

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

ZŁOTA  
SETKA  
GMIN

## Ryczałty za noclegi 6

Szkolenia kierowców:  
kiedy ruszą zawodówki?

26

Mercedes gwarantuje oszczędności

54

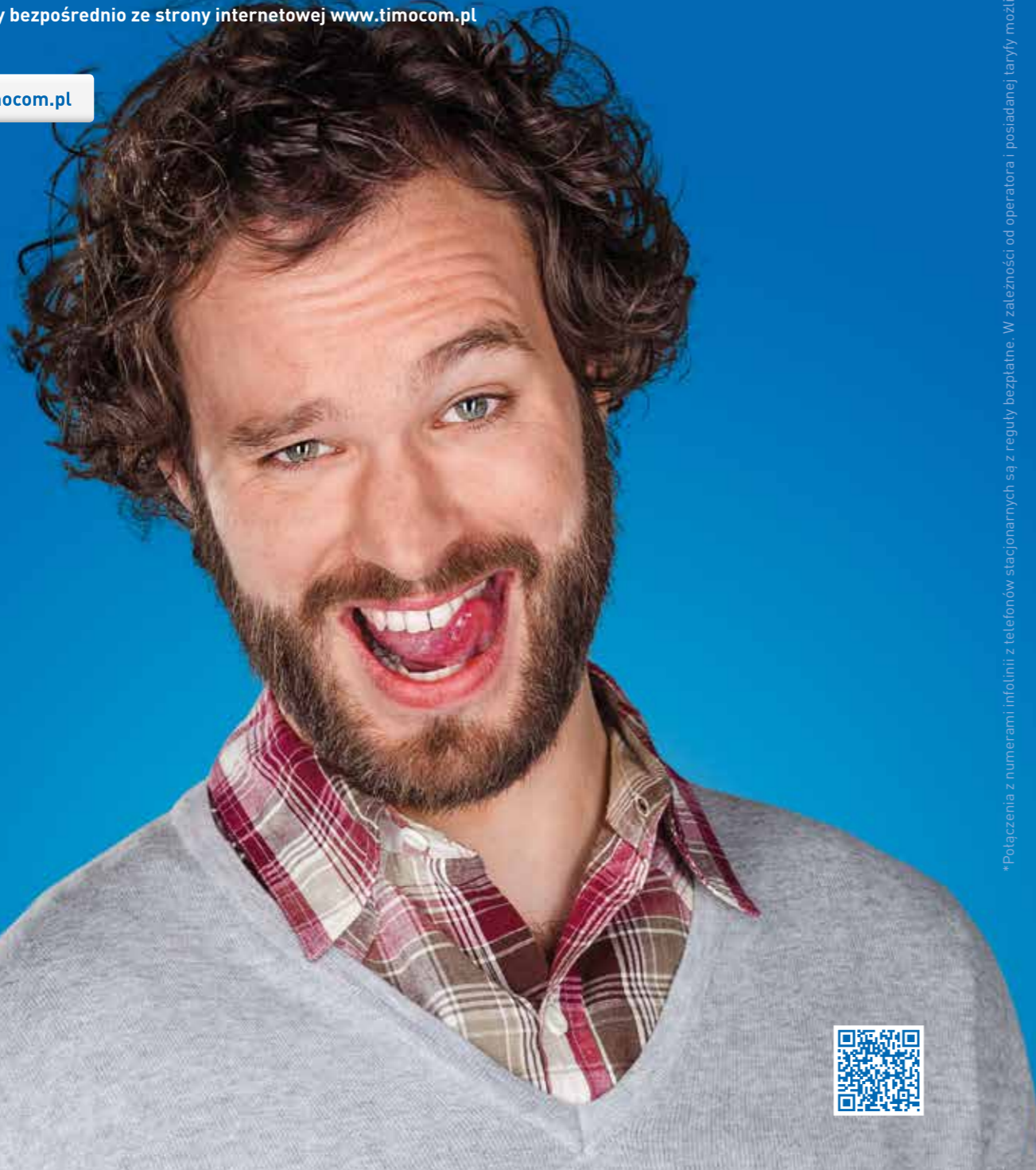


## Marcin wie, co się w branży optaca: jako przewoźnik musi być widoczny!

Co ma branża transportowa wspólnego z Hollywood? Jeśli chcesz odnieść sukces, to musisz mieć „to coś”! Właśnie dlatego Marcin udostępnił swoje pojazdy w TC eMap® i tym samym zyskuje zdecydowaną przewagę nad konkurencją. Jego zleceniodawcy zawsze dokładnie wiedzą, gdzie znajdują się ich towary. Szczególnie praktyczne jest to, że nie musi on ani na chwilę opuszczać platformy TimoCom. Wszystko to pozwala na zwiększenie transparentności, wydajności oraz bezpieczeństwa. Dzięki temu Marcin może spać spokojnie.

**OSIĄGNIJ SUKCES:** Przetestuj już teraz bezpłatnie, przez 4 tygodnie, nowy TC eMap® w codziennej pracy. Zadzwoń pod numer telefonu: +800 10 20 30 90 (bezpłatna infolinia dla połączeń z telefonów stacjonarnych)\* lub pobierz plik instalacyjny bezpośrednio ze strony internetowej [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)

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



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

# OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2014



## zamów już dziś!

**OGRANICZENIA  
RUCHU DROGOWEGO 2014**

obowiązujące  
na obszarze Europy

**16,00 zł**  
cena brutto do 10 szt.

**13,00 zł**  
cena brutto powyżej 10 szt.

\* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki

### FORMULARZ ZAMÓWIENIA

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

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

Nr członkowski: \_\_\_\_\_ NIP: \_\_\_\_\_ Ilość (szt.): \_\_\_\_\_

Adres do wysyłki: \_\_\_\_\_

Nr telefonu: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_

Sposób wysyłki: UPS  Poczta polska  Podpis: \_\_\_\_\_

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



Jan Buczek, prezes ZMPD

## Koleżanki i Koledzy Przewoźnicy,

W tym roku okres wakacji nie sprzyja radości, wakacyjnemu rozleniwieniu, bowiem mamy bardzo trudny czas w Europie, gospodarce naszego kraju i w konsekwencji w naszej branży. O rozwiązywaniu problemów piszemy na kolejnych stronach naszego magazynu, ja natomiast chciałbym skoncentrować się na innym aspekcie działalności przedsiębiorców naszej branży. Szkoda, że czas prosperity związanej z doganianiem Zachodu był tak krótki i już się praktycznie zakończył. Co prawda jeszcze przez wiele lat będziemy doganiać kraje rozwinięte, ale pieniądze wspomagające ten rozwój znacząco się skurczą... W związku z tym mamy teraz do czynienia z wewnętrzną walką o przetrwanie, która często przeradza się niestety w bratobójczą. Struktura naszych firm transportowych w obecnym czasie, co było do przewidzenia – zmienia się i coraz więcej dużych firm koncentruje rynek transportowy i niepokojąco powiększa swój tabor, co w dużym stopniu musi doprowadzić do ponownego zakrętu, który jest wynikiem „zachłyśnięcia się” chwilowym rynkowym sukcesem. Skąd my to znamy...?

Dlaczego firmy nie sięgają po ogromną rzeszę mniejszych przedsiębiorstw, które doskonale znają profesję i są w stanie przejąć wiele nadzorczych zadań na siebie, aby świadczona usługa była na profesjonalnym poziomie? Zdecydowanie taniej jest podpisać umowę na warunkach korzystnych dla obu partnerów, kupując w ten sposób usługę sprawnego i oddanego sprawie podwykonawcy. On już wie, że na transporcie dziś nie uda się „zbić kokosów”, więc chętnie podejmie długoterminową współpracę ze stałym zleceniodawcą. Mogłby nawet przemalować samochody w jego barwy firmowe i taka symbioza obydwu stronom mogłaby wyjść jedynie na dobre. Zgodnie ze staropolskim przysłowiem „wilk byłby syty i owca cała...”. Sugeruję przewoźnikom, którzy są dziś w trudnej sytuacji, przeanalizowanie wszelkich aspektów współpracy i podejmowanie rozmów z potencjalnymi stałymi partnerami. Lepiej zrobić to zanim oni sami podejmą decyzję o zaciąganiu kolejnych ogromnych zobowiązań finansowych i wprowadzą na rynek kolejne samochody, pogarszając tym samym ogólną sytuację konkurencyjną na rynku.

## Paragrafem w konkurencję

8

Nieproporcjonalne kary zastosowały rządy Francji i Belgii w walce z zagranicznymi konkurentami krajowych przewoźników. Nowe przepisy zabraniają obierać wypoczynek tygodniowy w kabinach.

## Pudła na ciężarówce

12

Szybko rosną obroty polskich terminali kontenerowych. Dynamika ma utrzymać się co najmniej do 2020 roku, co oznacza, że pracy przybędzie także dla przewoźników samochodowych.

## 4 sekundy do setki

78

Rządy nalegają na ograniczenie zużycia paliw, premijując podatkowo niską emisję przez auta dwutlenku węgla, jednak klienci mają wręcz przeciwne żądania. Przedstawiamy najatrakcyjniejsze nowości tej jesieni.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik  
ISSN 1899-9719

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

### Redaguje kolegium:

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

### Współpracują:

Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja,  
Paweł Kowalski, Tomasz Małyszko, Michał  
Marański, Piotr Mikiel, Joanna Popiołek,  
Antoni Rożniowski

### Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Pazik  
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

### Katarzyna Milczarek

e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl  
Projekt graficzny: Tomasz Bogusławski  
Grafika i skład: Adrian Podbielski  
Druk: 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.

## Nie zostawimy przewoźników samych z tym problemem 34

Podczas Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 16 lipca, przedstawiciele przewoźników oraz strony rządowej dyskutowali nad ryczałtami za noclegi, francuskimi i belgijskimi karami za nocleg kierowcy w kabinie podczas regularnego odpoczynku tygodniowego oraz karami za przejazd drogami bez opłaty.



## Szkolenia kierowców 26

Rząd wydaje setki milionów złotych na szkolnictwo i dziesiątki milionów na szkolenia, w tym kierowców. Efektów jednak nie widać. Wicepremier J. Piechociński oraz sekretarz stanu w MEN T. Sławewski obiecują poprawę. A importerzy samochodów pokazują, jak można szkolić dobrze.

## Złota setka gmin 16

Działania ZMPD, uświadamiające gminom możliwość zwiększenia wpływów dzięki obniżeniu podatków, przynoszą rezultaty. Publikujemy „Złotą setkę gmin” o najniższych podatkach oraz rozmowę z burmistrzem Kobyłki, który mówi, dlaczego przewoźnikom obniżył podatki.

Uchwała SN - ryczałty za noclegi	6
Paragrafem w konkurencję	8
Polityczne jabłka	10
Rośnie rosyjska potęga	11
Pudła na ciężarówce	12
4 procent wzrostu PKB w 2015 roku	14
Niższe podatki w gminach	16
Sto gmin przyjaznych transportowi	18
Fotomorgana. Wybory i serc kolory	22
Przedemerytalne szkolenia kierowców	26
Nie jesteśmy hamulcowymi	28
Mistrzostwa świata kierowców	30
Czy można jeszcze taniej?	32
Doszkalanie kierowców	33
Nie zostawimy przewoźników samych	36
Ruszyły konsultacje międzyresortowe	38
Jak zlikwidować kolejki na wschodniej granicy	42
Francuskie myto	44
Myto na Łotwie i w Wielkiej Brytanii	46
Zebrania regionalne ZMPD	48
Na unijnym rynku	52
Retro. Kryzysowy transport	54
Mercedes-Benz gwarantuje oszczędności	60
Odpowiedzialność przewoźnika	62
Odmieniony TC eMap®	64
W Niemczech nie ma ryczałtów za noclegi	66
Optywowe ciężarówki	68
Przyszłość producentów ciężarówek	70
Przegląd opon napędowych	72
4 sekundy do setki	78
400 ślicznotek	80

# Uchwała SN w sprawie ryczałtów za nocleg: co dalej?

**Przedsiębiorcy pilnie powinni dostosować umowy o pracę, regulaminy wynagradzania czy też układy zbiorowe do wymagań wynikających z uchwały Sądu Najwyższego.**

Piotr Mikiel

Od czerwca br., a dokładnie od 12 dnia tego miesiąca, całe środowisko przewoźników drogowych w Polsce, zarówno polskich firm transportowych, jak i zagranicznych zarejestrowanych w naszym kraju, sparaliżowała treść uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego. Jej skutkiem może być konieczność wypłaty kierowcom ryczałtów za nocleg spędzony w kabinie pojazdu ciężarowego. Takie konsekwencje mogą się pojawić, ale nie oznacza to, że pojawią się automatycznie. Po pierwsze z roszczeniem w stosunku do pracodawcy musi wystąpić kierowca, po drugie nie jest pewne, czy takie roszczenie będzie uzasadnione. Wyniknie to ze sposobu uregulowania kwestii należności z tytułu podróży służbowej. Tak czy inaczej, nie można tego problemu bagatelizować, bowiem roszczenia ze stosunku pracy przedawniają się dopiero po trzech latach.

Sprawa należności z tytułu podróży służbowych wypłacanych kierowcy ma już swoją historię. Sześć lat temu przedsiębiorcy działający w branży transportowej stanęli po raz pierwszy przed poważnym kryzysem finansowym, który mógł pograżyć ich firmy. Podobnie jak dziś, stało się to za sprawą uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego, w której stwierdzili, iż kierowca transportu międzynarodowego wykonujący umówioną pracę

i na określonym w umowie obszarze pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77 § 1 Kodeksu Pracy (zob. uchwała SN z dnia 19.11.2008 r., sygn. II PZP 11/08). To oznaczało, że wypłacane do tej pory kierowcom należności z tytułu podróży służbowej powinny zostać opodatkowane oraz od tych należności powinny być pobrane i wpłacone składki ubezpieczeniowe (emerytalne, rentowe, zdrowotne). W konsekwencji urzędy skarbowe oraz ZUS mogły wszczynać postępowania w celu dochodzenia nieodprowadzonych do tych instytucji należności. Zważywszy że należności podatkowe przedawniają się po upływie pięciu lat, to konsekwencje finansowe mogłyby się okazać bardzo poważne dla wielu firm transportowych.

Na szczęście problem ten został rozwiązany poprzez dokonane w 2010 r. zmiany prawne. Wprowadzono wówczas w trybie ekspresowym zmiany do ustawy o czasie pracy kierowców, dodając art. 21 a, w którym określono, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77 § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r.

– Kodeks pracy. Jednocześnie, aby zabezpieczyć sytuację tych przedsiębiorców w stosunku do których - przed dniem wejścia w życie nowelizowanych przepisów - wszczęto postępowania administracyjne, podatkowe, o wykroczenia, karne lub karno-skarbowe, wprowadzono przepis przejściowy,

czego konsekwencją było umorzenie prowadzonych w tym zakresie i nieukończonych postępowań.

Wydawało się wówczas, że problem związany z wypłatą należności z tytułu podróży służbowej został pomyślnie i definitywnie rozwiązany. Tak przynajmniej to wyglądało z punktu widzenia przedsiębiorców. Nieco inaczej problem ten widzieli kierowcy, którzy występowali z roszczeniami finansowymi związanymi z wypłatą niektórych należności z tytułu zatrudnienia, w tym m.in. ryczałtów za noclegi, do swoich pracodawców. Spory te, jak to często w naszym sądownictwie bywa, kończyły się z różnym skutkiem. Raz sądy przyznawały racje przedsiębiorcom, innym razem kierowcom. Wynikało to najprawdopodobniej z różnego stanu faktycznego danej sprawy, ale także odmiennej interpretacji obowiązujących przepisów przez sądy. Zachęcenie korzystnymi wyrokami sądów, przyznającymi dość wysokie należności wraz z odsetkami sięgającymi 3 lata wstecz, inni kierowcy zaczęli występować z podobnymi roszczeniami. Spowodowało to, że problem zaczął narastać, sporów sądowych było coraz więcej. Sytuacja ta doprowadziła do tego, że jeden ze składów orzekających Sądu Najwyższego, dostrzegając rozbieżność orzecznictwa w licznych sprawach tego samego rodzaju, zdecydował, iż wyrokowanie w tych sprawach wymaga rozstrzygnięcia przez skład powiększony Sądu Najwyższego. W ten sposób doszło do wydania

kolejnej uchwały siedmiu sędziów Sądu Najwyższego (zob. uchwała SN z dnia 12.06.2014 r. sygn. II PZP/14), której istota sprowadza się do następującego rozstrzygnięcia:

1. zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu, oraz

2. pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i wysokości określonych w przepisach prawa (tj. § 9 ust 1-3 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19.12.2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granice kraju) albo na korzystniejszych warunkach i wysokości określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

Do końca lipca SN nie ogłosił uzasadnienia do tej uchwały, w którym znalazłyby się zapewne argumenty przemawiające za takim rozstrzygnięciem. Jest to o tyle ważne, że treść uchwały budzi kontrowersje i to nie tylko w branży transportowej, ale także wśród ekspertów prawa transportowego.

Niezależnie od różnych wątpliwości, które się z tą uchwałą wiążą, trzeba sobie uświadomić, jakie niesie ze sobą konsekwencje. Mając na uwadze, że w polskim systemie prawnym nie funkcjonuje prawo precedensowe tworzone w drodze wyroków sądów, a uchwała powiększonego składu jest wiążąca tylko w danej sprawie, to mimo to uchwała będzie miała istotne znaczenie dla praktyki sądowej. Nawet pomimo tego, że sędziowie SN nie postanowili o nadaniu uchwale mocy zasady prawnej – choć taką możliwość mieli.

Niemniej nie można definitywnie przesądzić, że sąd (rejonowy, okręgowy, apelacyjny), a przede wszystkim sędzia orzekający z konstytucyjnej zasady niezawisłości sędziowskiej, w oparciu o inny stan faktyczny podejmie inne rozstrzygnięcie w przedmiocie należności z tytułu ryczałtu za noc-



leg w kabinie pojazdu samochodowego. Trzeba mieć jednak na uwadze, że raczej jest mało prawdopodobne, aby skład orzekający nie wziął pod uwagę wykładni prawa dokonanej przez Sąd Najwyższy, zwłaszcza w sytuacji, w której uchwała została podjęta w celu usunięcia rozbieżności powstałej w orzecznictwie sądów powszechnych.

W świetle powyższego nasuwa się pytanie: Co dalej? Odpowiedzi na to pytanie starali się uzyskać przewoźnicy obecni 16 lipca br. na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego – platformy dyskusyjnej organizacji przewoźników drogowych w Polsce – na które przybyli przedstawiciele administracji rządowej z wicepremierem, ministrem gospodarki Januszem Piechocińskim oraz sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniewem Rynasiewiczem na czele, a także przedstawicielami Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej.

Celem spotkania była próba omówienia niezbędnych działań, a zwłaszcza rozpoczęcia prac legislacyjnych, jakie należy podjąć, aby uniknąć poważnych skutków wynikającym z treści ww. uchwały dla przedsiębiorców sektora transportu drogowego, a w konsekwencji dla całej gospodarki w Polsce.

Działania środowiska przewoźników doprowadziły także do zorganizowania specjalnego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, które odbyło

się 23 lipca br., na którym debatowano nad skutkami społeczno-gospodarczymi wynikającymi z uchwały Sadu Najwyższego.

Efektom tej dyskusji jest dezyderat przygotowany przez posłów komisji, skierowany do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej, w sprawie rozwiązania problemów wynikających z Uchwały SN dotyczącej prawa kierowców do ryczałtów za każdy nocleg w kabinie pojazdu.

Kiedy i czy w ogóle dojdzie do zmian prawnych regulujących wypłaty ryczałtów za nocleg w inny sposób niż wynika z uchwały SN, trudno dziś powiedzieć. Nie ulega wątpliwości, że ewentualne zmiany prawne muszą być wprowadzane rozważnie, jeśli rzeczywiście są konieczne. Czy mając na uwadze, że należności z tytułu podróży służbowej nie są opodatkowane, nie należy się zastanawiać, czy branża transportowa jest tym rozwiązaniem w całości zainteresowana. Nie można także zapomnieć o samych kierowcach, którzy niewątpliwie są partnerem w toczącej się dyskusji.

Recepta na dziś dla przewoźników to pilnie dostosować umowy o pracę, regulaminy wynagradzania czy też układy zbiorowe do wymagań wynikających z uchwały SN, aby zminimalizować ewentualne skutki roszczeń wynikających ze stosunku pracy, które mogą sięgać do trzech lat wstecz.

# Paragrafem w konkurencję, a potem się zobaczy

**Nieproporcjonalne i mordercze kary zastosowały rządy Francji i Belgii w walce z zagranicznymi konkurentami krajowych przewoźników. Nowe przepisy zabraniające odbioru wypoczynku tygodniowego w kabinach boleśnie uderzają w polskie firmy transportowe.**

Joanna Popiołek

Wysokość kar wymierzanych przez służby Francji i Belgii zaskoczyła nawet przedstawicieli Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU, która zaprotestowała przeciwko nieproporcjonalnym karom oraz wprowadzaniu ograniczeń niszczących wspólny rynek. IRU w komunikacie określiło francuskie i belgijskie regulacje jako sprzeczne z duchem Unii.

## 1 800 - 60 000 euro w Belgii

Francja i Belgia od dawna podnosiły kwestię wypoczynku polskich czy rumuńskich kierowców w kabinie pojazdu, co według nich jest elementem dumpingu socjalnego. Obydwa kraje pod wpływem mocnych nacisków swoich krajowych firm transportowych podjęły działania prawne i dokonały zmiany legislacji, wprowadzając nowe, wysokie kary dla przewoźnika, którego kierowca odbiera regularny odpoczynek tygodniowy w pojeździe. Jest oczywiste, że przepisy te będą mieć zastosowanie głównie wobec kierowców innych państw, trudno bowiem wyobrazić sobie belgijskiego czy francuskiego kierowcę odbierającego 45-godzinny odpoczynek gdzieś na parkingu we Francji czy Belgii. Niestety, oba kraje mają prawo wprowadzenia takich regulowań. O ile obowiązująca legislacja

dotycząca czasu pracy kierowców uregulowana jest na poziomie unijnym, o tyle sankcje wynikające z naruszeń tych przepisów pozostają w wyłącznej kompetencji państw członkowskich.

21 czerwca w Belgii wszedł w życie przepis zabraniający odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu. Przepis ten jest doprecyzowaniem przez ustawodawstwo belgijskie artykułu 8 ust. 8 Rozporządzenia Rady UE 561/2006, który stanowi: „Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, codzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.” Skoro omawiany artykuł dotyczy jedynie dziennego i skróconego tygodniowego odpoczynku, ustawodawca belgijski uznał, że w zakresie regularnego tygodniowego odpoczynku możliwość skorzystania z kabiny jest wykluczona, a naruszenia w tym zakresie należy surowo karać.

Sama konstrukcja prawna przepisu jest dość precyzyjna. Ustawodawca belgijski zapisał, że regularny tygodniowy czas odpoczynku obowiązujący kierowcę w momencie kontroli i wykorzystywany przez tego kierowcę właśnie w kabinie kontrolowanego pojazdu podlega karze finansowej w wysokości 1 800 euro. Taką interpretację potwierdziły belgijskie służby kontrolne. Poinformowały, że naruszenie (tj. odbieranie regularnego tygodniowego

okresu odpoczynku w pojeździe) może być stwierdzone wyłącznie podczas jego popełnienia, co oznacza, iż zwerifikowanie tego, czy kierowca dopuścił się naruszenia przepisu jest możliwe tylko podczas kontroli, gdy kierowca jest w trakcie odbierania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe, a kontrolujący musi być świadkiem tego, iż kierowca znajduje się w trakcie odbierania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe. Z dniem 21 czerwca 2014 r. służby kontrolne w Belgii w miejsce podejmowanej dotychczas procedury karnej zyskały możliwość nakładania kar w drodze postępowania administracyjnego, co miało na celu ułatwić im ich egzekucję.

Belgijskie służby kontrolne potwierdziły także, że odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu jest karany kwotą 1 800 euro, wymierzaną bezpośrednio w momencie kontroli. W przypadku braku natychmiastowej wpłaty służby te są uprawnione do zatrzymania pojazdu i żądania zwrotnej kaucji lub nawet, w przypadku gdy kara nie zostanie opłaconą w ciągu 96 godzin, do konfiskaty pojazdu. Dla spraw, jakie trafią do sądu, który ostatecznie uzna winę przewoźnika, kara może wynieść nawet 60 000 euro.

## 30 000 euro we Francji

11 lipca br. administracja francuska opublikowała zmianę Kodeksu Trans-

portowego. Zgodnie z zapowiedziami nowelizacja wprowadziła karę 30 000 euro i roku więzienia dla przewoźnika, którego kierowca odbiera regularny odpoczynek tygodniowy w kabinie pojazdu. Prawdopodobnie, zgodnie z ogólnymi zasadami legislacji francuskiej, przepis zaczął formalnie obowiązywać następnego dnia po jego publikacji.

W znowelizowanym kodeksie ustawodawca francuski jednoznacznie zakazał wszystkim kierowcom odbioru regularnego tygodniowego odpoczynku, zdefiniowanego w literze h artykułu 4 Rozporządzenia 561/2006, w kabinie pojazdu, a przewoźników zatrudniających kierowców i odpowiedzialnych za organizację ich pracy zobowiązał do stosowania nowych regulacji. Karą jednego roku więzienia i 30 000 euro zagrożone jest organizowanie przez przedsiębiorcę pracy kierowców w taki sposób, że wykorzystują oni tygodniowy regularny odpoczynek w pojeździe czy też są wynagradzani w sposób zagrażający bezpieczeństwu drogowemu, tj. w zależności od ilości przewiezionych towarów czy przejechanych kilometrów.

Niestety, w przypadku francuskiej nowelizacji trudno jest jasno powiedzieć, jak omawiane przepisy będą realizowane w praktyce, dotychczas nieznany jest bowiem przewidywany tryb kontroli. Nie ulega wątpliwości, że wprowadzone przez Francję kary są niewspółmiernie wysokie do popełnionego wykroczenia, jednak najczęściej kontrowersji budzi kwestia realnej możliwości ukarania więzieniem przedsiębiorcy znajdującego się w innym kraju, czy też karania właśnie przedsiębiorcy za wykroczenie fak-

tycznie popełnione przez jego kierowcę, na działania którego często przedsiębiorca najzwyczajniej nie ma wpływu.

Środowisko transportowe zgodnie twierdzi, że oba kraje pod sztandarem walki z dumpingiem socjalnym zastosowały mocno restrykcyjne sposoby eliminacji konkurencji. Co więcej, przyjmowanie takich przepisów bez dogłębnej analizy faktycznej możliwości ich realizacji wydaje się zachowaniem co najmniej nieodpowiedzialnym. Czy ustawodawca francuski zapewnił przewoźnikom bezpieczne parkingi, na których można pozostawić pojazd z ładunkiem na 45 godzin celem odpoczynku kierowcy w najbliższym hotelu? A co w przypadku towarów niebezpiecznych czy konwojowanych? Czy rozmawiał z ubezpieczycielami, czy zgodzą się na pozostawienie towaru przez kierowcę i dokonają odpowiednich zmian w polisach OCP celem uwzględnienia nowej sytuacji prawnej we Francji? Niestety, tu

przewoźnicy z bawieni są jakimkolwiek wiek informacji czy pomocy ze strony francuskiego czy belgijskiego ustawodawcy i jego służb kontrolnych.

Pomimo głośniejszych sprzeciwów niektórych państw unijnych, Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU, a nawet podjętej przez Komisję Europejską analizy, czy przyjęte przez Francję kary nie naruszają artykułu 19 Rozporządzenia 561/2006, który wymaga, aby przyjmowane kary były efektywne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, kary te stały się obecnie we Francji i Belgii faktem dokonany, a polscy przewoźnicy i ich kierowcy muszą mieć świadomość istniejącego ryzyka i planować przewozy tak, aby tych ewentualnych kar uniknąć.



reklama

PL 49\* > 3,5 t

**viaTOLL**

# viaTOLL

**OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t**

**NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH  
OD 1 WRZEŚNIA ORAZ 1 PAŹDZIERNIKA 2014 ROKU**

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

\* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.

\*\* Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.

\*\*\* Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.



# Polityczne jabłka

ZMPD domaga się unijnych rekompensat dla przewoźników, którzy po wprowadzeniu embarga przez Rosję utracili przewozy owoców i mięsa na tamten rynek.

Robert Przybylski

Zrzeszenie ponowiło apel do wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej o przyznanie rekompensat dla polskich przewoźników, którzy z powodów politycznych utracili kontrakty na przewóz na Wschód owoców i mięsa. W liście skierowanym 1 sierpnia do pani wicepremier przez ZMPD Jan Buczek przypomniał, że już podczas spotkania przedstawicieli środowiska przewoźników drogowych z panią premier, które odbyło się 19 marca br., środowisko w ra- cało się z wnioskiem o ewentualne wprowadzenie rekompensat dla polskich

saty dla producentów i eksporterów, a polscy przedsiębiorcy są głównymi przewoźnikami mięsa wieprzowego i jego przetworów oraz warzyw i owoców w Europie, problem ten dotknie ich w sposób znaczący. Zatem uzasadniony jest nasz wniosek o rekompensaty z tytułu utraty zleceń przewozowych dla polskich międzynarodowych przewoźników drogowych”, podkreśla prezes.

Federacja Rosyjska wprowadziła 1 sierpnia 2014 r. embargo na import polskich warzyw i owoców. Według danych Ministerstwa Rolnictwa Polska w ubiegłym roku wysłała do Rosji 804 tys. ton owoców. Wartość tylko jabłek, gruszek i pigw wysłanych na wschód w pierwszym kwartale 2014 roku sięgnęła 72,5 mln euro,

transportem samochodowym.

Polscy przewoźnicy drogowi wyspecjalizowali się w przewozach towarów z całej Unii Europejskiej na Wschód, głównie do Federacji Rosyjskiej. Przewożą nie tylko towary wyprodukowane w Polsce, ale również w innych krajach Unii Europejskiej oraz poza Unią, które dostarczane są do unijnych portów morskich, a następnie przewożone do Rosji bezpośrednio lub z przeładunkiem w polskich centrach logistycznych. Ostatnie działania Federacji Rosyjskiej ograniczą również wielkość przewozów towarów spoza Polski.

- Wprowadzone przez Rosję embargo uderzy z taką samą mocą w polskich producentów rolniczych, jak i w polskich przewoźników drogowych, którzy zostaną pozbawieni zleceń na dotychczas realizowane przewozy artykułów spożywczych do Rosji – podkreśla Buczek i alarmuje, że ten problem już jest widoczny. Według informacji z ostatnich dni od członków ZMPD radykalnie spadła liczba zleceń na przewozy warzyw i owoców do Rosji. Natomiast zlecenia na przewozy mięsa i jego przetworów są ograniczone już od dłuższego czasu.

Na kierunku wschodnim operuje ponad 3 tys. polskich firm przewozowych, wykorzystujących ponad 30 tys. pojazdów. Polscy przewoźnicy drogowi wykonują do Federacji Rosyjskiej około 270 tys. jazd rocznie. ZMPD szacuje, że wartość przychodów z tytułu tych przewozów to kwota co najmniej 700 mln euro. Przy czym zdecydowana większość przejazdów (ponad 60 proc.) wykonywana jest pojazdami chłodniczymi.

W zdecydowanej większości ten delikatny ładunek przewożony jest

warzyw bli- 50,5 mln euro. W zdecydowanej większości ten delikatny ładunek przewożony jest

prze- woźni- k ó w drogo- wych, którzy pono- szą strą- ty wyni- k a j ą c e z embarga na eks- port mięsa wieprzowego do Federacji Ro- syjskiej i Białorusi. „Obecnie sytuacja jesz- cze bardziej się komplikuje w związku z rosyjskim embar- go na eksport warzyw i owoców. Ponieważ planowane są rekompens-



# Rośnie rosyjska potęga

Rosjanie z sukcesem blokują dostęp do swojego rynku przewozów międzynarodowych i powoli wypychają z niego obcych przewoźników.

Robert Przybylski

S towarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Rosji (ASMAP) szacuje wielkość rosyjskiego rynku przewozów międzynarodowych na 7 mld dol. Samochody przewożą ładunki o wartości ponad 120 mld dol. Dla porównania: rosyjski import towarów z UE sięgnął 134 mld euro. W 2013 roku międzynarodowe przewozy sięgnęły 33,3 mld ton. W okresie 2000-2013 wzrosły 2,3 razy, natomiast udział rosyjskich przewoźników powiększył się z 36 do 40 proc. Według danych rosyjskiego ministerstwa transportu, udział obcych przewoźników w przewozach z krajów trzecich do Rosji zmalał z 19 do niecałych 13 proc.

2000 roku rynek transportowy rozwijał się w tempie 16 proc. rocznie, aż do kryzysu lat 2008/2009. Po nim znów nastąpił przyrost przewozów, ale już nie tak dynamiczny, bo 14-procentowy.

Wzrost przewozów dla najważniejszych ośmiu krajów nie był jednolity. W stosunku do 2000 roku spadł udział Finlandii z 31 do 17 proc., choć w liczbach bezwzględnych zanotowano w 2013 roku wzrost do 5,5 mln ton. Na drugim miejscu znalazły się przewozy z Polski (5,2 mln ton), o 7,4 razy więcej niż w 2000 roku! Przewozy z Litwy wzrosły 3,9 razy, notując blisko 5-krotny wzrost.

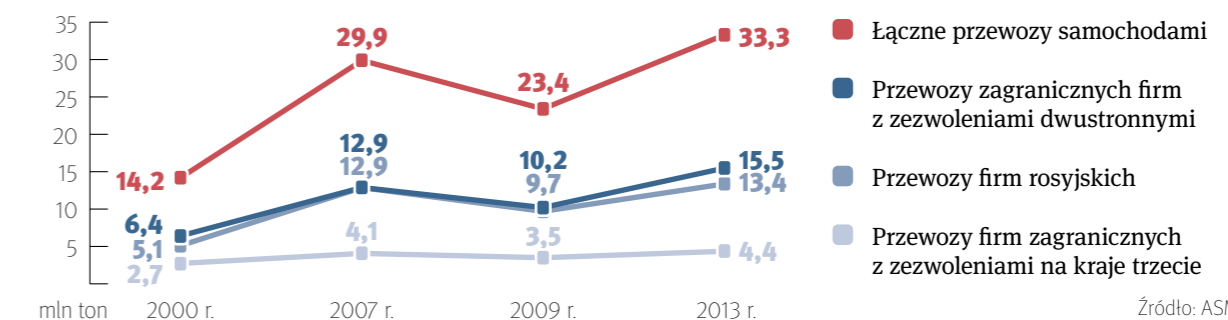
Na dodatek rośnie udział przewoźników rosyjskich w przewozach. W przypadku Chin, Niemiec i Finlandii rosyjskie firmy transportowe mają większą część rynków. W przewozach z takimi krajami, jak Polska, Litwa, Łotwa i Estonia, średni poziom udziału firm

Półowa przewozów to import z piętnastu starych krajów Unii: Finlandii, Niemiec, krajów Beneluksu oraz Włoch, ale rosyjscy przewoźnicy wchodzą na nowe rynki, w tym do Rumunii, Czech, Serbii, a na południu do Iranu. Perspektywiczny jest turecki, ale postępy nie są szybkie z uwagi na liczne dwustronne problemy.

Ułatwieniem dla rosyjskich przewoźników było wprowadzenie Unii Celnej. Zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2010 roku, a od 1 lipca 2011 roku zostały zniesione kontrole celne na wewnętrznych granicach Unii Celnej.

Wraz z przewozami rozrastają się rosyjskie firmy transportowe. W 2000 roku na tym rynku działało 1,7 tys. firm, które dysponowały parkiem liczącym niecałe 20 tys. zestawów. Na początku 2014 roku liczba przewoźników powiększyła się do 7,4 tys., a ich ciężarówek

TONAŻ PRZEWOZÓW ZAGRANICZNYCH ROSJI (BEZ PRZEWOZÓW POMIĘDZY ROSJĄ ORAZ BIAŁORUSIĄ I KAZACHSTANEM) W MLN TON



Źródło: ASMAP

Jest to wynikiem zabiegów rosyjskich urzędników państwowych, którzy od wielu lat walczą o rynek przewozów, chwytając się różnych sposobów. Jednym z nich było ograniczenie pozwoleń EKMT. Rosjanie podają, że gdyby pozostawili limity bez zmian, zagraniczni przewoźnicy wykonaliby o 100 tys. jazd więcej, co odpowiada 40 proc. pracy wykonanej przez rosyjskich przewoźników.

Rosjanie walczą o rynek, mimo że należy on do dynamicznie rosnących. Po

rosyjskich wynosi ok. 30 proc. Trzeba podkreślić, że w przypadku Polski i Litwy od 2000 roku ten udział nieustannie rośnie. Przewozy pomiędzy Rosją i Ukrainą oddane były praktycznie Ukraincom.

Przewozy z EU coraz częściej konsolidowane są w Polsce i na Litwie. Jeszcze w 2005 roku do Rosji trafiało poprzez nowe kraje UE 13 proc. ładunków (0,4 mln ton), to w 2013 roku było to już 2,5 mln ton, czyli połowa ładunków. Reszta wiodła szlakiem południowym.

do 66,8 tys. sztuk.

ASMAP szacuje, że regularnie w przewozach międzynarodowych udziela się 5 tys. firm z parkiem ponad 50 tys. zestawów. Do ASMAP należy 2,1 tys. firm, które mają 36,2 tys. zestawów. Znako- mita większość to małe i średnie przedsiębiorstwa. Do dużych należą D-trans, Awtołogistyka-trans, Selta, Lorri. Największe skupiska przewoźników występują w rejonach: moskiewskim, leningradzkim, smoleńskim, briańskim oraz kaliningradzkim.

# Pudła na ciężarówce



Robert Przybylski

W pierwszym półroczu gdański port odnotował o 10 proc. większe przeładunki niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Z 15 mln przeładowanych ton, na pierwszym miejscu znalazła się (po raz pierwszy) drobnica równorzędnie z paliwami płynnymi. Przeładunki drobnicy wzrosły o 36 proc., do 5,6 mln ton, z czego 93 proc. to ładunki skonteneryzowane. Terminale DCT oraz GTK przeładowały niemal 622 tys. TEU (kontenerów 20-stopowych).

Także imponujący jest wzrost przeładunku kontenerów w gdyńskim BCT, który sięgnął 25 proc. w stosunku do pierwszego półrocza 2013 roku, do 233,5 tys. TEU. W znajdującym się naprzeciwko GCT przeładunki powiększyły się o 18 proc. i zbliżyły do 185 tys. TEU. Analitycy rynku przewo-

zów morskich spodziewają się, że do 2020 roku wielkość przeładunku kontenerów w polskich portach wzrośnie trzykrotnie w stosunku do ubiegłego roku.

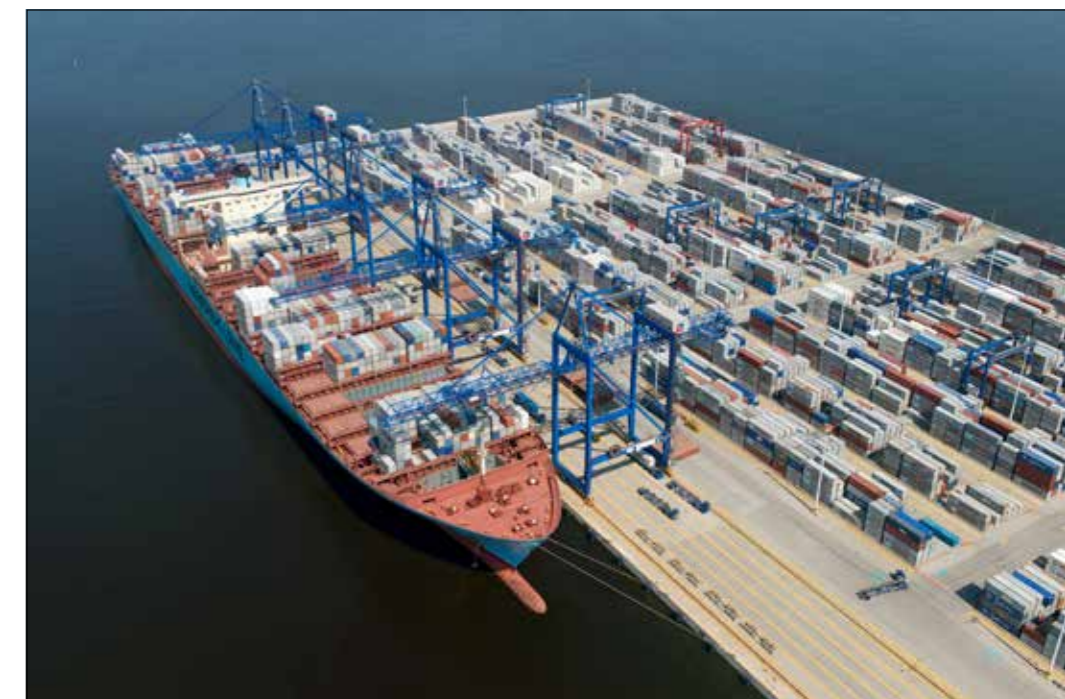
Nowe źródło ładunków z powodzeniem wykorzystują koleje. Popularność przewozów intermodalnych szybko rośnie: w pierwszym kwartale 2010 roku koleje w Polsce przewiozły niecałe 80 tys. kontenerów, gdy w ostatnim kwartale 2013 roku blisko 180 tys. Łącznie w całym ubiegłym roku koleje przewiozły 1,2 mln TEU, ponad dwa razy więcej niż w 2010 roku. Zwiększony popyt na tego typu przewozy wymusił budowę nowych terminali. Zainwestowały w nie m.in. PCC Intermodal, PKP Cargo, Polzu, a nawet mała spółka w Łososnej. Chyba największy sukces odniosła polska firma Loconi Intermodal. W pierwszym półroczu 2014 roku uruchomiła 783 pociągi z kontenerami, gdy od stycznia do czerwca 2013 roku 452 pociągi. Prezes spółki Lidia Dziewierska suk-

ces tłumaczy inwestycjami w budowę terminali tuż przy odbiorcach, co ogranicza liczbę przeładunków i zapewnia przez to dużą sprawność obsługi oraz atrakcyjne ceny.

Jednak przewoźnicy kolejowi mają duży problem, mianowicie portom, a szczególnie Gdyni, grozi odcięcie od krajowej sieci kolejowej. Powodem jest rozwój aglomeracji Trójmiejskiej i zatłoczenie w jej rejonie żelaznych szlaków. W rezultacie przewóz pociągami kontenerów staje się coraz trudniejszy, a objazdy zatłoczonych odcinków podnoszą koszty i znacznie wydłużają czas dostaw. Daje to szansę przewoźnikom samochodowym.

Kontener stał się podstawowym narzędziem ułatwiającym wymianę towarową. Po spadku w 2009 roku, przewozy morskie nieustannie rosły. W 2013 roku wzrosły o 3,9 proc. w stosunku do 2012 roku, a więc urosły do dynamiki blisko dwa razy wyższą od wolumenu handlu światowego oraz od globalnego PKB, szacował

Szybko rosną obroty polskich terminali kontenerowych. Dynamika ma utrzymać się co najmniej do 2020 roku, co oznacza, że pracy przybędzie także dla przewoźników samochodowych.



prof. Andrzej Grzelakowski z Katedry Logistyki i Systemów Transportowych Akademii Morskiej w Gdyni podczas wystąpienia na XV Kongresie Spedytorów w Toruniu.

Armatorzy przetransportowali w 2013 roku 9,9 mld ton ładunków, z czego ponad 1,5 mld ton w kontenerach. Kontenerowe przewozy osiągnęły 15,4 proc. udziału w handlu morskim (w ujęciu tonażowym), gdy w 2010 roku było to równe 15 proc. Grzelakowski podkreśla, że w 2013 roku drogą morską przemieszczono ok. 59 proc. wartości towarów globalnego handlu, przy założeniu, że do staty-

styki wlicza się handel pomiędzy krajami UE. Transport lotniczy przewozi ok. 12 proc. wartości towarów. O ile wartość tony ładunku przemieszczanego kontenerem wynosi 1 160 dol., to w przypadku transportu lotniczego jest ona 53 razy wyższa. Wartość ładunków przetransportowanych kontenerami zbliżyła się do 6,3 biliona dol.

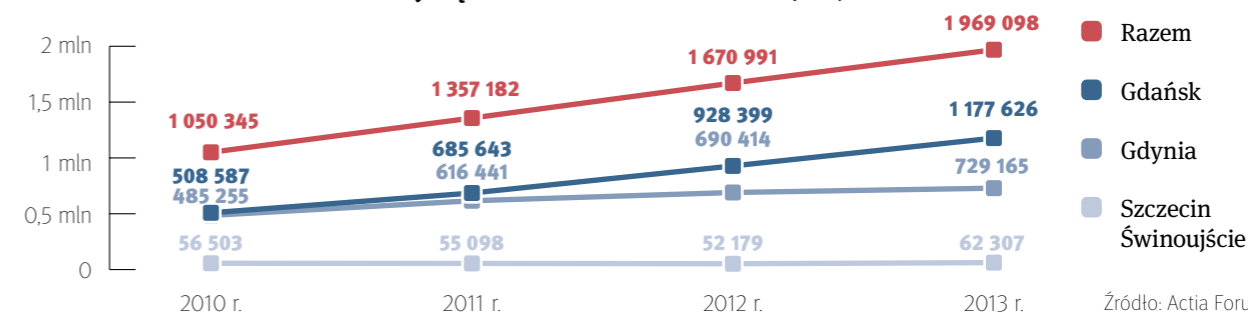
Armatorzy przewieźli 161 mln TEU, 3 razy więcej niż w 1999 roku. Szacuje się, że co piąty kontener jest pusty i przede wszystkim są to pojemniki wracające do Chin.

Koszty transportu kontenerowego stanowią zaledwie 3-4 proc. wartości

przewożonego w ten sposób towaru. Przemieszczenie 40-stopowego pojemnika na dystansie mili morskiej kosztuje 11 centów i od dwóch dekad udział kosztów transportu w światowym imporcie maleje.

Prof. Grzelakowski zauważa, że na świecie wykorzystywanych jest ponad 32 mln TEU kontenerów. W roku przeciętny kontener ma 20 cykli, a szybkość obrotu była wyższa niż w poprzednich latach, co jest skutkiem zarówno lepszego zarządzania łańcuchami dostaw, sprawniejszych operacji przeładunkowych, jak i szybciej prowadzonych odpraw celnych.

## PRZEŁADUNKI KONTENERÓW W NAJWIĘKSZYCH PORTACH POLSKICH (TEU)



## ZWIASTUNY WZROSTU ŚWIATOWEGO HANDLU I PKB [WZROST R/R W %]

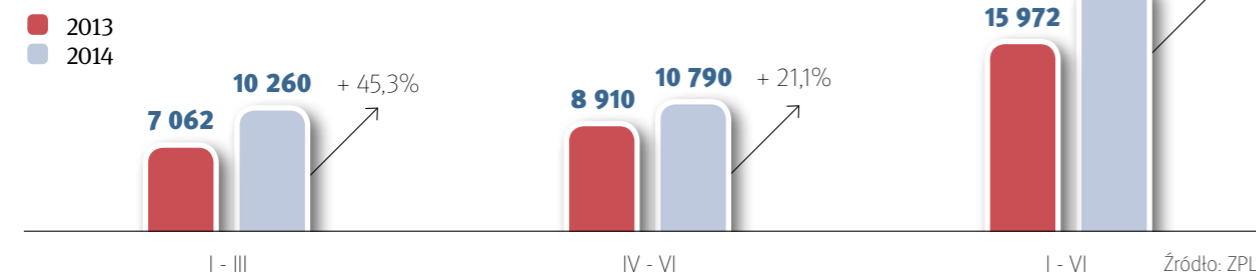
	2011	2012	2013	2014 P	2015 P
Globalny realny PKB [rynkowy kurs walutowy 2005]	2,8	2,3	2,2	3,0	3,1
Handel światowy [wartość – przeciętny: eksport i import]	20,0	0	2,0	4,7	5,3
Handel światowy [wolumen – przeciętny: eksport i import]	5,4	2,3	2,1	3,3	5,0

Źródło: prof. Andrzej Grzelakowski na podstawie danych WTO

# 4 procent wzrostu PKB w 2015 roku

**Analitycy branży leasingowej przewidują, że polska gospodarka ma szansę wzrosnąć w 2015 roku o 4 proc. Umacnia się popyt, rosną inwestycje, więc pracy dla firm przewozowych nie zabraknie.**

## FINANSOWANIE OGÓŁEM (w MLN PLN)



### Robert Przybylski

Wskazują na to duże wzrosty obrotów firm leasingowych w pierwszej połowie roku i dobre prognozy na najbliższy okres. W pierwszej połowie roku firmy leasingowe sfinansowały łącznie transakcje o wartości przekraczającej 21 mld zł, co oznacza wzrost o blisko 32 proc. w stosunku do pierwszego półrocza 2013 roku. W pierwszym półroczu wyleasingowano lekkie samochody (osobowe i dostawcze o dmc do 3,5 tony) o wartości 8 mld zł (wzrost o 55,6 proc) oraz samochody ciężarowe o wartości 4,5 mld zł (wzrost o ponad 32 proc.). Związek Polskiego Leasingu przyznaje, że dynamika z kwartału na kwartał maleje: w pierwszym przekroczyła 45 proc., w drugim tylko 21 proc., jednak – choć trzeci kwartał będzie najslabszy, cały rok zapisze się jako rekordowy. – Przekroczymy 40 mld zł obrotu – przewiduje wiceprzewodniczący Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu Wojciech Rybak. Jako argument wskazuje, że według ankiety przeprowadzonej przez ZPL, 42 proc. ankietowanych spodziewa się w trzecim kwartale br. wzrostu liczy-

by wpływających wniosków w stosunku do drugiego kwartału, kolejne 42 proc. sądzi, że liczba wniosków pozostanie bez zmian, a 17 proc. przewiduje spadek. W takiej samej proporcji rozkładają się odpowiedzi o spodziewane wartości zawieranych umów.

Optymizm podtrzymuje także dyrektor ds. statystyki ZPL Marcin Nieplowicz, wskazując na dane makroekonomiczne. – Spada bezrobocie i nie wynika to z wyjazdów do np. Irlandii, lecz wzrostu zatrudnienia w kraju. Rośnie także realne wynagrodzenie, które w ostatnich dwunastu miesiącach powiększyło się o 3,9 proc. – wymienia Nieplowicz. Oznacza to, że rośnie popyt i spożycie krajowe.

Dobre wyniki z pierwszego półrocza są zasługą m.in. eksportu, który w pierwszych pięciu miesiącach 2014 roku zwiększył się o 7 proc., do blisko 67 mld euro. Zagrożeniem dla handlu zagranicznego jest sytuacja w Rosji i na Ukrainie. Sprzedaż do Rosji zmalała o ponad 9 proc., natomiast na Ukrainę o ponad 25 proc. – Spodziewamy się, że poziom eksportu na Ukrainę będzie stabilny, natomiast spadek sprzedaży do Rosji pogłębi się – przypuszcza Nieplowicz. Dodaje, że sytuacja na Wschodzie może zmniejszyć PKB Polski o 0,3 proc. Podkreśla jednak, że dla nas ważne jest to, co dzieje się

w Niemczech, gdyż ten kraj odbiera jedną czwartą naszego eksportu. – W drugiej połowie roku eksport do Europy Zachodniej będzie niższy, więc całoroczny wzrost sprzedaży zagranicznej sięgnie 5-6 proc. i ta malejąca dynamika odbierze kolejne 0,3 proc. ze wzrostu polskiego PKB – stwierdza.

Analitik ZPL spodziewa się, że najgorszy będzie trzeci kwartał. – Od czwartego nastąpi poprawa sytuacji, bo już widzimy, że napływają zamówienia – pociesza. Nieplowicz podkreśla, że firmy inwestują i tylko w pierwszym kwartale wzrost inwestycji zbliżył się do 11 proc. (licząc rok do roku), a w ostatnim kwartale może nawet sięgnąć 16 proc. Tak duży poziom wynika ze znacznego obciążenia zdolności produkcyjnych, który to wskaźnik według GUS w drugim kwartale wyniósł 81,6 proc., gdy w ostatnich latach nie przekraczał 80. Wysoki popyt krajowy wręcz zmusza przedsiębiorstwa do rozbudowy mocy wytwórczych. Podsumowując, Nieplowicz uważa, że w całym roku wzrost inwestycji może wynieść 7 proc. i są to inwestycje firm. – Jeśli do tego dodamy wydatki na infrastrukturę, a tylko na drogi przygotowane jest 40 mld zł, to przyszłoroczny wzrost polskiej gospodarki może wynieść nawet 4 proc. – podsumowuje analityk ZPL. ■



### REWOLUCYJNA DWUDZIESTKA

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



renault-trucks.pl

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

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

20 LAT RENAULT TRUCKS  
W POLSCE

RENAULT  
TRUCKS



# Niższe podatki nie oznaczają mniejszych wpływów do budżetu

**Kobyłka jest dwudziestotysięcznym miastem leżącym pod Warszawą. Rada Miasta uchwaliła od roku 2014 obniżenie podatków od środków transportu.**

■ **Pierwszy raz spotykam się z sytuacją, kiedy urząd miasta informuje w prasie, że obniża podatki...**

Podatki w Kobyłce zostały obniżone decyzją Rady Miasta na wnio-

stow. Stąd zgoda Rady Miasta na obniżenie tych stawek. Na razie była to jedyna dziedzina, którą objęliśmy zmniejszeniem. Niemniej myślimy w tych kategoriach również o innych podatkach lokalnych.

stawki podatku w okresie braku koniunktury powodują, że przedsiębiorcy nie są w stanie ich płacić. W efekcie wszyscy na tym tracą, bo do budżetu nie ma wpływów, a firma pozostaje z długami. Ja sam będąc gospodarzem dwudziestotysięcznego miasta jestem przekonany, że przedsiębiorcy byłiby o wiele szczęśliwsi, mając w terminie uregulowane wszystkie zobowiązania wobec gminy, a także poczucie, że te obciążenia nie będą wpływały na stabilność ich firm. Właśnie dla zapewnienia regularnych wpływów do budżetu została również podjęta decyzja o obniżeniu stawek podatku od środków transportu. Dzisiaj z wyliczeń wydziału finansowego już wiem, że mimo takiej zmiany nie mamy mniejszych wpływów do budżetu miasta, a wręcz przeciwnie.

■ **Ile jest w Kobyłce zarejestrowanych firm transportowych?**

W ostatnich latach utrzymuje się mniej więcej stała liczba tych podatników: kilkanaście spółek i ponad 150 osób fizycznych. W tej branży są to głównie firmy rodzinne zatrudniające od kilku do kilkunastu osób.

■ **Niemal 170 firm transportowych to dużo jak na dwudziestotysięczne miasto...**

Owszem, możemy pochwalić się tym, że Kobyłka ma w ogóle ponad

Zbyt duże obciążenia podatkowe powodują zniechęcenie przedsiębiorców, czyli brak aktywności do działania, co hamuje rozwój przedsiębiorstw. Wysokie stawki podatku w okresie braku koniunktury sprawiają, że przedsiębiorcy nie są w stanie ich płacić. W efekcie wszyscy na tym tracą, bo do budżetu nie ma wpływów, a firma pozostaje z długami.

sek burmistrza. Podaliśmy informację o tym przede wszystkim po to, aby zainteresować przedsiębiorców z branży transportowej naszym miastem jako atrakcyjnym miejscem dla ulokowania swojej firmy. Poza tym jest to rozwiązanie wspomagające przedsiębiorców transportowych z Kobyłki, wprowadzone dla złagodzenia skutków kryzysu, jaki boleśnie dotknął tę branżę. Umożliwiający między innymi wyjście z trudnej sytuacji związanej z zadłużeniem, które się pojawiało z tytułu podatków od środków transpor-

■ **Czy obniżanie stawek podatkowych nie stoi w sprzeczności z interesami gminy?**

Potrzeby miasta i gminy są duże, wobec tego naturalnym mogłoby się wydawać podnoszenie podatków dla zwiększenia ilości pieniędzy w budżecie. Niemniej zbyt duże obciążenia powodują po pierwsze - zniechęcenie przedsiębiorców, czyli brak aktywności do działania, co w połączeniu z obawą przed podejmowaniem jakiegokolwiek ryzyka hamuje rozwój przedsiębiorstw. Po drugie: wysokie

z **Robertem Roguskim,**  
burmistrzem miasta  
Kobyłka rozmawia  
Ryszard Gaczyński.



3 000 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie miasta. To pozwala mi mówić o mieszkańcach Kobyłki jako ludziach przedsiębiorczych.

■ **Jaką część wpływów do budżetu miasta stanowił podatek od środków transportowych?**

Dla budżetu Kobyłki były to w ostatnich latach kwoty w wysokości około 500 tys. zł, co stanowi 1% wszystkich wpływów do kasy miasta.

■ **Na jakim poziomie dotychczas utrzymywały się te stawki?**

Porównując z sąsiednimi gminami te stawki nie odbiegały od okolicznych rozwiązań i były na średnim poziomie. Właśnie z tego poziomu zesłaliśmy w dół. Najmniej korzystne były u nas te stawki, które dotyczą pojazdów do dwunastu ton – one również zostały skorygowane.

■ **Jakie potencjalne korzyści mogą wynikać z takiej polityki podatkowej zarówno dla Kobyłki, jak i przedsiębiorców?**

Jest szansa na wyższe wpływy do budżetu i - co niemniej ważne - ograniczenie zaległości z tytułu podatków od środków transportu. Obniżanie tych stawek to na pewno zachęta dla lokalnych przedsiębiorców, ale również i takich, którzy swojej lokalizacji dopiero poszuku-

ją. W tej naszej mniejszej skali też staramy się o to, aby te firmy rejestrowały się u nas. Oczywiście mamy swoje uwarunkowania i wielkich kontraktów z potężnymi firmami nie moglibyśmy realizować ze względu na charakter miejscowości, związany z budownictwem jednorodzinnym – „zielone miasto” niedaleko od Warszawy. Ale liczymy na korzyści z tego rozwiązania. Na razie tak nieśmiało powiem, że pierwsze dane pokazują - idziemy w dobrym kierunku. Myślę, że jest to również jakieś wsparcie dla firm transportowych, które w wyniku kryzysu ostatnich lat bardziej ucierpiały niż inne branże. Generalnie ma to być sposób na złagodzenie jego skutków po to, aby utrzymać firmę i nie zmniejszać zatrudnienia. Dzisiaj najistotniejszą dla mnie jest kwestia utrzymania miejsc pracy. Na wielu spotkaniach z przedsiębiorcami – cyklicznie odbywa się „Śniadanie z biznesem - porozmawiajmy o Kobyłce” - zawsze proszę i apeluję do przedsiębiorców, żeby tak łatwo w razie problemów nie likwidowali miejsc pracy. Rozmawiajmy, próbujmy wspólnie znaleźć takie rozwiązania, aby je jednak utrzymać.

■ **Czy miasto wykorzystuje bliskość stolicy?**

Kobyłka ma dobre położenie - praktycznie 17 km od centrum War-

szawy. Koleją są to trzy przystanki: Kobyłka, Zielonka, Ząbki i Warszawa Wileńska. Ta linia - A75 - w ramach dużego projektu unijnego jest obecnie modernizowana, więc niedługo będziemy mieć Szybką Kolej Miejską (SKM).

Dalekie od ideału jest natomiast połączenie drogowe poprzez drogę wojewódzką 634. Jednakże bardzo optymistyczną perspektywę stanowi pod tym względem rozbudowa trasy S8. W ramach tego projektu mamy zaplanowany węzeł Kobyłka. To będzie kolejny krok milowy w rozwoju miasta.

Kiedy już inwestycja zostanie zrealizowana, cały ruch tranzytowy z innych podwarszawskich miejscowości: Wołomin, Tuśszcz, Kłębów przeniesie się na obwodnicę – trasę szybkiego ruchu.

To będzie dla miasta bardzo wielka korzyść. Poza tym poważnie rozważamy, wspólnie z sąsiadującymi gminami, stworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na wysokości tego węzła.

Będą w niej obowiązywały ulgi podatkowe dla przedsiębiorców przede wszystkim z branży logistycznej.

Przez co w przyszłości stworzylibyśmy sporo nowych miejsc pracy, no i również mielibyśmy korzyści podatkowe z tego tytułu. To jest drugi atut węzła S8.

# Sto gmin przyjaznych transportowi

Ryszard  
Galczyński

Gdy w ubiegłym roku pisaliśmy o przewoźnikach z Łosic, nikt - nawet oni - nie przypuszczał, że ich solidarne działanie na rzecz własnych firm przyniesie takie efekty. W 2013 r. duża grupa tamtejszych przedsiębiorców transportowych przerejestrowała swoje pojazdy do sąsiedniej gminy z powodu polityki podatkowej prowadzonej przez ich własny samorząd. Łosiccy przewoźnicy prosili swoje władze o niewpro-

tułu podatków od środków transportu zasila budżet sąsiedniej gminy Platerów. Na skutek tej bolesnej lekcji od 2014 r. w Łosicach obowiązują najniższe stawki tego podatku, przyjęte jedno-

ku, konkurencyjne wobec sąsiednich jednostek samorządowych.

- Podpowiadaliśmy gminom, że w ten sposób można zarabiać pieniądze i mimowolnie wywołaliśmy trend do obniżania podatków od środków transportu w celu przyciągnięcia firm leasingowych - co przynosi największą korzyść - zauważa przewoźnik z Łosic Jan Oleksiuk, który przerejestrował swoje pojazdy do gminy Platerów. Przedsiębiorca jest także przewodniczącym Komisji Rewizyjnej ZMPD. Zgadza się z nim samorządowcy. - Kiedy dziesięć lat temu wprowadzaliśmy politykę minimalnych stawek podatków lokalnych spodziewaliśmy się, że nasz przykład spowoduje zainteresowanie innych samorządowców - wspomina wójt gminy Suchy Las Wojciech Wojtera. - Natomiast jako zwolennik zdrowego rynku i normalności w gospodarce uważam, że trend do obniżania stawek podatku od środków transportu jest rzeczą jak najbardziej pożądaną. Przede wszystkim pozwala przedsiębiorcom wybierać miejsce, gdzie będą rejestrować swoje pojazdy czy nawet zakładać siedzibę firmy - i dzieje się to z obopólną korzyścią - zapewnia Wojtera.

## Jest o co walczyć

Według wyliczeń Ministerstwa Finansów dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów i województw) poda-

## PODATKI OD TRANSPORTU

Lp	Gmina	województwo	powiat	ciężarówka <sup>1</sup>	przyczepa <sup>2</sup>	ciągnik <sup>3</sup>	naczepa <sup>4</sup>	autobus <sup>5</sup>
1.	Szelków	mazowieckie	makowski	922	1124	1382	922	725
2.	Józefów	mazowieckie	otwocki	922	1124	1382	922	600
3.	Kotla	dolnośląskie	głogowski	991	1123	1381	921	640
4.	Koneck	kujawsko-pomorskie	aleksandrowski	991	1123	1381	921	800
5.	Parchowo	pomorskie	bytowski	991	1123	1381	921	1252
6.	Pęczniew	łódzkie	poddębicki	991,52	1123,66	1381,13	921,5	2418,23
7.	Rychliki	warmińsko-mazurskie	elbląski	991,52	1123,66	1381,13	921,5	2415,84
8.	Miękinia	dolnośląskie	średzki	992	1124	1382	922	1350
9.	Teresin	mazowieckie	sochaczewski	992	1124	1382	922	200
10.	Leszno	mazowieckie	warszawski zachodni	992	1124	1382	922	965
11.	Łosice	mazowieckie	łosicki	992	1124	1382	922	1050
12.	Rościszewo	mazowieckie	sierpecki	992	1124	1382	922	1800
13.	Izabelin	mazowieckie	warszawski zachodni	992	1124	1382	922	900
14.	Platerów	mazowieckie	łosicki	992	1124	1382	922	600
15.	Nowy Tomyśl	wielkopolskie	nowotomyski	992	1316	1384	924	1872
16.	Cedry Wielkie	pomorskie	gdański	992	1124	1382	922	600
17.	Bojadła	lubuskie	zielonogórski	992	1124	1382	922	800
18.	Gościno	zachodniopomorskie	kołobrzeski	992	1124	1382	922	1421,55
19.	Suchy Las	wielkopolskie	poznański	992	1124	1382	922	800
20.	Łęczycza-miasto	łódzkie	łęczycki	996	1128	1392	924	804
21.	Terespol	lubelskie	białski	1000	1150	1400	950	600
22.	Radzymin	mazowieckie	wołomiński	1000	1130	1390	930	1000
23.	Kowala	mazowieckie	radomski	1000	1200	1390	930	1650
24.	Ostrów Wielkopolski-miasto	wielkopolskie	ostrowski	1000	1124	1382	922	1200
25.	Kampinos	mazowieckie	warszawski zachodni	1008	1128	1392	936	960
26.	Kobyłka	mazowieckie	wołomiński	1032	1200	1464	960	576
27.	Halinów	mazowieckie	miński	1050	1200	1470	980	590
28.	Sulejówek	mazowieckie	miński	1050	1200	1468	978	590
29.	Oporów	łódzkie	kutnowski	1058	1400	1473	1700	1600
30.	Grabów	łódzkie	łęczycki	1058,07	1119,08	1473,83	983,35	1200
31.	Grabów	łódzkie	łęczycki	1058,07	1199,08	1473,83	983,35	1200
32.	Trzcianne	podlaskie	moniecki	1058,95	1199,08	1473,83	986,35	2100
33.	Kęsowo	kujawsko-pomorskie	tucholski	1059	1200	1474	984	1270
34.	Siedliszcze	lubelskie	chełmski	1059	1200	1474	984	1008
35.	Patecznica	małopolskie	proszowicki	1059	1200	1474	984	900
36.	Żabno	małopolskie	tarnowski	1059	1200	1474	984	700
37.	Nowa Dęba	podkarpackie	tarnobrzesci	1059	1200	1474	984	1320
38.	Mielnik	podlaskie	siemiatycki	1059	1200	1474	984	1360
39.	Deszczno	lubuskie	gorzowski	1059	1124	1382	922	999
40.	Płoniawy-Bramura	mazowieckie	makowski	1060	1200	1480	990	1700
41.	Skarbimierz	opolskie	brzeski	1060	1200	1500	1100	1000
42.	Gniew	pomorskie	tczewski	1060	1200	1475	1200	1274
43.	Rozogi	warmińsko-mazurskie	szczywieński	1060	1200	1480	1000	1250
44.	Gnieszno	wielkopolskie	gnieźnieński	1060	1200	1480	990	1660
45.	Cyców	lubelskie	łęczycki	1060	1200	1500	1000	400
46.	Gniew	pomorskie	tczewski	1060	1200	1475	1200	1274
47.	Braniewo	warmińsko-mazurskie	braniewski	1060	1200	1474	984	1655
48.	Lewin Kłodzki	dolnośląskie	kłodzki	1063,92	1349,03	1512,33	1142,32	1200
49.	Stryszawa	małopolskie	suski	1068	1200	1560	1056	1008
50.	Kańczuga	podkarpackie	przeworski	1068	1200	1476	984	1008
51.	Baranów	mazowieckie	grodziski	1068	1200	1476	984	456
52.	Orla	podlaskie	bielski	1070	1200	1490	1000	1953
53.	Gnieszno	wielkopolskie	gnieźnieński	1072	1200	1474	984	1687
54.	Sosnówka	lubelskie	białski	1075	1220	1500	1038	984

Samorządy w przeważającej większości stosują stawki znacznie wyższe od minimalnych. Nie da się przy tym jednoznacznie wskazać najbardziej przyjaznych dla transportu regionów kraju. Praktycznie w każdym województwie i powiecie można znaleźć miejsce oferujące swoim przedsiębiorcom atrakcyjne warunki prowadzenia działalności.

wadzenie maksymalnych stawek podatków od środków transportu, tylko zachowanie dotychczas obowiązujących - i tak już wysokich. Kiedy ich apele zostały zignorowane udowodnili, że można zmienić miejsce płacenia podatków. W drugiej połowie roku 2013 władze Łosic zorientowały się, że zaplanowane wpływy z ty-

nie przez Radę Gminy.

W lokalnej perspektywie stanowcze działanie niepokornych przedsiębiorców doprowadziło do tego, że w Łosicach zaczęły obowiązywać niskie podatki. Natomiast w skali ogólnokrajowej okazało się, jak doskonałym instrumentem generującym zyski może być obniżanie wysokości tego podat-

55.	Jablonka	małopolskie	nowotarski	1077	1220	1499	1208	
56.	Zakrzówek	lubelskie	kraśnicki	1080	1230	1490	1030	1130
57.	Międzyrzec Podlaski	lubelskie	białski	1080	1220	1500	1000	1160
58.	Rajgród	podlaskie	grajewski	1080	1200	1500	990	800
59.	Bytom	śląskie	Bytom	1080	1140	1488	1056	720
60.	Sońsk	mazowieckie	ciechanowski	1086	1200	1480	994	1749
61.	Świebodzin	lubuskie	świebodziński	1090	1250	1607	1000	1360
62.	Nowa Ruda	dolnośląskie	kłodzki	1100	1400	1600	1100	1640
63.	Radwanice	dolnośląskie	polkowicki	1100	1124	1382	922	1630
64.	Strzelno	kujawsko-pomorskie	mogileński	1100	1200	1500	1000	900
65.	Jeziorzany	lubelskie	lubartowski	1100	1200	1500	1000	1000
66.	Łabunie	lubelskie	zamojski	1100	1500	1500	1800	1550
67.	Kargowa	lubuskie	zielenogórski	1100	1247	1533	1023	1038
68.	Pomiechówek	mazowieckie	nowodworski	1100	1124	1450	950	1200
69.	Pokój	opolskie	namysłowski	1100	1250	2000	1200	1100
70.	Szydłowo	wielkopolskie	pilski	1100	1250	1520	1030	1292
71.	Ujście	wielkopolskie	pilski	1100	1190	1440	960	1320
72.	Baranów Sandomierski	podkarpackie	tarnobrzeski	1100	1200	1500	1000	1564
73.	Brojce	zachodniopomorskie	gryficki	1104	1248	1540	1030	520
74.	Sejny	podlaskie	sejneński	1110	1230	1500	1010	2060
75.	Krokowa	pomorskie	pucki	1111	1259	1548	1032	1365
76.	Boćki	podlaskie	bielski	1112	1260	1548	1032	1074
77.	Wieluń	łódzkie	wieluński	1113	1260	1552	1020	1514
78.	Lesznów	mazowieckie	piaseczyński	1120	1270	1460	930	800
79.	Bielsk Podlaski	podlaskie	bielski	1124	1244	1528	1020	1508
80.	Przasnysz	mazowieckie	przasnyski	1128	1272	1596	1320	1092
81.	Kosów Lacki	mazowieckie	sokołowski	1133	1200	1474	1000	1236
82.	Daszyna	łódzkie	łęczycki	1146	1469	1669	1091	779
83.	Sabnie	mazowieckie	sokołowski	1147	1302	1600	1067	1387
84.	Sabnie	mazowieckie	sokołowski	1147	1302	1600	1067	1387
85.	Wyryki	lubelskie	włodawski	1150	1300	1550	1100	650
86.	Sejny	podlaskie	sejneński	1150	1250	1550	1050	600
87.	Radzionków	śląskie	tarnogórski	1150	1300	1598	1068	538
88.	Świerzno	zachodniopomorskie	kamieński	1150	1310	1590	1200	1740
89.	Czerwin	mazowieckie	ostrołęcki	1150	1250	1550	1050	1000
90.	Łososina Dolna	małopolskie		1150	1124	1382	922	850
91.	Kleszczele	podlaskie	hajnowski	1152	1305	1603	1070	1789
92.	Cieszków	dolnośląskie	milicki	1162	1259	1574	1049	2090
93.	Urzędów	lubelskie	kraśnicki	1170	1250	1500	1020	998
94.	Juchnowiec Kościelny	podlaskie	białostocki	1170	1350	1660	1090	1740
95.	Skulsk	wielkopolskie	koniński	1175	1370	1630	1135	735
96.	Wojciechowice	świętokrzyskie	opatowski	1176	1334	1859	1096	1567
97.	Poczesna	śląskie	częstochowski	1177	1500,72	1641	1095,12	622
98.	Radzanowo	mazowieckie	płocki	1178	1370	1658	1246	1764
99.	Milejczyce	podlaskie	siemiatycki	1186	1186	1414	989	1045
100.	Karczew	mazowieckie	otwocki	1188	1236	1488	1032	1032

Całość rankingu na stronie: [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

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

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

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

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

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

Źródło: ZMPD

tek od środków transportu stanowi 1,1 proc. dochodów. Taki poziom zysków sprawia, że w znakomitej większości gmin - szczególnie miejskich - samorządowcy nie wykazują żadnej inicjatywy, aby stawki tego podatku obniżyć. Tu jest właśnie

pole do podejmowania działań dla samych przewoźników, którzy w tej kwestii powinni na swoich radnych wpływać. Różnice w wysokości tego podatku na terenie kraju są bardzo duże. Dla czytelnego porównania posłużymy się wyłącznie staw-

ką dla ciągnika siodłowego powyżej 31 ton o dwu osiach z zawieszeniem pneumatycznym. W przywoływanych Łosicach (województwo mazowieckie) wynosi ona obecnie 1 382 zł. Taka sama minimalna stawka obowiązuje w gminie Suchy

Las (województwo wielkopolskie) oraz w Józefowie pod Warszawą. Ale już w Rudzie Śląskiej (województwo śląskie) jest to 2 978,53 zł, a w Kowalach Oleckich (województwo warmińsko-mazurskie) 3 125,53 zł. Jak widać różnica w opłatach może wynosić blisko dwa tysiące zł, co w przypadku kilkunastu czy kilkudziesięciu pojazdów stanowi bardzo poważną kwotę. Z analiz Departamentu Transportu ZMPD wynika, że średnia płaconego podatku dla pojazdu powyżej 31 ton to 1 886,24 zł i jest nieznacznie wyższa od mediany podatków (czyli najczęściej spotykanej wysokości podatku) w tej kategorii, wynoszącej 1 842 zł. Wynika z tego, że samorzady w przeważającej większości stosują stawki znacznie wyższe od minimalnych. Nie da się przy tym jednoznacznie wskazać najprzejrzystszych dla transportu regionów kraju. Praktycznie w każdym województwie i powiecie można znaleźć miejsce oferujące swoim przedsiębiorcom atrakcyjne warunki prowadzenia działalności.

Oddajemy w Państwa ręce listę stu gmin, w których obowiązują najkorzystniejsze stawki podatku od środków transportu. Jest ona rezultatem żmudnej pracy Departamentu Transportu ZMPD. Aby powstała, opracowano informacje pochodzące od półtora tysiąca samorządów - połowy z funkcjonujących w Polsce gmin. Przy okazji tej analizy pojawiła się również ocena jakości samych przepisów regulujących ten podatek. Urzędnicy wydziałów finansowych w gminach stwierdzają, że są one zbyt skomplikowane i niezrozumiałe dla podatników. Co więcej, proponowane przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji zmiany w projekcie ustawy samorządowej - między innymi w zakresie podatku od środków transportowych - jeszcze te zawłości w przepisach pogłębią. Dzisiaj problemy dotyczą przede wszystkim dwóch kwestii. W myśl ustawy z 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. 2010.95.613 ze zm.) składając deklarację DT-1 wraz z załącznikiem DT-1A,

podatnik zobowiązany jest sam określić DMC zespołu pojazdów w chwili, gdy do opodatkowania są ciągniki siodłowe i balastowe oraz przyczepy i naczepy. W praktyce oznacza to, że do danego ciągnika siodłowego wymagane jest dopisanie DMC fikcyjnej przyczepy lub naczepy, a przy przyczepach i naczepach wymyślonego ciągnika - by móc stworzyć wymagany zespół pojazdów. Forma ta jest niezrozumiała dla podatników i przy braku wpisu w dowodzie rejestracyjnym (w poz. F.3) stwarza problem w ustaleniu DMC zespołu pojazdów. Kolejną kwestią jest określenie minimalnych i maksymalnych stawek podatku - w pierwszym przypadku punktem odniesienia jest kurs euro, w drugim zaś podstawą naliczenia jest inflacja w złotych. Skonstruowane w ten sposób naliczenie spowodowało wiele nieporozumień.

Całość rankingu na stronie: [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

30 - dniowy termin płatności



dls jest:

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

dls zaprasza:

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

**PL - EU - PL**

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe.  
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr  
oraz  
stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

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

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:  
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH  
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

Andrzej Hische

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

reklama

KARTY PALIWOWE

BERLIO



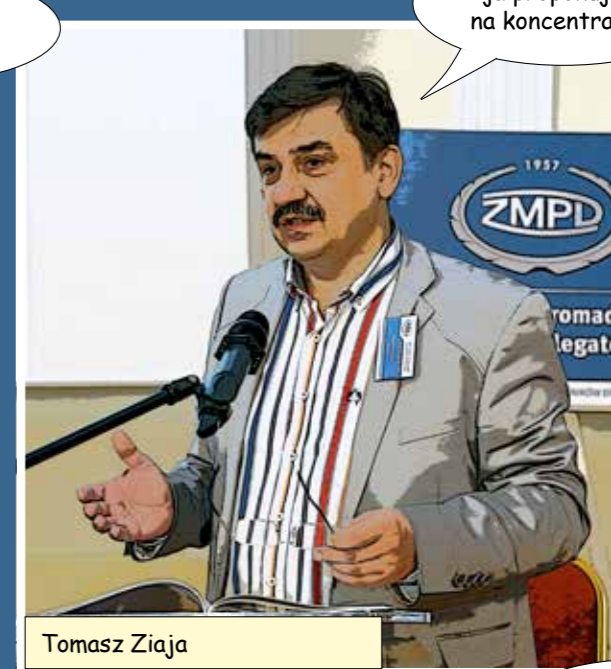
KRISMAR

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

[www.berlio.by](http://www.berlio.by)

fotomorgana

# Wybory i serc kolory





Janusz Łacny



Janusz Piechociński



Tomasz Rejek



Łukasz Twardowski, Zbigniew Rynasiewicz

Jacek Kapica



Adam Byglewski



Stanisław Żmijan

# Przedemerytalne szkolenia kierowców



**Możliwe że na naukę zawodu, w tym kierowcy samochodów ciężarowych, będą duże pieniądze. Tym razem państwo przygotowało zachęty do kształcenia osób mających 45-lat i więcej.**

**Robert Przybylski**

Od blisko trzydziestu lat w Polsce nie ma szkoleń kierowców w szkołach zawodowych, a prawo jest tak skonstruowane, że wspiera ośrodki szkoleń, a nie potrzeby rynku pracy. Tymczasem 16 lipca, podczas Forum Transportu Drogowego, wicepremier Janusz Piechociński zelektryzował przedstawicieli przewoźników obietnicą przeznaczenia na szkolenia kierowców 250 mln zł.

Wypowiedź dokonała sporego poruszenia wśród przewoźników. – Nowoczesne państwo musi dać swojej przedsiębiorczości

świetne kadry. To najlepsza forma pomocy publicznej, jaką kiedykolwiek wymyślono – zapewnił wicepremier. – Proponujemy odtworzenie potencjału kierowców – dodał. Piechociński chce tego dokonać poprzez wyasygnowanie 250 mln zł ze środków unijnych na szkolenia w firmach lub, w przypadku MŚP, w stowarzyszeniach. – Na zapotrzebowanie przedsiębiorców kierowane do Powiatowych Urzędów Pracy w całości będziemy finansować staże w przedsiębiorstwach, pod warunkiem, że szkoleni zobowiążą się do przepracowania dwóch lat w firmie, w której odbywała staż. W przypadku zerwania umowy będą musiały zwrócić połowę kosztów kształcenia do Powiatowe-

go Urzędu Pracy – ostrzeża minister gospodarki. Nie podał jednak dokładnej daty wejścia programu w życie. Zapewnił jedynie, że „Model mamy już w zamyśle przygotowany i chcemy go upowszechnić w nowej perspektywie unijnej”. Wicepremier zaznaczył, że tzw. szkolenie dualne będzie stosowane nie tylko w przypadku kształcenia kierowców.

Postanowiliśmy uzyskać więcej szczegółów o tej interesującej propozycji. Ministerstwo Edukacji Narodowej od razu umyło ręce oświadczając, że kształci niepełnoletnich.

Natomiast Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej w przesłanym do nas liście oświadczyło, że nie posiada informacji o wskazanych

środkach. Rzeczniczka resortu Agnieszka Krzyżaj precyzuje, że „Nowe środki wspierające pracodawców w podnoszeniu kwalifikacji pracowników zostały przewidziane w znowelizowanej ustawie o promocji zatrudnienia, która wprowadziła Krajowy Fundusz Szkoleniowy (KFS). Do Funduszu trafia część składki odprowadzanej przez pracodawców na Fundusz Pracy i mogą one być wykorzystane przez pracodawców na kształcenie pracowników i działania dodatkowe, takie jak np. badania, konsultacje.” Przypomnijmy, że nowelizacja wprowadzająca KFS weszła w życie 27 maja 2014 roku.

Fundusze „na działania dodatkowe przeznaczone są zgodnie z ogólnokrajowymi priorytetami wskazanymi

przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej.” W tym i w przyszłym roku priorytetem jest wspieranie kształcenia ustawicznego osób mających 45 lat i więcej.

Wsparcie obejmuje te branże, w których pracodawcy oferują miejsca pracy i jednocześnie zgłaszają trudności w zatrudnieniu pracowników. Rzeczniczka stwierdza, że rezerwa zasili branżę transportową m.in. w zawodzie kierowcy ciężarówek.

Resort przypomina, że pracodawca może otrzymać zwrot nawet 80 proc. kosztów kształcenia, jednak nie więcej niż 300 proc. przeciętnego wynagrodzenia na jednego uczestnika. W przypadku mikroprzedsiębiorstw dolna granica przesunięta jest w górę do 100 proc. kosztów kształcenia.

Ten program już trafił do wojewódzkich urzędów pracy. Np. urząd z Lublina zachęca przedsiębiorców do współpracy, polegają-

cej m.in. na podnoszeniu kwalifikacji osób mających 45 lat i więcej.

Urząd informuje, że pieniądze z KFS można przeznaczyć na:

- kursy,
  - egzaminy,
  - badania lekarskie (niezbędne do uczestnictwa w kursie),
  - ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków w związku z podjęciem kształcenia.
- Przedsiębiorców cieszy nowa inicjatywa, jednak wskazują, że w sytuacji, gdy większość kierowców wycofuje się z zawodu po 55. roku życia, kształcenie 45-latków i starszych nie jest optymalną inwestycją. Nawet w przypadku pozostania w zawodzie, nowo przyjęty przepracuje w nim dekadę, a więc 3-4 razy krótszy okres niż młody człowiek, przyjęty do pracy zaraz po szkole. Tak więc znów okazało się, że pieniądze są, ale czy będą efekty?

**PODRĘCZNIK  
CPC**

**Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym**

**Zamów już dziś!**

cena netto  
**75 zł**



**ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE**



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

# Nie jesteśmy hamulcowymi

**Tadeusz Sławecki – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej** zapewnia, że resort oświaty jest otwarty na wprowadzanie, na wnioski ministrów właściwych dla transportu, nowych zawodów przewidzianych do kształcenia w systemie szkolnictwa zawodowego, w szczególności, gdy ustanowienie nowego zawodu „szkolnego” uzasadniają potrzeby rynku pracy.

## z Tadeuszem Sławeckim rozmawia Robert Przybylski

- **Od momentu likwidacji kształcenia zawodowego w latach 80. przewoźnicy nie mogą doprosić się o odtworzenie kształcenia zawodowego w specjalności kierowca-mechanik. W czym jest problem?**

Kształcenie kierowców pojazdów samochodowych w systemie szkolnictwa zawodowego było prowadzone do dnia wejścia w życie rozporządzenia Ministra Oświaty i Wychowania z dnia 15 lutego 1986 r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności szkolnictwa zawodowego, w którym nie został już ujęty, zgodnie z wnioskiem byłego Ministra Handlu i Przemysłu Maszynowego, zawód mechanik-kierowca pojazdów samochodowych. Od tamtego czasu zaszły istotne zmiany w przepisach dotyczących wymagań, które muszą spełniać osoby kierujące pojazdami, a także transportu drogowego, uniemożliwiające odtworzenie procesu kształcenia kierowców samochodów ciężarowych w 3-letnich zasadniczych szkołach zawodowych.

- **Zalóżmy, że taki wniosek już powstał. Jak szybko można takie kształcenie przywrócić?**

Właśnie przepisy ustaw: o kierujących pojazdami i o transporcie drogowym są decydującym ograniczeniem dla pozytywnego rozpatrzenia takiego wniosku. Młody człowiek, który chciałby wykonywać zawód kierowcy pojazdu ciężarowego, jest zobowiązany nabyć kolejno następujące uprawnienia: prawo jazdy kategorii B, pełną kwalifikację wstępną, która obniży z 21 na 18 lat wiek kandydata ubiegającego się o prawo jazdy kategorii C oraz prawo jazdy kategorii C+E. Warunkiem przystąpienia do egzaminu na pierwsze z wymienionych uprawnień jest osiągnięcie pełnoletności. Ostatni uczniowie w oddziale stają się pełnoletni w grudniu w semestrze zimowym w klasie III. Na uzyskanie pozostałych uprawnień pozostawałby ostatni semestr nauki, nawet w przypadku, gdyby 280-godzinne szkolenie teoretyczne na kwalifikację wstępną było zakończone w przedostatnim semestrze. Tak więc w ostatnim semestrze, oprócz równoległe prowadzonego obowiązkowego kształcenia ogólnego, uczeń musiałby odbyć 20 godzin zajęć z jazdy w ruchu na kwalifikację wstępną, zdać test na wymienione uprawnienie, zre-

alizować szkolenie teoretyczne na prawo jazdy kat. C, a po jego zakończeniu szkolenie praktyczne na tę kategorię – co z przyczyn organizacyjnych i higieny pracy ucznia nie jest możliwe.

Za kilka lat, gdy gimnazja zaczną opuszczać masowo 15-latkę, rozbieżność między wiekiem uczniów zasadniczych szkół zawodowych i minimalnym wiekiem, ustalonym dla osiągania poszczególnych uprawnień kierowcy samochodu ciężarowego, pogłębi się.

- **Dlaczego MEN przyjmuje, że szkolenie na kwalifikację wstępną może nastąpić dopiero po uzyskaniu prawa jazdy kat. B? Jeżeli przesunąć szkolenia na wcześniejsze lata, wówczas w ostatnim semestrze doszedłby uczniom jedynie kurs na prawo jazdy kategorii C.**

Kwalifikacja wstępna obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne oraz testy kwalifikacyjne przeprowadzane po zakończeniu zajęć. Zajęcia teoretyczne mogą być zorganizowane dla całego oddziału nawet wtedy, gdy niektórzy uczniowie nie posiadają jeszcze żadnego uprawnienia. Natomiast, bez prawa jazdy kategorii B, nie jest możliwe zorganizowanie uczniom zajęć praktycznych w ruchu drogowym,



których odbycie jest warunkiem przystąpienia do testu kwalifikacyjnego.

- **Czy zatem nic nie da się zrobić, aby młodzież mogła bezpłatnie zdobyć zawód kierowcy?**

Wypracowaliśmy z ministrem właściwym do spraw transportu inną możliwość zdobycia zawodu kierowcy samochodu ciężarowego.

W klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego jest już ujęty 2-kwalifikacyjny zawód technik transportu drogowego. Ponieważ jest to zawód nauczany w 2-letniej szkole policealnej, dotychczas kształcić się w nim mogą osoby dorosłe z wykształceniem średnim, mające prawo jazdy kat. B. W trakcie procesu kształcenia uczniowie (słuchacze) realizują kwalifikację wstępną oraz odbywają pełne przygotowanie do ubiegania się o prawo jazdy kategorii C i kategorii C+E.

W ramach procedowanej obecnie nowelizacji rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, wprowadzono przepis umożliwiający organizowanie kwalifikacyjnych kursów zawodowych w zakresie każdej z dwóch kwalifikacji wyodrębnionych w tym zawodzie. Uczestnictwo w obu

kursach umożliwi nabycie tych samych umiejętności i uprawnień, jakie są dostępne dla ucznia (słuchacza) szkoły. Od uczestników kwalifikacyjnych kursów zawodowych nie wymaga się jednak posiadania wykształcenia średniego. Organizacja tych kursów, jeśli są prowadzone przez publiczne szkoły samorządowe, jest finansowana z funduszy oświatowych budżetu państwa, czyli jest nieodpłatna dla uczestników.

- **A jeżeli kwalifikacyjne kursy zawodowe organizuje szkoła niepubliczna o uprawnieniach szkoły publicznej?**

Wówczas te kursy są dotowane z budżetu samorządu, ale dopiero po udokumentowaniu, że słuchacz zdał egzamin potwierdzający nabytą na kursie kwalifikację.

- **Czy wśród młodzieży popularny jest zawód technika transportu drogowego i ile osób wybrało kwalifikacyjne kursy zawodowe?**

W roku szkolnym 2013/2014, według danych z Systemu Informacji Oświatowej na dzień 31 marca 2014 r., w 8 szkołach policealnych i 2 technikumach uzupełniających, prowadzących kształcenie w zawodzie technika transportu drogowego, naukę odby-

wało 196 osób, w tym 17 kobiet. Trudna do oszacowania jest liczba osób, które podejmą naukę na kwalifikacyjnych kursach zawodowych w zakresie obu kwalifikacji wyodrębnionych w tym zawodzie, po wejściu w życie znowelizowanego rozporządzenia w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego.

- **Skoro przewoźnicy szacują, że brakuje im 25 tys. kierowców, to liczba uczniów i uczestników kwalifikacyjnych kursów zawodowych powinna być porównywalna.**

Z tymi szacunkami byłbym ostrożny. Z danych Powiatowych Urzędów Pracy wylania się inny obraz. Owszem, są zgłoszenia przewoźników poszukujących kierowców, ale przyszłym pracownikom oferują 1 600 zł pensji w zamian za wszechstronne wymagania, w tym znajomość języka obcego (np. ukraińskiego, mołdawskiego), umiejętność przekraczania granicy, obsługi chłodni, itp. Gdy PUP wyda przedsiębiorcom dokument, że nikt się na to miejsce nie zgłasza, natychmiast zatrudniają obcokrajowców. Zapewniam jednak, że MEN nie jest hamulcowym i nie blokuje kształcenia młodzieży w kierunku potrzebnym przewoźnikom.

# Najlepszy kierowca świata

W Krakowie, 26 i 27 września, na terenach przyległych do Muzeum Lotnictwa, będzie zmagać się blisko pół tysiąca kierowców z kilkudziesięciu krajów o tytuł Mistrza Świata.

Paweł Kowalski

Mistrzostwa Świata organizowane są co 2 lata i mają 50-letnią tradycję. Ostatnie edycje rozgrywano: w 2012 roku w RPA, w 2010 w Austrii, w

2008 we Włoszech, w 2006 roku w Luksemburgu, a w 2004 roku w Chorwacji.

Organizatorem jest Międzynarodowe Zrzeszenie Kierowców Zawodowych UICR, które skupia w swoich szeregach blisko 30 państw członkowskich. W imprezie wezmą udział reprezentanci takich krajów

jak: Austria, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Kanada, Lichtenstein, Luksemburg, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, RPA, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Urugwaj, Węgry, Włochy, Wybrzeże Kości Słoniowej, Zimbabwe.

w jak najkrótszym czasie, jednak z jak najniższym zużyciem paliwa.

## Kategorie - pojazdy:

- A „solo” – ciężarówka do 18 t (kategoria prawa jazdy C)
- B „bus” – autokar turystyczny (kategoria prawa jazdy D)
- C „zestaw” – ciągnik z naczepą (kategoria prawa jazdy D+E)
- D „tandem” – samochód ciężarowy z przyczepą (kategoria prawa jazdy D+E)
- E „uczniowie” – młodzi adepci zawodu w wieku do 24 lat – sam. cięż. 7,5 t (kategoria prawa jazdy C1)
- F „furgon” – samochód dostawczy 3,5 t  
Maksymalny skład zawodników w poszczególnych kategoriach – 3 osoby. Minimalny skład drużyny do kwalifikacji generalnej 12 (kat. A,B,C,D).

## Klasyfikacja:

Zawody odbywają się w kilku etapach i każdy zgłoszony zawodnik musi przejść przez jego kolejne regulaminowe konkurencje:

- Test teoretyczny – kierowca otrzymuje test z zakresu przepisów ruchu drogowego obowiązujących w kraju gospodarza MŚ, przepisów branżowych obowiązujących w UE, tłumaczony na język urzędowy danego kraju.
- Test praktyczny z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.
- Test praktyczny z zakresu mocowania ładunku (ciężarówka) i przygotowania pojazdu do drogi.
- Pokonanie toru jazdy na precyzję w jak najlepszym czasie i z jak najmniejszą ilością punktów karnych.
- Specjalna konkurencja w kategorii Eco-driving – jeden kierowca z teamu pokonuje dystans ok. 30 km

- generalna – najlepsza reprezentacja
- drużynowa – najlepsze drużyny w poszczególnych kategoriach
- indywidualna:
- 3 najlepsze miejsca w poszczególnych kategoriach
- 1 najlepszy kierowca zawodów

reklama

**29. MISTRZOSTWA ŚWIATA KIEROWCÓW ZAWODOWYCH KRAKÓW, 25-28.09.2014**

Organizator  
Stowarzyszenie Klub Polskich Traktorów  
www.skpt.eu

**Czy Polacy staną na podium?**

# 20 LAT VOLVO TRUCKS W POLSCE

1994

2014

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



Volvo Trucks. Driving Progress





# Czy można jeszcze taniej?



## z Jarosławem Ożyńskim rozmawia Antoni Roźniowski

- **Czy warto szkolić kierowców, skoro współczesne pojazdy „myślą” za prowadzących, zautomatyzowane skrzynie przełączają biegi w idealnym momencie, komputery dawają zawsze optymalną dawkę paliwa, a elektronika podpowiada i dba o bezpieczeństwo?**

Te systemy tylko zwiększają zapotrzebowanie na szkolenia, bo ich zadaniem jest wspomóc pracę kierowcy, a nie zastąpić go. Są bardzo potrzebne, ale jak z każdym narzędziem, trzeba wiedzieć, jak go używać. Przykład: wspomniana zautomatyzowana skrzynia biegów. Kierowca o średnim doświadczeniu zrobi na takiej skrzyni lepszy wynik niż na manualnej, ale dobrze wyszkolony pobije ten wynik, czasami sterując skrzynią ręcznie. Automat jest ślepy. Reaguje – czasami za późno – na to, co „poczuje”, czyli na sygnały pedału gazu, wzrost obciążenia silnika, itd. To kierowca widzi, że np. zbliża się góra lub że podjazd właśnie się kończy, czyli wie wcześniej, czy zmiana biegów będzie potrzebna, czy też nie. Najwłaściwsze zastosowania skrzyni zautomatyzowanej to jazda w trybie automatycznym z elementami trybu manualnego, pod warunkiem, że kierowca wie, jak w tego korzystać.

żenia silnika, itd. To kierowca widzi, że np. zbliża się góra lub że podjazd właśnie się kończy, czyli wie wcześniej, czy zmiana biegów będzie potrzebna, czy też nie. Najwłaściwsze zastosowania skrzyni zautomatyzowanej to jazda w trybie automatycznym z elementami trybu manualnego, pod warunkiem, że kierowca wie, jak w tego korzystać.

- **Ale przecież e-systemy satelitarne, które na podstawie mapy „wiedzą”, gdzie pojazd się znajduje i że podjeżdża właśnie pod górkę, też są w stanie dostosować sterowanie pojazdem w zależności od konfiguracji terenu.**

Mimo to kierowca jest nie do zastąpienia. Proszę sobie wyobrazić sytuację: podjeżdżamy pod wspomniane wzniesienie i system automatycznie przyspiesza przed, żeby podjazd pod górkę odbył się najniższym kosztem paliwa. Na odcinku testowym, laboratoryjnym to się sprawdzi. Automat robi to w idealnym momencie, ale w normalnym ruchu drogowym mamy np. jadący wolniej pojazd pod tę samą górę i to w połowie wzniesienia. Wyszkolony i doświadczony kierowca wie, że w takiej sytuacji im później dojdzie przeszkodę na podjeździe, tym będzie taniej, czyli zamiast przyspieszać przed górą, należy właśnie jechać rozpędem. W tej sytuacji automatyka narobiłaby zbędnych kosztów.

- **Jakie zużycie paliwa jest właściwe w ciągniku siodłowym z naczepą? 26 litrów?**

To jest źle postawione pytanie. My pytamy na szkoleniu, czy można jeszcze taniej. I nawet jak ktoś mi powie, że jemu samochód pali 24 litry, to i

tak to pytanie jest aktualne. Zawsze można o jakiś procent wynik poprawić. Ten wyścig nigdy się nie kończy, a samochody są coraz lepsze.

- **Skoro pojazd jest tak dobry, to po co jeszcze szkolenie kierowców?**

W DAF EcoDrive uczymy, jak uczyć się samemu. Ta metoda daje trwałe efekty, ponieważ kierowca uczy się przewidywania sytuacji na drodze z coraz większym wyprzedzeniem i wprawą. A im bardziej zaangażowany właściciel w proces szkolenia i motywacji kierowców, tym lepsze i trwałe efekty w postaci większej efektywności działania firmy.

- **Jak powinien wyglądać system szkoleń w firmie?**

Przede wszystkim jedno szkolenie nie załatwi sprawy. Bez zaangażowania, bez systemów motywowania kierowców szkolenie da tylko tyle, ile wezmą z niego sami kierowcy, a chodzi o to, żeby szkolenie było początkiem procesu, który nie ma daty końcowej. To musi być nowy pomysł na firmę, system zachęt i zależności, który powoduje, że firma staje się samodoskonalącym mechanizmem. Najlepiej, jeśli jesteśmy sami dla siebie mądrymi lekarzami i w tym duchu staramy się pomóc szkoleniami. To dokładnie jak z wrodzonym talentem – bez wsparcia, motywacji i treningu nie zamieni się automatycznie w mistrzostwo w działaniu.

- **Zysk ze szkolenia to jest tylko paliwo, czy są też inne korzyści?**

Paliwo jest najbardziej wymiernym i najłatwiejszym do policzenia elementem całkowitych oszczędności, ale nie jedynym. EcoDriving oddziałuje na wszystkie koszty eks-

**Jarosław Ożyński, trener DAF EcoDrive, przekonuje, że oszczędna jazda nie musi być powolna oraz że szkolenie to nieustanny proces.**

ploatacyjne. Mało firm liczy koszty przestoju pojazdu i każdy powie, że wymiana klocków hamulcowych to tylko 600 zł. A jaki jest koszt postoju pojazdu, koszt kierowcy, który nie wykonuje płatnych kilometrów, koszt ubezpieczenia pojazdu, itd. Może to sięgnąć nawet 2 000 zł/dzień. Kolejny przykład. W czasie szkolenia kierowcy odbywają jazdy wybranym odcinkiem drogi dwukrotnie. Pierwszy przejazd jadą tak, jak robią to na co dzień. Drugi, po instruktarzu i z wypowiedziami szkoleniowca. Bardzo często po pierwszym przejeździe nie można dotknąć się do felg, tak bardzo rozgrzane są hamulce. Po drugim najczęściej można dotknąć samej tarczy hamulcowej. Jednorazowe rozgrzanie hamulców do temperatury 800 st. C to spadek skuteczności hamulców o połowę i sumaryczne zużycie 4 mm klocków i tarcz. Polska to kraj w większości nizinny, stąd też brak naturalnych warunków do nauki w praktyce. Ponadto w naszych górach hamulce przegrzejemy, ale pojazd zatrzymamy. Znam przypadki, że kierowca po trasie w Kielc na Słowację wrócił bez hamulców, ponieważ nie wiedział, jak radzić sobie w górach. Tymczasem w Alpach lub Pirenejach całkowicie możemy spalić hamulce. Ponadto, oprócz znacznie przyspieszonego zużycia przy nieumiejętnym używaniu hamulców, rośnie również koszt ich wymiany, ponieważ przegrzane elementy zapiekają się i są trudne do demontażu.

- **Czy to oznacza, że uczyć jeździć wolniej?**

Wręcz przeciwnie. Uczymy jazdy efektywniej. Skracamy czas przejazdu. Pokazujemy, jak pokonać góry w krótszym czasie i dużo bezpieczniej!

# Doszkalanie kierowców

Importery ciężarówek doszkalają kierowców w technice ekonomicznej jazdy i według branży robią to znacznie solidniej niż firmy prowadzące szkolenia okresowe. Szlifowanie umiejętności kierowcy i zdobywanie dobrych nawyków ma miejsce podczas szkoleń organizowanych przez importerów taboru. Własne szkoły jazdy mają wszystkie marki. Nauka obejmuje nie tylko ekonomiczne prowadzenie pojazdu, ale także (jak np. w przypadku szkoły ProfiTraining Mercedes) m.in. trening bezpiecznej jazdy, mocowanie ładunku, ratownictwo i naukę przepisów.

Kursy odbywają się na pojazdach instruktorów lub należących do przewoźnika. Na jednej ciężarówce szkoleniowej importera rocznie przechodzi kurs ekonomicznej jazdy ok. 600-650 osób. – Zainteresowanie jest coraz większe – ocenia przedstawiciel Scanii Paweł Paluch. Scania ma dwie ciężarówki szkoleniowe, w tym jedną Euro 6 z 2013 roku.

Popularność kursów ekonomicznej jazdy wynika z potencjalnych oszczędności, jakie mogą uzyskać przewoźnicy po przeszkoleniu kierowców. Według organizatorów, po takich szkoleniach zużycie paliwa może zmaleć nawet o 10 proc., więc inwestycja zwraca się bardzo szybko.

Przedstawiciel Renault Trucks Łukasz Kurchard zauważa, że coraz częściej przewoźnicy zamawiają szkolenia na swoim taborze. – Pojazdy są coraz bardziej skomplikowane oraz różnorodne, stąd opanowanie wszystkich niuansów zajmuje nieco więcej czasu – tłumaczy. Podobne spostrzeżenia ma rzeczniczka MAN Marta Stefańska, która stwierdza, że MAN nie planuje rozbudowy floty szkoleniowej właśnie z powodu coraz częściej prowadzonej nauki na taborze klienta. Importery podkreślają, że do utrwalenia dobrych nawyków pożądane jest powtarzanie zajęć co pół roku. Jeżeli przewoźnik sobie życzy, szkoleniowcy mogą zdalnie oceniać styl jazdy kursantów, przeglądając raporty z jazdy. Mercedes wręcz urządził wirtualny konkurs z realnymi nagrodami, nadzorując za pomocą FleetBoard postępy w zwiększaniu oszczędności zgłoszonych kierowców.

Przewoźnicy sami muszą doksztalać kierowców i – sądząc po ocenach instruktorów zatrudnianych przez importerów ciężarówek – branża sprostała zadaniu. – Ucząc ekonomicznej jazdy trafiamy na tych „zrebranych”, których przedsiębiorcy przepuścili już przez swoje sito – zauważa Kurchard. – Wiedzą, co to jest zielone pole i potrafią wykorzystywać współczesne skomputeryzowane ciężarówki, a więc narzędzie, które oddaje im do dyspozycji współczesna technika. Często młodzi wypadają lepiej od doświadczonych kierowców, którzy polegają wyłącznie na słuchu, a nie na wskazaniach instrumentów – dodaje. Podobnie sytuację ocenia Paweł Paluch, porównując styl jazdy uczestników konkursu „Young European Truck Driver”, organizowanego przez Scanię. – W ostatniej dekadzie wyrównał się poziom uczestników konkursu – ocenia Paluch. – O ile początkowo różnice między najlepszym i najgorszym sięgały 50 proc., to w ostatnich konkursach zmalowały do kilkunastu – ocenia.

Także w porównaniu z europejskimi kierowcami polscy nie wypadają najgorzej. W międzynarodowych konkursach regularnie zajmują miejsca w czołówce, mogą pochwalić się także spektakularnymi zwycięstwami, jak choćby pierwszym miejscem w finale Young European Truck Driver Marka Szerenosa lub finałami w europejskiej czołówce konkursów: Optifuel, gdzie wystąpił Michał Walentynowicz, Fuel Challenge Volvo Trucks, w którym walczył Stanisław Mierzejewski, czy wreszcie Shell Fuell Save Partner, gdzie zaprezentował się Artur Stern.



## Telewizja dla przewoźników

Tematy nurtujące przewoźników poruszane są w telewizyjnym programie „Na Osi”. Jest on nadawany w nowej telewizji MOTOWIZJA, motoryzacyjnej stacji, która dostępna jest na platformie cyfrowej NC+, na kanale 124, w ORANGE TV, na kanale 136 oraz w sieci TOYA. Pierwsza edycja programu ma miejsce w każdą sobotę, o godz. 14. Programy można oglądać także w internecie pod adresem: [www.naosi.pl](http://www.naosi.pl).

W materiałach przygotowanych przez zespół telewizji „Na Osi” wypowiadają się także przedstawiciele ZMPD.

## Zgłoś kierowcę do dyplomu honorowego IRU 2014

Od 1969 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do zrzeszeń krajowych - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Kierowcy kandydujący do dyplomu i odznaczenia IRU muszą spełniać wysokie wymagania.

Informujemy, że kandydatury za 2014 rok dla najlepszych kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym można zgłaszać do 31 sierpnia br. Więcej informacji na stronie [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)



## ZMPD i holenderski TLN podpisali umowę o współpracy

25 czerwca 2014 r. w Poznaniu zawarto porozumienie o współpracy między Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce - ZMPD a stowarzyszeniem przewoźników holenderskich TLN (Transport en Logistiek Nederland). Odpowiedni dokument podpisali prezesi organizacji: w imieniu TLN Arthur van Dijk, a w imieniu ZMPD Jan Buczek.

Podpisanie odbyło się przy okazji wspólnego seminarium przewoźników polskich i holenderskich. Seminarium poświęcono bieżącym problemom branży transportu międzynarodowego i ewentualnym wspólnym działaniom, jakie mogą być podjęte przez obie organizacje w celu ułatwie-

nia i poprawy warunków wykonywania przewozów międzynarodowych, a także efektywnego funkcjonowania firm transportowych. Uczestnicy seminarium zgodzili się, że przepisy wprowadzane obecnie przez niektóre kraje unijne są formą protekcjonizmu własnego transportu i stoją w sprzeczności z podstawowymi swobodami wolnego rynku Unii Europejskiej.

Porozumienie o współpracy między TLN a ZMPD formalnie potwierdziło wolę wspólnego działania obydwu organizacji. Świadcami i patronami tego wydarzenia była holenderska para królewska: król Wilhelm Aleksander i królowa Maxima, którzy przebywali w Polsce z pierwszą oficjalną wizytą.

## Na Białorusi o kontyngentach i konfiskatach

W dniach 8-9 lipca 2014 r. odbyło się w Brześciu posiedzenie Polsko - Białoruskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Delegacji polskiej przewodniczył Sławomir Lewandowski, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, a delegacji białoruskiej Sergiej Dubina, naczelnik Zarządu Transportu Samochodowego i Miejskiego Pasażerskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś. W rozmowach udział wzięła również Anna Nowakowska, Konsul Generalny RP w Brześciu i Sławomir Łuczak, konsul w Konsulacie Generalnym RP w Brześciu. Obecni byli także przedstawiciele zrzeszeń przewoźników drogowych obu krajów: ZMPD i BAMAP.

Najważniejszymi tematami posiedzenia dla strony polskiej było ustalenie osta-

tecznego kontyngentu zezwoleń na rok 2014 i wstępnego kontyngentu na rok 2015. Równie istotne było omówienie bardzo poważnego problemu polskich przewoźników drogowych, wynikającego ze stosowania przez białoruskie służby celne przepisów Kodeksu Celnego Unii Celnej, które są sprzeczne z zapisami polsko-białoruskiej umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych i tym samym uniemożliwiają wykonywanie przewozów drogowych zgodnie z zapisami tej umowy. W związku z tym, na wniosek strony polskiej, odbyło się spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami białoruskich służb celnych, przy udziale przedstawicieli Konsulatu Generalnego RP w Brześciu, podczas którego strona polska, po raz kolejny, wyraziła swoją dezaprobatę wobec dzia-

łań służb białoruskich, a w szczególności stosowania niewspółmiernie wysokich sankcji, łącznie z konfiskatą pojazdów. Odnośnie kontyngentu zezwoleń drogowych strona polska wniosowała o zwiększenie kontyngentu zezwoleń na 2014 rok oraz zaproponowała, aby łączny kontyngent zezwoleń na 2015 r., dla polskich przewoźników, wyniósł 300 000 zezwoleń, w tym co najmniej 140 000 zezwoleń dwustronnych/tranzytowych niepodlegających opłacie. Z powodu trudnej dyskusji w tym zakresie delegacje ustaliły, że decyzja dotycząca ostatecznego kontyngentu zezwoleń na 2014 r i wstępnego kontyngentu na 2015 r. będzie podjęta po wymianie informacji w sprawie wykorzystania zezwoleń przez przewoźników obu krajów za okres 8 miesięcy 2014 roku.



przewoźnik nr 37

przewoźnik nr 37



# Nie zostawimy przewoźników samych

**Podczas Forum Transportu Drogowego, które odbyło się w siedzibie ZMPD 16 lipca, przedstawiciele przewoźników oraz strony rządowej dyskutowali nad ryczałtami za noclegi, francuskimi i belgijskimi karami za nocleg kierowcy w kabinie podczas regularnego odpoczynku tygodniowego oraz karami za przejazd drogami bez opłaty.**

**Robert Przybylski**

W sprawie uchwały Sądu Najwyższego dotyczącej ryczałtów dla kierowców za noclegi, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz zapowiedział natychmiastowe podjęcie prac nad rozporządzeniem wprowadzającym pojęcie kabiny sypialnej. Pierw-

sze spotkanie strony rządowej i społecznej, które ma rozpocząć prace legislacyjne, odbyło się 18 lipca. Resort rozpoczął także prace nad ustawą o kierujących. Tutaj tryb postępowania jest wolniejszy niż w przypadku rozporządzenia, bo m.in. niezbędne są konsultacje z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej. Oba projekty pozwolą przewoźnikom bronić się w sprawach wytaczanych przez kierowców o wypłatę zaległych ryczałtów. - Nie zostawimy przewoźników samych

z tym problemem - obiecuje minister Rynasiewicz.

Przedstawicielka Ministerstwa Spraw Zagranicznych Magdalena Trudzik poinformowała, że w trzecim tygodniu lipca ambasadorowie RP w Belgii i Francji otrzymają wytyczne do pozyskania konkretnych informacji od resortów transportu tych krajów o nowych przepisach wprowadzających kary za odbieranie regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie kierowcy. MSZ zauważył już ponad

rok temu usiłowania Francji i Belgii do wprowadzenia obostrzeń w ustawodawstwie europejskim. Te działania wtedy zostały zablokowane m.in. przez administrację polską. Możliwe, że restrykcyjne przepisy francuskie i belgijskie uda się przynajmniej osłabić dzięki wspólnej akcji dyplomacji Polski, Irlandii oraz Wielkiej Brytanii, jednak sprawa współpracy jest na bardzo wczesnym etapie, a jej powodzenie nie jest pewne.

Wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński odpowiadając na zarzuty wobec wadliwej ustawy o drogach publicznych oraz na apel prezesa ZMPD Jana Buczka, aby tej ustawy nie traktować jako politycznej, zapewnił, że przyjrzy się tej sprawie i płynnie przeszedł do stwierdzenia, że Polska zakończy ten rok z nadwyżką handlową (po raz pierwszy od ponad dwudziestu lat), co jest dobrym prognostykiem dla branży.

Wicepremier poinformował zebranych, że jego resort przygotowuje ustawę, która umożliwi skierowanie 250 mln zł z unijnych funduszy na szkolenia kierowców. Wymogiem prawnym będzie skierowanie przez przedsiębiorców indywidualnych lub stowarzyszenia imiennych list chętnych do szkoleń. Problemem praw-

nym pozostaje zabezpieczenie inwestycji, aby wykształcona za wspólne pieniądze osoba nie odeszła zaraz po szkoleniu do innego zawodu. Ministerstwo chce zawrzeć wymóg przepracowania dwóch lub trzech lat u przedsiębiorcy, który współfinansował szkolenie, a w razie wcześniejszego zerwania umowy zwrot na rachunek państwa połowy kosztów kształcenia. Ustawa może być gotowa w połowie przyszłego roku.

Podsumowując spotkanie Forum prezes ZMPD Jan Buczek stwierdził, że administracja dostrzega problemy branży, a wspólny zespół ds. legislacji będzie miał pełne ręce roboty. W kwestii ryczałtów dodał, że pozwy kierowców nie zawsze są skuteczne i na razie nie ma ich tak dużo. Z kolei prowadzący spotkanie koordynator FTD Dionizy Woźny dodał: ważną rzeczą jest mieć rządowego partnera do dyskusji, a obecność przedstawicieli rządu to zapewniła.

W Forum uczestniczyli także: z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju: dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Łukasz Twardowski oraz z-ca dyrektora Dep. TD Sławomir Lewandowski; z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej: Agnieszka Dylewska i Tomasz Wardach.



# Ruszyły konsultacje międzyresortowe

**Działa już większość zespołów problemowych powołanych przez wiceministra infrastruktury, sformułowano konkretne wnioski, jednak rozwiązanie palących spraw nie nastąpi szybko: wymaga zmian ustaw lub sporych inwestycji infrastrukturalnych.**

Tadeusz Wilk

**Z** inicjatywy Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniewa Rynasiewicza na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego w dniu 17 marca 2014 utworzono zespoły konsultacyjne przy ministrze infrastruktury, złożone z przedstawicieli środowiska przewoźników i kompetentnych w danym zakresie urzędników ministerialnych różnych resortów. W opinii Zbigniewa Rynasiewicza skupienie się poszczególnych zespołów na konkretnych zagadnieniach „umożliwi wypracowanie stanowiska i podjęcie skutecznych działań na rzecz poprawy warunków wykorzystania transportu drogowego”.

Sygnatariusze FTD utworzyli pięć zespołów problemowych, w składzie których znalazły się osoby zgłoszone przez stowarzyszenia będące Sygnatariuszami Forum:

- zespół ds. przejść granicznych,
- zespół ds. podziału zezwoleń,
- zespół ds. szkolenia,
- zespoły ds. legislacji krajowej i ds. współpracy z UE,
- zespół ds. transportu międzynarodowego.

Skład zespołów ze strony społecznej został przedstawiony ministrowi Rynasiewiczowi i zyskał jego aprobatę. Aprobatę dla powołania zespołów wyraziła podczas spotkania z przedsta-

wicielami środowiska przewoźników drogowych w dniu 19 marca 2014 r. również wicepremier Elżbieta Bieńkowska, kierująca Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju.

Podczas posiedzenia FTD 17 marca br. odbyły się także pierwsze posiedzenia wszystkich zespołów (części środowiskowej w składzie osobowym wyznaczonym przez Forum), na których ustalono propozycje tematów środowiska do dalszych prac.

Do tej pory odbyło się 6 posiedzeń zespołów problemowych w pełnym składzie.

## Zespół ds. granic

Zespół ds. granic spotkał się trzy razy (4 kwietnia, 12 maja i 3 czerwca). W pracach zespołu poza wytypowanymi przez FTD przedstawicielami strony społecznej uczestniczyli przedstawiciele MIR, Ministerstwa Finansów – Służby Celnej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Wyniki swojej pracy zespół przedstawił również na zorganizowanej przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wspólnie ze Służbą Celną konferencji „Sprawne Szlaki Graniczne”, która odbyła się 13 czerwca br. w Janowie Podlaskim.

Pierwsze posiedzenie zespołu poświęcono omówieniu aktualnej sytuacji na przejściach granicznych

oraz wyspecyfikowaniu problemów, którymi powinien zająć się zespół w trakcie dalszych prac. Przedstawiciele przewoźników drogowych podkreślali, że głównym celem działań powinno być to, aby granica nie dzieliła. Przedsiębiorcy poinformowali, że z dużym zaniepokojeniem przyjmują pojawiające się regularnie, szczególnie w weekendy oraz w okolicach świąt, problemy z długim oczekiwaniem na przekroczenie granicy. Niepokojący jest również fakt, iż mimo cykliczności powstawania kolejek na granicach i wiedzy o tym posiadanej przez odpowiedzialne służby graniczne, nie są podejmowane skuteczne działania dla rozwiązania tego problemu. Może to świadczyć o zbyt małym zaangażowaniu tych służb lub zbyt małej przepustowości przejść granicznych, które nie mogą podjąć wzmożonemu ruchowi w tych okresach. Strona społeczna zobowiązała się do przygotowania na następne posiedzenie zespołu roboczego pogłębionego raportu na temat sytuacji na przejściach granicznych. Następane posiedzenia poświęcono omawianiu kolejnych zagadnień „Raportu” przygotowanego przez stronę społeczną. Swoje uwagi i spostrzeżenia przekazali przedstawiciele zainteresowanych resortów, ustosunkowując się do wniosków strony społecznej. Główne zagadnienia to między innymi:

**1.** Sytuacja na polskich przejściach granicznych i potrzeba przygoto-



wania długookresowego programu działania, mającego na celu poprawę ich funkcjonowania. Strona społeczna przedstawiła materiał informacyjny, który oprócz opisu zawiera materiały z licznych konferencji oraz wystąpienia organów samorządu terytorialnego, postulujących poprawę stanu przejść i dróg dojazdowych. Zwrócono uwagę, że granica w istotny sposób ogranicza możliwości przewozowe polskich przewoźników drogowych, a oczekiwanie w kolejce do odprawy uniemożliwia prawidłowe stosowanie przepisów w zakresie czasu pracy i odpoczynku kierowców.

**2.** Ograniczona pojemność parkingu w terminalu Koroszczyń oraz brak lub niedostateczna pojemność terminali na innych przejściach. Przy długich kolejkach pojazdy muszą ocze-

kiwać na drogach dojazdowych, co stanowi zagrożenie dla ruchu innych pojazdów oraz niebezpieczeństwo kradzieży i napaści na kierowców samochodów ciężarowych.

**3.** Niezbędna jest analiza stanu dróg dojazdowych do wszystkich przejść granicznych. Sugerowano, aby w kwalifikowaniu dróg do remontu brać pod uwagę fakt, czy jest to droga dojazdowa do przejścia granicznego.

**4.** Konieczność rozszerzenia odpraw na przejściach granicznych:

- Sławatycze, gdzie zwiększono do 7,5 t dmc pojazdów, które mogą przejeżdżać przez to przejście graniczne,
- Połowce, gdzie planowana jest budowa nowego terminalu odpraw pozwalającego na przekroczenie granicy przez 200 pojazdów w ciągu doby, W związku z tym niezbędna jest analiza stanu dróg krajowych nr 66 i 63

i dostosowanie ich do nacisku osi 11,5 t. W opinii przedstawicieli przewoźników drogowych dwa wskazane przejścia pozwolą odciążać przejścia graniczne w Kukurykach i Bobrownikach. Przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad poinformował, że w skali roku na modernizację dróg krajowych przeznaczane jest 300 mln zł. Priorytetem są miejsca niebezpieczne, ale czyni się starania, aby stan dróg dojazdowych do przejść granicznych ulegał poprawie.

**5.** Niezbędne jest doprowadzenie do wspólnej polsko – białoruskiej, polsko – rosyjskiej i polsko - ukraińskiej odprawy na przejściach granicznych (one window). Zebrani wyrazili nadzieję na odmrażanie stosunków dwustronnych, co może ułatwić dyskusję w tym zakresie.

reklama

## Ubezpieczenia komunikacyjne dla transportu ciężkiego

  
GRAS SAVOYE



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

www.grassavoje.pl

6. Konieczność przygotowania do rozbudowy istniejących i budowy nowych przejść granicznych, bowiem rozwój handlu zagranicznego w ostatnich latach na poziomie kilkunastu procent rocznie spowoduje w ciągu kilku lat niewydolność istniejących przejść granicznych. Przedstawiciel służby celnej poinformował, że trwają rozmowy ze służbami po drugiej stronie granicy. Zaznaczył jednak, że o dopuszczeniu przejścia granicznego do odpraw decyduje wiele czynników, takich jak drogi dojazdowe, gotowość drugiej strony do odpraw i infrastruktura samego przejścia granicznego (rampy, wagi, urządzenia do kontroli).

7. Koordynacja działań służb na przejściu granicznym. Przedstawiciele przewoźników wskazali na konieczność określenia osoby koordynującej działania przejścia granicznego, aby była ona decyzyjna w przypadku pojawienia się sytuacji nadzwyczajnej.

Przedstawiciel Straży Granicznej poinformował, że już obecnie w trudnych sytuacjach podejmowane są, zgodnie z procedurami, wspólne działania służb granicznych i celnych.

Przedstawiciel Służby Celnej poinformował, że na przejściach granicznych pomiędzy służbami obu państw działa system wczesnego ostrzegania, gdy druga strona nie odbiera pojazdów z częstotliwością, jaka wynika ze średniego wyliczenia ruchu. Ponadto opracowywany jest system e-booking i odpowiednie ustawianie zmian służb po obu stronach granicy.

#### Zespół ds. podziału zezwoleń zagranicznych

Zespół ds. podziału zezwoleń zagranicznych spotkał się dwa razy (11 kwietnia oraz 23 czerwca). W spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele strony społecznej wyznaczeni przez FTD oraz przedstawiciele MIR, GITD i MSW.

Na posiedzeniach omówiono ogólną sytuację w przewozach drogowych. Przedstawiciele przewoźników zwrócili uwagę na negatywny wpływ na polski transport drogowy decyzji strony rosyjskiej o embargu na dostawę polskiej wierzchności i zapowiedzianą odmowę przyjmowania polskich wyro-

bów mleczarskich oraz możliwą blokadą na dostawę innych towarów. Przewoźnicy przedstawili informację, że w związku z trudną sytuacją na Ukrainie, przewozy na tym kierunku spadły o około 30-40 % w stosunku do stycznia br. W tym kontekście zaapelowali o podjęcie przez administrację rządową działań, które pozwolą przedsiębiorcom na zminimalizowanie strat.

Strona rządowa poinformowała, że rząd analizuje sytuację w transporcie, dla wypracowania możliwych działań wspomagających przewoźników.

Omówiona została sprawa kontyngentu zezwoleń ze stroną rosyjską. Zespół uzgodnił wcześniejsze rozpoczęcie szerokich konsultacji w zakresie kontyngentu zezwoleń rosyjskich w związku z zakończeniem średniookresowej perspektywy dla tego kontyngentu, określonej na lata 2013 – 2015. Dyskutowano również nad urealnieniem kontyngentów z innymi krajami, na przykład z Ukrainą, do poziomu niezbędnego dla strony polskiej.

Strona społeczna złożyła wniosek o wprowadzenie przez Inspekcję Transportu Drogowego numerycznej kontroli zezwoleń w oparciu o system, do którego dostęp będą miały inne służby, w szczególności dokonujące kontroli zezwoleń na granicy. Strona społeczna zainteresowana jest także zwiększeniem kontroli na granicy (sprawa kasowania zezwoleń), łącznie z dojazdem do przejścia w Budzisku na granicy z Litwą oraz większym zaangażowaniem policji w czynności kontrolne.

Strona społeczna zainteresowana jest także kontrolami pojazdów wyjeżdżających z największych zakładów przemysłowych oraz centrów logistycznych w związku z praktykami wykonywania przez wschodnich przewoźników drogowych przewozów z Polski w kierunku zachodnim bez polskiego zezwolenia na przewozy do/z krajów trzecich.

Strona społeczna złożyła wnioski o podwyższenie normy ekologicznej podczas wymiany zezwoleń z innymi krajami do poziomu minimum Euro 3.

Omówiono również sprawę funkcjonowania Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych.

Zgłoszony został postulat wprowadzenia kadencyjności tej Komisji (kadencja 3 lata i możliwość maksymalnie dwukrotnego zasiadania w niej) oraz odstąpienia od zasady jednomyślności podejmowania decyzji. Uzgodniono, że ministerstwo podejmie działania legislacyjne, aby w połowie 2015 r. wprowadzić zasadę kadencyjności członków Komisji Społecznej. Natomiast sprawę jednomyślnego podejmowania decyzji przez Komisję pozostawiono do dalszych analiz.

#### Zespół ds. legislacji i współpracy z UE

Zespół ds. legislacji i współpracy z UE spotkał się 18 lipca. W pracach zespołu uczestniczyli wybrani przez Forum Transportu Drogowego przedstawiciele organizacji przewoźników drogowych, a także przedstawiciele: Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Finansów, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego oraz Instytutu Transportu Samochodowego.

Tematem spotkania były propozycje działań, jakie należy podjąć, aby zminimalizować skutki uchwały Sądu Najwyższego z 12 czerwca br. w sprawie ryczałtów za nocleg dla kierowców wykonujących przewóz drogowy. W wyniku tej dyskusji przedstawiciele FTD zaproponowali przygotowanie zmiany ustawy o czasie pracy kierowców, w której uregulowano by warunki odbywania noclegu w kabinie pojazdu ciężarowego.

#### Zespół ds. szkoleń oraz Zespół ds. transportu międzynarodowego

Zespół ds. szkoleń oraz Zespół ds. transportu międzynarodowego nie odbyły jeszcze ani jednego spotkania w pełnym składzie z udziałem strony rządowej.

Zespół ds. szkoleń odbył dwa spotkania jedynie w gronie przedstawicieli strony społecznej wyznaczonych przez FTD. Tematem tych spotkań była kwestia szkolenia kierowców profesjonalnych. Celem spotkań było przygotowanie wniosków i sugestii do przedstawienia na spotkaniu ze stroną rządową.

**eurowag**  
payment solution on the road



new

# Opłaty drogowe z Eurowag

## Europa pod jednym dachem



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

Eurowag oferuje:

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

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



Od lewej: płk SG Piotr Patla, prezes ZMPD Jan Buczek, wiceprezes ZMPD Adam Byglewski

# Jak zlikwidować kolejki na wschodniej granicy

**Kolejki ciężarówek na granicach znikną tylko wtedy, gdy pojawi się więcej przejść granicznych dostosowanych do obsługi pojazdów ciężarowych, a procedury odpraw zostaną usprawnione.**

Ryszard Gałczyński

Konferencję dotyczącą wschodniej granicy naszego kraju i zarazem granicy Unii Europejskiej pod hasłem: „Sprawne szlaki graniczne, wyzwania – rozwiązania” wspólnie zorganizowały ZMPD, Służba Celna i Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników. Spotkanie odbyło się 13 czerwca w Janowie Podlaskim.

W konferencji udział wzięli m.in. szef Służby Celnej Jacek Kapica, Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć, przewodniczący Kom-

sji Infrastruktury Sejmu RP Stanisław Żmijan, wojewoda lubelski Wojciech Wilk, a także liczna delegacja przedstawicieli Służby Celnej i Straży Granicznej oraz lokalnych władz samorządowych. Dużą grupę uczestników stanowili przewoźnicy, w tym przedstawiciele ZMPD z prezesem Janem Buczkiem oraz członkowie lokalnych stowarzyszeń.

Witając gości przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Jarosław Jakoniuk stwierdził: „Jesteśmy żywotnie zainteresowani, aby przejścia graniczne były drożne i bezpieczne oraz stanowiły mocne ogniwo wspomagające proces transpor-

tu. Chcemy sprawnie i bezpiecznie dostarczać towary do naszych klientów, a kolejki na granicach nam w tym nie pomagają”.

Referat otwierający konferencję - „Obrót gospodarczy i rola granicy w procesie transportowym” - wygłosił profesor Witold Orłowski.

Odbyły się dwa panele dyskusyjne z udziałem gości. Pierwszy zatytułowany: „Byłe na drugą stronę szlabanu, czyli granica z punktu widzenia klienta” poprowadził dyrektor Departamentu Kontroli Celnej, Podatkowej i Kontroli Gier Ministerstwa Finansów Artur Janiszewski; drugi – „Jak dojechać do celu, czyli infrastruktura” –

dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk. Przedstawiciele administracji państwowej i przedsiębiorcy starali się odpowiedzieć na pytanie: Jakie są obecnie możliwości usprawnienia i zwiększenia przepustowości polskich przejść granicznych w obliczu zwiększającej się wymiany towarowej, a tym samym wydłużających się kolejek ciężarówek oczekujących na odprawę.

Podczas ostatnich dziesięciu lat liczba przewozów przez wschodnie przejścia graniczne Polski zwiększyła się dwukrotnie. W 2013 r. na granicy z Rosją odnotowano 190 tys. przejazdów, z Białorusią - 1 mln 100 tys. i 700 tys. z Ukrainą.

Zdaniem przedstawicieli administracji państwowej poprawę sytuacji będzie można osiągnąć poprzez maksymalne usprawnienie procedury odpraw przy wykorzystaniu najnowszych technologii informatycznych.

- Na przejściach granicznych dokonuje się w głównej mierze czynności rejestracyjnych ładunku, tylko w drobnym zakresie – kontrolnych – zauważył Jacek Kapica. - Wykorzystanie nowoczesnych technologii informacyjnych umożliwia jeszcze większe ograniczenie czasu tych czynności. Jeżeli informacje o pojeździe będą docierać na przejście graniczne wcześniej - w momencie załadunku lub dojazdu do granicy – pozostanie tylko jego identyfikacja poprzez zestawienie z posiadanymi w systemie danymi, potwierdzającymi możliwość wyjazdu. Dzisiaj w przewozach morskich nowością jest dokonywanie odpraw celnych przed przybyciem towaru na miejsce przeznaczenia. Wydaje mi się, że to jest również przyszłość dla drogowego transportu międzynarodowego. Wdrażanie w życie tego rodzaju rozwiązań zostało zawarte w Strategii dla Służby Celnej na lata 2014 – 2020, zatytułowanej „Świadczenie lepszych usług w erze cyfrowego stylu życia” – wyjaśnił szef Służby Celnej.

Natomiast według przewoźników ani e-kolejki, ani parkingi buforowe nie są rozwiązaniem problemu - łągdaż tylko jego skutki. - Trzeba szukać innych rozwiązań. Jeżeli liczba odpraw została zwiększona, a kolejki nie maleją, najprościej byłoby wykorzystać już czynne przejścia, dostosowując je do odprawy ciężarówek – uwa-

ża prezes ZMPD Jan Buczek. Niezbędne są zatem inwestycje przeznaczone na ten cel, a w dalszej perspektywie otwarcie nowych przejść granicznych. Według wojewody lubelskiego Wojciecha Wilka do poprawy sytuacji niewątpliwie przyczyni się otwarcie 26 lipca br. przejścia dla samochodów osobowych w Dołhobyczowie na granicy z Ukrainą i w perspektywie następnych dwóch lat przejścia w Połowcach na granicy z Białorusią.

Tadeusz Wilk podkreślał z kolei, że bez dostosowania dróg dojazdowych do standardów europejskich, czyli nośności 11,5 ton, nie będzie można w ogóle mówić o sprawnie funkcjonującym systemie odpraw samochodów ciężarowych przez wschodnią granicę.

W podsumowaniu dyskusji prof. Witold Orłowski stwierdził, że podstawą do poprawy działania ze strony służb kontrolnych będzie przejrzyność wszystkich procedur: - Tu można osiągnąć poprawę stosunkowo niewielkim kosztem. Jego zdaniem musi się również zmienić filozofia i pragmatyka działania tych służb wobec przedsiębiorców, chociażby przez traktowanie ich z większym zaufaniem. Nie da się rozwiązać współczesnych problemów bez wzajemnej współpracy, zarówno między kontrolerami i kontrolowanymi, jak i między krajami graniczącymi. Kolejnym krokiem muszą być inwestycje w infrastrukturę drogową oraz otwieranie nowych przejść granicznych przeznaczonych do odprawy samochodów ciężarowych.



# Francuskie myto

**Z początkiem stycznia 2015 roku we Francji trzeba będzie płacić myto. Sieć płatnych dróg już została wyznaczona, jednak stawki nadal nie są znane.**

Tomasz Małyшко

**B**rak możliwości odbierania przez kierowców odpoczynków regularnych w kabinach samochodów ciężarowych, czy też ryczałty za noclegi to najgorętsze tematy lipca i sierpnia tego roku. Wydaje się, że wszystkie inne informacje w ich obliczu stają się mało ważne. Tymczasem nie można pominąć tematu kolejnych obciążeń finansowych, które czekają przewoźników od 2015 roku. O tym, że Francja przymierza się do wprowadzenia dodatkowych opłat drogowych mówi się już od co najmniej dwóch lat. Zgodnie z zapowiedziami nowy podatek - ECOTAXE - ma dotyczyć pojazdów o dopuszczalnej masie powyżej 3,5 t. We Francji od wielu lat obowiązuje już system opłat, który obejmuje około 9 tys. km autostrad, a wkrótce dołączy do tego nowy system obejmujący pozostałe drogi główne. Jednym z celów wprowadzenia tych opłat jest zapewnienie wpływów do państwowej kasy nawet w przypadku omijania płatnych autostrad. Rząd francuski szacował, że na drogach, które mają być objęte nowymi opłatami porusza się około 800 tys. samochodów o dmc powyżej 3,5 t i przychód roczny z tytułu podatku w związku z ruchem tych pojazdów powinien wynieść około 1,2 mld euro. Według zapowiedzi rządowych wprowadzenie tych opłat wymusi na firmach używanie bardziej ekologicznych pojazdów.

Poważne przygotowania do uruchomienia opłat zaczęły się w kwietniu 2013 roku, kiedy prowadzono już fazę testową systemu w Alzacji, a pierwszym realnym terminem wprowadzenia podatku miał być 1 lipca 2013 roku. Jednak rząd systemu nie wdrożył, nie powiódł się również plan wprowadzenia go od 1 października 2013 ro-

ku. Okazało się, że rejestracja pojazdów w systemie Ecotaxe wykazała błędy i dysfunkcje wymagające korekty przed jego ostatecznym oddaniem do użytkownika. Błędy dotyczyły rejestracji danych, jak również pierwszych rozliczeń. Wykonawca systemu, konsorcjum ECOMOUV, nie zagwarantowało naprawy systemu przed dniem 1 października 2013 r., stąd decyzja Ministerstwa Transportu o przesunięciu daty wdrożenia. Kolejna zapowiedź ministra transportu Francji Frédéric Cuvilliera - 1 stycznia 2014 roku - także nie została zrealizowana.

Nie tylko błędy techniczne uniemożliwiły wdrożenie nowego podatku. Środowisko transportowe we Francji było stanowczo przeciwne nowym obciążeniom. Odnotowywano z tego powodu, przede wszystkim w Bretanii i kilku innych regionach kraju, zorganizowane akcje niszczenia automatycznych radarów i bram pobierania podatku. Kulminacją protestów była akcja w listopadzie 2013 roku, kiedy, jak donosiły media, ponad 4 tysiące kierowców ciężarówek protestowało w kilkunastu regionach Francji przeciwko nowemu podatkowi. Doszło do starć z policją. Utrudnienia ruchu były na autostradach i drogach krajowych. Część dróg w czasie protestu była całkowicie zablokowana.

W związku z tym rząd Francji zwlekał z wprowadzeniem Ecotaxe, jednak jego stanowisko było nieugięte - zgodnie z założeniami podatek musi być wprowadzony. Pojawiały się także spekulacje co do zasad podpisania w 2011 roku umowy z operatorem Ecotaxe - konsorcjum Ecomouv. Według doniesień firma ma rocznie otrzymywać około 20 % wpływów, a wysokość tej prowizji wzbudzała oburzenie. Operator wyjaśniał, że większość środków z tej kwoty będzie wydawana na koszty bieżącego utrzymania działania systemu.

Dlaczego odwołano kolejną datę wejścia w życie Ecotaxe - 1 stycznia 2014 roku? Według doniesień decyzja ta była związana ze zbliżającymi się wyborami samorządowymi we Francji w marcu 2014 roku oraz wyborami do Parlamentu Europejskiego w czerwcu. Następnym komunikowanym terminem to 1 stycznia 2015 roku. Data ta ma być niezmienna, jednak w innych kwestiach rząd francuski ustępuje. W czerwcu 2014 roku przyjęto nowe założenia. Objęte opłatami mają być drogi, gdzie koncentruje się ruch pojazdów ciężarowych w ilości ponad 2 500 na dobę. Ograniczono znacznie zakres sieci dróg objętych nowym podatkiem z planowanych 15 tys. km do 4 tys. km. Mają to być drogi główne oraz niektóre regionalne w Alzacji i obwodnica Paryża. Zmienia się również nazwa nowego podatku na „Opłatę tranzytową dla pojazdów ciężkich” (HGV transit toll). Dla tego rozwiązania rząd francuski zakłada roczny przychód 550 - 560 mln euro. 1 października 2014 ma rozpocząć się okres próbnego działania systemu, jeszcze bez poboru opłat.

Podatek ma być pobierany za przejazd po tej sieci dróg pojazdów zarejestrowanych we Francji lub za granicą. Obowiązek uiszczenia podatku ma dotyczyć wspólnie: właściciela, najemcy, podnajemcy, kierowcy lub innego użytkownika pojazdu. Zwolnione z podatku mają być wszystkie pojazdy o masie całkowitej poniżej lub równej 3,5 tony, pojazdy do przewozu osób (autokary, autobusy, itp.), pojazdy uprzywilejowane, pojazdy będące własnością państwa lub jednostek lokalnych, wykorzystywane do utrzymania lub zarządzania drogami, pojazdy i sprzęt rolniczy oraz pojazdy wojskowe. Od czerwca wiadomo, że będą zwolnione również przewozy pojazdów rolniczych, przewozy mleka, wyposażenia wesołych miasteczek i cyrków.

Samochody będą musiały być zarejestrowane i wyposażone w urządzenia pokładowe, które będą dostarczać do systemu informacje o lokalizacji pojazdu i przejechanej drodze. Będą dostępne dwie metody płatności: post-paid i pre-pay. W celu skorzystania z metody post-paid mają być zaangażowani wybrani operatorzy kart paliwowych, natomiast w systemie pre-pay użytkownik dróg sam będzie musiał zarejestrować pojazdy w systemie i dokonywać przedpłat. Według informacji ze strony operatora ([www.ecomouv.com](http://www.ecomouv.com)) użytkownicy dróg korzystający z systemu post-paid będą mogli mieć naliczane zniżki w wysokości 10% do stawek ustalonych rozporządzeniem o opłatach.

Wysokość opłaty średnio ma wynosić 13 eurocentów i ma zależeć od następujących kryteriów: liczby osi, a także klasy emisji spalin, przy czym nieudokumentowanie klasy emisji będzie skutkowało naliczaniem najwyższych stawek. Według założeń stawki będą mogły ulegać zmianom w zależności od poziomu ruchu dla każdego punktu naliczania podatku. Na dzień dzisiejszy nie są znane dokładne stawki opłat na rok 2015, gdyż nie przyjął ich jeszcze parlament francuski. Publikowane stawki na 2014 rok kształtowały się w granicach od 8,8 (dwie osie, poniżej 12 t dmc) aż do 15,4 eurocentów za kilometr dla pojazdu w klasie 4 osie i więcej.

Niestety brak dokładnych informacji powoduje dużą niepewność przy ustalaniu stawek frachtów przy podpisywaniu kontraktów przewozowych na przyszły rok. Konieczne jest ciągłe śledzenie najświeższych informacji, polecamy w tym celu stronę internetową ZMPD.

## SIEĆ DRÓG PLANOWANYCH DO OBJĘCIA MYTEM

- Drogi krajowe – ok. 4 000 km
- Drogi lokalne – 200 km



reklama

## Ruptela

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

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



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

WWW.RUPTELA.PL



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



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



PODŁĄCZENIE DO KOMPUTERA POKŁADOWEGO BEZ WZGLĘDU NA MARKĘ SAMOCHODU.



KONTROLA PALIWA.

# Myto na Łotwie

Tomasz Małyшко

Władze Łotwy doszły do wniosku, że budżet państwa musi być zasilony z podatku pobieranego od ruchu tranzytowego. Firmy, które wykonują przewozy do/przez Łotwę, są zobowiązane od 1 lipca 2014 roku do wnoszenia opłat winietowych za drogi. Opłatami podlegają samochody ciężarowe, które posiadają dopuszczalną masę całkowitą powyżej 3,5 t. Stawki opłat są zależne od okresu ważności winiety, masy pojazdu, liczby osi oraz kategorii emisji spalin. Wnoszenie opłat jest obowiązkowe, o ile pojazd porusza się po jednej z 15 głównych dróg oznakowanych od A1 do A15. Jednak drogi te zawiera-

ją krótkie odcinki, które nie podlegają opłatom.

Cena winiety dobowej dla pojazdu o dmc w przedziale 3,5 t do 12 t - to 8 euro, tygodniowej - 20 euro, miesięcznej - 40 euro, rocznej w zależności od klasy EURO - od 400 lub 484 euro. Dla pojazdów powyżej 12 t przewidziano trzy kategorie emisji spalin oraz dwie kategorie ze względu na liczbę osi: nie więcej niż 3 oraz 4 osie i więcej. Kierowca pojazdu członowego o dmc 40 t w konfiguracji dwie plus trzy osie i klasie emisji spalin EURO 4 lub więcej będzie musiał posiadać w pojeździe winietę ważną na dany dzień, za którą trzeba będzie zapłacić 11 euro w przypadku winiety dobowej, 36 euro za winietę tygodniową, 71 euro za miesięczną i 711 euro za roczną.

Winiety można kupić na wyznaczonych stacjach paliwowych (jest ich

ponad 100) i w terminalach oddziałów Zarządu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Możliwy jest również zakup winiety za pomocą karty kredytowej na stronie internetowej [www.lvvinette.eu](http://www.lvvinette.eu). Na tej stronie można sprawdzić, czy w systemie widnieje informacja o wykupieniu opłaty drogowej dla pojazdu, który ma się poruszać lub porusza się na drogach płatnych. Ugodzeniem jest to, że w czasie zakupu winiety można wybrać godzinę rozpoczęcia ważności opłaty drogowej. Kontrole prawidłowości wnoszenia opłat są przeprowadzane przez policję na drogach podlegających pod opłaty. Jeśli pojazd będzie poruszał się bez ważnej winiety, wówczas służby kontrolne nałożą karę w wysokości 120 euro, natomiast jeśli będzie wniesiona niewłaściwa opłata, wówczas kara wyniesie 40 euro.

# Myto w Wielkiej Brytanii

Tomasz Małyшко

Od 1 kwietnia 2014 roku do grona państw, które wprowadziły opłaty drogowe, dołączyła Wielka Brytania. Opłaty wprowadzono bardzo przewrotnie. W zasadzie dotyczą wszystkich przewoźników krajowych i zagranicznych, ale ci pierwsi dostali bonus w postaci obniżenia podatku od pojazdu w wysokości odpowiadającej cenie rocznej winiety dla danej kategorii pojazdu.

W rezultacie opłata uderza tylko w przewoźników zagranicznych, którzy przyjeżdżają do Wielkiej Brytanii z kontynentu. Opłatami objęte są samochody ciężarowe powyżej 12 t dmc, opłata dobową wyno-

si od 1,70 £ do 10 £, tygodniową od 4,24 £ do 50 £, miesięczną od 8,5 £ do 100 £, roczną od 85 £ do 1 000 £.

Wysokość opłaty jest uzależniona od typu pojazdu, tj. zależy od tego, czy jest to pojazd pojedynczy, czy zespół pojazdów oraz od dopuszczalnej masy całkowitej i liczby osi.

Ważność winiety niezależnie od tego, na jaki okres jest wykupiona, zaczyna się zawsze od północy (00:00:00), zaś kończy się na sekundę przed północą (23:59:59).

System opłat preferuje zakup winiet przez internetowy przelew, a można go dokonać kartami kredytowymi, debetowymi, paliwowymi, przelewem i w systemie PayPal oraz w ograniczonym stopniu w wyznaczonych punktach gotówką.

Fizycznych punktów sprzedaży winiet jest obecnie kilkadziesiąt,

ale z dniem, kiedy podatek wchodził w życie, było ich kilka, głównie w portach.

Zakupu przez internet dokonuje się przez stronę internetową <https://www.hgvlevy.service.gov.uk/>, gdzie można założyć specjalne konto rozliczeniowe.

Dzięki rejestracji zyskuje się między innymi możliwość zmiany daty obowiązywania wykupionej już winiety, pod warunkiem, że zmiana nastąpi do godziny 21 GMT w dniu poprzedzającym dzień obowiązywania opłaty.

Kontrola wykupu winiet odbywa się automatycznie, a informacja o pojeździe, który porusza się po drogach bez uiszczonej opłaty, jest wysyłana bezpośrednio do służb kontrolnych. Kara za brak uiszczenia opłaty wynosi 300 £.

# MAN TGX 18.440 4X2 BLS EURO 6

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ



Opłata miesięczna zawiera:

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

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

## Efektywniej z MAN Finance

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

MAN | Finance





# Za nami pierwsza tura zebrań regionalnych członków ZMPD

## Stawomir Jeneralski

Zakończyła się pierwsza tura Zebrań Regionalnych Członków ZMPD. W tym roku ważnych, bo wyborczych. Przewoźnicy uczestniczący w zebraniach wybrali delegatów na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD oraz przewodniczących

regionów. Udzielili też rekomendacji kandydatom do organów statutowych ZMPD, do których wybory odbędą 4 grudnia.

W myśl obecnie funkcjonujących zapisów Statutu ZMPD kandydatem do organów statutowych Zrzeszenia może być tylko ten, kto uzyskał rekomendację w swoim regionie. Zebrania odbyły się zgodnie z planem i sprawnie, martwi jedno: frekwen-

cja przewoźników była jak zwykle niska. Najczęściej wynosiła kilkanaście procent, osiągając maksymalnie jedną czwartą liczby członków uprawnionych do głosowania.

W pierwszej turze - wiosennej i letniej odbyło się dziesięć zebrań w trzynastu regionach. Zachodniopomorskie obradowało wspólnie z lubuskim, dolnośląskie z opolskim, a podkarpackie ze świętokrzyskim.

## Region Zachodniopomorski

### Delegaci:

Chrzanowski Stanisław, Kobylarz Marcin, Szmyt Romuald

### Przewodniczący regionu:

Kobylarz Marcin

### Rekomendacje:

Kobylarz Marcin (do Rady)

## Lubuski

### Delegaci:

Częstochowski Krzysztof, Pitura Józef

### Przewodniczący regionu:

Zagórski Zdzisław

### Rekomendacje:

Zagórski Zdzisław (do Rady)



## Region Warmińsko-Mazurski

### Delegaci:

Brachun Władysław, Chelstowski Czesław, Kamiński Bogusław, Kulecki Ignacy, Pietrzak Robert, Reisch Aleksander, Sulkowski Feliks, Wojsz Waldemar

### Przewodniczący regionu:

Reisch Aleksander

### Rekomendacje:

Reisch Aleksander (do Rady)

## Region Kujawsko-Pomorski

### Delegaci:

Cader Mirosław, Grzelak Tadeusz, Jakubowski Mariusz, Jędrych Adam, Kowalski Zdzisław, Woźny Dionizy

### Przewodniczący regionu:

Jędrych Adam

### Rekomendacje:

Grzelak Tadeusz (do Komisji Rewizyjnej)  
Jędrych Adam (do Rady)  
Woźny Dionizy (do Zarządu)

## Region Pomorski

### Delegaci:

Eron Marek, Frolików Wiesław, Kopczyński Piotr, Łacny Janusz, Rejek Tomasz

### Przewodniczący regionu:

Rejek Tomasz

### Rekomendacje:

Kopczyński Piotr (do Rady)  
Łacny Janusz (do Zarządu i na stanowisko Prezesa)  
Olszewski Rafał (do Komisji Rewizyjnej)

Sponsorzy

48



Mercedes-Benz



49

## Region Łódzki

### Delegaci:

Depczyński Jacek, Głowinkowska Jolanta, Helbik Dariusz, Jakubowski Marek, Kaczmarczyk Gerard, Karpiński Ryszard, Przygodzki Artur, Stopa Bogusław, Szewczyk Eugeniusz, Tadeusiak Dariusz, Ziółkowski Marek

### Przewodniczący regionu:

Kaczmarczyk Gerard

### Rekomendacje:

Depczyński Jacek (do Komisji Rewizyjnej)  
Kaczmarczyk Gerard (do Rady)



## Region Wielkopolski

### Delegaci:

Dutkiewicz Jan, Guderski Leszek, Kuśmierczak Dariusz, Michalski Walerian, Milewski Arkadiusz, Milewski Bolesław, Skrzypek Robert

### Przewodniczący regionu:

Dutkiewicz Jan

### Rekomendacje:

Milewski Bolesław (do Zarządu)



## Region Dolnośląski

### Delegaci:

Sieńko Zygmunt, Wieczorek Grzegorz, Złotkowski Wojciech

### Przewodniczący regionu:

Wójcik Mieczysław

### Rekomendacje:

Sieńko Zygmunt (do Rady)

## Opolski

### Delegaci:

Giziński Wojciech, Stelmachowski Józef

### Przewodniczący regionu:

Lepich Norbert

### Rekomendacje:

Stelmachowski Józef (do Rady)



## Region Podkarpacki

### Delegaci:

Baran Czesław, Chronik Józef, Czaja Kazimierz, Furmanek Tadeusz, Hnat Robert, Kuca Andrzej, Łyszczek Lesław

### Przewodniczący regionu:

Furmanek Tadeusz

### Rekomendacje:

Kuca Andrzej (do Rady)

## Świętokrzyski

### Delegaci:

Soboń Edward, Sobon Krzysztof, Sornat Bonifacy, Włodarczyk Zbigniew

### Przewodniczący regionu:

Soboń Edward

### Rekomendacje:

Soboń Edward (do Komisji Rewizyjnej)



## Region Śląski

### Delegaci:

Domagała Jadwiga, Folwaczny Jerzy, Krzyżanowski Henryk, Kuligowski Mirosław, Lewandowska Kornelia, Lis Przemysław, Nowrotek Andrzej, Ozimek Piotr

### Przewodniczący regionu:

Lewandowska Kornelia

### Rekomendacje:

Lewandowska Kornelia (do Rady)  
Nowrotek Andrzej (do Komisji Rewizyjnej)  
Ozimek Piotr (do Rady)



## Region Małopolski

### Delegaci:

Grodny Janusz, Kapcia Marek, Kardas Wojciech, Klimek Andrzej, Kusiek Jan, Litwiński Piotr, Łoziński Adam, Olszański Kazimierz, Paździoro Jan, Ziaja Tomasz

### Przewodniczący regionu:

Litwiński Piotr

### Rekomendacje:

Kardas Wojciech (do Komisji Rewizyjnej)  
Paździoro Jan (do Zarządu i do Rady)  
Ziaja Tomasz (do Zarządu i do Rady)



# Na unijnym rynku

**Samorząd branżowy i współpraca między przewoźnikami umożliwiły przedsiębiorcom nie tylko aktywny udział w przygotowaniu podstawowych dla tej gałęzi gospodarki aktów prawnych, ale także ułatwiły walkę z konkurencją.**

**Robert Przybylski**

Samorząd przewoźników stworzyli przedsiębiorcy z zachodnich i centralnych rejonów Polski, którzy najszybciej stanęli przed problemami zdobycia i sprawiedliwego rozdziału zezwoleń niemieckich, austriackich i innych państw Europy Zachodniej i Południowej. Z kolei kryzys rosyjski zmusił transportowców na wschodzie kraju do bliskiej współpracy przy ratowaniu firm. Kryzys rozszalał się w 1997 roku. – Kolejdy stracili dużo pieniędzy w przewozach na wschód, gdy kontrahenci przestali płacić za wykonane usługi. Na dodatek rosyjscy przewoźnicy wjeżdżali do Polski z dowolnymi ilościami paliwa, ze zbiornikami montowanymi pod naczepami, bo nie było żadnych ograniczeń. Mieli zdecydowanie niższe koszty od nas. Z taką konkurencją musieliśmy przegrać, a to oznaczało dla nas śmierć głodową – wspomina członek Rady ZMPD Roman Sierhej. – Wiosną 1998 roku namówiłem kolegów i zwołaliśmy spotkanie, żeby się ratować. Przyjechał na nasze zaproszenie sekretarz generalny ZMPD Roman Buksiński. Udało mu się, mimo że wtedy były blokowane drogi z powodu innych protestów. Jeszcze tego samego dnia pojechaliśmy na rozmowy z ministrem transportu Syryjczykiem. Szef resortu słuchał naszych postulatów niezbyt uważnie. Raczej nie był nimi mocno zainteresowany. Wśród bolączek był także postulat udroźnienia wschodniej granicy. Celnicy pracowali w kontenerach, w których panował niesamowity ścisk i nie było warunków do odprawy samochodów. Tymczasem od kilku lat stał niez-

siedlony, piękny obiekt na granicy w Koroszczynie. Urzędnicy nie chcieli się do tego przestronnego budynku wprowadzić, chyba dlatego, że wszystko było w nim pod obserwacją kamer – zastanawia się Sierhej.

Przewoźnicy po ok. dwóch latach stworzyli Ogólnopolskie Stowarzyszenie Na Rzecz Obrony Przewoźników w Międzyrzeczu Podlaskim z siedzibą w Białej Podlaskiej, które zostało zarejestrowane 27 czerwca 2000 roku przez Sąd Okręgowy Wydział I Cywilny w Lublinie.

## Dwie ustawy

W 2002 roku Stowarzyszenie Na Rzecz Obrony Przewoźników przystąpiło do ZMPD, a był to czas, gdy Polska przygotowywała się do wstąpienia do Unii Europejskiej. Zarówno przed administracją centralną, jak i stowarzyszeniami jako stroną społeczną konsultacji, było wiele pracy nad przystosowaniem polskiego prawa do wymogów unijnych.

– Wielkim wydarzeniem była praca nad ustawą o transporcie drogowym oraz ustawą o inspekcji drogowej – wymienia członek Rady ZMPD Zygmunt Sieńko. Pracy było bardzo dużo, bo przygotowując nowe zasady funkcjonowania branży, rząd oraz ZMPD brali pod uwagę Dyrektywy 96/26 oraz 98/76. – Nigdy wcześniej ZMPD nie było tak bardzo zaangażowane w prace legislacyjne – dodaje prezes Zrzeszenia Jan Buczek.

Za wprowadzenie tych aktów ze strony UE odpowiadali Francuzi pod względem prawnym i Niemcy pod względem technicznym. – Zrobili nam nawet wycieczkę do obu krajów. We Francji spotkaliśmy się z tamtejszymi przewoźnikami, którzy zaklinali nas, żeby takiej ustawy nie two-

żyć, bo to śmierć. Jednak nic już się nie dało zrobić – przyznaje Sieńko.

– Miały być dwie ustawy, ale ponieważ tę część przygotowań do wejścia do UE mieliśmy zakończyć do 2003 roku, rząd nagle połączył dwie ustawy w jedną i w ekspresowym tempie przepchnął – tłumaczy Sieńko.

Ustawa o transporcie drogowym weszła w życie 1 stycznia 2002 roku. Reprezentanci ZMPD mieli sporo zastrzeżeń do przepisów regulujących funkcjonowanie Inspekcji Transportu Drogowego, m.in. do czasu trwania kontroli wewnątrz firm, odpowiedzialności kierowców za świadome naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym oraz do wyposażenia inspektorów w broń, co kłóciło się z kreowanym wizerunkiem ITD jako służby przyjaznej przewoźnikom.

– Ostrze prawa zostało złagodzone przez Seweryna Kaczmarka, który jako poseł uczestniczył w przygotowaniu obydwu ustaw, a potem był pierwszym Głównym Inspektorem. Celem ustawy była ochrona polskich przewoźników przed konkurencją, ale w ostatecznym kształcie jest tak represyjna, że ma raczej charakter fiskalny – uważa Sieńko.

Ustawa wprowadziła do polskiego prawa wiele norm unijnych regulujących wykonywanie transportu drogowego. Dla zapewnienia wysokiej jakości świadczonych usług prawo nałożyło na przewoźników (zarówno krajowych, jak i międzynarodowych) obowiązek uzyskania świadectwa kompetencji zawodowych. Aby ułatwić przewoźnikom ich uzyskanie, ZMPD wspólnie ze stowarzyszeniami regionalnymi stworzyło ośrodki szkoleniowe, przygotowujące przewoźników do egzaminów.

Jednak najważniejszym sprawdzianem było przystąpienie do Unii Euro-



pejskiej i otwarciu polskiego rynku przewozowego. Wielu naukowców dowodziło, że wejście w życie nowych, unijnych reguł działania, opartych na wymaganiach jakościowych, okazało się tak kosztowne dla 60 tys. polskich przedsiębiorstw transportowych (o zasięgu krajowym i międzynarodowym), że jedna trzecia z nich zbankrutuje. Eksperci zauważyli, że koszty funkcjonowania przewoźników w UE były o 60 procent wyższe niż w Polsce, jednak dzięki większej wydajności zachodnich firm koszt przejechania jednego kilometra w UE wynosił 0,85 euro i był tylko niewiele wyższy od tego w Polsce (0,70 euro).

Obaw nie kryli także przedstawiciele zachodnich firm transportowych, szczególnie niemieckich, bo np. polscy przewoźnicy praktycznie przejęli całość przewozów pomiędzy Polską a Niemcami. Mimo niepewności i objętości, w kwietniu 2002 roku UE zamknęła negocjacje członkowskie z Polską. Obie strony zobowiązały się m.in. do otwarcia wewnętrznego rynku przewozów samochodowych (kabotażu) od 1 stycznia 2009 roku. Polska otrzymała czas na wzmocnienie sieci dróg do 1 stycznia 2011 roku. Po tej dacie wszystkie drogi międzynarodowej sieci TEN-T miały zostać udostępnione dla najcięższych zestawów.

## Demokratyzacja Zrzeszenia

Wzmocnione zostało także Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. W kwiet-

niu 2003 roku po raz pierwszy w jego historii odbył się zjazd delegatów, a nie członków, na którym wybrano władze Zrzeszenia. To zebranie było ukoronowaniem czterech lat pracy nad nowym statutem ZMPD, zarejestrowanym przez prezydenta Warszawy w 2002 roku. – W październiku 1998 roku podczas zebrania ponad dwóch tysięcy członków ZMPD w Sali Kongresowej PKiN powstał taki bałagan, że nikt nie wiedział, co się dzieje na sali. To było nie do przyjęcia i ówczesny przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch oraz Janusz Łacny, Jan Buczek, Tadeusz Kociuk, Zbigniew Świerdzewski, Roman Błażejczyk, Roman Buksiński i ja postanowiliśmy wprowadzić system przedstawicielski – wspomina członek Komisji Rewizyjnej Wojciech Sienicki.

Dwustu delegatów wybieranych jest przez zebrania regionalne. – Od tego momentu nastąpiła demokratyzacja Zrzeszenia, a co najważniejsze, stworzyliśmy mechanizm kreowania liderów. Co roku wybierani są przewodniczący regionów. Gdy sprawdzą się na szczeblu lokalnym, wchodzi w skład Rady Zrzeszenia, potem mogą pracować w Komisji Rewizyjnej, Zarządzie i dość nawet do godności prezesa – uważa Sienicki.

W połowie 2006 roku członkowie ZMPD po raz kolejny zmienili statut. Został on zarejestrowany jesienią,

a podstawową nowością było skoncentrowanie zarządzania w rękach prezesa, a nie jak dotychczas sekretarza generalnego. 26 października 2006 odbyły się wybory nowych władz Zrzeszenia, w których prezesem wybrano Jana Buczka. W skład Zarządu weszli ponadto Jarosław Jakoniuk, Piotr Litwiński, Janusz Łacny, Bolesław Milewski, Andrzej Nowrotek i Leszek Pieńkowski.

W Komisji Rewizyjnej zasiadli: Adam Bygłewski, Joanna Gałach, Tadeusz Kociuk, Wojciech Sienicki i Dionizy Woźny. Radę Zrzeszenia stanowili: Grzegorz Biś, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Kostjan, Józefa Miozga, Aleksander Reisch, Zygmunt Sieńko, Roman Sierhej, Zofia Stępnicka, Jerzy Szepietowski, Ewa Śliwa i Czesław Wokacz.

Członkowie władz Zrzeszenia reprezentują wszystkie rejony kraju. – Naszym sukcesem ostatnich lat jest integracja środowiska przewoźników, która ma wpływ na prace koncepcyjne i merytoryczne ZMPD. To jest zwieńczenie kilkunastoletniej pracy integrującej środowisko transportowe – uważa Jan Buczek.

przewoźnik nr 37

przewoźnik nr 37



# Kryzysowy transport

Przewozy żywności stanowią ważny segment rynku transportu samochodowego.



Szwedzka gospodarka wykorzystuje tani transport drogowy, w którym pracują długie, 25-metrowe zestawy.



W 2013 roku armatorzy przewieźli 161 mln TEU (kontenerów 20-stopowych), a niemal wszystkie w którymś momencie podróżowały transportem samochodowym.

Światowy kryzys finansowy wstrząsnął gospodarką i zachwiał wieloma przedsiębiorstwami nie tylko transportu drogowego. Załamanie przyszło nagle i obroty w pół roku zmalały nawet o połowę. Jednak w kolejnych latach w większości krajów nastąpiło odbicie, które trwa do tej pory.

Robert Przybylski

Rynek finansowy odczuł niepokojące symptomy już w 2007 roku – klienci zaczęli wycofywać wkłady z funduszy inwestycyjnych. Mimo to ekonomiści i analitycy zapewniali, że gospodarka rozwija się świetnie. Jednak w drugiej połowie 2008 roku już się nie dało czarować. We wrześniu sprzedaż detaliczna zmalała o 1,3 proc., w październiku o 2,8 proc. i te spadki odbiły się na przewozach samochodowych. Na dodatek drożało paliwo i np. amerykańscy przewoźnicy od lipca 2008 roku po raz pierwszy w historii więcej płacili za paliwo niż za kierowców. O skali zapaści go-

spodarki świadczyły wyniki największego armatora kontenerowego świata Maersk Line, który pod koniec 2008 roku stracił tygodniowo 12-15 mln dolarów. W pierwszym kwartale 2009 roku w dwudziestu pięciu państwach Unii Europejskiej praca przewozowa transportu drogowego spadła poniżej 400 mld tkm, gdy w połowie 2008 roku wynosiła 480 mld tkm. W kolejnych kwartałach nastąpiła poprawa, ale poziom przewozów nie przekraczał wyników z 2004 roku. W USA popyt na transport samochodowy rzeczy zmalał o 10 proc. w stosunku do wcześniejszego roku. Podobny spadek zanotowali przewoźnicy lotniczy i morscy. Popyt na ciężarówki w USA w 2009 roku spadł o połowę w porównaniu do poprzedniego.

W Ameryce Północnej firmy transportu drogowego wysłały na bezrobocie 200 tys. pracowników z ponad 4,5 mln zatrudnionych, w krajach WNP - 120 tysięcy. W Europie w 800 tys. firmach transportu drogowego z 4,5 mln zatrudnionych - 140 tys. osób straciło pracę. Przewoźnicy przestali kupować ciężarówki. Na parkingach dilerów stały samochody, których liczba odpowiadała półrocznej sprzedaży. Co gorsza, przedsiębiorstwa leasingowe odbierały ciężarówki przedsiębiorcom, którzy nie płacili rat. W krajach nadbałtyckich i Hiszpanii można było trafić na prawdziwe okazje – samochody z małym przebiegiem za niecałe dwie trzecie ceny.

W Polsce, która jako jedyna w Europie mogła pochwalić się wzrostem

gospodarczym, ruch samochodów w 2009 roku zmniejszył się o 15 proc. w stosunku do poprzedniego. Kierowca dalekobieżnego autobusu firmy Polonus był nawet zadowolony z tej zmiany, bo nareszcie mógł wyprzedzać. Wcześniej ruch był tak gęsty, że pojazdy wlokły się za najwolniejszym bez szansy na wyprzedzenie i trudno było zachować punktualność.

W 2010 roku sytuacja gospodarcza poprawiła się, praca przewozowa transportu samochodowego w UE wzrosła o 1,5 proc., gdy w USA odbicie było 5-procentowe. W Stanach przewoźnicy samochodowi w najmniejszym stopniu odczuli poprawę, gdyż koleje zanotowały rezultaty lepsze o 9 proc., przewoźnicy intermodalni o 15 proc., lotniczy o 21 proc. i morscy o 12 proc.

Kierowcy ciężarówek, którzy w latach 60. i 70. zarabiali powyżej średniej, z powodu kryzysu i deregulacji stali się słabo opłacanymi pracownikami. Mediana zarobków amerykańskich kierowców w 2009 roku wynosiła 37 730 dol., gdy mediana zarobków pozostałych zawodów sięgała 45 tys. dolarów. Wraz z deregulacją wpływy straciły także związki zawodowe. W 2010 roku 19 proc. zatrudnionych w firmach transportu drogowego należało do związków zawodowych, gdy w 1990 roku - 51 proc.

Gdy w latach 2011 i 2012 wrócił popyt na przewozy samochodowe, przewoźnicy stwierdzili, że brakuje im 96 tysięcy kierowców. W tych dwóch latach wzrosły wynagrodzenia, firmy chętnie kupowały także lepiej wypo-

sażone samochody, aby zachęcić pracowników do pozostania za kierownicą. Brak kierowców pogłębiany został przez ograniczenie godzin pracy, które weszło w życie 1 lipca 2013 roku. Nowe prawo zastąpiło przepisy z 2005 roku i ograniczyło maksymalny tygodniowy czas jazdy z 82 do 70 godzin. W rezultacie kurs, który trwał dwa dni, przedłużył się na trzy.

## Elektronika na pomoc

Deregulacja rynku przewozowego zmusiła do zastosowania elektronicznych systemów zarządzania flotą. W USA w 2010 roku ten rynek szacowany był przez Markets and Markets na 10,9 mld dolarów. W Ameryce Północnej w 2011 roku pracowało



**Praca przewozowa wykonana przez transport samochodowy w UE sięgnęła w 2010 roku 1,8 mld tkm i była 2,5 razy mniejsza od przewozów w Chinach.**



**W 2014 roku w życie weszła norma czystości spalin Euro 6, która wymusiła wprowadzenie poważnych modernizacji lub nowych modeli, jak Renault serii T.**

2,8 mln urządzeń, czyli wyposażone w nie było 8 proc. floty, zaś w Ameryce Łacińskiej 1,3 mln, czyli niecałe 6 proc. floty.

W 2011 roku w Europie było – według danych Berg Insight – zainstalowanych 2,5 mln sztuk urządzeń wspomagających zarządzanie flotą, czyli ok. 8,8 proc. pojazdów użytkowych miało takie wyposażenie.

Już w latach 90. elektroniczne zarządzanie flotą wprowadziły takie marki jak: Mercedes, Volvo i Scania. Od 2011 roku Scania Communicator należy do standardowego wyposażenia na większości europejskich rynków. Popyt na elektroniczne systemy zarządzania flotą rósł w połowie pierwszej dekady XXI wieku w tempie 15 proc. rocznie, oceniał jeden z liderów branży, belgijski Transics. Przychody tej firmy rosły nawet w dwa razy szybszym tempie, przekraczając w 2006 roku 25 mln euro, a więc w zaledwie 2 lata dublując wynik. Firma pracowała przy tym ponad 30-procentową marżę na sprzedaży.

W 2006 roku już 276 tys. zarejestrowanych w Europie ciężarówek o dmc powyżej 3,5 tony było wyposażonych w komputery pokładowe róż-

nych firm, umożliwiające dwustronną komunikację i zarządzanie taborzem. Zgodnie z oczekiwaniami branży popyt w kolejnych latach nie malał, co widoczne jest po wynikach Transics. W 2012 roku przychody firmy zbliżyły się do 50 mln euro, przy ponad 20-procentowej marży ze sprzedaży.

Elektronika umożliwiła także szybsze zdobywanie zleceń transportowych. Giełdy pojawiły się dzięki uruchomieniu World Wide Web i rozkwitły w każdym kraju; w Europie działa ich ponad sto. Korzysta z nich codziennie 700 tys. przewoźników, którzy mają do wyboru milion ofert. Dość szybko wyłonili się lokalni liderzy: Teleroute we Francji, W Trans w Hiszpanii, TimoCom w Niemczech i Trans w Europie Środkowo-Wschodniej.

Założone w 1985 roku we Francji Teleroute dziennie ma 200 tys. ofert od 85 tys. użytkowników. Jej najpoważniejszym konkurentem i europejskim liderem jest założony w 1997 roku TimoCom. Firma jesienią tego samego roku uruchomiła platformę przetargową i w 2011 roku zanotowała blisko 45 mln euro obrotu, mając 300 tys. ofert każdego dnia.

Polski Trans.eu powstał dopiero w 2004 roku i pod względem obrotów jest czterokrotnie mniejszy od niemieckiego konkurenta. Trans.eu ma ponad 110 tys. ofert ładunków oraz 25-30 tys. ofert samochodów ciężarowych. Liczba użytkowników sięgnęła 196 tys., w tym 134 tys. firm, z których ponad połowa to przewoźnicy, a 22 proc. zajmuje się produkcją, handlem i usługami. Jak żartobliwie powiedział jeden z przedsiębiorców: znam tylko dwa internetowe adresy: mojego banku i Trans.eu.

### Ciężarówkowe wojny

Populistyczne podejście wielu rządów do ochrony miejsc pracy w przewozach samochodowych hamowało rozwój transportu drogowego. Typowe były także utrudnienia na granicach. Stany Zjednoczone od 1982 roku nie wpuszczają meksykańskich ciężarówek poza wyznaczone strefy. Sytuacji nie zmieniło nawet podpisanie przez oba państwa porozumienia o wolnym handlu (NAFTA) w 1992 roku. Choć wymiana handlowa pomiędzy Meksykiem i Stanami Zjednoczonymi sięga rocznie 500 mld dol., z czego więk-



**W Ameryce Północnej w 2011 roku 8 proc. floty wyposażono w urządzenia ułatwiające zarządzanie transportem. W Europie ten odsetek był o niecały punkt procentowy wyższy.**

szość przewożona jest ciężarówkami, nie ma swobodnego przejazdu samochodów.

Podobny spór toczyły Panama i Kolumbia. Kolumbia, walcząc z kartelami narkotykowymi zarządziła, że niektóre wyroby (głównie tekstylia, ubrania, obuwie) mogą być wprowadzane na teren Kolumbii jedynie poprzez port lotniczy w Bogocie lub port morski w Barranquilla. Te restrykcje nie dotyczyły podobnych produktów sprowadzanych z innych krajów. Panama wniosła skargę do WTO, powołując się na zapisy w umowach GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) zakazujące dyskryminacji pojazdów ze względu na kraj pochodzenia. Sąd arbitrażowy WTO zmusił w 2009 roku Kolumbię do zmiany stanowiska.

Podobnie zamknięty dla zagranicznych przewoźników jest chiński rynek transportu drogowego. Chiny nie należą nawet do Konwencji TIR, choć przygotowania do wejścia trwają od ponad dekady.

Utrudnienia we wjeździe obcych przewoźników (głównie z Rumunii i Bułgarii) stosuje Turcja, przy okazji oskarżając Brukselę o blokowanie wjazdu do UE samochodów tureckich.

Władze Rosji z kolei bronią swojego rynku przed firmami z Polski i Litwy, ograniczając wydawanie zezwoleń lub w inny sposób utrudniając wjazd. Najpoważniejszy atak przeprowadziła Rosja, która w połowie 2013 roku rozpoczęła blokadę systemu TIR.

IRU intensywnie lobbuje za ułatwieniami w przewozach międzynarodowych i rozszerzeniem działania Konwencji TIR na kraje Afryki oraz Azji, argumentując, że ułatwienia w transporcie samochodowym przełożą się na wzrost dobrobytu społeczeństw. Badania przeprowadzone na zlecenie IRU wskazywały, że na skutek postojów na granicach oraz łapówek wręczanych urzędnikom, koszty przewozów były nawet dwukrotnie wyższe niż w innych regionach.

Duże znaczenie transportu drogowego widoczne jest także w problematyce społecznej. Kraje Europy, Azji i obu Ameryk były sparaliżowane w połowie 2008 roku strajkami kierowców. Protestowali przeciw rosnącemu cenom oleju napędowego, a obawiali się o los firm, które nie były w stanie przerzucić coraz wyższych kosztów na zamawiających. W czerwcu 2008 roku w zdyscyplinowanej Korei

Południowej, która była piątym największym na świecie importerem ropy naftowej, kierowcy ciężarówek podjęli decyzję o strajku. Nawet w Malezji, największym w regionie eksporterze ropy, kierowcy zaprotestowali przeciwko 41-procentowej podwyżce cen benzyny. Kierowcy zablokowali także Manilę (stolicę Filipin), domagając się zniesienia 12-centowego podatku na paliwo.

W Portugalii zginął jeden kierowca, przejechany podczas protestu, podobna tragedia rozegrała się w Hiszpanii, gdzie zastrajkowało 90 tys. kierowców. Premier Jose Luis Rodriguez Zapatero ostrzegł, że nie będzie tolerować przestępstw, po tym, gdy łamiący strajk kierowca został spalony w kabinie swojej ciężarówki. Protesty miały miejsce także we Francji.

6 września 2008 roku po raz kolejny z powodu wysokich cen paliw protestowali kierowcy ciężarówek we Francji, Hiszpanii i Portugalii. Tego dnia największy w Hiszpanii związek zawodowy kierowców Fenadismer, zrzeszający 70 tys. z 380 tys. procujących w zawodzie, rozpoczął protest. Ciężarówki zablokowały kilka autostrad wokół dużych miast oraz granicę z

Francją. Władze ostrzegły, że Madryt i Walencja są zablokowane korkami drogowymi. Na granicy z Francją korek mierzył po 10 km z obu stron. W Portugalii strajkowało ok. 40 tys. kierowców z 5 tys. firm, a kierowcy ciężarówek, którzy wylamali się ze strajku, ryzykowali rozbicie szyb kamieniami. Ciężarówki pozniwały nawet z europejskich elektronicznych giełd transportowych.

Powodem nerwowości były coraz mniejsze marże i ten problem dotyczył wszystkich rynków. Z badania firmy Baird wynikało, że ok. 2004 roku branża przewozów drogowych w USA przestała zwiększać efektywność gospodarowania i że wyczerpała sposoby wzrostu efektywności. Po 2004 roku, po raz pierwszy od czasu regulacji we wczesnych latach 80., zaczęły rosnać stawki przewozowe. Przedsiębiorców zmusiło do podwyżek drożące paliwo. Wskazywali, że potracili nawet fundusze odtworzeniowe i nie mogli pozwolić sobie na kupno no-

wego taboru. Z badań firmy R.L. Polk, która przygotowuje statystyki flot samochodowych, wynika, że w USA w 2008 roku średni ważony wiek ciężarówki wzrósł do 7,6 roku z 6,6 roku cztery lata wcześniej.

Rosnąca popularność transportu drogowego widoczna była także po szybko zwiększającym się na całym świecie popycie na ciężarówki. W 2012 roku w krajach Azji kupiono blisko 1,6 mln ciężarówek, zaś w Ameryce Północnej jedną czwartą tego. Sprzedaż w Europie sięgnęła pół miliona sztuk.

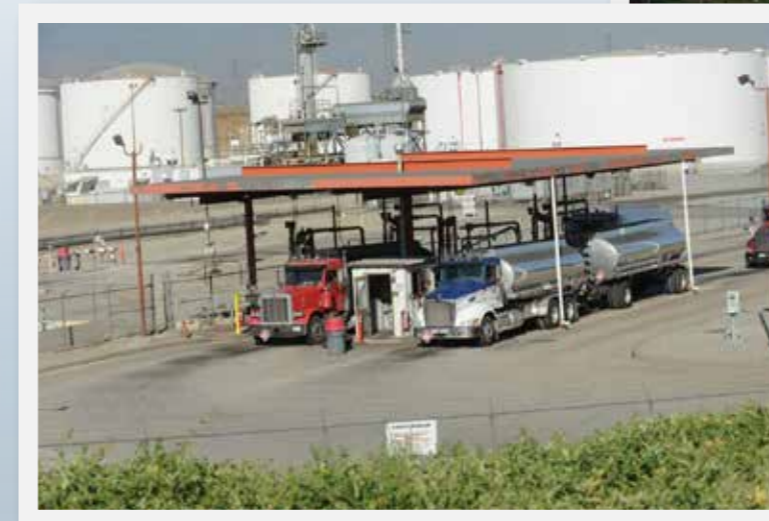
Azja stała się największym rynkiem zbytu ciężarówek w 2001 roku, kiedy wyprzedziła sprzedaż w Ameryce Północnej (na obu rynkach nabywcy kupowali po pół miliona takich pojazdów). Wśród państw największym na świecie rynkiem dla samochodów ciężarowych są od 2006 roku Chiny. W 2012 roku klienci zarejestrowali tam blisko 900 tys. ciężarówek. Chińskie władze dopuściły do użytkowania duże zestawy, o długości do 18 m, lecz

o umiarkowanych naciskach na osie, nie przekraczających 10 ton. Typowy zestaw składa się z 3-osowego ciągnika i 3-osowej naczepy. Ma ładowność 34 ton, gdy europejski przewiezie do 26 ton, północnoamerykański 21 ton, zaś japoński 14 ton.

W przeliczeniu na emisję dwutlenku węgla europejski zestaw emituje 32 gramy na tkm, chiński 36 gramów, północnoamerykański 41, japoński 43, brazylijski (spotykany też w RPA oraz Australii) B-train - 31 gramów, australijski 140-tonowy pociąg drogowy - 20 gramów, zaś europejski megaliner 29 gramów.

W 2010 roku największy na świecie rynek przewozowy transportu samochodowego był w Chinach – praca przekroczyła 4,3 mld tkm. W USA praca osiągnęła 1,9 mld tkm, w Unii Europejskiej 1,8 mld, w Indiach 1,1 mld, w RPA 0,8 mld tkm. Z dużych gospodarek na dalszych miejscach znalazły się: Brazylia, Japonia i Rosja.

**Brazylia i Australia niemal wyłącznie polegają na transporcie samochodowym.**



**W USA, podobnie jak w Europie, brakuje blisko stu tysięcy kierowców.**



**Europejski megaliner, który dopuszczony jest do regularnego użytkowania m.in. w Szwecji i Holandii, emituje 29 gramów dwutlenku węgla na tonokilometr, gdy obecne 40-tonowe zestawy 32 gramy.**



## Mercedes-Benz gwarantuje oszczędności

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Więcej informacji na ten temat pod adresem:

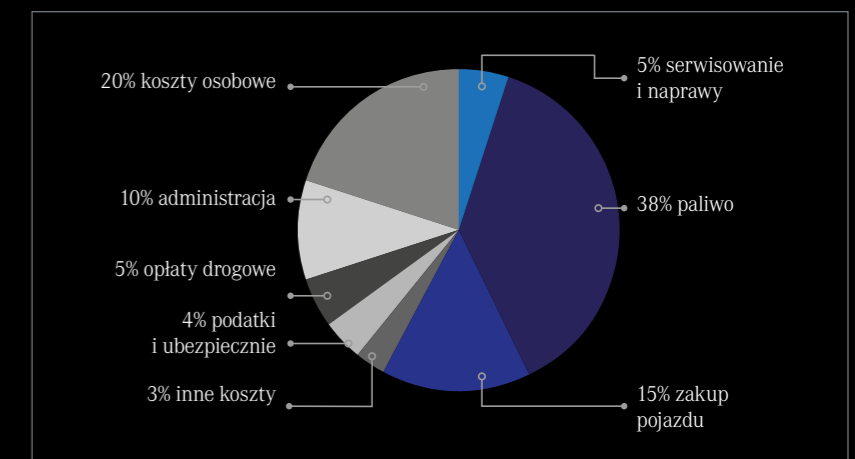
[http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl\\_PL/](http://overall-economy.trucks-mercedes-benz.com/pl_PL/)



### Efektywna eksploatacja

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

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



# Odpowiedzialność przewoźnika

## w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XVI

### LUTZ ASSEKURANZ

W artykule 15 naszej serii zamieściliśmy rozważania na temat kwestii odpowiedzialności w przypadku wad pojazdu w odniesieniu do art. 17 ust. 3 Konwencji CMR. Ponadto pobeżnie omówiliśmy art. 18 ust. 4 CMR, zajmujący się pojazdami wyposażonymi w odpowiednie urządzenia specjalne. W niniejszej publikacji nieco bardziej zagłębimy się w tę kwestię, jednakże należy zaznaczyć, że ze względu na złożoność tematyki możliwe jest jedynie przedstawienie jej w krótkim zarysie.

Artykuł 17 ust. 3 CMR przewiduje między innymi, że przewoźnik, dla zwolnienia się od odpowiedzialności, nie może powoływać się na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu. Wyżej przytoczony artykuł zawiera szczególną przesłankę odpowiedzialności związanej ze sprawowaniem pieczy nad przesyłką. Jeżeli wada pojazdu użytego do wykonania przewozu spowoduje zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, to przewoźnik odpowiada zgodnie z czystą zasadą przyczynowo-skutkową. W takiej sytuacji przewoźnik nie może powołać się na określone w art. 17 ust. 2 lub art. 17 ust. 4 CMR uprzywilejowane przesłanki zwalniające, nawet wtedy, gdy nie mógł uniknąć ewentualnych wad pojazdu. Ta surowa odpowiedzialność wynika z obowiązku przewoźnika, polegającego na przewiezieniu towaru do odbiorcy w stanie nienaruszonym i w ustalonym czasie. Wadliwy pojazd nosi sam w sobie a priori ryzyko, że przewóz mógłby nie zostać wykonany tak, jak jest wymagane.

W związku z przewozami chłodniczymi należy zbadać, czy wady urządzeń specjalnych, służących do „ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza” można stawiać na równi z wadami pojazdu w rozumieniu art. 17. ust. 3 CMR.

Punkt wyjścia stanowi tu pytanie, jakie uzgodnienia podjęły strony umowy

przewozu - a więc nadawca i przewoźnik - dotyczące rodzaju pojazdu, którym ma być wykonany transport, a także jego szczególnych właściwości i urządzeń specjalnych. Przykładowo, jeżeli w przypadku przewozu chłodniczego przewoźnik, wbrew uzgodnieniom umownym, nie użył pojazdu z podłogą ażurową, co spowodowało niewłaściwą cyrkulację powietrza i w konsekwencji doprowadziło do powstania szkody na skutek rozmrożenia się zamrożonego towaru, to już na samym wstępie wiadomo, że pojazd ten był niewłaściwy do tego rodzaju transportu. W tej sytuacji przewoźnik odpowiada za ewentualne szkody. Jeżeli jednak np. nadawca zamawia do transportu świeżego mięsa tylko pojazd z zabudową izotermiczną, chociaż pomimo chłodzenia podmuchami powietrza powstającymi w trakcie jazdy wciąż istnieje niebezpieczeństwo zespucia się towaru na skutek panujących na zewnątrz zbyt wysokich temperatur i długiego czasu jazdy, to nie może on pociągnąć do odpowiedzialności przewoźnika za powstałą w ten sposób szkodę. To samo dotyczy sytuacji, gdy przy ekstremalnie niskich temperaturach na zewnątrz zamówiony zostaje tylko pojazd z plandeką termiczną i w konsekwencji dochodzi do powstania szkody na skutek przemrożenia towaru.

W klasycznym rozumieniu wady techniczne zaliczają się do właściwych wad pojazdu: są to wady, które mogą wystąpić na przykład w silniku, prądnicy, oświetleniu, układzie kierowniczym czy okładzinach hamulcowych.

Do wad pojazdu nie należą natomiast wady dodatkowych urządzeń klimatyzacyjnych, w które wyposażony jest pojazd w celu ochrony towaru przed wpływem wysokich i niskich temperatur, wahań temperatury czy też wilgotności powietrza. Wynika to ze specjalnej normy, którą można znaleźć w art. 18 ust. 4 CMR i która byłaby zbędna, gdyby tego rodzaju wady ujęte zostały w ramach postanowień dotyczących wad pojazdu, zawartych w art. 17 ust. 3 CMR.

Zgodnie z sensem art. 18 ust. 4 CMR można mianowicie stwierdzić, że w przy-

padku przewozu pojazdem wyposażonym w agregat chłodniczy przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy udowodni, że przedsięwzięt wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia agregatu chłodniczego oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Powyższa norma specjalna dotyczy w szczególności pojazdów-chłodni głębokiego mrożenia, które wyposażone są we własne agregaty chłodnicze. Oznacza to, że jeśli zepsucie się towarów nastąpi z powodu wad urządzeń klimatyzacyjnych pojazdu, będzie istnieć odpowiedzialność za domniemaną winę przewoźnika, związaną z takim urządzeniem. Przewoźnik, aby uwolnić się od odpowiedzialności, musi w szczególności wykazać, że urządzenie chłodnicze posiada wystarczające parametry i jest sprawne technicznie oraz ewentualnie to udowodnić. W związku z tym należy zwrócić uwagę na fakt, iż znacznie wzrosły wymagania co do parametrów urządzeń chłodniczych. Wynika to, po pierwsze, z używania obecnie cieńszych izolacji termicznych w naczepekach, a po drugie z większej liczby transportowanych palet, np. w przypadku załadunku dwupoziomowego, a także z przepisów wymagających wykonywania przewozów w niższych temperaturach niż te, które stosowano dawniej.

Ponadto przewoźnik powinien dostarczyć wszystkie dowody świadczące o tym, że instrumenty kontroli temperatury były sprawne technicznie w czasie całego transportu i że istniała możliwość ciągłego monitorowania temperatury chłodzenia. Poza tym przewoźnik musi również udowodnić, że rzeczywiście regularnie sprawdzał temperaturę w trakcie transportu. I w końcu musi także wykazać i udowodnić, że zastosował się do wszystkich specjalnych instrukcji, których udzieliła mu osoba uprawniona do rozporządzania towarami. Jeżeli przewoźnik tego wszystkiego dowiedzie, to będzie istniało na jego korzyść domniemanie, że powstała szkoda wynikła z naturalnych właściwo-

ści przewożonego towaru (por. art. 17 ust. 4 lit. d) CMR).

Istotnym warunkiem bezproblemowego wykonania przewozu ładunku chłodniczego jest z reguły uprzednie schłodzenie towaru do odpowiedniej temperatury. Takiego schłodzenia towaru przed rozpoczęciem przewozu powinien dokonać nadawca; przewoźnik musi również odpowiednio schłodzić wnętrze pojazdu, aby załadunek przesyłki przebiegł sprawnie, bez strat temperatury. W związku z tym warto nadmienić, że podczas transportu agregaty chłodnicze przeważnie nie są w stanie obniżyć temperatury towarów, które wcześniej zostały niedostatecznie schłodzone.

Zarówno w literaturze, jak i w orzecnictwie sądowym jest kwestią sporną, czy przewoźnik przy przyjmowaniu towaru do przewozu powinien sprawdzić, czy jest on dostatecznie schłodzony. Aby już na wstępie uniknąć ewentualnych, długotrwałych i kosztownych procesów, zaleca się przewoźnikowi, aby sprawdził to w momencie przyjęcia przesyłki. Zgodnie z art. 51 ust. 3 CMR Konwencja ta obowiązuje wyłącznie w wersji angielsko- i francuskojęzycznej. W tych wersjach językowych obowiązki związane ze sprawdzeniem towaru przy przyjmowaniu go do przewozu sformułowane są nie jako normy bezwzględnie obowiązujące, lecz jako normy zwyczajowe, które powinny być zasadniczo przestrzegane. Dlatego też zaniechanie sprawdzenia, czy towar został wcześniej schłodzony, nie wywołuje automatycznie, w ramach odpowiedzialności określonej w Konwencji CMR, skutków prawnych związanych z taką odpowiedzialnością, natomiast pogarsza możliwości dowodowe na niekorzyść przewoźnika. Już tylko z tego względu przewoźnik przed przyjęciem przesyłki do przewozu powinien sprawdzić temperaturę wstępną schłodzonego towaru.

Nie wystarczy jednak prawidłowe ustawienie i włączenie urządzenia chłodniczego o odpowiednich parametrach, stanowiącego wyposażenie środka transportu. Przewoźnik musi również w czasie całego transportu regularnie kontrolować temperaturę ładunku chłodniczego za pomocą stosownych urządzeń pomiarowych, rejestrujących temperaturę powietrza. Urządzenia służące do pomiaru temperatury powietrza muszą być tak skonstruowane, aby temperatura powietrza, na której działanie zdane są głęboko zamrożone produkty żywnościowe, była mierzona i rejestrowana w czasie funkcjonowania

agregatu z taką częstotliwością i w regularnych odstępach czasowych, żeby zapisane w ten sposób dane pomiarowe jasno odzwierciedlały przebieg temperatury w trakcie transportu.

Ponadto należy stwierdzić, że przewoźnik może powołać się na uprzywilejowaną przesłankę wyłączającą z art. 17 ust. 4 lit. d) CMR tylko wtedy, gdy zastosuje się do wszystkich specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Przy czym najważniejszą instrukcją, do której trzeba się zastosować, jest instrukcja odnosząca się do temperatur, jakie należy utrzymać w trakcie wykonywania transportu.

Na koniec poruszymy jeszcze aspekt ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Większość polis ubezpieczeniowych CMR przewiduje, że ochrona ubezpieczeniowa udzielana jest tylko wtedy, gdy pojazdy-chłodnie wyposażone są w odpowiednie urządzenia do rejestrowania temperatur utrzymywanych w przestrzeni ładunkowej. Wymóg ten jest konieczny dlatego, że w przeciwnym razie przewoźnicy znaleźliby się w sytuacji, w której nie mieliby dowodów wskazujących na prawidłowe funkcjonowanie urządzeń chłodniczych, a ubezpieczyciele ich polis CMR musieliby ostatecznie pokrywać szkody, których przyczyną przypuszczalnie mogłoby być niedostateczne schłodzenie towaru przed przewozem, czego nie można byłoby udowodnić.

Procedura likwidacji szkód przez ubezpieczycieli lub firmy maklerskie nie ulegnie w przyszłości zmianom. W dalszym ciągu konieczne będzie skrupulatne przedstawienie przebiegu procesu transportowego, w wyniku którego doszło do powstania szkody. Przygotowana przez przewoźnika rzetelna dokumentacja w postaci odpowiednich protokołów sporządzanych przy pomiarze temperatury wstępnego schłodzenia towaru w momencie przyjęcia go do przewozu, przedstawienia ciągłości zapisów rejestratora temperatury chłodzenia, odpowiednich protokołów kierowcy z bieżącej kontroli temperatury w trakcie wykonywania transportu, itp. pozwalają ubezpieczycielowi polisy CMR ocenić, czy dana szkoda rzeczywiście powstała w czasie przewozu i czy przewoźnik ponosi za nią odpowiedzialność.

Należy wyraźnie zwrócić uwagę na to, że sam fakt wystąpienia defektu urządzenia chłodniczego w trakcie wykonywania transportu nie powoduje automatycznie powstania odpowiedzialności po stronie przewoźnika, jeżeli udowodni

### Praktyczne wskazówki

- **Awarie urządzeń specjalnych, o których mowa w art. 18 ust. 4 Konwencji CMR, np. agregatów chłodniczych, nie są zaliczane automatycznie do wad pojazdu, o których mowa w art. 17 ust. 3.**
- **Na przewoźniku spoczywa ciężar udowodnienia dokonanego wyboru, utrzymania i użycia np. agregatu chłodniczego, a ponadto zastosowania się do instrukcji, jakich mu udzielono.**
- **W przypadku wystąpienia szkody, jako dowód nieodzowne są dane z rejestratora temperatury.**

on, że przedsięwzięt wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia urządzenia specjalnego, jakim jest agregat chłodniczy, oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. W przypadku tego rodzaju defektu przewoźnik musi dostarczyć swojemu ubezpieczycielowi polisy CMR wszelkie dokumenty dotyczące regularnych przeglądów technicznych agregatu chłodniczego, a ponadto, co jest w tej sytuacji wskazane, opis funkcjonowania tego urządzenia, zawierający dane techniczne, które umożliwiają wykazanie, że dokonano właściwego wyboru agregatu chłodniczego i użyto go w sposób należyty.

Gdy tylko odbiorca zgłosi szkodę, zaleca się podjęcie wszelkich środków zabezpieczających dowody, to znaczy należy dokonać wspólnie z odbiorcą odpowiedniego pomiaru temperatury towaru w momencie jego wydania, a ponadto niezwłocznie powołać komisarza awaryjnego jako bezstronnego rzeczoznawcę, który stwierdzi rodzaj, przyczynę i zakres szkody.

Kompetentni pracownicy firmy Lutz Assekuranz, którzy mają pod swoją opieką bardzo wielu przewoźników świadczących przewozy chłodnicze, pozostają do dyspozycji zainteresowanych i udzielą odpowiedzi na dalsze szczegółowe pytania dotyczące omawianego tu zagadnienia, oraz затосzczą się o to, aby otrzymali Państwo wystarczającą ochronę ubezpieczeniową.



# Odmieniony TC eMap® pomaga przewoźnikom budować przewagę konkurencyjną

Od ponad roku użytkownicy platform firmy TimoCom mogą korzystać z zupełnie nowej mapy, która wzbogacona została o funkcję trackingu. Unowocześniony TC eMap® w znakomity sposób uzupełnia portfolio produktów firmy, czyli wiodącą na europejskim rynku giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformę przetargową TC eBid® oraz giełdę powierzchni magazynowych.

## TimoCom

Moduł kalkulacyjny TC eMap® był dostępny w platformach zleceń spółki TimoCom już od wielu lat. W ubiegłym roku został on jednak uzupełniony o całkowicie nowe możliwości. Użytkownicy mogą nadal, za pomocą jednego kliknięcia myszką, wizualizować daną trasę na mapie, w prosty sposób planować jej przebieg i kalkulować koszty. Obecna wersja pozwala dodatkowo m.in. na sprawdzanie aktualnego natężenia ruchu na drogach w całej Europie, dzięki czemu przewóz staje się dużo bardziej przewidywalny. Jednak jej najważniejszym atutem jest innowacyjna funkcja trackingu. Program skupia bowiem w jednym miejscu systemy telematyczne oferowane przez ponad 90 różnych dostawców.

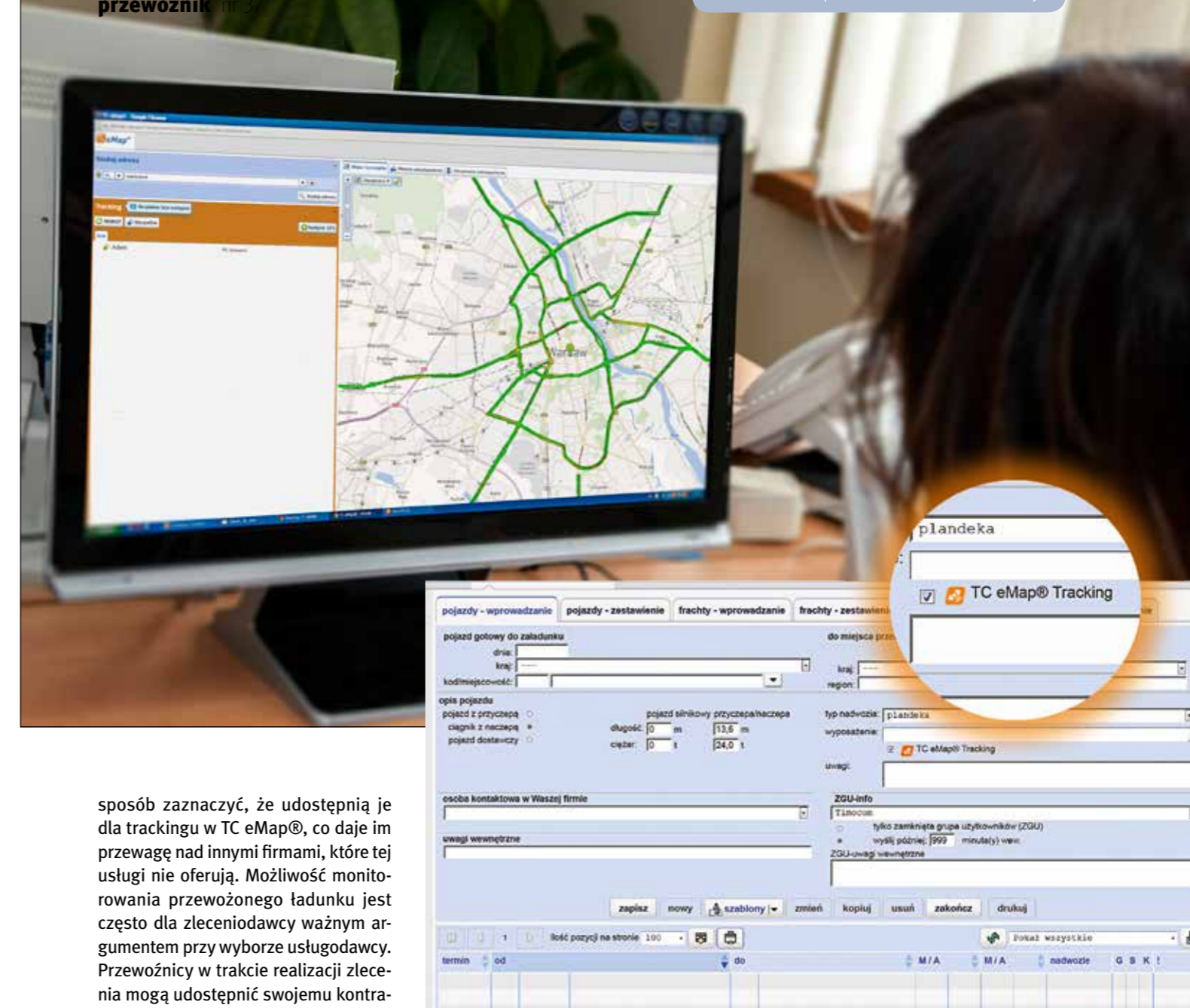
## Jak to działa?

Wiadomym jest, że nadawcy towarów korzystają równocześnie z usług wielu różnych, często międzynarodowych, usługodawców transportowych. W konsekwencji zmuszeni są do poświęcania znacznej ilości czasu na zdobywanie informacji o aktualnych pozycjach pojazdów przewożących ich towary. Muszą albo każdorazowo telefonować do poszczególnych przewoźników, albo uzyskać od każdego z nich osobny login i hasło do ich systemów monitorujących położenie ciężarówek. Wiąże się to z koniecznością czasochłonnego i uciążliwego przelogowywania się zleceniodawców pomiędzy różnymi platformami telematycznymi, ale także z obawą usługodawców o wyciek poufnych informacji. Udostępnienie danych do logowania zawsze bowiem wiąże się z ryzykiem przechwycenia ich przez nieupoważnione osoby.

TC eMap® to jedyne na rynku narzędzie, które pozwala wyeliminować ten problem. Dzięki niemu nadawcy ładunków zyskali możliwość wygodnego śledzenia wielu transportów na jednej mapie. Mogą zaoszczędzić sporo czasu i być zawsze na bieżąco. Zwiększa się także bezpieczeństwo przewożonych ładunków. Program zintegrowany jest obecnie z ponad 90 popularnymi na rynku systemami telematycznymi z całej Europy, a lista ta wciąż rośnie.

## Jak skorzysta na tym przewoźnik?

Przedsiębiorstwa transportowe wykorzystują znaną im giełdę TC Truck&Cargo® nie tylko do pozyskiwania zleceń, ale także do podkreślenia swojej transparentności i wiarygodności na europejskim rynku. Już na etapie wprowadzania do giełdy oferty wolnego pojazdu, mogą w łatwy



sposób zaznaczyć, że udostępnią je dla trackingu w TC eMap®, co daje im przewagę nad innymi firmami, które tej usługi nie oferują. Możliwość monitorowania przewożonego ładunku jest często dla zleceniodawcy ważnym argumentem przy wyborze usługodawcy. Przewoźnicy w trakcie realizacji zlecenia mogą udostępnić swojemu kontrahentowi wgląd w aktualną pozycję pojazdu, decydując przy tym przez jaki czas udostępnienie to będzie aktywne. Nie muszą się także obawiać o bezpieczeństwo danych dotyczących lokalizacji ich pojazdu. Są one widoczne wyłącznie dla nich i dla wskazanego przez nich partnera w określonym co do minuty przedziale czasowym. O udzieleniu wglądu w położenie auta decyduje zawsze jego właściciel. W każdej chwili udostępnienie to można zawiesić. Istotne jest, że nadawca zobaczy wyłącznie bieżące położenie pojazdu oraz prędkość, z jaką się porusza. Program nie pokazuje historii trasy, ani jej przebiegu, dzięki czemu przewoźnicy mogą być pewni, że poufne dane nadal pozostaną bezpieczne. Oprócz możliwości monitorowania na jednej mapie pojazdów posiadających różne systemy GPS, TC eMap® pozwala

także na ustalenie, bezpośrednio z poziomu oferty transportowej, optymalnej trasy przejazdu, obliczenie jej kosztów, a także obserwację bieżącej sytuacji (natężenia ruchu) na europejskich drogach. Dysponenci są zatem w stanie szybko reagować na pojawiające się zdarzenia, posiadają zawsze aktualne informacje oraz zyskują podstawę do negocjacji ze zleceniodawcą.

## Jak uruchomić program?

Firmy, które należą już do grona klientów TimoCom, otrzymały nowy TC eMap® zupełnie bezpłatnie. Wystarczy, że zintegrują z nim swój system telematyczny, by móc korzystać z jego walorów. Pomocą służą konsultanci, dostępni pod numerem telefonu

+48 67 352 59 40 od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.30. Każda inna firma może przez 4 tygodnie bezpłatnie wypróbować oprogramowanie TimoCom: giełdę transportową TC Truck&Cargo®, platformę przetargową TC eBid® oraz nowy TC eMap® z funkcją trackingu. Jest to niezobowiązujący okres testowania pełnej wersji oprogramowania, faza zapoznawania się z jego możliwościami. Dopiero potem, kiedy znane są już korzyści z użytkowania narzędzi, następuje moment decyzji o dalszej współpracy i ustalenia zryczałtowanej stawki miesięcznej za dostęp do nich.

Więcej informacji o TimoCom i funkcji trackingu dostępnych jest na stronie [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl) oraz [www.timocom.pl/tracking](http://www.timocom.pl/tracking).

# Założ firmę w Niemczech. Tam nie ma obowiązku wypłaty ryczałtu za nocleg kierowców



**Damian Dziengo**  
**DD Legal Rechtsanwälte &**  
**Steuerberater**

Sąd Najwyższy w Polsce w dniu 12 czerwca 2014 r. podjął decyzję, która może mieć negatywne konsekwencje dla firm transportowych w Polsce. Sąd Najwyższy doszedł do wniosku, że firmy przewoźowe są zobowiązane ze skutkiem wstecznym płacić swoim kierowcom ciężarówek ryczałty za noclegi, pomimo że kierowca pojazdu spał w kabinie ciągnika. Sąd doszedł do wniosku, iż nie można wymagać od kierowców, aby nocowali w kabinach ciągników, a co za tym idzie, że kierowcy mają prawo do ryczałtowych wynagrodzeń za noclegi hotelowe, jeżeli z takiego noclegu dobrowolnie zrezygnują. To roszczenie o zapłatę ryczałtu ma zastosowanie wstecz na okres ostatnich 3 lat. Sąd w ramach swojego postanowienia kierował się ryczałtami, których wysokość zależy od kraju, w którym nocował kierowca. Ten artykuł rozważa kwestie rozwiązań prawnych, które mają zastosowanie odnośnie ryczałtów za noclegi na terenie Niemiec.

## Podstawy Prawne / Umowa o pracę

Ewentualne roszczenie o wypłatę ryczałtów za noclegi w hotelach na terenie Niemiec i za granicą mogłoby wynikać z regulacji zawartych w umowie o pracę, którą jest związany kierowca ze swoim pracodawcą, tj. z firmą transportową. Tej ewentualności na łamach tego artykułu nie rozpatrzemy. Jeżeli strony umowy o pracę uzgodniły stosowne

wynagrodzenie, to oczywistym jest, że są treścią tych umów wobec siebie zobowiązane. Jedyną wątpliwością jest kwestia, czy istnieje ustawowe zobowiązanie pracodawcy wobec kierowcy do płacenia mu wynagrodzenia w formie ryczałtów hotelowych pomimo noclegu w kabinie.

## Podstawy Prawne / Ustawowe

Skracając wynik badania odnośnie ustawowego obowiązku niemieckiego pracodawcy do wypłacania ryczałtów za niewykorzystane noclegi hotelowe na terenie Niemiec i za granicą należy stwierdzić, że taki ustawowy obowiązek prawny nie istnieje. Nie jest on zakotwiczony ani w stosownych normach prawa cywilnego, ani w normach prawa pracy.

## Podstawy fiskalne. Uznanie ryczałtów noclegowych w wypadku noclegu w kabinie

Dla kierowców orzecznictwo sądów skarbowych dokonało pewnych udogodnień w zakresie fiskalnego uznania ryczałtów za noclegi w kabinie. W swoim wyroku z dnia 28.03.2012 r. Federalna Izba Sądu Skarbowego uznała na rzecz kierowców zawodowych ciężarówek możliwość ryczałtowej amortyzacji podatków związanych z noclegiem w kabinie. Nie nastąpiło to poprzez uznanie możliwości amortyzacji ryczałtowych opłat za noclegi hotelowe uznane fiskalnie w innych branżach niż transportowa, a poprzez stwierdzenie, że nocleg w kabinie jest częścią kosztów podróży kierowcy zawodowego, a z takim noclegiem w kabinie wiąże się regularnie dodatkowe koszty, takie jak koszty korzystania z urządzeń sanitarnych na parkingach i koszty czyszczenia kabiny. Tego typu koszty Federalna Izba Skarbową uznała za zasadne i umożliwiła ryczałtowe odliczenie od

podatku kwoty 5 euro za każdy nocleg spędzony w kabinie kierowcy. Ponadto w tym orzeczeniu Federalna Izba Sądu Skarbowego ustanowiła dalej idące możliwości amortyzacji podatkowej dla kierowców ciężarówek w związku z uznaniem ich czasu pracy w ciężarówce, jako kosztów podróży z dala od stałego miejsca pracy, którym jest siedziba firmy transportowej zatrudniającej kierowcę. Jako podstawa prawna, która umożliwia kierowcy ciężarówki odliczenie ryczałtu za nocleg w kabinie kierowcy, Federalna Izba Skarbową uznała § 9 ustęp 1 EStG (niemieckiej ustawy o podatku dochodowym).

## Podsumowanie

Niemieckie firmy transportowe nie muszą obawiać się roszczeń o zapłatę ryczałtów za fikcyjne noclegi w hotelach w wypadku, gdy kierowca firmy nocował w rzeczywistości w kabinie. Pomimo braku tego rodzaju cywilnoprawnych roszczeń, kierowcy mają możliwość ryczałtowego odliczenia od podatku standardowych kosztów, które powstają regularnie w związku z noclegiem w kabinie kierowcy. Są to koszty za użytkowanie pomieszczeń sanitarnych i koszty czyszczenia kabiny. Ryczałtowo urzędy fiskalne mają obowiązek uznania tych kosztów do kwoty 5 euro za nocleg.

Stan prawny na terenie Niemiec wpisuje się w szereg regulacji prawnych i fiskalnych, które ułatwiają przedsiębiorcom działanie na terenie Niemiec. Obok możliwości obejścia ograniczeń kabotażowych (pisaliśmy o tym w ostatnim wydaniu Przewoźnika), to właśnie przyjazne przedsiębiorcom regulacje ułatwiają prowadzenie firm transportowych na terenie Niemiec. Również z uwagi na wiążący się z liberalną obsługą fiskalną komfort w prowadzeniu firm transportowych na terenie Niemiec, zachęcamy polskich przedsiębiorców do tworzenia oddziałów i firm na terenie Niemiec. ■

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



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

**DAF**  
A PACCAR COMPANY



# Optywowe ciężarówki

**Ciężarówki będą dłuższe i cięższe, ale też bardziej aerodynamiczne. Jednak za nowy, oszczędniejszy tabor przewoźnicy zapłacą więcej.**

Robert Przybylski

5 czerwca 2014 roku Rada ds. Transportu (to jedna z konfiguracji Rady Unii Europejskiej, głównego organu decyzyjnego UE), zgodziła się zmienić regulacje dotyczące mas i wymiarów samochodów użytkowych. Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA natychmiast pochwaliło polityków. – Zmiana dyrektywy mas i wymiarów pozwoli producentom zmniejszyć emisje dwutlenku węgla – stwierdził prezes ACEA Erik Jonnaert. Zadowolone przemysłu jest oczywiście: producenci ciężarówek będą musieli w przyszłości zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub>, a nowe prawo pozwoli im uczynić to w sposób łatwiejszy i tańszy niż gdyby pozostawić stare przepisy. Przedsiębiorcom chodzi o zachowanie konkurencyjności Europy względem innych regionów.

Komisja Europejska twardo trzyma się protokołu Porozumienia z Kioto, który zakłada 20-procentowe zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do roku 2020. Nie ma jednak porozumienia, w jaki sposób redukcje zostaną osiągnięte. Brukselska biurokracja i przemysł dopiero uzgadniają szczegóły, podobnie na bardzo wczesnym eta-

pie są prace przy zmianie dyrektywy o masach i wymiarach ciężarówek. Impulsem do nowelizacji stał się unijny program redukcji o połowę liczby ofiar na unijnych drogach do 2020 roku. Jednym z punktów programu jest zapewnienie większych szans w zderzeniu z ciężarówką pieszym oraz innym, nie chronionym użytkownikom dróg.

Inżynierowie koncernów samochodowych wskazywali jednak, że konstrukcje ciężarówek są wyżyłowane do maksimum. Wykorzystany jest każdy centymetr długości samochodu, więc nie ma miejsca na dodatkową strefę „miękką”, która łagodziłaby skutki uderzenia w człowieka. Pod naciskiem argumentów konstruktorów politycy uznali, że bezpiecznie można poluzować przepisy, gdyż będzie to z pożytkiem dla społeczeństwa.

## Wymiary i masy

Politycy europejscy już w kwietniu 2013 roku przygotowali po ponad dwóch latach pracy propozycję zmiany dyrektywy 96/56 z 1996 roku, regulującej masy i wymiary samochodów ciężarowych. W preambule zaznaczyli, że Biała Księga Transportu zakłada nawet 60-procentowe ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w 2050 roku w porównaniu do 1990 roku. Osiąg-

nięcie tego celu wymaga polepszenia aerodynamiki pojazdów, a tego nie da się uzyskać bez zwiększenia długości samochodu.

Z prób wynika, że wydłużenie naczepy typu furgon o metr-dwa poprzez zamontowanie z tyłu klap redukuje zużycie paliwa o 5-10 proc. przy prędkości 80-90 km/h. W tej samej proporcji maleje emisja CO<sub>2</sub>. Jak podkreśla Jonnaert - montaż klap można dokonać na wszystkich istniejących zabudowach furgonów w 3-4 lata od momentu wejścia w życie nowych regulacji.

Najwięcej obiekcji, zarówno konstruktorów, jak i prawodawców wywoływała sprawa kształtu kabin. Płaskie przody są zaprzeczeniem aerodynamicznej efektywności. Jednak zaokrąglenie przodu szoferki spowoduje wzrost jej długości. Dotychczasowe regulacje nie dają producentom możliwości zastosowania korzystnych rozwiązań aerodynamicznych, bo są one nieopłacalne dla użytkownika – skracaliby długość przestrzeni ładunkowej o co najmniej metr.

Jednocześnie wydłużenie kabin pozwoli na montaż struktur pochłaniających energię oraz chroniących w razie zderzenia nie tylko kierowców, ale także pieszych i rowerzystów.

Kolejną kwestią dostrzeżoną przez polityków jest przewóz 45-stopowych

kontenerów. W polskich portach pojawiają się rzadko, niemniej ich przewóz jest kłopotliwy, bo są o 15 cm za długie, przez co wymagają specjalnych zezwoleń. Wydłużenie limitu długości zestawu pozwoliłoby uniknąć biurokratycznej mitręgi. Autorzy propozycji uważają, że dodatkowe 15 cm nie powoduje utrudnień w użytkowaniu dotychczasowej infrastruktury oraz nie jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wydłużenie pojazdu zwiększy jego masę. Powiększą ją także napędy hybrydowe, już wykorzystywane w autobusach, a w niedalekiej przyszłości zapewne także w samochodach ciężarowych. Prawo musi wziąć pod uwagę techniczną ewolucję napędów i odpowiednio zwiększyć limity mas oraz nacisków.

## Jak i gdzie?

Ubiegłoroczna propozycja zmiany dyrektywy przepadła w ostatnich tygodniach funkcjonowania poprzedniego składu Parlamentu Europejskiego. Kością niezgody było dopuszczenie zestawów modułowych (nazywanych megalinerami, gigalinerami lub EMS). Przeciw nim występowało lobby kolejowe, obawiające się dalszej utraty rynku przez koleje na rzecz przewoźników samochodowych.

Komisja Europejska zarzuciła więc forsowanie wprowadzenia EMS i skoncentrowała się na łatwiejszych do akceptacji zmianach dyrektywy regulującej masy i wymiary. Założeniem jest, aby wydłużone zestawy mogły korzystać z obecnej infrastruktury. Muszą zatem m.in. wpisywać się w zakręty i ronda. Specjaliści wskazują również, że zmiana dyrektywy jest dobrym momentem, aby wprowadzić nowe prze-

pisy dotyczące widoczności z kabiny. Skutki mogą być dalekosiężne, jeżeli regulacje wymuszają np. zmianę miejsca montowania fotela kierowcy, np. ustawiając go niżej.

Przygotowanie szczegółowych wymagań, mających w wersji papierowej formę opasłych tomów, zajmie kilka lat. – Przemysł oraz unijni prawnicy potrzebują 3 lata na ich przygotowanie – szacuje przedstawiciel DAF Raoul Wijnands. Dodaje, że z czasem robi się krucho. – Przepisy wejdą w życie w 2020 roku, natomiast na przygotowanie spełniających je modeli będziemy mieli zaledwie 2 lata. Przemysł potrzebuje więcej i odpowiadałoby nam, gdyby nowe prawo zaczęło obowiązywać rok lub dwa później – stwierdza Wijnands.

ACEA podkreśla, że stworzenie nowej kabiny jest bardzo skomplikowanym i kosztownym przedsięwzięciem. Na dodatek przeciętna kabina jest produkowana przez 15 lat, więc – można spodziewać się – producenci niechętnie będą poddawali modyfikacjom niedawno wprowadzone do sprzedaży konstrukcje, gdyż nie będą one zamortyzowane.

Podobne kwestie muszą zostać rozstrzygnięte w kwestii mas. Współcześnie produkowane samochody użytkowe są o kilkaset kilogramów cięższe od poprzedników z lat 90. Weźmy pierwszy lepszy przykład: silniki spełniające normę Euro 6 są o 190 kg cięższe od wersji Euro 2. Retardery, ABS, ESP, ACC, AEBS, LDWS zwiększają masę samochodu o 150 kg, klimatyzacja, przenośna toaleta, zbiornik z wodą oraz kuchnia powiększają masę autobusu o 165 kg. Nawet montaż pasów bezpieczeństwa, wymagający wzmocnienia punktów kotwiczenia, powoduje wzrost masy o 120 kg.

## tyżka dziegciu

Nowe regulacje pomogą przewoźnikom odzyskać część utraconej przez lata efektywności, jednak politycy przygotowali też kilka niemiłych punktów. Wskazują, że przeładowanie i przekroczenie nacisków nadal jest problemem na europejskich drogach. Podają przykłady kontroli, w których co piąty pojazd był przeciążony. Według analizy Euro Control Route, przeprowadzonej na podstawie danych z krajów członkowskich Unii, najczęściej przekroczone są naciski na oś napędową. Niesie to za sobą zniszczenie nawierzchni dróg i mostów. Międzynarodowe Stowarzyszenie Ważenia Pojazdów w Ruchu (ISWIM) szacuje wartość zniszczeń na 25 mld euro rocznie, co stanowi 3,8 proc. kosztów remontów nawierzchni drogowych w Europie. KE podkreśla, że dodatkową komplikacją w przygotowaniu przepisów jest ich różnorodność. Masy całkowite zestawów wynoszą od 40 do 48 ton w większości krajów, w Holandii jest to 50 ton, a w niektórych krajach skandynawskich 60 ton. Niewiele krajów waży samochody, a jeśli już służby to czynią, to przeważnie w dzień.

Głównie Holandia, Francja, Niemcy, Wielka Brytania i Czechy wykorzystują ważenie pojazdów w ruchu, a jedynie w Czechach można na tej podstawie wystawić mandat. Różne są także marginesy tolerancji i wynoszą od 2 do 5 proc.

KE chce ujednocnić i upowszechnić kary, aby z dróg zniknęły przeładowane pojazdy. Rada Unii Europejskiej przedyskutuje z Parlamentem Europejskim założenia do nowych regulacji, aby zmieniona dyrektywa pojawiła się najpóźniej w 2020 roku.



# Wśród producentów ciężarówek możliwe przejęcia

**Jak wygląda sytuacja producentów taboru i transportu drogowego w skali globalnej? Branża spodziewa się w najbliższych dwudziestu latach dalszego wzrostu na wszystkich głównych rynkach.**

Klaudiusz Madeja

## Silna pozycja transportu drogowego

Europa Zachodnia w segmencie ciężkich pojazdów użytkowych zanotowała w tym roku trzyprocentowy wzrost rejestracji, rynek amerykański urosł do maja dwucyfrowo, zaś Chiny o cztery procent – podkreślił pod koniec czerwca we Frankfurcie prezes Niemieckiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) Matthias Wissmann. Jeszcze lepiej sytuacja wygląda w Niemczech. Do końca maja pojazdy ciężkie powyżej 6 ton zanotowały dwunastoprocentowy wzrost w porównaniu z tym samym okresem 2013 roku. W kategorii do 6 ton wynik brzmi plus 7 procent. Najlepiej wygląda w tym zestawieniu sprzedaż nacze, która wzrosła aż o 14 procent – cieszy się Wissmann.

Popyt na pojazdy ciężarowe o DMC powyżej 6 t wzrósł w 2013 r. w Europie Zachodniej o 5 %, zaś w krajach tzw. Nowej Unii aż o 17 %. Duży wzrost zanotowały Chiny (15 %) i Brazylia (12 %). Na przeciwnym biegunie jest Rosja, gdzie sprzedaż spadła o 29 %. W Europie duży wpływ na popyt miało wprowadzenie normy Euro 6 z początkiem 2014 roku. Dlatego też prognozy na ten rok nie są najlepsze: liczba rejestracji w Europie Zachodniej powinna spaść o 3 %, a w nowych krajach UE o 1 %. W trendzie wzrostowym mają pozostać Chiny (5 %) i USA (8 %). Warto jeszcze wspomnieć, że na europejskim rynku w ub.r. najlepiej wypadła Wielka Brytania ze sprzedażą w 2013 roku o 28 % większą niż w 2012 r.

O tym jak ważny jest transport drogowy świadczy fakt, że 90 % wszystkich dóbr w krajach UE (dane dla 27 państw) jest przewożonych pojazdami ciężarowymi. W 2010 r. branża transportowa zanotowała 540 mld euro obrotu, zaś producenci pojazdów użytkowych 70 mld euro obrotu. Na Starym Kontynencie koszty transportu i logistyki stanowią 7 % PKB, w USA jest to 10 %, w Brazylii 12 %, a w Chinach 18 %. Oznacza to, że w Europie zleceniodawcy płacą najmniej za przewozy. Przedstawiciele przemysłu podkreślają, że w związku z rosnącymi kosztami (opłaty drogowe, nowe regulacje ograniczające możliwość spania w kabinie) niezbędne są też ułatwienia dla przewoźników, które pozwolą ograniczyć koszty.

W całej Unii efektywność transportu drogowego w okresie od 2000 r. do 2011 r. wzrosła o 15 %, zaś liczba wypadków (z poszkodowanymi) z udziałem pojazdów ciężarowych spadła o 60 %. Jednak wszyscy nadal szukają oszczędności, stąd coraz więcej głosów za wprowadzeniem dłuższych, 25-metrowych zestawów ciężarowych. W ramach badań doświadczalnych w Niemczech jeździ po określonych trasach 79 wydłużonych pojazdów. - Bezproblemowo poruszają się w codziennym ruchu, jak dotąd nie zanotowano żadnego wypadku. Zarówno w Niemczech, jak i w całej Europie musimy sobie zadać ważne pytanie, czy zezwolić na wprowadzenie takich pojazdów do powszechnego użytku

– zastanawia się Wissmann. Zwolennicy takiego rozwiązania podkreślają, że dwa długie pojazdy są w stanie zastąpić trzy obecne zestawy. Daje to widoczne oszczędności, a także mniejsze obciążenie środowiska naturalnego. Ale to rozwiązanie ma wciąż wielu przeciwników, mimo że proponuje się np. wyznaczenie konkretnych szlaków drogowych, po których te zestawy mogłyby się poruszać. Chodzi o obszar całej UE i nie tylko. - Dzisiaj transport nie jest już kwestią narodową konkretnego kraju. Mamy wolny, ponadnarodowy rynek. On ustala ceny i on wyznacza kierunki. Przecież większość naszych klientów również ma międzynarodowe powiązania – zauważa Amadou Diallo z DHL. Pojawia się przy okazji kwestia wyrównania warunków dla transportu drogowego w całej Unii. Nie chodzi tylko o wypełnianie wszystkich obowiązków, ale także o drogi, ich oznakowanie, a nawet pobór opłat. Nikt nie chce się wypowiadać o szczegółach, ale wszyscy cytowani rozmówcy przyznają, że czas zacząć rozmawiać także o pełnym unormowaniu tej kwestii na szczeblu Wspólnoty.

Branża podkreśla również systematyczną wymianę taboru na nowszy. W Niemczech, podobnie jak u nas, dużym powodzeniem w 2013 r. cieszyły się pojazdy spełniające normę Euro 5. Ponad połowa nowo rejestrowanych ciężarówek powyżej 12 t DMC ją spełniała, 26 % to Euro 6, a 21 % - EEV.

Ten pozytywny obraz transportu drogowego maćmi zmiana regulacji opłat drogowych w Niemczech. - Plany wprowadzenia opłat na wszystkich drogach kra-

## STRUKTURA KOSZTÓW PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO W PROCENTACH



- Paliwo – 35
- Kierowca – 35
- Pojazd – 11
- Serwis i naprawy – 9
- Administracja – 7
- Opony – 3

Źródło: VDA

gowych w Niemczech od 2018 roku będą miały także negatywne skutki dla słabiej rozwiniętych regionów. Jedyne pozytywne aspekty to wyodrębnienie pojazdów Euro 6, dla których opłaty będą najniższe – stwierdza Wissmann. Jest jeszcze sporo czasu, aby dokładnie przeanalizować skutki zmian w niemieckich opłatach drogowych. - Przewoźnicy liczą dzisiaj dokładnie każdy grosz. W transporcie dalekobieżnym zużycie paliwa na jedną tonę ładunku wynosi litr oleju napędowego. Stąd dalsze obciążenie przewoźników kosztami wydaje się sprzeczne z ideą tworzenia miejsc pracy i przyjaznego klimatu dla gospodarki - tłumaczy Wissmann.

## Zmiany właścicielskie możliwe

Na europejskim rynku pojazdów ciężkich rywalizuje 7 dużych marek. Także w skali światowej rynek wydaje się podzielony. Jednak analitycy przewidują, że i wśród koncernów zajdzie dalsza konsolidacja. W Europie pod względem zarejestrowanych pojazdów za 2013 r. pierwsze miejsce zajmuje Daimler, sprzedający samochody m.in. pod markami Mercedes, Unimog i Fuso. Koncern ma również połowę udziałów w firmie produkującej ciężarówki Kamaz. Drugą pozycję zajmuje Volvo, z dużym udziałem kapitału chińskiego. Sprzedaje pojazdy pod swoją marką, ale także m.in. Renault i Mack (w USA). Tuż za nim znajduje się koncern Volkswagen z większościowymi udziałami w Scaniu

## PROGNOZA WZROSTU RYNKU SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH DO 2020 r. w STOSUNKU DO 2013 r.

Region	
Indie	10 %
Europa Centralna i Wschodnia	7,7 %
Europa Zachodnia	5,3 %
Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej ASEAN	4,7 %
Chiny	4,0 %
Ameryka Płn.	3,8 %
Ameryka Płd.	3,0 %
Japonia	2,3 %

Źródło: A.T. Kearney

i MAN-ie. Listę firm ze Starego Kontynentu zamyka CNH Industrial z markami Iveco i Astra. Ostatni z wielkich, czyli DAF, należy do amerykańskiego koncernu Paccar. To największy sprzedawca w USA, gdzie jest właścicielem marek Kenworth i Peterbilt. Za nim plasują się Ford i Navistar. W Indiach króluje Tata, w Japonii Toyota oraz Isuzu. Pierwszą pozycję w Chinach zajmuje Dongfeng, mający znaczące akcje koncernu Volvo. Dalsze miejsca w Państwie Środka zajmują tacy potentaci, jak FAW i BAIC.

Przemysł zmierza do dalszej globalizacji: w 2030 r. produkcją ciężarówek będzie zajmować się 6 do 8 globalnych potentatów z roczną sprzedażą powyżej 400 tys. pojazdów. Aby znaleźć się w czołówce, trzeba będzie produkować rocznie min. 250 tys. samochodów. W 2013 r. te warunki spełnił tylko koncern Daimler – 351 tys. pojazdów, a blisko był chiński Dongfeng – 238 tys. pojazdów.

Prognoza obejmuje zarówno lżejsze pojazdy do dystrybucji lokalnej, jak i ciężkie zestawy. Dziwić może stosunkowo niski wzrost, jaki przewiduje się dla Chin. Wydaje się, że najszybszy i największy okres wzrostu ten kraj ma już za sobą. Być może jest to jeden z czynników, dla których przedstawiciel lub przedstawiciele Państwa Środka zainwestują w któryś z europejskich koncernów, zastanawia się pracownik firmy konsultingowej A.T. Kearney Götz O. Klink. Dlaczego jednak Chińczycy lub Hindusi mieliby inwestować na Starym Kontynencie akurat w branżę samochodów ciężarowych, skoro ten rynek należy do najbardziej regulowanych i ma jedne z najwyższych barier wejścia? ■

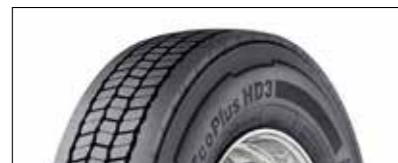
# Przeгляд opon napędowych

Opony ciężarowe dzieli się według osi pojazdu, na której są montowane, lub według rodzaju tras, jakie pokonują pojazdy. Powszechnie uważa się, że to opony napędowe mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy i ekonomiki.

## Michał Mariański

Branża transportowa ma coraz bardziej rygorystyczne oczekiwania wobec opon, jeśli chodzi o ich ekonomiczność i trwałość. Niektóre opony ciężarowe nadają się w pełni do bieżnikowania i pogłębiania bieżnika, co podnosi ich ekonomiczność. Natomiast kierowcy bardzo cenią odpowiedni komfort jazdy oraz jak najniższy poziom hałasu. Postanowiliśmy przyjrzeć się dostępnym na rynku oponom na oś napędową.

## Continental



Seria opon Conti EcoPlus HD3 na oś napędową została opracowana pod kątem redukcji oporów toczenia i tym samym znacznego obniżenia zużycia paliwa. Ograniczenie oporów toczenia oznacza, że dzięki nowo opracowanej mieszance gumowej na bieżnik i ściany boczne, dwuwarstwowej strukturze bieżnika (koncepcja cap base) oraz jego spe-

cialnemu profilowi udało się osiągnąć ambitne cele związane ze zużyciem paliwa. Stąd też opona otrzymała etykietę UE z wysokimi oznaczeniami B – za wydajność oraz za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

Conti EcoPlus HD3 na oś napędową posiada szeroki wzór bieżnika w konstrukcji lameli, który zastępuje występujący tu zwykle wzór blokowy. Mikrolamele, które sięgają aż do podstawy bieżnika, idealnie szepiąją się z nawierzchnią. Przenoszą one zarówno wyższą moc współczesnych samochodów ciężarowych, jak i większy moment hamujący bez utraty przyczepności. Nowa mieszanka gumowa znacząco (do 16%) obniża opory toczenia w jeździe długodystansowej, co ma istotny wpływ na obniżenie zużycia paliwa. Kolejną zaletą nowej opony Conti EcoPlus HD3 są spłaszczone z boku żebra bieżnika w części barkowej. Specjalnie ścięta krawędź ogranicza zużycie paliwa dzięki poprawionej charakterystyce toczenia, a jednocześnie usztywnia konstrukcję ścian bocznych.

Nie należy zapominać także o popularnej oponie napędowej HD Hybrid. Jako uniwersalna opona do użytku regionalnego oraz na długich dystansach jest dostępna w całej gamie rozmiarów, także jako opona fabrycznie bieżnikowana - ContiRe. Dzięki kombinacji rowków i

bloków bieżnika HD Hybrid sprawdza się we wszystkich spotykanych warunkach eksploatacji pojazdów ciężkich. Trójwymiarowa struktura bieżnika oparta jest na zamyśle konstrukcyjnym o stałych proporcjach wzoru bieżnika. Wraz z postępem zużycia lamele, początkowo mające kształt kropli deszczu, stają się rowkami. W rezultacie liczba przyczepnych lameli i cicho pracujących rowków w bieżniku nie ulega zmianie przez cały okres użytkowania opony. Producenci obiecują, że opony Continental HD Hybrid osiągają większe przebiegi niż w przypadku innych modeli, tj. HDL2, które stosowane są na trasach długodystansowych i regionalnych. Opony te wyposażone są także w opatentowaną technologię AirKeep®, zapobiegającą uchodzeniu ciśnienia dzięki wewnętrznej warstwie o bardzo gęstej strukturze molekularnej.

## Barum



Seria opon BD22 i BD23 przeznaczona jest do samochodów ciężarowych i lekkich ciężarówek. Powstała przede

wszystkim z myślą o osiach napędowych. Specjalny wzór bieżnika przypominający miecze zwiększa niezawodność i bezpieczeństwo opon w trudnych sytuacjach, szczególnie podczas przyspieszania i hamowania. Taki wzór bieżnika zapewnia dobre prowadzenie i zwinność oraz obniża zużycie bieżnika nawet na drogach nieutwardzonych. Dzięki konstrukcji opartej na super twardym barku zwiększona jest stabilność ścian bocznych, co znacznie ogranicza ryzyko poważniejszych uszkodzeń. Niestety taka konstrukcja opon przekłada się tylko na klasę E w odniesieniu do oporów toczenia oraz klasę C w przyczepności na mokrej nawierzchni.

## Bridgestone

Ciężarowe opony Bridgestone serii Ecopia to jak dotąd najbardziej ekonomiczna rodzina opon do pojazdów ciężarowych, jaka została kiedykolwiek stwo-



rzona przez Bridgestone. Ecopia H-Drive 001 została zaprojektowana z myślą o transporcie długodystansowym. Opo-

ny wykorzystują działającą na poziomie cząsteczkowym autorską technologię Bridgestone NanoPro-Tech, która zapewnia niższe opory toczenia oraz zwiększoną przyczepność na mokrej nawierzchni. Opony te powstały w odpowiedzi na potrzeby menadżerów flot ciężarowych, szukających wydajności i paliwooszczędności. Ich konstrukcja jest znacznie unowocześniona w stosunku do modeli poprzednich. Struktura pozwala lepiej kontrolować ruchy klocków bieżnika, redukując tym samym odkształcenia opony. Dzięki temu bieżnik zużywa się wolniej, znacznie wydłużając okres eksploatacji opon. H-Drive 001 przeznaczona na oś napędową ma kierunkową budowę bieżnika, co sprawia, że opona zachowuje większą przyczepność w każdych warunkach drogowych i lepiej przenosi moment obrotowy na jezdnię. Jednocześnie dzięki zastosowaniu mieszanki NanoPro-Tech, Ecopia H-Drive 001 wykazuje o 26,5% mniejsze opory toczenia w stosunku do poprzednich modeli tej serii. Opony te ograniczają tym samym zużycie paliwa o 4,4%. Warto przypomnieć, że paliwo stanowi ok. 25-30% kosztów całkowitych transportu dalekobieżnego.

Starszą generację opon napędowych o gorszych właściwościach jezdnych, jednocześnie głośniejszych, reprezentuje jeszcze w ofercie Bridgestone typ M479.

## Dunlop

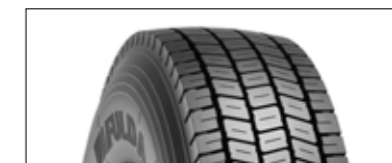
Do przewozów długodystansowych i regionalnych firma oferuje opony na oś napędową SP444. Teraz Dunlop rozszerza asortyment tych opon o odmiany bieżnikowane na gorąco MultiTread. W procesie bieżnikowania opon z technologią Dunlop MultiTread wykorzystywane są te same karkasy, mieszanki bieżnika tej samej generacji i te same jego rzeźby, co przy produkcji nowych opon. Każdy karkas zostaje dokładnie przebadany w celu sprawdzenia, czy nadaje się do ponownego wykorzystania. Po kontroli nakładane są nowe ściany



boczne i bieżnik. Po wulkanizacji i wystygnięciu wszystkie opony poddawane są tej samej surowej kontroli jakości, co

nowy produkt. Opony SP444 charakteryzuje specjalny wzór bieżnika z trzema rzędami klocków środkowych i dwoma solidnymi żebrami w barku opony, sprzyjającymi długim przebiegom i równomiernemu zużyciu. Wysoka gęstość lameli oznacza skuteczniejsze hamowanie i lepszą przyczepność na różnych nawierzchniach. Rowki o specjalnej geometrii ograniczają klinowanie się kamieni, co zwiększa trwałość opon.

## Fulda



Na koła osi napędowej w przewozach długodystansowych i regionalnych Fulda oferuje opony całoroczne Ecoforce 2. Specjalna mieszanka bieżnika wydłuża przebiegi opony oraz poprawia wytrzymałość na uszkodzenia. Opracowana od nowa osnowa bieżnika poprawia równomierne zużycie i trakcję oraz daje niższe zużycie paliwa. Zastosowano głębszy bieżnik oparty na pięciu blokach z półotwartymi barkami, poprawiając odporność na poślizg. Opony Ecoforce 2 stworzone są też do pracy na mokrej, zabłoconej nawierzchni, latem i zimą. Wszystkie oznaczone są etykietą UE z oznaczeniami D – za wydajność oraz C za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

## Goodyear

Opony do przewozów długodystansowych Goodyear Marathon LHD II + na oś napędową oferują najniższy opór toczenia, a także lepszą przyczepność na mokrej nawierzchni niż opony wielu innych producentów, bez pogorszenia ich żywotności. Opór toczenia produktów z linii Marathon jest o 7% niższy niż w modelach poprzedniej generacji. Postęp ten był możliwy głównie dzięki zastoso-



waniu nowego, innowacyjnego dodatku do mieszanki bieżnika: Sileflex. W skład budowy opon wchodzi zoptymalizowa-

na mieszankę wypełniaczy krzemionkowych oraz naturalnej gumy wysokiej jakości. Oznacza to jeszcze mniejsze zużycie paliwa i niższą emisję spalin. Testy przeprowadzone przez TÜV Süd Automotive porównujące sprawność nowych opon Marathon + z trzema najważniejszymi konkurentami wykazały wyróżniające się parametry pod względem niskiego oporu toczenia i skutecznego hamowania na mokrej nawierzchni.

Z kolei nowa rodzina Fuelmax (oznaczenie D na osie napędowej) jest linią efektywnego paliwowo ogumienia, w przypadku którego konstruktorzy Goodyeara szczególnie nacisk położyli na zmniejszenie oporów toczenia i możliwości stosowania opon zarówno w transporcie dalekobieżnym, jak i regionalnym. Linia Fuelmax, która miała swoją premierę we wrześniu 2013 r., zapewnia najniższy współczynnik oporu toczenia spośród wszystkich opon ciężarowych Goodyeara do zastosowań drogowych. Oferując obniżenie oporu toczenia nawet o 10 % w porównaniu z poprzednim modelem, opony te pozwalają oszczędzać paliwo i ograniczać emisję dwutlenku węgla. Mówi się także o dłuższych przebiegach (nawet o 15 %) i lepszych parametrach trakcyjnych. W tym roku opony Goodyear Fuelmax S (na oś prowadzącą) i Fuelmax D triumfowały w teście oporów toczenia TÜV SÜD. Dowodem na to jest kategoria B w zakresie efektywności paliwowej, a także klasa B w zakresie pracy na mokrej nawierzchni.

#### Kormoran

Kormoran Roads D to opona do stosowania na osiach napędowych. Jest to pierwsza opona napędowa producenta z segmentu non-premium o kierunkowej rzeźbie bieżnika, która pozwala na optymalne zużywanie się bieżnika i zapobieganie formom zużycia typu „zęby piły”. Opony napędowe Kormoran



Roads D mają oznaczenie 3PMSF (trój-szczytowa góra z płatkami śniegu), co potwierdza zaliczenie zimowych testów homologacyjnych i ich dobre osiągi również na zaśnieżonych nawierzchniach.

Ponadto opona jest wyposażona we wskaźnik zimowych osiągnięć, informujący do jakiej głębokości bieżnika opona ma optymalne osiągi zapewniające bezpieczne podróżowanie w warunkach zimowych. Opony oznaczone są etykietą UE ze znakiem D – za wydajność oraz C za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

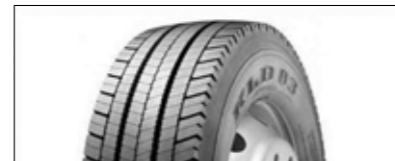
#### Michelin



Michelin X Line Energy to najoszczędniejsza gama opon Michelin, jaka dotąd pojawiła się na rynku. Posiada klasę B oporu toczenia. Opona ta nawet po zużyciu 60 % bieżnika zapewnia niezmienną osiągi, stały poziom bezpieczeństwa i oszczędności paliwa. W X Line Energy producent wykorzystał mieszankę gumy o niskich oporach toczenia i karkasie o mniejszej podatności na odkształcenia (z korzyścią dla trwałości i niezawodności opony) i przegrzewanie się. Bieżnik posiada cztery rowki, które lepiej odprowadzają wodę spod opony, a szersze barki zapewniają dobrą odporność na poślizgi boczne. Nowa opona ma trwałość nawet o 14 % większą od trwałości opony Michelin XDA 2+ Energy. Michelin X Line Energy to niezawodne, wysokiej jakości rozwiązanie będące odpowiedzią na potrzeby przewoźników flotowych.

#### Kumho

KLD03 LONGMARK to paliwooszczędna opona radialna na oś napędową do jazdy po autostradach i drogach krajowych firmy Kumho. Bieżnik wykonany został z nowej mieszanki gumy, zmniejszając tym samym zużycie paliwa. Budowa



i wzór bieżnika zaprojektowane zostały specjalnie dla osiągnięcia długich przebiegów oraz dobrej przyczepności i stabilności podczas jazdy. Opona ma kierunkowy wzór bieżnika.

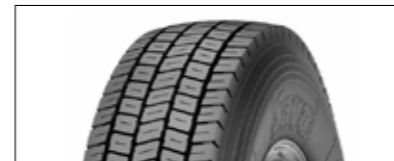
#### Pirelli



TH:01 to całoroczne opony przeznaczone na oś napędową firmy Pirelli. Wykorzystują nową strukturę i składniki mieszanki, wzbogacone o krzemionkę i nano-wypełniacze, zapewniające obniżone opory toczenia i dłuższe przebiegi. Zwiększona szerokość i głębokość bieżnika poprawia odporność i wydłuża przebiegi. Projekt wzoru bieżnika ogranicza emisję hałasu, zmniejsza poruszanie się bloków bieżnika podczas jazdy i ogranicza straty energii. Przekłada się to na niższe zużycie paliwa. TH:01 korzysta z opatentowanej przez Pirelli technologii produkcji boków bieżnika, które efektywniej przenoszą nacisk opony na nawierzchnię drogi i zapewniają tym samym dłuższe życie opon. Opona otrzymała etykietę UE z oznaczeniami C – za wydajność oraz B – za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

#### Sava

Opona na oś napędową Sava Orjak 4 wyróżnia się harmonijną rzeźbą bieżnika, zapewniającą dobrą trakcję i hamowanie na mokrej nawierzchni. Komputerowo zoptymalizowany kształt bieżnika redukuje hałas. Szeroki bieżnik posiada otwartą rzeźbę, a duża ilość gumowej części bieżnika wydłuża przebiegi. Orjak 4 posiada karkas zaprojektowany w sposób ograniczający nagrzewanie, co dodatkowo zwiększa trwałość opony. Ponadto połączone pięciodoma żebrami pełne bloki bieżnika zapewniają dobrą odporność na powstawanie ubytków i uszkodzeń, a także stabilność tylnej osi dla poprawy sterowności. Inne zalety to



zmniejszony opór toczenia w stosunku do poprzedniego modelu Orjak 3. Opona uzyskała klasę D w odniesieniu do oporów toczenia oraz klasę C w przyczepności na mokrej nawierzchni.

13-15 maja 2015

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!

# AUTOSTRADA-POLSKA

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

**IV SALON KRUSZYW**  
organizowany przy współpracy IMBIGS

**MASZBUD**  
XVII Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych

**EUROPARKING**  
Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

**TRAFFIC-EXPO-TIL**  
XI Międzynarodowe Targi Infrastruktury

**ROTRA**  
VII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego

Najlepsza oferta do 30 września

[www.autostrada-polska.pl](http://www.autostrada-polska.pl)

WSPÓLPRACA



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

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

### Konfiskata za promile

W Danii od 1 lipca kierowca zatrzymany na jeździe po pijanemu może stracić samochód. Jeśli badanie krwi wykaże ponad 2 promile alkoholu, to auto decyzją sądu może zostać zlicytowane. Utrata samochodu grozi już przy pierwszym takim zatrzymaniu. Pieniądze z licytacji mają zasilać skarb państwa. Podobne przepisy funkcjonują już na Białorusi.

### Bezpieczne autostrady

Tylko 1 procent wypadków zdarza się w Polsce na autostradach, pomimo tego, że sieć szybkich tras mocno się rozrosła. Jak podała Polska Agencja Prasowa, w 2013 roku na autostradach w naszym kraju zginęło 40 osób. Czy wypadków mogłoby być jeszcze mniej? Jako główne przyczyny śmierci na autostradach podaje się (tu nic nowego) nadmier-

ną prędkość, ale i nawyki. Polacy jeszcze nie nauczyli się jeździć po tego typu drogach, zatrzymują się w niedozwolonych miejscach i nie utrzymują odpowiedniego odstępu. Na to wszystko nakłada się monotonia jazdy po autostradzie i zmęczenie.



# 1% wypadków

# na autostradach



### Corsa w sieci

Na razie nie zobaczymy jej w salonach, ale wielka premiera zapowiedziana jest na jesienny salon w Paryżu. Opel ujawnił, jak będzie wyglądała nowa Corsa E. Samochód mocno nawiązuje do poprzedniej wersji małego niemieckiego hatchbacka, ale został zbudowany w całości od podstaw. Jest nowa płyta podłogowa i uśmiech w postaci grilla zapożyczonego od mniejszego opla Adama. Silniki mają mieć od 69 do 115 koni mechanicznych - szczegóły wkrótce w Paryżu.



### Skradziona dokumentacja

„Nie kupujcie tych materiałów, nie bądźcie hienami!” - tak apelowała do wszystkich menadżerka Michaela Schumachera, kiedy skradziono dokumentację medyczną siedmiokrotnego mistrza świata F1. Schumacher znajduje się w tej chwili w klinice rehabilitacyjnej, a policja odnalazła złodziei, którzy żądali okupu za dokumenty. IP komputera, z którego się łączono, należy do szwajcarskiej firmy, która zajmuje się transportem i wypożycza helikoptery.

### Drzemka na służbie?

Policja z Krosna Odrzańskiego otrzymała zgłoszenie o skradzionym fotoradarze. Urządzenie należało do Straży Miejskiej i było używane przez funkcjonariusza w miejscowości Marcinowice. Radar stał na trójnogu 50 metrów od radiowozu. Wystarczyła chwila nieuwagi, żeby urządzenie zniknęło. Nie wiadomo, co teraz z komórką Straży Miejskiej, która w tym rejonie zajmowała się pomiarem prędkości, bo to był jedyny fotoradar na stanie.

### Kimi Raikkonen

Mistrz Świata Formuły 1 z 2007 roku Kimi Raikkonen rozważa zakończenie kariery. Fin już kilka lat temu rozstał się z królową sportów motorowych, żeby spróbować sił w rajdach. Powrócił, ale najwyraźniej nie na długo. Chce przejść na emeryturę i nie ma to związku z niedawnym wypadkiem na torze Silverstone. Kimiemu kończy się kontrakt z Ferrari i jeśli nie znajdzie ciekawej propozycji, to odpuści. Jak stwierdził, można robić w życiu dużo ciekawszych rzeczy niż ściganie.

### Wznowienie produkcji Viper

Fabryka wytwarzająca Viperę znów pracuje. Po wielu tygodniach przestoju, spowodowanych słabą sprzedażą amerykańskiego super-samochodu, Viper wraca pod skrzydła Dodge'a. Najnowsza generacja pojawiła się na rynku jako SRT Viper, czyli osobna marka - po fiasku związanym ze znikomym zainteresowaniem klientów na auto powrócił znaczek Dodge'a. To zabieg kosmetyczny i może nie starczyć na pobudzenie sprzedaży. Viper ma silnik o pojemności 8,4 litra i mocy 640 koni, a w przeliczeniu kosztuje 300 tysięcy złotych. Samochód nie jest oferowany w Europie.



### Dubai Roadster

Nie pochodzi od żadnego ze znanych producentów, ani z kraju, który w jakikolwiek sposób kojarzy się z produkcją samochodów. Mimo to raczej znajdą się na niego chętni. Dubai Roadster - pod taką prostą nazwą kryje się nowy kabriolet zaprojektowany przez szejków dla szejków. Samochód napędza 400-konny V8 (to wstępne szacunki co do mocy). Gotowy wóz ma pojawić się na przyszłorocznym salonie samochodowym w Dubaju. Przewidywana cena to około 330 tysięcy złotych, a więc jak na ten region świata... grosze.



# 4 sek. do setki

**Może rządy nalegają na ograniczenie zużycia paliw, premiując podatkowo niską emisję przez auta dwutlenku węgla, jednak sądząc po najnowszej ofercie koncernów samochodowych, klienci mają wręcz przeciwne żądania. Przedstawiamy najatrakcyjniejsze nowości tej jesieni.**

Kacper Jeneralski

## Mercedes S Coupe

To że auto będzie ultraluksusowe było oczywiste. S Coupe to w końcu następca klasy CL, czyli dwudrzwiowa limuzyna dla najbardziej wymagających i najbogatszych klientów Mercedesa. Zaskakujący może być fakt, że auto jest prawie identyczne jak zaprezentowany jesienią we Frankfurcie prototyp dwudrzwiowej S klasy.

Najbardziej klasyczne oznaczenie, czyli S500, to w tym przypadku silnik V8 o pojemności 4,7 litra oraz mocy 450 koni mechanicznych. Moc może zrobić wrażenie, ale przy topowej wersji silnikowej S500 wypada błado. Najmocniejszy silnik 65 AMG, to 630 koni mechanicznych, 12 cylindrów i 6 litrów pojemności. To hybryda z napę-

dem na tylną oś. Z taką maszynownią potężne coupe przyspiesza do setki w 4,1 sekundy. Co ciekawe nieco słabsza, niespełna 600-konna wersja 63 AMG setkę osiąga szybciej, bo w 3,9 sekundy. To za sprawą napędu na 4 koła, który w 65 AMG jest niedostępny. Prędkość maksymalną tradycyjnie ograniczono do 250 km/h, ale ponoć amerykańskie wersje 65 AMG będą miały kaganiec ustawiony dopiero na 300 km/h. Spalanie w przypadku takich samochodów mało kogo interesuje, ale dla porządku: to niecałe 12 litrów w trybie mieszanym, a więc o prawie 2,5 litra mniej niż u poprzednika. Tak to wygląda przynajmniej na papierze. Nawet gdyby auto paliło 40 litrów, to nie powinno mieć większego znaczenia dla kogoś, kto przyniesie do salonu milion złotych, bo mniej więcej tyle kosztuje coupe z 12-cylindrowym silnikiem.

## Lexus NX

To aż dziwne, że Lexus dopiero teraz zdecydował się wejść w ten segment samochodów, biorąc pod uwagę sukces dużego SUV-a RX, który od ponad dekady zapewnia jedną trzecią sprzedaży marki. Model NX to zupełna nowość i jednocześnie konkurent dla takich aut, jak BMW X3 oraz Audi Q5, a więc SUV-ów średnich rozmiarów.

NX na polskich drogach powinien pojawić się na przełomie września i października. Będzie się wyróżniał z tłumu, głównie dzięki bardzo ostrym i śmiałym liniom karoserii. Początkowo samochód ma być oferowany wyłącznie w hybrydowej wersji 300h o mocy 197 koni mechanicznych. W pierwszym kwartale przyszłego roku w salonach pojawi się dwulitrowa, benzynowa wersja turbo o mocy 238 koni.

NX jest w niewielkim stopniu (ale jednak) oparty na konstrukcji Toyoty RAV4: podobne są osie, wspólna jest część wytłoczek. Wykorzystany w hybrydzie silnik pochodzi z IS300h, tyle że tym razem ustawiony jest poprzecznie. Eleganckie wnętrze wykonano w podobny sposób jak w sedanie IS. Bagażnik jest spory jak na hybrydę i ma pojemność 550 litrów. Można go powiększyć automatycznie przy pomocy przycisku w 10 sekund, bo tylne siedzenia wyposażono w elektryczne silniki.

Auto będzie występowało w trzech wersjach napędu. Pierwsza to „ośka”, w której moc przekazywana jest wyłącznie na przednie koła. Druga to hybrydowe 4x4, tu za dodatkowe napędzanie tylnej osi będzie odpowiedzialny tylko elektryczny silnik zamontowany na tylnej osi. Stałe 4x4, czyli ostatnia opcja, jest możliwe w wersji turbo. Tam napęd dostarczany wyłącznie przez benzynowy silnik wałem na koła tylne dzielony jest pomiędzy osie w proporcji 50:50 lub podczas ekonomicznej jazdy po asfalcie 100:0.

Na pierwsze egzemplarze NX Lexus postanowił udzielić rabatu „na zachętę”. Po jego uwzględnieniu cennik zaczyna się od 160 tysięcy złotych.

## Volkswagen Passat 2015

Jeśli ktoś oczekiwał stylistycznych fajerwerków, to pewnie się zawiedzie. Z drugiej strony, jeśli faktycznie na nie liczył, to nie zna zbyt dobrze niemieckiej marki. Nowy Passat, jego 8. Generacja, to podręcznikowy przykład strategii, jaką na klientach Niemcy stosują od lat. Przypomina poprzedni model, jest ewolucją, ale technicznie zupełnie nowym autem opartym na uniwersalnej płycie podłogowej Volkswagena.

Wewnątrz znajdziemy sporo elektroniki, która ma ułatwiać życie lub je ratować. Absolutną nowością jest system awaryjnego hamowania w razie zasłabnięcia kierowcy. Jest też system pomagający w parkowaniu z przyczepą, asystent jazdy w korkach, a dzieciaki na tylnej kanapie będą mogły skorzystać z zestawu multimedialnego, który współpracuje z tabletami.

To pierwszy Passat, który będzie dostępny również jako hybryda plug-in. Do prędkości 50 km/h przy odpowiednim poziomie naładowania akumulatorów można jeździć wyłącznie na prądzie. Łączna moc silnika elektrycznego i spalinowego to 211 koni. Pozostałe silniki, a jest ich sporo, oferują moc od 125 do 280 koni mechanicznych. Wszystkie, zarówno benzynowe, jak i wysokoprężne są doładowane.

Passat B8 jest nieco niższy i symbolicznie szerszy oraz dłuższy (zaledwie o 2 mm). Ma za to aż o 80 mm większy rozstaw osi, co powinno być odczuwalne między innymi w komforcie podróżowania. Bagażnik nieco urósł, zarówno w sedanie, jak i w kombi i ma odpowiednio 586 oraz 650 litrów pojemności. Przy okazji auto schudło o 85 kilogramów. Nie jest rekordzistą odchudzania, ale to zawsze postęp.

Po raz pierwszy Passat ma tak „sportową” sylwetkę. Choć to być może słowa na wyrost, ale opadająca linia dachu, szeroki grill i ostre linie robią swoje.

## BMW M3 i M4

Dach z węglowej tkaniny, ceramiczne hamulce i znów sześciocylindrowy rzędowy silnik zamiast V8. BMW przedstawiło nowe najmocniejsze „trójki”. Choć to nie do końca prawda, bo odkąd wersje coupe kompaktowych BMW noszą oznaczenie „4”, to i kultowe wersje spod znaku „M” też przejęły te symbole.



Nie zmienia to faktu, że mamy do czynienia z dwoma podobnymi samochodami, które różnią się od siebie liczbą drzwi i stylistycznymi detalami. To, co jest wspólne, to silnik. Sześciocylindrowy benzyniak w rzędowym układzie cylindrów, trzy litry pojemności i dwie turbosprężarki. Moc jak na gabaryt auta wręcz przerażająca: 431 koni mechanicznych, 550 NM momentu obrotowego i sprint do setki w 4,1 sekundy.

Żeby utrzymać to wszystko na drodze, naturalnie potrzebne są większe koła. Błotniki „emek” gruntownie poszerzono. Jest też przebudowane tylne zawieszenie i tylna kłapa, tworząca charakterystyczny spoiler.

Za zabawę z autem tego kalibru trzeba dać 335 tysięcy złotych w przypadku M3 i 341 tysięcy za mające dwie drzwi więcej M4.



# 400 ślicznotek



Robert Przybylski

W upalny lipcowy weekend pod Opolem miał miejsce dziesiąty Master Truck – prawdziwe święto miłośników ciężarówek. Podczas X, jubileuszowego zlotu Master Truck, w Komprachcicach k. Opola wystawiono się 400 najpiękniejszych, tuningowanych ciężarówek. Przyjechało także międzynarodowe towarzy-

stwo, sporo samochodów było z Niemiec, Czech i Słowacji, silna grupa z krajów skandynawskich, a największy dystans pokonał samochód z Irlandii. Organizator zauważa rosnący poziom tuningu, obejmujący m.in. malowanie, wnętrza, orurowanie i oświetlenie.

Organizator przydzielił 30 głównych nagród. Nagrodzone samochody zostały wyłonione w drodze tajnego głosowania samych uczestników, którzy będąc najlepszymi i najwłaściwszymi znawcami tematu – sami

ocenili pojazdy, przyznając im ty, które zostały jedynie zsumowane przez komisję. Poza kategorią Master Truck, zostały przyznane także nagrody w innych klasach, tj. vany, oldtimery oraz modele ciężarówek. Przyznano również wiele wyróżnień. Wśród nagradzających nie zabrakło także ZMPD. Przedstawiciel Zrzeszenia dyr. Andrzej Lenkiewicz przyznał ufundowany przez ZMPD puchar za bytkowemu Starowi 25 z 1963 roku, pieczołowicie odnowionemu przez tyską firmę Epo-Trans.

## Nagrodzeni

### Kategoria Master Truck

1. MASTER TRUCK – Scania Madonna – Kuljetus Ristimaa (Finlandia)
2. MASTER TRUCK – Scania „Red Rose” – Klanatrans (Chorwacja)
3. MASTER TRUCK – Mercedes „Jocker” – Henrik Hansen (Dania)
4. MASTER TRUCK – Scania „Fear of the Dark” – Karhuline (Finlandia)
5. MASTER TRUCK – MAN TGA „Sweet 666” – Marku Rio (Finlandia)
6. MASTER TRUCK – Volvo FH „Pixar” – Preben O’Nielsen (Dania)
7. MASTER TRUCK – Scania „Severni Hvezda” – Scandicar (Czechy)
8. MASTER TRUCK – Scania „Indianka” – Trans-Powięśle

### Ciężarówka publiczności

1. CIĘŻARÓWKA PUBLICZNOŚCI – Mercedes „Czarna Perła” – T. Mularski
2. CIĘŻARÓWKA PUBLICZNOŚCI – Scania Madonna – Kuljetus Ristimaa (Finlandia)
3. CIĘŻARÓWKA PUBLICZNOŚCI – DAF XF – Nika

### Mistrz dekady Master Truck

1. MASTER TRUCK – Scania Madonna – Kuljetus Ristimaa (Finlandia)
2. MASTER TRUCK – Scania „Red Rose” – Klanatrans (Chorwacja)
3. MASTER TRUCK – Mercedes „Jocker” – Henrik Hansen (Dania)



**Najstarszy polski samochód zlotu, Star 25 z 1963 roku, otrzymał puchar ufundowany przez ZMPD. Jest to jeden z najstarszych samochodów tej marki w prywatnych rękach.**



ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

# VAT %



## Promocyjna oferta dla nowych klientów

oferta  
ograniczona  
czasowo

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

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



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



# Marek Kuźnia, Kuźnia Trans

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



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

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

