewożonych towarów. Do tego istotny jest też czas załadunku i rozładunku. Dodatkowe elementy powinny być łatwo i szybko instalowane i demontowane, tak, aby każdy kierowca prędko opanował te czynności. Nie powin-

ny sprawiać kłopotów, a tym bardziej zabierać czasu.

Podpisanie dłuższego kontraktu na przewożenie materiałów budowlanych wymagających szczególnego, dodatkowego zabezpieczenia może być dobrym powodem do jednorazowego skorzystania z fachowego doradztwa. Specjalista nie tylko podpowie, jak konkretny ładunek przewozić, lecz także zwróci uwagę na szczegółowe przepisy regulujące przewóz poszczególnych materiałów.

Taką pomoc najlepiej połączyć z jednoczesnym przeszkoleniem kierowców. W ten sposób zabezpieczamy się przed ewentualnymi karami ze strony policji lub ITD. Jednocześnie nie narażamy się na ryzyko wystąpienia nieprzewidzianych sytuacji, w wyniku których doszłoby np. do uszkodzenia przewożonego ładunku, co oczywiście także wiąże się z kosztami, a nawet może skutkować ze-

rwaniem kontraktu. Istotne znaczenie mają bowiem także normy i homologacje. Nie wolno używać do mocowania np. pasów niewiadomego pochodzenia, które w krytycznym momencie mogą nie wytrzymać obciążenia. Podobnie rzecz się ma z liczbą zabezpieczeń – lepiej zastosować o dwa pasy za dużo, niż jeden za mało.

W myśl zasady „strzeżonego...” konieczne jest, zwłaszcza w przypadku szczególnie wrażliwych ładunków, uczulenie kierowców, aby dostosowali sposób jazdy do tych wymagań i możliwie często sprawdzali, czy w przestrzeni ładunkowej wszystko jest w porządku. W takim przypadku czas dostawy nie jest tak istotny, jak bezszkodowa realizacja zlecenia. Trzeba też pamiętać, że przewoźnik wiozący nietypowe elementy jest poddawany bardziej szczegółowym kontrolom na drodze. Stąd tak ważne jest zachowanie wszystkich norm i wymogów.





## Mercedes-Benz gwarantuje oszczędności

Planując zakup samochodu ciężarowego, warto zwrócić uwagę nie tylko na jego cenę, ale na całkowite koszty eksploatacji, takie jak paliwo, serwis, ewentualne części zamienne, a także wartość w momencie sprzedaży.

Tylko tak można stwierdzić, jaki pojazd pozwoli firmie na oszczędności, a jaki narazi ją na dodatkowe koszty.

**SAMOCHÓD CIĘŻAROWY TO** narzędzie pracy i jego efektywność można ocenić, biorąc pod uwagę pełny okres jego eksploatacji w firmie oraz czynniki składające się na całkowite koszty jego posiadania. Narzędziem, które umożliwia taką ocenę, jest analiza TCO (Total Costs of Ownership). Jest nad czym myśleć, bowiem przy założeniu 48-miesięcznego okresu eksploatacji oraz średniego przebiegu 150 tys. km/rok, pieniądze wydane na sam pojazd to jedynie 10-15 proc. TCO. Pozostałe koszty powstają podczas jego codziennej eksploatacji. Tu zaczyna się liczyć, jak oszczędny jest ciągnik, jak wyglądają pakiety serwisowe czy inne udogodnienia dla klientów, związane z bieżącą obsługą. W przypadku Nowego Actrosa opinie klientów są bardzo pozytywne.

- Silniki Euro VI w Nowym Actrosie zużywają średnio o ok. 5 proc. mniej paliwa i AdBlue. Szczególnie duże znaczenie dla określenia TCO ma parametr wartości rezydualnej, czyli ceny,

którą można uzyskać ze sprzedaży pojazdu po okresie leasingu. W przypadku Nowego Actrosa jest ona bardzo korzystna. Niższe wydatki eksploatacyjne wynikają również m.in. z wydłużenia okresów między przeglądami i podniesienia żywotności podzespołów - tłumaczył w magazynie Mercedes-Benz Transport jeden z klientów.

- Podeszliśmy do sprawy na zimno. Kupiliśmy Nowego Actrosa i dwa ciągniki innych marek. Przez kilka miesięcy sprawdzaliśmy koszty związane z ich eksploatacją, weryfikowaliśmy, jak wygląda relacja ceny zakupu do późniejszych niezbędnych wydatków i co dla takiej firmy jak nasza jest opłacalne. Dziś otówek decyduje, i wyszło na to, że Nowy Actros jest ekonomicznie najbardziej opłacalny, choć przy kupnie jest droższy od innych samochodów. Liczy się jakość, wysoki standard wykończenia i przede wszystkim niskie zużycie paliwa - podkreślał inny przedsiębiorca.

Struktura kosztów w każdej firmie transportowej jest podobna, dlatego ważne jest, które z nich da się ograniczyć lub kontrolować. Walczyć warto o każdego złotego, zaczynając od wyboru właściwej konfiguracji pojazdu, negocjując cenę zakupu i wybierając najkorzystniejszy sposób finansowania, np. umowę z Mercedes-Benz Leasing. Im wyższa wartość końcowa ciężarówki, tym niższe będą koszty nabycia kolejnego pojazdu. Tu także można sięgnąć do sprawdzonych rozwiązań, np. gwarancji odkupu BuyBack po ustalonej z góry już w trakcie zakupu pojazdu cenie, zapewnianej przez TruckStore - profesjonalnego partnera Mercedes-Benz działającego na rynku samochodów używanych.

Właściciel firmy transportowej może mieć realny wpływ na koszty napraw i serwisowania. Jeśli zdecyduje się na współpracę z Mercedes-Benz w ramach CharterWay Service, już na wstępie może ustalić wysokość kosztu wybranych usług serwisowych, obowiązującą w trakcie całego okresu eksploatacji pojazdu. Kupując model z nowej rodziny ciężarówek Mercedes-Benz, klient zyskuje także dostęp do nowych narzędzi - Truck Maintenance Management (zarządzanie i planowanie obsługi serwisowych) oraz Telediagnozy (możliwość zdalnej diagnostyki wszystkich systemów kontrolnych, bez pojawiania się w autoryzowanej stacji serwisowej). W ten sposób znacząco da się skrócić czas naprawy i postoju ciągnika w serwisie.

Największym kosztem jest jednak paliwo, które może stanowić aż 40% TCO. Tu można osiągnąć najbardziej spektakularne efekty dzięki rozwiązaniom technologicznym, które oferuje samochód, oraz doskonaląc styl jazdy kierowcy. W ograniczeniu spalania pomaga zoptymalizowany układ napędowy ze zautomatyzowaną skrzynią biegów Mercedes Powershift 3 i nowoczesne, oszczędne silniki Euro VI. Analizę stylu jazdy umożliwia system telematyczny FleetBoard i to zarówno z poziomu osoby zarządzającej flotą pojazdów w firmie, jak i kierowcy (FleetBoard EcoSupport). Nieocenionym wsparciem jest również system PPC (Predictive Powertrain Control). Ale technologia to nie wszystko - dlatego każdy kierowca samochodu ciężarowego Mercedes-Benz może liczyć na szkolenie ProfiTraining z ekonomicznej jazdy.

Firmy, które zyskały kontrolę nad całkowitymi kosztami użytkowania samochodu ciężarowego, wiedzą, że wyższa cena początkowa może oznaczać też wyższe oszczędności na etapie eksploatacji pojazdu. W tym wypadku liczby nie kłamią.

Więcej informacji na ten temat pod adresem:

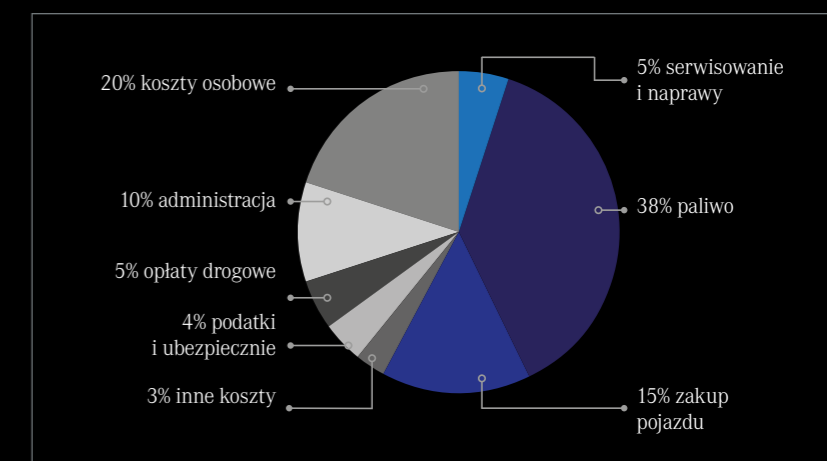
[http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl\\_PL/](http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl_PL/)



### Efektywna eksploatacja

Dłuższe okresy międzyprzeglądowe i możliwość ustalenia wysokości kosztu wybranych usług serwisowych to ważny element TCO

Struktura średnich TCO w przedsiębiorstwach transportowych\*, źródło: [http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl\\_PL/](http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl_PL/) (\*w zależności od rynku struktura kosztów może się różnić)





# Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XV

## LUTZ ASSEKURANZ

W ostatniej publikacji naszej serii omawiane były tzw. uprzywilejowane przesłanki, wyłączające z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR odpowiedzialność przewoźnika za szkodę. W kolejnych publikacjach będziemy rozpatrywać tzw. ogólne przesłanki wyłączające odpowiedzialność, uregulowane w art. 17 ust. 4 CMR. W niniejszej publikacji omówimy szczególny przypadek odpowiedzialności, którą można uchylić tylko w wyjątkowych sytuacjach: odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, jaka ciąży na przewoźniku z tytułu wad pojazdu.

Zgodnie z brzmieniem art. 17 ust. 3 CMR, „Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął”.

## Praktyczne wskazówki

- Artykuł 17 ust. 3 Konwencji CMR w przypadku wad pojazdu przewiduje odpowiedzialność cywilną przewoźnika na zasadzie ryzyka.
- Od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka można uwolnić się, jeśli szkoda została wywołana wadą pojazdu, wskazując na okoliczności, którym nie można było zapobiec w myśl art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.
- Artykuł 18 ust. 4 Konwencji CMR zawiera szczególną regulację dotyczącą pojazdów wyposażonych w urządzenia specjalne, np. do ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza albo inne.

Orzecznictwo sądów jest w tej kwestii surowe: wada pojazdu występuje nie tylko w przypadku usterek technicznych, lecz także w sytuacji, gdy pojazd nie spełnia wymagań zawartych w umowie przewozu. A zatem pojazd z plandeką, choćby całkowicie wolny od wad, nie posiada odpowiednich właściwości wymaganych do transportu towarów mrożonych, jakie z reguły ma samochód-chłodnia, który jako pojazd specjalny jest zwykle używany do przewozu tego rodzaju produktów.

Wady pojazdu mogą mieć różnorodny charakter i niekoniecznie muszą istnieć przed rozpoczęciem jazdy. Wadę pojazdu stanowi więc na przykład silnik, który w trakcie jazdy z nieznaną przyczyną „wyzionie ducha”, lub też dziurawa plandeka. Za wadliwe można również uznać pojazdy, z których nie usunięto zanieczyszczeń lub zapachów, jeżeli z tego powodu dojdzie do powstania szkody w transportowanych towarach.

Klasycznym przykładem wady pojazdu jest uszkodzona czy ewentualnie pęknięta opona. W takim przypadku przewoźnik ma jednak możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, mianowicie wtedy, gdy udowodni, że przyczyną pęknięcia opony (lub innej wady w pojeździe) jest zdarzenie pochodzenia zewnętrznego, którego przewoźnik nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec. Mógłby to być na przykład leżący na jezdni ostry kawałek metalu, którego kierowca nie mógł w porę zauważyć, jadąc stosownie do warunków ruchu i sytuacji na drodze. Jeśli wierzyć pogłoskom, to tak zwani pomysłowi ubezpieczyciele polis CMR doradzają nawet przewoźnikom, aby ich kierowcy wozili ze sobą duże gwoździe, które w takich przypadkach mogą szybko wetknąć w pęknięte opony, zanim przyjedzie policja.

Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za wady pojazdu, przewidziana w art. 17 ust. 3 CMR, podlega jednak ograniczeniu na podstawie postanowienia art. 18 ust. 4 CMR, w myśl którego w przypadku wykonywania przewozu za pomocą pojazdu wyposażonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza

w art. 18 ust. 4 CMR, w myśl którego w przypadku wykonywania przewozu za pomocą pojazdu wyposażonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwa artykułu 17 ust. 4 (d) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Znani autorzy komentarzy przepisów prawnych reprezentują pogląd, że powyższą regulację powinno się stosować analogicznie w odniesieniu do innych specjalnych urządzeń w samochodach ciężarowych, służących do ochrony towarów przed wpływem innych czynników – chodzi tu na przykład o urządzenia do amortyzacji wstrząsów i uderzeń.

Jeżeli takie „specjalne urządzenie” zawiedzie, to przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy przedstawi wszystkie dowody wymagane przez art. 18 ust. 4 CMR.

Na koniec napomknijmy jeszcze krótko o aspekcie ubezpieczeniowym. Na rynku wciąż w obiegu znajdują się polisy wyłączające z zakresu ochrony ubezpieczeniowej przewozy realizowane chłodniami, „chyba że - jak określono w tekście warunków ubezpieczenia - ubezpieczający przy zawieraniu umowy ubezpieczenia wyraźnie poda, że w danym przypadku chodzi o chłodnie, cysterny, pojazdy silosowe lub inne pojazdy specjalne”. Staranni przewoźnicy powinni zatem zająć do swoich polis lub zlecić specjalistom z firmy Lutz Assekuranz sprawdzenie swoich umów ubezpieczenia, czy nie zawierają one tego rodzaju klauzul wyłączających.

W następnym odcinku niniejszej serii raz jeszcze, bardziej szczegółowo, podejmiemy temat przewozów chłodniczych.

www.lutz-assekuranz.pl



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 Gospodarczej
- 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 „doubezpieczania” 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.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

**Punkt kontaktowy w Warszawie**  
ZMPD, ul. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa  
tel.: (22) 536 10 84, fax.: (22) 536 10 85  
lutz@zmpd.pl

**Biurowie w Wiedniu**  
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien  
tel.: +43 1 8175573 31 gebicka@lutz-assekuranz.at  
tel.: +43 1 8175573 21 siech@lutz-assekuranz.at

**Dział likwidacji szkód:**  
tel.: +43 1 8175573 w. 16, 29 lub 30  
fax: +43 1 8175573 22  
office@lutz-assekuranz.pl

**Regionalne punkty kontaktowe:**  
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.: 723688208  
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl







## Znajdziesz ładunki, pozyskasz międzynarodowych partnerów, sprawdzisz pozycje pojazdów...

**Postęp techniczny umożliwił przewoźnikom i spedytorom zmianę sposobu pracy. To, co niegdyś zajmowało im wiele godzin, dziś może zostać wykonane w kilka chwil. W odpowiedzi na potrzeby zmieniającego się rynku transportowego powstały kompleksowe rozwiązania oferowane przez dostawcę usług IT, firmę TimoCom. Pozwalają one na skuteczne znalezienie sprawdzonego partnera, ładunku lub wolnego pojazdu, wyznaczenie trasy, czy też monitorowanie na jednej mapie pozycji pojazdów wyposażonych w różne systemy telematyczne. A to wszystko dla szybszej i bardziej efektywnej pracy.**

TimoCom

### Bezpośredni dostęp do ładunków w wielu krajach

Ponad 100 000 zweryfikowanych użytkowników z 44 europejskich krajów. Nieograniczony dostęp do ofert z pierwszej ręki, a co za tym idzie wyższe stawki za przewóz, krótsze terminy płatności, a także współpraca z wieloma znanymi i cenionymi europejskimi kontrahentami. To właśnie charakteryzuje giełdę transportową TC Truck&Cargo®, która jest doskonałym sposobem na minimalizację pustych przebiegów i maksymalizację zysków. Giełda oferuje także największą na rynku ilość ofert kabotażowych. Cieszą się one ogromnym zainteresowaniem, ponieważ są dla rodzimych przewoźników szansą na rozszerzenie działalności na nowe rynki. Dodatkowo oprogramowanie TimoCom to 16 lat doświadczenia, które pozwoliło na stworzenie niezwykle skutecznego Pakietu Bezpieczeństwa TimoCom Secure. Dostęp do programów uzyskują jedynie użytkownicy, którzy pomyślnie przejdą bardzo szczegółowy proces weryfikacji. Każdy z nich jest skrupulatnie sprawdzany i kontrolowany nie tylko przed podjęciem współpracy, ale także podczas trwania umowy.

### Nowy wymiar monitoringu Twoim dodatkowym atutem

TimoCom oferuje również swoim użytkownikom, wyjątkową na rynku, możliwość uzyskania bezpośrednio w programie aktualnego widoku na pozycję pojazdu. Firma posiada bowiem w portfolio swoich produktów także TC eMap®, czyli moduł kalkulacyjny tras z funkcją trackingu. Program pozwala przejść, za pomocą jednego kliknięcia, od oferty zamieszczonej w giełdzie transportowej TC Truck&Cargo® do mapy, która: wyznaczy trasę, obliczy jej koszty, wyświetli występujące na niej w danym momencie natężenie ruchu, a później pokaże także aktualną pozycję danego pojazdu (pojazd musi być wyposażony w jeden z blisko 90 zintegrowanych systemów GPS). Mając wszystkie narzędzia w jednym miejscu dysponenci oszczędzają sporą ilość czasu, który dotychczas poświęcali na przechodzenie pomiędzy różnymi programami. Mogą zatem w łatwy sposób zoptymalizować swój biznes transportowy.

Dodatkowo przewoźnik może udostępnić swojemu zleceniodawcy tymczasowy wgląd w pozycję pojazdu. Czyniąc to sygnalizuje swojemu kontrahentowi, że jest godny zaufania. Jest to obecnie szczególnie ważne, ponieważ bardzo szybko rośnie liczba nadawców ładunków, którzy oczekują możliwości monitorowania położenia pojazdu podczas zlecanego przez nich transportu. Dzięki firmom transportowym, które korzystają

### Sposób funkcjonowania TC Truck&Cargo®



TC Truck&Cargo® funkcjonuje jak wirtualna tablica ogłoszeń.

z TC eMap®, mają oni szansę w kilka sekund uzyskać, na jednej mapie, widok na pozycje pojazdów, które przewożą ich towary. Z programem zostało już zintegrowanych blisko 90 systemów różnych dostawców telematycznych. To znacznie oszczędza czas obu stronom, ponieważ zbędne staje się wykonywanie (i odbieranie) czasochłonnych połączeń telefonicznych w celu wymiany informacji. Znacząco zwiększa się także transparentność przewozów.

### Stałe zlecenia

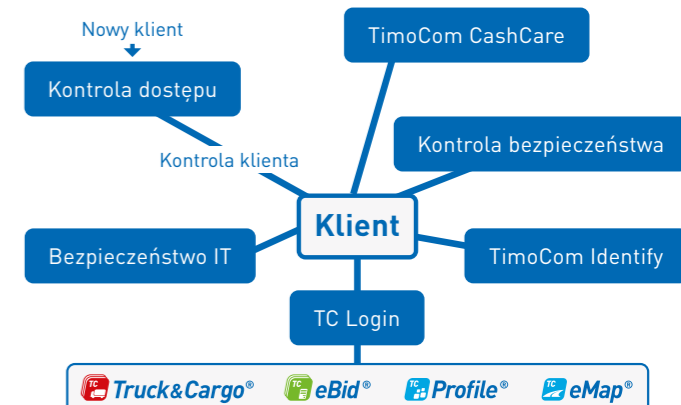
TC eBid® jest kolejnym produktem sygnowanym marką TimoCom. To interaktywna platforma przetargowa pozwalająca na zawieranie długoterminowych kontraktów na przewóz towarów. Co ważne, program charakteryzuje się niespotykaną na rynku transparentnością: podczas trwania całego przetargu żadna ze stron nie widzi wpływających ofert, dzięki czemu nie dochodzi do wojny cenowej i stosowania cen dumpinowych. Strona ogłaszająca przetarg otrzymuje kompletny spis ofert dopiero po zakończeniu przetargu. Przewoźnicy korzystający z TC eBid®, a których profil działalności odpowiada potrzebom firmy poszukującej usługodawcy, są e-mailowo informowani o każdym nowym przetargu. TC eBid® wyeliminował wady tradycyjnego sposobu ogłaszania przetargów. Szybki, prosty, zautomatyzowany proces pozwala bowiem zapomnieć o niezwyfikowanych partnerach, pustych przebiegach, słabym przepływie informacji, kosztownych pośrednikach, czy też czasochłonnym informowaniu usługodawców o przetargu i zapraszaniu ich do wzięcia w nim udziału.

### All-in-one

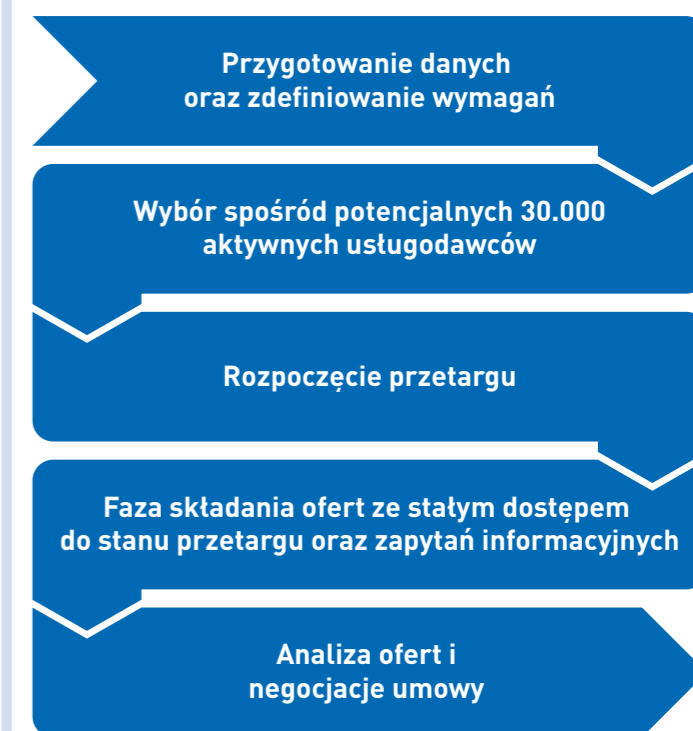
Dzięki platformom TimoCom użytkownicy: wyszukują oferty frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych, wpisują swoje oferty, znajdują sprawdzonych kontrahentów, wolne przestrzenie magazynowe i długoterminowe kontrakty, planują trasy i kalkulują ich koszty, a także w jednym miejscu monitorują położenie pojazdów wyposażonych w różne systemy telematyczne. A to wszystko dzieje się na fundamencie zbudowanym z wieloletniego doświadczenia, jakie firma posiada w kwestiach bezpieczeństwa. Każde przedsiębiorstwo, które chciałoby mieć możliwość przekonania się o skuteczności oprogramowania, może zgłosić się po bezpłatny, czterotygodniowy test jego pełnej wersji.

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

### Sieć bezpieczeństwa TimoCom - TimoCom Secure



### Przebieg przetargu za pomocą TC eBid®



Fazy elektronicznego przetargu



# Sposób na kabotaż, czyli... Założ firmę w Niemczech



**Swoboda przepływu towarów i świadczenia usług, to dwie z czterech wolności wspólnego rynku Unii Europejskiej. Ich zadaniem jest zniesienie różnego typu barier, które dyskryminują przedsiębiorstwa innych krajów członkowskich w ramach dostawy towarów lub świadczenia usług. Mimo wolności świadczenia usług transportowych UE ma pewne narzucone odgórnie ramy i ograniczenia. Mowa o ograniczeniach kabotażowych. Kogo dotyczą i jak ich unikać - zobaczmy na przykładzie Niemiec.**

## DD Legal Rechtsanwältin

Swobodny przepływ towarów wymagał od UE harmonizacji podatków, opłat celnych i ujednolicenia standardów. Prawo unijne zabrania stosowania ceł przewozowych i wywozowych, ograniczeń ilościowych oraz podatków, które są wyższe od nakładanych na podobne produkty krajowe.

## Kabotażowe ograniczenia

Złagodzenie restrykcji w przewozie produktów w dużym stopniu przyczynia się do silnego rozwoju przemysłu transportowego. Jednym z instrumentów prawa, które chroni rodzimy rynek, są dalej istniejące restrykcje w zakresie transportu kabotażowego. O transporcie kabotażowym mówi się wtedy, gdy przedsiębiorstwo zarejestrowane jest na terenie innego państwa niż te, na którym wykonuje usługę. Przykładowo - pojazd zarejestrowany w Polsce i należący do polskiego przedsiębiorstwa, na co dzień wykorzystywany jest do przewozu towarów w Niemczech. Nazwa pochodzi od 15-wiecznego podróżnika Giovanniego Cabota, który przemieszczał się wzdłuż wybrzeży badanych lądów. Obecnie Unia Europejska wyróżnia mały i duży kabotaż. Mały kabotaż to transport pojazdami w granicach jednego kraju członkowskiego, czyli gdy miejsce załadunku i rozładunku znajduje się w tym samym państwie członkowskim UE. Duży kabotaż to przewożenie towaru między co najmniej dwoma krajami UE przez firmy z siedzibą w państwach Wspólnoty lub krajach trzecich.

W myśl artykułu 8 ustęp 2 dyrektywy UE 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku przedsiębiorca transportowy, który nie ma siedziby ani od-

działu na terenie konkretnego kraju członkowskiego (np. Niemiec), zaraz po pierwszym częściowym lub całkowitym rozładunku pojazdu po wykonaniu transportu transgranicznego może przeprowadzić maksymalnie 3 przewozy transportowe na terenie Niemiec w przeciągu 7 dni. W konsekwencji wolność świadczenia usług przez polskiego przewoźnika międzynarodowego jest na niemieckim terytorium wyraźnie ograniczona.

Naruszenie tych przepisów i próba przeprowadzenia większej liczby transportów wewnątrz krajowych na terenie Niemiec jest zagrożona wysokimi karami grzywny.

Nie zanosi się na liberalizację ww. przepisów. Ostatnio opiniotwórczy Niemiecki Federalny Związek Transportu Drogowego i Logistyki (BGL) przedstawił swoje stanowisko w tej sprawie, przeciwstawiając się dalszej liberalizacji narodowych rynków świadczenia usług transportowych. Czy zatem istnieje sposób na kabotaż?

## Sposób na uwolnienie

Ograniczenia prawne wynikające z artykułu 8 dyrektywy UE 1072/2009 można obejść poprzez rejestrację oddziału lub rejestrację firmy na terenie Niemiec. Taka możliwość istnieje z uwagi na wspólnotowe prawo do osiedlenia się podmiotów gospodarczych na terenie innych krajów członkowskich UE. Aby ominąć ograniczenia w transporcie drogowym należy zarejestrować samodzielny oddział polskiego podmiotu gospodarczego, albo niemiecką firmę, np. w formie GmbH (niemieckiej spółki z o.o.). Pierwsza forma prawna jest powiązana z trochę mniejszym nakładem administracyjnym i z niższymi nakładami finansowymi, dlatego że nie ma kosztów notarialnych powołania do

życia nowego podmiotu gospodarczego w formie spółki. Ponadto w wypadku rejestracji oddziału podmiot nie musi wносить kapitału zakładowego spółki, który obecnie wynosi 25 000 euro. Ale założenie własnej spółki GmbH daje polskiemu przedsiębiorcy dalsze korzyści i możliwości rozwoju. Takimi są na przykład:

- nieograniczony dostęp do niewyczerpanych niemieckich kontyngentów transportowych do Rosji,
- możliwość wykorzystania zarejestrowanego w Polsce taboru do transportów wewnątrz krajowych w Niemczech, co obniża koszty w porównaniu do niemieckiej konkurencji,
- nieograniczony dostęp do niemieckich zleceń za wyższe stawki przewozowe, ułatwione formalności w tym zakresie,
- niższa częstotliwość kontroli, zarówno w Niemczech, jak i na terenie Rosji,
- zbudowanie niemieckiej marki handlowej, służącej promocji własnych usług przewozowych,
- łatwiejszy dostęp do przetargów w Niemczech.

Korzyści wynikające z założenia oddziału lub firmy na terenie Niemiec w czystej kalkulacji znacznie przeważają koszty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej w Niemczech. Są to w szczególności koszty założenia spółki lub oddziału, wynajęcia biura i zatrudnienia minimalnie jednego pracownika oraz obsługa prawno-podatkowa (księgowość podmiotu).

Sposób na uwolnienie od kabotażu to w rzeczywistości prawdziwa szansa na ekspansję przedsiębiorstwa, co daje możliwość ucięcia dobrego kawałka z wartego 213 miliardów euro ciasta, jakie branża logistyczna i transportowa wypracowała na terenie Niemiec w roku 2013.

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



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

**DAF**  
A PACCAR COMPANY





# Faktoring

## z nami wrzucisz wyższy bieg

**Faktoring to idealne rozwiązanie w zakresie źródła finansowania bieżącej działalności dla firm transportowych. Dzięki szybkiemu wdrożeniu tej formy finansowania firma poprawia swoją płynność poprzez natychmiastowy dostęp do gotówki zamrożonej w odroczonej terminach płatności.**

### Maciej Szastok

Usługa ta stanowi coraz częstsze źródło zewnętrznego finansowania dla firm z branży transportowej. Jako alternatywa do tradycyjnego kredytu, faktoring wygrywa przede wszystkim czasem reakcji - od momentu pierwszego kontaktu do uruchomienia pierwszych zaliczek z tytułu sędziowanych faktur nie mija więcej niż dwa tygodnie. Kolejnym argumentem przemawiającym za faktoringiem jest mniej restrykcyjna polityka w zakresie zabezpieczeń, najczęściej ograniczająca się do weksla in blanco. Kluczowa różnica to jednak możliwość pozyskania finansowania nie przez przyzmat własnej zdolności kredytowej, która może być ograniczona z uwagi na szereg czynników, tylko przez przyzmat struktury transakcji, która ma być przedmiotem finansowania. W faktoringu o faktycznej kwocie decyduje jakość kontrahentów, którzy mają być objęci finansowaniem. W efekcie firmy otrzymują poprzez faktoring dostęp do finansowania przepływów, faktycznie generowanych z daną grupą kontrahentów.

Wartość dodana z zastosowania faktoringu może być realizowana w kilku obszarach.

Dostęp do wygodnego źródła finansowania powiązanego z realizowanym faktycznie poziomem sprzedaży prze-

kląda się wprost na wzrost konkurencyjności. Dzięki faktoringowi firma zyskuje możliwość akceptacji narzuconych dzisiaj standardowo długich terminów płatności, co przekłada się na zdobycie nowych zleceń transportowych. Nasilenie konkurencji na rynku usług transportowych powoduje rywalizację nie tylko w obszarze cenowym, ale również w kwestii proponowanych klientom wydłużonych terminów płatności. Gotówka będąca do dyspozycji firmy dzięki faktoringowi pozwala zachować bezpieczeństwo w zakresie płynności, umożliwiając bieżące regulowanie swoich zobowiązań, takich jak karty paliwowe, raty leasingowe, koszty pracowników.

Warto również nawiązać do kwestii kosztów z uwagi na szereg mitów, którymi obrosła usługa faktoringu. Preferencyjne koszty faktoringu, które są kilkukrotnie niższe od proponowanych przez niektóre firmy skonta za przyspieszenie płatności, przyczyniają się do dużej popularności tej usługi, w szczególności w branży transportowej, gdzie problem długich kredytów kupieckich jest codziennością. Rachunek ekonomiczny przemawia jednoznacznie za wdrożeniem faktoringu w konfrontacji ze standardowymi stawkami skonta.

Firma IFIS Finance, poza finansowaniem transakcji krajowych, daje również możliwość upłynnienia faktur w obrocie międzynarodowym. Faktoring

eksportowy wspomaga sprzedaż na rynkach zagranicznych. Pozwala ona na wyeliminowanie prawie wszystkich ograniczeń, jakie w kontekście eksportu zazwyczaj są wymieniane spontanicznie przez polskich przedsiębiorców. Przede wszystkim przeprowadzana zostaje bezkosztowo profesjonalna weryfikacja zagranicznych kontrahentów, która pozwala uniknąć strat poprzez wyeliminowanie potencjalnie ryzykownych partnerów. IFIS Finance w tej materii opiera się o własne bogate zaplecze, wynikające z faktu przynależności do BancalFIS - włoskiej grupy bankowej, oraz analizę danych źródłowych dostępnych w lokalnych wywiadowniach gospodarczych. Dodatkowo firma użytkuje finansowanie w EUR bez kosztów przewalutowań, co przekłada się na optymalizację zarówno kosztową, jak i w zakresie ryzyka wahań kursowych. Firma faktoringowa umożliwia również przejęcie procesu upominawczego wobec kontrahentów opóźniających się z płatnością lub nawet pełne przejęcie ryzyka niewypłacalności.

Podsumowując - faktoring w IFIS Finance jest szybkim i tanim finansowaniem faktur z długimi terminami płatności, jak również doskonałym sposobem na zabezpieczenie swoich należności. IFIS Finance oferuje swoje profesjonalne wsparcie i rozwiązania finansowe „szyte na miarę”.



### REWOLUCYJNA DWUDZIESTKA

Pojazdy nowej serii Renault Trucks T w limitowanej edycji na 20-lecie Renault Trucks w Polsce to oferta rozwiązań, które przyniosą Ci zysk.



renault-trucks.pl

Renault Trucks SAS z kapitałem 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

20 LAT RENAULT TRUCKS  
W POLSCE





# Eurowag poszerza sieć własnych truckparków i przygotowuje ekspansję na rynki zagraniczne

## Eurowag

**Spółka W.A.G. payment solutions, wydawca kart paliwowych Eurowag, jest dziś jednym z liderów na rynku, z rocznymi obrotami rzędu kilkuset milionów euro. Na jej czele od początku stoi Martin Vohánka, pod którego kierownictwem spółka podczas 19 lat swojego istnienia dołączyła do grona najbardziej dynamicznie rozwijających się spółek na rynku europejskim. Właśnie Martina Vohánkę zapytaliśmy o nowości i plany na przyszłość.**

### Wasza spółka odnosi w swojej branży duże sukcesy, czy planujecie dalszy rozwój?

Tak, nieustannie rozrastamy się. Na początku bieżącego roku miało miejsce przyłączenie firmy ČESKÁ LOGISTICKÁ a.s., z którą dotychczas współpracowaliśmy przy realizowaniu programu refundowania podatków z Unii Europejskiej. Jestem pewien, że za pomocą ČESKÁ LOGISTICKÁ a.s. uda nam się udoskonalić i podnieść efektywność. Zadowolenie naszych klientów jest dla nas kluczowe, w związku z tym mogą liczyć nie tylko na skracanie terminów, ale także na innowacje. Ponadto w tym roku w kwietniu kupiliśmy stację paliw Starpetrol, która znajduje się na jednym z kluczowych autostradowych przejść granicznych między Austrią a Niemcami. Stacja ta już w przeszłości należała do naszej sieci akceptacyjnej, ale obecnie będziemy mogli oferować naszym klientom bardziej korzystne warunki tankowania.

### Czy planujecie także wchodzenie na nowe rynki zagraniczne?

Na pewno, już w roku ubiegłym podjęliśmy pierwsze kroki w celu ekspansji zagranicznej na rynkach w Bułgarii i

Turcji. Bułgaria już od dłuższego czasu wchodzi w skład naszej sieci akceptacyjnej Eurowag, i to za pośrednictwem sieci stacji paliw EKO. Turcja jest pierwszym krajem eurozajętyckim, w którym jesteśmy obecni. Dla obu nowych rynków budujemy stabilne zespoły handlowe z solidnym zapleczem obsługi klienta.

Wejście na te rynki jest naszą reakcją na bardzo pozytywny odbiór naszego produktu na wszystkich rynkach, na których dotąd działaliśmy. Dlatego wierzę, że w Bułgarii i Turcji marka Eurowag wkrótce się zadomowi i stanie się tamtejszym synonimem jakości i wysokiego poziomu usług.

### Eurowag dysponuje swoją własną siecią truckparków, czy przygotowujecie ich dalszą modernizację lub poszerzenie sieci?

W roku ubiegłym otworzyliśmy dwa całkowicie nowe truckparki w Polsce. Oba są wyposażone w najnowocześniejsze technologie i są umieszczone w ważnych węzłach komunikacyjnych – Słubice (autostrada A2) oraz Krzywa (zbieg autostrad A4 i A18). Ponieważ wiemy, że bezpieczeństwo jest jednym z najważniejszych czynników dla naszych klientów, dla obu stacji opracowaliśmy specjalny system monitorujący, który dotąd w Europie nie ma odpowiednika. Jego unikalną cechą jest to, że nagranie jest zapisywane na serwerze w naszej centrali i o każdej porze klient ma możliwość ściągnięcia nagrania wideo z tankowania swoich pojazdów i w ten sposób upewnić się, że paliwo zostało wlane dokładnie tam, gdzie powinno. Wszystkie te zapisy są dostępne na stronie klienta, dzięki temu nasze nowe truckparki w Polsce w krótkim czasie po otwarciu stały się dostojnym hitem i sprzedaż osiągnęła niespotykany poziom, na przykład w Słubicach, wkrótce po otwarciu sprzedaliśmy około 60 000 litrów paliwa w ciągu jednego dnia!

Poszerzanie sieci naszych stacji nadal kontynuujemy, w maju otworzyli-

śmy stację paliw Eurowag – Lébény na Węgrzech, która jest zbudowana na takim samym poziomie jak truckparki w Polsce. Stopniowo będą dochodziły truckparki Eurowag na pozostałych kluczowych magistralach łączących Europę środkową, południową i zachodnią. Równocześnie będziemy pieczołowicie utrzymywać sieć już istniejących, wyposażonych wyłącznie we wspomniane urządzenie monitorujące. Uświadomiamy sobie bowiem, że niska cena i wysoka jakość paliwa naszych klientów nie zadowolą, u nas przede wszystkim paliwo tankowane do zbiorników jest absolutnie bezpieczne.

### Jaką korzyść odnosicie z przynależności do zrzeszeń handlowych i przemysłowych?

Nie upatrujemy w tym benefitów tylko dla naszej firmy czy branży, ale także korzyści ogólnospołeczne. Zostaliśmy przyjęci do prestiżowego, liczącego 12 członków, europejskiego Zrzeszenia Dostawców Elektronicznego Pobierania Opłat i Usług Interoperacyjnych – AETIS. Zrzeszenie to tworzą tylko najważniejsze firmy w branży i nasz udział tylko potwierdza wysokie ambicje, które mamy jako przyszły dostawca jednolitej europejskiej opłaty drogowej EETS. Celem EETS jest uproszczenie opłat drogowych dla przewoźników dzięki jednej jednostce OBU oraz jednej rejestracji na całą Europę.

Ostatnio staliśmy się członkiem organizacji „Stowarzyszenie Europejskich Niezależnych Operatorów Paliwowych” (UPEI). UPEI zrzesza przede wszystkim międzynarodowe instytucje wielu krajów UE i tylko kilka najważniejszych firm koncernu naftowego o zasięgu ogólnoeuropejskim. My dostąpiliśmy zaszczytu bycia jednym z nich. Członkostwo w UPEI oznacza dla nas nie tylko cenną okazję do spotykania się z potencjalnymi partnerami i wglądu w narodowe specyfiki poszczególnych krajów członkowskich, ale także unikalną okazję do aktywnego wpływu na procesy ustawodawcze UE.

**eurowag**  
payment solution on the road



new

# Opłaty drogowe z Eurowag

## Europa pod jednym dachem



**Eurowag dzięki swoim szeroko zakrojonym inwestycjom oferuje klientom jednolity sposób rozliczania elektronicznych opłat drogowych w 18 krajach Europy.**

### Eurowag oferuje:

- najkorzystniejsze stawki na rynku;
- rejestrację on-line ułatwiającą Państwu zarządzanie pojazdami;
- specjalne rabaty na wybrane systemy opłat drogowych.

Austria ■ Belgia ■ Białoruś ■ Dania ■ Francja ■ Hiszpania ■ Holandia ■ Luksemburg ■ Niemcy ■ Polska ■ Portugalia ■ Republika Czeska ■ Słowacja ■ Słowenia ■ Szwajcaria ■ Szwecja ■ Wielka Brytania ■ Włochy



**Licznik korków**

Milion złotych tylko w jeden poranek tracą kierowcy w warszawskich korkach. W stolicy stanął licznik, który pokazuje, ile pieniędzy tracimy przez zakorkowane drogi. Pod uwagę brane jest między innymi stracone paliwo i bezproduktywnie spędzony czas. Dziennie kwoty sięgają 6 milionów złotych w samej tylko stolicy. Podobne liczniki mają stanąć w innych dużych polskich miastach.

**Kosztowne wypadki**

Polska traci ponad 30 miliardów złotych rocznie na wypadkach drogowych. Taka kwota to wyłącznie wydatki, które dotyczą budżetu państwa. Wliczono w to wydatki na służbę zdrowia, straty materialne, ale też straty sektora ubezpieczeń społecznych. Wspomniana kwota to mniej więcej 2 procent polskiego PKB.

**GM zapnie Ci pasy**

General Motors, czyli właściciel takich marek jak Chevrolet, Opel, czy GMC, chce zmusić swoich klientów do zapinania pasów. W samochodach koncernu ma pojawić się opcjonalny system, który nie pozwoli ruszyć samochodem, jeśli pasy nie będą zapięte. Początkowo nowinka ma być testowana w małej liczbie samochodów sprzedawanych flotom firmowym.

# 6 mln zł strat

**Saab znów stoi**

Jeszcze pod koniec kwietnia Saab chwalił się lawetami pełnymi świeżo wyprodukowanych aut. Teraz znów wstrzymuje produkcję. Firma nie płaci kooperantom, bo nie otrzymuje pieniędzy od chińskiego inwestora. Po cichu mówi się o poszukiwaniach nowego partnera, a to może być trudne. Szwedzka marka z powodu podobnych kłopotów już prawie zniknęła z motoryzacyjnej mapy świata - teraz na horyzoncie pojawia się podobne widmo.

**Koniec starych opon?**

Mamy już w wielu krajach przepisy nakazujące zmianę opon na zimowe, teraz mogą pojawić się regulacje określające maksymalny wiek opony. Nad takim rozwiązaniem zastanawiają się politycy w USA. Pomysł pojawił się po tragicznym wypadku, w którym zginęły 4 osoby. Został spowodowany przez starą oponę, która rozpadła się. Dlatego być może w Stanach do ruchu dopuszczane będą nie tylko auta z odpowiednio wysokim bieżnikiem, ale też z oponami nie starszymi niż 6 lat.

**Sir "Jack"**

Zmarł 3-krotny mistrz świata Formuły 1 sir John Arthur Brabham. Wygrywał mistrzostwa w latach 1959, 1960 i 1966. Australijski kierowca wyścigowy miał 88 lat. W swojej karierze ścigał się też między innymi w wyścigach Indianapolis 500. W czasie II wojny światowej służył w australijskich siłach lotniczych.

**4 X Backflip**

Travis Pastrana, legendarny motocrossowiec-kaskader, ma swój ekstremalny cyrk, którego artyści wykonali pierwszy na świecie backflip (salto w tył) na motocyklu wiozącym aż 4 osoby. Wyczynu udało się dokonać w Australii, na specjalnie zabezpieczonej skoczni. Ekipa "Nitro Circus" wytypowała z publiczności trzy rzekomo przypadkowe osoby na pasażerów.

**Baumgartner ściga się**

Dopóki nie skoczył ze stratosfery był umiarkowanie znany, teraz zyskał światową sławę i szuka kolejnych sposobów na dostarczenie sobie i nam adrenaliny. Felix Baumgartner, światowy rekordzista w prędkości swobodnego spadania i wysokości skoku ze spadochronem, wystartuje w 24-godzinny wyścigu na torze Nurburgring. Felix trenuje już od kilku miesięcy, ale teraz przygotowania wchodzi w ostatnią fazę - wyścig zaplanowano na przedostatni weekend czerwca. Baumgartner nie od dziś interesuje się szybkimi samochodami - w 2012 roku pojawił się między innymi na trasie rajdu Barbórka.

**Mazda z Polski**

Maciej Meroniuk został zwycięzcą konkursu designerskiego na projekt prototypu Mazdy. Ogólnopolski konkurs odbył się piąty raz. Tym razem wpłynęła rekordowa liczba 328 prac, projektów samochodów i prawie tysiąc projektów sukni wieczorowych, bo to druga kategoria konkursu. W tej dziedzinie najlepsza okazała się Weronika Oleś.



Pasje

# Świat otworzył się przed nami na nowo

## ■ Kiedy rozpoczyna Pani sezon turystyczny swoim kamperem?

Właściwie sezon na podróżowanie kamperem trwa cały rok. Można takim pojazdem spokojnie wyjeżdżać na narty. We Włoszech, Szwajcarii są do tego specjalnie przystosowane pola kempingowe. Ja jestem ciepłolubna, więc w tym roku inauguracja nowego sezonu nastąpi na przełomie maja i czerwca. Będzie to pewnie weekendowy wyjazd na zlot organizowany przez jakiś klub kamperowy.

## ■ Czy to znaczy, że istnieje coś takiego jak „kamperowa społeczność”?

Jest mnóstwo takich klubów i stowarzyszeń. O tym, kiedy i gdzie organizują swoje spotkania można się dowiedzieć z internetu. Nie jestem jeszcze członkiem żadnego z nich, bo właściwie moja przygoda z kamperem dopiero się zaczyna. Kamper kupiliśmy w połowie maja 2013 r. Niemniej ilekroć pojechaliśmy na taki zlot, zawsze byli-

śmy mile widziani i zawsze znalazło się tam dla nas miejsce. To są bardzo przyjazne i otwarte społeczności. Na jednym z takich zlotów byliśmy w Ciechocinku. Został zorganizowany przez Klub „Starecnych” - rzeczywiście średnia wieku członków jest w pełni adekwatna do nazwy. Zostaliśmy bardzo miło przyjęci i zaproszeni do wspólnej zabawy. Przy okazji mogę powiedzieć, że jest tam ładny kemping blisko centrum miasteczka i wszystkich ośrodków leczniczych.

## ■ Jak wyglądał zeszloroczny debiut?

W naszym zawodzie nie mamy za wiele wolnego czasu – uważam, że bardzo owocnie. Uczestniczyliśmy w trzech zlotach i obyliśmy dwie dłuższe wyprawy. Jak już wspominałam, lubię ciepło, więc w pierwszą podróż zagraniczną wyruszyliśmy do Chorwacji. Dojechaliśmy aż do Dubrownika i była to dotychczas nasza najdłuższa trasa. Druga podróż wiodła do Włoch. Zakończyliśmy ją w Wenecji – nie mieliśmy już czasu na jej kontynuowanie.

## ■ W jaki sposób planowała Pani te trasy?

Krótkie wyjazdy praktycznie nie wymagają od nas jakichś specjalnych przygotowań. Pojazd cały czas jest gotowy, wystarczy telefon od przyjaciół, gdzie się zbieramy. Natomiast w przypadku wypraw zagranicznych zaznaczam w planie podróży tylko punkty strategiczne – kempingi, w których musimy się zatrzymać, aby uzupełnić zapasy wody i usunąć nieczystości. W międzyczasie działamy ad hoc. To jest zawsze taki szkic podróży, który już w trasie wypełniamy treścią w zależności od chęci i upodobań. W Chorwacji np. nie mieliśmy żadnych wcześniejszych rezerwacji na kempingach, ale zawsze gdzieś miejsce dla siebie znaleźliśmy.

## ■ Z jakich powodów kamper pojawił się w Pani rodzinie?

Do ubiegłego roku każde moje wakacje były do siebie bardzo podobne. Latałam odpoczywać w ciepłych krajach. Jedyną moją aktywnością było

z **Ewą Kamińską**,  
właścicielką firmy  
transportowej "ejk"  
z Milanówka,  
rozmawia  
Ryszard Gałczyński



wówczas leżenie na plaży. Tak zorganizowany wypoczynek ma swoje zalety, ale również i wady. Mnie osobiście coraz bardziej zaczęły doskwierać dwie sprawy. Po pierwsze: przestałam dostrzegać jakiegokolwiek różnicę pomiędzy krajami, do których wyjeżdżałam - wszędzie w tych kurortach jest tak samo, nawet organizacja całego pobytu identyczna. Po drugie: mój mąż konsekwentnie i kategorycznie odmawiał udziału w tego rodzaju wypoczynku. To były główne powody, dla których zdecydowaliśmy się kupić kampera. Dzięki temu po raz pierwszy od długiego czasu wyjechaliśmy razem na wakacje. Poza tym odkryłam nowy, fascynujący sposób spędzania czasu, znacznie ciekawszy niż leżenie na plaży. Nawiasem mówiąc, wielką dla mnie atrakcją było również urządzenie naszego kampera, bo przecież trzeba było dobrać odpowiednie firanki,

dywaniki, naczynia i inne niezbędne przedmioty do turystycznego użytku.

## ■ Co jest fascynującego w takim sposobie podróżowania i wypoczynku?

Przed wszystkim cały czas coś się dzieje – bo niemal ciągle jesteśmy w drodze. To wymaga stałej aktywności i bardzo mi odpowiada, bo jest twórczą i stymulującą odskocznią od życia. Poza tym poznajemy innych ludzi, bardzo interesujących i ciekawych świata. Takie spotkania, na których dzielimy się doświadczeniami, przeżyciami czy pasjami tworzą niepowtarzalną atmosferę. Co jednak najistotniejsze, podróżowanie kamperem daje swobodę, jakiej nie zapewni żadna inna forma wypoczynku. Mogę z moim czasem robić co chcę i co w danej chwili mi się podoba. Poczucie wolności, jakie daje podróżowanie kamperem – bezcenne. Nawet banalna przerwa w drodze mo-

że być początkiem niezwyklej przygody. Wracając z Ciechocinka (w tamtym roku), stanęliśmy na chwilę w lesie i... zapętniliśmy wszystkie naczynia, jakie tylko były, grzybami.

## ■ Jakie są plany na ten sezon i marzenia na przyszłość?

Moim marzeniem jest wyjazd na Bałkany, czyli do Bułgarii i Rumunii. Myślę, że na przełomie lipca i sierpnia uda mi się je zrealizować. Taki wyjazd należy już staranniej przygotować. Podróżując przez tamte kraje, ze względu na bezpieczeństwo, lepiej jest jechać w grupie. Dlatego trzeba zebrać ekipę złożoną przynajmniej z trzech kamperów. Wyprawa, którą mam nadzieję zrealizować w przyszłym roku, to wyjazd do Mongolii - przez Rosję i wokół Bajkału. Najbardziej newralgicznym punktem tego planu jest fakt, że potrzeba przynajmniej półtora miesiąca wolnego czasu, aby go zrealizować.

## Zapraszamy do współpracy



Szanowni Państwo,  
Jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami oraz pasjami, zapraszamy na łamy naszego czasopisma. Możecie Państwo stworzyć własne kluby pasjonatów, którzy w atrakcyjnym gronie i w ciekawy sposób spędzają wolny czas. Przewoźnicy-myśliwi razem polują. Zachęcamy także przewoźników o innych pasjach do wspólnego rozwijania zainteresowań. Nasze akcje: PASJE i PO GODZINACH są do Państwa dyspozycji. Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji: redakcja\_przewoźnik@zmpd.pl



# Kamper moja wolność

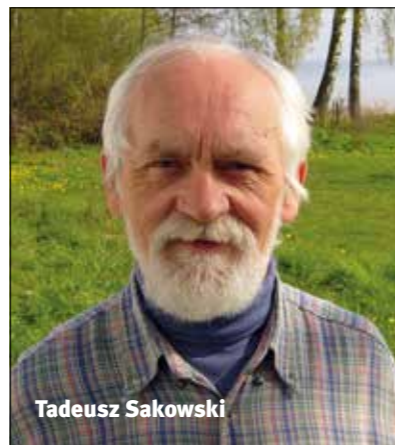
**Turystyka kamperowa ma w Polsce dziesiątki tysięcy zwolenników, bo zapewnia komfort i swobodę zwiedzania.**

Ryszard Gałczyński

Coraz popularniejszym sposobem na aktywny wypoczynek staje się w Polsce karawaning. Nie wynika to bynajmniej z fali sentymentu za przyczepami z Niewiadowa, z którymi był on w naszym kraju utożsamiany (w niektórych kręgach jest do dnia dzisiejszego!). Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że przyczepy kampingowe coraz częściej zastępują pojazdy, które (same w sobie) są „zintegrowanymi domami na kołach”. Nowe możliwości techniczne otworzyły przed pasjonatami tego rodzaju turystyki praktycznie nieograniczone możliwości podróżowania. Alternatywa wobec przyczep okazała się tak atrakcyjna, że z charakteru niszowego „turystyka kamperowa” stała się autonomicznym działem karawangu.

Kamper można zdefiniować jako samochód kempingowy. Na standardowe wyposażenie takiego pojazdu składa się: kuchnia (zmywarka do naczyń, lodówka, płyta gazowa, zlew), łazienka (toaleta, umywalka, prysznic), sypialnia i jadalnia. Najczęściej powstają na bazie popularnych w Europie samochodów dostawczych, takich jak Fiat Ducato, czy Ford Transit. Posiadają gazowe ogrzewanie i w związku z tym mogą być użytkowane nawet w zimie. Jedynymi ograniczeniami przy podróżowaniu takim komfortowym domem są wielkość zbiornika paliwa i konieczność uzupełniania wody oraz usuwania nieczystości.

O niezwyklej atrakcyjności turystyki kamperowej w naszym kraju świadczą duża liczba klubów, stowarzyszeń i portali społecznościowych skupiają-



Tadeusz Sakowski

cych zwolenników takiego spędzania wolnego czasu. Największym klubem jest CamperTeam, założony w styczniu 2007 roku przez Janusza Kolińskiego jako forum dyskusyjne. Pod koniec pierwszego roku działalności zarejestrowało się w nim 500 członków, dzisiaj jest ich ponad 6 500. Za lawinowym rozwojem ilościowym idzie również jakościowy. – Siedem lat temu wszystkich kamperów było w Polsce kilkaset – wspomina współzałożyciel CamperTeam Tadeusz Sakowski. – Stanowiły nieosiągalne marzenie dla większości ludzi, którzy kochają karawaning. Na naszym pierwszym zlocie nowe pojazdy były jak rodzynki wśród starych. Dzisiaj te proporcje zupełnie się odwróciły. Oceniamy, że w Polsce jest już około 10 tys. kamperów i ta liczba cały czas rośnie – zapewnia Sakowski.

Wraz z rozwojem klubu i forum CamperTeam jego członkowie powołali Polskie Towarzystwo Turystyki Camperowej i Caravaningowej (PTCC), którego głównym zadaniem jest rozwijanie tego hobby i zapewnianie warunków do jego uprawiania. Najlepiej widocznymi efektami tych działań są zloty z udziałem

wieluset pojazdów – nie tylko samych klubowiczów, ale również zaprzyjaźnionych załóg z całej Europy. Właśnie takie spotkania i wspólne podróżowanie są solą życia „kamperowców”.

Jedynym mankamentem w tym optymistycznym obrazie rozwoju karawangu jest fakt, że Polska właściwie nie zapewnia warunków odpowiednich do jego uprawiania. Oprócz kempingów o różnej klasie podróżujący kamperem praktycznie nie ma gdzie załatwić swoich niezbędnych „kwestii życiowych”, jak uzupełnienie zapasów wody, czy pozbycie się nieczystości. Natomiast dla właścicieli kempingów ich infrastruktura jest źródłem dochodu, więc aby z niej skorzystać konieczne jest pozostanie tam przynajmniej przez dobę.

Jednakże zamiłowanie do przygód i poczucie swobody, jakie daje podróżowanie kamperem, rekompensują takie niedogodności. – Są tacy, którzy lubią kempingi i trasę każdej swojej wyprawy układają od kempingu do kempingu, ale to nie jest norma – uważa Sakowski, który jest także rzecznikiem PTCC. – Z zasady „kamperowiec” jest wolnym człowiekiem. Jedzie, zwiedza, zatrzymuje się w miejscach, które go zachwycają, wybiera miejsce (tam też zostaje) na nocleg – na polance, czy na skraju lasu z widokiem na jezioro. Możliwości pojazdu na to mu pozwalają. Po to kupuje się kampera, żeby człowiek mógł cieszyć się życiem i samodzielnie, zgodnie ze swoim upodobaniem, zwiedzać świat. My nawet mówimy: kamper - moja wolność. Wsiadam do niego i staję się wolnym człowiekiem. Jadę tam, gdzie chcę, zatrzymuję się, gdzie mam na to ochotę i kiedy mam na to ochotę. Nic do niczego mnie nie zmusza. Świat staje się naszym domem, właśnie tak my to traktujemy – przekonuje rzecznik. ■

## Nieodpłatne szkolenia transportowe dla firm członkowskich ZMPD

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



OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

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







Vespa Primavera Antepima

towaniem. Kiedy przepisy się zmieniają, popyt pewnie wzrośnie.

Odpowiednie 125-tki produkuje między innymi Honda, Kymco, Vespa oraz Romet. Ten ostatni producent, którego jednoślady składane są z chińskich podzespołów, ma w swojej ofercie również klasyczne motocykle o tej pojemności. Nieoficjalnie mówi się, że przystosowanie ich do nowych przepisów, czyli wyposażenie w automaty, to kwestia czasu. Być może tą drogą pójść również inne firmy. Jednym z ciekawszych motocykli o pojemności 125 cm sześciennych jest Yamaha Tricity. To trójkołowiec z dwoma kołami z przodu. Zdaniem sprzedawców, to właśnie trójkołowce są dobrą alternatywą dla osób przesiadających się z samochodu na motocykl. Tricity zapewnia stabilność przy ruszaniu i postojach, dość dobrą przyczepność. Cena tej Yamahy to niecałe 4 tysiące euro.

Kiedy tylko pojawił się pomysł zmian w przepisach, specjaliści od tematu jednośladów podzielili się na dwie grupy. Część z nich (policjanci i instruktorzy) twierdzi, że takie jednoślady

są zbyt szybkie, żeby jeździć na nich bez przeszkolenia. Takie motocykle są ponad dwukrotnie szybsze od "pięćdziesiątek" i spokojnie osiągną 100 km/h. Zwolennicy zmian patrzą na tę kwestię nieco inaczej. Ich zdaniem w pierwszej kolejności liczy się rozsądek, a nie możliwości maszyny. Już dziś bez problemu można jeździć „pięćdziesiątkami” z manualną skrzynią biegów, które są nieco bardziej skomplikowane w obsłudze. Są tacy, którzy twierdzą, że skutery o pojemności 50 cm sześciennych są nawet bardziej niebezpieczne. W ruchu ulicznym są one dużo szybsze przy ruszaniu spod świateł od samochodów, ale z kolei znacznie wolniejsze na prostej. To powoduje, że auta muszą wyprzedzać powolne skutery, a to z kolei rodzi groźne sytuacje na drodze. "Stodwudziestkapiątka" daje szansę na wyrównanie tych różnic. Prowadzona przez kierowcę, który od przynajmniej trzech lat jeździ po drogach samochodem, może nie spowoduje wzrostu liczby wypadków. Przekonamy się o tym, kiedy przepisy wejdą w życie.



Yamaha Delight 125



Romem Retro 125



Honda PCX125

## Z czterech na dwa kółka

Być może jeszcze w 2014 roku kierowcy z samochodowym prawem jazdy kategorii B będą mogli jeździć motocyklami o pojemności 125 cm<sup>3</sup>

Kacper Jeneralski

**T**o pomysł posłów, którzy chcą najwyraźniej nieco rozpowszechnić niewielkie jednoślady. Na razie osoba z prawem jazdy na samochód osobowy może wsiadać tylko na skutery i motocykle o pojemności do 50 cm sześciennych. Takie prawo mają też osoby, które ukończyły 18 lat przed styczniem ubiegłego roku, czyli przed wejściem nowej ustawy o kierujących pojazdami. Uprawnienia będą roz-

szerzone, ale pod pewnymi warunkami. Pierwszy to posiadanie prawa jazdy minimum od 3 lat. Drugi dotyczy sprzętu. Motocykl musi mieć automatyczną skrzynię biegów. Maksymalna moc jednośladu nie może być wyższa niż 11 kW, czyli 15 koni mechanicznych. Dodatkowo w przeliczeniu na masę pojazdu, na jeden kilogram może przypadać maksymalnie 0,1 kW.

W praktyce oznacza to, że pod definicją wspomnianego motocykla mieszczą się niemal wyłącznie skutery. To one są wyposażone głównie w automaty.

W grę wchodzi też modele z półautomatyczną skrzynią, pod warunkiem, że nie mają sprzęgła. Najtańsze modele jednośladów, które spełniają takie warunki, kosztują kilka tysięcy złotych. Mowa o nowych modelach, ale kto wie, może te wkrótce staną się popularniejsze i zdrożeją. Do tej pory kategoria "125" była w pewnej niełasce. Dla osób, które szukały skutera niewymagającego dodatkowych uprawnień, była za duża. Z kolei motocykliści z prawem jazdy kategorii "A" patrzyli na 125 z poli-

Yamaha Tricity





**NA OSI** **MOTO WIZJA** zapraszają na:



# 10. MASTER TRUCK

Polska Nowa Wieś k/Opola **18-20 lipca 2014**

- Złot najpiękniejszych pojazdów Europy:**
- Ciężarówki tuningowane
  - Ciężarówki amerykańskie
  - Pomoce Drogowe
  - Pojazdy Straży Pożarnej
  - Militaria
  - Bolidy wycigowe
  - Ciężarówki rajdowe
  - Motocykle
  - Pojazdy amerykańskie
  - Oldtimery
- Pokazy:**
- Stunt i Trial motocyklowy
  - Modele zdalnie sterowane
  - Drift ciężarowy
  - Pokazy lotnicze
  - Loty balonem
- Wybory faworyta dzieci**
- Miasteczko ruchu drogowego
  - Symulatory jazdy ciężarówką
  - Extreme Zone
  - Piątkowa Gala Country
  - Saturday Night Disco
  - Zespoły:
- Atakcje:**
- Konkursy z nagrodami
  - Jazdy na precyzję
  - Targi branżowe
  - Aukcja kulturowych pojazdów
  - Wybory pojazdu publiczności
- BABSZTYL**
- Honky Tonk Brothers \* 7A Blues  
Alabama Band \* Fayerwerk
- Więcej info: [www.mastertruck.pl](http://www.mastertruck.pl)  
& Program „Na Osi” w Motowizji  
Zgłoszenia: [mastertruck@mastertruck.pl](mailto:mastertruck@mastertruck.pl)

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU **VAT %**



## Promocyjna oferta dla nowych klientów

oferta ograniczona czasowo

» 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)

**ORGANIZATORZY:** TV Bravo, BETA, Aeroklub Opole, ZMPD, GIP, DOJAZD AUTOBUSEM LINII NR 8.

**PATRONI HONOROWI:** Kłobucki Przemysł Związków i Zakładów Przemysłowych, Kapitał Sportu Opolskiego.

**PATRON DUCHOWY:** Kłobucki Przemysł Związków i Zakładów Przemysłowych, Kapitał Sportu Opolskiego.

**SPONSORZY:** Mercedes-Benz, MAN, VOLVO, RENAULT TRUCKS, IVECO, DAF, VIATOLL, OPOLTRANS, kapsch, wolf, MARGO, PALAZZI.

**PATRONI MEDIALNI:** TruckVan, TSL, TRANSPORT, Vanekstra, TRUCK, CIEŻARÓWKI, TRAILER, Traker, SAMBOCHODY SPECJALNE, TRUCKS, nto, RADIO OPOLE, przewoźnik, Logistyka, TruckFocus.pl, warsztat, MOTO, TRUCK.PL, GIEŁDA, Polska Caravaning, warsztat, Transport Manager, e-ROUTE, etransport.pl, MOTOLEASING.PL, 4Trucks.pl, TIRSTOP, przewoźnik.pl, gazo.pl, TRANSPORT, TransPortal.by.

**PARTNERZY:** Aukcja, AMERIKAN, CEBULA, PANAS, Prawo i Transport, inelo, euro-logistic, TRAFFIC-CONCEPT, KUDA, MobilLED, GARDLAB, Festival.

**WYSTAWCY:** ATB TRUCK, KAPEN, CARGO FLOOR, CERAMIZER.PL, ena truck, Frisom, ANMAG, 24MOP, KEMPF, Inter cars, TIMEX, WOLIŃSKI, EURO PART, KLENART, BERGERCONTROL, ORLEN OIL, Stabilo, Kalinski, BEMET, KH-KIPPER, CID LINES, UTA POLSKA, paracross, CAR volet, BENALU, STAS, TOMEX-TRANS, TAKS OIL, AFHYMAT, 44tuning.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)





# Marek Kuźnia, Kuźnia Trans

Nowego Actrosa kupiliśmy, gdy tylko pojawił się w ofercie. Jak się sprawuje? Po dwóch latach podjęliśmy decyzję o zakupie kolejnych egzemplarzy tego modelu – to najkrótsza odpowiedź



W przypadku nowego produktu – a Nowy Actros jest całkowicie od nowa zaprojektowaną ciężarówką – zawsze są pewne wątpliwości, czy wszystko będzie działać, jak należy. Nasze Nowe Actrosy przejechały już po 200 tys. km – to jest już bardzo wiarygodny test. Pojazdy zdały go śpiewająco. Są nie tylko godne zaufania, ale bezkonkurencyjne pod względem oszczędnego spalania. Dziś – jak wiedzą wszyscy przedsiębiorcy z branży – to aspekt kluczowy, a Nowy Actros w porównaniu z ciągnikami innych marek ma zdecydowanie najlepsze wyniki. Przy naszej skali działania – 150 samo-

chodów – nawet trzy litry paliwa na 100 km mniej liczy się w cysternach, więc oszczędności są niebagatelne. Docenili ten model także nasi kierowcy – wcześniej najchętniej jeździli ciężarówkami konkurencyjnej marki, po dwóch latach eksploatacji Nowego Actrosa zdecydowanie wolą pracować na Mercedesach. Pojazd prowadzi się bardzo komfortowo, ma nowoczesny design i niezbędne udogodnienia potrzebne w trasie. Do tego jest wyjątkowo cichy i świetnie wchodzi w zakręty, co przy załadowanej naczepie ma niemałe znaczenie.

