

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (7) IV wrzesień/październik 2009

ZMPD
Dwumiesięcznik



Kabotaż w Niemczech s. 16

40 lat minęło – Mercedes-Benz dla kierowców s. 52

W pole czy na prostą?

Owoce kompromisu s. 4

DAF... i wszystko jasne

DAF XF105 jest doceniany zarówno przez kierowców, jak i właścicieli firm transportowych.

Jest marzeniem każdego kierowcy dzięki wyjątkowym właściwościom jezdnym, najwyższym standardom bezpieczeństwa, komfortowi użytkowania, wykończeniu przestronnej kabiny. Mocny, ale oszczędny układ napędowy, długie okresy międzyobsługowe, umożliwiające maksymalną dostępność pojazdu, niskie koszty na kilometr oraz udowodniona niezawodność i trwałość powodują, że XF105 jest doskonałym pojazdem dla każdej firmy transportowej.

Do tego -elastyczne Kontrakty Obsługowo-Naprawcze, rozwinięta sieć dealerska DAF, a także usługa ITS dostępna 24 godziny na dobę, 365 dni w roku... i wszystko staje się jasne.

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF

A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

Szanowni Czytelnicy,

Mimo różnych stanowisk i wielości poglądów uczyniono pierwszy krok, aby kompleksowo rozwiązać problemy przewoźników. Opracowany wspólnie z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury roboczy projekt ustawy antykryzysowej dla transportu trafił już do Sejmu. Oczywiście nie wyczerpuje on wszystkich bolączek całego środowiska, ale byłoby niewątpliwym błędem zaprzepaścić szansę, jaką ze sobą niesie. Ważny jest czas. Podjęcie wspólnych działań prowadzących do zamiany tego projektu w obowiązujące prawo poprzez docieranie z informacją do posłów w swoich okręgach wyborczych może cały proces przyspieszyć. Jeżeli i ten drugi krok zostanie uczyniony – na pewno pójdą za nim następne. Wakacje już się skończyły.

redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

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

Współpracują:
Aleksandra Donocik, Christoph Grzimek,
Kacper Jeneralski, Małgorzata Kaniewska,
Klaudiusz Madeja, Anna Piotrkiewicz,

Robert Przybylski, Mirosław Siech,
Michael Weber, Jacek Wejman

Ogłoszenia i reklamy:
Euzebiusz Jasiński
euzebiusz.jasinski@zmpd.pl

Skład i łamanie: Robert Lisiecki

Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.
Prawa autorskie zastrzeżone.
Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów.
Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika Przewoźnik.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

W numerze:

W pole czy na prostą? Owoce kompromisu	4
Kryzys minie, transport zostanie	10
Przyszłość transportu w Unii Europejskiej. Zrównoważony system transportowy	12
Niemieckie przepisy dla polskich przewoźników. Kabotaż w Niemczech	16
Firma Grawis odbiera DAF-a XF105 w wersji limitowanej	22
75 lat Firmy TB Trucks Czy serwis autoryzowany musi być drogi?	23
Odzyskiwanie należności w branży transportowej	24
Przewozy drogowe w krajach nabiałczyckich	28
Pracowite świętowanie	32
Moją nadzieję upatruję w sile ludzi	34
Kryteria wyboru efektywnego elektronicznego systemu poboru opłat dla Polski	36
Opony bieżnikowane – rozsądna alternatywa	38
Ubezpieczenia na życie	42
Organizacyjna wina umyślna ubezpieczającego pociąga za sobą utratę ochrony ubezpieczeniowej!	44
Wskazówki dla dyspozytorów i kierowców	45
Podatek od środków transportowych w 2009 r. – II rata	46
W 2010 rok patrzę z lekkim optymizmem	50
40 lat profesjonalnych szkoleń Mercedes-Benz dla kierowców	52
Zetros idzie do cywila	54
Cały czas na dobrej osi	60
Master Truck 2009	65
Super Auta z Polski	75

W pole czy na prostą? Owoce kompromisu

autor: Ryszard Gałczyński

Na szóstym posiedzeniu Forum Transportu Drogowego w Warszawie przyjęto roboczy projekt ustawy antykrzysowej w transporcie drogowym.

Nad dokumentem, z ramienia FTD pracowali Tadeusz Wilk (ZMPD), Maciej Wroński (OZPTD) i Andrzej Szczerbaciuk (PIGTSiL). Projekt został przedstawiony zgodnie z harmonogramem prac przyjętym w Porozumieniu z 2 czerwca. Dokument, jaki przedstawiono 16 lipca, jest wynikiem kompromisu obydwu stron. Przedstawiciele administracji rządowej kategori-
cznie nie zgadzali się na przyjęcie rozwiązań, które mogłyby mieć negatywne skutki dla budżetu państwa. Forsowanie takich zapisów mogło doprowadzić jedynie do wstrzymania prac nad

projektem ustawy. Z kolei przewoźnikom zależało na czasie. Dlatego zrezygnowano z włączenia do pakietu postulatów wymagających uzgodnień międzyresortowych, co przy obowiązującym trybie legislacyjnym w Sejmie odłożyłoby wprowadzenie takiego projektu w życie na bliżej nieokreśloną przyszłość. Dotyczyło to przede wszystkim kwestii podatkowych. Do ostatniej chwili trwała na forum dyskusja, czy włączyć do roboczego projektu zapisy dotyczące zmian w podatku od środków transportu. Rozbieżności poglądów dotyczyły przedmiotu opodatkowania – czy tylko zestaw, a naczepa nie – zasad i wysokości takiego podatku. Minimalne składki są regulowane dyrektywą, a co za tym idzie uzależnione od wahań kursu euro

w Polsce. Zdecydowano, aby zająć się tą sprawą w oddzielnym dokumencie. Zaproszona na posiedzenie forum Justyna Przekopiak, dyrektor Departamentu Podatków Lokalnych w Ministerstwie Finansów, dowodziła, że takie zmiany mogą odnieść skutek odwrotny do zamierzonego.

I może się okazać, że stawka podatku od zespołu pojazdów (ciągnik + naczepa) będzie równa lub nawet wyższa od składek, jakie płacą obecnie. Jej zdaniem w prezentowanym projekcie ustawy zapisy zwalniające od podatków od środków transportu zostały już zawarte poprzez możliwość czasowego wyrejestrowania pojazdu. Obowiązek podatkowy wtedy ustaje. Z projektu wyłączono również zapisy dotyczące kar ITD, gdyż będą one nowelizowane przy okazji zmian



Jan Buczek,
Stanisław
Żmijan
i Tadeusz
Jarmuziewicz



Od lewej:
Bolesław Milewski,
Justyna Przekopiak,
Jan Buczek,
Tadeusz Jarmuziewicz
i Andrzej Bogdanowicz

w ustawie o transporcie drogowym. Te wszystkie okoliczności złożyły się na ostateczny kształt dokumentu nazwanego roboczo Projektem Ustawy Antykrzysowej w transporcie drogowym, który symbolicznie przekazano na ręce Stanisława Żmijana, przewodniczącego Komisji Infrastruktury Sejmu RP.

Projekt obejmuje następujące zagadnienia:

1. **Możliwość czasowego wycofania pojazdu z ruchu na 2 lata i obniżenie kosztów związanych z wycofaniem.**

„4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decy-

zji o jego czasowym wycofaniu z ruchu.”.

2. **Możliwość wypłacania diet kierowcom za pracę poza siedzibą przedsiębiorcy.**

„Art. 21a. Kierowcy w podróży służbowej przysługują należności, o których mowa w art. 775. § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, na pokrycie kosztów



Stanisław Piela, w tle tablica z porównaniem aktualnych stawek podatku od środków transportu i prognozowanych od zespołu pojazdów

związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego.”;

■ art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Art. 24. Pracodawca jest obowiązany:

1. poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy, w sposób przyjęty u danego pracodawcy,
2. uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
3. określić w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania, albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania, warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej kierowcy oraz jej wysokość.”

3. Zmiany w systemie szkolenia kierowców zawodowych, poprzez wprowadzenie przyspieszonej kwalifikacji wstępnej i oddalenie w czasie obowiązku szkolenia kierowców w warunkach specjalnych na płycie poślizgowej i stosowania bardzo drogiej symulatorów.

w art. 39a ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ukończyła wiek:

- a) 18 lat – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - b) 21 lat – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - D1 lub D1+E, o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - c) 23 lata – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną.”;
- b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) uzyskała kwalifikację wstępną



Tadeusz Wilk



Artur Kamiński

ARTEX TRANSPORT Sochaczew

Należy sobie zdać sprawę, że przy negocjacjach z rządem dotyczących porozumienia, a później projektu ustawy osiągnęliśmy wszystko, co w danej chwili było możliwe do osiągnięcia. Oczywiście zawsze pozostaje niedosyt, że można było pójść o krok dalej. Myślę jednak, że jesteśmy chociaż częściowo usatysfakcjonowani, że udało się przekonać rząd do wypracowania kompromisu. Otwarta jest nadal kwestia, czy rząd będzie dalej chciał prowadzić dialog na temat naszych problemów, a deklaracje składane przez ministra Jarmuzewicza nie będą słowami rzuconymi na wiatr. Nawiązując do akcji informacyjnej, uważam że należy się teraz skupić na przyszłości, a nie na tym co było. Dwa miesiące temu udało nam się zainteresować rząd naszymi problemami. Otrzymaliśmy odpowiedź na nasze postulaty i należy to kontynuować.

lub kwalifikację wstępną przyspieszoną, zwane dalej w skrócie kwalifikacją”;

[...]

Art. 5. Ośrodek szkolenia, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie



Adam Jędrych
RENEX SJ Bydgoszcz

Marzeniem moim i moich kolegów jest, aby chociaż część postulatów zawartych w projekcie została zrealizowana. Ale na razie to tylko obietnice. To, co zrobił Janek Buczek i Tadeusz Wilk w ramach akcji informacyjnej o ustawie – to bardzo dobra robota. W Bydgoszczy spotkali się z przewoźnikami z ponad pięćdziesięciu znaczących firm w regionie. Dzięki temu centrala wie co nas boli, a my dowiedzieliśmy się, co w obecnej chwili jest możliwe do osiągnięcia. Ja osobiście jestem sceptyczny, jeżeli chodzi o obietnice rządowe. Zwłaszcza, że to my wykazujemy się wielkim zaangażowaniem w te sprawy, a z drugiej strony – cisza. Do tego dochodzą dotkliwe problemy, którymi rząd obiecał się zająć i tego nie zrobił. Myślę tu o opłatach za drogi dla pojazdów Euro3, czy regulowaniu podatku VAT od faktur zapłaconych.

drogowym, może nie spełniać wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. c i pkt 3 lit. d do dnia 31 grudnia 2012 r.

Art. 6. Urządzenia techniczne do symulowania jazdy w warunkach specjalnych, posiadające odpowiedni certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną

w polskim systemie akredytacji przed dniem wejścia w życie ustawy uznaje się za spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4. Zniwelowanie nieuczciwej konkurencji przewoźników zagranicznych, wielokrotnie wykorzystujących jednorazowe zezwolenia na wykonywanie przewozów międzynarodowych.

„Art. 89a. 1. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, organ uprawniony do kontroli:

- 1) zatrzymuje i unieważnia zezwolenie na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy – w sytuacji, o której mowa w art. 28a ust. 2;
 - 2) kieruje lub usuwa pojazd samochodowy, na koszt podmiotu wykonującego przewóz, na najbliższy parking strzeżony.
2. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu samochodowego stosuje się odpowiednio przepisy prawa o ruchu

drogowym.

3. Zwrot pojazdu samochodowego z parkingu następuje po przedstawieniu organowi, o którym mowa w ust. 1, prawidłowo wypełnionego wymaganego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, z zastrzeżeniem przepisów art. 95.”;

■ w załączniku do ustawy:

- a) poz. 2.7 otrzymuje brzmienie:
2.7. – Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia – 10000
- b) po poz. 3.1 dodaje się poz. 3.2 w brzmieniu:
3.2. – Wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niezgodnie z warunkami wykonywania tych przewozów – 12000

5. Uznanie dyplomów niektórych studiów kierunkowych związanych z transportem za dokument potwierdzający posiadanie kompetencji zawodowych do prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego.

„Art. 38a.

1. Osoby legitymujące się dyplomem ukończenia studiów drugiego stopnia, jednolitych studiów magisterskich lub świadectwem



Na pierwszym planie:
Zygmunt Sienka
i Dionizy Woźny

- ukończenia studiów podyplomowych, których program obejmuje cały zakres zagadnień, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1, zwolnione są z egzaminu pisemnego, o którym mowa w art. 38 ust. 1.
2. Osoby legitymujące się dyplomem ukończenia studiów pierwszego stopnia, studiów drugiego stopnia, jednolitych studiów magisterskich lub świadectwem ukończenia studiów podyplomowych, których program obejmuje część zagadnień, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1, zwolnione są z części egzaminu pisemnego, o którym mowa w art. 38 ust. 1, w zakresie dziedzin objętych programem studiów.”

6. Umożliwienie czasowego niewykonywania działalności przewozowej bez ryzyka utraty uprawnień.

Art. 14a. 1. Przewoźnik drogowy może zawiesić, w całości lub w części wykonywanie transportu drogowego na czas nie dłuższy niż 12 miesięcy.

2. Przewoźnik drogowy zawieszający wykonywanie transportu drogowego jest obowiązany w terminie 14 dni od dnia, w którym rozpoczęty został okres zawieszenia:

- 1) zawiadomić organ, który udzielił licencji o zawieszeniu wykonywania transportu drogowego; w zawiadomieniu podaje się:
 - a) okres, na który zawieszono wykonywanie transportu drogowego,
 - b) liczbę wypisów z licencji odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych, którymi zaprzestano wykonywania przewozów drogowych – w przypadku częściowego zawieszenia wykonywania transportu drogowego;
- 2) zwrócić do organu, który udzielił licencji:
 - a) wszystkie wypisy z licencji – w przypadku zawieszenia wykonywania transportu drogowego w całości,
 - b) wypisy z licencji odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych, którymi zaprzestano wykonywania przewozów drogowych – w przypadku częściowego zawieszenia wykonywania transportu drogowego.
3. Organ, który udzielił licencji wydaje zwrócone wypisy w terminie 7 dni przed upływem okresu, na jaki zostało zawieszono wykonywanie transportu drogowego.
4. Jeżeli wykonywanie transportu drogowego zostało zawieszono na okres przekraczający 3 mie-



Jan Powichrowski
Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia

Akcję informacyjną dotyczącą projektu ustawy już prowadzimy, wszystko idzie zgodnie z planem. Wystosowaliśmy do posłów listy z zaproszeniem na spotkania, informujące o stanie kryzysowym w naszej branży, podkreślając, że doszło do stworzenia dokumentu przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Sejmu. Prezentujemy jego założenia i prosimy o wsparcie tej inicjatywy na forum Parlamentu.

W dalszej perspektywie będziemy pracować nad punktami, które nie zostały uwzględnione w projekcie. Moim zdaniem, wynikającym z praktyki i rozmów z przewoźnikami, dwiema najważniejszymi kwestiami są: ustawa antydumpingowa i stawki minimalne. Zależy nam na wyeliminowaniu chorych i nieetycznych praktyk, które drażnią nasze środowisko.

siące, organ który udzielił licencji dokonuje, w terminie 14 dni od dnia zgłoszenia, zwrotu części opłaty wniesionej za wydanie licencji i wypisów z licencji, proporcjonalnie do:

- 1) okresu zawieszenia wykonywania transportu drogowego;
- 2) liczby zawieszonych wypisów z licencji.



Artur Kamiński,
Tomasz Rejek,
Andrzej
Majewski
i Joanna Gałach



Leszek Łyszczek
Przedsiębiorstwo Usług
Transportowych TRANS-WSK
– Rzeszów

Słyszałem bardzo wiele głosów, że jest to mało w stosunku do tego, czego oczekiwaliśmy. Szczególnie jeśli chodzi o pominięcie w projekcie kwestii obciążeń fiskalnych. Ale jest to pierwszy – i to duży krok – do poprawy sytuacji przewoźników. Tak to traktuję. Interesy kolegów z branży są bardzo zróżnicowane i wypracowanie wspólnych postulatów jest moim zdaniem sporym sukcesem. My na Podkarpaciu wystosowaliśmy apel do posłów z naszego regionu z informacją o projekcie i prośbą o jego poparcie na forum Sejmu. Rozmawialiśmy już na ten temat z ponad połową naszych posłów. Praktycznie nie było parlamentarzysty, który nie zadeklarowałby poparcia dla tego projektu.

5. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając zasadę proporcjonalnego zwrotu opłaty, o której mowa w ust. 3, określi w drodze rozporządzenia szczegółowy tryb i warunki zwrotu części opłaty.”

7. Umożliwienie opłaty w ratach za winietę roczną.

[...] Opłata roczna może być uiszczana przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, w ratach.”;

b) po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając w szczególności zdolność podmiotu uiszczającego opłatę za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych do terminowego spłacania rat, o których mowa w ust. 3a1, i możliwość skutecznego ich egzekwowania, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki uiszczania opłaty w ratach, wymagania wobec podmiotu wnoszącego tę opłatę oraz terminy wnoszenia i wysokość rat.”

Zapisy zawarte w Porozumieniu, które nie weszły do projektu ustawy antykrzysowej

Ustanowienie dla pojazdów EURO3 osobnej kategorii winiet.

- Zachowanie cen winiet na poziomie określonym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z czerwca 2009 r.
- Rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem do polskiego systemu prawnego zasady zwrotu podatku VAT wyłącznie od faktur zapłaconych.
- Podjęcie działań w celu wprowadzenia ograniczeń w dostępie do zawodu przewoźnika drogowego (ogłoszenie „sytuacji kryzysowej”).

▪ Wypracownie rozwiązań zmierzających do zniesienia wszelkich ograniczeń i opłat przy wwozie do Polski paliwa w zbiornikach pojazdów.

Zapisano również żądanie środowiska dotyczące zobowiązania do podjęcia przez ITD działań zmierzających do kształtowania pozytywnego wizerunku branży transportowej.

Według deklaracji wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza prace nad pozostałymi postulatami zostały już rozpoczęte i będą trwały równolegle z pracami Komisji Infrastruktury nad projektem ustawy antykrzysowej.

Akcja informacyjna

Niezwłocznie po przekazaniu dokumentu Zarząd ZMPD wystąpił z apelem do wszystkich członków w regionach, aby docierali do „swoich” posłów i przekonywali ich do poparcia projektu tej ustawy na forum Parlamentu. Za apelem poszły również i działania Jan Buczek, Tadeusz Wilk i Sławomir Jeneral-ski odwiedzili wszystkie regiony, prezentując i objaśniając zawarte w tym projekcie zapisy. Aby weszło w życie to, co już zostało zrobione, wymaga to również zaangażowania poszczególnych członków ZMPD.



Justyna Przekopiak,
 Jan Buczek,
 Stanisław Żmijan
 i Tadeusz Jarmuziewicz

Kryzys minie, transport zostanie

Rozmowa z Tadeuszem Jarmuziewiczem,
sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury



Tadeusz
Jarmuziewicz
na spotkaniu
przewoźników
w Roskoszy

Lubi Pan przewoźników drogowych?

Uważam, że przez dwa lata mojej pracy w ministerstwie wytworzyła się specyficzna więź pomiędzy środowiskiem przewoźników, a odpowiedzialnym za transport przedstawicielem rządu, czyli mną. Czy można tę więź nazwać sympatią? W tej sprawie zdania po obu stronach mogą być podzielone. Jednego zakwestionować się nie da. Ciężko

pracujemy, żeby współpraca układała się dobrze i żeby przynosiła efekty. Czasami jest miło i można powiedzieć, że się lubimy, a czasami jest trudno, a nawet bardzo trudno. Ostatnio, mam wrażenie, znajdujemy się w fazie ocieplenia stosunków. Jest i drugi wątek odpowiedzi na tak postawione pytanie. Znam osobiście wielu przewoźników drogowych, lubię ich, szanuję i podziwiam za ciężką pracę.

Przewoźnicy od dawna domagali się rozstrzygnięcia prawnych, które ułatwiłyby im prowadzenie przedsiębiorstw. Konkretnych propozycji ze strony rządzących doczekali się dopiero niedawno. Co wcześniej stało na przeszkodzie porozumieniu i dobrej współpracy?

Często słyszę zarzut, że ministerstwo nic dla przewoźników nie robi, że rozmowy nie przyniosły do

tej pory żadnych efektów. Wiem, że sytuacja branży jest trudna i wywołuje to głęboką frustrację przedsiębiorców, ale taki zarzut uważam za nieuprawniony albo wręcz niesprawiedliwy. Od pierwszego dnia urzędowania zajmuję się problemami przewoźników i staram się rozwiązywać zgłaszane problemy. Część postulatów stawianych na posiedzeniach sejmowej komisji infrastruktury, a także przy okazji akcji protestacyjnych sprzed półtora roku, od dawna jest realizowana. Kolejne znalazły się z mojej inicjatywy w projekcie ustawy nazywanej „antykryzysową”. Praca nad tymi zagadnieniami trwa nieprzerwanie. Trzeba zdawać sobie sprawę, mimo niezadowolonia wywołanego kryzysem, że zmian przepisów nie dokonuje się „na kolanie” w tydzień albo dwa. Wiele postulatów zgłaszanych przez środowisko dotyczy regulacji zawartych w przepisach unijnych. Mówię zatem: współpracujemy systematycznie nie atakując się i nie obrażając niepotrzebnie, a wtedy przyjdą efekty. Bardzo ważne jest również przekonanie całej branży co do zgłaszanych postulatów. W przeszłości wielokrotnie zdarzało się, że stanowisko przewoźników nie było jednolite, jedni chcieli tego, inni czego innego. Minister w takich momentach ma związane ręce, ponieważ nie ma moralnego prawa rozstrzygać wewnętrznych konfliktów środowiska. Ostatnio sytuacja w tym względzie uległa istotnej zmianie w związku z powstaniem Forum Transportu Drogowego.

Jak Pan ocenia polityczne szanse projektu nazwanego „ustawą antykryzysową”

Obecnie los tej ustawy spoczywa w rękach posłów, nie ministra. To trudny projekt, wymagający zmian, wielu ustaw. Mojego stosunku do niego nie trzeba zbyt obszernie objaśniać. Projekt powstał z mojej ini-

cyjatywy. Jak wiadomo, uczestniczyłem w negocjowaniu jego zapisów i trzymam dziś kciuki, żeby w Parlamencie wszystko poszło zgodnie ze wspólnymi oczekiwaniami przewoźników i moimi. Niebezpieczne mogą być próby upolitycznienia tego projektu, a z jedną taką niefortunną próbą mieliśmy już do czynienia. Na szczęście było to działanie małej grupy przewoźników, którego środowisko nie poparło.

Jak Pan ocenia obecną współpracę ze środowiskiem?

Trudna, ale ciekawa. Uczymy się siebie nawzajem i jestem pewien, że kiedy przestanę być ministrem, będziemy wspominać nasze utarczki i momenty konstruktywnej współpracy jako coś pozytywnego. Dziś bardzo ważnym elementem tej współpracy powinien być realizm stawianych postulatów. Czasami warto zainwestować w cierpliwość, żeby nie zepsuć tego, co można osiągnąć działając wytrwale i z wyobraźnią. Trzeba też powiedzieć głośno, że „ustawa antykryzysowa” to niepodważalny dowód, że oczekiwania środowiska nie trafiają w próżnię, że są traktowane przez rządzących z największą powagą.

Co chciałby pan zmienić w relacjach z przewoźnikami?

Przewoźnicy drogowi na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat odnieśli duży ekonomiczny sukces, zarówno w Polsce, jak i na rynkach europejskich. Dzięki swojej ciężkiej pracy stali się potężną branżą. Mam nadzieję, że nikt nie poczuje się dotknięty, jeśli powiem, że trochę się tym sukcesem zachłysłeni. Efektem jest duża dysproporcja pomiędzy dzisiejszym popytem na usługi transportowe, a podażą tych usług. Myślę, że środowisku potrzebna jest autorefleksja nad przyszłością. Dziś dominuje pogląd, że wszystkie kłopoty przewoźników wynikają ze złej polityki rządu i niedoskonałych

przepisów. Ja nie unikam odpowiedzialności za polski transport, ale twierdzę stanowczo: koledzy przewoźnicy nie za wszystkie wasze kłopoty można obwiniać rząd. Wiem, że trudno będzie doprowadzić do zmiany postaw przewoźników w tym zakresie, ale skoro pyta Pan, co chciałbym zmienić, to odpowiadam – właśnie to.

W czasie majowego posiedzenia komisji infrastruktury, poświęconego transportowi drogowemu, prezes ZMPD, Jan Buczek zadał przedstawicielom rządu i parlamentu pytanie o politykę transportową państwa. Pytał, czy transport drogowy jest w Polsce potrzebny, czy też należy spisać go na straty? Jak brzmi Pana odpowiedź na to pytanie?

To fundamentalne pytanie. Rozumiem prezesa Jana Buczka – jako lider środowiska ma obowiązek zadawać tego typu pytania. Nie mam natomiast żadnych kłopotów z udzieleniem szczerzej odpowiedzi. Transport drogowy jest w Polsce potrzebny – koniec, kropka. Jako dowód mojej szczerości wymienię po raz kolejny „ustawę antykryzysową”, ale zapytam również retorycznie – a dla kogo państwo buduje i remontuje drogi? Polska wciąż jest na dorobku, co w dziedzinie infrastruktury widać szczególnie wyraźnie. Transport drogowy w Europie konkuruje z kolejowym, lotniczym, czy z żeglugą śródlądową. W Polsce alternatywy dla transportu drogowego nie są tak oczywiste, jak w innych krajach Wspólnoty. Nie mamy takiej sieci lotnisk, nie mamy spławnych rzek i kanałów, nie mamy silnej kolei. Transport drogowy jest w Polsce potrzebny i wbrew obawom i narzekaniom wynikającym z kryzysu – jego pozycja nie jest zagrożona. Kryzys minie, a transport drogowy zostanie.

Rozmawiał Sławomir Jeneralski

Przyszłość transportu w Unii Europejskiej. Zrównoważony system transportowy

autor: Tadeusz Wilk

W dniu 23 czerwca 2009 r. Rada Unii Europejskiej opublikowała Komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona przyszłość transportu w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”.

Komunikat zawiera bardzo istotne z punktu widzenia przewoźników informacje dotyczące rozwoju transportu w UE. Osoby zajmujące się profesjonalnie transportem powinny niewątpliwie zapoznać się z jego treścią.

Biała Księga wydana w roku 2001 określa politykę transportową Unii Europejskiej do roku 2010. Została ona zaktualizowana podczas śródkresowego przeglądu w roku 2006. W związku z kończącym się okresem obowiązywania jej ustaleń, Komisja Europejska prowadzi analizy, studia i dyskusje nad dotychczasową realizacją i formułuje zamierzenia na dalszą przyszłość. Komisja swoje opinie dotyczące rozwoju transportu opiera na zasadzie określonej w Komunikacie: „Ze względu na ...złożony charakter (transportu – dop. autora) wszelka interwencja w tym sektorze musi opierać się na długoterminowej wizji mobilności ludzi i towarów zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, w szczególności ze względu na fakt, że wdrożenie polityki o charakterze strukturalnym jest procesem dłu-

gotrwałym i powinno być właściwie uprzednio zaplanowane.”

Komunikat jest złożony z kilku części, które kolejno przedstawiają:

1. Analizę dotychczasowej polityki transportowej UE przeprowadzonej przy pomocy:
 - badań i opracowanego na ich podstawie studium Transvisions,
 - konsultacji z zainteresowanymi stronami,
 - debaty prowadzonej w ramach trzech grup dyskusyjnych.
2. Analizę najnowszych zmian w transportowej polityce europejskiej oraz kwestii dotychczas nierozstrzygniętych.
3. Tendencje w zakresie wskaźników transportowych i wyzwania, jakie stoją przed społeczeństwem europejskim w najbliższym czasie.
4. Cele pośrednie europejskiej polityki transportowej, które będzie trzeba zrealizować, aby stawić czoła wyzwaniom w sektorze transportu.
5. Instrumenty oraz kierunki działań umożliwiające osiągnięcie wytyczonych celów.

Podstawową kwestią, zarówno w ocenie dotychczasowej polityki transportowej UE, jak i w przyszłości, pozostaje kwestia zrównoważonego rozwoju. Wielokrotnie podkreślany jest ten aspekt polityki gospodarczej.

Analiza aktualnej polityki transportowej wskazuje, że w dużej części

zrealizowano cele określone w Białej Księdze i w innych dokumentach strategicznych, co przyczyniło się niewątpliwie do rozwoju całej gospodarki europejskiej i jej wysokiej konkurencyjności. Sektor transportu realizuje aktualnie 7% unijnego PKB i obejmuje 5% całkowitego zatrudnienia w UE. W ostatnim czasie nastąpiło otwarcie rynku i integracja, ustanowiono wysokiej jakości normy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, praw pasażerów i polepszenia warunków pracy. Otwarcie rynku pozwoliło na podniesienie wydajności i obniżkę kosztów. Jako zasadnicze osiągnięcie określa się jednak politykę w zakresie infrastruktury transportowej, szczególnie transeuropejskiej sieci TEN-T. Polityka ta pozwoliła na koordynację działań państw członkowskich w zakresie projektów dotyczących infrastruktury, dostarczyła również sugestii do planów działania dla funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, wykorzystywanych na rozbudowę infrastruktury przez niektóre państwa już przed przystąpieniem do UE. Osiągnięto bardzo znaczący postęp w ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza oraz zmniejszeniu liczby wypadków drogowych, chociaż cel zmniejszenia wypadków drogowych o połowę do roku 2010 prawdopodobnie nie zostanie osiągnięty. Niestety również postępy w zakresie ekologiczności nie są

dostateczne. Wprawdzie poprawiła się efektywność energetyczna, ale efekty tej poprawy nie są wykorzystywane do zmniejszenia zużycia paliw, zmniejszenia poziomu emisji gazów cieplarnianych i przestawienia się na bardziej ekologiczne źródła energii (transport jest w dalszym ciągu aż w 97% uzależniony od paliw kopalnych).

Jakie wyzwania stoją przed polityką europejską i jakie tendencje będą wpływały na jej kształt?

- Starzenie się społeczeństwa europejskiego – szacuje się, że do roku 2060 ludzie powyżej 65 roku życia stanowić będą 30% ludności.
- Migracja, której saldo może zwiększyć ludność UE w ciągu najbliższych 50 lat o 56 mln ludzi.
- Ochrona środowiska – cel, jaki zamierza osiągnąć UE, to zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20%. Należy również rozwiązać problem pochodzących z emisji NO_x i SO₂.
- Wzrastający niedobór paliw kopalnych – w najbliższych latach oczekiwany jest wzrost cen ropy i innych paliw kopalnych ze względu na rosnący popyt, jak również wyczerpywanie się tańszych w eksploatacji źródeł wydobywania.
- Urbanizacja – wzrost ludności zamieszkującej w miastach z 72% w roku 2007 do 84% w roku 2050. Urbanizacja odpowiada za znaczne zanieczyszczenie środowiska i emisje gazów cieplarnianych, szczególnie poprzez zatopy w miastach i na drogach dojazdowych, powodujące również znaczne koszty związane z opóźnieniami oraz zwiększonym zużyciem paliw.

Na politykę UE wpływać będą również tendencje ogólnoświatowe, chociażby związana z dalszym rozwojem jednolitego rynku integracja UE z krajami sąsiadującymi z Afryki Płn. i Europy Wsch. Obserwowa-

ny będzie dalszy postęp globalizacji, umożliwiany dzięki liberalizacji rynku i rewolucyjnym zmianom organizacyjnym i technologicznym w transporcie. Przewidywany jest wzrost liczby ludności, która do roku 2050 przekroczy 9 mld – wzrost gospodarczy oraz wzrost ludności oznaczają większą mobilność i bardziej rozwinięty transport – przewiduje się wzrost liczby samochodów z około 700 mln obecnie do 3 mld w roku 2050.

Podstawowym celem europejskiej polityki transportowej „jest stworzenie systemu transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, zaspakajającego gospodarce, społeczne i ekologiczne potrzeby społeczeństwa i całkowicie zintegrowanej i konkurencyjnej Europy.” Największym priorytetem pozostanie więc integracja różnych rodzajów transportu, stanowiąca drogę do poprawy ogólnej efektywności. Niezbędna jest dalsza poprawa ogólnej jakości transportu, która będzie umożliwiała wzrost bezpieczeństwa osobistego, zmniejszenie liczby wypadków i zagrożeń dla zdrowia, ochronę praw pasażerów i dostępność regionów najbardziej oddalonych. Ważnym zagadnieniem pozostanie dostępność transportu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Niezbędna jest także optymalizacja sieci transportowej i jej funkcjonowania jako całości. Aktualne sieci transportowe są oddzielone i brak jest integracji sieci pomiędzy państwami członkowskimi. W transporcie towarowym największe znaczenie trzeba przywiązać do stworzenia inteligentnego i zintegrowanego systemu logistycznego, którego najważniejszymi elementami będą porty i terminale intermodalne. Priorytetowe znaczenie będzie miał rozwój oraz utrzymanie

dotychczasowej infrastruktury i poprawa koordynacji funkcjonowania transportu.

Polityka transportowa UE będzie zmierzała do zmniejszenia wpływu transportu na środowisko, realizowane poprzez zmniejszenie zużycia energii ze źródeł nieodnawialnych. W tym aspekcie istotne jest określenie długoterminowej strategii, uwzględniającej wszystkie elementy zrównoważonego rozwoju.

Jednym z podstawowych zamierzeń polityki transportowej jest utrzymanie UE w światowej czołówce technologicznej. Dotyczy to zarówno samych środków transportu, ale również zoptymalizowania sieci transportowych oraz systemów kierowania ruchem. UE jest aktualnie liderem w wielu obszarach związanych z transportem. W związku z tym, że należy się spodziewać zwiększenia konkurencji w tym zakresie, utrzymanie tej przodującej roli jest niezbędne dla zachowania konkurencyjności gospodarki europejskiej.

Bardzo ciekawym sygnałem jest informacja o potrzebie rozważenia wprowadzenia taryf transportowych. W związku z tym, że obywatele i przewoźnicy nie zawsze są w stanie określić, jaki środek transportu jest najefektywniejszy z punktu widzenia ekonomii i ochrony środowiska, należy zastosować prawidłowy system taryfowy. System ten odzwierciedlałby faktyczne koszty – wewnętrzne i zewnętrzne – i stosowany byłby do wszystkich rodzajów transportu, pomagając we właściwym wyborze środka transportu. Wprowadzenie systemu taryfowego pozwoli również łatwiej określić koszty transportu przy planowaniu nowych inwestycji.

W ostatniej części Komunikatu przedstawiono sugestie dotyczące uruchomienia instrumentów polityki transportowej dla osiągnięcia ce-

łów związanych ze zrównoważonym rozwojem transportu. Propagowany będzie rozwój platform intermodalnych i przeładunkowych w punktach, gdzie możliwa jest konsolidacja ruchu towarowego i osobowego. Dotyczyć to będzie głównie obszarów miejskich o wysokim nasileniu ruchu oraz obszarów o dużej liczbie przecinających się korytarzy transportowych. Właściwe zaplanowanie infrastruktury jest istotne z punktu widzenia zapobiegania zatorom komunikacyjnym. Wspomagać ten rozwój ma również globalizacja europejskiego satelitarnego systemu nawigacyjnego Galileo i EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Ze względu na ogromne koszty nowej infrastruktury, niezbędne jest właściwe i optymalne wykorzystanie infrastruktury już istniejącej. Wymagać to będzie dobrego zarządzania istniejącą infrastrukturą oraz niezbędnych remontów i modernizacji tej infrastruktury.

W kwestii finansowania, poza znacznym udziałem środków publicznych, istotne znaczenie UE pozostawia dla już wdrażanej zasady internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu. Zgodnie z tą zasadą UE planuje włączenie od 2012 r. lotnictwa do unijnego systemu handlu emisjami oraz wprowadzenie internalizacji opłat w odniesieniu do samochodów ciężarowych. Przedstawiona w Komunikacie informacja, że należy się spodziewać większego stopnia samofinansowania się transportu, może niestety oznaczać wprowadzanie dalszych opłat związanych z korzystaniem

z infrastruktury, kosztów związanych z zatorami, itp. Finansowanie nowych technologii będzie wymagało zaangażowania strony publicznej, i to zarówno na poziomie badań, opracowania tych nowych technologii (z podkreśleniem zrównoważonego rozwoju) – na przykład technologii niskoemisyjnych lub bezemisyjnych, jak również na poziomie ich wdrożenia. Cały czas podkreśla się, że instrumentem strategicznym jest dopilnowanie, aby wydatki na badania i rozwój przeznaczone były na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Pomoc państwa będzie instrumentem polityki, kierowanym na rozwój nowych technologii i alternatywnych rodzajów transportu.

Dla osiągnięcia zakładanych efektów niezbędne są określone ramy legislacyjne. Interesujące są sugestie dotyczące dalszego otwarcia rynku transportowego, znoszenia wszelkich ograniczeń i barier administracyjnych oraz znoszenia niepotrzebnych obciążeń dla przedsiębiorstw transportowych. Wzmocniane będą zasady konkurencyjności, również z utrzymaniem na tym samym poziomie norm bezpieczeństwa, ochrony warunków pracy i praw konsumentów.

Zakłada się, że pracownicy transportu oraz partnerzy społeczni będą na bieżąco informowani o zamierzeniach polityki transportowej, jak również zamierzenia te będą z nimi konsultowane.

Aby osiągnąć sukces, i to zarówno na poziomie krajów samej UE, jak również na poziomie ogólnoswiatowym, Europa musi mówić jednym

głosem w instytucjach o wymiarze ogólnoeuropejskim oraz światowym. W wymiarze wewnętrznym UE niezbędna jest koordynacja, która pozwoli uniknąć mnożenia różnych systemów opłat i norm na poziomie krajowym. W wymiarze ponadnarodowym niezbędna jest natomiast polityka zapewniająca integrację z krajami sąsiadującymi oraz promowanie interesów ekonomicznych i ekologicznych krajów UE na arenie światowej.

W przedstawionym Komunikacie zachęca się wszystkie zainteresowane strony do udziału w konsultacjach w terminie do 30 września 2009 r. Opinie na temat przyszłości transportu można wysyłać na adres poczty elektronicznej tren-future-of-transport@ec.europa.eu

W oparciu o opinie, analizy, badania i konsultacje zainteresowanych stron, Parlamentu Europejskiego i Rady, Komisja przygotowuje w roku 2010 nową Białą Księgę dotyczącą polityki transportowej do roku 2020.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce z uwagą śledzi działania UE w zakresie polityki transportowej. Bierze udział w prowadzonych konsultacjach i debatach, i to zarówno na poziomie krajowym, jak też na poziomie międzynarodowym, we współpracy ze stowarzyszeniami przewoźników i innymi organizacjami transportowymi z krajów członkowskich oraz z IRU. Prowadzi również konsultacje z polskimi posłami do Parlamentu Europejskiego, prezentując interesy polskich przewoźników drogowych w kreowaniu polityki UE w dziedzinie transportu.



ZEBRANIA REGIONALNE ZMPD 2009

**11.09.2009 r. Płoty k/ Zielonej Góry – godz. 11.30
w Centrum Konferencyjnym „AMBASADOR”**

adres: 66-016 Płoty, ul. Lubuska 15 b

dla członków ZMPD z regionów:

lubuskiego, dolnośląskiego, zachodniopomorskiego, wielkopolskiego;

17.09.2009 r. Stare Jabłonki – godz. 11.30 w Hotelu Anders

adres: 14-133 Stare Jabłonki, ul. Spacerowa 2

dla członków ZMPD z regionów:

pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego;

25.09.2009 r. Łuków – godz. 11.30 w JATA Dom Weselny

adres: 21-400 Łuków, ul. Wójtostwo 23

dla członków ZMPD z regionów:

mazowieckiego I, mazowieckiego II, mazowieckiego III, lubelskiego, podlaskiego

22.10.2009 r. Kielce – godz. 11.00 na terenie Targów Kielce

adres: 25-672 Kielce ul. Zakładowa 1 (Centrum Konferencyjne)

dla członków ZMPD z regionów:

świętokrzyskiego, małopolskiego, podkarpackiego, łódzkiego, śląskiego, opolskiego

Dla uczestników zebrania regionalnego w Kielcach przewidziano możliwość bezpłatnego wstępu na targi ROTRA 2009 (21-23.10.2009 r.)



Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce



Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

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

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



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

Kontakt:

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

PRESTIŻOWE DYPLOMY AKADEMII IRU

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

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

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

Szkolenia odbywają się w siedzibie ZMPD lub w siedzibie klienta.



www.zmpd.pl

Niemieckie przepisy dla polskich przewoźników Kabotaż w Niemczech

autor: Christoph Grzimek, LL.M. kancelaria prawna w Berlinie



Od 1 maja 2009 r. polscy przewoźnicy drogowi mogą wykonywać przewozy kabotażowe na terenie Niemiec. W związku z tym muszą wypełnić cały szereg niemieckich przepisów.

Jakie z tego tytułu wynikają obowiązki, a jakie uprawnienia, będziemy prezentować w cyklu artykułów w „Przewoźniku”.

W pierwszym artykule przedstawiamy pogląd na temat międzynarodowych reguł dla przewozów kabotażowych na terenie Niemiec oraz ich praktycznego zastosowania.

Prawo administracyjne

Kwestia, czy i w jaki sposób zagraniczny przewoźnik może wykonywać kabotaż na terenie Niemiec,

jest przedmiotem uregulowań niemieckiego prawa administracyjnego, które nie tylko musi być zgodne z konstytucją, ale musi także odpowiadać uregulowaniom prawnym Unii Europejskiej.

1. Aktualnie obowiązujące „Rozporządzenie o kabotażu UE” (Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93, L 279 z dnia

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

OPERATOR SYSTEMU

BERLIO

CARD

"Berlio Credit Card" oferuje firmom przewozowym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty naftowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, domów towarowych, stacji obsługi technicznej, agencji celnych, parkingów, punktów poboru opłat drogowych na terenie Rosji, Białorusi, Polski, Niemiec i Ukrainy

12.11.1993 r., str. 1) stanowi, że przewoźnikowi z Unii Europejskiej przysługuje „czasowo” (F: „a titre temporaire”, GB: „on temporary basis”) prawo wykonywania transportów kabotażowych. Co poszczególne państwa członkowskie UE rozumieją pod określeniem „czasowo”, pozostaje dotychczas w ich gestii, ale w przyszłym roku ta sprawa powinna zostać jednolicie uregulowana dla całej Unii. Przyszłe uregulowanie przewiduje jednolitą zasadę „3 w 7”, to znaczy 3 przewozy kabotażowe w ciągu 7 kolejnych dni. Niemcy już się przychyliły do tego rozwiązania.

2. Sprawy kabotażu na terenie Niemiec generalnie reguluje § 17a GüKGrKabotageV (http://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev/_17a.html), który dla jasności tutaj przytoczymy w brzmieniu polskim, celem dalszego wykorzystania.

Uprawnienie do kabotażu

Kabotaż jest dozwolony wyłącznie na podstawie prawa Wspólnoty Europejskiej lub za szczególnym zezwoleniem według następujących regul:

1. Przedsiębiorca transportu drogowego, nie posiadający ani siedziby firmy ani jej oddziału na terenie Niemiec, bezpośrednio po przeprowadzeniu transportu transgranicznego i po dokonaniu częściowego lub całkowitego rozładunku ma prawo do realizacji do trzech przewozów kabotażowych tym samym pojazdem. Ostatni rozładunek przed opuszczeniem terenu Niemiec musi nastąpić w przeciągu siedmiu dni od pierwszego rozładunku częściowego lub całkowitego.
2. Podczas transportów kabotażowych – w myśl ustępu 1 powyższego przepisu – przedsiębiorca

transportu drogowego, nie posiadający ani firmy ani jej oddziału na terenie Niemiec, ma obowiązek dopilnowania, aby kierowca posiadał przy sobie wszelkie dokumenty niezbędne do transportu transgranicznego oraz na wszystkie pojedynczo przeprowadzone transporty kabotażowe, zawierające następujące dane:

- nazwę, adres i podpis nadawcy,
- nazwę, adres i podpis przedsiębiorcy transportowego,
- nazwę i adres odbiorcy oraz – po dokonaniu rozładunku – podpis odbiorcy i datę rozładunku,
- miejsce i datę przejęcia towaru oraz miejsce dokonania rozładunku,
- zwyczajowo przyjęty opis towaru i jego opakowania,
- wagę brutto ładunku lub inne dane dotyczące ilości,
- numer rejestracyjny pojazdu lub naczepy.

Potwierdzenia dokumentacji można dokonać za pomocą dołączonego pisma lub innego dokumentu przewozu, również w formie elektronicznej.

3. Załoga pojazdu podczas transportu kabotażowego zobowiązana jest do posiadania przy sobie podczas całej podróży odpowiednich dokumentów (zgodnie z ustępem 3 niniejszego przepisu) i na wezwanie musi je przedstawić do weryfikacji upoważnionym organom kontrolnym lub udostępnić je w innej, odpowiedniej formie.

Jak wynika z treści powyższego przepisu, kabotaż na terenie Niemiec możliwy jest tylko jako „kabotaż przyłączony”, co znaczy, że do transportu kabotażowego uprawniony jest tylko ten, kto przeprowadził już wstępny transport transgraniczny do Niemiec. Z chwilą dokonania częściowego lub całkowitego rozładunku „czas jest odliczany”,

co oznacza, że w ciągu 7 dni musi być rozładowany ostatni transport z trzech dopuszczalnych przewozów kabotażowy. Podobny system obowiązuje aktualnie także we Włoszech, gdzie jednak dozwolone są maksymalnie 2 transporty kabotażowe w ciągu 7 dni.

Kolejnym przepisem, który powinien zainteresować polskich przewoźników, jest § 7a GüKG (http://www.gesetzte-im-internet.de/g_kg_1998/_7a.html), który reguluje wszelkie sprawy związane z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej i dotyczy wszystkich przewoźników drogowych.

GüKG § 7a zawiera następujące regulacje:

1. Przedsiębiorca zobowiązany jest do zawarcia i przestrzegania umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, która podczas transportu ubezpiecza go ustawowo od odpowiedzialności na okoliczność spowodowania szkody lub opóźnienia przewozu towaru zgodnie z ustępem 4 czwartej księgi kodeksu handlowego, jeżeli miejsce załadunku oraz rozładunku znajduje się wewnątrz kraju.
2. Najniższa wymagana suma ubezpieczeniowa wynosi 600 000 euro od jednorazowej szkody. W umowie ubezpieczeniowej zezwala się na ustalenie maksymalnego pułapu odszkodowania rocznego, które nie może wynosić mniej niż dwukrotna suma ubezpieczeniowa oraz udział własny.
3. Następujące roszczenia nie muszą być objęte ubezpieczeniem:
 - roszczenia za szkody powstałe umyślnie z winy samego przedsiębiorcy lub jego reprezentanta,
 - roszczenia za szkody powstałe w wyniku: katastrof żywiołowych, działania energii jądrowej,

wej, wojny, stanu wojennego, rozruchów domowych, strajków, aktów terrorystycznych, działania siły wyższej, konfiskaty ze strony władz państwowych,

- roszczenia z tytułu przewozu metali szlachetnych, kamieni szlachetnych, klejnotów, środków płatniczych, papierów wartościowych, znaczków pocztowych oraz dokumentów.
4. Przedsiębiorca powinien zadbać o to, aby osoby realizujące transport posiadały odpowiednie dowody ubezpieczenia zgodnie z ustępem 1 niniejszego przepisu. Osoby zatrudnione przy transporcie muszą posiadać przy sobie dowody ubezpieczenia i są zobowiązane okazywać je osobom upoważnionym do kontroli.
 5. Instytucja ubezpieczeniowa poinformuje Federalny Urząd Ruchu Towarowego o zawarciu i wygaśnięciu ubezpieczenia.

W związku z obowiązkiem zawarcia umowy o odpowiedzialności cywilnej nasuwają się następujące pytania:

- kto takie umowy musi zawierać?
- czy istnieje możliwość zawarcia takiej umowy w Polsce?
- kto takie ubezpieczenia oferuje?
- czy w każdym pojeździe musi się znajdować oryginalna polisa?
- czy polisa musi być przetłumaczona na język niemiecki?
- ile kosztuje to ubezpieczenie?
- jakie są konsekwencje braku ubezpieczenia, czyli – ile to kosztuje?

Zgodnie z § 7a GüKG każdy, kto na terenie Niemiec przeprowadza transport drogowy nie przekraczając granicy, musi posiadać takie ubezpieczenie, czyli – przewoźnicy zagraniczni wykonujący przewozy kabotażowe oraz przewoźnicy krajowi. Ubezpieczyć się można oczy-

wicie w Polsce. Bardzo wcześnie na rynek weszła austriacka firma ubezpieczeniowa LUTZ ASSEKURANZ (patrz Przewoźnik 5/09), ale także wszystkie inne większe firmy ubezpieczeniowe oferują tego rodzaju ubezpieczenia, które z uwagi na wymaganą najniższą kwotę ubezpieczeniową są tylko ubezpieczeniem dodatkowym (PZU, Warta, Generali, Compensa). Zgodnie z § 7a, ust. 4 GüKG podczas transportu należy zawsze mieć przy sobie dowód ubezpieczenia, jak w ustępie 1 powiedziano. To oznacza, zgodnie z telefoniczną informacją uzyskaną w Federalnym Sądzie Pracy, że nie jest potrzebne tłumaczenie polisy na język niemiecki i że nie trzeba mieć przy sobie oryginału. Sprawą istotną jest natomiast fakt, że z dokumentu dla organu kontrolnego wynika, iż przedsiębiorca jest ubezpieczony (a nie przykładowo firma wynajmująca pojazd). Na temat kosztów nie da się nic konkretnego powiedzieć, gdyż są one uwarunkowane wielkością ubezpieczenia i mogą być w zależności od już obowiązujących ubezpieczeń dosyć zróżnicowane. Jeżeli nie posiada się żadnego ubezpieczenia lub istniejące ubezpieczenie nie spełnia minimalnych wymogów, wtedy można być ukaranym mandatem.

Przepisy dotyczące kierowców

Zatrudnienie kierowców pojazdów o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 t regulowane jest przez europejskie przepisy socjalne oraz AETR. Poza tym z uwagi na zasadę terytorialną przy transportach kabotażowych obowiązuje niemiecka ustawa pracy, jeżeli kierowca jest pracobiorcą. Ustawa ta definiuje generalnie dopuszczalną maksymalną liczbę godzin pracy oraz minimalną liczbę godzin odpoczynku. Ustalenia te tylko nieznacznie odbiegają od norm euro-

pejskich. Jeżeli się ich przestrzega, nie powinny powstać żadne problemy. Należy natomiast zwrócić uwagę na fakt, że w Niemczech już dla pojazdów o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 2,8 t stosowane są przepisy unijnego rozporządzenia VO(EG) nr 561/2006, które w innych krajach UE dotyczą pojazdów powyżej 3,5 tony dmc. Przy tej okazji trzeba pamiętać, że mandaty dla pracodawców nie przestrzegających przepisów z ubezpieczenia socjalnego bywają dotkliwie.

Wysokość wszystkich mandatów można sprawdzić w internecie pod adresem www.bag.bund.de. Warto zorientować się, jak wygląda katalog mandatów, które mogą zostać wymierzone w zakresie ogólnego prawa transportu towarowego, w zakresie opłat drogowych, a także z racji przepisów dotyczących pracowników i transportu towarów niebezpiecznych. Mandaty te dotyczą zarówno przedsiębiorców, jak i kierowców oraz zleceniodawców.

Podajemy kilka przykładów wysokości mandatów:

- jeżeli nie posiada się przy sobie dowodu ubezpieczeniowego – 25 euro,
- za brak dowodów o przejazdach kabotażowych – 35 euro,
- jeżeli takie dokumenty nie zostaną dostarczone w wyznaczonym terminie – 2 000 euro, (nieumyślnie – 1 000 euro),
- to samo przy nieprzestrzeganiu zasady „3 w 7” – 2 000 euro (1 000 euro),
- za zatrudnienie personelu z krajów trzecich bez zezwolenia dla kierowcy – 5 000 euro (2 500 euro),
- za nieprzedłożenie zezwolenia dla kierowcy – 100 euro (50 euro),
- za niedostarczenie dokumentacji czasu pracy – 750 euro za każde 24 godz.

Prawo cywilne

Jeżeli kabotaż wykonuje przewoźnik zagraniczny, to umowa transportu podlega z reguły przepisom narodowym kraju, w którym odbywa się transport. Przepisy CMR na razie nie mają zastosowania bezpośredniego, gdyż transport nie jest transgraniczny. Niezależnie od tego w umowach ramowych, jak i w umowach transportowych przyjmuje się często rozwiązanie zgodne z CMR lub prawem zagranicznym, również wtedy, gdy transport jest tylko krajowy.

Generalnie jest to dopuszczalne, gdyż CMR z zasady nie wchodzi w kolizję z prawem narodowym. Z uwagi na to, iż tym cyklem artykułów chcemy przybliżyć polskiemu przewoźnikowi prawo niemieckie, należy też wskazać na niektóre odrębne szczegóły, co robimy poniżej.

Niemieckie prawo transportowe generalnie kieruje się przepisami §§ 407-475h kodeksu handlowego. Przeprowadzając reformę niemieckiego prawa transportowego w roku 1998 w dziedzinie systemu odpowiedzialności



(§§ 425nn.), założono jego dostosowanie do przepisów CMR. Wynika z tego duża zbieżność uregulowań odnośnie odpowiedzialności przewoźnika za szkody towarowe i z powodu opóźnień w dostawie, co jest widoczne również w prawie polskim (art. 65 Prawo Przewozowe PL).

Możliwości wyłączenia tych przepisów w umowie, albo też za sprawą ogólnych warunków umów, są bardzo ograniczone, a w stosunku do konsumenta wykluczone (§ 449 (1) 1 kodeksu handlowego). W stosunku do przedsiębiorcy stosowanie limitu roszczeń jest możliwe tylko do kwoty, do której sięga odpowiedzialność cywilna (OC), określonej również w ogólnych warunkach umów, na 2 „Sonderziehungsrechte” (special drawings rights – International Monetary Fund, specjalne prawo ciągnięcia – przy korzystaniu z funduszu MFW) za kilogram towaru. Przy wykonywaniu kabotażu przepisy prawa zagranicznego nie wykluczają stosowania

tego niemieckiego przepisu, jeżeli przedmiotem umowy jest transport wewnątrzniemiecki (§ 449 (3) kod. handl.).

Przedawnienie roszczeń trwa w Niemczech w przypadku OC – 1 rok od dostawy (§ 439 (1) kod. handl.) i 3 lata w przypadku § 435 kodeksu handlowego (podobnie stanowi art. 86 Prawo Przewozowe PL), „...jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika” i art. 32 nr 1, zdanie 2 CMR. W przypadku wynagrodzenia przewoźnika (fracht) bieg przedawnienia trwa 1 rok od chwili dostawy, § 439 (1) kod. handl.). Trzeba zwracać uwagę na to, że w CMR mamy również 1 rok, ale bieg przedawnienia zaczyna się w 3 miesiące po zawarciu umowy przewozu, art. 32 nr. 1 lit c) CMR.

W zakresie dochodzenia roszczeń o fracht w Niemczech (w przypadku kabotażu stosuje się z zasady prawo

niemieckie, art. 5 Rozporządzenia Parlamentu i Rady („Rzym-1”) nr 593/2008) procedurę można oczywiście rozpocząć też od prywatnego monitu o zapłatę. Zawieszenie biegu przedawnienia za pomocą dochodzenia nie przerywa nawet pismo adwokata wysłane listem poleconym do dłużnika. Na tym polega różnica w odpowiedzialności przewoźnika względem odpowiedzialności za szkody towarowe, przy czym każda forma pisemnej reklamacji hamuje bieg przedawnienia (art. 32 ust. 2 CMR, § 439, ust. 3 kod. handl.). Jeżeli chodzi o fracht, to z uwagi na przepisy § 204 kodeksu cywilnego (KC RFN) należy już stoczyć zaciekle boje, np. wnioskować o wydanie nakazu zapłaty, co w Niemczech w prównaniu do Polski jest bardzo łatwe. Można także wnioskować o wydanie europejskiego nakazu płatniczego. W takich sprawach w Niemczech właściwy jest sąd Amtsgericht Wedding w Berlinie (SR Wedding). Formularz wniosku



można znaleźć w internecie pod:
http://ec.europa.eu/justice_home/judicialatlascivil/html/epo_information_pl.htm.

W prostych sprawach istnieje również możliwość wniesienia pozwu w procesie prowadzonym tylko w oparciu o dokumenty – § 592 ZPO (KPC RFN). Jest to specjalny i szybki proces z ograniczeniem środków dowodowych i skróceniem terminów. Autor ze swej strony proponuje zawsze dokładnie sprawdzić w poszczególnych przypadkach, czy zachodzi wymagalność roszczeń. Jeżeli np. w zleceniu z Włoch znajduje się „kod” tego typu:

„sposób zapłaty: RIMESSA DIRETTA 90 GG D.F. + 10gg“, roszczenie o fracht będzie wymagalne dopiero 100 dni po dacie od wystawienia faktury.

Na zakończenie niech autorowi będzie wolno udzielić takiej wskazówki: wielka liczba adwokatów w Niemczech generalnie umożliwia podjęcie takiego postępowania, które w zakresie pozasądowym pozwoli wynegocjować całkiem korzystne opłaty. Inaczej jest w zakresie sądowym, bo tam obowiązują stawki ustawowe. Taką informacją autor zapewne sobie dodać: jeśli ktoś udaje się do adwokata dopiero wtedy, gdy nie ma już wyjścia, to zapewne jest już za późno...

Checklist dla polskich przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe w Niemczech:

1. Warunki kabotażu
 - nie więcej niż 3 przewozy kabotażowe tym samym samochodem

- w ciągu 7 dni licząc od zakończenia transportu transgranicznego.
- 2. Dokumenty (kontrola BAG: „Papier!!!”)
 - licencja wspólnotowa – oryginał, nie laminowany,
 - zaświadczenie dla kierowcy – oryginał ut supra,
 - karta pojazdu,
 - dokumentacja czasu pracy z ostatnich 28 dni (rozporządzenie 561/2006 i 382/85),
 - list przewozowy CMR albo podobny dokument dot. transportu transgranicznego do Niemiec,
 - list przewozowy CMR albo list przewozowy dotyczący wszystkich przewozów kabotażowych bezpośrednio po transporcie transgranicznym,
 - polisa/dokument dot. ubezpieczenia według § 7a GüKG,
 - dokument dot. opłat za przejazd autostradą.

LOGISTIC SKWAREK **DAF**

TRANSPORT DROGOWY SKWAREK · LOGISTIC 26-600 Radom, ul. Witosa 10

AUTORYZOWANY SERWIS SAMOCHODÓW DAF

- Sprzedaż pojazdów
- Sprzedaż części zamiennych
- Usługi serwisowe:
 - naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne samochodów ciężarowych DAF
 - naprawy kompleksowe pojazdów: VOLVO, MERCEDES, MAN, SCANIA, IVECO
 - naprawy naczep
 - naprawy Powypadkowe bieżotekowe – złażamy wszystkie formalności
 - naprawy i obsługi na miejscu u klienta
 - montaż urządzeń TOLL COLLECT
- Samochody Zastępcze - na czas naprawy
- Całodobowa Pomoc Serwisowa na drodze
- Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów

LOGISTYKA

- Transport zestawami 120 m³, MEGA 100 m³ i naczepami standardowymi
- Wszystkie kraje Europy i Azji

WYNAJEM POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH

- wynajem powierzchni magazynowych i biurowych

Wystarczy wykonać jeden telefon, a profesjonalny zespół będzie do twojej dyspozycji

Sprzedaż Pojazdów i Serwis:
 tel. 48 345 09 88 • tel. 605 303 665 • tel. 509 152 502

Logistyka i Wynajem Pow. Magazynowych:
 tel. 48 345 09 92 • tel. 601 276 770

PROMOCJA
 Specjalna oferta dla członków ZMPDI
Rabaty min. 10%
 na rabacie przy każdej dostawie

dls Land und See SPEDITION

17 września 2009 r. Bierze udział w zebraniu regionalnym w Starych Jabłonkach. Serdecznie zapraszamy przewoźników na nasze stoisko

nasza oferta:

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

dls zaprasza:
 do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów planekowych w relacjach:
PL – EU – PL

oraz proponujemy współpracę przewoźnikom dysponującymi własnymi zestawami planekowymi – MEGA i STANDARD na kraju i kierunkach południowych tj:
Czechy, Słowacja, Węgry

Oferujemy bezpłatnie naczepy planekowe Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
 Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
<http://www.dls-Deutschland.de>

Trucking Międzynarodowy: Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/333 140; Fax: 0049/4107/333 159
dls trans GDYNIA / Świecie Transport Krajowy: Robert Jaroniewski: 052/5622829

Firma Grawis odbiera DAFa XF105.510 w wersji limitowanej

5 sierpnia 2009 r. w siedzibie dealera firmy DAF, TB Truck & Trailer Serwis, w Wolicy nastąpiło przekazanie ciągnika siodłowego FT XF105.510 Super Space Cab firmie Grawis. Samochód, który odebrał właściciel firmy pan Sławomir Grabowski, jest pierwszym sprzedanym na terenie Polski ciągnikiem XF105 w wersji specjalnej, przygotowanej na 15-lecie produkcji samochodów DAF Super Space Cab.



Pojazd posiada mechaniczne zawieszenie, 6-cylindrowy silnik MX o pojemności 12,9 litrów o mocy 510 KM, 16-biegową manualną skrzynię biegów i wyposażony jest w dwa zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 1500 litrów. Zainstalowany został również spojler dachowy i osłony boczne kabiny, które odchylane są po obu stronach, co umożliwia m.in. dostęp do panelu sterowania agregatem naczepy. Chłodnie są bowiem najczęściej wykorzystywane przez firmę Grawis. Kabina posiada atermiczną szybę przednią oraz elektrycznie sterowane szyby boczne. W narożnikach dachu kabiny wbudowane zostały światła Skylights. Bogato wyposażone wnętrze kabiny zdoła między innymi kierownicą wykończoną skórą oraz komfortowe fotele z zawieszeniem pneumatycznym i regulacją amortyzacji.

Firma Grawis działa na rynku transportowym od 1994 roku i w swojej flocie posiada 7 ciągników siodłowych marki DAF, głównie modele XF95 i XF105 z silnikami o wysokich mocach, niezbędnych do transportu w terenach górskich. Zajmuje się m.in. transportem łośosia z terenów Norwegii. Firma działa na terenie całej Europy.

Firma TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o. należy do grupy Van Tilburg-Bastianen, jednego z najstarszych dealerów DAFa w Holandii. TB obchodzi w tym roku 75-lecie istnienia a na polskim rynku działa od stycznia 2007 roku. Jako autoryzowany dealer i serwis marki DAF firma TB posiada obecnie dwa obiekty serwisowe: w Wolicy k/ Warszawy oraz Rzgowie k/Łodzi. Od niedawna działa również punkt sprzedaży części zamiennych do wszystkich marek pojazdów ciężarowych oraz naczep w Białej Podlaskiej. Poza sprzedażą części zamiennych, serwisowaniem oraz sprzedażą nowych i używanych pojazdów DAF firma TB jest również autoryzowanym partnerem firmy Carrier Transicold w zakresie napraw, sprzedaży części i wyrobów gotowych. Jest także autoryzowanym partnerem serwisowym firmy Wielton oraz posiada autoryzację z zakresu napraw i sprzedaży części zamiennych SAF, BPW, Haldex, Wabco i Knorr. Informacje na temat firmy TB oraz produktów marki DAF zamieszczone są na stronie www.TB.eu

Czy serwis autoryzowany musi być drogi?

Dysponując dwoma punktami w Rzgowie pod Łodzią i w Wolicy koło Warszawy firma szybko zdobyła spore uznanie wielu stałych klientów. Jacek Gałecki, dyrektor ds. obsługi posprzedażnej TB, podkreśla: „Nasze motto to dostosowanie się do specyficznych potrzeb przewoźnika poczynając od całkowitego przejścia odpowiedzialności za jego flotę, aż po oferowanie najlepszych cen za usługi i towary. Pokazujemy, że utrzymywanie własnego warsztatu jest droższe niż korzystanie z zewnętrznych usług, takich jak nasze”. Porównanie wydatków wychodzi na korzyść serwisu autoryzowanego. W zakres odpowiedzialności wchodzi bieżące przeglądy i naprawy oraz propozycja stałych cen w złotychkach, co umożliwiła precyzyjne planowanie kosztów, wyłączając oczywiście nieprzewidziane zdarzenia. „Przykładowo niższe ceny usług proponujemy właścicielom starszych ciągników EURO 2 i EURO 3. Aby zrekompensować podwyższone wydatki wynikające z serwisu starszych pojazdów, przygotowaliśmy specjalną ofertę usług serwisowych (wybrane ceny usług w tabelce obok). Chcemy, aby właściciele takich pojazdów powierzyli opiekę nad swoją flotą profesjonalnemu serwisowi. Dzięki temu ich tabor, mimo dłuższego okresu użytkowania, będzie wciąż sprawny technicznie” – mówi Jacek Gałecki. Prewencyjne przeglądy pozwalają unikać nieprzewidzianych usterek za granicą, gdzie koszty są dużo wyższe niż w Polsce. Firma TB planuje także wprowadzenie usługi assistance, polegającej na wysyłaniu samochodu serwisowego z mechanikiem za granicę. W razie nagłej awarii to często tańsze rozwiązanie niż korzystanie z serwisu poza Polską.

TB oferuje pełną gamę części i akcesoriów. Międzynarodowa silna grupa, której częścią jest TB, pozwala uzyskać znaczne upusty, a tym samym proponować klientom konkurencyjne ceny części w stosunku do zamienników. Aby dopełnić ofertę serwisową, firma uzyskała także autoryzację producentów naczip, osi oraz pneumatyki i urządzeń chłodniczych. „Chcemy zmienić model myślenia, że do końca gwarancji korzystamy z serwisu autoryzowanego, a potem już wystarczą inne warsztaty. Serwis autoryzowany, taki jak nasz, gwarantuje jakość i pewność, iż zostaną użyte właściwe i nowe, oryginalne części” – zaznacza Jacek Gałecki. Przeszkolony, doświadczony zespół z reguły po kilkunastu minutach wie, co się dzieje z samochodem. Mechanicy znają pojazdy jak własną kieszeń. Diagnozę, a później naprawę, ułatwia pełna dokumentacja techniczna oraz odpowiednie narzędzia specjalne dla ciężarówek DAF-a. W ofercie jest pełny asortyment części, na które klient otrzymuje ogólnoeuropejską gwarancję, w przeciwieństwie do części nieoryginalnych, używanych lub regenerowanych. Dzięki elastycznej i wielopłaszczyznowej ofercie, serwis może być konkurencyjny na wolnym rynku. Optymalizacja kosztów działalności wymaga dokładnego przeanalizowania ponoszonych wydatków. Coraz lepsza i bardziej dopasowana do indywidualnych potrzeb klienta propozycja serwisów autoryzowanych może w wielu wypadkach okazać się bardziej rentowna. I chodzi tu nie tylko o bezpośrednie wydatki, ale także przebieg eksploatacji pojazdów i ich późniejszą odsprzedaż.

Cennik przykładowych usług dla pojazdów DAF XF 95 Euro 2 i Euro 3

usługa	części + robocizna
Pakiet 1 - Wymiana oleju Euro 3 obejmuje olej silnikowy, filtr oleju, wymiana	393,00 zł
Pakiet 2 - Wymiana oleju Euro 3 + filtry obejmuje olej silnikowy, filtr oleju, filtr paliwa, filtr powietrza, wymiana	705,00 zł
Pakiet 3 - Wymiana oleju Euro 3 + przegląd pojazdu + wirówka obejmuje: olej silnikowy, filtry oleju, filtr powietrza, filtr paliwa, przegląd	930,00 zł
Pakiet 4 - Wymiana oleju Euro 2 obejmuje: olej silnikowy, filtr oleju, wymiana	403,00 zł
Wymiana sprzęgła - XF95 wersja z Retarderem* Dotyczy skrzynia biegów manualna	2 730,00 zł
Wymiana sprzęgła - XF95 wersja bez Retardera* Dotyczy skrzynia biegów manualna	2 510,00 zł
Wymiana tulejek kabiny XF95 obejmuje: 4 tulejki, 4 uszczelniacze, 2 sworznie, wymiana	972,00 zł
Wymiana wtryskiwaczy bez DEB XF95 dotyczy pojazdów z silnikami euro 3 obejmuje: 6 wtryskiwaczy kompletnych, kpl. uszczelnień, uszczelka pokrywy zaworów, wymiana	2 324,00 zł
Wymiana wtryskiwaczy z DEB XF95 dotyczy pojazdów z silnikami euro 3 obejmuje: 6 wtryskiwaczy kompletnych, kpl.uszczelnień, uszczelka pokrywy zaworów, wymiana	2 368,00 zł
Wymiana klocków ham. za oś obejmuje: klocki hamulcowe DAF, wymiana	525,00 zł
Wymiana tarcz ham + klocki za oś obejmuje: tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe DAF, wymiana	1 850,00 zł
Napełnienie klimatyzacji obejmuje: sprawdzenie szczelności układu, gaz R134A, olej układu klimatyzacji, napełnienie	221,00 zł
Reg. luzu zaworowego XF95 obejmuje: uszczelka pokrywy zaworów, regulacja luzu zaworowego	270,00 zł
Geometria zawieszenia	154,00 zł
Wymiana szcęk ham. oś przednia obejmuje: kpl. Szcęk hamulcowych, wymiana	1 075,00 zł
Wymiana szcęk ham. oś tylna obejmuje: kpl. Szcęk hamulcowych, wymiana	1 290,00 zł
wymiana piasty przód XF95 euro 3	2 325,00 zł
wymiana piasty tył XF95 euro 3	2 675,00 zł

*Oferta ważna do wyczerpania zapasów Podane ceny nie zawierają podatku VAT

TB Truck & Trailer Serwis
Al. Katowicka 40, Wolica
05-830 Nadarzyn
Tel. 022 - 458 95 55

Oddział Łódź
Ul. Katowicka 121/123
05-030 Rzgów
Tel. 042 - 209 22 22



TB TRUCK & TRAILER SERWIS SP. Z O.O.

Odzyskiwanie należności w branży transportowej

autor: Grzegorz Błachnio, Wiktor Stankiewicz

Z opublikowanych pod koniec ubiegłego roku przez Eurostat danych wynika, iż w ostatnim w pełni przeanalizowanym roku – 2006, polscy przewoźnicy zajęli pierwsze miejsce w rynku przewozów transgranicznych w UE z 17% udziałem. Przewoźnicy z Europy Zachodniej składają to na karb niższych o kilkadziesiąt procent kosztów osobowych w krajach z naszej części Europy. My moglibyśmy powiedzieć, iż jest to oczywiście tylko częściowe wytłumaczenie – za konkurencyjną ceną stoi także zazwyczaj większa elastyczność polskich przewoźników. Niestety ta elastyczność, podejmowanie się zleceń mniej atrakcyjnych dla lokalnych przewoźników – do tej pory mocna strona polskich firm, wiąże się obecnie z tym, że nasze firmy transportowe napotykają coraz częściej na problemy z uzyskaniem za nie należności.

Rozkład należności zlecanych Euler Hermes

Najwięcej zleceń odzyskania należności (pod kątem ich ilości oraz łącznie – wartości) z tytułu eksportu usług transportowych dotyczy oczywiście Niemiec. Przyczyny są dwie: jest to nasz największy rynek eksportowy, trafia tam ponad 1/4 eksportu polskich towarów (następnym w kolejności odbiorcom sprzedajemy czterokrotnie mniej), przewożonych zazwyczaj przez rodzime firmy. Po drugie – Niemcy jako największy, w dodatku blisko położony rynek przewozów w Europie, jest bardzo atrakcyjny dla polskich firm transportowych, właśnie tam świadczących najwięcej usług poza granicami naszego kraju (głównie przewozów transgranicznych, chociaż rosły także przewozy wewnętrzne na obcych rynkach – kabotaż). Dlatego większość zaległości

płatniczych za usługi transportowe polskich firm świadczone za granicą pochodzi z rynku niemieckiego.

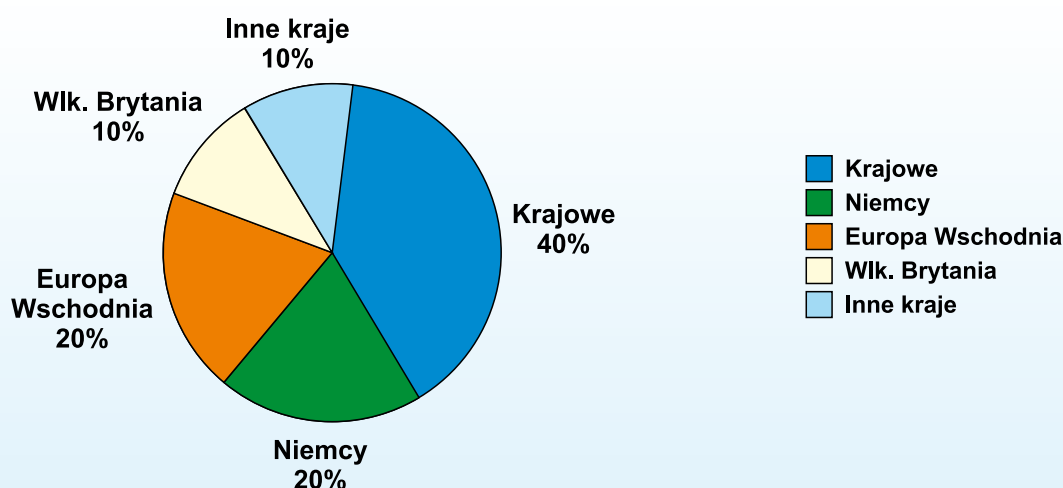
Warto zaznaczyć rosnący udział windykacji z krajów nadbałtyckich (w kategorii E. Wschodnia). Nie dziwi również znaczny udział należności z Wielkiej Brytanii – wg danych tamtejszego Ministerstwa Transportu przewozy międzynarodowe z „wyspy na kontynent” były jeszcze 10 lat temu obsługiwane w 50 proc. przez brytyjskie firmy. Obecnie ich przewozy kurczą się systematycznie do obecnych 16-19 proc. udziału w rynku. Na ich miejsce obok przewoźników francuskich i holenderskich wchodzi również mocno polskie firmy.

Zmiana wartości – charakteru zleceń

We wspomnianych wcześniej Niemczech – największym rynku

Należności odzyskiwane przez Euler Hermes dla branży transportowej

Podział zleceń według kraju działalności dłużnika, I-VII 2009 r.



pod względem eksportu usług transportowych (i w efekcie także zadłużenia wobec polskich firm z tego tytułu) – po znacznym zmniejszeniu należności w końcu ub. roku widzimy obecnie powoli wzrastającą ich liczbę. Generalnie liczba zleceń nie spowolniła tak znacznie, jak ich wartość. Wiąże się to z tym, iż obecnie firmy dużo ostrożniej wybierają swoich kontrahentów, monitorują ich kondycję, zabezpieczają się skuteczniej – przy głównych zleceniach. Niespłacone należności wiążą się natomiast w większości ze zleceniami podejmowanymi ad hoc, z giełd transportowych, w celu zminimalizowania kosztu pustych przejazdów powrotnych. Coraz więcej z tych przewozów to czysto wewnętrzne kursy kabotażowe – mniej sformalizowane, ale przez to także stwarzające więcej możliwości różnego rodzaju reklamacji, będących pretekstem do odwlekania zapłaty. O ile przed rokiem średnia wartość zlecenia z branży wynosiła ok. 11 tys. euro, to obecnie obniżyła się ona do 8,6 tys. euro.

Wciąż oczywiście obsługujemy również duże zlecenia, sięgające nierzadko 100 tys. euro zadłużenia. Świadczy to o tym, iż obecnie problemy z odzyskaniem należności spoty-

kają przewoźników także ze strony sprawdzonych, długotrwałych zleceńodawców. Dotyczy to rynków zagranicznych, jak i partnerów krajowych – pojawiają się m.in. kolejne sygnały o kłopotach z regulowaniem płatności przez niektórych operatorów spedycyjno-logistycznych.

Najtrudniej odzyskać pieniądze z krajów nadbałtyckich, Rosji, Ukrainy, a z krajów zachodnioeuropejskich: z Włoch i z Niemiec. Generalnie dużo trudniej (lub ściślej mówiąc – wymaga to więcej pracy) jest odzyskać należności niż w latach ubiegłych – widać rzeczywiście mniejszą, niezależnie od rynku, płynność finansową odbiorców.

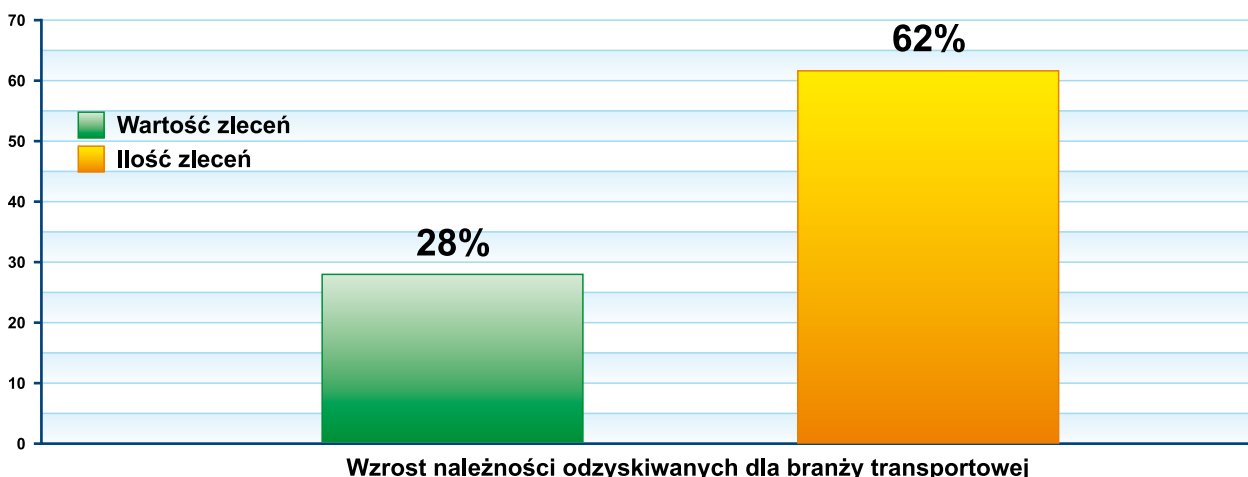
Dlatego mimo standardowo dwucyfrowych wzrostów ilości otrzymanych przez Euler Hermes zleceń windykacyjnych z branży, ogólna ich wartość wzrosła w bieżącym roku w umiarkowanym przedziale 20-30 proc. W tej chwili rynek wchodzi w stadium, w którym liczba windykacji nie rośnie, ponieważ przewoźnicy w odpowiedzi na mniejsze zapotrzebowanie rynku ograniczyć musieli swoją działalność. Po raz pierwszy od zakończenia II wojny światowej, w 2009 roku zmniejszyła się skala wymiany handlowej, i to o niebagatelne 8 proc.!

Problemy branży transportowej – polska czy ogólnoeuropejska tendencja?

Transport jest branżą borykającą się od przynajmniej 2 lat z problemami we wszystkich krajach UE. Nie ma tu jakichś wyjątków – za te usługi odbiorcy źle płacą na większości rynków. Wynika to poniekąd ze specyfiki branży: zlecenia uzyskuje się z giełd transportowych, jest mało czasu albo nie ma go w ogóle, aby dogłębnie sprawdzić odbiorcę. Są to też często nieduże zlecenia – na kwotę kilkuset – kilku tysięcy euro. Umowy czasowe na obsługę transportową, generujące większe obroty podpisują zazwyczaj duzi, znani na rynku odbiorcy. Muszą oni liczyć się z tym, że informacja o ich złej moralności płatniczej szybko się rozprzeździ i spowoduje kłopoty ze znalezieniem następnych dostawców, gotowych odroczyć im płatność. Mniejsi odbiorcy w naturalny sposób są bardziej anonimowi, nie czują takiej presji rynku. Na rynku jest też duży wybór i rotacja przewoźników – odbiorcy transportu nie są zagrożeni specjalnie perspektywą braku przewoźnika, dlatego świadomie korzystają z tego, regulując płatności za transport w ostatniej kolejności, za pozostałymi dostawcami.

Wzrost zaleceń windykacyjnych EH od polskich przewoźników

I-VII 2009 r. w stosunku do okresu sprzed roku



Ryzyko globalne

Powszechny spadek siły nabywczej uderza w spożycie dóbr przemysłowych, które stanowią 36 proc. wolumenu przewozów drogowych. Zjawisko to powinno zintensyfikować konkurencję między przewoźnikami walczącymi o klientów, co najwcześniej dotknęło hiszpańskich i włoskich transportowców. Spowolnienie gospodarek krajowych skłania wszystkich do zwiększenia aktywności w przewozach międzynarodowych.

Tendencja zmniejszania wolumenu przewożonych towarów przy jednoczesnym wzroście kosztów własnych już przyniosła zwiększenie stopy upadłości w tym sektorze w Europie. Potwierdzają to np. dane z rynku francuskiego, gdzie liczba upadłości firm transportowych w I półroczu 2008 r. podwoiła się w stosunku do analogicznego okresu w 2007 roku, a obecnie zła passa transportu nadal trwa. Na rynku holenderskim już w 2007 roku licz-

ba bankructw przewoźników drogowych wzrosła o 39 proc. Warto zaznaczyć, że w obydwu tych krajach, jak i np. w Wlk. Brytanii jako pierwszą przyczynę kłopotów ludzie z branży wymieniali konkurencję z nowych krajów członkowskich, a nie zmniejszający się rynek zleceń.

Wiemy jednak, że polscy przewoźnicy mimo swojej konkurencyjności także nierzadko nie byli w stanie przetrwać na rynku. Firmy transportowe to 33 spośród 76 firm usługowych w polskiej statystyce upadłości I półrocza 2009 roku. Dodajmy do nich jeszcze trzy firmy obsługujące transport drogowy, jak i lotniczy. Spektakularny – poza liczbą upadłości – jest już sam fakt pojawienia się w zestawieniu firm transportowych. Ogromna ich większość to małe przedsiębiorstwa (wg Eurostatu zatrudniają średnio 3 osoby), a sprzęt, którym dysponują, jest zazwyczaj przedmiotem leasingu. Dlatego, pomimo, iż z powodu skali działalności są bardzo wrażli-

we na utratę płynności finansowej, w ciągu ostatniego roku kończyły działalność bez śladu w oficjalnych statystykach. Obecnie problemy w widoczny sposób dotknęły także większych graczy: firmy transportowe z naszego zestawienia upadłości zatrudniały od kilkudziesięciu do nawet ponad pięciuset osób!

Euler Hermes jest liderem na rynku ubezpieczeń transakcji oraz największą w kraju firmą odzyskującą należności biznesowe. Dowodem zaufania polskich przedsiębiorców może być to, iż w I półroczu 2009 roku zlecieli oni nam do windykacji należności na kwotę 1,08 miliarda złotych. Działając w 54 krajach oferujemy w każdym z nich kompleksowe usługi w zakresie zarządzania należnościami. Mocną pozycję na krajowym, jak i międzynarodowym rynku, gwarantuje Euler Hermes obecność w ramach ubezpieczeniowej grupy Allianz.





Odbierz swój rabat za francuskie autostrady



- ◆ Przejrzysty dostęp do wszystkich rabatów za francuskie autostrady
- ◆ Kontrola kosztów
- ◆ Optymalizacja tras
- ◆ Monitoring ruchu pojazdów



Więcej informacji na
www.eurowag.com
lub +48 600-019-067

eurowag[®]
diesel credit tank system

Przewozy drogowe w krajach nadbałtyckich

autor i fot.: Robert Przybylski

Puste drogi

Kryzys gospodarczy krajów nadbałtyckich widoczny jest nawet na szosach trzech krajów – rzadziej niż w poprzednich latach widać ciężarówki. Dla nadbałtyckich krajów to bardzo zła sytuacja, bo branża TSL jest filarem gospodarek Litwy, Łotwy i Estonii

Dzień 14 sierpnia dla litewskich przewoźników był prawdziwym świętem – na mocy rządowego porozumienia nastąpiło odblokowanie granicy łotewsko-rosyjskiej, przez którą przejeżdżają m.in. litewskie ciężarówki. Rosjanie zarzucali li-

tewskim przewoźnikom niedokładności w dokumentacji przewozowej, które według strony rosyjskiej mogły prowadzić do oszustw. Rosyjskie służby celne bardzo dokładnie, a więc długo, sprawdzały każdy litewski samochód. Efektem były nawet 20-kilometrowe kolejki na granicy i wielodniowe oczekiwanie kierowców na odprawę. Rosyjski ASMAP informował 11 sierpnia, że na przejściu granicznym w Buraczkach w kolejce do Rosji stoi 700 zestawów, a czas oczekiwania wynosi 72 godziny, natomiast w Ubylince kolejka liczy 220 zestawów, a kie-

rowcy czekają po 60 godzin. Litwini bronili się, że Rosjanie wykryli nieprawidłowości w szesnastu przypadkach, gdy rocznie przewoźnicy litewscy wykonują 51 tys. przejazdów do Rosji. Rzecznik zrzeszenia litewskich drogowych przewoźników transportu międzynarodowego Linava Grytis Vincjajiczjus uważa, że Rosjanie bronili wart 8 mld dolarów rynek przewozów międzynarodowych przed litewską konkurencją. Przypomina, że rok wcześniej podobnie próbowali usunąć przewoźników tureckich.

Przez zabytkowy most Kanatu Augustowskiego przejeżdża co godzinę do stu zestawów



Rosja najważniejszym partnerem

Dla Litwy najważniejszym partnerem handlowym jest Rosja (w pierwszej połowie roku 12,4% eksportu i 30,7% importu) i jest to kluczowy kraj dla litewskich samochodowych przewoźników międzynarodowych. Wincjajiczjus podaje, że 700 firm z tysiąca członkowskich Linavy regularnie jeździ do Rosji. W Linavie zrzeszonych jest jedna trzecia firm transportu samochodowego, ale członkowie dysponują osiemdziesięcioma procentami taboru używanego w przewozach międzynarodowych, który w całości liczy ok. 25 tys. zestawów. Wypadnięcie z rynku rosyjskiego oznaczałoby zachwianie całej branży transportowej, która i tak jest w złym stanie. Powodem trudności są malejące obroty handlu zagranicznego. Największe spadki wśród krajów nadbałtyckich zanotowała właśnie Litwa: w pierwszej połowie roku eksport spadł o 31%, natomiast import o 43,5%. Na Łotwie spadek eksportu wyniósł w pierwszym półroczu 26,4%, zaś import zmalał o 40,5%. W Estonii eksport spadł w czerwcu o 13%, import skurczył się o 29%.

Litewscy przewoźnicy niemal przestali kupować tabor. W tym roku miesięcznie importerzy sprze-



Granica łotewsko-rosyjska jest wąskim gardłem w przewozach samochodowych

dają 40-150 nowych ciągników siodłowych, gdy w 2007 roku sprzedaż dochodziła do 600 ciągników miesięcznie. – Spowolnienie już widoczne było na początku 2008 roku – uważa przedstawiciel Renault Trucks Andrzej Czajkowski. – Teraz nic się nie dzieje, sprzedaż zamarła – dodaje. Litwini zazwyczaj łączyli się w spółdzielnie zakupowe i jednocześnie zamawiali po kilkadziesiąt ciągników siodłowych. W tym roku nie było żadnego zapytania.

Transport podstawą gospodarki

Kłopoty transportu międzynarodowego oznaczają pogłębienie kryzysu gospodarczego trzech państw.

Transport zapewnia 15% wytworzonej wartości dodanej przemysłu (za wyjątkiem instytucji finansowych) na Łotwie, 12% na Litwie i 10% w Estonii. 20-procentowe spadki PKB trzech krajów odbiły się na wynikach firm transportowych. Np. dobrze reprezentowana w krajach nadbałtyckich duńska DSV podaje w raporcie półrocznym, że część firmy zajmująca się przewozami samochodowymi zanotowała w trzech krajach 30-procentowe zmniejszenie przychodów. O tyle mniej pracy mieli przewoźnicy. Na parkingach, w odludnych miejscach widać na Litwie i Łotwie zaparkowane zestawy, które czekają na pracę. Najczęściej



W czasie wakacji kolejki na granicy z Rosją sięgały ponad dwudziestu kilometrów

widoczne są autotransportery – w krajach nadbałtyckich i Rosji gwałtownie zmalał popyt na samochody używane.

Ewentualne bankructwa przewoźników spowodują znaczący wzrost bezrobocia, bo ta gałąź gospodarki ma duży wpływ na rynek pracy: na Łotwie co dziewiąta osoba pracująca w przemyśle zatrudniona jest w transporcie. W latach 2000-2005 Łotwa miała jeden z największych w UE-27 przyrost zatrudnienia w transporcie, wynoszący blisko 4 procent – podobny miały tylko Niemcy, Irlandia i Hiszpania. Według niedawno opublikowanych przez Eurostat statystyk, w 2005 roku na Litwie w transporcie drogowym rzeczy pracowało 39,6% osób spośród 79,3 tys. zatrudnionych w transporcie, z kolei na Łotwie ten odsetek wynosił 24,6% (przy zatrudnieniu 65,8 tys.), a w Estonii 37,1% (z 35,7 tys.). Dla porównania w Polsce było 35% (z 557,5 tys.).

Logistyka i transport

Trzy nadbałtyckie kraje mają rozbudowany nie tylko transport, ale i logistykę. Według Eurostat na Łotwie w 2005 roku 23,9% przychodów działalności transportowej było

Praca transportu drogowego w 2007 roku [mld tkm]

	krajowy	międzynarodowy	razem
Łotwa	3,0	10,2	13,2
Litwa	2,7	17,6	20,3
Estonia	1,9	4,5	6,4
Polska	65,8	85,1	150,9

Źródło: Eurostat

Przewozy transportu drogowego w 2007 roku [mln t]

	krajowy	międzynarodowy	razem
Łotwa	54	8	62
Litwa	49	13	62
Estonia	35	5	40
Polska	895	89	984

Źródło: Eurostat

Wydane karnety TIR [w tys.]

	2008	2007	2006	2005
Estonia	39	51	47	43
Litwa	218,5	174,5	165	151,6
Łotwa	108,9	90,6	105,5	90
Polska	286,05	185,1	291,5	188

Źródło: IRU

wytworzone w działalności pomocniczej transportu (np. centra logistyczne). W Estonii ten odsetek wy-

nosił w 2006 roku 25,6%, na Litwie 15,7% (w Polsce 11%). Dzięki inwestycjom logistycznym działalność

Kierowcy ciężarówek zaprotestowali przeciw opóźnieniom odpraw i długim kolejkom. Strajk trwał do 14 sierpnia i zakończył się sukcesem – Rosjanie obiecali sprawniej odprawiać ciężarówki



branży TSL wykazywała się dużą dochodowością. Na Łotwie transport przynosił 1,4 raza większe przychody od zatrudnienia, a na Litwie 1,3 razy. W Polsce działalność transportowa nie jest tak efektywna – zatrudnienie jest o 1,3 raza większe od udziału transportu w wytworzonej wartości przemysłu (bez wliczania instytucji finansowych).

Przewoźnicy Litwy i Łotwy wykonują dużo przewozów dla krajów trzecich. Według najnowszych danych Eurostatu z 2006 roku, litewskie firmy międzynarodowego transportu drogowego ponad połowę pracy przewozowej wykonały w regularnym transporcie międzynarodowym, reszta zaś to przewozy między krajami trzecimi. W tym samym roku praca łotewskich firm składała się w ponad 65 procentach z przewozów regularnych, gdy polskich w ponad siedemdziesięciu procentach. Charakterystyczną cechą pracy przewoźników litewskich są także dalekie dystanse w ruchu międzynarodowym: transportują towary na odległość średnio ponad tysiąc km. Jest to typowe dla krajów o peryferyjnym położeniu w UE. Podobny wynik uzyskali przewoźnicy np. z Portugalii.



Litewskie ciężarówki jadące do Europy Zachodniej przejeżdżają przez Polskę

Paliwo i towar na celowniku

Polskie ciężarówki przejeżdżają przez kraje nabałtyckie głównie tranzytem do Rosji i Finlandii. Polacy chwalą jazdę przez trzy kraje. – Drogi mają równą nawierzchnię, nie są zatłoczone i co najważniejsze można także pracować w weekend – mówi Jan, kierowca jednej z polskich ciężarówek. Jego kolega, Piotr, przestrzega, że na Litwie i Łotwie samochód może podczas postoju zostać okradziony. – Raz stanąłem na 45 minut i zasnąłem. Obudziło mnie ostre światło. Naprzeciw mojej ciężarówki stało BMW i oświetlało zbiornik paliwa, przy którym ktoś majstrował. Na szczęście po uruchomieniu silnika ciśnienie powietrza było wysokie i natychmiast

mogłem ruszyć – mówi Piotr. Dodaje, że także parkingi w pobliżu Kowna są niebezpieczne. – Tam wzdłuż rowów złodzieje mają porozkładane kanistry i błyskawicznie spuszczały paliwo – przestrzega. Na niektórych parkingach ciężarówki okradane są także z towaru. – Widzicie te trzy nacięcia na plandecie? Pod Kownem ją nacięli – wyjaśnia Jan. Obaj z zadowoleniem przyznają, że nie jeżdżą do Rosji, lecz raz w tygodniu do Finlandii. – Tam jest doskonale! Przez dwa dni można zostawić otwarty samochód i nikt niczego nie zabierze, chyba że trafi się jakiś obcokrajowiec – chwali Piotr i odpala swoją ciężarówkę – właśnie skończył krótką przerwę i wraca do Polski.



Na granicy UE z Rosją na Łotwie w czasie lata ciężarówki stały do sześciu dni, czekając na odprawę

Pracowite świętowanie

autor: Ryszard Gałczyński



Dyskusja była gorąca



Andrzej Bogdanowicz i Tadeusz Jarmuziewicz

Tegoroczne spotkanie przewoźników z okazji ich święta patronalnego – św. Krzysztofa, zorganizowało Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. 24 lipca do Grabowa zjechali przedstawiciele wszystkich regionalnych Stowarzyszeń, Prezes i Rada ZMPD, przedstawiciele lokalnych władz miejskich i samorządowych, wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz i dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz. Spotkanie rozpoczęło się mszą św. z uroczystym poświęceniem pojazdów. Później odbył się panel dyskusyjny z udziałem zaproszonych gości. Głównym jego tematem był projekt ustawy antykryzysowej dla transportu. W opinii Tadeusza Jarmuziewicza fakt, że po raz pierwszy od wielu lat skatalogowano problemy przewoźników i „ubrano” je w prawo, tzn. powstał projekt ustawy – należy docenić. Nad kwestiami, które się w tym dokumencie nie znalazły, według deklaracji wiceministra, prace trwają równolegle. Jako pozytywny przykład porządkowania prawa podał zapisy regulujące wypłacanie kierowcom diet: orzeczenie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego

nie zmieniło prawa – ale jego interpretację. Dalsza część dyskusji dotyczyła bieżących bolączek branży przewozowej. Narzekano na złą organizację dystrybucji i sprzedaży winiet krótkoterminowych. Pojawiły się postulaty stworzenia komisji dwustronnych do rozwiązywania problemów związanych z różną interpretacją przepisów ADR w takich krajach jak: Francja, Węgry, Hiszpania. Ta dowolność powoduje bardzo wysokie i nieuprawnione kary dla polskich przewoźników. Powróciła również kwestia wwozu paliwa w zbiornikach spoza krajów UE. Okazuje się, że zwiększenie limitu do 600 litrów działa tylko w jedną stronę. W praktyce rosyjscy urzędnicy żądają od polskich kierowców dodatkowych opłat celnych za wwóz paliwa powyżej 200 litrów. Pytano również, czy w kolejnych pracach legislacyjnych będzie poruszana sprawa cen minimalnych w transporcie. Rozmowy trwały bardzo długo. Gospodarz spotkania, Jerzy Szepietowski zaprosił wszystkich uczestników na piknik, a dyskusje toczyły się dalej, ale już w mniej formalnych okolicznościach.



Święcenie pojazdów



Msza św.
w intencji
przewoźników



Prezes ZMPD
Jan Buczek

Moją nadzieję upatruję w sile ludzi

Rozmowa z Bolesławem Milewskim, prezesem firmy Spedex, wiceprezesem ZMPD, przewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego



Panie Prezesie, od jak dawna jest Pan związany z transportem i od kiedy funkcjonuje na rynku firma Spedex?

Firma została zarejestrowana 24 grudnia 1988 r., a działalność rozpoczęła w lutym następnego roku. Ja natomiast w transporcie jestem właściwie od czasów szkoły zawodowej, od 1963 r. Ukończyłem przyzakładową szkołę w Człuchowie – tam przeszedłem wszystkie szczeble wtajemniczenia: od zamiatania kanałów do kierownika przewozów towarowych. Pracowałem także w Libii, w bazie Trypolis.

Czy Spedex jest tylko przedsiębiorstwem przewozowym? Jaka jest jego struktura?

W tej chwili jest firmą rodzinną. Jej udziałowcami, oprócz mnie, są córka i syn. Wcześniej udziałowcem była także moja żona, która nie żyje. Zajmujemy się przewozami i spedycją, zarówno krajową, jak i międzynarodową. Dysponujemy również warsztatami i stacją paliw

– głównie na własne potrzeby.

Jaki jest potencjał firmy, jeśli chodzi o flotę?

Obecnie mamy 18 ciężarówek i dodatkowo 12 naczep. Ze względu na koszty stałe planujemy dalsze zakupy. Oprócz tutejszej siedziby dysponujemy także małą placówką w Katowicach.

Od jak dawna zajmuje się Pan transportem międzynarodowym?

Od 1991 roku. Główne kierunki naszych przewozów to Holandia, Francja, Anglia, Irlandia, Szwajcaria, Hiszpania, Austria, Ukraina, a ostatnio także Włochy. Wcześniej jeździliśmy do Rosji, aż za Kaukaz.

Historia firmy to kawał czasu, okres wolności gospodarczej w Polsce. Jak firma funkcjonowała na rynku?

Staraliśmy się racjonalnie podchodzić do sytuacji. Firma nigdy nie przeinwestowała. Poza tym zawsze przykładaliśmy wagę do tego, by być wiarygodnym kontrahentem. Dbaliśmy także o dobór kompetentnej kadry. Zależy nam na tym, aby działać zgodnie z przepisami, ale okazuje się, że firma staje się niekonkurencyjna na rynku, ze względu na nieuczciwe praktyki innych, np. stosowanie stawek dumpingowych.

Jeśli chodzi o rozwój firmy, to początkowo nasza siedziba mieściła się w Pile. Wynajmowaliśmy tam pomieszczenia i plac. W 1996 r. przenieśliśmy się do Stobna. Kupiliśmy tu bazę po zakładach mięsnych, wyremontowaliśmy ją i zmo-

dernizowaliśmy. Obecnie możemy się poszczycić dobrym warształem, do którego przyjeżdżają również samochody z zewnątrz na wymianę skrzyni biegów, a także na naprawy powypadkowe.

Czy to ostatnie słowo, jeśli chodzi o inwestycje w infrastrukturę firmy?

Nie. Oddaliśmy do użytku myjnię. Kupiliśmy 2 ha ziemi w Pile, gdzie zamierzamy wybudować magazyn. Ten, który użytkujemy obecnie, jest za mały w stosunku do potrzeb. Będziemy zatem rozbudowywać zaplecze logistyczne. Transport i usługi logistyczne działają u nas na zasadzie proporcjonalności i tego będziemy się także trzymać w przyszłości. Planujemy zrównoważony rozwój z ostrożnym inwestowaniem w nową flotę.

Panie Prezesie, jest Pan właścicielem dobrze prosperującej firmy, wiceprezesem ZMPD, przewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Jak udaje się Panu gościć te funkcje?

Wszystko można pogodzić, ale zawsze kosztem czegoś... Przede wszystkim zdrowia, nieprzespanych nocy spędzonych w podróżach, zdenerwowania, a także rodziny i firmy. Wiele problemów, z którymi zwracają do mnie przewoźnicy, okazuje się nie do rozwiązania, głównie za sprawą złych przepisów i niekompetencji urzędników. Podczas prac komisji sejmowych jako praktyk staram się

wskazywać na takie źródła, z których państwo mogłoby czerpać zyski, niekoniecznie stale zwiększając obciążenia transportowców. Niestety często wygrywa tendencja pójścia na łatwiznę i my odczuwamy skutki takich działań. Przykre jest także to, że nie wszyscy w naszym środowisku są lojalni wobec moich wysiłków. A zatem cena, jaką płacę za bycie osobą publiczną jest wysoka.

Chciałbym poruszyć problem konkurencyjności wewnętrznej. Spoktałem się z opinią, że kwestia kosztów – to nie jest sprawa jednoznaczna.

W firmach dobrze zorganizowanych, które dysponują bazą, warsztatami, spełniają wszystkie normy ochrony środowiska zgodnie z obowiązującymi przepisami koszty są wysokie. Nie można porównywać takiego przedsiębiorstwa do innego, mieszczącego się w przydomowym ogrodzie, w którym często olej spuszcza się gdziekolwiek, nie przestrzega się terminów przeglądu technicznego i zasad ochrony środowiska. Natomiast utrzymanie bazy wiąże się z podatkami od nieruchomości, środków transportu i wieloma innymi opłatami. Różnica kosztów między takimi firmami może wynosić nawet 30-40%. Tego nie można porównywać. Dobrze zorganizowana firma, która spełnia wszelkie standardy, ponosi wysokie koszty. I nie chodzi tu o pensję sekretarki.

Jaka jest Pana opinia na temat transportu w Polsce?

Uważam, że transport jest ważną gałęzią gospodarki. Natomiast jest także branżą, która wielu ludziom przeszkadza. Nawet w prozaicznych sytuacjach: gdy ktoś jedzie samochodem za ciężarówką i nie może jej wyprzedzić. Mówiąc serio: polski transport przynosi 10% PKB, zatrudnia wielką rzeszę ludzi – ponad milion osób. A więc ogromna liczba Polaków utrzymuje się z transportu. Trzeba

pamiętać, że ten prężny dział gospodarki powstał głównie dzięki przedsiębiorczości i pracowitości transportowców. Znacznie zwiększyła się kultura jazdy. Należy jednak zmienić system szkolenia kierowców, bo nowe rozporządzenie doprowadziło do sytuacji, że szkolić może nieomal każdy: rolnik, leśnik, itd. Cóż może powiedzieć kierowcy człowiek, który nie ma żadnego doświadczenia? Państwo idzie na łatwiznę, powołując się na wolność gospodarczą. A przecież tu chodzi o podniesienie bezpieczeństwa, o życie ludzkie!

Nie mogę nie zadać pytania o kryzys gospodarczy.

W branży transportowej kryzys jest odczuwalny i wpływa na jego funkcjonowanie. Na rynku istnieje nadwyżka środków transportu w stosunku do potrzeb. Przy tym wielu przedsiębiorców jest obciążonych zobowiązaniami leasingowymi, które muszą spłacać. To wszystko spowodowało znaczne obniżenie stawek przewozowych i niestety, pojawienie się w związku z tym tendencji do obniżania jakości usług. Mówię o tym z przykrością, bo przez lata wielu przewoźników pracowało na wizerunek branży transportowej – przykładając wagę do solidności, terminowości – jednym słowem – wysokiej jakości usług. Kiedyś podstawione pojazdy musiały być nowe, czyste. Teraz nie ma to już takiego znaczenia. Liczy się tylko cena. Można podstawić nieomal wóz drabiniasty – byle był tani.

Inną pochodną kryzysu jest to, że kontrahenci rzadziej podpisują z przewoźnikami kontrakty długoterminowe. To utrudnia planowanie i racjonalne zarządzanie przedsiębiorstwami. Problemy pojawiają się także w firmach, które zakupiły tabor pod przewozy specjalistyczne. Poza tym z niezrozumiałych względów – niektórzy przewoźnicy stosują praktyki dumpingowe. Wielu z nich

upada, ale na ich miejsce pojawiają się nowi. Otrzymuję sporo informacji np. od kierowców, którzy pracując w takich firmach nie otrzymują wynagrodzeń. Jestem zwolennikiem eliminowania nieuczciwych przedsiębiorców z rynku. To znikoma grupa transportowców, ale źle wpływa na opinię o całym środowisku.

Największy problem upatruję jednak w tym, że straty mogą odnotowywać, a nawet upadać również dobrze zarządzane przedsiębiorstwa przewozowe, w sytuacji, gdy niewypłacalni stają się ich kontrahenci. I to jest duże zagrożenie. Kryzys na pewno dotknie wiele firm.

Inną kwestią jest kurs złotych w stosunku do euro. Zwłaszcza w transporcie międzynarodowym umacnianie się złotówki powoduje spadek rentowności przewozów. Dlatego jestem zwolennikiem wprowadzenia w Polsce euro, bo wówczas wahania kursu nie miałyby wpływu na rozliczenia z zagranicznymi kontrahentami. Niepokój budzi także nowe zarządzanie unijne, które znosi dotychczasowy podział na transport krajowy i międzynarodowy. Od tej pory wszyscy, nawet ci, którzy dotychczas zajmowali się wyłącznie przewozami krajowymi, będą mogli ruszyć za granicę.

Czy zatem opinia, że kryzys w transporcie się kończy jest zasadna?

Nie wiem. Uważam, że sytuacja się jeszcze nie ustabilizowała. W innych krajach instytucja państwa wspomaga transport: np. w Niemczech dopłaca do pracownika i pojazdu. To niewątpliwie ułatwia wychodzenie z kryzysu. Natomiast nasze państwo jest słabe ekonomicznie i nie możemy liczyć na taką pomoc. Ale trzeba być również dumnym z tego, że u nas ludzie z niczego stworzyli potężną branżę i w tym moja nadzieja – w sile ludzi.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Kryteria wyboru efektywnego elektronicznego systemu poboru opłat dla Polski




autor: Michael Weber
 fot. archiwum Kapsch

W wielu krajach na świecie obserwuje się rosnącą ilość wdrożeń elektronicznych systemów poboru opłat (ETC). Rozwiązania te służą pobieraniu opłat od użytkowników dróg, dzięki czemu pozwalają na refinansowanie inwestycji w infrastrukturę drogową oraz zapewniają środki na utrzymanie i budowę nowych dróg. Obecnie Polska stoi przed wyborem rodzaju takiego systemu, gdyż zgodnie z założeniami Ministerstwa Infrastruktury elektroniczny system poboru opłat ma zacząć działać 1 lipca 2011 r.

Istnieje kilka rodzajów elektronicznych systemów poboru opłat, które można rozważyć wybierając konkretne rozwiązanie dla Polski. Kluczem do dokonania wyboru właściwego systemu, a następnie do jego udanego wdrożenia i efektywnego, długotrwałego działania, jest stworzenie wykonalnej koncepcji tego systemu, który najlepiej odpowiadałby określonym wymaganiom danego kraju. Najważniejsze kwestie, które powinny być uwzględnione podczas projektowania systemu, to długość i rodzaj sieci dróg, za przejazd którymi mają być pobierane opłaty, oraz typ i ilość użytkow-

ników, od których będą one pobierane. Skuteczny elektroniczny system poboru opłat powinien zapewnić maksymalnie wysoki zysk (a nie tylko wysokie obroty) oraz niski koszt użytkowania w trakcie całkowitego czasu jego funkcjonowania. Niski koszt użytkowania systemu oznacza także niskie opłaty dla użytkowników dróg. Zaoszczędzone środki mogą posłużyć do zrefinansowania modernizacji infrastruktury drogowej i budowy nowych dróg, zwiększając bezpieczeństwo i komfort ich użytkowników. System powinien także umożliwiać użytkownikom dróg szybką i łatwą instalację

Elektroniczne systemy poboru opłat Kapsch TrafficCom

Kapsch Highway	Kapsch Area	Kapsch City
		
DSRC	DSRC/GPS	DSRC/Wideo
<ul style="list-style-type: none"> ■ Pobieranie opłat od użytkowników dróg w oparciu o technologię DSRC ■ Obowiązkowe, tanie urządzenie pokładowe (OBU) optymalne dla kierowców transzytowych ■ Wysoka dokładność i skuteczność zapewniające maksymalny zysk 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pobieranie opłat od użytkowników dróg drugiej kategorii w oparciu o technologię GPS, urządzenie pokładowe przełącza się w tryb działania technologii DSRC na autostradach i drogach ekspresowych oraz w miastach ■ System elastyczny (np. możliwość objęcia jego działaniem dodatkowych dróg) ■ Niewiele koniecznej do zainstalowania na drogach infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pobieranie opłat od częstych użytkowników w oparciu o technologię DSRC gwarantuje niski koszt użytkowania systemu ■ Pobieranie opłat od okazjonalnych użytkowników w oparciu o technologię wideo ■ Schemat działania w oparciu o strefy pozwala na połączenie poboru opłat z parkowaniem
Technologia DSRC zapewnia interoperacyjność i umożliwia pobór opłat na terenie całego kraju		

Schemat: Kapsch TrafficCom

tanich urządzeń pokładowych (OBU) oraz ich przystępną obsługę.

Na rynku dostępne są trzy rodzaje elektronicznych systemów poboru opłat, różniące się rodzajem technologii, w oparciu o którą działają. Mikrofalowy system zbudowany na bazie technologii DSRC jest odpowiedni do pobierania opłat za przejazd drogami pierwszej kategorii – autostradami i drogami ekspresowymi (dodatkowo połączenie technologii DSRC i wideo jest odpowiednie do poboru opłat za wjazd do określonych stref i parkowanie w miastach), system satelitarny działający w oparciu o technologię GPS/GNSS sprawdza się do poboru opłat na drogach drugiej kategorii, istnieje też system hybrydowy łączący technologie DSRC i GNSS w jedno zintegrowane rozwiązanie. W większości państw członkowskich UE stosuje się system mikrofalowy oparty na technologii DSRC, wyjątkiem są Niemcy, gdzie istnieje system satelitarny.

Firma Kapsch TrafficCom oferuje elektroniczne systemy poboru opłat we wszystkich technologiach, które zostały wskazane w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE i które wynikają z zaakceptowania i wdrożenia koncepcji Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (EETS). Oferowane systemy pozwalają zamawiającemu korzystać z optymalnie dobranej technologii bazowej. Wszystkie technologie są zdolne do pełnego współdziałania (interoperacyjności), więc w praktyce użytkownicy dróg korzystają tylko z jednego urządzenia pokładowego, a każdy z nich wnosi opłaty na jedno konto w dowolnej lokalizacji.

Przy dokonywaniu wyboru odpowiedniego rodzaju systemu kwestie technologiczne nie są tak istotne, jak cele danego kraju oraz jego wymagania i potrzeby względem systemu. Zanim jakkolwiek ro-

dzaj systemu będzie mógł być zarekomendowany dla Polski, należy dokładnie przeanalizować lokalne uwarunkowania tak, aby wybrany system mógł zapewnić kluczowe rezultaty, czyli maksymalny oczekiwany zysk, niski koszt użytkownika w trakcie jego funkcjonowania oraz satysfakcję jego użytkowników (na początku kierowców samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony, a w perspektywie kilku lat także kierowców aut osobowych). Z uwagi na lokalne uwarunkowania najbardziej efektywnym systemem, który zapewniłby maksymalizację zysku dla Polski byłby elektroniczny, wielopasmowy system poboru opłat w warunkach płynnego ruchu.

Elektroniczny system poboru opłat działający w oparciu o technologię DSRC, np. Kapsch Highway, charakteryzujący się wysoką zdolnością kontroli i wskaźnikiem poboru opłat jest bardzo skuteczny, przez co gwarantuje maksymalny i pewny zysk. System ten jest doskonałym rozwiązaniem do poboru opłat na autostradach i drogach ekspresowych. Technologia DSRC jest już z powodzeniem wykorzystywana w licznych instalacjach na świecie, np. w ogólnokrajowych elektronicznych systemach poboru opłat w Czechach i w Austrii.

Użytkownicy głównych dróg zostaliby wyposażeni w tanie urządzenia pokładowe, które można łatwo i szybko zainstalować i które są o wiele tańsze niż te stosowane w pełni satelitarnych elektronicznych systemach poboru opłat. Instalacja urządzeń pokładowych w wyłącznie satelitarnych systemach poboru opłat zajmuje wiele godzin. Ponadto, korzystanie z urządzeń pokładowych w systemie opartym o technologię DSRC nie wymaga ponoszenia żadnych kosztów komunikacji, dzięki czemu opłaty za przejazd drogami wyposażonymi w system DSRC są

niższe. Odwrotnie jest w przypadku systemów wyłącznie satelitarnych.

Hybrydowy elektroniczny system poboru opłat np. Kapsch Area łączy technologie DSRC, GPS/GNSS oraz dodatkowo GSM/GPRS i jest bardzo dobrym rozwiązaniem do zastosowania na autostradach i drogach ekspresowych, jak również na drogach drugiej kategorii. Użytkownicy zostają wyposażeni w proste, przystępne kosztowo, łatwe w użyciu i instalacji hybrydowe urządzenia pokładowe GPS/DSRC, które działają w trybie DSRC na drogach pierwszej kategorii i automatycznie przełączają się na działanie w trybie GPS/GPRS na drogach drugiej kategorii. Elastyczność systemu hybrydowego w sytuacji przejazdu autostradami i drogami ekspresowymi pozwala na uniknięcie koszty komunikacji, co przekłada się na niższe opłaty pobierane od użytkowników tych dróg. Z kolei system wyłącznie satelitarny generuje znaczne koszty komunikacji na wszystkich rodzajach dróg objętych jego działaniem. Ponadto, system hybrydowy pozwala także na zastosowanie dodatkowych aplikacji telematycznych, jak np. instalacji czujników ruchu lub znaków drogowych zmiennej treści, które informują np. o aktualnej sytuacji pogodowej lub podają w czasie rzeczywistym dane o natężeniu ruchu na drodze.

Efektywne działanie elektronicznego systemu poboru opłat może zapewnić jedynie dostawca i operator posiadający bogate doświadczenie i wysokie kompetencje w tym zakresie. Firma Kapsch TrafficCom z powodzeniem wdrożyła już ponad 200 instalacji w 36 krajach w Europie, Australii, Ameryce Łacińskiej, w regionie Azji i Pacyfiku oraz w RPA, co dowodzi, iż jest doświadczonym i wiarygodnym partnerem w dostarczaniu i implementacji elektronicznych systemów poboru opłat.

Opony bieżnikowane – rozsądna alternatywa

Rozmowa z Brenno Benaglia,
Prezydentem Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon Bieżnikowanych (BIPAVER)



Panie Prezydencie, panuje przekonanie, że opona bieżnikowana jest produktem niepełnowartościowym. Czy tak jest naprawdę?

Spróbuję odnieść się do tej kwestii przytaczając kilka faktów. Prawdopodobnie nie wie pan, że zdecydowana większość linii lotniczych, w tym także tych najbardziej znanych, wykorzystuje opony bież-

nikowane. Co więcej – są one bieżnikowane kilkakrotnie. Nie wie pan prawdopodobnie także tego, że wiele autobusów szkolnych w Stanach Zjednoczonych i Unii Europejskiej jeździ na takich oponach. To mówi samo za siebie.

Czy takie opony spełniają wszystkie normy bezpieczeństwa w ruchu drogowym?

Największym rynkiem opon bieżnikowanych jest USA, gdzie 50% samochodów ciężarowych posiada ogumienie bieżnikowane; w Europie – odpowiednio 40%. To najlepsze potwierdzenie, że te opony są bezpieczne. Najwięcej użytkowników takiego ogumienia odnotowuje się w krajach najbardziej uprzemysłowionych.

W Europie istnieje kilkaset firm zajmujących się bieżnikowaniem opon. Największą z nich jest Michelin, a drugą co do wielkości – fabryka Marangoni w Roverto. Uważam, że opony bieżnikowane są w pełni bezpieczne pod warunkiem, że produkowane są z uwzględnieniem odpowiednich norm i procedur. Wszystkie te opony muszą spełniać określone wymogi technologiczne. Poddawane są testom identycznym z tymi, które obowiązują przy wytwarzaniu nowych opon. W całej Europie: od Portugalii do Rosji stosuje się jednakowe normy. Dodam, że wielu producentów posiada certyfikaty ISO i TUV.

Czy istnieją regulacje prawne związane ze stosowaniem opon bieżnikowanych?

W niektórych państwach, np. w USA i Włoszech obowiązują przepisy, zgodnie z którymi na instytucje publiczne nakłada się obowiązek korzystania z pewnej ilości opon bieżnikowanych. Komisja Europejska deklaruje, że bieżnikowanie jest najlepszą z możliwych metod recyklingu. W chwili obecnej nie ma ogólnych przepisów unijnych doty-

czących stosowania takiego ogumienia. Istniejące regulacje krajowe mają charakter lokalny.

Transport ciężarowy w Europie jest poddany ostrym rygorom ekologicznym. Jak w tym kontekście funkcjonuje przemysł opon bieżnikowanych?

Idealnie wpisuje się w ten kontekst, ponieważ do produkcji używa się mniej surowca, niższa jest także emisja dwutlenku węgla niż przy wytwarzaniu nowych opon.

W przypadku opon klasy premium karkas wykorzystywany jest kilkakrotnie. Najlepsze firmy z naszej branży stale pracują nad unowocześnieniem mieszanki gumy, by obniżyć opory toczenia. To wpływa bezpośrednio na spadek zużycia paliwa. Można więc powiedzieć, że produkcja i użytkowanie opon bieżnikowanych ma charakter proekologiczny.

Czy używanie opon bieżnikowanych ma uzasadnienie ekonomiczne?

Absolutnie tak. Przy tym ważne jest kupowanie nowych opon dobrej jakości, np. klasy premium. Kiedy „pierwsze życie” opony dobiegnie końca, dzięki bieżnikowaniu otrzymujemy produkt, który odzyskuje wartość i posiada żywotność podobną do nowego. Ma to więc ekonomiczne uzasadnienie i jest rozsądne.

Jakie są według Pana prognozy rozwoju tej gałęzi przemysłu?

Jeśli chodzi o ogumienie przemysłowe i ciężarowe – prognozy na przyszłość są dobre. Przewidujemy, że poziom zapotrzebowania będzie podobny do dzisiejszego. Natomiast trudno spekulować na temat opon do samochodów osobowych, ponieważ ten rynek jest niewielki. Interesujące w aspekcie rozwoju są Chiny. Obecnie odsetek opon bieżnikowanych nie jest tam zbyt wysoki, głównie ze względu na niską jakość karkasu stosowanego w ogumieniu. Jednak

to się zmienia i liczymy, że coraz więcej opon będzie poddawanych bieżnikowaniu. Chiny to olbrzymi rynek, który zapewne weźmie pod uwagę nowe możliwości związane z oszczędzaniem surowców.

Jest Pan pionierem na polskim rynku. Jak ocenia Pan polskie warunki dotyczące rozwoju?

Polska jest dużym krajem. Mieszka tu około 40 milionów ludzi. Ma korzystne położenie w Europie. Posiada dobrze rozwinięty przemysł. Funkcjonuje tu duża liczba firm przewozowych. To daje podstawy do optymizmu. Musimy tylko przecze-kać kryzys.

Przyszłość opon bieżnikowanych w Polsce zależy od firm, które się tym zajmują. Jeśli zainwestują w nowoczesny sprzęt, technologię i wyszkolenie pracowników, to mają szansę rozkwitnąć. Kluczowe jest odpowiednie testowanie opon przyjmowanych do bieżnikowania, a także testowanie gotowego produktu. Technologia bowiem jest dostępna dla każdego, nie stanowi tajemnicy. Najważniejsza jest wysoka jakość.

Czy Polska może bieżnikowane w kraju opony eksportować?

Myślę, że na lokalny rynek – tak, ale na eksport – nie sędzę, ponie-

waż ilość opon klasy premium jest tutaj niewystarczająca. Nie znam dokładnych danych dotyczących Polski, ale na podstawie własnych obserwacji uważam, że spora część pojazdów jeździ na oponach określanych jako „second line”.

Na koniec chciałem zapytać o kwestię marki w przypadku opon bieżnikowanych. Jeśli do fabryki Marangoni przyjmuje się do bieżnikowania oponę firmy Michelin – to jaka jest marka finalnego produktu?

Stosujemy dwa rodzaje bieżnikowania: gdy zmienia się tylko wierzchnią warstwę bieżnika, wtedy można odczytać nazwę oryginalnego producenta. My dodajemy nazwę naszej firmy, datę bieżnikowania i numer homologacji. Umieszczenie tych trzech informacji jest w Europie wymagane. Istnieje jeszcze drugi rodzaj bieżnikowania, w którym warstwę nowej gumy nanosi się także na ścianki boczne opony – i w tym przypadku znika oznaczenie pierwszego producenta, a pojawia nazwa naszej firmy oraz napis retread, oznaczający oponę bieżnikowaną. Tak więc opona otrzymuje nazwę naszej marki – Marangoni.

Rozmawiał; Ryszard Gałczyński



Certus Multiagencja Sp. z o.o.

Najlepsze ubezpieczenia komunikacyjne i majątkowe!

Start nowego programu dla ZMPD od września 2009 r.!



Szanowni Państwo,

Certus Multiagencja Sp. z o.o. jest agencją ubezpieczeniową specjalizującą się w ubezpieczeniach komunikacyjnych oraz pozostałych majątkowych. Od września 2009 roku uzyskaliśmy możliwość współpracy w zakresie przygotowania i oferowania produktów ubezpieczeniowych dla Członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Wspólnie z Certus Broker Sp. z o.o. (udziałowcem Certus Multiagencja Sp. z o.o.) został przygotowany specjalny program ubezpieczeń komunikacyjnych i majątkowych dedykowany dla Członków Zrzeszenia.

Grupa Certus powstała z inicjatywy osób posiadających wyższe wykształcenie ekonomiczne, ubezpieczeniowe i techniczne oraz wieloletnie doświadczenie z dziedziny ubezpieczeń komunikacyjnych, transportowych, majątkowych i życiowych. Ubezpieczeniowa działalność agencji i brokerska są licencjonowane przez Komisję Nadzoru Finansowego, a profesjonalizm pracowników potwierdzony jest państwowym egzaminem branżowym. Wspólnie ze sprawdzonymi i pewnymi Ubezpieczycielami, takimi jak PZU, Generali i DAS, zbudowaliśmy ubezpieczeniowy program pakietowy, z możliwością indywidualnego doboru ryzyk w zależności od potrzeb Klientów, zawierające następujące linie ubezpieczeniowe:

- OC – odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych,
- AC – autocasco pojazdów mechanicznych,
- NNW – następstwa nieszczęśliwych wypadków,
- Assistance,
- Ochrona prawna.

Ryzyka ubezpieczeniowe zostały dobrane z uwzględnieniem szczególnego charakteru działalności prowadzonej przez Przewoźników, finansowania zakupu pojazdów, czy ponadnormatywnej eksploatacji. Ryzyka ko-

munikacyjne obejmują ochroną np.: terytoria krajów europejskich, bliskowschodnich i basenu Morza Śródziemnego, czy też pojazdy finansowane poprzez leasing, kredyt lub będące przedmiotem wynajmu.

W ubezpieczeniach zawieranych za pośrednictwem Certus Multiagencja Sp. z o.o. szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej idzie w parze z konkurencyjną ceną polisy, kalkulowaną specjalnie dla Członków ZMPD. Cena polisy uwzględnia bowiem rabat specjalny dla Członków Zrzeszenia oraz:

- rabaty ilościowe czy pakietowe,
- zniżki za bezszkodowość uzyskane od innych ubezpieczycieli,
- czy też stawki obowiązujące w rejonie rejestracji pojazdu lub lokalizacji mienia.

Jednym z naszych celów współpracy z ZMPD jest uzyskanie jak najlepszej oferty ubezpieczeniowej dla Członków Zrzeszenia. Na początku współpracy z ZMPD chcemy skupić się na ofercie rozbudowanej o możliwość największą ilość ubezpieczonych ryzyk. Charakter działalności wykonywanej przez Członków ZMPD wymaga między innymi pełnej mobilności pojazdów. Dlatego skupiamy się na współpracy z Ubezpieczycielami, którzy gwarantują przeprowadzenie sprawnego procesu likwidacji szkód w kraju i za granicą, dysponują infoliniami wspierającymi ten proces, posiadają fachowców merytorycznych

i technicznych, którzy błyskawicznie przeprowadzą likwidację szkody. Dodatkowo na każdym etapie umowy ubezpieczeniowej Klienti otrzymają wsparcie informacyjne również ze strony Certus Multiagencja Sp. z o.o. oraz Certus Broker Sp. z o.o.

Rozbudowany produkt powoduje z reguły wzrost jego ceny. Ta zasada nie omija również produktów ubezpieczeniowych, które w przypadku ubezpieczeń dedykowanych dla Członków ZMPD są najwyższej jakości pod względem zakresu ochrony i jakości obsługi kontraktu. Rozpoczęcie współpracy ZMPD z Grupą Certus powoduje obopólną korzyść, dając stronom doskonały instrument do użytkowania specjalnych zniżek. Jest nim liczba Członków Zrzeszenia, która powodując efekt skali umożliwia uzyskanie ponadprzeciętnych zniżek z tytułu ilości ubezpieczonych przedmiotów, prowadząc jednocześnie do uzyskania programu zbudowanego w oparciu o oczekiwania Klienta i specyficzny charakter działalności. Wymaga to jednak współpracy jak największej liczby Członków Zrzeszenia z Grupą Certus. W tym celu zamierzamy pogłębiać świadomość ubezpieczeniową naszych Klientów, a doskonałą okazją do tego będzie prezentacja Grupy Certus na tegorocznych zebraniach regionalnych Członków ZMPD. Jesteśmy gotowi do podjęcia dyskusji na temat oczekiwań Członków ZMPD w stosunku do naszej współpracy, poznania nurtujących zagadnień oraz znalezienia nowych albo ulepszenia dotychczasowych rozwiązań dotyczących ubezpieczeń komunikacyjnych i majątkowych.

Dodatkowo dla Członków ZMPD oferujemy ubezpieczenia mienia prywatnego i firmowego Członków ZMPD, ich Pracowników oraz Rodzin, w zakresie ubezpieczeń:

- komunikacyjnych,
- mieszkań i domów,
- następstw nieszczęśliwych wypadków,
- odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym i zawodowym.

Za pośrednictwem Certus Multiagencja Sp. z o.o. Członkowie ZMPD, Ich Pracownicy i Członkowie Rodzin mogą zapisać się również do Otwartego Funduszu Emerytalnego w PZU S.A. lub dokonać zmiany dotychczasowego funduszu.

Pozostaję z poważaniem,
Jarosław Adamkiewicz
Prezes Zarządu Certus Multiagencja Sp. z o.o.

 Multiagent Ubezpieczeniowy	<input type="checkbox"/> ubezpieczenia komunikacyjne	<input type="checkbox"/> assistance
	<input type="checkbox"/> ubezpieczenia majątkowe	<input type="checkbox"/> następstwa nieszczęśliwych wypadków
<input type="checkbox"/> ochrona prawna		
		
Certus Multiagencja Sp. z o.o. jest rekomendowanym przez ZMPD dostawcą ubezpieczeń dla Członków Zrzeszenia		
Znajdziecie nas Państwo na stoisku w holu głównym siedziby ZMPD		
tel: +48 22 536 10 94, fax: +48 22 536 10 92 www.certusmultiagencja.pl, e-mail: biuro@certusmultiagencja.pl		

Starter

– twój partner na drodze

Rozmowa z Jakubem Wesołowskim
– Account Managerem Starter TruckService



W jaki sposób można skorzystać z usług Starter TruckService?

Najlepszym sposobem na korzystanie z naszego międzynarodowego serwisu assistance jest wykupienie na pojazd całorocznego pakietu Starter TruckService, który w wariantach podstawowym oferuje nieograniczoną pomocą profesjonalnego mechanika w miejscu awarii lub holowanie. Wariant rozszerzony pakietu poza wspomnianymi wyżej usługami zawiera dodatkowo: serwis oponiarski, pojazd zastępczy i przeładunek towaru (w przypadku awarii naczepy). Jedynymi kosztami, jakie ponosi przewoźnik korzystając z tego rozwiązania, są koszty zakupu pakietu oraz ewentualnych części zamiennych niezbędnych w miejscu awarii.

Czy przewoźnik, który nie wykupił pakietów, może skorzystać z pomocy Starter TruckService?

Oczywiście, nadal można do nas kierować prośby o organizację pomocy w Polsce lub za granicą. Należy jednak pamiętać, że ta forma współpracy jeszcze przed podjęciem jakichkolwiek czynności wymaga od przewoźnika zabezpieczenia finansowego

w postaci karty kredytowej (Mastercard, VISA) lub paliwowej (DKV, EuroShell, Routex, UTA).

Jakie są różnice pomiędzy pakietami Starter TruckService a pomocą adhoc?

Różnice najlepiej zobrazuje konkretny przypadek, kiedy to polski kierowca jadąc na rozładunek do Holandii zauważył, że jedna strona naczepy przechyliła się znacznie w lewo. Po wstępnych oględzinach okazało się, że przyczyną jest uszkodzona poduszka. Sprawa została zgłoszona do Starter TruckService, gdzie po sprawdzeniu w bazie danych potwierdzono ochronę dla wspomnianego pojazdu. Zaraz po tym na miejsce awarii wysłany został holenderski mechanik, który przewiózł nową poduszkę i zamontował ją na pojeździe. Cała operacja trwała 2 godziny, a przewoźnik zapłacił tylko za poduszkę. Gdyby takie same zdarzenie miało miejsce w pojeździe nieobjętym ochroną pakietów, to koszty byłyby znacznie wyższe (ok. 600 EUR + koszt zakupu poduszki).

Na czym polega współpraca pomiędzy ZMPD a Starter TruckService?

Pierwsze rozmowy dotyczące współpracy ze Zrzeszeniem zostały podjęte w grudniu 2007 r. kiedy to nasza firma postanowiła świadczyć usługi dla pojazdów ciężarowych. Oczywiście wydawała nam się współpraca z tą największą w Polsce organizacją zrzeszającą przewoźników drogowych, dlatego też po niespełna miesiącu rozmów doszło do podpisania umowy partnerskiej i uruchomienia serwisu dla uczestników programu „Razem w przyszłość”.

Jakie korzyści płyną dla uczestników programu „Razem w przyszłość” z faktu współpracy pomiędzy ZMPD a Starter TruckService?

Wszyscy uczestnicy Programu mogą korzystać z oferty Starter na preferencyjnych warunkach. W przypadku całorocznych pakietów jest to rabat w wysokości 4% a w przypadku organizacji pomocy adhoc na terenie kraju – 50% zniżki na organizację pomocy (25% za granicą).



**Całoroczna ochrona truck assistance
już od 99 EUR rocznie!**

Nowe rewolucyjne rozwiązanie!
Pakiety Starter TruckService zapewniają mobilność
Twojego pojazdu na terenie całej Europy
bez względu na porę dnia i miejsce awarii 24h/365.

CAŁODOBOWA POMOC
☎ 609 222 222

www.starter24.pl





Ubezpieczenia na życie

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

Ubezpieczenia (zgodnie z zapisami Kodeksu Cywilnego) dzielimy na ubezpieczenia majątkowe i ubezpieczenia osobowe. Podział ten oparty jest na kryterium przedmiotu ochrony.

Ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o działalności ubezpieczeniowej także zawiera taki podział, z tym, że w załączniku do ustawy „Podział ryzyka według działów, grup i rodzajów ubezpieczeń” wyróżnia się Dział I – ubezpieczenia na życie i Dział II – pozostałe ubezpieczenia osobowe oraz ubezpieczenia majątkowe. Towarzystwo Ubezpieczeniowe nie może jednocześnie wykonywać działalności z Działu I załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej i Działu II tejże ustawy. Stąd istniejący podział na naszym rynku na tzw. Ubezpieczycieli „majątkowych” i „życiowych”. W nazwie ubezpieczyciela musi być wyróżnik tej działalności, którą wykonuje. Zwykle do nazwy własnej ubezpieczyciela dodany jest wyraz „Życie”.

W Polsce istnieje wiele towarzystw, które prowadzą odrębną działalność ubezpieczeń majątkowych i osobowych oraz na życie pod wspólną marką. Są to m.in. PZU SA i PZU Życie SA, STU Ergo Hestia SA i STU Ergo Hestia Życie SA, TUiR Warta SA i Warta Vita SA, Generali Życie TU SA, Generali TU

SA, TU Allianz Życie Polska SA, TU Allianz SA, AXA TU SA, AXA Życie TU SA.

Ubezpieczenia na życie należą do grupy ubezpieczeń osobowych z uwagi na przedmiot ochrony, który stanowią dobra osobiste człowieka, takie jak życie, zdrowie i zdolność do pracy. Ich klasyfikacja w Ustawie jest następująca:

1. ubezpieczenia na życie
2. ubezpieczenia posagowe, zaopatrzenia dzieci
3. ubezpieczenia na życie, jeżeli są związane z ubezpieczeniowym funduszem kapitałowym
4. ubezpieczenia rentowe
5. ubezpieczenia wypadkowe i chorobowe, jeżeli są uzupełnieniem ubezpieczeń wymienionych w grupach 1-4.

W literaturze przedmiotu można spotkać inne klasyfikacje. Jedną z nich jest klasyfikacja ze względu na kryterium funkcji ubezpieczeń na życie:

1. charakter ochronny
2. charakter oszczędnościowy
3. charakter mieszany.

Funkcja ochrony ubezpieczeniowej w ubezpieczeniach na życie polega na finansowym kompensowaniu skutków zdarzeń losowych, które polegają na wypłacie określonego świadczenia w przypadku wystąpienia wypadku ubezpieczeniowego określonego w zawartej umowie

ubebezpieczenia. Forma takiego ubezpieczenia może być indywidualna bądź też grupowa.

Ponieważ ustawodawca nie zdefiniował pojęcia „ubebezpieczenia indywidualne”, przyjmuje się, że jeśli umowa dotyczy jednego ubezpieczającego bądź ubezpieczanego jest to ubezpieczenie indywidualne. Z reguły świadczenia z takiej umowy dotyczą bezpośrednio osoby ubezpieczonej z wyłączeniem ubezpieczenia rodziny.

Zupełnie inną konstrukcję posiadają ubezpieczenia grupowe, których definicja także nie jest podana przez ustawodawcę. Cechą charakterystyczną dla ubezpieczeń grupowych jest zawarcie jednej umowy, w której ochrona ubezpieczeniowa dotyczy więcej niż 1 osoby, istnieje także możliwość zmiany liczebności grupy w trakcie trwania umowy ubezpieczenia. Taką umowę zawiera zwykle podmiot zrzeszający daną grupę, np. stowarzyszenie, zakład pracy, grupa zawodowa. Ubezpieczony nie będąc stroną umowy ma prawo do świadczenia określonego w umowie.

Umowy ubezpieczenia grupowe charakteryzują się specyficznym zakresem ubezpieczenia, który powinien być dostosowany do grupy osób zainteresowanych powyższym ubezpieczeniem. W tym rodzaju ubezpieczenia ochroną są objęci

także członkowie najbliższej rodziny – małżonek (partner), dzieci.

Tak jak przy każdym rodzaju ubezpieczenia, tak też przy ubezpieczeniach osobowych jest dokonywana analiza ryzyka. Przy ubezpieczeniach grupowych takiej analizie podlega cała grupa, a nie dana osoba. Zakres ubezpieczenia winien być dostosowany z uwzględnieniem potrzeb grupy, a nie potrzeb indywidualnych.

Czynnikami ryzyka są: rodzaj wykonywanej pracy, średni wiek osób w grupie, liczba osób zgłoszonych do ubezpieczenia, struktura płciowa grupy. Aby określić wielkość ryzyka ubezpieczyciele korzystają z tabel, w których określone są klasy zawodowe jako: umysłowa, umysłowa z podwyższonym ryzykiem, lekka fizyczna, ciężka fizyczna, czysta fizyczna, ryzyka specjalne. Im większe ryzyko tym wyższa składka. Minimalna ilość osób niezbędna do zawarcia umowy ubezpieczenia grupowego wynosi 3.

Ponadto, aby umowa mogła być zawarta, niezbędne jest przystąpienie do ubezpieczenia określonego procentu liczebności grupy, który zależy także od jej wielkości.

Ważnymi czynnikami warunkującymi wysokość świadczeń, jakie zaproponuje ubezpieczyciel dla danej grupy, są najczęściej występujące zagrożenia zdrowotne oraz ilość i rodzaj wypadków. Wysokość świadczeń jest także pochodną świadczenia podstawowego, tj. świadczenia z tytułu zgonu naturalnego ubezpieczonego.

Katalog świadczeń, jaki może zawierać umowa ubezpieczenia, jest dosyć obszerny i może ulegać modyfikacjom przed zawarciem umowy.

Najczęściej występujące świadczenia dotyczące bezpośrednio ubezpieczonego:

1. zgon naturalny
2. zgon w wyniku NW
3. zgon w wyniku zawału serca lub udaru
4. trwałe uszczerbek doznany w wyniku NW
5. 100% trwałe uszczerbek doznany w wyniku NW
6. poważne zachorowanie (ograniczony katalog chorób odmienny u różnych ubezpieczycieli)
7. pobyt w szpitalu związany z NW lub chorobą
8. rekonwalescencja
9. utrata zdolności do pracy.

Najczęściej występujące świadczenia dotyczące rodziny ubezpieczonego:

1. urodzenie się dziecka
2. urodzenie się martwego noworodka
3. zgon rodziców
4. zgon teściów
5. zgon naturalny małżonka (partnera)
6. zgon małżonka w wyniku NW
7. zgon dziecka
8. poważne zachorowanie dziecka
9. poważne zachorowanie małżonka (partnera).

Dobór świadczeń jest dowolny ale musi być identyczny dla całej grupy.

Dla osób będących członkami grupy przystępującej do ubezpieczenia po upływie 3 miesięcy od zawarcia grupowej umowy ubezpieczenia zwykle stosowane są okresy karencji. Ma to na celu ograniczenie antyselekcji, tj. ograniczenie w przystępowaniu do ubezpieczenia osób, u których zdarzenia ubezpieczeniowe już zaszły i należałoby wypłacić świadczenie.

Klasyfikacją przykładem takiej antyselekcji jest deklaracja przystąpienia do ubezpieczenia w momen-

cie, kiedy ubezpieczony ma zostać rodzicem lub dowiaduje się o swojej chorobie. Jeśli przystąpienie do ubezpieczenia nastąpiło w okresie do 3 miesięcy od zawarcia umowy, karencji nie stosuje się.

Należy pamiętać, że w ubezpieczeniach grupowych zwykle nie ma obowiązku składania kwestionariuszy medycznych, odmiennie do ubezpieczeń życiowych indywidualnych. Ubezpieczyciel przyjmuje daną grupę do ubezpieczenia z „dobrodziejstwem inwentarza”. Jeśli pracodawca zadba o właściwie skonstruowaną umowę ubezpieczenia grupowego dla swoich pracowników, może być pewien, że jego pracownicy i ich rodziny w razie zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową są zabezpieczeni finansowo.

Przy ubezpieczeniu grupowym, mimo że stroną umowy jest pracodawca, a nie pracownik, składka może być opłacana zarówno przez pracodawcę, jak i przez pracownika, który musi na to wyrazić pisemną zgodę. W większości przypadków składka jest opłacana przez pracownika. Jakkolwiek jest coraz więcej firm, które decydują się na finansowanie składki pracownikowi tylko za opcje dotyczące pracownika, pozostałą część dopłaca pracownik. Jest to bardzo dobre rozwiązanie, nie obciążające finansowo ani jednej ani drugiej strony.

Składki płatne są w systemie miesięcznym i średnio przy umowie z dobrymi świadczeniami z włączeniem świadczeń rodzinnych wynoszą od 40 do 60 zł za osobę.

W następnym numerze „Przevoźnika” przedstawię Państwu oferty przygotowane dla branży transportowej.

ORGANIZACYJNA WINA UMYŚLNA UBEZPIECZAJĄCEGO POCIĄGA ZA SOBĄ UTRATĘ OCHRONY UBEZPIECZENIOWEJ!



*Mirosław Siech
Autor jest pracownikiem
Lutz Assekuranz w Wiedniu,
specjalistą od ubezpieczeń
ładunków CMR,
siech@lutz-assekuranz.at*

Organizacyjna wina umyślna ubezpieczającego pociąga za sobą wyłączenie ochrony ubezpieczeniowej! O ile wina umyślna (art. 29 CMR) jest w ogóle objęta ubezpieczeniem, jak ma to miejsce w firmie Lutz Assekuranz, polisy ubezpieczeniowe CMR zawierają tzw. „klauzule dotyczące przedstawicielstw”, przeważnie o następującej treści:

„Wyłączone są roszczenia ze zdarzeń ubezpieczeniowych, które zostały wywołane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego przedstawicieli prawnych, pełnomocników lub też samodzielnych kierowników oddziałów, jak również ze zdarzeń ubezpieczeniowych, które zostały wywołane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez osoby trzecie, będące pomocnikami wykonującymi zadania na polecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego lub też przez pracowników ubezpieczającego, jeżeli ubezpieczający lub któraś z osób wymienionych, umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa nie dochowała należytej dbałości wymaganej przy doborze, instruktażu i nadzorze pracowników ubezpieczającego a także osób trzecich będących pomocnikami lub też wykonujących działania na polecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego.”

Z uwagi na coraz częstsze przypadki dochodzenia szkód o dużej wartości (np. kradzież pojazdu ciężarowego, napad w celach rabunkowych, kradzież towaru z pojazdu na postoju, gdy kierowca śpi w kabinie kierowcy itd.) ubezpieczyciele reagują coraz radykalniej, stosując coraz częściej powyższe wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczającego.

Dlatego we własnym interesie ubezpieczonego należy za bezwzględnie konieczne traktować podjęcie następujących

działań, chyba że takie kroki już dawno temu zostały podjęte:

1. Właściciele firmy muszą zapoznać swych pracowników z powyższą problematyką.
2. Właściciele firmy we własnym zakresie lub odpowiednio przeszkoleni pracownicy, działający z uprawnienia właścicieli firmy, muszą zadbać o to, aby trasy przejazdu, przebiegające w szczególności (ale nie tylko!) przez Włochy, Anglię, Kraje Nadbałtyckie i Kraje Wspólnoty Niepodległych Państw, były tak planowane, aby na dłuższe przebrwy w trakcie podróży (odpoczynek itd.) wykorzystywane były bezwzględnie parkingi strzeżone. (Powyższe dotyczy także przekazania zleceń podwykonawcom). W razie braku parkingów strzeżonych trasa przejazdu oraz przewidywany czas wyjazdu i przybycia do celu muszą być zaplanowane tak, aby pojazd ciężarowy nigdy nie wymagał odstawiania na miejsce parkingowe w nocy.
3. Kierowcy ciężarówek muszą zostać poinstruowani na piśmie przy użyciu odpowiednich Informatorów o miejscach, w których znajdują się parkingi strzeżone (patrz wykaz IRU, dostępny w internecie: <http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=mix-publications/IRU-parking-2009.pdf> (bez odpowiedzialności za zawarte tam informacje)), oraz także o swych innych obowiązkach. Kierowca potwierdza otrzymanie informatora własnoręcznym podpisem.

Jeżeli mimo tego dojdzie do wystąpienia szkody, ważne jest, aby ubezpieczający mógł udowodnić, iż podjął wymagane działania organizacyjne w celu odpowiedniego poinformowania swego kierowcy (lub podwykonawcy). Tylko wówczas będzie on objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową.

Z tego względu prosimy bezwzględnie o podjęcie koniecznych działań organizacyjnych, o ile takowe jeszcze nie zostały podjęte! Powyższe dotyczy oczywiście nie tylko przewozów przy użyciu pojazdów ciężarowych, lecz także przewozów wszelkimi innymi środkami komunikacji oraz składowania towarów u spedytorów i w magazynach (hasła: „braki inwentaryzacyjne”, „błędnie załadowany niewłaściwy towar”).

WSKAZÓWKI DLA DYSPOZYTORÓW I KIEROWCÓW

W poprzednim artykule pod tytułem „Organizacyjna wina umyślna ubezpieczającego pociąga za sobą utratę ochrony ubezpieczeniowej!” informowaliśmy o tym, iż niewłaściwy sposób zorganizowania przewozu przez członków zarządu lub osoby na stanowiskach kierowniczych stanowi organizacyjną winę umyślną, która w razie zaistnienia szkody – a w szczególności w przypadku kradzieży pojazdów ciężarowych i napadów z rozbojem – może prowadzić do zwolnienia ubezpieczyciela z obowiązku świadczenia odszkodowania. Z tego względu przedsiębiorcy powinni się odpowiednio zabezpieczyć przed taką ewentualnością, wręczając wszystkim dyspozytorom i kierowcom okólnik do podpisu. (przy udzieleniu zleceń podwykonawcom wymóg ten znajduje również odpowiednie zastosowanie). Poniżej przedstawiamy przykładową jego treść. Taki okólnik skierowany do wymienionego kręgu adresatów pomaga w razie zaistnienia szkody uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

Proponujemy Państwu niewiążąco przyjęcie następującej treści takiego okólnika:

„Do członków zarządu, pracowników na stanowiskach kierowniczych i dyspozytorów wszystkich oddziałów oraz do wszystkich kierowców pojazdów ciężarowych i wszystkich podwykonawców.

Z uwagi na coraz częstsze występowanie szkód o dużej wartości (np. kradzież pojazdów ciężarowych, napad w celach rabunkowych, kradzież towaru z pojazdu ciężarowego), przede wszystkim we Włoszech i Anglii, ale także w innych krajach EU i WNP, czujemy się zobowiązani do udzielenia następujących wskazówek:

1. Trasy przewozów powinny być tak zaplanowane, aby w miarę możliwości przerwy w podróży wykorzystywane były bezwzględnie na parkingach strzeżonych. Stosowany wykaz parkingów strzeżonych znajduje się w załączeniu. To zestawienie znajdują Państwo zawsze w internecie: <http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=mix-publications/IRU-parking-2009.pdf> (bez odpowiedzialności za zawarte tam informacje). (Pojazd należy parkować tak, aby tył pojazdu był osłonięty (np. tyłem do ściany), ponadto o ile to możliwe w miejscu oświetlonym.)
2. Jeżeli w podróży uczestniczy większa ilość pojazdów naszej firmy, należy w miarę możliwości jechać konwojem.
3. Jeżeli przewóz jest realizowany przez dwóch kierowców, to w trakcie przerwy w podróży jeden z nich musi stale przebywać w pojeździe.
4. Stale powinny być włączone zabezpieczenia na wypadek

kradzieży, także w czasie krótkich postojów (np. na stacjach benzynowych).

5. Pojazd można opuścić tylko w razie bezwzględnej konieczności i na możliwie krótki okres czasu. Zestaw powinien wciąż pozostawać w polu widzenia i nigdy nie być zasłonięty innymi pojazdami.
6. Po każdym postoju należy dokonać obejścia kontrolnego wokół pojazdu w celu naocznego sprawdzenia stanu zamków, klódek, linek i plandeki.
7. Gdyby kierowca miał wrażenie, iż ktoś go śledzi, lub w razie innych nietypowych zdarzeń należy niezwłocznie zawiadomić dyspozytora.

Otrzymałem, przeczytałem i zapoznałem się z treścią okólnika:

Prosimy we własnym interesie zwrócić uwagę na przestrzeganie wymogów i wskazówek organizacyjnych, tak aby w razie zaistnienia szkody dysponowali Państwo odpowiednimi dowodami.



Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KABOTAŻ - MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE W JEDNEJ POLISIE

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

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

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

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

www.lutz-assekuranz.pl

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

Podatek od środków transportowych w 2009 r. II rata

autor: Anna Piotrkiewicz

15 września 2009 r. to data uregulowania II raty podatku od środków transportowych. Dla przypomnienia poniżej zasady, jakie obowiązują przy jego zapłacie w 2009 r. Z uwagi na sytuację kryzysową w transporcie, czasowym wycofaniem pojazdów z ruchu lub ich odsprzedają innym użytkownikom, szczególną uwagę należy zwrócić na obowiązki związane z korektami deklaracji, które składane są corocznie w terminie do 15 lutego każdego roku podatkowego.

Jeżeli pojazd zostaje czasowo wycofany z ruchu, sprzedany, złomowany, to obowiązkiem podatnika jest złożenie stosownej korekty deklaracji w terminie 14 dni od dnia zdarzenia, wskazującej na zawieszenie obowiązku podatkowego (czasowe wycofanie) lub jego wygaśnięcie (sprzedaż, złomowanie). Począwszy od pierwszego dnia miesiąca następnego po zdarzeniu obowiązek podatkowy ustaje.

Zasady opodatkowania podatkiem od środków transportowych uregulowane zostały w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2002 r. nr 9, poz. 84 ze zm.) art. 8 do 12.

Przedmiotem opodatkowania podatkiem od środków transportowych w 2009 r. są:

- **samochody ciężarowe** o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony,

- **ciągniki siodłowe i balastowe** przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony,

- **przyczepy i naczepy**, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i wyższą,

- **autobusy**.

Podmiotami zobowiązanymi do zapłaty podatku od środków transportowych w 2009 roku są:

- właściciel środka transportowego,
- posiadacz środka transportowego zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jako powierzony przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną,

- jednostka organizacyjna nie mająca osobowości prawnej, na którą środek transportowy został zarejestrowany.

Obowiązek podatkowy w zakresie podatku od środków transportowych ciąży na osobach fizycznych i osobach prawnych będących właścicielami środków transportowych.

Jeżeli środek transportowy stanowi współwłasność dwóch lub więcej osób fizycznych lub prawnych, obowiązek podatkowy w zakresie podatku od środków transportowych ciąży solidarnie na wszystkich współwłaścicielach. Obowiązek podatkowy powstaje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Pol-

skiej, a w przypadku nabycia środka transportowego zarejestrowanego – od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został nabyty.

Obowiązek podatkowy powstaje także od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został dopuszczony ponownie do ruchu po upływie okresu, na jaki została wydana decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu tego pojazdu z ruchu.

Zarejestrowanie środka transportowego oznacza jego rejestrację, z wyjątkiem rejestracji czasowej, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Obowiązek podatkowy wygasa z końcem miesiąca, w którym środek transportowy został wyrejestrowany lub wydana została decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, lub z końcem miesiąca, w którym upłynął czas, na który pojazd powierzono.

W przypadku zmiany właściciela środka transportowego zarejestrowanego, obowiązek podatkowy ciąży na poprzednim właścicielu do końca miesiąca, w którym nastąpiło przeniesienie własności.

Podmioty są obowiązane odpowiednio skorygować deklaracje w razie zaistnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub wygaśnięcie obowiązku podatkowego w czasie 14 dni od dnia zaistnienia tych okoliczności.

Stawki maksymalne podatku od środków transportowych obowiązujące na terenie danej gminy, na dany rok, określa w drodze uchwały rada gminy.

Stawki minimalne podatku od środków transportowych na dany rok określone są w załączniku do ustawy i aktualizowane rozporządzeniami lub obwieszczeniami Ministra Finansów.

Podatnicy są obowiązani skła-

dać, w terminie do dnia 15 lutego, właściwemu organowi podatkowemu deklaracje DT-1 na podatek od środków transportowych wraz z załącznikami o posiadanych środkach transportowych na dany rok podatkowy, sporządzone na formularzu według ustalonego wzoru, odpowiednio skorygować deklaracje w razie zaistnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub wygaśnięcie obowiązku podatkowego.

Podatek oblicza w deklaracji podatek zobowiązany do jego zapłaty. Podatek w kwocie ustalonej przez podatnika w deklaracji DT-1 wpłaca się w dwóch ratach, w terminach do dnia 15 lutego i 15 września każdego roku, na rachunek budżetu gminy, na terenie której znajduje się miejsce zamieszkania lub siedziba podatnika.

Wzór deklaracji DT-1 na podatek od środków transportowych określono

Stawki minimalne podatku dla ciągników siodłowych i balastowych

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów: ciągnik siodłowy + naczepa, ciągnik balastowy + przyczepa (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	inne systemy zawieszenia osi jezdnych
2 osie			
12	18	0	30,70
18	25	213,96	386,98
25	31	451,16	825,38
31	40	1137,65	1560,89
3 osie			
36	40	1003,70	1387,87
40	44	1387,87	2052,96

Stawki minimalne podatku dla przyczep i naczep

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów: naczepa/przyczepa + pojazd silnikowy (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
1 oś			
12	18	0	20,48
18	25	143,26	257,68
25	28	257,68	452,09
2 osie			
23	28	169,31	249,31
28	33	493,95	684,64
33	38	684,64	1039,98
38	44	925,56	1369,27
3 osie			
36	38	545,11	759,05
38	44	759,05	1031,61

ny jest w rozporządzeniu Ministra Finansów w sprawie wzoru deklaracji na podatek od środków transportowych. Wzór ten jest dostępny na stronie www.mf.gov.pl w dziale podatki i opłaty lokalne lub w dziale formularze podatkowe.

Tryb poboru podatku, zasady stosowania zwolnień i wyłączeń z opodatkowania oraz sposób ustalania i wysokość stawek podatku od środków transportowych dla pojazdów o dmc nie mniejszej niż 12 ton, w tym również sposób określania przedmiotu opodatkowania, podlega harmonizacji we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej zgodnie z Dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat

za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (1999/62/WE).

Stawki maksymalne podatku od środków transportowych na 2009 rok

Stawki te zostały ustalone w Obwieszczeniu Ministra Finansów z dnia 29 lipca 2008 r. w sprawie wysokości górnych stawek kwotowych w podatkach i opłatach lokalnych w 2009 r.

Obwieszczenie to jest dostępne na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl lub w Monitorze Polskim z 2008 r. nr 59, poz. 531

Wysokość stawek podatku od środków transportowych określa w drodze uchwały rada gminy, z tym

że roczna stawka podatku od jednego środka transportowego nie może przekroczyć:

- 1) od samochodu ciężarowego, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:
 - a) ponad 3,5 tony do 5,5 tony włącznie – 704,61 zł,
 - b) powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie – 1 175,49 zł,
 - c) powyżej 9 ton – 1 410,58 zł,
- 2) od samochodu ciężarowego o całkowitej masie równej lub wyższej niż 12 ton – 2 691,81 zł
 - z tym, że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 1 do ustawy,
- 3) od ciągnika siodłowego lub ba-

Stawki minimalne podatku dla samochodów ciężarowych

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
Nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	inne systemy zawieszenia osi jezdnych
1	2	3	4
Dwie osie			
12	13	0	114,43
13	14	114,43	316,29
14	15	316,29	445,58
15	18	445,58	1008,35
Trzy osie			
15	17	114,43	199,07
17	19	199,07	408,36
19	21	408,36	530,23
21	23	530,23	816,72
23	25	816,72	1269,73
25	26	816,72	1269,73
Cztery osie i więcej			
23	25	530,23	537,67
25	27	537,67	839,04
27	29	839,04	1332,05
29	31	1332,05	1975,75
31	32	1332,05	1975,75

lastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu od 3,5 tony i poniżej 12 ton – 1 645,67 zł,

4) od ciągnika siodłowego lub balastowego, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów od 12 ton:

a) do 36 ton włącznie – 2 080,58 zł,
b) powyżej 36 ton – 2 691,81 zł

■ z tym, że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 2 do ustawy,

5) od przyczepy lub naczepy od 7 ton i poniżej 12 ton – 1 410,58 zł,

6) od przyczepy lub naczepy, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów powyżej 12 ton:

a) do 36 ton włącznie – 1 645,67 zł,
b) powyżej 36 ton – 2 080,58 zł

■ z tym że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 3 do ustawy,

7) od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia:

a) mniejszej niż 30 miejsc – 1 645,67 zł,
b) równej lub wyższej niż 30 miejsc – 2 080,58 zł.

Stawki minimalne podatku od środków transportowych w 2009 roku

Stawki te zostały ustalone w Obwieszczeniu Ministra Finansów z dnia 13 października 2008 r. w sprawie stawek podatku od środków transportowych obowiązujących

w 2009 r. (M.P. nr 78, poz. 692). Tekst zamieszczony jest na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl

Na stronie internetowej Ministerstwa Finansów dostępne jest już obwieszczenie Ministra Finansów z dnia 3 sierpnia 2009 r. w sprawie górnych granic stawek kwotowych podatków i opłat lokalnych w 2010 r. Stawki maksymalne podatku od środków transportowych na 2010 rok, określone w tym obwieszczeniu zostały podwyższone o 3,5% w stosunku do stawek maksymalnych z 2009 roku.

Stawki minimalne dla środków transportu objętych harmonizacją unijną (samochody ciężarowe, ciągniki, przyczepy, naczepy) zostaną ogłoszone przez Ministra Finansów do końca listopada 2009 r.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

oraz

ABC Sikorski

zapraszają do udziału w Konferencji

ZABEZPIECZENIE PŁATNOŚCI W TRANSPORCIE

W programie:

- sprawdzanie rzetelności zleceniodawcy
- windykacja należności i factoring
- odpowiedzialność przewoźnika i spedytora



Termin:

14 października 2009
godz. 10.00 - 17.00

Zespół Szkół Zawodowych Daewoo
ul. Jagiellońska 71, Warszawa



Wpisowe (od osoby):

dla członków ZMPD i klientów ABC Sikorski - 99 PLN
dla pozostałych osób - 120 PLN

Zgłoszenia:

tel. 022 536 10 63 (69)
szkolenia@zmpd.pl, fax: 022 536 10 70

W 2010 rok patrzę z lekkim optymizmem

– dyrektorem Sprzedaży i Marketingu Samochodów Użytkowych Mercedes-Benz Polska
fot: archiwum Mercedes



Jak ocenia Pan obecną sytuację na naszym rynku? Czy w ciągu pierwszego półrocza sytuacja się poprawiła, pogorszyła lub też pozostaje bez zmian?

Sytuacja nie jest najlepsza, wszyscy notują pokaźne spadki sprzedaży w porównaniu do zeszłego roku. A spoglądając na pierwsze półrocze mogę powiedzieć, że koniunktura się nie zmieniła. Już jesienią ubiegłego roku nie było najlepiej ze sprzedażą w podległych mi segmentach, a informacje płynące ze świata ekonomii i gospodarki zwiastowały właśnie taki przebieg zdarzeń. Choć trzeba przyznać, że nikt nie spodziewał się aż tak znaczącego spadku sprzedaży

Czy sytuacja w Polsce jest podobna do innych krajów europejskich, czy też może nasz kraj ma jakąś swoją specyfikę, jeśli chodzi o sprzedaż aut użytkowych i ciężarowych. Obserwuję Państwo

w Polsce rzeczywiście to, o czym mówi nasz rząd, że kryzys przebiega u nas łagodniej m.in. dzięki unijnym dotacjom i inwestycjom pod kątem EURO 2012?

Inaczej wygląda to w krajach Europy Zachodniej, a inaczej w Polsce. Tam jednak spadek sprzedaży w naszej branży jest trochę mniejszy, zwłaszcza jeśli chodzi o duże pojazdy ciężarowe. Oczywiście, że perspektywa Euro 2012 i związane z tym inwestycje, trochę poprawia sytuację w naszym kraju, ale bez przesady. To nie jest tak, że np. jakaś firma wygrywa przetarg na budowę drogi, stadionu lub hotelu i od razu kupuje nowe pojazdy budowlane. W ostatnich latach wiele przedsiębiorstw, nie tylko transportowych, wymieniało swój tabor. Pod tym względem Polska wygląda nieźle, więc nie można liczyć na zwiększone zakupy w związku z mistrzostwami. A co do oceny obecnej

sytuacji przez polski rząd, to jest to skomplikowana sprawa i nie można tak jednoznacznie i krótko odpowiedzieć, że jest lepiej lub gorzej. Cała gospodarka to naczynia połączone i wiele zjawisk można interpretować na różne sposoby.

Jakie są w takim razie Wasze prognozy do końca 2009 i na następny rok? Czy budowanie nowych dróg i autostrad wpłynie pozytywnie na rozwój transportu? A może stan i mała sieć dobrych dróg nie mają takiego dużego znaczenia, a problemem jest głównie światowy kryzys gospodarczy?

Do końca roku już niewiele się zmieni, ale na następny 2010 patrzę z lekkim optymizmem. Chyba najgorsze mamy już za sobą, a biorę tu pod uwagę cały bieżący rok. Potem powinno być już trochę lepiej. Ale przestrzegam przed zbytnią euforią i mówieniem o znaczącym wzroście. Czasem tak bywa, że jakiś dealer nie sprzedał nic albo kilka sztuk i nagle dostaje np. dwa razy więcej zamówień i mówi, że zauważa wyraźną poprawę. To może być tylko jednorazowy impuls w ogólnej, słabej sprzedaży. To oczywiście dotyczy wielu branż. Coraz częściej słyszymy, że „to już koniec kryzysu”, lecz ja nie jestem jeszcze o tym przekonany. Na pewno sama budowa oraz remonty dróg poprawią w jakiś sposób sytuację. Najpierw w budownictwie, a potem w transporcie. No i my, mam nadzieję, także na tym trochę zyskamy...

Co mógłby zrobić polski rząd, by pomóc branży transportowej, a pośrednio także Wam – producentom i sprzedawcom pojazdów?

To bardzo trudne pytanie. Wiadomo, że sytuacja gospodarcza jest trudna i we wszystkich państwach rządy szukają dodatkowych pieniędzy. Trudno mi coś radzić, czy się wtrącać. W Niemczech także trwają dyskusje nad tym, co zrobić, by podreperować budżet nadszarpnięty kryzysem światowym. Na pewno dobrze by było, gdyby nie wzrosły podatki... Zobaczymy, jak będzie.

Z danych PZPM wynika, że w pierwszym półroczu 2009 r. najmniej stracili Państwo, w porównaniu do 2008 r., w segmencie między 3,5 a 6 ton. Co to oznacza?

To specyficzna grupa i nie tak podatna na kryzys, jak duże pojazdy. Małe samochody dostawcze i użytkowe pracują głównie w dystrybucji lokalnej, a ta zawsze musi funkcjonować. Ludzie oszczędzają, ale w mniejszym stopniu na artykułach pierwszej potrzeby. I dlatego w tym segmencie nadal panuje największy ruch i wymiana pojazdów na nowe. Poza tym mniejsze samochody są tańsze i ich zakup, obojętnie w jakiej formie, jest bardziej dostępny. Natomiast wiele firm transportowych spłaca jeszcze raty za pojazdy i naczepy kupione w czasie prosperity. Chciałem jednak zauważyć, że również w segmencie powyżej 6 ton jesteśmy w stosunkowo dobrej sytuacji. W pierwszym półroczu nasze udziały rynkowe wzrosły o ponad 8% w stosunku do roku ubiegłego – do prawie 19%.

Czy planują Państwo jakieś specjalne akcje lub promocje, by ożywić sprzedaż? Będą to ewentualnie zachęty do kupowania określonych modeli lub w konkretnych segmentach, czy też ogólne promocje dotyczące Waszego działu pojazdów użytkowych i transportowych?

Nie, nie planujemy jakichś specjalnych akcji. Na bieżąco prowadzimy aktywną działalność marketingową i zawsze jesteśmy otwarci na klientów i ich propozycje. Negocjacje często kończą się pomyślnie dla obu stron. Nie widzimy potrzeby robienia jeszcze jakichś dodatkowych ruchów, bo moim zdaniem, one nie poprawiają, trudnej sytuacji na rynku. Cudów nie ma, nie zmienimy obecnego stanu gospodarki światowej, a za bezcen także nie można oddawać pojazdów.

Panuje taka opinia, że trudne czasy są okazją do zakupów lub inwestycji.

Może Państwo rozglądają się na rynku w celu otwarcia jakiegoś nowego salonu firmowego lub serwisu, lub rozważają jakieś inne formy inwestycji w Polsce? Przecież kryzys kiedyś powinien się skończyć i nadejść wzrost popytu...

Oczywiście nie zapominamy o potrzebach naszych klientów, dla których chcemy być jak najbardziej dostępni. Pomimo kryzysu rozwijamy sieć sprzedaży i serwisu, aby być jeszcze bliżej użytkowników naszych pojazdów. W tym roku już otworzyliśmy serwisy w Pyskowicach na Górnym Śląsku i w Modlniczce koło Krakowa. Przygotowujemy uruchomienie kolejnych dwóch.

A nie myśleli Państwo o uruchomieniu produkcji w Polsce?

Szczerze mówiąc nie. Mamy obecnie bardzo duże moce produkcyjne, których nie wykorzystujemy w stu procentach. One wystarczą nawet na oczekiwany w przyszłości wzrost popytu. Nasza fabryka w Wörth jest największa na świecie, a Polska jest sąsiadem Niemiec. Dlatego sądzę, że w najbliższych latach żadna tego typu inwestycja w Polsce nie będzie rozważana.

Spędzi Pan spokojnie urlop, mimo trudnej sytuacji gospodarczej na

świecie? Czy można całkiem zapomnieć o pracy podczas wypożyczynku?

Oczywiście zdaję sobie sprawę, że odpowiadam za bardzo ważną część działalności Mercedes-Benz w Polsce. I to są nie tylko nasi pracownicy, lecz także rzesza osób pracujących w serwisach i firmy z nimi powiązane. Ale z drugiej strony wiem, że wykonujemy swoją pracę najlepiej jak potrafimy, także w tych trudnych czasach. Dlatego spokojnie pojadę na urlop, tym bardziej, że na miejscu zostaje zespół dobrych pracowników.

Zostaje Pan w Europie, czy poszuka słońca gdzieś dalej, bo lato w tym roku mamy kiepskie...

Zostaję w Europie, a konkretnie jadę do swojego ojczystego kraju, do Niemiec. Muszę nadrobić zaległości rodzinne i odwiedzić kilka, ważnych dla mnie, osób. Normalnie, pracując w Polsce, nie mam na to czasu. Podobnie jest, gdy bywam służbowo w Niemczech. To są typowe podróże biznesowe, gdzie nie ma już czasu na prywatne wypadki.

W takim razie prywatnie życzę Panu udanego urlopu, a czego mam życzyć jako szefowi działu pojazdów użytkowych Mercedes-Benz w Polsce?

Niczego szczególnego. Po prostu, aby sytuacja wróciła do normy. Nie oczekuję cudów a normalnego rynku, na którym potrafimy z powodzeniem stawiać czoła konkurencji. Rozmawialiśmy już o przyszłym roku, a ja sądzę, że kolejny, 2011 rok będzie bardzo dobry dla Polski. Ze względu na zbliżający się turniej Euro 2012 wiele inwestycji będzie w „gorącym” okresie, a niektóre zostaną już oddane do użytku. Wówczas na świecie powinno już być po recesji, więc i nasza sprzedaż wzrośnie. A poza tym, polski krajobraz będzie się zmieniał, na lepsze oczywiście!

Rozmawiał Klaudiusz Madeja



40 lat

profesjonalnych szkoleń Mercedes-Benz dla kierowców

Wzrastające ceny oleju napędowego, podatek ekologiczny, opłaty drogowe i twarda walka konkurencyjna – każdy, kto chce osiągnąć sukces w branży transportowej, musi skutecznie kontrolować ponoszone koszty. Kierując się tą zasadą Mercedes-Benz od 40 lat prowadzi program profesjonalnych szkoleń dla swoich klientów, organizowanych w fabryce pojazdów ciężarowych w Wöerth.

Podczas gdy z taśmy w Wöerth zjeżdżają najnowocześniejsze ciężarówki, profesjonalni trenerzy dbają, by ten sprzęt transportowy był użytkowany tak ekonomicznie, jak to tylko możliwe. Każdy jeżdżący ekonomicznie oszczędza paliwo i ogranicza zużycie podzespołów. W dodatku przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i do ochrony środowiska naturalnego. A wszystko to bez ograniczania wysokich zdolności transportowych samochodów i przy mniejszym obciążeniu kierowcy stresem.

Techniczne podstawy użytkowania nowej ciężarówki kierowca Mercedesa otrzymuje w ramach programu informacyjnego dla kierowców. Program informacyjny dla kierowców jest jednym z trzech standardowych filarów oferty profesjonalnego szkolenia Mercedes-Benz. Większość klientów odbierających samodzielnie swój pojazd z zakładów produkcyjnych w Wöerth wykorzystuje tę okazję, by uczestniczyć w szkoleniu kierowców. Wprowadzone niedawno szkolenie kierowców PLUS umożliwia powiązanie odbioru pojazdu z siedmiogodzinnym modułem szkoleniowym, zgodnym z niemiecką ustawą o kwalifikacjach kierowców zawodowych.

Profesjonalne szkolenia w Wöerth, na całym świecie największe przedsięwzięcie tego rodzaju, jest oferowane nie tylko w Niemczech,

ale również na wszystkich innych najważniejszych rynkach eksportowych – bezpośrednio na miejscu, również w Polsce.

Profesjonalne szkolenia również w Polsce

Mercedes-Benz w Polsce oferuje szkolenia doskonalenia jazdy poprzez Mercedes-Benz TruckerAcademy od 2001 r. Do dziś preszkolonych zostało już ponad 4000 kierowców, którzy wzięli udział w jednodniowym Treningu Ekonomicznej Jazdy. Dodatkowo Mercedes-Benz Polska oferuje szkolenia wstępne przy odbiorze pojazdu, obejmujące wiedzę z zakresu budowy pojazdu i jego możliwości trakcyjnych, jak również zasad działania urządzeń i układów elektronicznych. Szkolenia oferowane są dla klientów, którzy odebrali pojazdy zakupione w sieci Mercedes-Benz i są one dostosowywane do indywidualnych potrzeb kierowców.

Dodatkowo Mercedes-Benz Polska organizuje cykliczne eventy bezpieczeństwa, na których prezentuje zasady bezpiecznej jazdy samochodami ciężarowymi i dostawczymi.

40 lat profesjonalnych szkoleń Mercedes-Benz

W ubiegłym roku na całym świecie ponad 65.000 kierowców skorzystało z szerokiej oferty szkoleń i kursów instruktazowych, które nastawione są na praktykę. Z około 31.000 uczestników profesjonalnych szkoleń w Niemczech, 22.000 kierowców wzięło udział w programie informacyjnym, realizowanym na terenie zakładu w Wöerth, a niemal 9.000 uczestniczyło w treningach ekonomicznej i bezpiecznej jazdy oraz w innych seminariach specjalnych.

Na ustabilizowanie się cen energii na razie nie ma co liczyć, toteż obecnie więcej uczestników niż kiedykolwiek wcześniej wykorzystuje ofertę informacyjną i szkoleniową w Centrum Obsługi Klientów Wöerth. Wielu uczestników różnych kursów i seminariów prezentuje nie tylko wielką potrzebę informacji, ale również zadowolenie i satysfakcję ze stosowanej formuły treningów. „Chcemy przekazać kierowcom, że nie tylko postęp technologiczny, ale również ekonomiczna technika jazdy przyczynia się do zwiększania mocy transportowych, zmaksymalizowania bezpieczeństwa na drodze i do ograniczenia zużycia paliwa” – mówi Frans Eikelboom, szef Centrum Obsługi Klientów Wöerth.

Producent pojazdów użytkowych marki Mercedes-Benz już od czterech dekad oferuje swoim klientom wszelkie usługi związane z samochodami ciężarowymi i ich eksploatacją oraz racjonalnym użytkowaniem. Od 1969 roku w Wöerth, jednym z największych na świecie zakładów produkcji pojazdów ciężarowych, istnieje wspomniane Centrum Obsługi Klientów Wöerth. Od początku ośrodek oferuje: szkolenia dla kierowców, służące przekazywaniu wiedzy na temat nowoczesnych technologii, zmniejszających negatywny wpływ samochodów użytkowych na środowisko oraz uczeniu technik jazdy zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Przed 40 laty w ośrodku tym rozpoczęto tworzenie pakietu informacyjnego dla kierowców, odbierających z zakładów w Wörth swoje nowe ciężarówki.

30 lat szkoleń Eco Mercedes-Benz

Dziesięć lat później powstały pierwsze programy szkoleniowe, obejmujące zwiększenie ekonomiki eksploatacji samochodów ciężarowych. Przyswojenie techniki, zrozumienie zasad i samodzielne doświadczenie ekonomicznej jazdy tworzą drugi wielki filar profesjo-

nalnych szkoleń Mercedes-Benz. W ramach programu informacyjnego dla kierowców, realizowanego przy okazji wydawania nowego samochodu, tematykę tę można poruszyć jedynie w zarysie, natomiast w szkoleniach ekonomicznej jazdy Economy (Eco) problematyka ekonomiki jazdy i ekologii jest zagadnieniem wiodącym. „Nasze obecne seminaria Eco, obejmujące jedno-, dwu- lub trzydniowe kursy służące obniżeniu kosztów floty pojazdów, korzystają z doświadczeń zbieranych w ciągu trzech dekad” – podkreśla Frans Eikelboom.

Uczestnictwo w szkoleniu Eco rzeczywiście się zwraca, jak potwierdza Eikelboom: „Nasze doświadczenia z realizacji programu szkoleń w ciągu tych 30 lat potwierdzają, iż uczestnictwo w profesjonalnym seminarium Eco zapewnia stałe zmniejszenie zużycia paliwa sięgające aż do pięciu procent.”

Trening bezpiecznej jazdy od prawie 20 lat

Zatory drogowe, samochody zostawione na poboczu z powodu awarii, zgubiony ładunek na drodze, kaprysy pogody w postaci śniegu i gradu – kierowcy muszą na codzień liczyć się z wieloma utrudnieniami. A zwłaszcza kierowcy ciężarówek: dzień bez groźnych sytuacji jest obecnie raczej wyjątkiem, niż regułą. W takich chwilach konieczne są szybkie i właściwe reakcje: hamowanie, omijanie, nagłe skręty, ostrzeganie innych.

W związku z tym profesjonalni trenerzy Mercedes-Benz prawie 20 lat temu wprowadzili trening bezpiecznej jazdy dla kierowców ciężarówek, jako trzeci filar pakietu usług szkoleniowych. Na użytek treningu, prowadzonego pod kierownictwem doświadczonych trenerów, postawiono do dyspozycji dużą flotę pojazdów, obejmującą samochody użytkowe wszystkich klas, w tym również ciągnik siodłowy z naczepą wyposażoną w boczne koła stabilizujące na wysięgnikach.



Zetros idzie do cywila

autor i fot.: Jacek Wejman



Dla Zetrosa nie istnieje pojęcie złej drogi, co najwyżej niedoświadczonego kierowcy

Zetros jest zjawiskowy, bardziej niż włoskie samochody sportowe z Maranello. Przekonałiśmy się o tym, mając na testach najnowszą wersję dwuosiową, wyposażoną w zabudowę typu wywrotka. Klasyczna budowa z „nosem”, który mieści potężną jednostkę napędową, wzbudza zainteresowanie, podziw i szacunek. Użytkowy Mercedes traktuje drogi i bezdroża jak rzymską arenę – sam jest gladiatorem, który jest w stanie zmierzyć się z każdym przeciwnikiem.

Mercedes-Benz uzupełnia gamę

Samochody użytkowe Mercedes-Benz stanowią mocną pozycję w ofercie giganta ze Stuttgartu. W każdym segmencie wagowym MB oferuje ciekawe pojazdy, czasami o bardzo specjalistycznym przeznaczeniu, zaczynając od aut dostawczych Vito, Sprinter poprzez małe ciężarowe Vario, a kończąc na Atego, Axorze i Actrosie. Dodatkowo gamę uzupełnia wielofunkcyjny Unimog w kilkudziesięciu odmianach i specjalistyczna ciężarówka Eonic. Zetros jest demonstracją

światowej pozycji lidera i uzupełnia linię modelową o pojazdy zdolne do przemieszczania się w najcięższych warunkach. Dwa podwozia (dwu- i trzyosiowe) doskonale sprawdzą się podczas klęsk żywiołowych, pożarów, podczas ewakuacji ludności jako specjalistyczne pojazdy straży pożarnej, pogotowia energetycznego i innych służb ratunkowych.

Rydwan

Porównanie Zetrosa do rzymskiego rydwana nie jest bezzasadne. Po pierwsze, rydwan był wozem

bojowym, który jednak częściej wykorzystywany był na paradach, wiecach i innych „cywilnych imprezach”. Podobnie Zetros, który zbudowany na potrzeby armii został zaadoptowany pod specjalistyczne zabudowy cywilne. Rydwan miał całkowicie płaską podłogę z dwoma lub czterema miejscami stojącymi dla pasażerów i powoźącego, a napęd umieszczony z przodu stanowiły dwa lub cztery rumaki. Zetros ogólną koncepcją budowy idealnie wpisuje się w ten schemat – umieszczenie wysokoprężnej, sześciocyndrowej, rzędowej jednostki napędowej o pojemności 7,2 l z przodu pojazdu umożliwiło zastosowanie płaskiej podłogi w kabinie i wygospodarowanie trzech pełnoprawnych miejsc, na całe szczęście, siedzących. Po wtóre, rydwan jest pojazdem z odkrytym tyłem, podobnie jak prezentowany tu Zetros wyposażony w otwartą zabudowę typu wywrotka.

Teoretycznie Zetros ma przewagę pod względem komfortu zawieszenia, gdyż rydwan takowego nie posiadał. Niestety układ zawieszenia zastosowany w mercedesie jest tak twardy, że po krótkiej jeździe po polskich drogach należy od nowa zaplombować zęby. Jedynym pocieszeniem jest fakt posiadania przez Zetrosa ogumienia terenowego Michalin XZL, które przystosowano do jazdy przy obniżonym ciśnieniu – z powodzeniem można wykorzystać tę cechę do podwyższenia komfortu lub liczyć na amortyzowany fotel (tylko kierowcy).

Ostatnia cecha wspólna to długość całkowita – rydwan zaprzężony w cztery konie i Zetros 4x4 legitymuje się długością całkowitą ok. 8 m.

(Nie)banalny

Gdziekolwiek się nie pojawił, stwarzał zagrożenie. Ciekawskie spojrzenia kierowane w stronę Zetrosa powodowały utrudnienia w ruchu



Mercedes-Benz Zetros 4x4 z lekką zabudową trójstronną W3H wykonaną ze stali 18G2A z lewą burtą hydrauliczną i prawą uchylną

i niebezpieczeństwo katastrofy drogowej. Cóż, trudno przejść obojętnie obok niego. Zapewne ze względu na oryginalną konstrukcję i rzadkość występowania w przyrodzie powinien być wpisany na listę gatunków zagrożonych. Przede wszystkim jednak powinno się zabronić wykonywania na nim banalnych zabudów. Straż pożarna, energetyka, skrzynia i żurawik, zabudowa kempingowa – proszę bardzo, ale nie wywrotka do wożenia piasku. Sprowadzenie niebanalnej konstrukcji militarnej, zdolnej do przewożenia specjalistycznego uzbrojenia po niedostępnych dla innych pojazdów terenach, do roli budowlanego woła roboczego wywołuje sprzeciw. Ponadto jest niepraktyczne, nieekonomiczne i sprawia, że Zetros traci zdolności bojowe. Dodatkowa rama wywrotki powoduje mocne usztywnienie pojazdu, który „nie pracuje” podczas pokonywania przeszkód terenowych.

Bojowy

Podwozia 4x4 i 6x6 opracowane zostały przy zachowaniu wymogów

wojskowych. Silnik z przodu umożliwia doskonale wyważenie pojazdu z uzbrojeniem i osprzętem bojowym, a w wersjach cywilnych ze specjalistyczną zabudową. Mocne zawieszenie, sprawdzona jednostka napędowa o niebagatelnej mocy 326 KM i maksymalny moment obrotowy 1300 Nm dostępny w zakresie 1200-1600 obr/min. umożliwiają sprawne poruszanie i odpowiednią moc do pokonywania przeszkód w terenie.

Tak naprawdę, Zetros nie powinien opuszczać nieutwardzonych szlaków, gdyż w ruchu po drogach publicznych jest lekko nieporadny. Ze względu na gabaryty i wysuniętą maskę ciężko się go prowadzi, a odnalezienie narożników przedniego zderzaka dokonuje się intuicyjnie. Jedyna rada to montaż sprężynowych lizaków (znanych ze starych radzieckich Krazów, Urali itp.), które doskonale zdałyby tu egzamin.

Na bezdrożach Zetrosa nie sposób zatrzymać. Doskonały kąt natarcia – 35°, zejścia – 29° oraz rampowy – 25,4°, w połączeniu z podzespołami zabezpieczonymi stalowymi krata-

mi i osłonami, umożliwiają forsowanie większości przeszkód w terenie. Ponadto głębokość brodenia wynosząca 800 mm (w opcji 1100 mm) i wlot powietrza umieszczony na dachu kabiny dopełniają pozytywnego obrazu pojazdu wszechstronnego. Rzadko zdarza się, aby pojazdy cywilne były wyposażone w ogumienie stricte terenowe – w przypadku Zetrosa gumy Michelina stworzono właśnie z myślą o bezdrożach i miękkim podłożu (błoto, piasek i śnieg). Opony typu XZL, wg producenta charakteryzuje niski stopień ugniatania podłoża, niekierunkowa rzeźba bieżnika i możliwość samooczyszczania. Sprawdziliśmy wszystkie cechy w praktyce – zgadza się! „Gumy” umożliwiają pełne wykorzystanie możliwości pojazdu. W piaszczystym, grząskim terenie do „wygrzebania się” nie trzeba korzystać z reduktora – wystarczy zblokować mechanizmy różnicowe.

Zahartowany

Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło koniec powszechnego



Konstrukcja z klasyczną kabiną za silnikiem to nie tylko prostszy serwis, ale i ułatwienie w transporcie kolejowym i lotniczym

PRZEPRAWY PROMOWE

O R G A N I Z A C J A



Wielka Brytania
Irlandia
Szwecja
Dania
Finlandia

ERONTRANS

TRANSPORT • LOGISTYKA

83-000 Pruszcz Gdański

ul. Grunwaldzka 64

tel. (058) 773 93 16, (058) 773 93 94

fax (058) 773 93 33, kom. 0502 785 810

e-mail: ferry@erontrans.pl

PROFESJONALNY
S E W I S





Przygotowując Zetrosa do trudnych warunków eksploatacji, inżynierowie ze Stuttgartu zastosowali przy wszystkich kołach hamulce bębnowe

poboru do wojska, a co się z tym wiąże – tzw. komisji poborowych i lekarskich. Jednak kandydat na kierowcę Zetrosa powinien odznaczać się bardzo dobrym zdrowiem. Przede wszystkim musi mieć zdrowy kręgosłup, nienaganny stan uzębienia i być zwinny jak kot, gdyż zajmowanie miejsca i opuszczanie kabiny ma więcej z wspólnego ze wspinaczką skałkową niż z siadaniem na krześle.

Mercedes-Benz Zetros przygotowany jest na każde warunki i pomimo militarnego rodowodu nie jest spartański. Patrząc na wnętrze można wręcz stwierdzić, że jest luksusowy, gdyż kabina z „globalnym kokpitem” znanym np. z Axora bardziej przypomina samochód osobowy niż wojskową ciężarówkę. Wskaźniki, przyciski, kontrolki przejęte wprost z modeli wielkoseryjnych umożliwiają szybkie opanowanie obsługi.

Za przenoszenie siły napędowej odpowiada sterowana hydraulicznie skrzynia biegów G 131, której obsłu-

ga nie nastęca żadnych trudności. Wyposażona w osiem biegów do jazdy w przód i bieg pełzający z krótkim przełożeniem przekładnia pracuje lekko, jednak z wyraźnie słyszalnym przełączaniem poszczególnych przełożeń. Dodatkowym wyposażeniem niezbędnym w terenie jest dwustopniowa skrzynia rozdzielcza o przełożeniu 1:1,69, która zwiększa siłę napędową o blisko 70%, blokady mechanizmów różnicowych w każdej z osi, blokada międzyosio- wa i zwolnice planetarne w piastach kół. Wzorem innych konstrukcji mi- litarnych w ofercie Zetrosa powinna niebawem pojawić się skrzynia au- tomatyczna.

Produkowany w Wörth MB Ze- tros stanowi kolejny udany projekt niemieckich inżynierów. Jest tak wszechstronny, że trudno znaleźć dla niego odpowiednie zastosowa- nie, zakup powinien być przemyśla- ny, gdyż grzechem jest niewykorzy- stywanie jego doskonałych właści- wości terenowych.



Kabina oprócz trzech foteli oferuje miejsce na bagaż i ma nowoczesny wygląd



Rozstaw osi Zetrosa w prezentowanej wersji dwuosiowej wynosi 4800 mm (trzyosiowej – 4750 + 1450 mm)

Cały czas na dobrej osi

autor: Klaudiusz Madeja

fot.: archiwum Studio Brawo

Gdy 3 maja 2003 roku na antenie stacji telewizyjnej TVN 7 wyemitowano pierwszy odcinek półgodzinnego programu „Na Osi”, skierowanego przede wszystkim do kierowców ciężarówek i całej branży transportowej, nikt się nie spodziewał, że ta audycja aż tak bardzo się rozwinie i zgromadzi tylu zwolenników. Autorem i pomysłodawcą jest Andrzej Wachowski.

W latach 70-tych i 80-tych jeździł ciężarówką po zachodnich drogach. Później sam założył swoją firmę transportową z taborem 47 ciężarówek. Od 1986 prowadził pierwszy, prywatny, autoryzowany serwis MAN w Polsce. Kolejnym etapem życiowej przygody Andrzeja Wachowskiego stała się Telewizja

Katowice. Był m.in. współautorem programu „Trucker Club” – tytuł mówi wszystko. Już wówczas przekonał się o dużym zapotrzebowaniu na tego typu audycje. Popularność tamtego programu sprawiła, że Wachowski zapragnął mieć własny magazyn telewizyjny poświęcony głównie truckerom. Tak doszło do powstania „Na Osi”. Ale znajdziemy w nim także inne materiały, jak choćby przegląd aktualności motoryzacyjnych „Stroboskop”. Bogate doświadczenie praktyczne i teoretyczne oraz zdobyte już kontakty w branży sprawiły, że „Na Osi” zostało ciepło przyjęte w całym środowisku. I to nie tylko dlatego, że był to jedyny program telewizyjny w Polsce o tej tematyce. Jak mówią autorzy, nikt im dotychczas nie od-

mówił udostępnienia jakiegoś pojazdu do testów, udzielenia informacji czy wypowiedzi. Redakcja dostaje zaproszenia na wszystkie ważniejsze wydarzenia związane z branżą ciężarową i nie tylko. Program dawno już przekroczył granice naszego kraju. Jego twórcy jeżdżą po Europie, by pokazać nowinki techniczne, fabryki lub światowe premiery ciężarówek. Są także częstymi gośćmi różnego rodzaju zlotów, byli już m.in. w Belgii, Finlandii, Holandii i Szwecji. Do ciekawszych należy także np. współpraca z austriacką policją. Ostatnio pojawiły się regularne relacje ze Stanów Zjednoczonych. To efekt ogłoszonego konkursu. Spośród wielu kandydatur wybrali operatora, który ukończył studia dziennikarskie w Polsce,



Andrzej Wachowski

a teraz w USA ma firmę transportową i sam jest też kierowcą. Przy okazji przygotowuje relacje dla programu „Na Osi”. Miesięcznie przez audycje przewija się do 20 do 30 osób (od prowadzącego przez ekipę techniczną na gościach kończąc). Prowadzącym od samego początku jest, pracujący w Telewizji TVN, Sławek Sochacki, wywodzący się z Opolu.

Jak mówi sam Andrzej Wachowski: „Śmiesznych sytuacji jest mnóstwo, właściwie przy każdym odcinku, ale to się chyba nie nadaje na łamy gazet... Wesoło bywa też czasem podczas jazd testowych w kopalniach piasku, itp., gdy czasem jakiś dziennikarz tak jeździ, że nie można wyciągnąć potem samochodu. Widziałem też testowy pojazd zatopiony w rzece...”. W ramach programu oglądaliśmy również cykl „Gwiazdy na Osi”, w którym za kierownicą ciągnika z naczepą zasiedli m.in. Sara May, Jose Torres, Piotr Zelt, Maciej Robakiewicz, Andrzej Supron i Mariusz Pudzianowski. Wszyscy mogli się osobiście przekonać, że nie jest łatwo takim dużym zestawem kierować.

Bardzo ważną częścią każdego odcinka są odpowiedzi na pytania widzów, których udzielają starszy aspirant Dariusz Krzewski z Komendy Miejskiej Policji w Opolu i starszy inspektor Rafał Kochanowski z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Opolu. Dariusz Krzewski tak mówi o swoim debiucie: „Już nawet dokładnie nie pamiętam, jak to było. Z Andrzejem Wachowskim znaleźliśmy się dużo wcześniej. I to on wymyślił, żeby policjant odpowiadał na problemy nurtujące kierowców. Początki były trudne, teraz jest już o wiele lepiej. Trema dawno minęła i pomyłki prawie wcale mi się nie zdarzają. Sam się dziwię, ale nie tylko w Opolu, lecz także będąc na wczasach w gó-

rach lub nad morzem, jestem rozpoznawany. Nigdy nie spotkałem się z jakimiś przykrymi uwagami, wręcz przeciwnie, często muszę odpowiadać na różne pytania”. A Rafał Kochanowski dodaje: „Właściwie to sam się zgłosiłem. Oglądałem

program od początku i pomyślałem sobie, że skoro taka tematyka jest poruszana, to przydałby się jakiś inspektor odpowiadający na pytania widzów. Po konsultacji z moim szefem – wojewódzkim inspektorem w Opolu, uznaliśmy, że Inspekcja



Zespół w trakcie realizacji programu



Aleksandra Donocik



W trakcie realizacji programu

powinna być widoczna nie tylko na drodze. Prewencja też się liczy, no i tak się zaczęło. Też się zdarza, że kierowcy mniej rozpoznają i mówią podczas kontroli albo na kanale CB, że sprawdza inspektor z programu Na Osi. Poza tym od czasu moich występów, wzrosła liczba chętnych do pracy w ITD, widać to także w pytaniach nadchodzących do redakcji”.

Andrzej Wachowski jeżdżąc ciężarówką na Zachodzie, gdzie w soboty i niedziele był zakaz poruszania się, obserwował organizowane latem, przy okazji innych imprez – targów, wyścigów, itp., zloty trakerские. Sam zapragnął coś takiego zrobić i od 1990 organizował przez 7 lat „Trucker Country”. Tragiczna powódź w 1997 r. przerwała tę serię. Ale od 2005 r. wraz z zespołem „Na Osi” stworzyli nową imprezę pod nazwą „Master Truck”. By nie kopiować innych zlotów trakerских, wymyślili, że będą zapraszać pojazdy tuningowane. Tegoroczny, V Zlot, zgromadził w sumie ponad 50 tysięcy osób.

Na początku kanał „TVN Turbo” nie był tak popularny, dlatego trafili do, ogólnodostępnego wówczas, „TVN 7”. Od początku 2007 program został przeniesiony i od razu autorzy odnotowali większy odzew ze strony widzów. „TVN Turbo” jest tzw. stacją sformatowaną, czyli tematyczną, skierowaną do konkretnych odbiorców. W tym wypadku są to głównie mężczyźni, a większą część czasu emisji zajmują programy dotyczące szeroko pojętej motoryzacji. Program „Na Osi” jest dostępny także m.in. w sieciach kablowych USA, Wielkiej Brytanii i Australii. Ponad 300 odcinków sprawiło, że zdobył dużą popularność, jakiej nie spodziewał się sam Andrzej Wachowski: „Mamy wiele pytań do naszych ekspertów oraz propozycji tematów do następnych odcinków.

Zastanawialiśmy się nad wydłużeniem programu, bo widzowie się tego domagają. Jednak doszliśmy do wniosku, że to jest trochę ryzykowne, bo formuła może nam się rozjechać. Dlatego wolimy pozostać przy obecnej, zwartej i szybkiej postaci programu, trwającego 22 minuty”. I dodaje jeszcze: „Bardzo dobrze układa nam się współpraca z TVN, mamy także z ich strony dużą po-

moc techniczną i merytoryczną. Ponieważ program jest oglądany, obie strony są zadowolone. Nie ma obaw co do jego przyszłości”.

W 2009 r. Andrzej Wachowski został odznaczony przez Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusza Jarmuzewicza Medalem „Zasłużony dla Transportu RP” właśnie za program telewizyjny „Na Osi”.



„Na Osi” we wrześniu

Uwaga! Jeśli chcesz zobaczyć, co pokazywaliśmy w poprzednich odcinkach programu „Na osi” - już możesz to zrobić na:

www.naosi.pl

Zapraszamy do oglądania kolejnych odcinków programu „Na Osi”®, nadawanych na antenie telewizji TVN Turbo. We wrześniowych odcinkach odwiedzimy kilka zagranicznych zlotów pojazdów ciężarowych, a nawet udamy się za ocean. Nie zabraknie ciekawych pojazdów oraz ważnych tematów związanych z przepisami o ruchu drogowym i czasie pracy kierowców. Zobaczyć będzie można między innymi:

05.09. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:

- prezentacja nowego Mitsubishi Cantera w Niemczech
- wprost z Kalifornii ciekawy Freightliner
- jaki był V Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck

12.09. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:

- mocarna Scania V8 560 KM Euro 5
- niezwykle zabudowy pojazdów użytkowych budowane są w Polsce
- nowa generacja opon, które potrafią oszczędzać paliwo
- odwiedzamy Truck Star Festival w Assen

19.09. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:

- samochód pod gazem – Mercedes Econic NGT
- poznamy samobieżne, wielozadaniowe urządzenie specjalne
- relacja z Power Truck Show w Finlandii – cz. 1

26.09. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:

- uniwersalna naczepa samowładowca z firmy Mega
- co ciekawego widzieliśmy na targach w Las Vegas
- relacja z Power Truck Show w Finlandii – cz. 2

Oprócz tego, w każdym programie przegląd najświeższych i najciekawszych informacji branżowych, czyli Stroboskop. Na pytania widzów odpowiadają: starszy aspirant Dariusz Krzewski i starszy inspektor Tadeusz Sterniuk. Program prowadzi Sławek Sochacki.

Kontakt z redakcją pod numerem telefonu 077/ 464 02 08, e-mail'em: naosi@poczta.onet.pl, lub adresem 46-073 Chróścina, ul. Nowowiejska 45. Zapraszamy do oglądania!!!

DLD czyli: szybko, wygodnie, oszczędnie



Idealne narzędzie bez przewodu

Pojawienie się na rynku nowego modelu tachografu cyfrowego VDO – DTCO 1381 wersja 1.3 zostało połączone z ofertą systemu zdalnego pobierania danych z tachografów metodami bezprzewodowymi WLAN (sieć lokalna) i GPRS (sieć komórkowa). Po zainstalowaniu tych urządzeń np. w ramach usługi RAS polegającej na wymianie sprawnych tachografów starszego typu na model najnowszy – od 3 stycznia 2009 r. użytkownicy mogą szybko, bezpiecznie i tanio pobierać oraz archiwizować dane z tachografów.

DLD czyli *Remote Download Device* – czyli urządzenie do zdalnego pobierania danych przeznaczone jest do współpracy z tachografem cyfrowym i wykorzystuje wszystkie atuty, jakie oferuje technologia cyfrowa. Podstawową cechą tego rozwiązania jest praktyczne wyeliminowanie udziału kierowcy z procesu pobierania, przesyłania i archiwizacji danych.

Drugim wyróżnikiem DLD jest zastosowanie rozwiązania bezprzewodowego, zarówno na krótkim dystansie (DLD Short Range), jak i na wielkie, wręcz transeuropejskie odległości (DLD Wide Range). Tak więc nowy system w praktyce uniezależnia nakazane prawem działania związane z tachografem od miejsca przebywania pojazdu.

DLD to w gruncie rzeczy dwa różne urządzenia: wykorzystujący sieć lokalną WLAN - Short Range i współpracujący z sieciami komórkowymi typu GPRS (zwany GSM 2 i 1/2) Wide Range. Short Range to system zdalnego poboru danych z tachografu pojazdu na terenie bazy danej floty. Jeśli pojazd znajduje się w określonym miejscu na terenie bazy, np. przy stacji paliw czy przy dyspozytorni DLD Short Range przesyła dane z tachografu do komputera znajdującego się w biurze właściciela pojazdu. Wraz z urządzeniem DLD Short Range dostarczamy specjalne oprogramowanie konfiguracyjne zwane „Lista Przypomnień Zdalnego Managera TCO”, którego zadaniem jest uruchomienie we właściwym czasie procesu przekazywania danych. W przypadku urządzenia Krótkiego Zasięgu (Short Range) transfer danych nie pociąga za sobą żadnych dodatkowych opłat ze względu na to, że wykorzystywana jest do tego celu sieć firmowa.

Natomiast przy zastosowaniu DLD Dalekiego Zasięgu (Wide Range) dane przesyłane są na serwer VDO dzięki sieci komórkowej GPRS. Internetowy dostęp

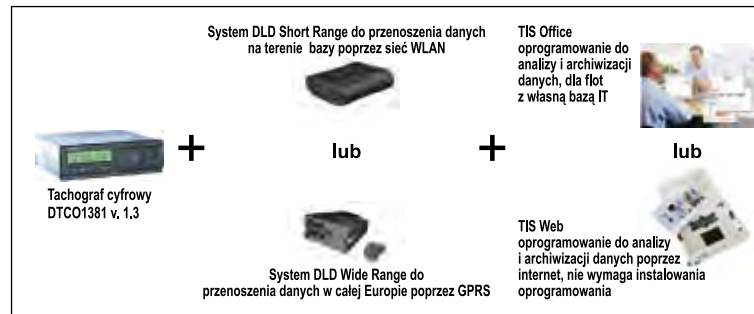
do znajdującego się w Londynie serwera został specjalnie zabezpieczony: dzięki czemu dane z karty kierowcy oraz z pamięci masowej tachografu mogą zostać bezpośrednio przeniesione do archiwum danych o każdej porze dnia, tygodnia, miesiąca i roku, na terenie całej Europy. Może to być na przykład zatoczka przy autostradzie.

Lista Przypomnień działa również w przypadku DLD Wide Range – definiując, w jakim momencie powinno dojść transferu niezbędnych danych. Automatyczna aktualizacja ma miejsce każdorazowo po nawiązaniu połączenia między DLD Wide Range a komputerem biurowym właściciela pojazdu.

Od 3 stycznia oba systemy DLD wraz z tachografem cyfrowym DTCO 1381 wersja 1.3 stały się dostępne po cenach promocyjnych:

- 630 euro za tachograf wraz DLD Short Range;

- 750 euro za tachograf wraz DLD Wide Range.



... z doświadczenia pewni!

DRABPOL Sp. j.

42-233 Mykanów, ul. Akacyjowa 24/26

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

e-mail: tacho@drabpol.pl

www.drabpol.pl

www.tis.info.pl

Salon Prezentacyjno-Wystawienniczy:

02-497 Warszawa 142, Al. Jerozolimskie 250

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

e-mail:biurowarszawa@drabpol.pl



twój sukces nasza logistyka

teraz zapewniony dzięki świadectwu

AEO – Uproszczenia Celne

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



WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA



TimoCom TRUCK & CARGO® – Europejski Lider wśród giełd transportowych.

- Dostęp do 230 tys. aktualnych ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych,
- 75 tys. użytkowników z 44 krajów Europy,
- atrakcyjna oferta dla członków ZMPD-użytkowników aktywnych Kart VIP



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

Szczegółowe informacje o wybranej ofercie dostępne na stronie internetowej www.uslugi.zmpd.pl tylko dla aktywnych użytkowników kart programu „Razem w przyszłość”. W przypadku zainteresowania wybraną ofertą, należy zalogować się na ww. stronie, następnie nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany” znajdujący się w „szczegółowych informacjach o ofercie”.

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!



Certus Multiagencja
Multiagent Ubezpieczeniowy

- ▣ ubezpieczenia komunikacyjne
- ▣ ubezpieczenia majątkowe
- ▣ ochrona prawna
- ▣ assistance
- ▣ następstwa nieszczęśliwych wypadków

Certus Multiagencja Sp. z o.o. jest rekomendowanym przez ZMPD dostawcą ubezpieczeń dla Członków Zrzeszenia

Znajdziecie nas Państwo na stoisku w holu głównym siedziby ZMPD

tel: +48 22 536 10 94, fax: +48 22 536 10 92
www.certusmultiagencja.pl, e-mail: biuro@certusmultiagencja.pl

Oferta Certus Multiagencja



Specjalna oferta LOTOS Paliwa dla Przewoźników z ZMPD

Szczegóły
na stronie internetowej
www.uslugi.zmpd.pl



- Wysokie rabaty za opłaty autostradowe oraz tunele w Europie
- Zwrot zagranicznego podatku VAT
- Rezerwacje pociągów oraz promów

transpass

Oferta firmy Transpass BV

Master Truck 2009

autor: Aleksandra Donocik
fot. Oliwia Wachowska

Mistrzów tuningu ciężarowego można spotkać tylko na najbardziej prestiżowych imprezach Europy. Należy do nich z pewnością opolski zlot Master Truck, który obchodził w tym roku swoje pięte urodziny.

Już po raz piąty w Opolu odbył się Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK. Imprezę organizuje Telewizyjne Studio BRAWO – producent programu „Na Osi”, nadawanego w telewizji TVN TURBO, a jej współorganizatorami są Komenda Główna Policji oraz Politechnika Opolska. Uczelnia udo-

stępnie zlotowi teren II kampusu, który mieści się w byłej jednostce wojskowej. Zjazd wspiera także Miasto Opole poprzez kampanię „Opole – miasto bez granic”. Teren zlotu został w tym roku rozszerzony do powierzchni czterech hektarów, a impreza po raz pierwszy oficjalnie rozpoczęła się już w piątek, 17 lipca i trwała całe 3 dni.

Ponad 150 ciężarówek z całej Europy

Znana już w całej Europie impreza rokrocznie gromadzi ponad setkę najpiękniejszych pojazdów ciężarowych z najdalszych zakątków kon-

tynentu. W tym roku pośród ponad 150 ciężarówek znalazły się pojazdy zarówno z Niemiec i Czech, jak i bardziej odległych: Holandii, Danii, czy Szwecji. Po raz pierwszy na zlocie pojawili się goście z Finlandii, a ich udział poprzedzony był szeroko zakrojonymi działaniami logistycznymi. Normalnie jeżdżące po Skandynawii pojazdy w Polsce przekraczały dopuszczalne gabaryty i trzeba było zorganizować dla nich specjalną trasę i pilotaż. Oczywiście, najsilniejszą reprezentację wystawili Polacy. Trzeba przyznać, że ich pojazdy jakością tuningu w coraz mniejszym stopniu odbiegają od pojazdów



zagranicznych, których właściciele są przecież dalece bardziej doświadczeni w tej dziedzinie. Nie można też nie docenić faktu, iż tuning w wydaniu polskim i zagranicznym posiada całkowicie inne źródła finansowania. Polacy za wszelkie przeróbki i dodatkowe akcesoria płacą z własnej kieszeni, podczas gdy ich zagraniczni koledzy posiadają szereg sponsorów i troszczą się jedynie o efekt końcowy. Niestety polscy przedstawiciele firm związanych z upiększaniem i doposażaniem pojazdów jeszcze nie pjęli tego, jak wspinała promocję stanowić dla nich może taka jeżdżąca wizytówka.

Tuning w teorii i praktyce

Tuning, któremu poddane są pojazdy uczestników, przybiera wszelkie formy – od, instalowanych na nich, dodatkowych akcesoriów, poprzez wykończone skórą wnętrza, aż po oryginalne malunki na karoseriach. Właściciele pojazdów czerpią inspirację z historii, kinematografii, a także sięgają do własnych,

głęboko skrytych wizji i marzeń. 31-letni Juha Ristimaa z Finlandii przyjechał na zlot swoim najnowszym pojazdem – 25-metrową Scanią „Legend”. Pojazd ozdobiony jest wizerunkami gwiazd kinowych i muzycznych lat 60. i zachwyca dopracowanymi detalami. Wewnątrz, wykończonej jasną skórą kabiny da się ujrzeć najprawdziwsze gitary elektryczne oraz... buty króla rock'n'rolla Elvisa Presley'a. Aż trudno uwierzyć, że ten pojazd na co dzień wykonuje zwykłą pracę, przewożąc napoje oraz artykuły spożywcze na terenie Finlandii i Szwecji. Trudno także uwierzyć, że jest to już czwarty tuningowany zestaw młodego właściciela.

Japońska Legenda

Wraz z Ristimaa do Polski zawitał jego odwieczny, symboliczny rywal – Mika Auvinen z Helsinek. Zaprezentował równie powalający pięknoscią, zbudowany na Scanii, zestaw silosów do przewozu chemikaliów. W całości ozdobiony jest motywami

japońskich gejsz i samurajów, które to postacie zdają się groźnie lub zalotnie spoglądać na obserwatora. Wnętrze kabiny także dopracowano w najdrobniejszych szczegółach i zadbano o detale takie, jak obecność najprawdziwszego samurajskiego miecza. Jednym z pierwszych, dających się zauważyć i zaskakujących elementów pojazdu, jest, wykonane na specjalne zamówienie, stylizowane orurowanie, wykonane zgodnie z samurajskim zacięciem całości. Oba pojazdy należą do śmietanki towarzyskiej tuningu ciężarowego i są zdobywcami pierwszych miejsc na najbardziej prestiżowych zlotach Europy, między innymi Nordic Trophy w Szwecji, czy Truckstar Festival w Holandii.

Podbój Polski

Do mistrzowskich Finów dołączyli w tym roku Duńczycy. Najwyraźniej do udziału zachęcił ich zeszłoroczny sukces ich krajana – w ubiegłej edycji Master Trucka pierwsze miejsce zdobył Duńczyk



pojazdem Volvo, pomalowanym w motywy z filmu „Blade – wieczny łowca”. Pojawili się zatem, reprezentujący firmę JVB Transport, Ien Brendt, MANem TGX ozdobionym w motywy z filmu „Transformers”, a także właściciel firmy Preben O’Nielsen – Peter O’Nielsen, który przyjechał na zlot wraz z rodziną specjalnym Volvo ozdobionym motywami z filmu animowanego „Cars”. Grono zagranicznych uczestników zlotu uzupełniła, ozdobiona wizerunkami kobiecych piękności, jedna z niewielu na świecie Scanii Longline, należąca do firmy Max Steffen Transporte ze Szwajcarii. Na zlocie pojawiły się także piękne ciągniki z Czech, Niemiec, czy Holandii, a tradycyjnie obecny Pierre Hall ze swoim, ozdobionym w motywy z filmu „Titanic”, Volvo hakowcem ze Szwecji, zapowiedział na przyszły rok premierę nowego pojazdu.

Polski rock’n’roll

Trudno opisać najpiękniejsze pojazdy Polaków, skoro była ich grubo ponad setka. Każdy z nich ma w sobie coś pięknego, a każdemu z oglądających może spodobać się co innego. Jednych zachwyca stonowany, nienarzucający się tuning holenderski, innym podobają się krzykliwe, czasem na granicy zdrożności malunki. Na pewno da się zauważyć dużą różnorodność wśród pojazdów. Upiększeniom poddawane są ciężarówki wszystkich obecnych na rynku firm i rodzajów. Nie istnieje, tak widoczny w Skandynawii, kult jednej marki. Polacy nie boją się tuningować Renault, MANa, czy Mercedesa. Liczy się inwencja twórcza, a czasami szczypta dobrego humoru. Dało się ją zauważyć zwłaszcza w przypadku obecnych na zlocie... betoniarek. Wprawdzie pojazdy zostały tylko pomalowane na zewnątrz, ale za to jak! Jeden, MAN TGA, swym wyglądem przypominał

wielką pszczołkę, natomiast wraz z betonmieszarką drugiego obracał się Obelix, gruby przyjaciel Asterixa z popularnego komiksu. Szacun właścicielom pojazdów należy się nie tylko za inwencję twórczą, ale też za odwagę przebycia niezbyt przecież komfortowymi pojazdami budowlanymi tak wielu kilometrów. Oba autka przybyły na zlot aż z okolic Szczecina!

Liczy się inwencja

Nie tylko betoniarki przebyły na zlot tak daleką drogę. Wiele innych, naprawdę pięknych pojazdów, przybyło z najodleglejszych zakątków

kraju, zarówno z nad morza, jak i prawie z Bieszczad. Oczywiście, ojczyzna zlotu, Opolszczyzna, posiada także niemałą reprezentację bardzo ładnych ciężarówek. Przyglądając się wszystkim dłuższą chwilę, zachwyca zauważalna duża dawka inwencji twórczej i wkład włożony w tuning pojazdu. Nasi rodacy dużą część pracy przy pojeździe wykonują samodzielnie, a zamienniki i triki wykorzystane w dopieszczaniu szczegółów należą do najbardziej skrywanych tajemnic. Według nich nie sztuka bowiem pójść do sklepu i kupić gotową część lub wynajmując kogoś, aby zrobił coś za nas.



Wśród większości braci tuningu ciężarowego największy szacunek budzi własnoręczne wykonanie zdobień i przeróbek. Oczywiście, nie każdy posiada zdolności manualne

i artystyczne, więc znane w branży są przypadki zatrudniania „nawrotnych” malarzy-lakierników, swoistych „Matejków”, spod których rąk wychodzą prawdziwe arcydzie-

ła. Mniej zdolni oddają wtedy swój wkład w polerowaniu każdej najmniejszej śrubki.

Tak właśnie bywa, że na kilka dni przed samym zlotem ich właściciele wraz z całymi rodzinami rozbierają pojazdy niemalże do gołych ram i polerują na błysk każdą część, tak, aby ciężarówka wyglądała na nieużywaną. Zlot Master Truck bowiem to jedyna taka impreza w naszym kraju. Aby wziąć w niej udział, należy udokumentować fakt posiadania pojazdu, który kwalifikuje się w szeregi tych nietuzinkowych. Warto jednak włożyć w to odrobinę wysiłku, chociażby dla przyjemności, jaką sprawia wielotysięczna publiczność przybywająca podziwiać pojazdy.

Jedynie w swoim rodzaju targi

Zresztą, zlot jest jedyny w swoim rodzaju, nie tylko ze względu na fakt, iż gromadzi najpiękniejsze pojazdy ciężarowe z całej Europy, ale też dlatego, że stanowi jednocześnie imprezę wystawienniczą, na której rokrocznie swoją ofertę prezentuje kilkadziesiąt firm z branż związanych nie tylko z transportem. Tradycyjnie, poczesne miejsce na



targach zajmują producenci komponentów, pojazdów, naczip, przyczep i zabudów, części, narzędzi oraz akcesoriów motoryzacyjnych. W tym roku także, w sprzyjającej, luźnej atmosferze, uczestnicy i zwiedzający mieli szansę zapoznać się z ofertą firm oraz nawiązać nowe kontakty. Wśród stoisk nie brakowało również licznych, współpracujących z organizatorami zlotu wydawnictw, a czytelnicy tych transportowo-motoryzacyjnych magazynów mieli szansę osobiście spotkać się z przedstawicielami ulubionych pism.

Duchowy mecenat

O prestiżu zlotu świadczy również dostojne grono patronów sprawujących mecenat nad zlotem. Imprezie od samego początku patronuje prasa branżowa, a także radio i telewizja. Oprócz mediów oraz organizatorów i sponsorów, duchową opiekę nad zlotem od wielu lat sprawują także jego Honorowi Patroni. Do ich gro-

na należą Ksiądz Prałat Zygmunt Lubieniecki, kapelan sportu opolskiego, który tradycyjnie błogosławi obecne na zlocie ciężarówki; Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połec; Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek oraz Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Tadeusz Jarmuziewicz. Patroni lub ich przedstawiciele tradycyjnie już dokonali w tym roku oficjalnego otwarcia zlotu, po którym udali się na obchód wśród ciężarówek. O profesjonalizmie i randze imprezy może także świadczyć fakt, że Ministerstwo Infrastruktury postanowiło docenić jej głównego organizatora i pomysłodawcę wyróżniając producenta programu „Na Osi” Andrzeja Wachowskiego, odznaczeniem państwowym „Zasłużony dla Transportu RP”. Również sam zlot został doceniony. Władze miasta Opole dostrzegając popularność zlotu w kraju i poza jego granicami,

postanowiły za jego pośrednictwem promować akcję „Opole – Miasto bez granic”.

Ujeżdżanie „TIR-a”

Zlot cieszył się ogromną popularnością, zarówno ze strony właścicieli tuningowanych pojazdów ciężarowych, jak i publiczności, także z uwagi na atrakcje, w jakie zawsze obfitował program imprezy. Należały do nich liczne konkursy sprawnościowe, występy zespołów muzycznych i pokazy. Legendarnym konkursem jest przeciąganie liny z uwiązany na jej środku ciągnikiem siodłowym, który nie dość, że waży kilka ton, to uniemożliwia przeciwnikom obserwację swoich poczynąń. W tegorocznej edycji śmiałkowicie siłowali się ze zdobywcą tytułu Truck of the Year 2009 – Merceoldem Actrosem. Wielką popularnością cieszyły się także konkursy organizowane przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu, w których





można wykazać się zarówno znajomością przepisów ruchu drogowego, jak i umiejętnością udzielania pierwszej pomocy. Organizatorzy umożliwili uczestnikom także spróbowanie swoich sił w precyzyjnej jeździe ciągnikiem siodłowym i nie zapomnieli przy tym o paniach – zawodowych kierowcach, dając płci pięknej szansę wykazania się wyczuciem gabarytów pojazdu. W każdym z konkursów można było wygrać, ufundowane przez sponsorów, atrakcyjne nagrody. Nie brakowało także atrakcji dla dzieci, więc w złocie z radością uczestniczyły całe rodziny. W tym roku dzieciom umożliwiono jazdę małymi Mercedesami, które poruszane siłą mięśni pokonywały slalom. Stałym punktem zlotu jest Master Mini Truck – wystawa modeli ciężarówek, które, tak jak ich pierwowzory, również startowały w konkursie piękności.

Monster Truck na Master Trucku

Do atrakcji tegorocznej edycji zlotu należały widowiskowe pokazy ratownictwa drogowego, podczas których zaprezentowano dramatyczne skutki zderzenia pojazdu osobowego



z ciężarowym. Swoisty pokaz „monster truck” dał widzom pogląd na to, jak kruchy staje się pojazd osobowy w starciu z wielką ciężarówką. Przez cały czas trwania zlotu przez estradę przewijały się gwiazdy polskiej sceny country, bluesa i rocka, a w sobotni wieczór koncert połączony z show w stylu Blues Brothers zaprezentował Gang Olesna. Tuż przed koncertem, zgromadzona publiczność mogła podziwiać ciężarówki w jedynym w swoim rodzaju pokazie Master Truck of Light Show, kiedy feerią barw rozbłysły wszystkie zainstalowane na pojazdach punkty świetlne. Nie straszny był im nawet padający z nieba rześysty deszcz. A to wszystko odbyło się w profesjonalnej oprawie realizacji telewizyjnej, której efekty można było podziwiać jeszcze wiele dni po zlocie w programie „Na Osi”, emitowanym w ogólnopolskiej telewizji TVN Turbo.

Trzy dni pełne wrażeń

Pomimo że Master Truck z założenia jest imprezą weekendową, organizatorzy od kilku lat obserwowali, jak uczestnicy i publiczność gromadzili się już w piątek. Dlatego

też po raz pierwszy zlot oficjalnie rozpoczął się już w piątkowe popołudnie 17 lipca. Tego dnia wieczorem na scenie zlotu odbyła się wielka Gala Muzyczna, podczas której wystąpiły zespoły Colorado Band i Medley z Przyjaciółmi w swoich własnych wykonaniach, jak i w znanych standardach countrowo-rockowych. Towarzyszyła im wschodząca gwiazda polskiej sceny muzycznej – wokalistka Żaneta Plotnik. Występy uświetniły westernowe pokazy taneczne oraz sztuki posługiwania się lassem i batem w wykonaniu grupy tanecznej Saloon.

Kulminacja

Najbardziej oczekiwanym punktem programu zlotu była natomiast niedzielna uroczysta gala rozdania nagród, podczas której ogłoszono rezultaty konkursu „piękności ciężarówek” startujących w kategoriach Master Truck. Wyłonionych zostało ponad 30 zwycięzców, z których każdy otrzymał, ufundowaną przez sponsorów, wartościową nagrodę. Pojazdy zostały ocenione między innymi za wygląd zewnętrzny, za tuning wnętrza i car-audio. W od-

dzielnej kategorii startowały pojazdy specjalne. Nie brakowało też wyróżnień od patronów. Z uwagi na coraz większą ilość gości z zagranicy organizatorzy wprowadzili w tym roku dodatkową kategorię, w której oceniane były tylko pojazdy z Polski. Wyłoniono także najpiękniejszego vana, bo takich „mniejszych” ciężarówek pojawia się na zlocie coraz więcej, oraz najpiękniejszego „weterana” (wyniki w tabeli).

Setki zachwycających pojazdów, tysiące zachwyconych nimi ludzi, mnóstwo konkursów, koncertów i zabawy w piknikowym nastroju, a na dodatek przynależność do grona najbardziej prestiżowych, europejskich zlotów ciężarówek. Pomimo trudnej w tym roku sytuacji na rynku, zlot Master Truck potwierdził swoje miejsce w kalendarzu corocznych punktów obowiązkowych. Pozostaje tylko życzyć wszystkim właścicielom tych pięknych cacek, aby kryzys odszedł w niepamięć i aby mogli coraz bardziej i częściej zamieniać swoje fantazje w rzeczywistość przy znacznie większym wsparciu tych, którzy powinni być tym szczególnie zainteresowani.





Miejsce	Zwycięzca – nr startowy, pojazd, firma
I MIEJSCE MASTER TRUCK	nr 120, Scania R „Legend”, Kuljetus Ristimaa (Finlandia)
II MIEJSCE MASTER TRUCK	nr 44, Scania R „Shogun”, Kuljetus Auvinen (Finlandia)
III MIEJSCE MASTER TRUCK	nr 64, MAN TGX „Transformers” JVB Transport (Dania)
I MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE PUBLIC	nr 173, Scania R „Severní hvězda”, Lados (Czechy)
II MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE PUBLIC	nr 120, Scania R „Legend”, Kuljetus Ristimaa (Finlandia)
III MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE PUBLIC	nr 16, Kenworth W900L, Jan Sternicki (Lidzbark)
I MIEJSCE MASTER TRUCK OF POLAND	nr 29, DAF XF 105 „Hellboy”, Repiński Transport (Kościerzyna)
II MIEJSCE MASTER TRUCK OF POLAND	nr 72, Scania R „Indianka”, Trans-Powisłe (Sztum)
III MIEJSCE MASTER TRUCK OF POLAND	nr 80, Scania T „Rebel”, Migrex (Pszów)
I MIEJSCE MASTER TRUCK OF LIGHT	nr 173, Scania R „Severní hvězda”, Lados (Czechy)
II MIEJSCE MASTER TRUCK OF LIGHT	nr 97, Renault Premium leaweta, Pomoc Drogowa Druzgała (Tarnowskie Góry)
III MIEJSCE MASTER TRUCK OF LIGHT	nr 47, Volvo “Ghost Rider”, Hodowla Drobiu Brzozowski (Żyrardów)
I MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE INTERIOR WNETRZE	nr 44, Scania R „Shogun”, Kuljetus Auvinen (Finlandia)
II MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE INTERIOR	nr 72, Scania R „Indianka”, Trans-Powisłe (Sztum)
III MIEJSCE MASTER TRUCK OF THE INTERIOR	nr 64, MAN TGX „Transformers”, JVB Transport (Dania)
I MIEJSCE MASTER TRUCK POJAZD SPECJALNY	nr 63, Volvo „Cars”, Preben O Nielsen (Dania)
II MIEJSCE MASTER TRUCK POJAZD SPECJALNY	nr 49, Volvo „Titanic”, Pierre Hall Transport (Szwecja)
III MIEJSCE MASTER TRUCK POJAZD SPECJALNY	nr 97, Renault Premium leaweta, Pomoc Drogowa Druzgała (Tarnowskie Góry)
I MIEJSCE NAGRODA ZA NAJLEPSZE NAGŁOŚNIENIE	nr 74, Renault Traffic „Red Crazy”, Grzegorz „Dziki” Kowalówka (Szczecin)
II MIEJSCE NAGRODA ZA NAJLEPSZE NAGŁOŚNIENIE	nr 1, DAF 75 ATI, Transtech (Poznań)
III MIEJSCE NAGRODA ZA NAJLEPSZE NAGŁOŚNIENIE	nr 27, DAF XF „300”, Repiński (Kościerzyna)
BEST MERCEDES OF THE SHOW (wyróżnienie sponsora)	nr 152, Mercedes Actros, Koltrans (Rybnik)
BEST WETERAN OF THE SHOW	nr 142, Mercedes Lack 321 (1957r.) Kroll-Bud (Opole)
BEST VAN OF THE SHOW	nr 26, MB Sprinter „Tor Thunders”, J. Rajala Trans Oy (Finlandia)
WYRÓŻNIENIE SVEMPY BERGENDAHALA	nr 164, Scania „Legenda”, Dalija Sped (Czechy)
NAGRODA DZIENNIKARZY	nr 88, Scania Bródka Transport (Granowo)
NAGRODA KW POLICJI W OPOLU	nr 45, Volvo „Vesper”, Hodowla Drobiu Brzozowski (Żyrardów)
NAGRODA PREZESA ZMPD	nr 85, Scania Longline Max Steffen (Szwajcaria)
NAGRODA GŁÓWNEGO INSPEKTORA ITD	nr 52, DAF XF105 Sachs Trans (Radlin)
NAGRODA MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY	nr 85, Scania Longline Max Steffen (Szwajcaria)
SPECIAL PRIZE	nr 100, MAN TGA „Pszczołka” Rozwadowski Transport (Szczecin)
PIERWSZY POJAZD ZGŁOSZONY NA ZLOT	nr 1, DAF 75 ATI Transtech (Poznań)
I MIEJSCE MASTER MINI TRUCK	nr 16, Volvo Damian Bajdor
II MIEJSCE MASTER MINI TRUCK	nr 34, MAN TGA „Matrix” Krzysztof Ceforski
III MIEJSCE MASTER MINI TRUCK	nr 44, Scania R580 Maciej Turczynowicz



Laipac Starfinder AVL 110 Dane techniczne

Starfinder AVL 110 to niewielkie urządzenie przeznaczone do stałej instalacji w pojeździe, zapewniające ciągły jego monitoring w czasie rzeczywistym. Informacje o aktualnej pozycji przekazywane mogą być do serwera w oparciu o zadaną wartość przebytej odległości, lub odcnika czasu. Lokalizator wykonany w formie „czarnej skrzynki” pracować może w pojazdach z instalacją 12V i 24V. Urządzenie wyposażone jest w 20 kanałowy moduł GPS wysokiej czułości, co w połączeniu z zastosowaniem anteny zewnętrznej zapewnia właściwe określenie pozycji w praktycznie każdych warunkach. Komunikację z serwerem z użyciem GPRS zapewnia moduł GSM Quadband, dzięki któremu Starfinder może w sposób nieprzerwany pracować w sieciach GSM na całym świecie.

Urządzenie posiada dwa cyfrowe porty wejściowe z zabezpieczeniem przepięciowym, które wykorzystać można np. do podłączenia zapłonu oraz dwa wyjścia z przekaźnikami 15A umożliwiające np. zdalne włączenie/wyłączenie podłączonych do tych portów urządzeń w pojeździe. Dodatkowo Starfinder może opcjonalnie zapewniać również możliwość komunikacji głosowej – jak za pomocą zwykłego telefonu komórkowego z zestawem głośnomówiącym. Istnieje również możliwość dołączenia do urządzenia przycisku antynapadowego, bezwzględnie uruchamiającego alarm.

Z wykorzystaniem serwisu www.locatelo.com dla pojazdu który wyposażony został w urządzenie Starfinder znana będzie w każdej chwili jego aktualna pozycja, na serwerze rejestrowana jest historia jego ruchu, a dodatkowo korzystając można także z tzw. Obszarów geo-fence, czyli obszarów dozwolonych lub niedozwolonych, których przekroczenie spowoduje wywołanie alarmu. Analogicznie, w przypadku instalacji z przyciskiem antynapadowym, jego naciśnięcie spowoduje wywołanie alarmu na www.locatelo.com.

Cechy fizyczne

Wymiary: 15 x 15 x 3.5 cm

Zakres napięć zasilania: 7.0 – 48 V DC (typowo 13.8 V DC)

Maksymalny pobór prądu: 240 mA (typowo 140 mA)

Zakres temperatur pracy: -35° do 80°C

Zakres temperatur przechowywania: -40° do 120°C

Obudowa: metalowa

Cyfrowe porty: we/wy 2 porty we z zabezpieczeniem optycznym; 2 porty wyjściowe z przekaźnikiem 15A

Moduł GPS

Ilość kanałów: 20

WAAS/EGNOS: Tak

Dokładność pozycji: 3-10 metrów

Dokładność prędkości: 0,1 m/s

Czas akwizycji: (zimny start) 48 sekund

Czas akwizycji: (ciepły start) 38 sekund

Czas akwizycji: (gorący start) 8 sekund

Maksymalna mierzona wysokość n.p.m: 18000 metrów

Maksymalna mierzona prędkość: 515 m/s

Czułość: -160 dBm

Antena: zewnętrzna

Moduł GSM

Zakresy częstotliwości: 850 / 900 / 1800 / 1900 MHz

Antena: zewnętrzna

Locatelo.com Sp. z o.o

NIP: 8513081048, zarejestrowana w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonym przez Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie, XIII Wydział Gospodarczy KRS pod numerem 0000326096

REGON: 320625896

Węgornik 2B, 72-004 Tanowo

info@locatelo.com www.locatelo.com



Super Auta z Polski

autor: Kacper Jeneralski
fot. archiwum autora

Veno

Jakie cechy powinien mieć wymarzony samochód? Powinien być praktyczny, bezawaryjny, komfortowy, pakowny i niedrogi w eksploatacji... Oczywiście, jeśli będzie to wymarzony samochód kogoś, kto nie kocha motoryzacji.

Prawdziwe auto marzeń nie ma ani jednej z wymienionych wcześniej cech.

Jest hałaśliwe, ciasne, piekielnie drogie, a na jego widok członkowie Greenpeace wpadają w zbiorową panikę.

Żeby stać się właścicielem „supersamochodu” trzeba mieć prywatne pole naftowe, a na koncie więcej zer niż na wyświetlaczu przeciętnego kalkulatora. Wszyscy, nawet ci najmniej zorientowani w motoryzacji ziemianie, znają takie marki, jak Ferrari, Lamborghini, czy Bugatti.

Tylko część z nich wie, że wspomniani producenci wytwarzają auta, które przeważnie nie nadają się do tego, co nazywamy „normalną eksploatacją” samochodu. Część z nich mimo przyspieszenia, które jest w stanie wyprostować każdą zmarszczkę na twarzy, nie poradzi sobie z tak prozaiczną czynnością, jak przejazd przez poprzeczny garb zbudowany na drodze przed pobliską podstawówką.

Żeby zająć miejsce za kierownicą przeciętnego supersamochodu trzeba popisać się cyrkowymi umiejętnościami, a przejechanie takim cudem 300-kilometrowej trasy kończy się przeważnie połowiczną głuchotą.

Mimo to zachwycamy się super samochodami, wieszamy na ścianach plakaty z nimi, a masochiści, którzy je kupują, są z nich dumni prawie tak bardzo, jak ze swojego

potomstwa. Część super szybkich samochodów wytwarzana jest przez nieco mniej znanych producentów – takich jak holenderski Spiker, czy szwedzki Koenigseg. Są na rynku jeszcze mniej znane firmy i choć może to niektórych zaskoczyć – część z nich znajduje się w Polsce.

Auto Group – pod tą mało chwytliwą nazwą kryje się grupa inwestorów, którzy postawili na motoryzację w najbardziej ekstremalnym wydaniu.

VENO – polskie Lamborghini

W skład Auto Group wchodzi między innymi Veno Automotive – firma, która od 2007 roku prowadzi prace nad samochodem, którym z powodzeniem mógłby podróżować Batman. Pod warunkiem, że byłby Polakiem. Czy ktoś widział to auto na drodze? Raczej nie, bo prace nad nim jeszcze trwają, ale już same

liczby robią wrażenie. Samochód ma 113 centymetrów wysokości, a więc jego dach znajdzie się na wysokości pasa mężczyzny średniego wzrostu.

Mimo tego auto ma ponad dwa metry szerokości, a pod maską silnik o pojemności 6,2 litra. Ile mocy można wykrzesać z takiego potwora? Na przykład 647 koni mecha-

nicznych, które przy momencie obrotowym na poziomie 819 (!) niutonometrów pozwolą rozpędzić się do setki w 3,3 sekundy.

Jeśli ktoś powie, że auto za bardzo przypomina Lamborghini Revolucion, to pewnie każdy się z nim zgodzi, ale jakie to ma znaczenie? Przy prędkości maksymalnej rzę-

du 300 kilometrów na godzinę i tak nikt nie zdąży się mu dokładnie przyjrzeć. Nadwozie Veno zostało zaprojektowane z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii, specjalnie na życzenie klienta będzie mogło być wykonane w całości z karbonu. Firma planuje produkować około 12 sztuk Veno rocznie –



Stealth B7 LM



Veno

i jeśli do tego dojdzie, auto będzie unikatowe, bo całkowita produkcja ma zamknąć się w ilości 50 egzemplarzy.

Veno nie jest jedynym pomysłem Auto Group na zabawę w ekstremalną motoryzację. Nasi rodacy zakupili niedawno pewną brytyjską markę o nazwie Stealth. Jej sportowy model Stealth B6 może pochwalić się sukcesami sportowymi i osiągnięciami porównywalnymi z Ferrari Enzo. Jednak najbardziej intrygującym planem firmy jest wystawienie pierwszej polskiej ekipy w prestiżo-

wych wyścigach długodystansowych – takich jak 24-godzinny wyścig Le Mans czy całodobowe zmagania na torze w Dubaju.

W tym celu prowadzone są prace nad autem o nazwie Stealth B7 LM. Będzie to samochód wyścigowy oparty na konstrukcji modelu B6. Jego nadwozie będzie wykonane oczywiście w całości z kompozytów węglowych. Producent nie mówi zbyt wiele na temat osiągnięć, ale jego pierwowzór, czyli Stealth B6 rozpędza się do 200 km/h w 8,4 sekundy. Pod jego maską kryje silnik

o mocy 630 koni mechanicznych, więc można się tylko spodziewać, że w przypadku modelu B7 będzie jeszcze lepiej.

Jeśli szalone pomysły panów z Auto Group nie zrobiły jeszcze na kimś wrażenia, to co powie na plany przejęcia przez Polaków prawa do produkcji samochodu Dodge Viper? Kiedy Chrysler, do którego należy ta amerykańska legenda, tak jak inni producenci samochodów zza oceanu popadł w kłopoty spowodowane kryzysem finansowym, pojawiła się informacja o planach sprzedaży nie-



Leopard



Leopard



Veno



Lamborghini
Reventon

rentownego Vipera. Chęć zakupu marki produkującej amerykańskie coupe z silnikiem od ciężarówki wyraziło polskie Auto Group.

Niestety dla nas, a na szczęście dla Amerykanów, Chrysler wycofał się z tych planów. Najwyraźniej szefowie firmy zrozumieli, że niektóre legendy są cenniejsze niż słupki sprzedaży. Można tylko wyobrazić sobie slogan „Viper made in Poland”.

Warto jednak powrócić do Polski, bo nasi konstruktorzy mogą pochwalić się nie tylko ambitnymi projektami, ale też ukończonymi i budzącymi respekt osiągnięciami. Leopard – to wbrew pierwszemu skojarzeniu nie jest czołg, tylko wyjątkowy supersamochód produkowany w Mielcu.

Nadwozie tego nietypowego roadstera utrzymane jest w stylu retro, ale na tym kończą się nawiązania do historii. Leopard to nowoczesny

wyjątkowo szybki samochód stworzony, aby dawać frajdę z jazdy osobom, dla których wydanie 130 tysięcy euro na dwumiejscową zabawkę nie jest problemem.

Choć pierwszy szkic Leoparda powstał w Szwecji, a jego silnik pochodzi z Chevroleta Corvette, to z całą pewnością można powiedzieć, że to rasowy i polski supersamo-

chód. Jego ojcem jest polski inżynier Zbysław Szwał, który przez lata żył w przekonaniu, że w Polsce mogą powstawać wyjątkowe sportowe samochody. Mimo że Leopard od długiego czasu przechodzi trudny proces homologacji, który nie dobiegł jeszcze końca, to już zdecydowało się na niego przynajmniej dziesięciu klientów. Producent z Mielca



wntrze Veno



Leopard



Veno



Dodge Viper



Veno

planuje sprzedawać od trzydziestu do czterdziestu sztuk Leoparda rocznie. Mało? Tego nie można powiedzieć, bo większość pojazdów tego typu wykonywana jest ręcznie w niewielkich manufakturach. Tu nie jest ważna liczba wyprodukowanych aut, a jakość użytych materiałów i spasowanie elementów, bo sami klienci są wyjątkowi. Mówi się, że na zakup jednego z egzemplarzy Leoparda zdecydował się na przykład pewien szejk z Dubaju.

W przypadku tego typu auta trudno byłoby nie wspomnieć o liczbach – Leopard dysponuje mocą rzędu 405 koni mechanicznych, pierwszą setkę osiąga w 4 sekundy. Jego silnik o pojemności sześciu litrów potrafi rozpędzić ważące niewiele ponad tonę auto do 250 kilometrów na godzinę.

Więc... Kto powiedział, że w Polsce nie da się realizować motoryzacyjnych marzeń? Możemy sobie tylko życzyć żeby pozostali konstruktorzy-marzyciele z Polski mieli tyle samo szczęścia i wytrwałości, co twórca Leoparda.

CZY MASZ JUŻ AKTYWNA KARTĘ ZMPD?

DZIĘKI NIEJ ZAOSZCZĘDZISZ W CIĄGU ROKU
WIELE TYSIĘCY ZŁOTYCH!

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ

PROGRAM USŁUG I POMOCY DLA FIRM W UZYSKANIU WIĘKSZEJ KONKURENCYJNOŚCI

KORZYSTNE WARUNKI ZAKUPU

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

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

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

WYJĄTKOWA OFERTA PALIWOWA W POLSCE I INNYCH KRAJACH EUROPY!

Szczegóły na www.uslugi.zmpd.pl

Kontakt do Sekcji Serwisowej:

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

www.uslugi.zmpd.pl

sekcjaserwisowa@zmpd.pl

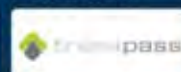
Truck
Shop ZMPD



SPONSORZY GŁÓWNI:

 www.uslugi.zmpd.pl

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



HURTOWNIA OPON CIĘŻAROWYCH

nokian
TRUCK TYRES

TOYO TIRES
driven to perform

MARANGONI 

oraz

Grupa GoodYear, Grupa Michelin,
Bridgestone,
Opony Rosyjskie i Białoruskie,
WANLI i inne.

trade-stomil

TRADE-STOMIL Sp. z o.o.
90-646 Łódź,
ul. 6-go Sierpnia 74
fax: 042 63-17-334

Kontakt:

Opony Toyo:

tel. 042-63-17-323

Opony Marangoni:

tel. 042-63-17-330

Opony Nokian i inne:

tel. 042-63-17-324

042-63-17-328

www.trade-stomil.pl



II Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego – Pojazdy Użytkowe ROTRA 21-23.10.2009, Kielce

W dniach 21-23 października 2009 r. w Targach Kielce odbędzie się druga edycja Międzynarodowych Targów Transportu Drogowego – Pojazdy Użytkowe ROTRA.

Współorganizatorem targów ROTRA jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, organizacja zrzeszająca ponad cztery tysiące przewoźników – zarejestrowanych podmiotów gospodarczych, zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym.

Podczas targów ROTRA będzie można obejrzeć m.in. samochody ciężarowe i dostawcze, naczepy, przyczepy, lawety, ciągniki siodłowe, zabudowy wywrotcze, kombi, vany, pojazdy specjalne oraz niezbędne wyposażenie. Swoje usługi zaprezentują również centra logistyczne i spedycyjne. Odwiedzający będą mogli skorzystać z doradztwa technicznego i porad serwisowych związanych m.in. z diagnostyką.

W zeszłym roku w Kielcach swoje produkty i oferty handlowe zaprezentowało ponad sześćdziesięciu wystawców z Białorusi, Francji, Hiszpanii, Holandii, Niemiec, Włoch i Polski.

Targi odwiedziło około dwa tysiące zwiedzających. Pasjonatów „czterech kółek” i transportu spedycyjnego zadziwiła szeroka gama prezentowanych produktów a wśród nich ciekawostki, na przykład urządzenia do kontroli trzeźwości oraz testów narkotykowych.

Na targach ROTRA zaprezentowane zostały ciekawostki branżowe i nowości. Wśród nich znalazło się nowatorskie urządzenie firmy TransCom do kontroli trzeźwości oraz testów narkotykowych na terytorium Polski i Europy.

ROTRA to doskonała okazja do podjęcia dyskusji na temat bieżących problemów związanych z branżą. Tegorocznym targom towarzyszyć będzie seminarium „Dopuszczenie do ruchu pojazdów – zmiany w przepisach” organizowane w dniu 21 października przez Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych. Drugiego dnia targów odbędzie się zebranie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych obejmujące województwa: świętokrzyskie, małopolskie, podkarpackie, łódzkie, śląskie i polskie.

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD i Akademia Transportu i Przedsiębiorczości

ZAPRASZAJĄ DO WSPÓŁPRACY

organizacje i podmioty zainteresowane prowadzeniem szkoleń dla kierowców zawodowych (kwalifikacja wstępna i szkolenia okresowe) zgodnie z Dyrektywą 2003/59.

POSZUKUJEMY

solidnych partnerów dysponujących pojazdami szkoleniowymi, salą wykładową, placem manewrowym i instruktorami.

ZAPEWNIAMY

programy, podręczniki i materiały dla wykładowców oparte o wieloletnie doświadczenia naszych zachodnioeuropejskich partnerów.



KONTAKT:



fax: (022) 536 10 70, tel: (022) 536 10 63 (69), e-mail: szkolenia@zmpd.pl

TargiKielce



ROTRA

II Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

21-23.10.2009 Kielce

CENY PROMOCYJNE DO 30 CZERWCA

Współpraca:



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Patronat medialny:



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

www.rotra.targikielce.pl





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

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

www.mercedes-benz.pl/actros



Trucks you can trust

Mercedes-Benz