

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Ryczałty za noclegi

8

Czy wypowiedzieć umowę z Rosją?

25

W dobrej formie za kierownicą

54



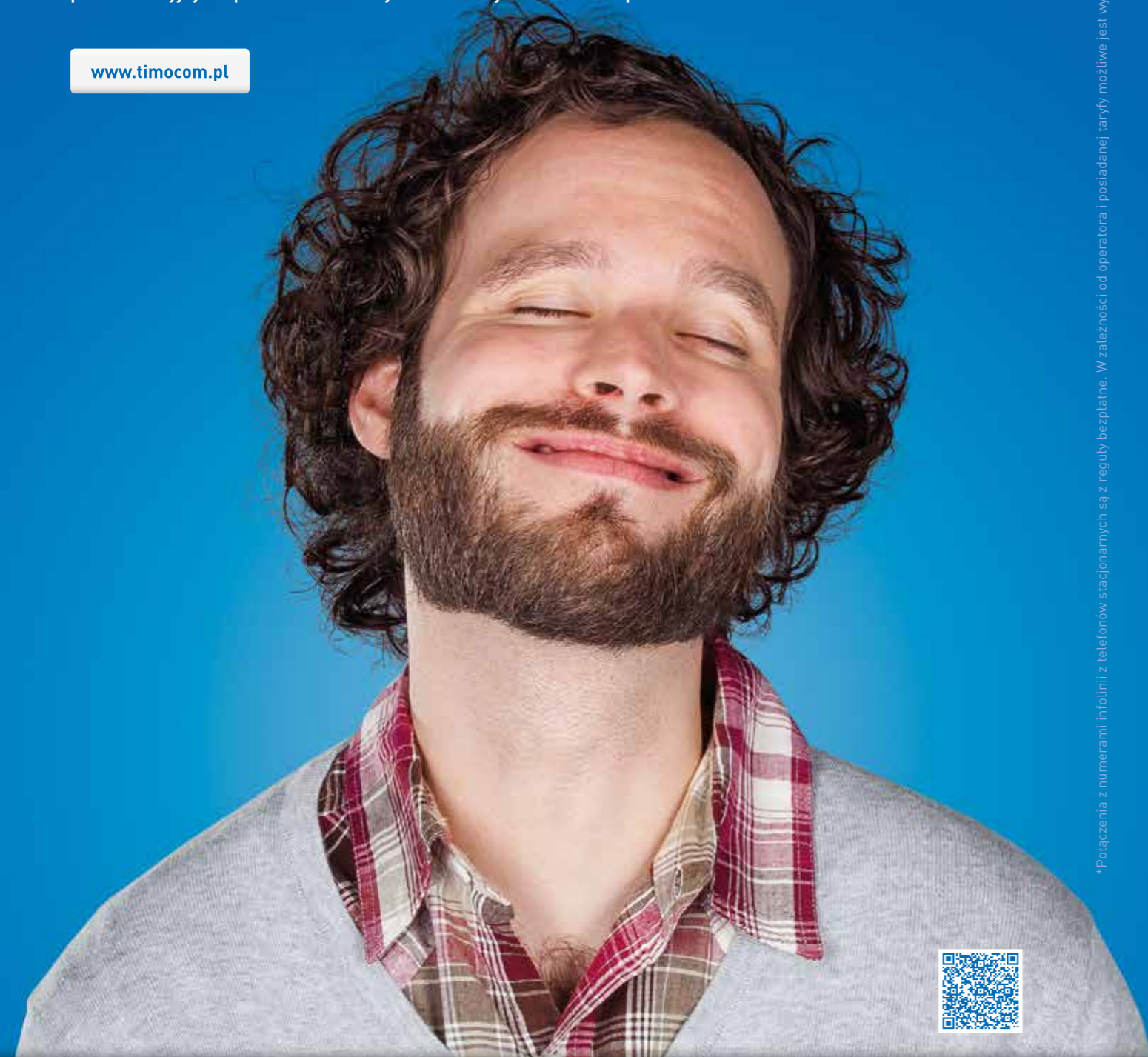


Marcin, przewoźnik, nonszalancki nawet w poniedziałek rano niczym Budda po swojej poobiedniej drzemce.

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

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

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.



Teraz także dostęp mobilny!



ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD



Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Zarząd Zrzeszenia zwołuje **ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **4 grudnia 2014 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30** w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej w **Windsor Palace Hotel**
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD
Jan Buczek
Jan Buczek

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE





Jan Buczek, prezes ZMPD

Drugi pakiet antykrzysowy

Zakończyliśmy wybory delegatów na Zgromadzenie Ogólne Delegatów na kadencję 2014-2018. Wybranych zostało także 18 przewodniczących regionów, którzy uczestniczą w posiedzeniach Zarządu i Rady, zapoznając się z szybko zmieniającą się sytuacją rynkową i podejmowanymi przez władze ZMPD krokami w celu złagodzenia skutków nowych regulacji prawnych oraz umożliwienia polskiemu przewoźnikom wejścia na nowe rynki.

Sytuacja przewoźników zależy od wielu czynników, na które zazwyczaj nie mają wpływu, jak choćby zablokowanie przez Rosję możliwości funkcjonowania w krajach euroazjatyckich oraz działania niektórych państw europejskich, zmierzające do ograniczenia dostępu na swoje terytorium dla przewoźników z Europy Środkowej i Wschodniej. Także w Polsce wyrok siedmiu sędziów Sądu Najwyższego nagle zmienił ustalone sposoby rozliczania między pracodawcą i kierowcą. Na niektóre akty prawne przyjęte przez Sejm mieliśmy wpływ, jednak zdarzyło się, że grupa

kilkunastu posłów bocznym wejściem wprowadziła do wynegocjowanego tekstu swoje „poprawki”. Ich konsekwencją jest przerzucenie odpowiedzialności za – często świadomie popełniane – wykroczenia kierowców na pracodawcę. Ze względu na fakt, że w tej samej ustawie są także rozwiązania korzystne dla branży (jak choćby abolicja), uznaliśmy, że blokowanie jej wejścia w życie byłoby dla nas niekorzystne. Trwają prace nad wnioskami złożonymi do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w związku ze skutkami rosyjskiego embarga. Tempo prac spowolniło z powodu zmiany rządu, ale mamy zapewnienie o ciągłości przyjętych przez poprzedników zobowiązań. Naszym zadaniem jest domaganie się przyspieszenia prac nad drugim pakietem antykrzysowym. Obowiązkiem nas, przewoźników, jest przygotowanie firm do przetrwania kryzysu. Pojawiają się symptomy poprawy sytuacji, choć zapewne do jego zakończenia zostało jeszcze kilka lat.

Pionier dalekich szlaków

46

Rozpoczynamy cykl wspomnień Romualda Kołodziejczyka, byłego pierwszego zastępcy dyrektora Pekaes. Jesteśmy przekonani, że będą interesujące dla współcześnie działających przedsiębiorców.

Ile przewoźnicy tracą na rosyjskim embargu

24

ZMPD zebrało ankiety na temat przypuszczalnych strat polskich przewoźników wywołanych wprowadzeniem rosyjskiego embarga na niektórych artykuły spożywcze.

Paryż 2014

68

Samochody marzeń na salonie paryskim konkurowały o uwagę zwiedzających i mediów z atrakcyjnymi nowościami handlowymi. Prezentujemy najciekawsze modele wystawione we francuskiej stolicy.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik

ISSN 1899-9719

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Anna Gawlik, Kacper Jeneralski, Ewa Kamińska, Romuald Kołodziejczyk, Klaudiusz Madeja, Tomasz Małyszko, Piotr Mikiel, Jakub Ordon, Joanna Popiołek, Anna Wieczorek

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Pazik e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl
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 sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Drugi pakiet ustaw antykrzysowych

10

Przewoźnicy wspólnie z administracją państwową przygotowują rozwiązania mające pomóc przewoźnikom przetrwać kryzys, wywołany przez rosyjskie embargo na produkty spożywcze. Za kilka miesięcy może być gotowy drugi pakiet ustaw antykrzysowych.



Przy sobocie, w kabinie po robocie

12

Polska sprzeciwia się narodowym protekcjonizmom, przejawiającym się w karaniu przewoźników za tygodniowy wypoczynek kierowcy w kabinie, które niweczą ideę wspólnego rynku i uniemożliwiają konkurencję. ZMPD stworzyło koalicję walczącą z tą patologią.

Wybory samorządowe

6

Przedsiębiorcy do rad! Samorządy potrzebują przedsiębiorców, bo oni wiedzą jak długofalowo zwiększyć wpływy samorządów, a nie tylko jak wydawać pieniądze. Firmy natomiast potrzebują sprzyjającego otoczenia.

Weźmy sprawy w swoje ręce	6
Ryczałt za nocleg	8
Drugi pakiet ustaw antykrzysowych	10
Przy sobocie, w kabinie po robocie	12
Fotomorgana czyli sen Stefana	14
Mniej zezwoleń EKMT na Rosję	20
Umowy nie wypowiadamy, ale wszystko jest możliwe	22
Ile przewoźnicy tracą na rosyjskim embargu	24
Czy zawiesić polsko-rosyjską umowę?	25
Brudna granica	26
Kiedy szybciej przez granicę?	30
Za nami ostatnia tura zebrań regionalnych członków ZMPD	32
Spotkanie w Brześciu	36
Białoruski Tydzień Transportowy	38
Konkurs młodych kierowców	40
Optifuel Challenge 2014	42
Polak mistrzem świata w ekojeździe	44
Retro. Pionier międzynarodowych szlaków	46
Rozliczanie czasu pracy kierowców	50
Branża TSL i zmiany na wschodzie	52
Faktoring eksportowy	53
W dobrej formie za kierownicą	54
Odpowiedzialność przewoźnika - część XVII	56
TimoCom dostępny na smartfony i tablety	58
Założenie firmy w Niemczech się opłaca	60
Te same naruszenia - inne kary. Różna odpowiedzialność przewoźnika w krajach UE	62
Pojazdy koncepcyjne na IAA Hanower 2014	64
Paryż 2014	68
Pasje. Świat z innej perspektywy	72

Weźmy sprawy w swoje ręce

Jeżeli nie jest Ci obojętne jakie płacisz podatki i na co idą Twoje podatki, weź udział w wyborach samorządowych.



Przewoźnik i radny Piotr Litwiński



Samorządowiec i doradca burmistrza gminy Suchy Las Janusz Kobeszko



Przewoźnik i radny Mariusz Jakubowski

Robert Przybylski

17 listopada odbędą się wybory samorządowe. W 25 500 okręgach wyborczych wybierze my blisko 47 tys. radnych. To oni przez kolejne 4 lata będą decydowali o kierunku rozwoju gmin, więc dla lokalnej społeczności trudno przecenić wagę nadchodzących wyborów. Nie lekceważmy ich, bo mają wpływ nie tylko na nasze otoczenie, ale także i na przedsiębiorstwo. Poniżej prezentujemy wypowiedzi radnych i samorządowców z argumentami na TAK!

Piotr Litwiński: Nic o nas bez nas

Zanim zostałem radnym, przedsiębiorcy przegrywali, bo – jak tłumaczyli radni – inni głosowali przeciwko naszym postulatam. W końcu sam wybrałem się

na sesję rady, do czego uprawniony jest każdy obywatel, i na miejscu okazało się, że prawda jest nieco inna. Przekonałem się, że jak sami nie weźmiemy spraw w swoje ręce, to nic z tego nie będzie. Przedsiębiorcy muszą mieć wpływ na podstawowy szczebel władzy, jakim są lokalne samorządy. Zbyt często zasiadają w nich ludzie, którzy nigdy sami nie wypracowali złotówki w gospodarczym obiegu. Dla nich całym sukcesem jest realizacja budżetu. A to za mało. Trzeba uświadamić radnych, że nie jest sztuką mieć jednego płatnika podatku, z którego ściąga się skórę, bo takich gmin, które mają u siebie KGHM lub kopalnię węgla w Bełchatowie jest w Polsce zaledwie kilka. Trzeba wspierać przedsiębiorczość, aby płatników było dużo, ale obciążonych niewysokimi daninami.

Tak działa np. gmina Suchy Las, która ściągnęła firmy leasingowe i teraz robi konferencje, zachęcając do zakładania

na ich terenie nowych przedsiębiorstw transportowych opodatkowanych najniższym możliwym podatkiem.

Podatki stanowią poważną część przychodu gminy, mają oczywiście duże znaczenie dla przedsiębiorców, ale nie kończą spraw, którymi zajmują się radni. Z zarządzaniem gminą jest jak z zarządzaniem firmą lub budżetem domowym. Trzeba zdefiniować potrzeby, a następnie wybrać, jak osiągnąć cele i za ile. Spośród przedsiębiorców w radach powinni być budowlanci i transportowcy, a oni mają wyobraźnię i potrafią dobrze gospodarzyć publicznym groszem, a nie emerytowani nauczyciele i urzędnicy.

Mariusz Jakubowski: Więcej przedsiębiorców

Udział w wyborach to po pierwsze obywatelski obowiązek, ale – żeby nie być tak górnolotnym – ważna sprawa



NADCHODZĄ

WYBORY

DO

SAMORZĄDÓW

dla każdego przedsiębiorcy. Wiem, że są to ludzie zajęci własnym biznesem, jednak mogą wiele dać i sporo zyskać dzięki zaangażowaniu w lokalny samorząd. W radach gmin, powiatów i miast powinno być więcej przedsiębiorców.

Te gremia są zdominowane przez nauczycieli, emerytowanych policjantów i generalnie ludzi z budżetówki. Są to wykształcone osoby, o wysokiej pozycji społecznej, lecz wszyscy potrafią wydawać pieniądze, a nie zarabiać je. W rezultacie powstają kosztowne projekty, np. rozbudowane baseny, bez zastanowienia się, w jaki sposób później je utrzymać. Podobnie jest z różnymi zatrudnieniami.

Przedsiębiorcy wiedzą, jak trudno zdobyć grosz i zupełnie inaczej wydają fundusze. Ważne jest inwestowanie w przyszłość. Np. zwolnienie z podatku firm zakładanych przez młodych ludzi. Gminy to nic nie

kosztuje, a niech z dziesięciu takich przedsięwzięć utrzyma się jedno, to już będzie z korzyścią dla lokalnej społeczności. Samorządy utrzymują się dzięki małym i średnim firmom, to właśnie one zapewniają ok. 70 proc. wpływów podatkowych.

Janusz Kobeszko: Musimy patrzeć szerzej

Jeżeli przewoźnik chce startować w wyborach samorządowych, będzie to z pożytkiem dla lokalnej społeczności i to z wielu powodów. Nie chodzi o zainteresowanie wysokością podatku od środków transportu, bo jest to zbyt wąskie spojrzenie jak na radnego, który musi patrzeć szerzej.

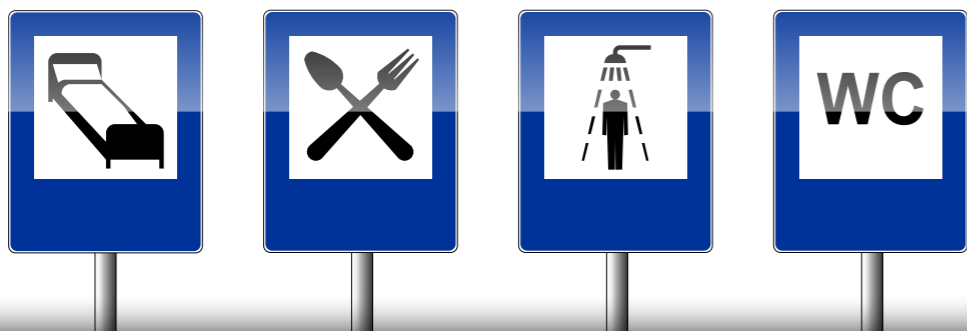
Zarówno gmina, jak i transport powinny mieć korzyści z tej współpracy. Dobrym przykładem jest gmina Suchy Las, która jako chyba jedyna w Polsce osiąga 10 proc. przycho-

dów z podatków od środków transportu i to mając najniższe w kraju stawki!

Jednak sam transport nie wyczerpuje listy korzyści. Przewoźnicy mogą w radzie reprezentować gremia przedsiębiorców, gdzie często zasiadają osoby z doświadczeniem edukacyjnym lub urzędniczym, a brakuje im spojrzenia biznesowego. Mogą np. podpowiedzieć, jakie działki będą atrakcyjnym terenem inwestycyjnym, choćby z punktu widzenia transportu. Burmistrz, wójt czy prezydent ma wówczas pełniejszą informację, dzięki czemu wie, które działki np. szybciej uzbudować.

Często samorządy oferują pomoc publiczną dla przedsiębiorców. Ta wiedza powinna być publiczna, ale nie zawsze dociera do biznesmenów. Radni z tego grona pomogą ją rozpropagować.

Ryczałty za nocleg, trzy warianty rozwiązań



We wrześniu Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przedstawiło propozycję rozwiązania problemu, który powstał w czerwcu tego roku w wyniku uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r.

Piotr Mikiel

Nie wchodząc w dyskusję, czy nastąpiło to szybko, czy też późno, bo zawsze czas odgrywa ważną rolę, ale najważniejszą kwestią pozostaje to, aby problem rozwiązać raz na zawsze. No i oczywiście rozwiązać dobrze. Tu pojawia się zasadnicze pytanie: dla kogo ma być dobrze. Czy dla kierowcy? Czy może dla przedsiębiorcy? A może dla budżetu państwa oraz ZUS? Wiadomo jedno - nie uda się z pewnością zrobić dobrze wszystkim. Dlatego może lepiej powrócić do propozycji resortu, który zaproponował dwa rozwiązania. Oba rozwiązania związane są ze zmianą ustawy o czasie pracy kierowców, choć najprawdopodobniej na tym się nie skończy. Być może jest to wynikiem uwzględnienia przez ministerstwo postulatu sformułowanego przez ZMPD, że należy uwzględnić specyfikę pracy kierowców, którzy w przeciwieństwie do wielu innych grup zawodowych są właściwie nieustannie w podróży służbowej. Dlatego dotychczasowe uregulowania zawarte w przepisie art. 775 Kodeksu Pracy, a w szczególności mi-

minimalne standardy wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diety, zwrotu kosztów noclegu i innych uzasadnionych kosztów) zawarte w przepisach wykonawczych do ustawy, tj. w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, nie przystają do pracy kierowcy samochodu ciężarowego.

Od samego początku środowisko przewoźników drogowych domagało się zmian prawnych, co było spowodowane natychmiastową reakcją na interpretację obowiązujących przepisów prawa, zawartą w uchwale SN. Oliwy do ognia dolewały środki masowego przekazu, w tym zwłaszcza prasa, w której ukazywały się różne informacje, felietony czy opinie, w których bardzo negatywnie odnieszono się całej sprawie, w tym zwłaszcza do kontrowersyjnego stanowiska Sądu Najwyższego, albo wskazując, że jest to ewidentnie wynikiem luk w prawie. Świadczy o tym chociażby jeden z artykułów, który ukazał się w jednej z gazet branżowych o znamienym tytule „Siedmiu jeźdźców apokalipsy, z pew-

nością nie miało to nawiązywać do filmu Johna Sturgesa - „Siedmiu wspaniałych”, lecz do czterech jeźdźców z Apokalipsy św. Jana, zwiastujących zagładę świata. Czy to zestawienie z siedmioma sędziami Sądu Najwyższego, którzy podejmowali ww. uchwałę jest w tym przypadku uzasadnione?

Nie wdając się w dalsze dywagacje na ten temat oraz mając na uwadze, że pył (emocji związanych z żądaniem natychmiastowej zmiany prawa) już nieco opadł, przyszedł czas, aby rozważyć, czy w ogóle należy wprowadzać zmiany w omawianym zakresie. Jeśli tak, to należałoby dokładnie przeanalizować ich zakres oraz to, czy są realne szanse, aby były przeprowadzone w oczekiwanym przez środowisko kierunku. Podejmując decyzję w tym zakresie należy pamiętać o znanym polskim przysłowiu, że lepsze jest wrogiem dobrego. Teoretycy prawa nieustannie powtarzają, że tworzenie prawa nie powinno odbywać się w pośpiechu. Większość rzeczy, a więc nie tylko prawo, można naprawić szybko i poprawnie, jednak naprawia się zawsze zdecydowanie wolniej. Pamiętając o tym warto przejść do propozycji przedstawionych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Wariant I - tzw. ryczałtowy

Pierwsza propozycja polega na wprowadzeniu do ustawy o czasie pracy kierowców nowego upoważnienia, które regulowałoby wysokość i warunki ustalania należności przysługujących kierowcy z tytułu podróży służbowej. Oznaczałoby to, że obecnie obowiązujące przepisy art. 775 Kodeksu Pracy nie miałyby zastosowania do pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowcy. Do projektu ustawy został dołączony projekt rozporządzenia, w którym znalazło się wiele przepisów analogicznych jak w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Przewiduje się między innymi, podobnie jak to ma miejsce obecnie, wypłatę dla kierowcy diety (na pokrycie zwiększonych kosztów żywienia) oraz ryczałtów za nocleg, w przypadku gdy kierowcy nie zapewniono bezpłatnego noclegu. W projektowanych przepisach nie określono jednak wysokości tych diet i ryczałtów, uznając, iż ich wysokości powinny być uzgodnione pomiędzy związkami zawodowymi kierowców a organizacjami przewoźników drogowych. Mając na uwadze podnoszone przez środowisko kierowców postulaty dotyczące podniesienia o co najmniej 100 % minimalnego wynagrodzenia za pracę dla tej grupy zawodowej, tj. z obecnego 1 680 zł do kwoty ok. 3 500 zł, oraz dodatkowo wypłaty należności z tytułu podróży służbowej, wypracowanie korzystnego dla branży transportowej rozwiązania w projektowanym zakresie będzie niezwykle trudne.

Wariant II - tzw. rozłąkowy

Propozycja druga to próba zastąpienia dotychczasowej konieczności wypłaty kierowcy różnych należności z tytułu podróży służbowej jednym świadczeniem pieniężnym - dodatkiem za rozłąkę. Niewątpliwie jedno świadczenie, które ma uwzględniać specyfikę pracy kierowcy i rekompensować dodatkowe koszty związane z wykonywaniem zadania przewozowego, uprościłoby sposób ich wyliczania. Pozostaje jednak pytanie - po jakim czasie pobytu w podróży służbowej taki dodatek powinien być wypłacany. Tego w propozycji nie ujęto.

Podobnie jak w pierwszym wariantcie, tak i w drugim nie przedstawiono, w jakiej wysokości powinien być wypłacany taki dodatek za rozłąkę. Kwestię tę pozostawiono do negocjacji pomiędzy pracodawcami (organizacjami przewoźników) a pracownikami (związkami zawodowymi kierowców). Co ciekawe, ci ostatni, zdążyli już wyrazić swoje propozycje w środkach masowego przekazu, informując, że dodatek za rozłąkę w podróży zagranicznej powinien wynosić ok. 70 euro. Należy zauważyć, że dodatek za rozłąkę funkcjonuje obecnie w przepisach prawa i wypłacany jest przede wszystkim funkcjonariuszom służb mundurowych z tytułu przeniesienia do pełnienia służby w innej miejscowości niż miejsce zamieszkania. Jedną z najistotniejszych kwestii, dotyczącej dodatku za rozłąkę, jest wysokość kwoty, która zgodnie z obowiązującymi przepisami zwolniona jest z opodatkowania oraz od której nie są uiszczane składki na ZUS. Kwota świadczenia zwolniona z podatku to tylko 30 zł, a więc w porównaniu z należnościami z tytułu podróży służbowej zdecydowanie za niska.

Podsumowanie

Niewątpliwie żadna z przedstawionych propozycji nie umożliwia dokonania pełnej oceny przedstawionych propozycji, gdyż nie zawiera kompletnego rozwiązania. Przedstawione dwa warianty rozwiązania problemu ryczałtów za nocleg, to chyba dopiero początek do dalszej dyskusji. Należy zauważyć, że pojawiały się także inne propozycje rozwiązania tego problemu, a mianowicie, aby szczegółowo uregulować wymagania, jakie musi spełniać kabina sypialna, tak, aby kierowca mógł w niej odbyć nocleg. Wówczas nie przysługiwałby kierowcy ryczałt za nocleg, tylko niewielki dodatek socjalny (w wysokości kilku euro) na pokrycie kosztów związanych z korzystaniem z urządzeń sanitarnych. Dlatego należałoby się jeszcze raz dobrze zastanowić, czy środowisko przewoźników jest zainteresowane prowadzeniem negocjacji ze związkami zawodowymi na temat wysokości diet, ryczałtów za nocleg czy też dodatku za rozłąkę. Należy pamiętać, że z tym związanym jest jeszcze jeden postulat kierow-

ców - otóż znaczne podniesienie minimalnego wynagrodzenia. I tu pojawia się kolejne pytanie - czy przewoźników drogowych w obecnej sytuacji na rynku usług transportowych, coraz większego protekcjonizmu poszczególnych państw i ochrony swojego rynku, embargo na przewozy niektórych artykułów spożywczych do Rosji, coraz większych trudności w uzyskaniu zezwoleń zagranicznych, na to po prostu stać? Zważywszy na powyższe, być może zasadnym będzie niewprowadzanie żadnych zmian w obowiązujących przepisach prawa, gdyż nie mamy pewności, jaki przybiorą one ostateczny kształt i czy jeszcze bardziej nie skomplikują sytuacji branży transportowej.

Trzeba zauważyć, że od samego początku pojawienia się problemu z ryczałtem za nocleg wskazywano, iż problemem nie jest przyszłość (czyli dostosowanie się do nowej sytuacji powstałej po czerwcowej uchwale Sadu Najwyższego), ale przeszłość (brak właściwego uporządkowania tych spraw w firmach, a wiadomo, że bywało różnie), która może wiązać się z potencjalnymi roszczeniami ze strony kierowców. Dlatego ci spośród przedsiębiorców, którzy nie mieli w firmach uregulowanych spraw związanych z podróżą służbową we właściwy sposób, ale dostosowali się do nowych wymagań, z każdym mijającym dniem minimalizują swoje ryzyko.





Drugi pakiet ustaw antykryzysowych

Przewoźnicy wspólnie z administracją państwową przygotowują rozwiązania mające pomóc przewoźnikom przetrwać kryzys, wywołany przez rosyjskie embargo na produkty spożywcze. Za kilka miesięcy może być gotowy drugi pakiet ustaw antykryzysowych.

Robert Przybylski

Z inicjatywy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce 21 sierpnia w Starym Lubiejewie k. Ostrowi Mazowieckiej odbyło się nadzwyczajne zebranie transportowców. Na spotkanie przybyli zaproszeni: sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz,

główny inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć, przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury Stanisław Żmijan oraz sygnatariusze Forum Transportu Drogowego. Jako gospodarze wystąpili: prezes ZMPD Jan Bujebiewie k. Ostrowi Mazowieckiej, koordynator Forum Transportu Drogowego Dionizy Woźny, przewodniczący Rady Zrzeszenia Aleksander Reisch i przewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD Jan Oleksiuk. W spotkaniu uczestniczy-

li reprezentanci pół tysiąca firm transportu drogowego.

Przedstawiciele administracji wysłuchali opinii przewoźników o warunkach wykonywania zawodu w obliczu rosyjskiego embarga na produkty spożywcze. Przewoźnicy poinformowali, że z powodu embarga zniknęły nie tylko zlecenia na transport żywności do Rosji, ale mówili także o pozaprawnych działaniach służb Federacji Rosyjskiej, które blokują

przejazd polskich ciężarówek tranzytem przez Rosję do np. Kazachstanu i Mongolii. Rosjanie nie wpuścili polskich zestawów na granicy z Łotwą oraz zatrzymali pojazdy w Moskwie. Leszek Pieńkowski ostrzegł, że straty spowodowane embargiem będą dotkliwie odczuwalne za miesiąc, dwa, gdy kilkanaście tysięcy ciężarówek, które obsługiwały rosyjski rynek, zostanie skierowanych na zachód. – Wówczas spadną przychody i cała branża straci ren-



towność – prognozował.

Przedsiębiorcy zwrócili także uwagę na nielegalny kabotaż wykonywany przez pozaunijnych przewoźników, a wśród centrów załadunku wymienili grodzkie zakłady Benkinsera, LG Mława oraz podwarszawskie Bronisze. Polacy zauważają, że są szykanowani i traktowani gorzej od przewoźników z innych krajów przez funkcjonariuszy Białorusi oraz Rosji.

Z kolei Antoni Czarkowski domagał się szybszego zwrotu podatku VAT. – Ważne, abym nie czekał na zwrot 2 miesiące, lecz otrzymał pieniądze po 15 dniach. Czekam na 100 tys. zł, a państwo obraca moimi funduszami, gdy ja muszę zaciągać kredyty na kapitał obrotowy i utrzymanie firmy – podkreślał.

W odpowiedzi na liczne skargi i apele minister Zbigniew Rynasiewicz podkreślił, że rząd interesuje się losem branży, czego najlepszym dowodem była jego obecność na spotkaniu. Obiecał też doprowadzić w jak najkrótszym czasie do przyjęcia rozwiązań, które ulżą przewoźnikom. Następnego dnia Bank Gospodarstwa Krajowego rozpatrywał możliwość pomocy przewoźnikom, którzy spodziewają się problemów z obsługą rat leasingowych

lub kredytowych. Rynasiewicz ma nadzieję, że przy pomocy BGK rząd szybko zaproponuje gwarancje dla przewoźników.

Omawiając pomysł zamrożenia licencji oraz wypisów stwierdził, że kwestię należy przemyśleć, bo dopiero od dwóch dni znane jest uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z 12 czerwca, dotyczącego rycałtów za nocleg.

Odnosząc się do pomysłu całkowitej kontroli zezwoleń wykorzystywanych przez kierowców rosyjskich, główny inspektor Tomasz Połeć stwierdził, że z danych Bds.TM wynika, że skala rosyjskich nadużyć jest niewielka. Na przeprowadzonych w tym roku 13 tysięcy kontroli rosyjskich przewoźników, jedynie 63, czyli pół procent przewoźników nie miało zezwoleń. – Nadszedł czas na szybkie i radykalne kroki - apelował główny inspektor.

Z kolei Stanisław Żmijan przypomniał, że działania prezydenta Putina nie wynikają z chęci doku- czenia polskim przewoźnikom. – Działania Putina są polityczne, a ich ostrze skierowane jest w producentów owoców i warzyw – tłumaczył poseł. Dodał, że ewentualne blokowanie rosyjskich przewoźników byłoby trudne do przepro-

wadzenia w państwie prawa, jakim jest Polska. Przyznał, że nie jest łatwo uży- skać symetrię w stosunkach z Rosją, bo znacznie łatwiej rosyjski przewoźnik dojdzie swoich praw w Polsce niż polski w Rosji.

Ostrzegł przed wrogimi prowokacjami, na które wszyscy powinni być przygotowani. Jako przykład podał informację o podło-

zeniu bomb na przejściach w Dorohusku i Hrebenne. Służby ukraińskie musiały zamknąć czasowo oba terminale, aby sprawdzić, czy istnieje zagrożenie wybuchem.

Poseł obiecał też daleko idącą pomoc sejmowej Komisji Infrastruktury w sprawnym przygotowaniu drugiego pakietu antykryzysowego.

Przedsiębiorcy sformułowali 8 postulatów

1. Uznanie sytuacji na rynku przewozów towarowych jako kryzysowej i wprowadzenie natychmiastowej blokady wydawania licencji nowym przewoźnikom oraz nowych wypisów z licencji.
2. Zatrzymanie tranzytu przez Polskę towarów objętych embargiem, wykonywanych przez przewoźników rosyjskich i białoruskich.
3. Zatrzymanie na obszarze Polski kabotażu wykonywanego przez pozaunijnych przewoźników.
4. Uruchomienie zwrotu pobieranej akcyzy od paliwa kupowanego przez przewoźników towarowych oraz zawieszenie pobierania należności do ZUS i podatku od środków transportu.
5. Wprowadzenie opłat winietowych dla Rosjan, aby nie korzystali z bezpłatnych dróg alternatywnych.
6. Uruchomienie zintegrowanego systemu kontroli zezwoleń.
7. Wprowadzenie rekompensaty dla przedsiębiorców redukujących flotę i odnawiających flotę pod warunkiem wyjazdu wycofanego pojazdu poza UE.
8. Wprowadzenie mechanizmu wsparcia finansowego dla przedsiębiorców w przypadku konieczności restrukturyzacji kredytu lub leasingu.

Przy sobocie, w kabinie po robocie

Polska sprzeciwia się narodowym protekcjonizmom, przejawiającym się w karaniu przewoźników za odbieranie regularnego tygodniowego wypoczynku kierowcy w kabinie, które niweczą ideę wspólnego rynku i uniemożliwiają konkurencję. ZMPD stworzyło koalicję walczącą z tą patologią.



Joanna Popiołek
Alicja Chodorowska

3 września odbyło się w Brukseli coroczne posiedzenie Komisji Socjalnej Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU CAS), poświęcone bieżącym problemom społecznym w transporcie drogowym. Jednym z omawianych tematów była kwestia wprowadzenia przez Belgię i Francję nowych przepisów i sankcji w zakresie zakazu odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego w kabinie pojazdu.

Latem bieżącego roku Belgia i Francja dokonały interpretacji artykułu 8 rozporządzenia 561/2006 i przyjęły nowe prawo, które zabrania spędzania regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu i za takie przewinienie narzuca karę 1 800 euro - w przypadku Belgii i 30 000 euro oraz roku więzienia - w przypadku Francji. Do chwili obecnej brak jest informacji o praktycznym zastosowaniu czy egzekwo-

waniu prawa francuskiego, tamtejsze służby kontrolne wydają się nie mieć wiedzy, jak stosować to nowe restrykcyjne prawo.

W przeddzień posiedzenia CAS z inicjatywy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce odbyło się spotkanie w tej sprawie z udziałem przedstawicieli stowarzyszeń z Czech, Węgier, Słowacji, Rumunii i Bułgarii. Wszyscy uczestnicy jednogłośnie wyrazili zdecydowany sprzeciw wobec przyjętych przez Belgię i Francję rozwiązań. Uzgodniono, że konieczne jest podjęcie wspólnych, skoordynowanych działań, zarówno na szczeblu krajowym, jak i na forum instytucji unijnych. Dotychczas działania takie inicjowane były jedynie przez ZMPD i stowarzyszenie bułgarskie. Zdecydowano, że stosowne pisma i noty zostaną przygotowane i przekazane właściwym organom. Jednocześnie przyjęto, że uzgodnione wspólne stanowisko będzie reprezentowane przez wszystkich uczestników spotkania na kolejnych posiedzeniach poświęconych tym problemom.

Tego samego dnia przedstawiciele ZMPD odbyli także spotkanie z Justyną Bartnicką, attaché ds. transportu drogowego przy stałym Przedstawicielstwie RP przy UE, która poinformowała o działaniach podjętych przez stronę rządową. Zapowiedziała podjęcie dyskusji w tym zakresie na spotkaniach Rady Unii Europejskiej. Delegacja ZMPD spotkała się także z posłem do Parlamentu Europejskiego Bogusławem Liberadzkim, który wyraził

gotowość współpracy i podjęcia tego istotnego tematu na forum Parlamentu.

Na posiedzeniu CAS strona polska w swoim wystąpieniu wyraziła sprzeciw wobec tak restrykcyjnych kar, skierowanych głównie przeciw firmom i kierowcom z krajów peryferyjnych UE, wykonującym przewozy długodystansowe. Nie zgodziła się z francuską i belgijską interpretacją artykułu 8 rozporządzenia 561/2006. Zgodziła się, że punktu widzenia bezpieczeństwa przewoźników i właściwych warunków pracy, kierowcy powinni mieć możliwość spędzania tych odpoczynków w bazie, jednak długodystansowe przewozy realizowane przez kierowców z państw peryferyjnych nie mogą być organizowane czy planowane w taki sposób, aby kompletnie wykluczyć spędzanie regularnych tygodniowych odpoczynków w trasie podczas wykonywania operacji transportowych. Zwróciła uwagę na nieadekwatność kar wobec przewinienia, co jest niezgodne z zapisem art. 19 rozporządzenia 561/2006, który upoważnia kraje członkowskie do ustanawiania kar mających zastosowanie do naruszeń omawianego rozporządzenia, jednak wymaga, aby kary te były efektywne, proporcjonalne i niedyskryminujące. Delegacja polska podkreśliła, że kary te są z pewnością efektywne, ale bez wątpliwości nieproporcjonalne i zdecydowanie dyskryminujące. Co więcej, tego typu naruszenie będzie teraz przez Francję karane bardziej dotkliwie niż w przypadku braku odpoczynku. Polska pod-

dała w wątpliwość, czy Francja i Belgia dokonały analizy skutków zastosowanego prawa. Nie mają te kraje gotowej infrastruktury, brak jest bezpiecznych, strzeżonych parkingów dla pojazdów z hotelami w pobliżu lub zorganizowanym transferem dla kierowców do najbliższego hotelu. Francja i Belgia nie analizowały, czy towary łatwo psujące się, niebezpieczne mogą być pozostawione na zwykłych parkingach bez bieżącej kontroli i monitoringu, nie przewidziały konsekwencji ewentualnych strat finansowych z tytułu zniszczeń, kradzieży, wypadków oraz kwestii odpowiedzialności za nie. Firmy ubezpieczeniowe nie brały udziału w żadnych konsultacjach w tym zakresie, brak jest wiedzy, czy ich umowy ubezpieczeniowe będą obejmować takie ryzyko. Duże zastrzeżenia budzi także sam sposób implementacji nowego prawa francuskiego. Niestety do chwili obecnej nikt nie wypracował i nie przekazał żadnych wytycznych czy instrukcji dotyczących praktycznego jego zastosowania i egzekwowania. Strona polska podkreśliła, że nowe przepisy co do zasady uderzają w firmy zagraniczne. Są narzędziem walki z konkurencją, stoją w sprzeczności z zasadami jednolitego wolnego rynku europejskiego i pod hasłem walki z dumpingiem socjalnym wprowadzają typowy narodowy protekcjonizm. Konsekwencje tych przepisów będą jedynie negatywne.

Inni uczestnicy posiedzenia komisji CAS poparli argumenty i wystąpienie ZMPD. Wskazywali, że najlepszym jest dla nich fakt zastosowa-

nia przez Francję czy Belgię sankcji dotyczących rozporządzenia nr 561 dopiero osiem lat po jego formalnym przyjęciu. Zgodzili się, że faktycznie sytuacja prawna jest dla niech niejednoznaczna, każdy kraj może inaczej rozumieć i stosować art. 8 rozporządzenia 561/2006. IRU poinformowało natomiast, że na chwilę obecną trwa wszczęte wobec Francji postępowanie wyjaśniające. Ewentualne dalsze działania IRU są uzależnione od przedstawienia przez stronę francuską jej stanowiska i uzasadnienia przyjętej legislacji oraz ewentualnych decyzji KE w tym zakresie. IRU zauważyła, że wobec braku praktycznego zastosowania francuskich przepisów, dalsze ewentualne działania, takie jak rozważana skarga do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, ograniczają się obecnie jedynie do monitorowania sytuacji. Jedynym możliwym działaniem jest zwrócenie się do Komisji Europejskiej z wnioskiem o jednoznaczną interpretację przepisów art. 8 rozporządzenia 561/2006 lub wytyczne w zakresie kontroli regularnego tygodniowego odpoczynku.

Europejski transport drogowy to trudna branża, która nie tylko musi na bieżąco borykać się z problemami takimi, jak np. skutki rosyjskiego embarga, ale także z protekcjonistycznymi działaniami niektórych państw samej Europy. Wydaje się, że w obliczu wspólnych zagrożeń zjednoczona Europa powinna jeszcze bardziej się jednoczyć i wspólnie na te zagrożenia reagować. Ostatnie decyzje Francji czy Belgii nie potwierdzają takiej stra-



tegi, pokazują natomiast, że Europa jest podzielona, a niektóre kraje podważają podstawowe jej zasady i swobody. Konieczne jest zatem budowanie silnych koalicji i lobbowania, tak na forum krajowym, jak i międzynarodowym. Jedynie taka taktyka może przynieść oczekiwane rezultaty czy wymierne korzyści. Z tej perspektywy spotkanie CAS i spotkanie przygotowawcze przed CAS należy uznać za sukces. ■

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.

Kiedy zamykam oczy, to myślę, że najważniejsza jest demokracja.



Fotmorgana czyli sen Stefana

Stefan Przystek

Ja natomiast stawiam na reformy.



Andrzej Szablowski

Nam ułanom na myśl o reformach serce chce wyskoczyć z piersi. Chodzi rzecz jasna o reformy panny Petroneli.



Romuald Szmyt

Ja też lubię reformy.



Mirosław Szczepankowski

Ułan się znalazł, bez konia, jak Rokita bez kapelusza.



Maciej Wroński

Ale chłopaki dają teksty.

Koledzy, nie żartujmy, najważniejsze jest poparcie szerokich mas.



Łukasz Twardowski



Janusz Łacny



Wiesław Starostka



Waldemar Jaszczur

Władysław Żero

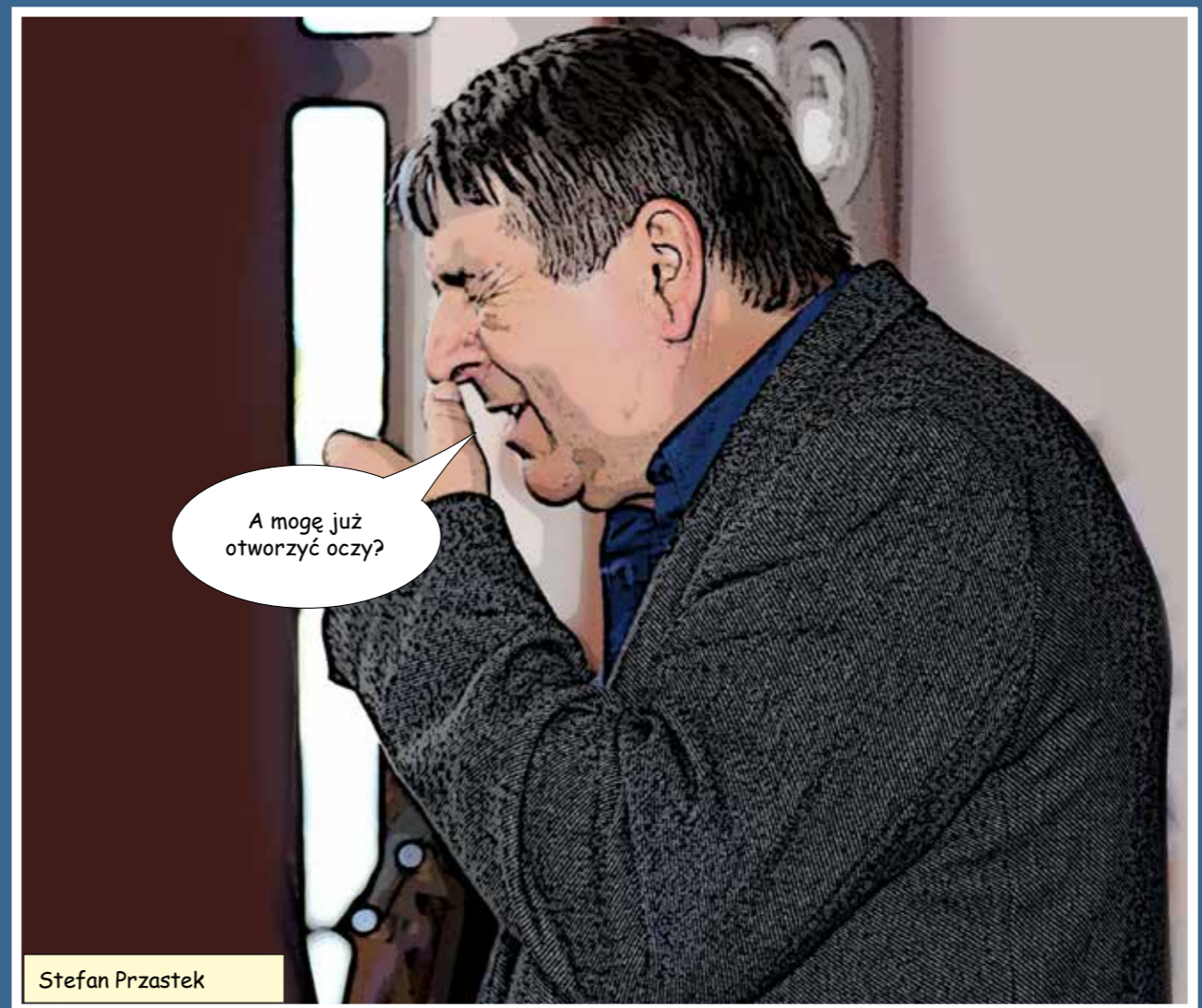


Ryszard Sidorzak



Tadeusz Wilk, Andrzej Lenkiewicz

Jan Buczek



Stefan Przastek



Polak ponownie przewodniczącym Komisji Ekonomicznej IRU - CAE

16 września br. w Istambule w Turcji odbyło się posiedzenie Komisji Ekonomicznej IRU - CAE. Na spotkaniu omawiano tematy dotyczące:

1. Sytuacji gospodarczej na rynku transportowo-logistycznym w Turcji,
2. Struktury kosztów w przedsiębiorstwach transportu drogowego,
3. Finansowych skutków zablokowania systemu TIR w Federacji Rosyjskiej,
4. Wpływu ukraińskiego kryzysu na gospodarkę państw i funkcjonowanie

5. Nowości w systemach opłat drogowych w poszczególnych krajach,
6. Wdrożenia wytycznych IRU dotyczących walki z kradzieżą paliwa, w tym: regularnego korzystania z bezpiecznych parkingów, z wykorzystaniem aplikacji TRANSPARK, dostępnej m.in. na telefon komórkowy; korzystania z urządzeń zapobiegających kradzieży paliwa: blokujących wlew paliwa, sygnalizujących nagły spadek ilości

paliwa w zbiorniku; instalowania dodatkowego oświetlenia w bazach dla lepszego monitoringu pojazdów oraz zbiorników paliwa; postawienia znaków informujących o nadzorze video nad parkingiem. Podczas posiedzenia Komisji odbyły się wybory; przewodniczącym Komisji ponownie został Krzysztof Matuszewski z biura ZMPD. Kolejne spotkanie grupy CAE odbędzie się w Moskwie we wrześniu 2015 roku.

Nowe stowarzyszenie przewoźników

W Radomiu, 30 czerwca br. z inicjatywy Roberta Stępnia oraz innych przewoźników, zostało powołane Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników i Transportowców „Radom”. Zgromadzeni stworzyli 7-osobowy zarząd, którego prezesem jest Robert Stępień, a wiceprezesami są: Jadwiga Gruszczyńska, Barbara Pietrzycka-Falkiewicz oraz Mirosław Piotrowski. Stowarzyszenie złożyło dokumenty w Krajowym Rejestrze Sądowym i czeka na rejestrację.

Posiedzenie Grupy ekspertów IRU ds. przewozów towarów niebezpiecznych ADR

11 września br. w Konstancie w Rumunii, na zaproszenie Rumuńskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (UNTRR), odbywało się posiedzenie Grupy ekspertów IRU ds. przewozów towarów niebezpiecznych ADR.

Grupa ta spotyka się zazwyczaj dwa razy w roku, najczęściej przed planowanymi sesjami grupy Komisji Gospodarczej ONZ - WP15, która zajmuje się zmianami przepisów dotyczących umowy ADR. Przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników z poszczególnych państw wymieniają się doświadczeniami i informacjami w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych w Europie i w Azji. Do dyskusji zapraszeni są również przedstawiciele administracji państwowej, w tym roku byli to przedstawiciele Ministerstwa Transportu i Inspekcji Drogowej w Rumunii, którzy zajmują się regulacją i kontrolą transportu.

Celem tych spotkań jest również uzgadnianie wspólnego stanowiska dotyczącego zgłaszanych przez różne państwa

i organizacje zmian do umowy ADR. IRU, jako przedstawiciel środowiska przewoźników drogowych z całego świata, ma głos doradczy, który często jest uwzględniany przy podejmowaniu decyzji nie tylko przez grupę WP15, ale również przez inne organizacje mające wpływ na kształt międzynarodowych przepisów dotyczących transportu drogowego. W spotkaniu wzięli również udział przedstawiciele ZMPD.

Na posiedzeniu omawiano m.in. istotne dla branży propozycje: zmiany tabeli z działu 1.1.3.6.3, dotyczącej wyłączeń ilości towarów niebezpiecznych przewożonych w pojeździe; kwestie związane z bezpiecznym przewozem suchego lodu; propozycje zmiany definicji załadowcy i rozładowcy; wyłączenia spod ADR dla specjalnego wyposażenia, np. do ogrzewania dachów pojazdów krytych oponczną; zmiany zasad oznakowywania sztuk przesyłki, czy też wyłączeń dla pojazdów wyposażonych w zbiorniki o pojemności powyżej 1500 l.

Przedstawicielstwo ZMPD w Brześciu

30 września 2014 roku w hotelu Hermitage w Brześciu odbyło się oficjalne otwarcie Przedstawicielstwa ZMPD na Białorusi. Biuro przedstawicielstwa działa od kilku miesięcy i przewoźnicy mogą już na bieżąco korzystać z pomocy, jednak oficjalne otwarcie postanowiono połączyć z odbywającym się 1 października w Brześciu XVIII Polsko - Białoruskim Forum Gospodarczym „Dobrosąsiedztwo 2014”. W uroczystym otwarciu uczestniczyło 70 gości, w tym ambasador Republiki Białoruś w Polsce Aleksandr Awerjanow, przedstawiciel korpusu dyplomatyczno-konsularnego z Polski i Białorusi (m.in. kierownik WPHI Ambasady RP w Mińsku radca Zbigniew Szmuniński, radca handlowy Ambasady RB w RP Igor Sekreta, konsul generalny KG RB w Białymstoku Aleksandr Bieriebienia, konsul generalny KG RP w Brześciu Anna Nowa-

kowska), zastępca dyrektora Departamentu Promocji i Współpracy Dwustronnej polskiego Ministerstwa Gospodarki Elżbieta Bodio, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Lewandowski, lokalnych władz - Wiktor Sakowski – zastępca przewodniczącego Komitetu Obwodowego w Brześciu, Walerij Łaptiejkin – pierwszy zastępca mera Brześcia, Szefer Inspekcji Transportowej Obwodu Brzeskiego Nikołaj Striż, Igor Bubnow, zastępca naczelnika Urzędu Celnego z Brześcia, Kazimierz Zdunowski sekretarz generalny Polsko-Białoruskiej Izby Handlowo-Przemysłowej, dyrektor Filii Białtamożserwis w Brześciu Nadieżda Palto oraz przedstawiciele wielu innych organizacji i firm współpracujących z ZMPD, w tym także delegacja BAMAP na czele z prezesem Nikołajem Borowojem.

Siedziba przedstawicielstwa znajduje się na czwartym piętrze w budynku przy ulicy Dzierżyńskiego 9, w którym znajduje się również oddział Białoruskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych BAMAP. Szefem przedstawicielstwa ZMPD na Białorusi jest Mirosław Jagielski, jego zastępcą jest Waldemar Kaliszuk, który na co dzień pracuje w biurze w Brześciu. To już trzecie przedstawicielstwo, które otworzyło ZMPD. Pierwsze powstało w Moskwie w 2008 roku, drugie w Smoleńsku w 2012 roku. ZMPD planuje również otwarcie przedstawicielstwa w Niemczech w 2015 roku. W celu uzyskania pomocy Przedstawicielstwa ZMPD w Brześciu członkowie ZMPD proszeni są o kontakt z biurem ZMPD: Krzysztof Matuszewski - Departament Transportu: tel. 22 536 10 79, fax 22 536 10 59, e-mail: brzesc@zmpd.pl

Mniej zezwoleń EKMT na Rosję

Rosjanie po raz kolejny ograniczyli liczbę zezwoleń bazowych: w 2015 roku będzie ich 16 zamiast 67. Rozpada się tym samym cały system EKMT.

Anna Gawlik

W dniach 25 – 26 września 2014 roku odbywało się w Paryżu kolejne posiedzenie Grupy Roboczej ITF – Międzynarodowego Forum Transportu. Spośród wielu tematów posiedzenia najważniejsze były dwa: wdrożenie od 1 stycznia 2016 roku systemu EKMT opartego na czynnikach jakości-

ciowych oraz kontyngent zezwoleń na rok 2015.

Najistotniejsza i niestety niedobra informacja dotyczy kontyngentu zezwoleń, które można będzie wykonywać na terytorium Rosji – takich zezwoleń w roku 2015 dostanie tylko 16 sztuk bazowych, a nie – jak obecnie – 67.

Takie ograniczenie puli zezwoleń na terenie Rosji już wcześniej zapowiedzieli przedstawiciele tego kraju. Ostateczną decyzję w tej sprawie

jeszcze podczas tego posiedzenia Nikołaj Asauł - wiceminister transportu Federacji Rosyjskiej uzależnił od stanowiska kilku innych krajów, na terytorium których obowiązują obecnie ograniczenia w korzystaniu z zezwoleń EKMT. W związku z utrzymaniem przez nie tych ograniczeń, Rosja potwierdziła obniżenie kontyngentu bazowego do 16 sztuk – takie uzasadnienie swojej decyzji przedstawił N. Asauł.

W związku z tą sytuacją Jose Viegas – sekretarz generalny ITF wyraził poważne obawy o funkcjonowanie systemu EKMT i zaapelował do uczestników spotkania, aby przedstawili ministrom transportu w swoich krajach powagę sytuacji, zwłaszcza zagrożenia spowodowane utrzymaniem i wprowadzeniem nowych ograniczeń terytorialnych w wykorzystywaniu zezwoleń EKMT. Kolejne spotkanie ministrów transportu odbędzie się w maju 2015 roku

Wspólny rynek

System EKMT powstał na podstawie Traktatów Rzymskich w 1969 roku, a ministrom transportu, którzy go powołali, przyświecał cel stworzenia wspólnego rynku transportowego w krajach EWG oraz wprowadzenia ułatwień w transporcie międzynarodowym pomiędzy wszystkimi państwami kontynentu. Pierwsze zezwolenia EKMT zostały wydane w 1974 roku. Według szacunków International Transport Forum, które administruje zezwoleniami EKMT, wykonywane dzięki tym pozwoleniom międzynarodowe przewozy stanowią ok. 5% rynku. Członkami ITF jest 56 państw. ■



Rozwiązanie idealnie dopasowane do Twojego zadania transportowego. **WSZYSTKIE NOWOŚCI** znajdziesz na www.volvotrucks.pl





Przewoźnicy domagają się wprowadzenia dla Rosjan zezwoleń tranzytowych oraz ograniczenia liczby polskich zezwoleń bazowych EKMT do 16.

Umowy nie wypowiadamy, ale wszystko jest możliwe

Ryszard Galczyński

Nadzwyczajne posiedzenie Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 29 września 2014 roku w siedzibie ZMPD, dotyczyło problematyki przewozu ładunków na wschód. Dyskutowano na temat wykorzystywania zezwoleń EKMT w Polsce, trzyletniego porozumienia zawartego przez Polsko - Rosyjską Komisję Mieszaną ds. zezwoleń w Soczi w 2012 roku oraz potencjalnych zagrożeń wynikających z procesu legislacji rosyjskiej ustawy o transporcie międzynarodowym.

Uczestnicy posiedzenia uznali, że konieczna jest re negocjacja pol-

sko-rosyjskiej umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych i wprowadzenie do tego dokumentu nowej kategorii zezwoleń tranzytowych oraz przyjęli wnioski o ograniczeniu zezwoleń bazowych EKMT dla strony polskiej do 16 sztuk. Postulaty środowiska przedłożono nowej minister infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak zaraz po posiedzeniu Forum.

Spotkanie zostało zwołane w trybie pilnym ze względu na wydarzenia, jakie miały miejsce trzy dni wcześniej na posiedzeniu Grupy Roboczej Międzynarodowego Forum Transportu - International Transport Forum (ITF) w Paryżu. 26 września wiceminister transportu Federacji Rosyjskiej Nikołaj Asaul poinform-

ował uczestników Grupy, że jego kraj zmniejsza swój kontyngent zezwoleń bazowych EKMT z 67 do 16 sztuk.

Dla polskich przewoźników ta decyzja oznacza dalsze drastyczne ograniczenie dostępności do rosyjskiego rynku przewozowego. Dotychczas posiadaliśmy 67 zezwoleń bazowych z możliwością wykorzystania na terytorium Rosji. W praktyce stanowiły uzupełnienie do kontyngentu zezwoleń, ustalonego podczas posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych, która odbyła się w sierpniu w Soczi w 2012 r. – przyjęta wtedy wielkość kontyngentu obowiązuje do końca 2015 r.

Jako odpowiedź na niekorzystną dla polskich przewoźników politykę FR pojawiła się ze strony przedstawicieli środowiska propozycja natychmiastowego wypowiedzenia umowy polsko-rosyjskiej (z 1996 r.) oraz wystąpienia z systemu EKMT. Po burzliwej dyskusji Forum stanęło na stanowisku, że tak radykalne decyzje mogą przynieść więcej szkody niż pożytku. Podzielał je uczestniczący w debacie Zbigniew Rynasiewicz, wiceminister infrastruktury i rozwoju: „Naszym zdaniem wypowiedzenie umowy z Rosją nie jest właściwym rozwiązaniem. Będziemy nalegać na pilne zwołanie komisji mieszanej w celu wypracowania zmian w umowie polsko-rosyjskiej”.

Ostatecznie w swoim stanowisku FTD postuluje niezwłoczne podjęcie rozmów ze stroną rosyjską, nie wykluczając jednak wypowiedzenia umowy w przypadku braku zadawalających efektów negocjacji.

Do stanowiska z ostatniego posiedzenia FTD dołączono postulaty przewoźników, przyjęte na spotkaniu w Starym Lubiejewie 21 sierpnia 2014 r. Przewoźnicy oczekują od MIR propozycji rozwiązań oraz wyznaczenia jak najbliższego terminu spotkania z ministerem infrastruktury i rozwoju Marią Wasiak.



Ile przewoźnicy stracą na rosyjskim embargu

Po zakończeniu Forum Transportu Drogowego w Starym Lubiejewie ZMPD zebrało ankiety na temat przypuszczalnych strat polskich przewoźników wywołanych wprowadzeniem rosyjskiego embarga na niektórych artykuły spożywcze. Przedstawiamy postulaty i wnioski przewoźników wynikające z ankiet.

Tomasz Małyшко

Przeanalizowaliśmy 62 ankiety; przewoźnicy najczęściej domagali się zmniejszenia obciążeń podatkowych lub wprowadzenia ulg podatkowych. W szczególności przewoźnicy postulują zawieszenie w czasie obecnego kryzysu konieczności odprowadzania składek ZUS i podatków od wynagrodzeń, zwłaszcza kierowców, do urzędu skarbowego. Kolejnym pożądanym działaniem państwa byłoby zawieszenie konieczności odprowadzania składek podatku od środków transportowych oraz podatku od nieruchomości, w szczególności tam, gdzie są zlokalizowane bazy transportowe. Zaproponowali również umorzenie płacenia podatku drogowego. Wśród pożądanej pomocy państwa powinna się również znaleźć – według przewoźników – obniżka lub ulgi w podatku akcyzowym od oleju napędowego. Właściwą pomocą państwa byłoby również skrócenie okresu zwrotu podatku VAT. Pojawiały się opinie, że ten okres powinien wynosić 14-15 dni.

Prawie wszyscy zgodzili się z tezą o pomocy państwa w restrukturyzacji zobowiązań kredytowych i leasingowych, ale nie zabrakło również głosu, że część przewoźników ma pojazdy zakupione za gotówkę, bez kredytu i ci także powinni otrzymać pomoc.

Zdaniem ankietowanych wskazane byłoby zastosowanie dotacji lub dopłat do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów oraz dotacje dla przewoźników

dysponujących najnowszym taborem ekologicznym (do 3 lat), a także dopłaty za złomowanie pojazdów.

Przewoźnicy obawiają się, że najbardziej będą odczuwać zaostrzenie konkurencji, brak zleceń i obniżkę stawek za frachty. Wymienione czynniki mogą doprowadzić do utraty płynności finansowej, przepadku pojazdów będących w leasingu lub kredycie, redukcji taboru i w końcu likwidacji lub bankructwa firm. Skutki społeczne to zwolnienia pracowników i fala bezrobocia.

Pojawiły się sugestie, że właściwym byłoby wypracowanie rozwiązań ograniczających możliwości odbierania przewoźnikom środków transportowych przez banki i firmy leasingowe. Bardzo ciekawą propozycją jest sugestia uruchomienia preferencyjnych kredytów dla firm, które będą chciały zmienić branżę.

Potencjalna pomoc państwa dla przewoźników to według ankietowanych rekompensaty dla firm, które rezygnują z wykonywania zawodu z powodu likwidacji firmy. Powinno być przewidziane również wsparcie poprzez dofinansowanie sprzedaży taboru. Pojawiały się również postulaty, aby administracja państwowa umożliwiła szybkie wyrejestrowanie pojazdów. Pojawił się głos z apelem o umożliwienie zawieszenia płacenia podatku od środków transportowych na czas wycofania pojazdu z ruchu.

Przewoźnicy wyrażają opinię, że dobrym rozwiązaniem będzie ograniczenie dostępu do polskiego rynku transportu międzynarodowego przewoźnikom zagranicznym, w szczególności z Rosji, ale także z Białorusi oraz Li-

twy. Również wskazane byłoby ograniczenie wydawania licencji dla nowych firm, a także wstrzymanie wydawania nowych wypisów do licencji. W kilku odpowiedziach wspomniano, że właściwym byłoby wypowiedzenie zezwoleń drogowych dla przewoźników z Rosji i Białorusi.

Paru przewoźników stwierdziło, że należy określić ustawowo stawki minimalne w transporcie drogowym. Wielokrotnie pojawiła się uwaga o konieczności kontrolowania firm spedycyjnych, które zaniżają ceny i zmuszają przewoźników do wykonywania przewozów po stawkach dumpingowych.

Pojawiły się również dwie opinie, które wskazywały, że właściwym byłoby otwarcie rynku na wschód i utrzymanie dobrych stosunków z Rosją. Zdaniem przewoźników pomocne dla polskich przewoźników mogłoby się okazać otwarcie i liberalizacja handlu z Ukrainą. Ratunkiem na embargo rosyjskie mogłoby być umożliwienie reeksportu towarów z Unii Europejskiej, także promocja polskiego transportu drogowego na innych rynkach.

Sporadycznie pojawiały się postulaty wprowadzenia ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów dla przewoźników z WNP, a także wprowadzenia dotacji na warunkach, na jakich otrzymują je rolnicy. W ankietach można dostrzec wolę wprowadzenia ostrzejszej kontroli przewoźników zagranicznych.

Z małą częstotliwością w ankietach pojawił się również wniosek o nałożenie na przewoźników z krajów trzecich, tj. Rosji i Białorusi, obowiązku otwierania karnetu TIR w miejscu załadunku w państwie Unii Europejskiej. ■

Czy zawiesić polsko-rosyjską umowę?

Polscy przewoźnicy stoją przed trudnym dylematem, w jaki sposób odpowiedzieć na działania rosyjskiej administracji, ograniczającej dostęp do wschodnich rynków.

Ewa Kamińska,
z firmy „ejk Europa”

To trudny temat. Zawieszając umowę dwustronną z Rosją nie mamy wjazdu do tego kraju, a przecież wielu przewoźników jeszcze coś tam wozi. Zatrzymanie Rosjan na granicy zmusiłoby ich do zajęcia miejsca za stołem i do rokowań. Jeszcze należy zdecydować, w jaki sposób zawiesić zezwolenia: aż do ich wyczerpania, czy od konkretnej daty, niezależnie od tego, ile ich pozostało? Co wówczas stanie się z tymi przewoźnikami, którzy jeżdżą tylko na wschód? Zawieszając dwustronną umowę stąpamy po cienkim lodzie, tym bardziej, że tylko rząd może wykonać ten ruch, co - jak wynika z naszych doświadczeń - zajmie dużo czasu

Może lepszym pomysłem jest wprowadzenie zakazu tranzytu? Albo obłożenie rosyjskich przewoźników dodatkowymi opłatami, aby wyrównać obciążenia? Zrobimy to wówczas na zasadach wzajemności. Jednak i w tym przypadku pomysł może przeprowadzić jedynie rząd, potrzebne są konsultacje, na czym upłyną miesiące. Administracja będzie musiała zdecydować, jak pobierać pieniądze, uruchomić całą maszynę, a przygotowanie jej zajmie wiele miesięcy.

Powinniśmy zablokować rosyjski tranzyt z towarami objętymi embargiem. Zatrzymane pojazdy odsyłać z powrotem pod konwojem i to za słoną opłatą - tak, jak Rosjanie nas traktują. Zmuszają nas do płacenia 80 tys. rubli (8 tys. zł) za konwój, a ta suma

przekracza przychód przewoźnika! Transport do Moskwy to 1 600-1 800 euro, a konwój 2 tys.!

Powinniśmy stać na straży Konwencji TIR, bo to jest nasze jedyne zabezpieczenie. Reszta, czyli rosyjskie zabezpieczenia, do zakupu których cały czas państwu funkcjonar-



riusze mnie zmuszają, to weksle wypisywane in blanco. W przypadku gdy np. spali się ciężarówka z towarem lub ma wypadek, a ładunek zostanie rozkradziony, przewoźnik zobowiązany jest do zapłacenia wszelkich należności celno-podatkowych za towar w ciągu trzech dni. Zostaje z tym problemem sam na sam z rosyjską firmą ubezpieczeniową i rosyjską administracją. Jadąc pod osłoną karnetu TIR miał ochronę gwaranta i pomoc w rozmowach z władzami celnymi organizacji przewoźników wydającej karnety TIR, nie pozostawał sam z problemem.

Polska mogłaby wprowadzić na wzór rosyjskich pseudo gwarancji własne gwarancje dla przewoźników z Rosji. Rozwiązania te to tylko marze-

nia polskich przewoźników. Bez zdecydowanego wsparcia ze strony rządu polskiego nic nie zrobimy z tymi problemami.

Patrząc na brak działań wobec łamania Konwencji TIR przez Rosjan, przewoźnik poddaje się i stosuje narzucane przez Rosję procedury. IRU przez lata nie reagowało na liczne sygnały dotyczące niespektowania postanowień Konwencji przez stronę rosyjską. Rosjanie po kawałku demontowali Konwencję TIR. Teraz ich system pseudo gwarancji jest coraz mocniejszy, zarabia pieniądze i zaraz Rosjanie pokażą, że nie potrzebują karnetów TIR. Środowisko polskich przewoźników zostało podzielone, a organizacje zrzeszające przedsiębiorców transportowych jakby osłabły wobec zaistniałego problemu.

Polski transport wygląda jakby został pozbawiony pary, walka o swoje prawa jest coraz słabsza. Wielu przedsiębiorców znika w milczeniu, wyparciu z rynku wschodniego i przyniesieniu obciążeniami finansowymi: podatki, leasingi, kredyty.

Możemy jeszcze zablokować granicę, ale to jest działanie na kilka dni. Niektórych firm nie stać na przestój i pewnie zrobią wszystko, aby mogły jeździć i zarabiać. Dlatego należy stwierdzić, że sytuacja w przewozach na wschód jest tragiczna. Mamy koszty własne, których nie da się zredukować z dnia na dzień. Raty leasingowe, pracownicy, biuro - to wszystko wymaga comiesięcznych opłat.

Tylko zdecydowane i szybkie działania podjęte przez polską dyplomację oraz konkretne rozwiązania wdrożone w porozumieniu z polskim rządem mogą uzdrowić sytuację. ■

Brudna granica



Czy służby skutecznie chronią nasz kraj przed pomorem świń? Jeden z przewoźników ma poważne wątpliwości po tym, co zobaczył na granicy.

Ryszard Gałczyński

Najbardziej uciążliwą i drażliwą okolicznością dla kierowców, którzy obsługują rynki wschodnie, jest przekraczanie naszej granicy. Uciążliwą, ponieważ wiąże się z długim – często kilkunastogodzinnym oczekiwaniem na odprawę. Drażliwą – ze względu na sposób traktowania kierowców przez funkcjonariuszy służb granicznych, zarówno rosyjskich czy białoruskich, jaki i polskich. W sierpniu br. Antoni Czarkowski, właściciel firmy transportowej z Łosic, na własnej skórze przekonał się, w jak "uznaniowy" sposób mogą być stosowane przepisy sanitarne przez polskich strażników granicznych. Kiedy wracał ciężarówką z Białorusi przez przejście w Kuźnicy Bia-

łostockiej, odprawiała się przed nim chłodnia w bardzo złym stanie: brudna i z kawałkami rozkładającego się mięsa. Poinformował o tym funkcjonariuszy służby granicznej i ku jego zdumieniu nikt nie podjął żadnych kroków, żeby ten pojazd zatrzymać. Natomiast podczas kontroli przez celnika jego własnego samochodu, funkcjonariusze zarekwirowali mu: 30 deko kielbasy żywieckiej, 20 dag kielbasy toruńskiej, 30 dag kabanosów i 2 sztuki podlaskiego pasztetu drobiowego. Powodem konfiskaty były działania zapobiegawcze przeciwko rozprzestrzenianiu się epidemii afrykańskiego pomoru świń. Z tej konfiskaty została sporządzona notatka służbowa przez specjalnie w tym celu wezwanego powiatowego lekarza weterynarii z Sokółki.

Rozgoryczenie i sprzeciw przewoźnika wzbudziła absurdalność i jawna

niesprawiedliwość sytuacji, w jakiej się znalazł. – Wjazd do Polski chłodnią z padliną nie stanowi żadnego zagrożenia epidemiologicznego, natomiast ja z dwoma szczelnie zamkniętymi pasztetami i kawałkiem kielbasy w lodówce, jaką mam w kabinie, owszem tak – dziwi się Czarkowski.

To zdarzenie stało się powodem wystąpienia ze skargą do Głównego Lekarza Weterynarii odnośnie nieprawidłowości podczas kontroli wwożonej żywności. W piśmie A. Czarkowski poruszył również kwestię braku porządku na przejściu granicznym. „Pojemnik z resztkami żywności zatrzymywany przez służby celne i graniczne stoi w miejscu ogólnodostępnym, gdzie roją się muchy. W instrukcji pojemnika jest napisane, że ma być zamknięty na klucz, a tak nie jest [...]. Obok pojemnika znajduje się rozgnieciony ptak. Służbom granicznym być może to nie

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



Padły ptak na przejściu granicznym



Niebezpieczony pojemnik na skonfiskowaną żywność



przeszkadza, ale mnie owszem.” W odpowiedzi Marek Pirsztuk, Główny Lekarz Weterynarii napisał: „Zgodnie z załącznikiem IV rozporządzenia Komisji Europejskiej (WE) nr 206/2009 z dnia 5 marca 2009 r. w sprawie wprowadzania do Wspólnoty osobistych przesyłek produktów pochodzenia zwierzęcego i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 136/2004 (Dz. U. L 77 z 24.03.2009, str. 1, z późn. zm.), przywóz mięsa i produktów mięsnych z krajów trzecich w bagażu osobistym jest zabroniony, [...] a służby kontrolujące bagaż kierowców mają obowiązek jego konfiskaty. [...] jest to spowodowane bardzo poważną sytuacją epizootyczną w Federacji Rosyjskiej oraz na Białorusi, związaną z rozprzestrzenianiem się choroby zakaźnej – wirusa afrykańskiego pomoru świń”. Co do pozostałych zarzutów postawionych przez A. Czarkowskiego stwierdza, że nie leży to w zakresie kompetencji reprezentowanej przez niego instytucji.

– Przypadku brudnej i śmierdzącej chłodni do nas nie zgłaszano – zapewnia proszący o anonimowość lekarz weterynarii z przejścia granicznego w Kuź-

nicy Białostockiej. – Nic nam nie wiadomo o tym, że 5 sierpnia taki samochód do Polski wjechał. Zgodnie z procedurami odprawy na granicy, gdy występują jakieś wątpliwości, auta są do nas kierowane przez urząd celny. Prowadzimy tylko kontrole pojazdów (zgodnie z decyzją 426 i późniejszymi zmianami), które wywoziły zwierzęta z terytorium UE. Wracając muszą mieć dokumenty stwierdzające czyszczenie i dezynfekcję paki ładunkowej. Natomiast my, lekarze weterynarii, nie mamy obowiązku otwierania każdego powracającego samochodu, który przewoził mięso. Nie sądzę, żeby straż graniczna czy celnik sprawdzając pakę tego samochodu, czując smród i widząc brud, pozwolili na wjazd takiego auta do Polski – przypuszcza anonimowy lekarz. – Wydaje mi się, że rozgoryczenie tego pana wynika z tego, że odebrano mu jedzenie. Zgodnie z decyzją 206/2009 miał on obowiązek oddać wszystkie produkty żywnościowe, które wwoził ze strony Białorusi na teren UE. Tym problemem, zgodnie z ustawą o inspekcji weterynaryjnej, zajmuje się powiatowy lekarz weterynarii i wszelkie sprawy sporne dotyczące tych kwestii le-

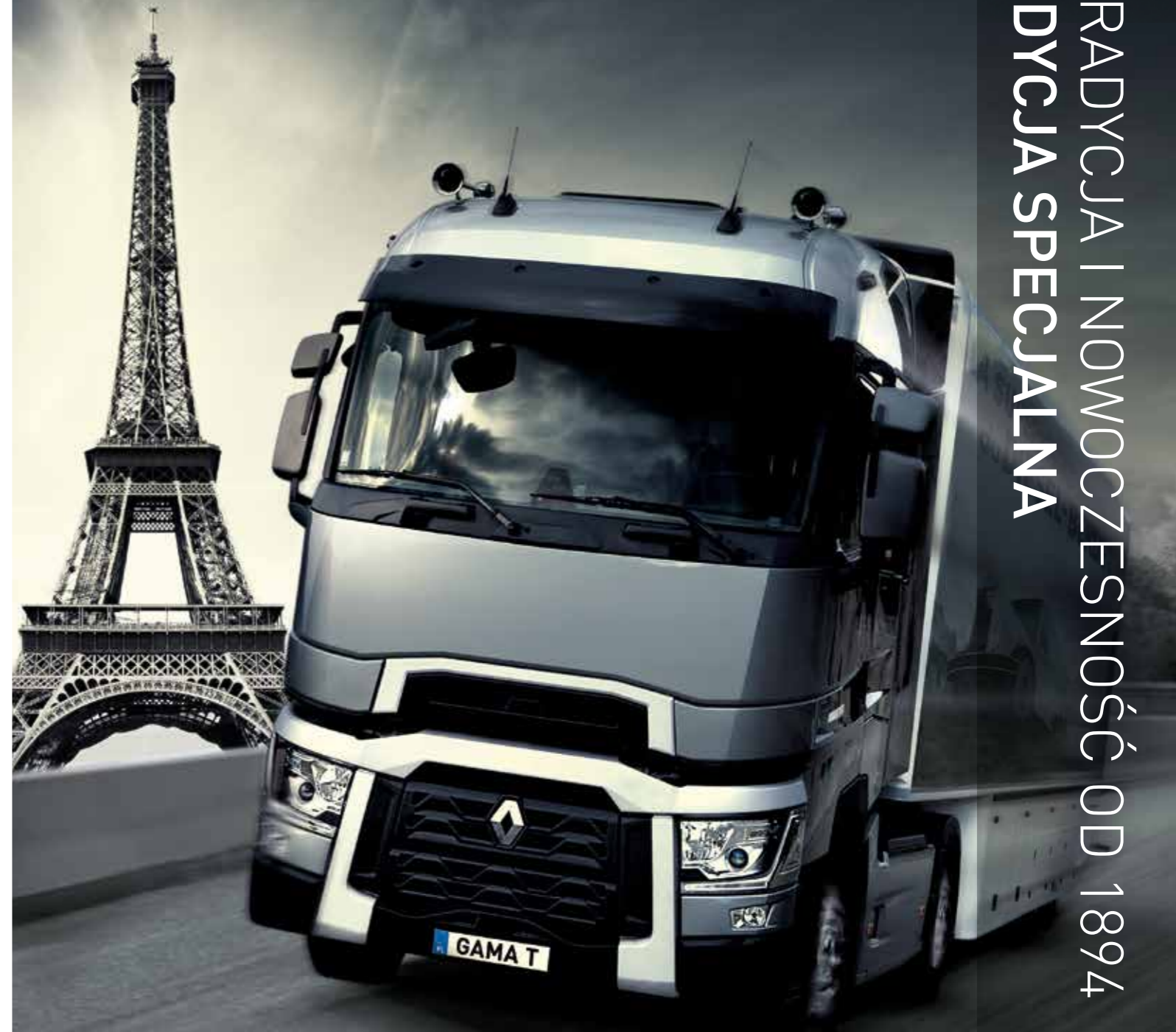
żą w jego kompetencjach. Do odbierania żywności na przejściu granicznym został wyznaczony urząd celny – wyjaśnia lekarz. Dodaje, że urząd cały czas prowadzi akcję informacyjną dotyczącą afrykańskiego pomoru świń. – Rozdajemy kierowcom ulotki informujące o naszych zabezpieczeniach w związku z zagrożeniem tą chorobą. Mamy w związku z tym obecnie bardzo trudną sytuację, ponieważ ludziom często odbiera się jedzenie, którego nie chcą oddawać. Z tego faktu wynika duża ilość skarg, jakie do nas docierają. My jesteśmy zobligowani do tego, żeby strzec naszej granicy przed tym zagrożeniem. Ludzie nie zdają sobie sprawy, jak proste może być zawleczenie tej zarazy i jak wielkie straty ekonomiczne dla naszego kraju może to spowodować – wyjaśnia.

Zwróciliśmy się z prośbą o wyjaśnienie do Izby Celnej w Białymstoku. – To zdarzenie, w którym uczestniczył p. Antoni Czarkowski jest obecnie przedmiotem postępowania prowadzonego przez prokuraturę rejonową w Hajnówce – wyjaśnia rzecznik prasowy Izby Maciej Czarnecki. – My jako Służba Celna złożyliśmy już wyjaśnienia w tej sprawie i z uwagi na to, że postępowanie jest w toku, nie możemy powiedzieć niczego więcej. Natomiast odpowiedzialność za porządek i czystość na przejściu granicznym w tym przypadku ponosi Oddział Obsługi Przejścia Granicznego w Kuźnicy Białostockiej. Jest to jednostka podległa podlaskiemu urzędowi wojewódzkiemu. Do ich zadań należy również opróżnianie pojemnika na skonfiskowaną żywność. Ponieważ kanapki i inne produkty żywnościowe są tam dosyć często wyrzucane, nie jest on zamknięty. Nie istnieje bowiem żadne niebezpieczeństwo, że osoba postronna coś z tego pojemnika wyjmie. Znajduje się on w strefie stałego monitoringu i bliskiej obecności funkcjonariuszy straży granicznej i służby celnej – wyjaśnia Czarnecki.

Opisując to zdarzenie otrzymałem wyczerpujące informacje na temat uzasadnienia własnych działań przez służby graniczne. Być może nic by się nie stało, gdyby przełożeni uświadomili również funkcjonariuszom na granicy, że oni także mają obowiązek racjonalnie uzasadniać własne decyzje wobec tych, którzy usiłują tę granicę przekroczyć (kierowców, którzy są w pracy). Ze stosowania jakich procedur wynika takie zachowanie? ■

POJAZD CIĘŻAROWY MUSI BYĆ NIEZAWODNY

PRZEKONAJ SIĘ SAM JAK BUDUJEMY NASZĄ SOLIDNOŚĆ



TRADYCJA I NOWOCZESNOŚĆ OD 1894

Renault Trucks T w nowej specjalnej edycji to niezawodne i oszczędne pojazdy. Zakup każdego pojazdu z tej wyjątkowej serii umożliwi Ci poznanie dziedzictwa Renault Trucks u źródła, a w czasie wizyty w naszej fabryce przekonasz się sam, jak budujemy naszą niezawodność. O szczegóły zapytaj naszego przedstawiciela handlowego!

renault-trucks.pl

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

TRADYCJA I NOWOCZESNOŚĆ OD 1894
EDYCJA SPECJALNA

RENAULT
TRUCKS



Kiedy szybciej przez granicę?

Jaka jest przyszłość przejść granicznych? Celnicy prezentują nowe udogodnienia, przewoźnicy pytają, kiedy znikną kolejki na przejściach.

Robert Przybylski

2 września w Dubiecku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz z Podkarpackim Stowarzyszeniem Przewoźników i Spedytorów Drogowych zorganizowało debatę o przyszłości transportu na wschód. W imieniu gospodarzy gości powitali Euzebiusz Jasiński (dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD) i Robert Hnat (przewodniczący Stowarzyszenia Podkarpackiego). W debacie uczestniczyli: naczelnik Urzędu Celnego w Przemyslu Bartosz Gruszecki, naczelnik Wydziału Obsługi

Przedsiębiorców Izby Celnej w Przemyslu Mirosława Zapoloch, przedstawiciel marszałka województwa podkarpackiego - dyr. WORD Marek Ząbek, inspektor podkarpackiego WITD Łukasz Tur, komendant Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej płk Waldemar Skarbek, wójt gminy Dubiecko Zbigniew Blecharczyk oraz goście z ukraińskiego ASMAP: Siergiej Kokot i Kostiantin Kowalenko. Z ramienia organizatora wystąpienie miał prezes Zrzeszenia Jan Buczek. Na debatę przybyło siedemdziesięciu przewoźników.

Naczelnik Urzędu Celnego w Przemyslu Bartosz Gruszecki podkreślił, że odpowiada za pracę pięciu przejść granicznych, w tym w Medyce i

w Korczowej. – Służba celna organizuje czynności kontrolne na przejściach granicznych i zdaje sobie sprawę, że dla przedsiębiorców są one niedogodnością – przyznał Gruszecki. – Jesteście państwo dla nas najważniejszymi klientami. Chcemy wam służyć, kontrolując w majestacie prawa, ale z należytym szacunkiem w imieniu Rzeczypospolitej – zapewnił. Naczelnik tłumaczył, że nawet na lokalnym szczeblu urząd jest zaangażowany w dialog z przewoźnikami, który ma doprowadzić do skrócenia czasu odpraw. – Jako klienci stawiacie nam wymagania co do czasu obsługi. Szef służby celnej rozlicza nas z czasu oczekiwania. W przywozie (za tę stronę odpowiada służ-

ba polska) na jednej zmianie na sto może wystąpić kolejka. Jeżeli występuje częściej, to sobie prawdopodobnie nie radzimy i może trzeba zmienić managera - powiedział.

Przypomniał, że przewoźnik także może korzystać ze statusu upoważnionego przedsiębiorcy (AEO). To zapewnia skuteczność, płynność przekraczania granicy i niskie koszty łańcucha dostaw. – Dla przewoźników AEO mamy dedykowane pasy. Zapewniamy na nich szybką obsługę i od państwa zależy, czy o ten status będziecie się starać i czy go uzyskacie – stwierdził naczelnik.

Pochwalili się też podkarpackim projektem Fast Way dla pustych samochodów.

Puste samochody są szybko odprawiane i korzystają na tym także pełne. – To rozwiązanie wprowadzono tylko w Korczowej i to także po stronie ukraińskiej, nie tylko polskiej. Uproszczona forma odprawy oznacza tylko pojedyncze zatrzymanie – wytłumaczył Gruszecki.

Pracujące na granicy służby mundurowe opracowały także System Wczesnego Ostrzegania. W przypadku przekroczenia ściśle określonych parametrów (długość kolejki i czas oczekiwania) szefowie 4 służb danego przejścia granicznego muszą porozumieć się i rozwiązać problem. Jeżeli nie są w stanie tego zrobić lokalnie, problem trafia po szczeblach służbowych aż do władz centralnych.

Celnicy zainwestowali w urządzenia skanujące, bo szybciej i taniej zeskanować niż rozładować samochód. Urząd Celny w Przemyslu uruchomił 21 sierpnia tablice sterujące ruchem. Numer, który kierowca otrzymuje wraz z kartą z chipem podczas pierwszej kontroli pojazdu, wyświetlany jest na terminalu, co jest informacją, kto ma podjechać do rentgena, rewizji lub po wydanie

zezwoleń na przejazd.

Prezes ZMPD Jan Buczek omówił sytuację w transporcie. Zapytał: skoro jest tak dobrze na granicach, to dlaczego jest tak źle? – Na granicy powinniśmy potwierdzić tylko zgodność towaru z dokumentacją. Dlaczego jej przekroczenie wymaga kilku dni?

Już w 1990 roku tupaliśmy nogą na granicy polsko-niemieckiej. Nasze procedury były tak skomplikowane, że polscy celnicy nie wyrabiali się i rosły kolejki. Teraz te problemy przeniosły się kilkaset kilometrów na wschód – stwierdził Buczek. Jednak według prezesa podstawowe pytanie dotyczy przyszłości granic. – Jest kryzys, a kolejki nie znikają. Ilość towaru co rok rosła po kilkanaście procent. Parkingi buforowe i e-booking to wyrzucanie pieniędzy. My chcemy jechać, bo nasze ciężarówki zarabiają tylko wtedy, kiedy jadą - podkreślił. – Co z tego, że jest nowe przejście graniczne, skoro nie ma do niego dróg. Niezbędna jest koordynacja, a tę może stworzyć i nadzorować pani wicepremier. Jesteśmy w trakcie poważnych prac, aby zapewnić spójność działań i wykonać wszystko w jednym czasie – zapewnił.

**PODRĘCZNIK
CPC** ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

Zamów już dziś!
cena netto
75 zł



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



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



Za nami ostatnia tura zebrań regionalnych członków ZMPD

Sławomir Jeneralski

Zakończyła się druga 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. Cieszy także frekwencja przewoźników, którzy dopisali. Najczęściej wynosiła kilkadziesiąt procent, osiągając maksymalnie blisko połowę liczby członków uprawnionych do głosowania.

W drugiej turze - jesiennej odbyło się pięć zebrań w pięciu regionach. Mazowieckie podzielone jest na trzy regiony.



Region Mazowiecki III

Delegaci:

Leszek Pieńkowski, Michał Wereszczyński, Jan Oleksiuk, Agnieszka Nowosielska, Przemysław Stefaniuk, Joanna Wojtczuk, Elżbieta Fedoruk, Adam Mazuruk, Szczepan Gałecki, Mariusz Kassjaniuk, Aneta Boruta, Marek Miechowicki, Ewa Stefaniuk, Antoni Czarkowski, Sławomir Łukasiewicz, Mirosław Molicki, Dominik Domański, Dariusz Moczulski, Jarosław Rozwadowski, Bogdan Dmitruk, Krzysztof Bolesta, Bogdan Kasjaniuk, Marcin Pietran, Piotr Tobota, Andrzej Pawłowski, Wojciech Sek, Szczepan Tarasiuk, Karol Rychlik, Teresa Sajna, Edward Gałecki, Sylwester Trochimiuk, Hanna Boś, Sławomir Juszcak, Dariusz Paczuski, Joanna Gałach, Waldemar Jaszczur

Przewodniczący regionu:

Michał Wereszczyński

Rekomendacje:

Leszek Pieńkowski (Zarząd ZMPD)
 Karol Rychlik (Zarząd ZMPD)
 Robert Stępień (Zarząd ZMPD i do Rady)
 Przemysław Stefaniuk (do Rady)
 Ewa Kamińska (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
 Antoni Czarkowski (do Rady)
 Kazimierz Błażejczyk (do Rady)
 Euzebiusz Gawrysiuk (do Rady)
 Kazimierz Boruta (do Rady)
 Mieczysław Księżopolski (do Rady)
 Marcin Koźła (do Rady)
 Mirosław Piotrowski (do Rady)
 Aneta Boruta (do Rady)
 Agnieszka Nowosielska (do Rady)
 Jan Oleksiuk (do Komisji Rewizyjnej)
 Edward Gałecki (do Komisji Rewizyjnej)
 Mirosław Piotrowski (do Komisji Rewizyjnej)
 Joanna Gałach (do Komisji Rewizyjnej)
 Paweł Wojtczuk (do Komisji Rewizyjnej)
 Ewa Stefaniuk (do Komisji Rewizyjnej)
 Krzysztof Borkowski (do Komisji Rewizyjnej)

Sponsorzy



Region Podlaski

Delegaci:

Ryszard Butkiewicz, Józef Gaber, Grzegorz Kicel, Adam Bygłowski, Jerzy Jurkin, Jan Kuna, Tadeusz Wiśniewski, Małgorzata Zdrodowska, Władysław Żero, Jarosław Jurewicz, Marek Kopiczko, Henryk Pruszyński, Jan Wardecki, Andrzej Kondracki, Wojciech Kusnerz

Przewodniczący regionu:

Małgorzata Zdrodowska

Rekomendacje:

Adam Bygłowski (na stanowisko Prezesa i do Zarządu)
Władysław Żero (do Zarządu, do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Małgorzata Zdrodowska (do Zarządu, do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Ryszard Dutkiewicz (do Rady)
Józef Szumiel (do Rady)
Waldemar Żero (do Rady)
Andrzej Kondracki (do Komisji Rewizyjnej)
Tadeusz Wiśniewski (do Komisji Rewizyjnej)



Region Lubelski

Delegaci:

Izdebski Tadeusz, Kostjan Sławomir, Stępnicka Zofia, Łukasik Adam, Łukasik Łukasz, Jakoniuk Jarosław, Mazurek Marek, Gajda Mariusz, Blicharski Krzysztof, Mateńko Stanisław, Śliwa Ewa, Leszczyński Edward, Frąc Piotr, Kot Wojciech, Powalski Leszek, Syliwoniuk Kazimierz, Powalski Roman, Radzikowski Sławomir, Stępnicki Jan, Ozygała Mariusz, Gajownik Tadeusz, Siuj Andrzej, Zabielski Zbigniew, Hałajko Henryk, Sierhej Roman, Maliszewski Krzysztof, Stępnicki Tomasz, Sulej Jacek, Celiński Alfred, Kuczyński Maciej, Przybysz Leszek, Stępnicki Sławomir, Sawicki Henryk, Olszewski Krzysztof, Kożuch Zbigniew, Panasiuk Anna, Ciołek Marcin, Borychowski Andrzej, Janus Jerzy, Bogucki Arkadiusz, Mitura Michał, Olesiejuk Wiesław, Kopiś Andrzej

Przewodniczący regionu:

Jarosław Jakoniuk

Rekomendacje:

Zofia Stępnicka (do Zarządu ZMPD i do Rady)
Krzysztof Maliszewski (do Zarządu ZMPD)
Sławomir Kostjan (do Rady)
Ewa Śliwa (do Rady)
Henryk Hałajko (do Rady)
Roman Sierhej (do Rady)
Tadeusz Gajownik (do Komisji Rewizyjnej)
Kazimierz Syliwoniuk (do Komisji Rewizyjnej)

Region Mazowiecki I

Delegaci:

Jan Buczek, Bogusław Zimny, Artur Kamiński, Witold Gaszewski, Wojciech Sienicki, Tomasz Kalisiak, Stanisław Felczak, Mirosław Kaczorowski, Tomasz Nagłowski, Marcin Felczak, Mirosław Gruszecki, Robert Nitek, Barbara Sobczuk, Lech Jankowski, Łukasz Kaczorowski, Bogdan Pastuszko, Wojciech Wylot

Przewodniczący regionu:

Artur Kamiński

Rekomendacje:

Jan Buczek (na prezesa ZMPD i do Zarządu)
Artur Kamiński (do Zarządu ZMPD i do Rady)
Bogusław Zimny (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Mirosław Kaczorowski (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Wojciech Wylot (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Barbara Sobczuk (do Rady)
Barbara Zatorska (do Rady)



Region Mazowiecki II

Delegaci:

Leszek Szydlik, Paweł Jarema, Piotr Długolecki, Stanisław Mierzejewski, Dariusz Wójcik, Sylwester Gałazka, Kazimierz Ducki, Marek Powierza, Jacek Borkowski, Zbigniew Dobrzyński, Mariusz Iwanicki, Stefan Ślubowski, Stanisław Tyszka, Ireneusz Wojciechowski, Eugeniusz Jagodziński, Jerzy Szepietowski, Andrzej Wilk, Piotr Czajkowski, Jan Kask, Paweł Kozłowski, Mirosław Lekowski, Krzysztof Strzała, Stanisław Strzała, Tadeusz Gadomski, Janusz Gęsina, Ryszard Sidorzak, Bogdan Szczubetek, Ryszard Borkowski, Jan Gajda, Wiesław Opalach, Zbigniew Sawicz, Marek Zawadzki, Robert Drzyzgęła, Paweł Panaszkiwicz, Marian Józwiak Iwona Bagińska

Przewodniczący regionu:

Jerzy Szepietowski

Rekomendacje:

Jerzy Szepietowski (do Zarządu ZMPD i do Rady)
Kazimierz Ducki (do Zarządu ZMPD i do Rady)
Zbigniew Dobrzyński (do Zarządu ZMPD i do Rady)
Piotr Długolecki (do Rady)
Ryszard Sidorzak (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)
Leszek Szydlik (do Rady)
Krzysztof Strzała (do Rady i do Komisji Rewizyjnej)

Spotkanie w Brześciu

Problemy w wykonywaniu przewozów międzynarodowych między Polską i Białorusią stały się powodem do zintensyfikowania współpracy między stowarzyszeniami i przedsiębiorcami z obydwu państw.

Tomasz Małyшко

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce - ZMPD i Białoruskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych - BAMAP podjęły decyzję o zacieśnieniu współpracy. 30 września 2014 roku w Brześciu odbyło się spotkanie delegacji obu stowarzyszeń, któremu przewodniczyli prezes ZMPD Jan Buczek i prezes BAMAP Nikolaj Borowoj. W spotkaniu uczestniczyło 30 przedstawicieli i przedsiębiorców, zrzeszonych w obydwu organizacjach.

Głównymi tematami spotkania były: obecna sytuacja gospodarcza, kwestie wymiany handlowej między Polską i Bia-

lorusią, a także możliwości obsługi tej wymiany przez przewoźników z obu państw. Zastanawiano się nad sprawami związanymi z wymianą odpowiednich ilości zezwoleń drogowych i możliwościami wykonywania przewozów bez zezwoleń. Uzgodniono, że ten temat powinien być przeanalizowany przez ekspertów i przedstawicieli stowarzyszeń. Przewoźnicy białoruscy zachęcali do korzystania z już funkcjonujących i powstających na terytorium Białorusi centrów logistycznych, które oferują coraz szerszy zakres usług i obsługi przewozów. Zwracano uwagę na problemy występujące przy zwrocie podatku VAT w obu państwach.

Innym ważnym zagadnieniem omawianym w czasie spotkania był problem kolejek na granicach.

Rozmawiano o konieczności zacieśnienia współpracy w zakresie wspólnych działań na rzecz likwidacji barier, którymi są niewydolne przejścia graniczne. Konieczne jest wdrożenie załącznika nr 8 do Konwencji o harmonizacji odpraw na granicach. Przedstawiciele BAMAP przekazali informacje, które potwierdzają, że w wielu przypadkach kierowcy, którzy zakończyli odprawę graniczną na przejściu granicznym nie wyjeżdżają z przejścia od razu, mimo zakończonych procedur odprawy. Pojazdy pozostają na terminalach nawet kilka godzin. W ten sposób utrudnia się przejazd kolejnych samochodów ciężarowych przez granicę. Uznano, że wskazany jest apel do przewoźników i kierowców, by nie utrudniali ruchu i nie wydłużali

czasu odprawy innych pojazdów.

W spotkaniu uczestniczył także Szeff Inspekcji Transportowej Obwodu Brzeskiego Nikolaj Striz, który odpowiadał na pytania przewoźników, dotyczące między innymi kontroli czasu prowadzenia i odpoczynku kierowców, którzy oczekują w kolejce na granicy, ważenia pojazdów, jak również zasad funkcjonowania i karania przewoźników, którzy niewłaściwie wnoszą opłaty w systemie BelToll. Poinformował także o zakresie działania i obowiązkach Inspekcji Transportowej.

Prezes ZMPD Jan Buczek złożył na ręce prezesa BAMAP Nikolaja Borowoj podziękowanie za działania wspierające i wzmacniające pozycję systemu TIR na Białorusi. Natomiast prezes Borowoj przekazał podziękowa-

nia i wyraził uznanie za efekty współpracy, które potwierdza fakt uznania przez polskie służby kontrolne „karty drogowej”, jako odpowiedniego dokumentu potwierdzającego prawo do użytkowania pojazdu przez kierowcę, wymaganego art. 71 ustawy prawo o ruchu drogowym. Kartę drogową (wewnętrzny dokument białoruski) otrzymują od swojego pracodawcy kierowcy białoruscy wykonujący przewozy międzynarodowe.

Na zakończenie spotkania parafowano projekt nowego porozumienia o współpracy między stowarzyszeniami. Oficjalne podpisanie ma nastąpić w przyszłym tygodniu w Mińsku. Porozumienie to zakłada promowanie i podejmowanie wspólnych działań i współpracy w sprawach dotyczą-

cych rozwoju międzynarodowych przewozów drogowych, podniesienia jakości usług transportowo-spedycyjnych i logistycznych. Stowarzyszenia będą działały na rzecz zagwarantowania nienaruszalności i bezpieczeństwa towarów podczas przewozów, również dzięki wdrażaniu nowoczesnych technologii informacyjnych. Mimo bardzo szczegółowego harmonogramu spotkania zabrakło czasu na omówienie wszystkich ważnych problemów, które występują przy wykonywaniu przewozów między Polską a Białorusią. Okazją do kontynuowania dyskusji będzie odbywający się w Mińsku w najbliższych dniach „Tydzień Transportu”, w którym udział weźmie również delegacja z ZMPD.



Białoruski Tydzień Transportowy



Białorusini proponują polskim przewoźnikom współpracę: budują duże centra logistyczne przy granicy z Polską, w których chcą przeladowywać ładunki dla odbiorców ze Wschodu.

Anna Wiczorek

W dniach 7-9 października trwał Białoruski Tydzień Transportowy, w ramach którego odbywały się także Międzynarodowe Targi „Transport i Logistyka 2014”. Na Targach zorganizowane zostało Polskie Stoisko Narodowe pod patronatem Ministerstwa Gospodarki i Ambasady Polski w Białorusi. Oficjalnego otwarcia Targów dokonali m.in. wicepremier Republiki Białorusi Anatolij Kalinin oraz minister transportu Białorusi Anatolij Siwak.

8 października odbyło się posiedzenie plenarne „Kierunki rozwoju systemów logistyczno-transportowych Białorusi”, w którym wzięli udział przedstawiciele Białorusi, Litwy, Mołdawii, Ukrainy. ZMPD reprezentowali prezes Jan Buczek oraz wiceprezes Adam Byglewski. Prezes stowarzyszenia prze-

woźników samochodowych w Białorusi „BAMAP” Nikołaj Borowoj w swojej prezentacji porównał ilość i warunki przewozów wykonywanych przez polskich oraz białoruskich przewoźników i stwierdził, że w transporcie Białorus wciąż goni konkurentów.

Jan Buczek w swoim wystąpieniu podkreślił, że najważniejsze jest określenie równych warunków wykonywania transportu dla wszystkich przewoźników. Stwierdził, iż „nie trzeba stwarzać specjalnych warunków przewoźnikom, natomiast nie należy im przeszkadzać. Przedsiębiorcy lepiej wiedzą, co powinni robić, ponieważ to oni zaciągają i spłacają kredyty. Polskich i białoruskich przewoźników łączy trzy cechy: fantazja, bez której nikt by się nie podjął tak trudnej profesji; pracowitość, która wyróżnia wschodnich przewoźników w Europie oraz żelazna konsekwencja, która zmusza do codziennej wytężonej pracy – i to właśnie daje wielką szansę dla dalszego rozwoju białoruskiego

transportu. Europejsko-azjatycki rynek transportowy rośnie z roku na rok, toteż nie ma potrzeby stosowania jakichkolwiek administracyjnych ograniczeń, a przewoźnicy sami znajdują swoje miejsce na tym rynku i będą bez zbędnego ryzyka zwiększać swój udział i budować swoje firmy. Dotychczas szansą polskich i białoruskich przewoźników była kiepska infrastruktura drogowa, która blokowała ekspansję zachodnich przewoźników, natomiast dziś musimy szukać nowych rozwiązań i nowego podejścia do klientów, aby móc myśleć o eksploatacji tego rynku w przyszłości”.

Tego samego dnia odbyło się posiedzenie Polsko-Białoruskiego Okrągłego Stołu. Profesor Maciej Stajniak z Instytutu Logistyki i Magazynowania omówił zakres działań zmierzających do poprawy sytuacji na granicach unijnych, administrowanych przez polskie służby celne i graniczne. Poinformował zebranych o zaawansowanych pracach, których celem jest przeniesienie kolejki

z granicy w głąb kraju, tzw. e-booking. Jan Buczek ocenił ten pomysł jako łagodzenie objawów, a nie eliminację przyczyn: „Zbyt drogo kosztuje nas jakkolwiek przestój i żadne poprawienie komfortu przestoju nie może być akceptowane przez branżę transportową, dlatego my, jako przedstawiciele polskich przewoźników, jesteśmy zdecydowanie przeciwni takiemu sposobowi rozwiązania problemu kolejki na granicy”. Podczas dyskusji w bloku tematycznym Okrągłego Stołu pod nazwą „Usprawnienie procedur poprzez zawieranie umów ze spedytorami świadczącymi kompleksowe usługi w zakresie organizacji transportu towarów różnymi środkami transportu” prezes ZMPD stwierdził, że przewoźnicy drogowi zmuszeni do dostosowywania poziomu usług do klientów - zapewniają realizację wszystkich niezbędnych procedur w transporcie międzynarodowym. Jednakże rynek spedycyjny podzielił się na dwie kategorie. Koncerny logistyczne o zasięgu globalnym, dysponujące siecią własnych centrów logistycznych na całym świecie, obsługują

przede wszystkim światowe koncerny, które pojawiły się na rynku w ramach tzw. globalizacji przemysłu. Przewoźnik w tym systemie, realizujący fizyczny przewóz do i z centrów logistycznych dla klienta, jest absolutnie anonimowym operatorem. To nie oznacza, że rynek zamknięty jest dla innych aktywnych przewoźników, ponieważ około 80% obrotu towarem to handel i kooperacja z małymi firmami i drobnymi przedsiębiorstwami. Do tego segmentu klientów mega spedytorzy nie mają dostępu, ponieważ tu obowiązuje zasada budowania wzajemnego zaufania i indywidualnego podejścia do oczekiwań klienta. Dodatkowo tacy przewoźnicy oferują gwarancje celne w systemie TIR, a także procedurę uproszczonych odpraw celnych AEO. W ostatnim okresie największym zagrożeniem dla branży transportowej, wbrew pozorom, nie są administracyjne ograniczenia, tylko ogromna wewnętrzna konkurencja na transportowym rynku. Spedytorów, których zadaniem jest transportowa obsługa klientów, zastąpili pośrednicy bez kwalifika-

cji, którzy bezdusznie handlują zleceniami transportowymi, często zmuszając przewoźników do realizacji transportu na granicy prawa. W konsekwencji powoduje to nie tylko wydłużenie łańcucha zobowiązań i czasu kredytowania usługi przez przewoźnika, ale też prowadzi do obniżenia jakości samej usługi transportowej.

To stanowisko zostało poparte przez przedstawicieli przewoźników białoruskich, natomiast przedstawiciel Związku Spedytorów Białoruskich zwrócił uwagę na obowiązek sprawdzenia zleceniodawcy przez każdego przewoźnika, który decyduje się na współpracę ze spedytorem.

W dniu 8 października prezesi obydwu stowarzyszeń, Białoruskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych - BAMAP oraz Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce - ZMPD - podpisali nowe porozumienie o współpracy między stowarzyszeniami, którego projekt parafowano tydzień temu w Brześciu.

reklama

dls

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 (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

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

reklama

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



Konkurs młodych kierowców

W gdańskich Kowalach Scania wyłoniła pod koniec sierpnia najlepszych młodych kierowców. W tym roku do polskiej edycji zostało zakwalifikowanych blisko 2 500 kierowców. Dziesięciu, którzy wygrali w eliminacjach regionalnych, spotkało się w finale.

Andrzej Kowalski

Pierwszy dzień konkursu upłynął pod znakiem konkurencji, które wszechstronnie weryfikowały wiedzę i umiejętności kierowców. Spostrzegawczość i dobra znajomość pojazdu były kluczem do zwycięstwa w zadaniu polegającym na sprawdzeniu zestawu przed jazdą, co ma duże znaczenie praktyczne.

W konkurencji „Zdrowie i Bezpieczeństwo” zainscenizowany wypadek na drodze wymagał od zawodników mocnych nerwów i przytomności umysłu. Cechy te powinien mieć każdy kierowca, a zawodowy w szczególności.

Równolegle w okolicy serwisu Scania odbywały się testy drogowe, podczas których oceniana była jazda przewidująca i ekonomiczna. Krótka, ale zróżnicowana trasa, z podjazdami, zjazdami oraz odcinkiem wolnym i szybkim wymagała umiejętnego dostosowania sposobu prowadzenia do zmiennych warunków. Pomocna była znajomość nowoczesnych systemów wspomagających kierowcę, w jakie wyposażone są ciężarówki Scania. Przede wszystkim liczyło się jednak logiczne myślenie i wyczucie.

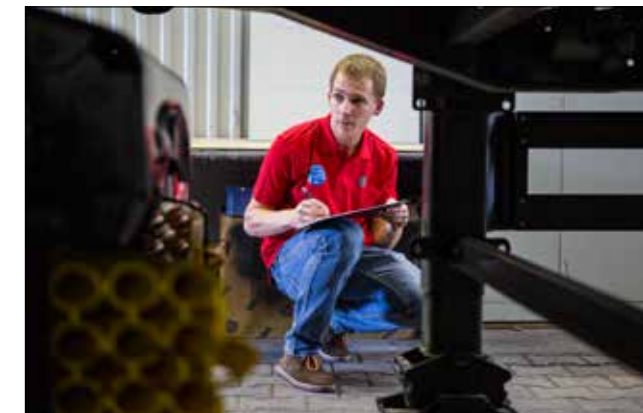
Poziom był wyrównany, nikt np. ani razu gwałtownie nie przyspieszył, ani ostro nie zahamował, jednak zawodnicy zdecydowanie zbyt rzadko korzystali z tempomatu. Nie zawsze również wiedzieli, kiedy le-

piej jest zaufać systemom pomocniczym, takim jak Active Prediction, a kiedy polegać na własnej ocenie sytuacji. Pomimo to wyniki testów drogowych udowodniły, że młodzi kierowcy dysponują dużą wiedzą i potrafią wykorzystać ją w praktyce.

Najbardziej spektakularne konkurencje - testy sprawnościowe zostały rozegrane drugiego dnia zmagania. Były tradycyjne już konkurencje: strącanie słupków przednimi kołami oraz tyłem zestawu, celowanie do tarczy i „dywanik”, czyli wjazd lewym przednim kołem do otworu wykonanego w płycie tak, aby dała się ona obrócić. Tarcza miała tylko dwa pola: czarne, zewnętrzne i małe, żółte pośrodku. Były więc tylko dwie możliwości: albo kierowca trafił w sam środek i zdobył punkty, albo nie. Cały przejazd oczywiście na czas.

Po podsumowaniu punktów ze wszystkich wcześniejszych konkurencji do ścisłego finału przeszli: Sebastian Kobus z Siemiatycz oraz Bartosz Zapart ze Świętochłowic. Sebastian ma 26 lat i jest współwłaścicielem wraz z ojcem firmy transportowej Elko-Transport. 23-letni Bartosz jest kierowcą w firmie Mięso S.J. Obecnie prowadzi wywrotkę, wcześniej jeździł na długich trasach. Ciężarówkami interesuje się od dziecka i zawsze pragnął być kierowcą. Znakomicie wystąpił pierwszego dnia konkursu, zdobywając najlepsze noty w jeździe ekonomicznej oraz maksimum punktów w konkurencji „Zdrowie i Bezpieczeństwo”.

Sebastian Kobus był drugi, a trze-



cie miejsce zajął 31-letni Konrad Sadecki z Łajska koło Legionowa, instruktor, wykładowca i kierownik transportu w Ośrodku Szkolenia Kierowców.

Bartosz Zapart wystartuje w finale, który będzie miał miejsce w siedzibie Scanii pod Sztokholmem w przyszłym roku. Powodzenia!

Optifuel Challenge 2014

11 września w polskim finale konkursu Optifuel Challenge, zorganizowanego w podwarszawskim Młochowie przez Renault Trucks, 10 zwycięzców lokalnych eliminacji walczyło o najwyższe laury w Polsce i udział w europejskim finale, który odbędzie się w październiku w Nicei.



Paweł Bucior z Leżajska będzie reprezentował Polskę na finale w Nicei



Kierowcy walczyli o zwycięstwo za kierownicą jednego z takich zestawów – Renault Trucks T z silnikiem o mocy 460 KM i naczepą kurtynową Wieltonu



Stawomir Rummel

Zwyciężył Paweł Bucior z leżajskiej firmy Styropianex. Dzień później wziął udział w szkoleniu Optifuel dla zwycięzców eliminacji z krajów Europy Środkowej, których przedstawicielstwa zdecydowały się w tym roku zorganizować konkurs – Bułgarii, Czech, Polski, Rumunii, Słowacji i Węgier.

Finał tegorocznej edycji konkursu odbył się w siedzibie Volvo Group Trucks Poland. Rywalizacja toczyła się przy użyciu zestawów drogowych o masie całkowitej 37 ton, składają-

cych się z ciągnika siodłowego Renault Trucks T o mocy 460 KM i naczepy Wielton. W pierwszej części finałowej rozgrywki, po wylosowaniu jednego z 2 zestawów finałowych i kolejności jazdy, każdy z finalistów przejechał ok. 40-kilometrowy odcinek dwupasmowej drogi krajowej nr 8 z Młochowa do Radziejowic i z powrotem.

Wyniki były mierzone na podstawie średniej prędkości i średniego zużycia paliwa. Chodziło o uzyskanie jak najlepszego współczynnika efektywności, wynikającego z podzielenia tej pierwszej wartości przez drugą. Zwycięzcą został ten, kto wykazał się najniższym zu-

życiem paliwa, przy jednoczesnej najwyższej prędkości z uwzględnieniem prawa o ruchu drogowym. Walka była niezwykle wyrównana. Rewelacyjny wynik w spalaniu osiągnął Mateusz Skrzypek z firmy Sped Partner z małopolskich Leszczy - 21,4 l/100 km. Jednak prędkość jego przejazdu – 58,9 km/h także okazała się najniższa, co obniżyło mu współczynnik efektywności i zawodnik zajął tylko drugie miejsce.

Do wygrania wielkiego finału trzeba było pojechać zdecydowanie szybciej. Ta sztuka udało się Pawłowi Buciorowi, który uzyskał najlepszą prędkość - 65,9 km/h oraz zużycie paliwa na poziomie 23,6 l/100

km. Paweł Bucior z firmy „Styropianex - produkcja i sprzedaż styropianu Eugeniusz Bucior” zajął I miejsce i przeszedł do europejskiego finału. 28 października wraz z pięcioma innymi finalistami Rynku Europy Centralno-Wschodniej, Paweł Bucior pojedzie do Nicei powalczyć o tytuł International Optifuel Champion 2014.

Z roku na rok widać, że rywalizacja w konkursie Optifuel Challenge jest coraz bardziej zacięta, a różnice między kierowcami są coraz mniejsze. Nadal jednak uczestnicy osiągają wyniki gorsze od master driverów (instruktorów) Renault Trucks. To dowód na to, że kierowcom i firmom transportowym potrzebne są szkole-

nia organizowane przez producenta pojazdów, zarówno te pierwsze, konieczne do opanowania techniki jazdy nowymi samochodami, jak i powtarzające się okresowo szkolenia przypominające. Sześciu finalistów z krajów Europy Środkowej 12 września uczestniczyło w takim szkoleniu. Jego celem było dokładne poznanie pojazdów ciężarowych nowej gamy Renault Trucks i nauka wykorzystania systemów wspomagających jazdę ekonomiczną obecnych na ich pokładach systemów, które ją wspomagają. Cała szóstka weźmie udział w Finale EMEA Optifuel Challenge 2014, który odbędzie się w październiku w Nicei we Francji.

Polak mistrzem świata w ekojeździe



W Krakowie blisko 150 kierowców z całego świata zmagano się o mistrzowski tytuł. Niemcy wykazali się największymi umiejętnościami, zaś Polak okazał się najoszczędniejszym.



Robert Przybylski

Pod koniec września w Krakowie odbyły się Mistrzostwa Świata Kierowców. Organizatorem w imieniu Międzynarodowego Zrzeszenia Kierowców Zawodowych UICR było Stowarzyszenie Klub Polskiego Trakera. – Premiowane były znajomość rzemiosła kierowcy, kunszt jazdy, precyzja oraz ekonomia – wylicza wiceprezesa klubu Bogusława Barbara Zimmer. W zawodach startowało blisko stu pięćdziesięciu kierowców z 14 krajów z Europy i Afryki. Sklasyfikowanych zostało 131 zawodników.

W kategorii indywidualnej zwyciężył Nico Vlaar z Holandii, który zebrał tylko 188 punktów karnych. Na drugim miejscu uplasował się Peter Woetzel z Niemiec (219 punktów), a za nim dwa Finowie: Winqvist Harry (223 punkty) oraz Toni Kuosmanen (229). Pierwszą piątkę zamykał Holender Harrie Wielens (241 punkty). Najlepsi z Polaków, Janusz Kaszuba, uzbierał 315 punktów i zajął 20 miejsce.

Zespołowo pierwsze miejsce zajęli Niemcy (364,23 punktu), drugie przypadło Holendrom (381,08 punktu), trzecie Finom (446,85 punktu). Polski zespół zajął 7. pozycję (626,08 punktu) za Belgami i przed Słowenią.

W kategorii A (ciężarówka solo) zwyciężył Nico Vlaar przed Harrym Winqvistem i Harrie Wielensem. Drużynowe zwycięstwo odnieśli Finowie. W kategorii B (autokar turystyczny) najlepszy okazał się Djukic Srecko ze Słowenii, wyprzedzając Holendra Spluntera van Jaaba oraz Hansa-Henry'ego Dohse z Niemiec. Słowęńcy zwyciężyli w kategorii drużynowej.

W kategorii C (zestaw z naczepą) triumfował Toni Kuosmanen z Finlandii przed Waltherem Theo ze Szwajcarii i Izaakiem De Baat z Holandii. Drużynowo najlepsi okazali się Niemcy.

W kategorii D (tandem) na szczycie podium stanął Kurt L'eclose z Belgii, drugie miejsce przypadło Mario Kuechne z Niemiec, a trzecie Petrovi Stensowi z Holandii. Także w tej kategorii pierwsze miejsce przypadło Niemcom.

Kategoria E „uczniowie” została obsadzona wyłącznie przez Polaków i kolejność była następująca: Kamil Opler, Łukasz Stokłosa i Łukasz Stróżycki.

W ostatniej kategorii F (furgon) zwyciężyli Niemcy: Peter Woetzel i Soeren Krause, wyprzedzając Herberta Andile Gumedę z RPA. Drużynowo najwyższe miejsce na podium zajęli Niemcy.

Oddzielnie rozegrano konkurs ekologicznej jazdy. Najoszczędniejszym kierowcą mistrzostw okazał się reprezentant Polski Dariusz Serafiński, który na przejechanie pomiarowego odcinka potrzebował 8,1 l/100 km. Za nim uplasował się Pather Moonsamy (9,09 litra) z RPA, następnie Tom Bo-dewijns (9,7 l) z Belgii, Teus Van De Brink (10,15) z Holandii i Reto Derungs (10,16) ze Szwajcarii.

Kolejne Mistrzostwa Świata Kierowców zawodowych odbędą się za 2 lata w Finlandii.

13-15 maja 2015

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!



AUTOSTRADA-POLSKA

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

Salon
Kruszyw

IV SALON
KRUSZYW

organizowany
przy współpracy IMBIGS

MASZBUD

XVII Międzynarodowe
Targi Maszyn
Budowlanych



EUROPARKING

Międzynarodowy Salon
Techniki Parkingowej



ROTRA

VII Międzynarodowe
Targi Transportu
Drogowego

TRAFFIC
-EXPO-TIL

XI Międzynarodowe
Targi Infrastruktury



Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2015

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

Pionier międzynarodowych szlaków

Rozpoczynamy cykl wspomnień Romualda Kołodziejczyka, byłego pierwszego zastępcy dyrektora Pekaes. Obejmują one historię polskich samochodowych przewozów międzynarodowych, spisana przez naocznego świadka. Jesteśmy przekonani, że będą interesujące dla współcześnie działających przedsiębiorców.

Romuald Kołodziejczyk

W grudniu 2013 r. minęło 55 lat istnienia Pekaes. Tradycyjnie, co pięć lat, z okazji kolejnego jubileuszu „urodzin”, odbywały się uroczystości, które umożliwiały nam spotkanie z naszymi klientami, szczególnie zagranicznymi. Była to także okazja do podziękowania wszystkim pracownikom, którzy pracowali na rzecz rozwoju i marki Pekaes. Miniona rocznica, być może dla mnie ostatnia, jest dobrą okazją do ich przypomnienie.

Uroczystości rocznicowe składały się z dwóch części. Pierwszą było spotkanie z załogą. Drugą część była dla gości zagranicznych, naszych kontrahentów: spedytorów, korespondentów, szefów zagranicznych zrzeszeń przewoźników, producentów samochodów, części zamiennych, itp. Przyjeżdżali bardzo chętnie, często z żonami, nieraz powyżej stu osób. Był to dla nas najtańszy marketing. Poznawali Polskę: Żelazowa Wola, opera, koncerty Szopena, itp. Zawijały się znajomości, przyjaźnie. Widzieli nasze zajezdnie, poznawali pracowników, ich wiedzę, nabierali do nas zaufania.

W mojej pamięci najbardziej utkwiło spotkanie z gośćmi zagranicznymi w dwudziestolecie naszego przedsiębiorstwa. Odbyło się 15 lutego 1979 r., kiedy Polskę, podczas drugiego ataku zimy stulecia, zasypała kilkumetrowa warstwa śniegu. Stały pociągi, o jeździe drogami nie było mowy, odwołano lo-

ty. A jednak prawie wszyscy dopisali. Znalezli, nawet Skandynawowie, drogę przez Berlin, skąd jako jedyne, choć z dochodzącymi do 10 godzin opóźnieniami, ale jednak kursowały pociągi do Warszawy. Trasa z Madrytu do Moskwy była odśnieżana w pierwszej kolejności. Rosyjski wiceminister transportu doprowadził prawie do katastrofy, zmuszając pilota do lądowania.

Spotkanie miało odbyć się w Jachrance. Nie było mowy o normalnym dojeździe. Poprosiliśmy o pomoc wojsko. Do Jachranki ruszyła kawalkada - na przedzie wojskowy pojazd gaśnicowy z ogromnym lemieszem, za nim autobusy z gośćmi. Z autobusów nic nie było widać, bo rozsunięty przez lemiesz śnieg sięgał ich dachów. Dla wielu gości była to nie lada przygoda, którą wspominało przez wiele lat. Spotkanie się udało, wszyscy bawili się świetnie.

Na Węgry

Po nieszczęściu, jakie spotkało Węgry w 1956 r., społeczeństwo polskie w porywie solidarności zbierało dary dla ludności węgierskiej. Potrzeba było je do Węgier dostarczyć. Z inicjatywą organizacji tych przewozów wystąpił ówczesny pracownik Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS) Jan Moroczniak, posiadający w tym zakresie odpowiednią wiedzę. Do rozwiązania tego problemu powołano zespół w składzie: Jan Moroczniak, Barbara Zienkiewicz i Jerzy Wojciechowski - późniejszych długoletnich pracowników Pekaes.

Na czele zespołu stał Moroczniak. Wskrzesa zapomniane od kilku lat międzynarodowe przewozy samochodowe, nawiązuje kontakty ze spedytorami i odpowiednimi instytucjami międzynarodowymi.

Korzystając z uzyskania od odpowiednich władz pozwolenia na zorganizowanie przewozów na Węgry, po ich zakończeniu zaczęto rozwijać przewozy także do innych krajów. Dla ich wykonywania w grudniu 1958 r. minister komunikacji powołuje Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes (PMPS Pekaes), a Moroczniaka na jego pierwszego dyrektora. Przedsiębiorstwo otrzymuje nazwę Pekaes, jako fonetyczny zapis PKS - skrótu Państwowej Komunikacji Samochodowej, która powstała w 1945 r. z 1-go Pułku Samochodowego Wojska Polskiego. W strukturze PKS byliśmy do roku 1982.

Moroczniak rozpoczął kompletowanie załogi, w tym kierowców o bardzo wysokich kwalifikacjach. Zadanie było utrudnione przez obowiązujące w tym czasie, nazywając delikatnie, ostre kryteria paszportowe. Zakupiono także 10 samochodów marki Magirus-Jupiter. Ogromne trudności sprawiało wejście do IRU, np. wymóg działania przynajmniej 10 przewoźników międzynarodowych w danym kraju. W Polsce „zmobilizowano” do tego 10 przedsiębiorstw PKS. A także uzyskiwanie wiz i zezwoleń, gdyż niewiele państw chciało „nawjazdu komunistów” (cytat z prasy szwajcarskiej, kiedy pojawiły się tam pierwszy raz nasze samochody), a ich i nasze służby podpisywały powszechną szpiego-



Warszawa



Węgierska historia

Powstanie wybuchło 23 października 1956 i trwało do 10 listopada 1956, kiedy to zostało ostatecznie stłumione przez zbrojną interwencję Armii Radzieckiej. W walkach zginęło ponad 3 tys. osób.

manię. Wielka Brytania zabroniła nam wjazdu na swoje terytorium i dopiero sąd brytyjski tę sprawę odwrócił.

Tu dygresja. Jeszcze w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, będąc w pewnej mediolańskiej firmie z Jerzym Wojciechowskim, szefem naszego działu handlowo-marketingowego, usłyszeliśmy od bardzo aroganckiego rozmówcy: wszyscy kierowcy Pekaes to oficerowie KGB. Zdenerwowany naszym ironicznym uśmiechem i milczeniem poprawił się: wyżsi oficerowie KGB.

Wszystkie te kłopoty sprawiały, że zakupione samochody miały znaczne przestoje. Na modnych wtedy naradach pracowniczych zarzucano Moroczniakowi, że samochody stoją, a on stale przebywa za granicą. Z tych prawdopodobnie przyczyn minister odwołał Moroczniaka z dniem 22.12.1960 r. ze stanowiska dyrektora PMPS.

Twórca przewozów

Moroczniak urodził się w Warszawie w 1908 r. Ukończył cztery klasy gimnazjum (mała matura), a w trakcie pracy „kurs ekspedycyjno-celny Instytutu Praktycznej Wiedzy Handlowej im. senatora St. G. Brauna w Warszawie, przy ul. Waliców 2/4”. Po wykonaniu wszystkich prac i ćwiczeń programem przewidzianych złożył egzamin końcowy 18 czerwca 1929 z przedmiotów:

- Drogi komunikacyjne
- Taryfy kolejowe
- Technika ekspedycji
- Przepisy prawne kolejowe
- Ekspedycja rzeczna

Spółeczeństwo polskie udzieliło spontanicznej pomocy Węgrom. Do 12 listopada zgłosiło się 11,2 tys. honorowych krwiodawców, PCK wysłało 15 samolotów z 44 tonami medykamentów. Jeszcze więcej trafiło na Węgry koleją i samochodami. Łącznie wartość udzielonej przez Polskę pomocy sięgnęła 2 mln dol.

Budapeszt





Jan Morocznik

- Ekspedycja i frachty morskie
- Transporty powietrzne
- Ubezpieczenia transportowe
- Technika clenia towarów
- Taryfy i przepisy celne
- Rachunkowość przedsiębiorstw ekspedycyjnych
- Organizacja pracy i biura
- Domy składowe i ich organizacja.

Takich przedmiotów uczono przyszłych spedytorów. Pracę rozpoczął w roku 1924 w dziale taryf firmy „Polskie Towarzystwo Transportu Międzynar-

1943) w Schenker i S-ka.

W dniu 28.2.1946 Sąd Okręgowy w Gliwicach zarejestrował „Bałtycką spółkę do międzynarodowego transportu Balsped-Odra spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”. Fundusz założycielski wynosił 100 000 zł i był podzielony na 100 akcji. Prawdopodobnie wszystkie należały do Morocznika, bo jest wymieniony jako jedyny tworzący zarząd. Zadaniem spółki było „wykonywanie wszelkich czynności wchodzących w zakres spedycji oraz przewozu i magazynowania towarów”. Działalność prowadzona była w Gdyni osobiście przez Morocznika. Jerzy Wojciechowski w wspomnieniach pisze: „...w czasie studiów w WSHM w Sopocie odbywałem praktykę wakacyjną w firmie spedycyjnej „Balsped” w Gdyni, której właścicielem był Morocznik. Pamiętam, jak paląc cygara, jeździł wtedy z kierowcą olbrzymim czarnym kabrioletem, jakim uprzednio jeździli wodzowie III Rzeszy. Pan Morocznik, jeden z nielicznych światowego formatu spedytorów polskich.”

Pan Stączek, pracujący w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku jako kierownik placówki PMPS Pekaes w Gdańsku, opo-

wyjeżdżał np. do Warszawy tym swoim luksusowym Wandererem, to zawsze jechał za nim drugi samochód na wypadek, gdyby ten pierwszy się zepsuł. A samochodów prywatnych, tuż po wojnie, było w Polsce zaledwie kilka tysięcy. Lub ta, że kiedy zawiązał do Gdyni pierwszy po wojnie argentyński statek z ładunkiem skór, jego kapitan przed ładunkiem zażądał gwarancji płatności. Nie przyjął ich od władz państwowych, ani od państwowej firmy - odbiorcy towaru, jako mało wiarygodnych. Natomiast w pełni usatysfakcjonowała go gwarancja złożona przez Morocznika.

Działalność jego Balspedu nie trwała długo. Prawdopodobnie dla uniknięcia upaństwowienia zapadła 22.11.1948 r. uchwała wspólników o likwidacji spółki, a 13.04.1949 r. Sąd Okręgowy w Gliwicach swoim postanowieniem spółkę rozwiązał. Wykazał się Morocznik, jak zawsze, ogromnym wyczuciem handlowym i w ostatnim momencie uciekł przed niechybnym upaństwowieniem i konfiskatą całego majątku.

W latach 1949-1952 pracuje w C. Hartwig Warszawa, a później w Centralnym Zarządzie Państwowej Komunikacji Samochodowej. Zajmuje się tam przejęciem przez PKS, od Polskich Kolei Państwowych, Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej, późniejszego Polspedu, a dzisiaj Schenkera, opracowaniem taryf za przewozy, magazynowanie drobnicy, itp.

Po latach wrócił do Pekaes jako doradca dyrektora, początkowo na pełnym etacie, później na pół.

Tenisista

Średniego wzrostu, nienagannej sylwetki, zawsze starannie i dobrze ubrany. Taki dystyngowany starszy pan, jakich już się dzisiaj nie spotyka. W krawacie lub w fularze zawiązanym w miejsce krawatu pod rozpiętą z górnego guzika koszulą, z chusteczką w górnej kieszonce marynarki. W dni chłodne w ciemnej jesionce. Był człowiekiem dowcipnym, ze specjalnym darem tzw. dowcipu sytuacyjnego.

Jako „półetatowiec” przychodził przed południem do pracy w siedzibie naszej dyrekcji przy ul. Świętokrzyskiej 30, prosto z kawiarni w Hotelu Europejskim, wówczas jednej z najbardziej ekskluzywnych kawiarni warszawskich, gdzie wypijał poranną kawę w towarzystwie kilku starszych, równych jemu wiekiem panów. Podobno w tym

towarzystwie spotykał się m.in. ze znanymi wtedy śpiewakiem Mieczysławem Foggiem i aktorem Ludwikiem Sempolińskim. Rytuał chodzenia na kawę do Europejskiego odbywał się okrągły rok, za wyjątkiem niedziel i świąt, niezależnie od pory roku i pogody. Chodzenia również w dosłownym sensie. Mieszkał na ulicy Poznańskiej i stamtąd wyruszał pieszo do hotelu Europejskiego na kawę, a potem również pieszo do siedziby Pekaes na Świętokrzyską. Był to doskonały trening dla utrzymania odpowiedniej kondycji. Utrzymywał także dobrą kondycję grą w tenisa, na dowód czego pokazywał wewnętrzne strony dłoni pełne zgrubień i odcisków od trzymania rakietki.

Opowiadał, że grę w tenisa i związaną z tym dobrą kondycją, a przez to także przedłużenie życia w dobrym zdrowiu, zawdzięcza czerwononarmistom. Otóż wracał po wojnie z żoną i dziećmi z Lublina do Warszawy. Jadąc samochodem ciężarowym, na którym znajdowały się meble i inny dobytek, w pewnym momencie złapali gumę. Kierowca ciężarówki zabrał się za jej wymianę, podczas gdy Morocznik stał koło niego i przypatrywał się jego pracy. Zatrzymał się koło nich samochód z sowieckimi żołnierzami. Podeszli bliżej, popatrzyli na pracującego kierowcę, a potem zwrócili się do Morocznika:

- A ty kto?

Nie zrozumieli, co do nich mówił i nakazali:

- Pokaż ręce.

Ręce były białe, niespracowane.

- A to ty białoruczka, znaczy burżuj, wróg ludu.

Myślałem potem długo, mówił Morocznik, co zrobić, by nie być „białoruczka”, wrogiem ludu i zacząłem grać

w tenisa. W ten sposób dłonie stwardniały, co upodobiło go „do ludu pracującego miast i wsi”. I tak to Związek Radziecki, poprzez swoich żołnierzy, mówił Morocznik, zapewnił mi kondycję, zdrowie i tym samym wydłużenie życia.

Twierdził, że to samo zawdzięczał również PRL. Prowadząc dalej swoją prywatną firmę, na pewno dawno by już nie żył. Zmarłby na atak serca lub coś podobnego, na skutek przepracowania i stresu. A tak władze PRL, zmuszając do likwidacji firmy, zaoszczędziły mu tych wszystkich nieprzyjemności, zapewniły zdrowy tryb życia i tym samym je przedłużyły. Na każdą prawie okoliczność mógł przytaczać podobne opowieści. Mówił to ze swadą i w sposób dowcipny, tak że z przyjemnością i rozbawieniem się tego słuchało.

W pracy był kopalnią wiedzy na temat taryf, postanowień różnych konwencji i przepisów dotyczących przewozów i spedycji, przewozów morskich (promy), odpowiedzialności przewoźnika, zwyczajów w firmach, z którymi pracowaliśmy, kodeksu handlowego z 1934 r., organizacji i sposobu działania różnego rodzaju spółek: akcyjnych, niejawnych, komandytowych, cywilnych.

Każdego dnia podczas pracy kilka osób zwracało się do niego z różnymi pytaniami lub prośbą o pomoc. Miał nie tylko wiedzę, ale również chęć dzielenia się nią z innymi. Pomagając przy ustalaniu frachtów liczył szybko, jakimiś sobie znanymi skrótami, tak że nie można było za nim nadążyć nawet przy pomocy kalkulatorów. Znał przy tym błędnie koszty (a to przecież podstawa wyliczania wysokości frachtów) i często spierał się o metody ich wyliczania z dyrektorem d/s ekonomicznych. Denerwował się, gdy ktoś miał inne wyliczenia.

Bronił swoich, zakładając z góry, że jego są prawidłowe, co zresztą się sprawdziło. Był protekcyjnie uśmiechnięty i zadowolony, gdy przyznawano mu rację i godzono się na jego wyliczenia taryfowe lub podpowiadane rozwiązania pewnych kwestii. Był to uśmiech zadowolenia, bez złośliwości i wyższości, raczej w stylu: widzicie, jeszcze jest się mistrzem. (Jak w tym powiedzeniu żony majstra: hebluj synu, hebluj przyjdzie tata, weźmie siekierę i poprawi). Szczególnie zadowolenie sprawiało mu, jeśli słuchacze żywo i ze śmiechem reagowali na opowiadane przez niego anegdoty. Np. taką - każdego roku wyjeżdżał na dwa tygodnie urlopu do córki, która mieszkała w Danii. Po powrocie opowiadał: na tym zachodzie to mają nieciekawe życie. Zięć z moją córką zasiadają do śniadania i mamlą tą swoją szynkę. Po jakimś czasie zięć mówi: jutro kup inną. Mamlą dalej, po czym córka mówi: dobrze. To jest życie? Moja żona wpada do domu cała czerwona z rozwichrzoną fryzurą i krzyczy: MAAM!!! Dostałam 20 deko szynki!!! I to jest właśnie życie, mówił Morocznik. Anegdota szczególnie zrozumiała dla tych, którzy pamiętają, że w tym czasie dostanie kawałka szynki to był wyczyn.

Był znany i ceniony przez naszych partnerów, szczególnie w Austrii, Niemczech i Skandynawii. Podczas wyjazdów zagranicznych, gdy go ze mną nie było, lub gdy nasi kontrahenci przyjeżdżali do Polski i nie spotkali go, to zawsze wypytywali o jego zdrowie, kondycję fizyczną i psychiczną, czy jak zawsze dopisuje mu humor i czy nadal, mimo wieku, dopisuje mu jasność umysłu.

Jan Morocznik zmarł w 1988 roku w wieku 80 lat i został pochowany na Cmentarzu Wilanowskim. ■

Morocznik był kopalnią wiedzy na temat taryf, postanowień różnych konwencji i przepisów dotyczących przewozów i spedycji, przewozów morskich (promy), odpowiedzialności przewoźnika, kodeksu handlowego z 1934 r., organizacji i sposobu działania różnego rodzaju spółek: akcyjnych, niejawnych, komandytowych, cywilnych.

dowego Schenker i S-ka SA Warszawa ul. Marszałkowska 129”. Po kilku latach został przez tą firmę przeniesiony do jej placówki w Gdyni na stanowisko kierownika działu importu masowego. W kwietniu 1939 r. przeszedł do pracy w C. Hartwig Gdynia na stanowisko wicedyrektora. Niestety pracował tam krótko, gdyż po zajęciu Gdyni Niemcy ustanowili w C. Hartwig swojego komisarza, który z dniem 16.10.1939 r. zwolnił Morocznika z pracy.

Od 1941 r. pracował w Lublinie, najpierw w firmie Kępiasty, a później (1941-

wiadał mi, że dobrze pamięta tę firmę, gdyż była bardzo znana, a Morocznik był bardzo popularnym człowiekiem na wybrzeżu, jako właściciel dobrej firmy spedycyjnej. I jako, według jego określenia, „człowiek zabawowy”. Był młody, podobał się kobietom i odwrotnie, i miał pieniądze. Jego popularność obrazuje i to, że w latach 1947-1948 był prezesem Zarządu Polskiego Związku Spedytorów Morskich w Gdyni, jak również radcą Izby Przemysłowo-Handlowej.

Z czasu pobytu w Gdyni krążyły o nim różne anegdoty, jak ta, że kiedy

reklama

Ubezpieczenia komunikacyjne dla transportu ciężkiego

GRAS SAVOYE



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

www.grassavoie.pl

Jeśli powierzać na zewnątrz rozliczanie czasu pracy kierowców, to tylko dużej i profesjonalnej firmie



OCRK

Usługi outsourcingowe stały się popularne w Polsce w latach 90-tych XX wieku, jako alternatywa dla powiększania zasobów kadrowych przedsiębiorstw. Początkowe zlecenie jedynie niektórych pomniejszych działań przedsiębiorstwa do firm zewnętrznych przerodziło się w migrację zadań całych działów na rzecz usług outsourcingowych.

Outsourcing wspiera obecnie również firmy transportowe w kwestiach rozliczeniowych. Analiza i rozliczanie czasu pracy kierowcy wymaga kompleksowej wiedzy, wyspecjalizowanych narzędzi i wykwalifikowanej kadry, zdolnej odnaleźć się w gąszczu przepisów oraz rozmaitych interpretacji aktów prawnych. Poprawna obsługa firm w tym zakresie jest kluczem do zapewnienia bezpieczeństwa firmie. Niestety wiele przedsiębiorstw transportowych popełnia bardzo poważny błąd nie przeprowadzając dogłębnej analizy firmy, której powierzają tak ważną i odpowiedzialną część swojej działalności. Okazuje się bowiem, że zbiór elementów cechujących odpowiedzialną i profesjonalną firmę outsourcingową jest bardzo duży. Tylko nieliczni na polskim rynku mogą pochwalić się spełnieniem tych wymagań.

Elementy, bez których nie można świadczyć profesjonalnych usług:

- Odpowiedzialność finansowa – taka realna, gwarantowana przez niezależne instytucje finansowe, dająca pewność wypłaty odszkodowania za błędy.
- Umowa – która gwarantuje klientowi zakres usług, terminy ich realizacji, a nie tylko określa cenę. Często firmy obiecują bardzo dużo, nie odzwierciedlając tych obietnic w umowie.
- Kompleksowość – same raporty analizujące czas pracy, to zdecydowanie za mało. Niezbędne jest opracowanie dokumentacji kadrowo-płacowej, przeprowadzenie szkoleń kierowców, pisanie odwołań (ITD, PIP, viaTOLL), reprezentacja podczas kontroli, pomoc merytoryczna i wiele innych.
- Najwyższej klasy eksperci – wiedza specjalistyczna stanowi podstawę. Niezbędni są osobni eksperci od tematyki analizy czasu pracy, osobni od spraw związanych z prawem pracy. Konieczna jest możliwość zweryfikowania ich doświadczenia, znajomości rynku, przejrzanie publikacji, jakich są autorami, itd. Należy pamiętać, że to ci ludzie będą nas reprezentować w sądach czy w trakcie kontroli w przedsiębiorstwie.
- Wsparcie nie tylko w godzinach pracy – sytuacje wyjątkowe, spowodowane np. kontrolą drogową, wymuszają na kierowcach podejmowanie bardzo ważnych decyzji. Niezbędne okazuje się wsparcie ekspertów dyżurujących siedem dni w tygodniu, 24 h na dobę.

Przykład OCRK jako profesjonalnej firmy outsourcingowej, czyli pewność doskonałej obsługi

OCRK było pierwszą ogólnopolską firmą profesjonalnie analizującą czas pracy kierowców. Przez lata rozwoju oferta

nieustannie się zmieniała, dostosowując się tym samym do zmieniających się potrzeb w branży TSL. OCRK jako pierwsze wprowadziło do oferty tworzenie dokumentacji kadrowo-płacowej, szkolenia kierowców, reprezentacje podczas kontroli, itd.

Elementami, które obecnie wyróżniają bielskie centrum na tle konkurencji są:

- Indywidualnie dopracowana polisa ubezpieczeniowa, która daje 100-pro-

Komentarze



Bartosz Najman
prezes OCRK

Analiza i rozliczanie czasu pracy kierowców i związane z tym tematem zagadnienia, to prestiżowe, a zarazem bardzo odpowiedzialne zadanie. Od rezultatów pracy osób zajmujących się tym tematem zależy będzie bezpieczeństwo firm transportowych. Cieszy mnie fakt, że tak wiele przedsiębiorstw w Polsce, zarówno małych, zatrudniających kilku kierowców, jak i największych, których tabor przekracza setki pojazdów, obdarzyło nas zaufaniem. Dzięki temu staliśmy się liderem w Polsce.

centową gwarancję odpowiedzialności finansowej dla swoich klientów. To bardzo ważny element, bez którego nie można mówić o profesjonalnym outsourcingu.

- Telefon 24/7 – tylko klienci OCRK mają zagwarantowaną stałą pomoc ekspercką dla kierowców i właścicieli firm transportowych. Ekspersi dyżurują 7 dni w tygodniu 24 h na dobę przy telefonie interwencyjnym.
- Eksperti ITD oraz PIP rozmieszczeni w całym kraju, co daje możliwość błyskawicznej reakcji na problemy klientów.
- Kadra ponad 100 pracowników, gwarantująca najwyższą jakość świadczonych usług.
- Rekomendacje od liderów w branży TSL.
- Dział kontroli jakości działający niezależnie od codziennej kontroli wykonywanej bezpośrednio przez opiekunów, którzy na bieżąco analizują dane przesłane przez klientów.

Październik 2014 to również premiera kolejnego autorskiego i innowacyjnego projektu OCRK. Przez wiele lat pracy z klientami zauważono, że bardzo dużym problemem jest zawyżanie przez kierowców ilości „innej pracy”, co ma bezpośredni wpływ na koszty pracownicze. Poprzez stworzenie narzędzi informatycznych klienci OCRK mają możliwość eliminacji „sztucznej” pracy zaznaczonej na tachografie. Poniższy przykład pokazuje, jak duże oszczędności można dzięki temu wygenerować.

Przykład: Zysk 30 minut dziennie przy 21 dniach roboczych daje nam 10,5



h oszczędności. Przy minimalnej stawce krajowej i dodatku za nadgodziny 50 % zysk za te zaoszczędzone godziny wynosi 165 zł miesięcznie za jednego kierowcę.

Rynek nieustannie się zmienia, branża transportowa jest nękana przez zmiany w prawie krajowym, międzynarodowym oraz przez niekorzystne interpretacje przepisów przez sądy różnych instancji. Wysoka podaż pracy powoduje, że rozchwytywani kierowcy mają coraz większe oczekiwania i wymagania względem swoich pracodawców. Dynamika roszczeń sądowych przybrała w branży TSL gigantyczne rozmiary. Naj-

wyższy czas zatem profesjonalnie zająć się analizą czasu pracy kierowców. Najważniejsze jednak, aby określić sobie cele takiej współpracy i wybrać partnera, który te cele jest w stanie zrealizować. Wychodzenie z założenia, że skoro ktoś już współpracuje z firmą zewnętrzną lub samodzielnie rozlicza kierowców, to nie będzie miał żadnych problemów, to w dzisiejszych czasach zdecydowanie zbyt mało. Należy sprawdzić, co się zyska na takiej analizie i czy zostały spełnione elementy, które umożliwią osiągnięcie wyznaczonych celów, bo dopiero ich realizacja daje gwarancję bezpieczeństwa.

Komentarze

Grzegorz S. Woelke, prezes Zarządu VIVE Transport Sp. z o.o.



Współpraca z OCRK pozwoliła na unowocześnienie i usprawnienie procesu analizy i rozliczania kierowców. Dzięki profesjonalnym szkoleniom prowadzonym przez ekspertów Ogólnopolskiego Centrum, zwiększona została świadomość kierowców dotycząca unijnych regulacji prawnych, co przyczyniło się do poprawy stosunków z kierowcami, którzy po chwili początkowej nieufności i wielu pytań uznali rozliczenia za rzetelne. Pozwoliło to na ograniczenie czasu poświęcanego przez dyspozytorów na rozmowy wyjaśniające. Rozwiązania, które zostały przyjęte, pozwoliły na uzyskanie widocznych oszczędności oraz zoptymalizowanie kosztów pracowniczych.

Dariusz Szumacher, prezes DARTOM Sp. z o.o.



OCRK wykorzystuje w swojej codziennej pracy system 4Trans, wzbogacony o specjalną aplikację, która analizuje dane systemu Transics, a to z kolei przynosi naszej firmie wymierne korzyści i pozwala ograniczyć koszty związane z rozliczeniem czasu pracy kierowców. Dzięki takiemu rozwiązaniu można wypłacić kierowcy wynagrodzenie adekwatne względem faktycznie przepracowanych godzin, co z kolei przekłada się na zmniejszenie kosztów utrzymania przedsiębiorstwa. Współpraca z OCRK pozwala na redukcję kosztów oraz umożliwia koncentrację na podstawowych celach działalności, na zadaniach biznesowych i rozwoju firmy.

Branża TSL stawia czoła zmianom na wschodzie



Trans Poland

Jak transportować na Wschód w obliczu ostatnich zajęć gospodarczych i politycznych? Czy konieczne jest poszukiwanie nowych rynków zbytu, czy Rosja i inne kraje WNP leżą w naszym zasięgu?

Trwające od ponad roku utrudnienia w funkcjonowaniu systemu TIR w Rosji, embargo na produkty pochodzące z Polski oraz innych krajów UE, utworzenie Unii Celnej na Wschodzie – z tym obecnie zmagają się polscy przewoźnicy.

Polski transport od lat boryka się z problemami w krajach WNP, a szczególnie w Rosji. Dotyczą one zarówno ładunków polskiego handlu zagranicznego, jak i tranzytu, głównie z Europy Zachodniej. Okresowe braki zezwolnień, ograniczenia wwozu produktów spożywczych, uciążliwe kontrole skutkujące niezachowaniem przez przewoźników nieprzejrzystości, głównie z Europy Zachodniej. Okresowe braki zezwolnień, ograniczenia wwozu produktów spożywczych, uciążliwe kontrole skutkujące niezachowaniem przez przewoźników nieprzejrzystości, głównie z Europy Zachodniej. Okresowe braki zezwolnień, ograniczenia wwozu produktów spożywczych, uciążliwe kontrole skutkujące niezachowaniem przez przewoźników nieprzejrzystości, głównie z Europy Zachodniej.

pytu, a przewoźnikom wyspecjalizowanym w tym kierunku trudno będzie znaleźć zlecenia na rynku krajowym, czy też unijnym – dodaje.

Jeśli chodzi zaś o rosyjskie embargo, zdaniem Tarczyńskiego, po rozładowaniu obecnego napięcia politycznego międzynarodowa wymiana handlowa wróci do normy, co będzie jednoznaczne z powrotem polskich przewoźników do krajów WNP.

Wschód kontra UE

Kolejne zmiany na Wschodzie szykują się wraz z nadjeściem dnia 1 stycznia 2015, kiedy Rosja, Białoruś i Kazachstan, na mocy podpisanego w maju 2014 roku porozumienia, zaczną prowadzić wspólną politykę gospodarczą - w tym transportową. Świadczy o tym utworzone już Zintegrowane Przedsiębiorstwo Transportowo-Logistyczne (OTLK), powstałe jako inicjatywa kolejowych przedsiębiorstw Rosji, Białorusi i Kazachstanu. Głównym celem jego działalności jest zacieśnienie współpracy transportowej i gospodarczej tych krajów oraz, jak przyznają Koleje Rosyjskie, stworzenie konkurencji dla Unii Europejskiej.

Według Marka Tarczyńskiego możliwe są dwa scenariusze: pierwszy zakłada, że EUG pójdzie w ślady UE i stworzy przejrzystą polity-

kę, a tym samym korzystne warunki dla rozwoju naszego transportu. Druga wersja jest już mniej optymistyczna – możliwe, że będziemy mieli do czynienia z syndromem „zamkniętej twierdzy”, o utrudnionym dostępie. Nadzieją są reguły WTO, którym podlega Rosja i które mogą uniemożliwić takie odcięcie się Unii Gospodarczej na dłuższą metę.

Sprostac zmianom

Problemy, z jakimi spotykają się firmy transportowe w przewozach na Wschód, będą omawiane na konferencji zaplanowanej na dzień 5 listopada 2014, podczas Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki Trans Poland w Centrum EXPO XXI w Warszawie, przy ul. Prądzyńskiego 12/14.

O aktualności poruszanych tematów świadczy poparcie Izby Handlowo-Przemysłowej – Polsko-Białoruskiej, Polsko-Ukraińskiej, Polsko-Kazachstańskiej oraz Polsko-Rosyjskiej. Na konferencję zaproszony został również przedstawiciel Ministerstwa Transportu Federacji Rosyjskiej w Polsce.

Udział w konferencji jest bezpłatny – ilość miejsc jest ograniczona (o udziale decyduje kolejność zgłoszeń).

Więcej informacji na stronie: www.trans-poland.pl

Faktoring eksportowy



Maciej Szastok, IFIS Finance

Otwarcie unijnych rynków przyczyniło się do niezwyklej ekspansji naszych rodzimych przewoźników na nowe kierunki eksportowe. Dzisiaj, po dekadzie obecności w UE, możemy śmiało stwierdzić, iż polscy transportowcy zbudowali sobie mocną pozycję na tym konkurencyjnym rynku.

Współpraca z zagranicznymi kontrahentami pociąga jednak za sobą kilka istotnych aspektów, wobec których nie można przejść obojętnie.

Kluczowym elementem jest dobór solidnego kontrahenta, który będzie dawał rękojmię bezpiecznego obrotu. Jak w świetle braku znajomości miejscowych zwyczajów handlowych, języka, czy ram prawnych nawiązać współpracę, która nie zakończy się nieskuteczną windykacją?

Kolejne pytanie, które stawiają sobie firmy przed poszerzeniem sprzedaży na rynki zagraniczne, dotyczy ryzyka wahań kursowych. Jak skutecznie zabezpieczyć swoją ekspozycję w walucie obcej przy kredytach kupieckich, niejednokrotnie sięgających ponad 60 dni?

Zasadne jest tutaj również omówienie kwestii kosztów, czyli tego, jakie narzędzie finansowe pozwoli mi na finansowanie bieżącej działalności przy uwzględnieniu niskich marż generowanych w transporcie.

Rozwiązanie wszystkich powyż-

szych wątpliwości stanowi zastosowanie faktoringu eksportowego. Ta odmiana faktoringu nie różni się zasadniczo od krajowego. Firma faktoringowa nabywa wiarytelności zagraniczne z odroczonym terminem płatności wyrażone w walucie obcej, w której też wypłaca zaliczkę, co w konsekwencji daje firmie bardzo istotną wartość dodaną.

Przede wszystkim w obszarze cenowym. Należy tu obalić błędne mity dotyczące wysokości kosztów. Faktoring eksportowy jest paradoksalnie tańszy niż krajowy, z uwagi na wysokość odsetek naliczanych w przypadku sprzedaży w EUR według stawki EURIBOR 3M, co daje oszczędność ponad 2 pkt proc. w skali roku.

Drugą korzyścią jest skuteczne zabezpieczenie ryzyka walutowego, które zawsze stanowi istotny czynnik ryzyka w działalności eksportera. Wdrożenie faktoringu powoduje, iż firma otrzymuje płatność za fakturę z odroczonym terminem płatności niemal tego samego dnia, w którym wierzytelność powstała. Zaliczka z tytułu scedowanej faktury najczęściej sięga 90%, co wymiennie eliminuje ryzyko powstania wahań kursowych.

Istotnym wyzwaniem, przed którym stają firmy decydujące się na eksport, jest zauważalna na całym rynku europejskim tendencja do pogarszania się dyscypliny płatniczej odbiorców. Przyczynia się do tego coraz bardziej restrykcyjna polityka banków w zakresie udzielania kredytów, co przekłada się na coraz szerszy zakres stosowania kredytów kupieckich. Wsparcie firmy faktoringowej ma wielowymiarowy charakter w kontekście bezpieczeństwa obrotu, niejednokrotnie z nieznanymi i niesprawdzonymi kontrahentami. Fir-

ma IFIS Finance, dzięki specjalistom dedykowanym do obsługi międzynarodowych transakcji, przyczynia się w znaczący sposób do zminimalizowania ryzyka nawiązania współpracy z niesolidnym partnerem zagranicznym. Profesjonalna weryfikacja wiarygodności potencjalnego kontrahenta przez pryzmat jego zdolności kredytowej oraz moralności płatniczej daje odpowiedź na pytanie, jak kształtuje się ryzyko niewywiązania się takiej firmy z płatności.

W sytuacji, gdy czarny scenariusz się jednak zrealizuje, firma faktoringowa zajmie się czynnościami windykacyjnymi. Najbardziej atrakcyjna z punktu widzenia eksportera jest formuła faktoringu pełnego z ubezpieczeniem wiarytelności, w której firma faktoringowa przejmuje ryzyko niewypłacalności dłużnika.

Takie rozwiązanie łączy w sobie cztery elementy:

- Finansowanie
- Ubezpieczenie na wypadek niewypłacalności lub upadłości kontrahenta
- Windykacja, monitoring i odzyskanie należności przez faktora
- Wywiadowia gospodarcza, weryfikacja potencjalnego kontrahenta.

Unikatowym rozwiązaniem w skali rynku faktoringowego, stosowanym przez IFIS Finance, jest możliwość skorzystania z finansowania nawet w przypadku tylko jednego odbiorcy.

Podsumowując, faktoring eksportowy to narzędzie, które wzmocni pozycję płynnościową spółki i przyczyni się do wzrostu konkurencyjności, przy jednoczesnym zapewnieniu, iż na koniec dnia sprzedaż zakończy się realnym wpływem gotówki na rachunek, a nie tylko przykrym powstaniem obowiązku podatkowego.

**Z myślą o zdrowiu**

Iwona Blecharczyk jest zawodową kierowcą, bardzo docenia możliwość aktywnego odpoczynku w trasie

Ćwicz z Mercedesem

W pierwszym etapie kampanii „Truckers Life” powstanie osiem siłowni „pod chmurką”



W dobrej formie za kierownicą

Już wkrótce na najważniejszych parkingach dla ciężarówek w Polsce powstaną plenerowe siłownie. To element kampanii „Truckers Life”, realizowanej przez Fundację Trans.org. Akcję wspiera Mercedes-Benz Polska. Iwona Blecharczyk jest zawodową kierowcą i ambasadorką kampanii

SIŁOWNIE ZEWNĘTRZNE dla zawodowych kierowców przy parkingach dla aut ciężarowych to nowość w Europie. Pozwalają na aktywny wypoczynek, pomagają także w prewencji schorzeń związanych z tym zawodem – mówi Grzegorz Halałas, menedżer kampanii „Truckers Life”. – Chcemy, aby w ciągu kilku lat takie obiekty powstały przy większości dużych stacji benzynowych na kontynencie.

Kierowcy samochodów ciężarowych to jedna z najliczniejszych grup zawodowych w Europie (w Polsce jest to blisko 700 tys. osób). To praca niesprzyjająca zdrowiu – stres, siedzący tryb życia, brak ruchu, bierny odpoczynek i niewłaściwa dieta prowadzą do wielu problemów, odbijających się na zdolności do prowadze-

nia pojazdu. Celem kampanii „Truckers Life”, promującej zdrowy tryb życia wśród kierowców ciężarówek, jest próba odwrócenia tego trendu. Strategicznym partnerem projektu jest dział samochodów ciężarowych Mercedes-Benz Polska.

– Chcemy stworzyć sieć zewnętrznych siłowni w miejscach odpoczynku kierowców – tłumaczy Grzegorz Halałas. – Pokazowy obiekt powstał na terenie największej stacji sieci BP w Polsce w Mostkach przy drodze krajowej nr 92 na trasie Świebodzin-Świecko. Siłownia składa się z pięciu podwójnych urządzeń, na których jednocześnie może ćwiczyć 10 kierowców. Dobrano je tak, aby można było wykonać kompletny trening pozwalający na rozruszanie zastanych w trakcie wielogodzinnej jazdy mięśni, stawów i kości, poprawę

wydolności serca i płuc czy poprawę koordynacji. Z siłowni mogą bezpłatnie korzystać przez cały rok wszyscy kierowcy.

W pierwszym etapie pod patronatem Mercedesa powstanie sześć zewnętrznych siłowni zlokalizowanych na wybranych stacjach w Polsce. Ich opiekunami zostaną lokalni dealerzy firmy. Aby ułatwić kierowcom wdrażanie się do treningów, Fundacja wspólnie z Mercedes-Benz tworzy elektroniczne i drukowane poradniki, a także tutoriale wideo z zestawami ćwiczeń. W planach są także warsztaty dla kierowców, poświęcone aktywności ruchowej, profilaktyce zdrowotnej i diecie.

Ambasadorką kampanii jest Iwona Blecharczyk, zawodowa kierowca samochodów ciężarowych pracująca dla jednej z belgijskich firm transportowych. Swoimi doświadczeniami z za kierownicy dzieli się m.in. na Facebooku, gdzie ma prawie 90 tys. fanów. – Siłownie zewnętrzne to

doskonały pomysł i wielki ukłon w stronę kierowców. To idealne rozwiązanie, by aktywnie spędzić czas, rozruszać się, a nawet pokonywać ze sobą – przekonuje Iwona Blecharczyk. To z jej udziałem powstały już filmy i poradniki z zestawami ćwiczeń, które specjalnie na potrzeby kampanii opracował Paweł Zaremba - szef Akademii Sportu i Biznesu z Krakowa, mistrz świata w sportach walki.

www.truckerslife.eu, www.trans.org
www.mercedes-benz.pl



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XVII

LUTZ ASSEKURANZ

Po tym, jak w obydwu ostatnich artykułach niniejszej serii koncentrowaliśmy się na art. 17 ust. 3 CMR (wady pojazdu) oraz na art. 18 ust. 4 CMR (pojazdy wyposażone w urządzenia specjalne), w tej publikacji omówimy uprzywilejowane przesłanki wyłączające z art. 17 ust. 4 CMR, o których wspomnieliśmy już krótko w artykule nr XII w ramach rozważań na temat rozłożenia ciężaru dowodu.

Artykuł 17 ust. 4 CMR brzmi: „Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

a) użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;

b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

Praktyczne wskazówki

- Artykuł 17 ust. 4 Konwencji CMR ułatwia przewoźnikowi przeprowadzenie dowodu na istnienie szczególnych, niebezpiecznych okoliczności, które zwalniają go z odpowiedzialności.
- Przewoźnik musi najpierw udowodnić istnienie niebezpiecznej okoliczności, po czym przyjmuje się domniemanie, że szkoda powstała na jej skutek.
- Użycie pojazdów otwartych należy uzgodnić z nadawcą i odnotować w liście przewozowym.

c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę, albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;

d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;

e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;

f) przewóz żywych zwierząt”.

Na wstępie należy wspomnieć, że niestety często można się spotkać z całkowicie nieprawdziwymi wyobrażeniami na temat tych postanowień, nawet wśród samych ubezpieczycieli polis CMR, którzy powinni przecież lepiej znać te zagadnienia. Niejednokrotnie w pismach odmawiających przyjęcia odpowiedzialności można znaleźć lapidarne sformułowania w rodzaju: „Towar został niewłaściwie załadowany przez nadawcę i z tego powodu należy odrzucić odpowiedzialność z art. 17 ust. 4 lit. c) CMR”. Tego typu pisma nie zawierają zazwyczaj żadnego bliższego uzasadnienia, lecz ograniczają się do kilku linijek tekstu. Przy tym jednak - albo z niewiedzy albo z wyrachowania - zostaje „przecoczony” fakt, iż warunkiem powołania się na którąś z uprzywilejowanych przesłanek wyłączających jest wykazanie przez przewoźnika, że szkoda mogła wyniknąć z jednego ze szczególnych niebezpieczeństw wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR. Oznacza to jednak, że przewoźnik lub jego ubezpieczyciel polisy CMR zajmujący się likwidacją szkody, przede wszystkim ma obowiązek udowodnić, że w danej sytuacji istniało jedno lub kilka szczególnych niebezpieczeństw. Nie wystarczy tu samo twierdzenie, że taka okoliczność miała miejsce, dlatego też ważne jest, aby - jeżeli to możliwe - niezwłocznie powołać komisarza awaryjnego/rzeczoznawcę, który dokona zabezpieczenia dowodu.

Dowód – wykazanie faktu – domniemane dowody

Przewoźnik nie musi już udowadniać, że szkoda powstała konkretnie w wyniku jednego ze szczególnych niebezpieczeństw wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR (stąd też termin „uprzywilejowana” przesłanka zwalniająca, ponieważ przewoźnik - w przeciwieństwie do przesłanek z art. 17 ust. 2 CMR - ma w tej sytuacji przywilej zwalniający go z obowiązku przeprowadzenia dowodu na związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy niebezpieczeństwem a powstałą szkodą). Powinien on przy tym jedynie odpowiednio przedstawić fakty, a więc uwiarygodnić, że powstanie szkody jako konsekwencji jakiejś wykazanej przesłanki zwalniającej, wymienionej w art. 17 ust. 4 CMR, możliwe jest w okolicznościach danego zdarzenia. Następnie, zgodnie z zasadą rozkładania ciężaru dowodu, zawartą w art. 18 ust. 2 CMR - pozostawiając osobie uprawnionej możliwość przeprowadzenia dowodu przeciwnego - przyjmuje się domniemanie, że szkoda wynikała z danego szczególnego niebezpieczeństwa.

Jakie zatem okoliczności zaliczane są do szczególnych niebezpieczeństw, dających przewoźnikowi przywilej pod względem dowodowym?

a) Użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym.

Przewoźnik może powołać się na zwolnienie od odpowiedzialności np. za szkody powstałe w wyniku oddziaływania czynników atmosferycznych, takich jak deszcz, śnieg, grad, burza, itp., tylko wtedy, gdy użycie pojazdu otwartego i adnotacja o tym została wpisana do listu przewozowego. W przeciwnym razie przewoźnik odpowiada również za tego typu szkody powstałe podczas transportu towarów pojazdami otwartymi, chyba że można wskazać, iż miało miejsce zdarzenie, któremu nie można było zapobiec w rozumieniu art. 17 ust. 2 CMR.

Konstytucyjny wymóg zamieszczenia odpowiedniego wpisu w liście przewozowym pokazuje, jak ważne jest wystawienie takiego dokumentu transportowego. W artykule nr V niniejszej serii pisaliśmy, że również ze względów dowodowych generalnie nie powinno się rezygnować z listu przewozowego, chociaż zgodnie z art. 4 CMR umowa przewozu istnieje także i bez niego.

Ważne jest też, aby wiedzieć, że domniemanie, iż szkoda mogła powstać w wyniku szczególnego niebezpieczeństwa związanego z użyciem pojazdu otwartego nie będzie stosowane wtedy, gdy zaginę całe sztuki przesyłki lub zostanie odnotowany nadzwyczaj duży ubytek towaru (np. w przypadku ładunków sypkich).

b) Brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie.

Jeżeli przewoźnik nie zobowiązał się w umowie do opakowania transportowanych towarów, to obowiązek należytego opakowania przesyłki spoczywa na nadawcy. Wynika to w szczególności z wnioskowania z przeciwieństwa do art. 10 CMR („Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za szkody wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty, których przyczyną byłoby wadliwe opakowanie towaru, chyba że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wniósł zastrzeżeń w tym przedmiocie”) - por. artykuł nr VII naszej serii. Opakowanie towarów przeznaczonych do transportu musi zapewniać ochronę przed oddziaływaniem zwykłych czynników, jakich można się zazwyczaj spodziewać w trakcie wykonywania przewozu na konkretnej trasie i w danych warunkach drogowych (w przypadku transportu ładunków zbiorowych trzeba tu uwzględnić także wpływ procesów przeladunkowych), w przeciwnym razie takie opakowanie należy zakwalifikować jako nieodpowiednie.

Obowiązek ostrzeżenia

O tym, czy dane opakowanie w odniesieniu do konkretnego transportu jest nieodpowiednie będzie mógł orzec w przypadku powstania szkody z reguły tylko doświadczony komisarz awaryjny/rzeczoznawca w zakresie opa-

kowań. Sam przewoźnik nie jest ekspertem ds. opakowań, ma jednak obowiązek ostrzeżenia swego zleceniodawcy w przypadku stwierdzenia jawnych wad opakowania. Jeżeli zleceniodawca zignoruje jego uwagi i mimo to będzie wymagał wykonania transportu, to w przypadku wystąpienia szkody przewoźnik może powołać się na art. 17 ust. 4 b) oraz na art. 18 ust. 2 (druga opcja) Konwencji CMR. Ciężar udowodnienia faktu, iż udzielono ostrzeżenia odnośnie do jawnych wad opakowania, spoczywa jednak na przewoźniku i z tego względu kierowca powinien w liście przewozowym zamieścić odpowiedni wpis na tę okoliczność, najlepiej w rubryce: „Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika”.

Z ubezpieczeniowego punktu widzenia należy zaznaczyć, że wezwanie komisarza awaryjnego/rzeczoznawcy, zgodnie z większością warunków ubezpieczenia odnoszących się do tej kwestii, należy do obowiązków przewoźnika. Jednakże w praktyce dokonuje tego sam ubezpieczyciel, ponieważ jest zainteresowany w ustaleniu, czy w danej sytuacji zachodzi przesłanka zwalniająca przewoźnika, czy nie.

Specjaliści z Lutz Assekuranz pozostają do Państwa dyspozycji w razie ewentualnych pytań związanych z powstałymi szkodami lub w przypadku załatwienia dla Państwa firmy pierwszorzędnej ochrony ubezpieczeniowej.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie OCP to 

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego przez LUTZ ASSEKURANZ

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

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

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

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

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

Regionalne punkty kontaktowe:
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 688 239
lutzocp@zmpd.pl

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

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

www.lutz-assekuranz.pl



LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320601/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związkowe ds. Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Platformy TimoCom dostępne na smartfony i tablety



TimoCom

Od tej chwili, chcąc znaleźć lub skutecznie zaoferować ładunek, nie trzeba już bezustannie tkwić przy komputerze stacjonarnym. Lider wśród giełd transportowych w Europie rozbudował bowiem swoją bezpłatną aplikację barometru transportowego o dostęp do wszystkich swoich platform. Poprzez integrację aplikacji z kluczem bezpieczeństwa TC Login, klienci TimoCom w każdej chwili mogą zalogować się do swojego konta - niezależnie od miejsca, w którym się aktualnie znajdują. Po zalogowaniu natomiast mogą mobilnie korzystać ze wszystkich wybranych przez siebie produktów. Dzięki temu możliwe jest szukanie nowych zleceń w TC Truck&Cargo® już w trakcie rozładunku pojazdu, a także natychmiastowe udostępnienie go do monitorowania nowemu zleceniodawcy za pomocą platformy trackingowej TC eMap®. Z kolei w sytuacji odmowy przyjęcia towaru, dzięki giełdzie maga-

zynowej możliwe będzie szybkie znalezienie odpowiedniego miejsca dla danego towaru. I nie ma znaczenia, czy do realizacji mobilnych transakcji używać się będzie tabletu czy smartfona. Aplikacja barometru transportowego jest dostępna dla wszystkich systemów operacyjnych, takich jak Android, iOS czy Windows.

Bezpieczeństwo przez duże "B" - także w wersji mobilnej

"Największym wyzwaniem było zapewnienie równie wysokich standardów bezpieczeństwa podczas mobilnego korzystania z naszych produktów, jak przy dotychczasowej, stacjonarnej wersji", mówi Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom. To jakże ważne założenie zostało osiągnięte dzięki wprowadzeniu w aplikację dodatkowych poziomów zabezpieczeń. Przede wszystkim logowanie do mobilnej wersji programu odbywa się poprzez dobrze wszystkim znany klucz bezpieczeństwa

Dla przedsiębiorstw transportowych ważne jest znalezienie ładunku powrotnego, jeszcze zanim pojazd zostanie rozładowany. Z kolei zleceniodawcy często poszukują sposobu na oferowanie zleceń w sytuacji, gdy znajdują się poza biurem. Branży logistycznej brakuje dobrych i bezpiecznych rozwiązań, umożliwiających codzienne realizowanie umów transportowych przy pomocy takich urządzeń jak tablet czy smartfon. I właśnie tę lukę wypełnił TimoCom.

TC Login. Dodatkowo, chcąc korzystać mobilnie ze swojego konta, należy podać swój indywidualny kod PIN. "Działa to na podobnej zasadzie jak karta do bankomatu, tyle że jest jeszcze bardziej bezpieczne", wyjaśnia Frings. "TC Login, indywidualny kod PIN i konkretne urządzenie mobilne są ze sobą ściśle powiązane. Jeśli pojawi się niezgodność przy którymś z tych elementów, zalogowanie się do TimoCom nie będzie możliwe. To tak, jakby karta bankowa w połączeniu z pinem funkcjonowała tylko i wyłącznie w jednym, określonym bankomacie. Takie rozwiązanie zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa naszym użytkownikom."

Zawsze i wszędzie aktualne informacje z rynku transportowego

Jako że aplikacja barometru transportowego jest zintegrowana z giełdą, wszyscy jej użytkownicy mają dostęp do aktualnych informacji dotyczących sytuacji na europejskim rynku trans-



portowym. Zyskują dzięki temu solidną podstawę do prowadzenia negocjacji cenowych. Udostępniając swoje platformy do mobilnego użytkownika, TimoCom umożliwił zatem swoim klientom większą swobodę w prowadzeniu interesów. Nie ma bowiem znaczenia, czy potrzebujesz giełdy ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformy przetargowej TC eBid®, narzędzia kalkulacyjno-trackingowego TC eMap®, giełdy powierzchni magazynowych czy indeksu europejskich firm transportowych TC Profile® - nowe zlecenie jest w zasięgu Twojej ręki - wystarczy tylko kliknąć.

Najczęstsze pytania:

- Co sprawia, że mobilny dostęp do TimoCom jest tak bezpieczny?**
 Trzy, ściśle powiązane ze sobą elementy: indywidualny kod PIN, osobisty tablet lub smartfon oraz klucz bezpieczeństwa TC Login. Jeśli pojawi się niezgodność jednego z nich, zalogowanie się do TimoCom nie będzie możliwe. Taki system jest bezpieczniejszy niż podejmowanie pieniędzy z bankomatu. To tak, jakby karta bankowa w połączeniu z numerem PIN funkcjonowała tylko i wyłącznie w jednym, określonym bankomacie.
- Czy poprzez mobilną wersję kontrola dostępu podejmowana przez TimoCom będzie osłabiona?**
 Nie, wręcz przeciwnie. Dotychczasowe warunki pozostają niezmiennie. Co

ważne, przed uruchomieniem mobilnego dostępu odbywa się dodatkowa weryfikacja użytkownika.

- Czy aby otrzymać mobilny dostęp, muszę mieć jakąś dodatkową instalację stacjonarną?**

Tak. Uprzednia instalacja oprogramowania TimoCom na komputerze stacjonarnym jest nieodłączną częścią wielopoziomowej sieci bezpieczeństwa, stworzonej w celu ochrony naszych klientów.

- Czy do swojego konta w TimoCom można zalogować się za pomocą różnych smartfonów lub tabletów?**

Tylko w sytuacji, gdy dla każdego z tych urządzeń uruchomiony został mobilny dostęp. Każdemu zgłoszonemu urządzeniu nadawany jest indywidualny kod PIN, na podstawie którego urządzenie jest rozpoznawane.

- Czy osoby trzecie mogą korzystać z mobilnego dostępu, jeśli np. mój tablet zostanie skradziony?**

Nie, ponieważ podczas każdego mobilnego logowania się do swojego konta należy wprowadzić indywidualny kod PIN.

- Co się stanie z aplikacją, jeśli tablet lub laptop zostanie sprzedany?**

Mobilny dostęp jest na samym początku przyporządkowywany danemu użytkownikowi. Jeśli sprzedaje się swoje urządzenie mobilne, należy poinformować o tym obsługę klienta w TimoCom. Dokona ona wówczas re-

jestracji nowego tabletu lub smartfona. Natomiast dostęp przez dotychczasowe urządzenie nie będzie już możliwy - to także kolejny aspekt bezpieczeństwa dla naszych klientów.

- Ile transferu zużywa aplikacja podczas logowania? Jaka ilość danych jest konieczna?**

Aktualnie transmitowanych jest ok. 750 do 800 bajtów danych podczas każdego logowania.

- Dlaczego logując się do TimoCom na tablecie lub smartfonie, automatycznie otwiera się przeglądarka internetowa?**

Dostęp do aplikacji poprzez TC Login, to Twoje prywatne drzwi do mobilnego świata TimoCom. Poprzez wyszukiwarkę urządzenie mobilne łączy się z serwerem TimoCom. Jest to znane użytkownikom już ze stacjonarnej wersji - tam również otwiera się okno programu. Nie ma znaczenia, czy jest to komputer czy tablet: logujesz się zawsze do swojego osobistego konta TimoCom ze swoimi dotychczasowymi, indywidualnymi ustawieniami.

- Ile kosztuje mobilny dostęp?**

Generalnie klienci TimoCom w ramach swoich umów mogą otrzymać 3 dostępy. Jeśli limit ten nie zostanie przekroczony, mobilny dostęp pozostanie bezpłatny.

Więcej informacji o firmie TimoCom i o mobilnym dostępie znajduje się na stronie www.timocom.pl.

Zakładanie firmy transportowej w Niemczech się opłaca



Damian Dziengo
prezes DD Legal
Adwokaci & Doradcy
Podatkowi

Różnice prawne przy pozyskiwaniu licencji wspólnotowej na transport. Niemieckie prawo nie przewiduje wymogu „bazy eksploatacyjnej”.

Jednym z dodatkowych argumentów za założeniem firmy transportowej w Niemczech są wymogi, jakie urzędy federalne w Niemczech, właściwe względem udzielania licencji wspólnotowej, stawiają przedsiębiorstwom

transportowym względem siedziby przedsiębiorstwa, które chce prowadzić działalność transportową. Różnica w tym zakresie wydaje się być znamienna, a dotyczy samej podstawy prawnej ustanawiającej prawo do pozyskania licencji wspólnotowej. Konkretnie chodzi o artykuł 5 lit c.) rozporządzenia (WE) Nr 1071/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 roku i różnych wersji językowych tego rozporządzenia.

Polska wersja rozporządzenia brzmi następująco: „...Przedsiębiorca musi (...) prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rze-

czywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.”

Niemiecka natomiast wersja tego samego rozporządzenia mówi zamiast o bazie eksploatacyjnej o „Betriebsstätte”. Betriebsstätte jest natomiast pojęciem pochodzącym z niemieckiego prawa podatkowego. Zgodnie z § 12 Abgabenordnung (Ordynacji podatkowej) Betriebsstätte to „jede feste Geschäftseinrichtung oder Anlage, die der Tätigkeit eines Unternehmens dient”, czyli każdy stały zakład (możliwym tłumaczeniem jest nawet „stała instalacja zakładowa” lub obiekt, który służy działalności przedsiębiorstwa”).

Różnica jest znaczna w praktycznym użyciu i dyskryminująca, jeżeli chodzi o wymóg pozyskania licencji przez przedsiębiorców na terenie Polski. Ze znanej nam procedury wydawania licencji na terenie Polski, polskie przedsiębiorstwa transportowe, albo lepiej mówiąc - podmioty mające zamiar takimi firmami się stać, w trakcie procedury licencyjnej muszą udokumentować fakt posiadania bazy eksploatacyjnej adekwatnie przydatnej do prowadzenia transportu transgra-

nicznego. Jest to znacznym utrudnieniem ograniczającym swobodę osiedlania się, bo baza eksploatacyjna może być i jest rozumiana w sposób techniczny, jako plac przystosowany do utrzymania taboru przewozowego. Małe przedsiębiorstwa chcące uzyskać licencje uciekają się wobec takiego wymogu do swoistego fortelu, oświadczając, iż posiadają stosowną bazę eksploatacyjną, co nie jest często zgodne z prawdą.

Z uwagi na niemiecką definicję pojęcia „Betriebsstätte”, czyli „obiekty służące działalności przedsiębiorstwa”, żaden urząd federalny udzielający licencji wspólnotowej na terenie Niemiec, nie wpada na pomysł weryfikacji faktycznego posiadania specjalnie technicznie przygotowanej bazy eksploatacyjnej, albowiem niemiecka wersja wspólnotowego rozporządzenia tego po prostu nie wymaga. Tym samym wystarczającym „obiektem” do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu na terenie Niemiec może być i jest na przykład zwykłe „biuro” na 13. piętrze wieżowca o przykładowej powierzchni 15 m², w którym mieści się dokumentacja, o której mówi art. 5 a przedmiotowego rozporządzenia.

My z naszej strony zapraszamy do współpracy z naszą kancelarią.

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



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

DAF
A PACCAR COMPANY

Te same naruszenia - inne kary. Różna odpowiedzialność przewoźnika w krajach UE



Jakub Ordon

Prowadząc działalność w zakresie transportu międzynarodowego, każdy przewoźnik liczy się z ewentualnością wystąpienia kar związanych np. z błędnymi działaniami kierowców w zakresie przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. Wiedza dotycząca odpowiedzialności przedsiębiorcy w poszczególnych krajach Wspólnoty pomoże zaoszczędzić mnóstwo pieniędzy, a nawet dać przewagę konkurencyjną. Niestety próba opracowania jednolitego schematu odpowiedzialności przewoźnika na terenie całej Unii jest w chwili obecnej niemożliwa. Istnieją cztery zasady, które obowiązują na terenie wszystkich krajów Wspólnoty, według których każda kara winna być skuteczna, proporcjonalna, odstraszająca i niedyskryminująca. Wszystkie państwa członkowskie przewidują kary pieniężne za naruszenie przepisów, lecz kształtują je w sposób odmienny. Maksymalna wysokość grzywny różni się znacznie w zależności od państwa członkowskiego. Jej rozpiętość może wahać się od 58,23 EUR (na Malcie), przez 5 000 EUR w Austrii, Niemczech czy Irlandii,

do nawet 30 000 EUR (we Francji). Oznacza to, że za to samo naruszenie przepisów przedsiębiorca może być karany w różnej wysokości.

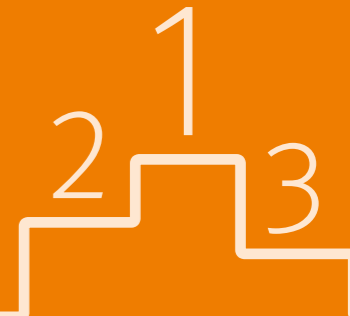
Analizując systemy kar obowiązujące na terenie Wspólnoty, można podzielić kraje na dwie grupy. Pierwsza grupa krajów stosuje kary bez różnicowania, natomiast druga grupa dąży do precyzyjnego skatalogowania rodzaju naruszeń wraz z przypisaniem konkretnych kwot kar. Na terenie niektórych państw członkowskich określona została wyłącznie maksymalna, a czasem tylko minimalna (lub tzw. widełki od-do) wysokość kar nakładanych za wszelkie naruszenia przepisów. Takiego systemu karania należy spodziewać się na terenie np. Austrii, Irlandii, Luksemburga, Czech, Anglii. W innych państwach można zetknąć się z systemem sklasyfikowanych naruszeń, wobec których stosuje się różne kary, natomiast przyjmują one formę zbliżoną do istniejącej w ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (załączniki nr 1, 2, 3). Oczywiście taryfikatory poszczególnych krajów mogą zawierać odmienne wysokości kar, np. za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu o ponad dwie godziny w Hiszpanii może być nałożona kara w wysokości do 4 600 EUR, podczas gdy w Grecji maksymalna wysokość grzywny wynosi 400 EUR. Obok różnic kwotowych występują różnice w sposobie naliczania wysokości kar: i tak na terenie Estonii, Francji czy Słowacji istnieją dwa przedziały przekroczeń czasowych, podobnie jak w Polsce, np. 100 zł kary za przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 15 minut do jednej godziny. Kolejny przedział o wartości 200 zł - za każdą

następną rozpoczętą godzinę. Z kolei na terenie Węgier spotkać można aż pięć przedziałów przekroczenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu, co ciekawsze liczonych jako procentowy udział, tj. o 5%, o 5-10%, o 10-15%, o 15-20%, albo o więcej niż 20%. Zupełnie odmienny sposób karania przewidziano na terenie Belgii, zgodnie z którym za np. przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu kara ustalana jest w oparciu o wymiar najdłuższego okresu odpoczynku (występującego w okresie dziennego czasu prowadzenia pojazdu). W świetle tego przekroczenie ww. normy i jednocześnie skrócenie odpoczynku o cztery godziny karane jest kwotą 450 EUR, a jeśli skrócono odpoczynek o trzy godziny, to kara wynosi 310 EUR. Ponad finansowe straty wynikające z kar pieniężnych, rozporządzenie (WE) nr 561/2006 wskazuje jednoznacznie, że jednym ze środków stosowanych w przypadku istnienia poważnych naruszeń przepisów jest zablokowanie pojazdu. Ma to na celu głównie zmuszenie kierowcy oraz przedsiębiorcy do przestrzegania odpoczynków dobowych kierowców. Kraje, które stosują unieruchomienia pojazdów to: Bułgaria, Cypr, Dania, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Polska, Czechy, Rumunia, Szwecja, Włochy oraz Anglia. W szczególnych okolicznościach lub w przypadkach ponownego lub powtarzającego się naruszenia przepisów, państwa mogą stosować karę pozbawienia wolności za naruszenia przepisów, taki środek represji stosuje się na terenie: Austrii, Cypru, Danii, Francji, Irlandii, Luksemburga oraz Anglii.

Autor jest regionalnym ekspertem Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców ■

UWAGA!!!

Typujemy leasingodawcę przyjaznego przewoźnikom



Wskaż firmę leasingową, która Twoim zdaniem zasługuje na tytuł „Leasingodawcy przyjaznego przewoźnikom”

Jeżeli znasz firmę, która szanuje zasady właściwego sposobu układania relacji biznesowych firm transportowych z instytucjami finansowymi, a w szczególności leasingodawcami, respektuje zasady współzycia społecznego - zgłoś ją do nas! Chodzi nam o tworzenie i utrwalanie poczucia zaufania i pewność obrotu. Mamy świadomość, że w wielu przypadkach relacje leasingodawca – przewoźnik dalekie są od oczekiwania, a do nieprawidłowości ze strony podmiotów silniejszych finansowo i merytorycznie dochodzi zbyt często. Tym bardziej zależy nam na wskazaniu przykładów dobrej współpracy. Firmy nieprzyjazne przewoźnikom będą pomijane.

Kogo wskazać?

Jeżeli firma leasingowa:

- okazała się lojalna w stosunku do przewoźnika, w tym w realnej ocenie zdolności leasingobiorcy do spłaty zobowiązań; zapoznała go z najistotniejszymi warunkami oferowanego produktu kredytowego przed zawarciem umowy na jego sprzedaż;
- przed zawarciem umowy poinformowała klienta o konieczności zapoznania się z treścią umowy i na prośbę klienta, dla wyjaśnienia jego wątpliwości, udzieliła wszelkich stosownych informacji;
- przed zawarciem umowy przedstawiła w sposób jasny i przejrzysty wszystkie warunki i postanowienia umowy, w szczególności grożące

klientowi konsekwencje w razie niewykonania lub nienależytego wykonania przez niego zobowiązań wynikających z umowy, w tym w przypadku opóźnienia w spłacie należności;

- jasno zaprezentowała koszty, w tym również powstałe na skutek nieterminowej spłaty należności i nie ukrywała ich np. podając mniejszą cześć niż pozostałe elementy lub w aneksach, regulaminach, itp.;
- umożliwiła złożenie wniosku o zmianę warunków umowy, uwzględniającą nową sytuację przewoźnika, który np. nie z własnej winy stracił kontrakt;
- reklamami nie wprowadziła potencjalnych klientów w błąd, np. co do braku ryzyka finansowego ze strony leasingobiorcy;
- w przypadku zaprzestania wykonywania umowy przez leasingobiorcę, nie podjęła niewspółmiernych (w tym bezprawnych) środków w celu odzyskania należnych jej kwot;
- stosuje procedury sanacyjne, których celem jest rozwiązanie problemów w realizacji zawartych umów;
- nie stosuje żadnych metod i sposobów naruszających prawo i dobre obyczaje, w tym dodatkowych opłat, grożenia siłą, nękania.

Jeżeli znasz takie firmy, to daj nam znać, bo taki leasingodawca może otrzymać tytuł „Przyjaznego przewoźnikom”, który dla innych przewoźników stanie się pomocny w wyborze firmy leasingowej.

leasing@zmpd.pl



Pojazdy koncepcyjne na IAA Hanower 2014

Podczas wystawy w Hanowerze odbyła się światowa premiera prototypów pojazdów przyszłości. Sprawdzamy, jakich nowości mogą spodziewać się przewoźnicy w – zapewne niedalekiej – przyszłości.

Klaudiusz Madeja

Mercedes-Benz Future Truck 2025

Z zewnątrz ciągnik wygląda dość tradycyjnie, został jedynie zaokrąglony, przód jest bardziej opływowy, dodano boczne przetłoczenia. Dopiero po uruchomieniu silnika pojawia się oświetlenie LED ukryte w przedniej masce i wlotach powietrza. Gdy kierowca prowadzi pojazd osobiście, światło ma kolor biały, natomiast po przejściu w tryb automatyczny zmienia się na niebieski. Na desce rozdzielczej wyświetlacze zastąpiły tradycyjne wskaźniki oraz instrumenty. Zniknęły boczne lusterka, zastąpione przez kame-

ry. Touchpad wyrugował większość przycisków i innych elementów spotykanych na desce rozdzielczej. Umieszczony w górnej części konsoli środkowej tablet służy kierowcy do komunikowania z pojazdem i bazą. Radary i kamery nadzorują całe otoczenie ciężarówki. Dzięki temu może się samodzielnie poruszać bez względu na to co się dzieje wokoło. W tym celu powstał prototyp systemu Highway Pilot, przypominający automatycznego pilota, używanego powszechnie w samolotach. Mercedes oczywiście może się łączyć z innymi pojazdami i sieciami (np. sterującymi ruchem), ale nie jest mu to niezbędne do normalnego poruszania się w ruchu.

W przyszłości tak ma wyglądać transport drogowy – automatyczny

pilot wyręcza kierowcę, który jedynie kontroluje działanie wszystkich przyrządów, jak w samolocie. Ma to m.in. znacząco wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Wszelkie manewry, prędkość i sposób jazdy będą lepiej wykonywane, dzięki automatycznemu sterowaniu przez komputer, który szczegółowo analizuje wszystkie okoliczności przejazdu. Skomputeryzowane systemy pojazdów oraz infrastruktury mają się wzajemnie informować o swoich manewrach, co pozwoli uniknąć kolizji i korków.

Iveco Vision

Ten prototyp samochodu dostawczego przyszłości ma bardziej futurystyczny wygląd, ale znacznie

przewoźnik nr 38

mu bliżej, aby trafić na nasze drogi. W oczy rzuca się brak drzwi po stronie kierowcy i tylna kłapa częściowo zachodząca po otwarciu na dach, częściowo tworząca stopień ułatwiający wejście do przestrzeni bagażowej. Ta ma być wypełniona optymalnie dzięki komputerowej analizie kształtu ładunku. Będzie on przytrzymywany przez wysuwane ze ścian bocznych poduszki.

Konstruktorzy zaproponowali do użytku miejskiego napęd elektryczny zapewniający zasięg 40 km i prędkość maksymalną 50 km/h. Na dłuższych trasach zostanie wykorzystany 4-cylindrowy silnik common rail drugiej generacji o pojemności 2,3 l. Przy tym napędzie prędkość maksymalna wynosi 130 km/h. Hybrydowy zespół napędowy ma emisję spalin mniejszą o 25 proc. od wyłącznie spalinowego.

W powstanie tego prototypu Iveco zaangażowało ponad 20 różnych partnerów. Są wśród nich m.in. Arcelor Mittal, Bosch, Brembo, Denso, Xperion i ZF Lenksysteme. Ich udział pokazuje kompleksowe podejście do stworzenia nowoczesnego pojazdu dostawczego. Wykorzystano w nim elementy z lekkich kompozytów i plastiku. Na dachu umieszczono ogniwa fotowoltaiczne. Zamiast tradycyjnej kierownicy zastosowano wolant podobny do lotniczych.

Wszelkie informacje kierowca otrzyma na elektronicznym wyświetlaczu, znajdującym się w miejscu wskaźników tradycyjnego samochodu. Oprócz standardowych danych, system poda mu np. prognozę pogody, a nawet rytm pracy jego serca. Poza tym mamy znane już rozwiązania z nawigacji i telematiki, stosowanej w pojazdach ciężarowych. Wydaje się, że główną barierą dla Iveco są wysokie koszty zastosowanych w prototypie rozwiązań. Jednak ich upowszechnienie może przyspieszyć debiut seryjnego samochodu bazującego na tym prototypie.



Studenckie korki

Początek roku akademickiego to nawet o 1/4 większe korki. To dane firmy NaviExpert. Z końcem września najbardziej zwinął Poznań, tuż za nim są Kraków i Łódź. W Polsce jest około 1,6 miliona studentów, coraz większa część jest zmotoryzowana. Tuż za podium miast, które najbardziej zwinęły przez studentów, jest Warszawa, a za nią Wrocław i Gdańsk.

1,6 mln studentów

Tydzień bez mandatów

Taką niespodziankę zapowiedzieli belgijscy policjanci. Nie chodzi jednak o to, żeby przypodobać się kierowcom - to strajk. Policjanci postanowili zaprotestować w ten sposób przeciw podwyższeniu wieku emerytalnego. Zamiast karać kierowców zdecydowali się udzielać im tylko pouczeń - mandat wchodzi w grę tylko w razie poważniejszych przewinień.

Samochód zastępczy z OC

Bedzie określona stawka za dobę wynajmu samochodu zastępczego. Tego chcą urzędnicy, bo w sądach zaroili się od spraw o zawyżone rachunki za wynajem samochodów. Ubezpieczyciele niechętniej pokrywają z OC sprawcy koszty wynajmu samochodu zastępczego dla poszkodowanego, ale to wykorzystują firmy wypożyczające auta. Rachunki są zawyżane, dlatego ma zostać ustalona konkretna lub maksymalna kwota za dobę takiego wynajmu. Jaka - tego jeszcze nie wiadomo.

**Motocyklem za darmo**

Wiele wskazuje na to, że motocykliści będą mogli jeździć po autostradach nie płacąc. W nowym projekcie elektronicznego poboru opłat za jazdę osobówkami po autostradzie nie zostały uwzględnione motocykle. Jeśli faktycznie ten system zostanie wprowadzony, to najprawdopodobniej od 2016 roku motocykle zostaną zwolnione z płatności za jazdę po autostradach.

Jacobsen bez prawa jazdy

Brązowy medalista olimpijski z Vancouver, Norweg Anders Jacobsen, stracił prawo jazdy. Jadąc przez Norwegię przekroczył prędkość o 14 km/h. To jego czwarte tego typu wykroczenie, więc zgodnie z miejscowymi przepisami zostało mu odebrane prawo jazdy. Odzyska je za pół roku. Jacobsen twierdzi, że nie jest wariatem drogowym i się zagapił. Narzeka też na przepisy, które jego zdaniem są w Norwegii zbyt surowe.

Phelbs na promilach

Michael Phelbs, pływak i multimedalista olimpijski został aresztowany za jazdę pod wpływem alkoholu. Policja ze stanu Maryland zatrzymała go, kiedy jechał o 60 km/h za szybko i przekraczał linię ciągłą. Badanie zawartości alkoholu we krwi wykazało, że jest pijany. Podobne zdarzenie z udziałem pływaka miało już miejsce 10 lat temu. Phelbs ma na swoim koncie 22 medale olimpijskie, w tym 18 złotych.

Schumacher Jr.

15-letni Mick Junior, syn Michaela Schumachera, został wicemistrzem świata w kartingu. Syn siedmiokrotnego mistrza świata Formuły 1 zajął drugie miejsce w mistrzostwach rozegranych we Francji na torze Essay. Mick Junior startował w kategorii KF-Junior. Jego ojciec swój pierwszy duży wyścigowy sukces odniósł również w wieku 15 lat. Został wtedy mistrzem świata w kartingu.

84 samochody

Tyle średnio ma w swoim garażu przeciętny właściciel Bugatti Veyrona. Statystyczny klient, który kupuje auto za ponad 6 milionów złotych, ma też średnio 3 odrzutowce i jeden jacht. Takie ciekawostki na temat nabywców Veyrona zdradził szef marki Bugatti Wolfgang Duerheimer. Jednak obraz ten może być nieco wypaczony, ponieważ średnią mocno zawyża sułtan Brunei, który poza Bugattiami ma w swoich garażach około 2 500 samochodów.

Elektryczna kłapa

Przez ostatnie półtora roku w Polsce sprzedano zaledwie 63 samochody elektryczne - 28 w 2013 roku i 35 w pierwszej połowie tego roku. To słaby wynik, biorąc pod uwagę zapowiadaną przez ostatnie lata elektryczną rewolucję. Samochody zasilane prądem w założeniu miałyby ograniczyć zanieczyszczenie powietrza w miastach. Ich eksploatacja jest też kilkukrotnie tańsza od aut spalinowych. Jednak ze względu na wysokie ceny i brak zachęty ze strony państwa, mało kto decyduje się na zakup "elektryka"





Paryż 2014

Kacper Jeneralski



Divine DS

DS jest już osobną marką należącą do Citroena. Ma wyróżniać się elegancją i prestiżem, a dowodem na to jest nowy prototyp Divine DS. Czterodrzwiowe auto jest krzyżówką coupe i hatchbacka, choć nie posiada typowej tylnej klapki. Awangardowe kształty połączono tu ze stonowanym lakierem i najwyższej jakości materiałami - zwłaszcza wewnątrz. Reflektory Divine wykorzystują technologię laserową. Laser zwiększa moc światła o 50%, ale wchodzi do gry od prędkości 60 km/h - poniżej świecą same LED-y. Pod maską Divine zainstalowano benzynowy silnik 1,6 o mocy aż 270 koni mechanicznych.

Skoda Fabia 3

To jeden z najpopularniejszych samochodów w Polsce, przynajmniej jeśli weźmiemy pod uwagę sprzedaż dwóch poprzednich generacji. Teraz Fabia 3 pojawiła się w Paryżu w wersji hatchback i kombi. Auto mocno wyładniało,



nabrało nieco ostrzejszych kształtów, widać też ciekawsze proporcje. Samochód ma pojawić się na rynku jeszcze w listopadzie tego roku, a wersja kombi w 2015 roku. Fabia 3 jest wyposażona w szereg systemów bezpieczeństwa, które w razie potrzeby mogą samoczynnie zatrzymać samochód. W ofercie będzie kilka znanych silników - w tym bardzo oszczędny 75-konny diesel, który ma spalać nieco ponad 3 litry na setkę.

Volkswagen XL Sport

Bazując na najoszczędniejszym seryjnym samochodzie XL1, Volkswagen zbudował nieco bardziej sportowy samochód. XL Sport ma pod maską silnik z motocykla, ale nie byle jakiego, bo z Ducati. Silnik V2 o pojemności 1,2 litra ma niemal 200 koni i kręci się do 11 tysięcy obrotów na minutę. Tu o ekonomii nikt nie myśli, dlatego Volkswagen nie chwali się spalaniem swojego nowego konceptu. XL Sport rozpędza się do 270 kilometrów na godzinę, a po 5,7 sekundy ma na zegarze pierwszą setkę. Nie wiadomo jeszcze, czy to ważące 890 kg dwuosobowe coupe wejdzie

przewoźnik nr 38



do produkcji seryjnej. W pewnym sensie przy pomocy tego prototypu Volkswagen świętuje, a jest co, bo właśnie koncern wyprodukował 200-milionowy samochód.

Ford S Max

Ford nie boi się określenia VAN, zwłaszcza że ma w swoim arsenale jeden z najbardziej przebojowych vanów na



rynku. W Paryżu swoją premierę miał nowy S Max, który upodobił się do pozostałych najnowszych Fordów. To między innymi oznacza, że otrzymał grill, który nieodparcie kojarzy się z Astonem Martinem. Wewnątrz, poza ogromną przestrzenią, S max oferuje spore możliwości w kwestii aranżacji wnętrza i przestawiania foteli. Bagażnik otwierany jest automatycznie, a z tyłu pojawiły się boczne poduszki powietrzne. Oferta silników obejmuje dwa moto-

Lamborghini Asterion

W sumie trzy silniki kryją się w najnowszym hybrydowym lamborghini. Asterion został wyposażony w benzynową jednostkę V10 i współpracujące z nim trzy silniki elektryczne. Benzyniak pochodzący z Huracana generuje 610 koni, a elektryczne motory w sumie dodatkowych 300 koni. Producent wspomina coś o spalaniu ledwo przekraczającym 4 litry na setkę, ale przy zakupie super-samochodu nie to jest brane pod uwagę. Jeśli ktoś jednak chce być "eco", to istotny może być fakt, że na samym prądzie Asterion może przejechać 50 kilometrów.





ry ecoboost: 1,5 o mocy 158 koni oraz 237-konny 2,0. Poza tym jest jeszcze dwulitrowy diesel w trzech wersjach mocy (118, 148 i 177 koni)

Fiat 500X

Po przejęciu Chryslera Fiat w ostatnich latach wpadł w stan zupełnej hibernacji. Przynajmniej jeśli weźmiemy pod uwagę premiery samochodów przeznaczonych na europejski rynek. Dlatego tym bardziej ciekawi nowa premiera pięćsetki w wersji crossover. W gruncie rzeczy z podstawowym modelem 500 nowy samochód ma tylko trochę wspólnego. Nie ograniczono się do wyposażenia auta w plastikowe osłony. To zupełnie nowe nadwozie. Auto jest

dużo większe i ma pięciodrzwiową karoserię. Najmocniejszym z oferowanych silników benzynowych będzie ten o pojemności 2,4 l, generujący 184 konie. Jednak to silnik przeznaczony na amerykański rynek. W Europie do sprzedaży mają wejść kolejno jednostki o mocach od 95 do 170 koni - będą to zarówno diesle, jak i benzyniaki. 500X będzie występował w wersji z napędem na przednią oś lub na 4 koła. Do wyboru będzie 6-biegowa manualna skrzynia, albo 9-biegowy automat.

Renault Espace

Od premiery poprzedniego Espace minęło aż 12 lat. W motoryzacji to wieczność, więc można powiedzieć, że nowy model powstawał od zera. Cztery poprzednie generacje tego auta były vanami. Teraz vany nie są w modzie, więc Francuzi kazali mówić na swoje nowe auto crossover. To gra pozorów, bo cech crossovera w Espasie jak w lekarstwie. Nie zmienia to faktu, że auto może się podobać. Będzie występowało w wersji 5- lub 7-miejscowej. Z przodu mamy reflektory w technologii full LED. W nadkolach jest miejsce dla felg o rozmiarach od 17 do aż 20 cali. Wewnątrz sporo elektroniki i dużo miejsca w schowkach, bo 30 litrów. Bagażnik ma 660 litrów pojemności, a więc niemało. Żeby powiększyć przestrzeń bagażową nie trzeba się gimnastykować, bo trzy osobne fotele tylnego rzędu siedzeń są składane przy pomocy przycisków. W ofercie będą trzy silniki o pojemności 1.6: dwa diesle o mocach 130 i 160 koni oraz 200-konna benzyna.

Audi TT i TTS roadster

Audi myśli już o przyszłorocznym sezonie letnim i prezentuje TT z otwieranym dachem. Obie wersje TT-ki mają sztywny składany dach. W jego konstrukcji wykorzystano stopy magnezu, aluminium i tworzywa sztuczne. Dach udało się odchudzić o 3 kilogramy. Jego składanie trwa zaledwie 10 sekund i można to robić nawet podczas jazdy z prędkością 50 km/h. W zależności od wersji, pod maską będą montowane trzy silniki, wszystkie o pojemności 2,0. Słabszy benzynowy ma 230 koni, mocniejszy 310 (to model TTS). Będzie też diesel o mocy 184 koni, ale tu klient będzie mógł liczyć wyłącznie na napęd na przednią oś. Tymczasem TTS będzie miał quattro w standardzie, a słabsza benzynowa wersja będzie dostępna w dwóch wersjach napędu.

Następca Freelandera

Land Rover Discovery Sport to mniejsza wersja popularnej "dyskoteki". Zanim samochód pojawił się na paryskim salonie, miał swój przedpremierowy pokaz na 80-metrowej, specjalnie przygotowanej barce pływającej po Sekwanie. Tam na specjalnych przeszkodach pokazał, jakie są jego właściwości terenowe. W przeciwieństwie do wielu konkurentów Discovery Sport ma napęd wyłącznie na 4 koła. Tak jak pozostałe modele marki, nowe auto ma system Terrain Response, który optymalizuje układ kierowniczy hamulcowy i, co najważniejsze, napędowy pod kątem określonego podłoża. Zaprogramowane tryby jazdy przewidziano na błoto, piasek i śnieg. Discovery Sport ma pojawić się na rynku w 2015 roku.



Mercedes AMG GT

Najnowszy sportowy samochód w pewnym sensie zastąpi skrzydlatego Mercedesa SLS, ale jest od niego znacznie mniejszy. O klientów powalczy z nie byle kim, bo z Porsche 911. AMG GT nie ma drzwi przypominających skrzydła mewy, będzie tańszy od SLSa, ale stoi przed nim trudne zadanie. Utrzeć nosa 911-tce nie będzie łatwo. Pomóc w tym ma wyjątkowo zgrabna sylwetka i ośmiocylindrowy silnik o pojemności 4 litrów. W zależności od wersji może mieć on moc 462, albo 510 koni mechanicznych. Ciekawostką jest zastosowany w tym silniku, opracowany przez Mercedesa, materiał "nanoslide". Wykonano z niego tuleje cylindrów, bo zmniejsza tarcie. Przyspieszenie do setki Mercedesa AMG GT zajmuje 4 lub 3,8 sekundy w zależności od wersji.

Honda Civic

Jeden z najpopularniejszych kompaktów wszech czasów przeszedł kolejną modernizację. Honda Civic upodobniła się nieco do usportowionej wersji Type R. To między innymi zasługa agresywnie wystylizowanych zderzaków. Kształt przednich lamp podkreślono efektownymi ledowymi paskami. Wnętrze zmodernizowanego Civica wykończono nowymi materiałami. Jednak na stoisku Hondy największe emocje budził "hothatch", czyli Type R, który na razie pozostaje prototypem. Wiadomo już, że jest on bliski produkcji. W salonach ma pojawić się w 2015 roku. Pod jego maską będzie montowany najmocniejszy w historii civica 280-konny, doładowany silnik o pojemności dwóch litrów.



Pasje. Świat z innej perspektywy



**z Leszkiem
Guderskim, właścicielem
firmy AGA Transport &
Logistyka, rozmawia
Ryszard Galczyński**

■ Ile lat już Pan lata?

Latam od 35 lat. Zostałem pilotem zgodnie z realizowanym wówczas hasłem: „od szybowca do odrzutowca”. Do szkoły podstawowej, w której się uczyłem, przyjechali instruktorzy z aeroklubu w Lesznie i zaproponowali (dla chętnych) szkolenie szybowcowe - jako adeptów do dalszej służby w lotnictwie. W Centralnej Szkole Szybowcowej w Lesznie przez trzy lata

z rządu były organizowane obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW). Byliśmy skoszarowani, ubrani w mundury i poddani wojskowej dyscyplinie. Każdą czynność należało wykonywać na rozkaz: jeść, spać, biegać i wreszcie latać. W takich okolicznościach, w wieku 15 lat, odbyłem na obozie unitarnym szkolenie podstawowe, później przysły kolejne: szybowcowe doskonalące, spadochronowe

i szkolenie z ratownictwa spadochronowego i w końcu szkolenie na samolotach. Przeszedłem wszystkie te szczeble po kolei, zgodnie ze sztuką lotniczą i już w szkole średniej zostałem pilotem aeroklubu leszczyńskiego. Pod koniec mojej edukacji w technikum stanąłem przed wyborem: czy pójść do Szkoły Orłąt w Dęblinie i zostać pilotem samolotów odrzutowych, czy wybrać zupełnie inną drogę. Jak się okazało, byłem za

wysoki na pilota myśliwskiego. Fotel katapultowy szkolnego samolotu TS 11 Iskra ma ograniczenie długości ciemniowo-promieniowej kręgosłupa do 176 cm, dlatego wyżsi już się nie nadawali. Przy moim wzroście (190 cm) zaproponowano mi latanie na samolotach AN 2 w jednostkach łącznikowych. Odpowiedziałem komisji, że na AN 2 latam w swoim aeroklubie i... poszedłem na politechnikę do Poznania.

■ Na czym wobec tego lata Pan obecnie?

Jestem członkiem Aeroklubu Leszczyńskiego i korzystam z jego stanu posiadania. Mam uprawnienia do latania na kilkunastu typach szybowców i tyłu samo samolotów, między innymi: Jak-12, Gawron, Zlin 142 (na tym zaczynałem latać), Zlin 42M, PZL 104 Wilga, Cessna 152, 172 i 182, Cirrus SR 22, PZL 110 Koliber.

■ Czy z takim doświadczeniem szkoli Pan dzisiaj młodych adeptów lotnictwa?

Jeszcze nie, instruktor - szczególnie latem - musi mieć dużo wolnego czasu, aby z należytą starannością przeprowadzić kurs. Problem polega na tym, że praca w transporcie nie pozwala na tak swobodne dysponowanie własnym czasem. Niemniej, ponieważ moje dzieci są już dorosłe, może uda mi się wszystko tak poukładać, aby móc to robić. Bo rzeczywiście przydałby się szkolić zgodnie ze starymi zasadami sztuki lotniczej.

■ Co to znaczy?

Regulaminy i procedury postępowania „są pisane” krwią lotników. Czasy się zmieniają, ale przepisy dotyczące bezpieczeństwa - nie. Należy o tym pamiętać, bo jeśli próbuje się je „łagodzić”, omi-

jać czy wręcz ignorować, prowadzi to zawsze do katastrofy. Kiedy zdobywałem uprawnienia były dwa rodzaje licencji: szybowcowa i samolotowa. Licencja lotnicza uprawniała do prowadzenia (pilotowania) pojazdów powietrznych o dopuszczalnej masie startowej powyżej 5,7 t. Dzisiaj jest wiele kategorii: do 450 kg, potem do 550 kg, następnie do 750 kg, czy nawet do 120 kg. To wszystko sprawia, że im niższa klasa (jeżeli chodzi o wagę) tym wymagania i procedury są coraz bardziej ograniczane - w czym ja nie widzę żadnego związku. W kategorii samolotów ultralekkich już 20 godzin nalotu wystarcza do wydania uprawnień do samodzielnego pilotażu. Jak zdawałem w 1984 r. egzamin na licencję szybowcową, minimum nalotu wynosiło 70 godzin - ja miałem wylatane 100. Uży-

skanie tej licencji było warunkiem przejścia do kolejnego etapu szkolenia adeptów latania - kursu spadochronowego (i ratownictwa spadochronowego). Dopiero przejście tego szczebla otwierało drogę do szkolenia na samolotach. Jeśli ktoś wszystkich kolejnych szczebli pozytywnie nie przeszedł - nie mogło być mowy o lataniu. Dzisiaj w ogóle nie ma takich wymagań. Do uzyskania licencji szybowcowej potrzeba 35 godzin nalotu, a „samodzielny” przelot po trasie jest wykonywany w towarzystwie instruktora siedzącego na tylnym fotelu. Takie zliberalizowanie przepisów stoi - tak mi się wydaje - w sprzeczności z troską o zdrowie i życie tych, którzy zgodnie z ich literą nabyli uprawnienia.

■ Ile czasu poświęca Pan swojej pasji?

Ciągle za mało. Na szybowcach wylatałem już w ciągu całej dotychczasowej lotniczej kariery ponad 800 godzin, a na samolotach ponad 400. To nie jest duży nalot, ponieważ latam w czasie wolnym, czyli zwykle raz w tygodniu. Chociaż w ubiegłym roku udało mi się przeszkolić w lotach nocnych, w ośrodku szkolenia lotniczego w Żernikach pod Poznaniem. We wrześniu lataliśmy nocą, a w październiku rozpocząłem szkolenie na wodnosamolotach Cessna 172. Ten model ma koła i pływak. Startuje się z normalnego pasa, a ląduje w jeziorze. W Polsce ponad 2 000 jezior nadaje się do lądowania wodnosamolotem - musi być na 1 200 m długie i na 200 m szerokie.

■ Skąd te nowe zainteresowania?

Właściciel tej szkoły lotniczej Robert Biernat ściągnął do Polski te samoloty, czym udowodnił, że i u nas można propagować tego rodzaju turystykę wodno-lotniczą. Poza tym jest to pierwszy i jedyny w naszym

kraju ośrodek, który takie szkolenia prowadzi. To dla mnie niezwykła frajda wystartować z ziemi, polatać, a potem jeszcze popływać po jeziorze. Jeśli chodzi o nocne loty, to podjęcie szkolenia wynika z historii, która mi się przydarzyła. W 2009 r. leciałem do Górskiej Szkoły Szybowcowej pod Żywiec z lotniska w Żernikach. Niestety załamała się pogoda i jeszcze na dodatek popełniłem błąd, źle obliczając czas do lotu - tam zmrok zapadał kilka minut wcześniej niż w Poznaniu. W tych okolicznościach poprosiłem kontrolę ruchu lotniczego o możliwość lądowania w Katowicach-Pyrzowicach. Cały czas lało i zrobiło się już ciemno, więc kontynuowałem lot według przyrządów. Kiedy już dostałem zgodę z wieży lotniska i schodziłem na pas, chciałem jak należy włączyć światła lądowania, ale chyba coś od tego deszczu zamokło, bo wywaliło mi bezpiecznik - światła zgasły. Dokładnie to samo powtórzyło się ze światłami do kołowania, więc wylądowałem po ciemku. Po tym fakcie w miejscu obsługi pilotów na lotnisku Katowice Pyrzowice usłyszałem o sobie taką oto opinię, wypowiedzianą przez kapitanów samolotów pasażerskich, które siadały przede mną: „Ale kozak, bez świateł ląduje...” Nie muszę dodawać, że podczas tego lądowania wcale taki dzielny się nie czułem. Dlatego postanowiłem się doszkolić w lotach nocnych, żeby w podobnych okolicznościach i przy załamaniu warunków atmosferycznych nie było już takiego stresu. Poza tym doskonałości umiejętności nigdy dosyć.

■ Jaki najdalszy lot Pan odbył?

W 2008 r. zdarzyło mi się zakochać się w 28-letniej Węgierce polskiego pochodzenia. To była Wilga - samolot z 1980 r., który dostałem w prezencie od mojej żony. Wiąże

się z tym zakupem również anegdota. Przed transakcją żona zapytała mechanika: „Panie Jurku, czy ta 28-letnia Wilga nie jest za stara dla mojego męża. Pani Elu - odpowiedział - to tak, jak z kobietą, 28 lat to kwitnący wiek, trzeba ją tylko ciągle dopieszczać”. Najdłuższy lot, jaki w związku z tym zdarzeniem dotychczas odbyłem, to przelot znad Białogóry (na Węgrzech) przez Słowację do Piły. Ten romans trwał przez pięć lat. Mój mechanik miał rację, trzeba ją było ciągle i bardzo starannie serwisować. Z powodu nadmiaru tych „pieszczot” byłem zmuszony w końcu sprzedać tę drogą kochankę. Obecnie lata w aeroklubie pod Berlinem.

■ Gdzie Pan lata w wolnych chwilach?

Głównie latam po Polsce, czasami zdarza mi się podróż do Berlina - bo to jest 1 godzina i 45 minut lotu. Zwyczajowo są to loty krótkie, najwyżej dwugodzinne. Znad wspomnianego wcześniej Białogóry leciałem swoją Wilgą ponad 6 godzin. Poza tym wielką radość sprawia mi fotografowanie naszego kraju z lotu ptaka.

■ Czy rodzina podziela Pana pasję?

Syn zdobył już licencję pilota szybowcowego, a córki i małżonka czasami ze mną latają.

■ Co dla Pana jest w lataniu najistotniejsze?

Wolność i przestrzeń. Jak się odrywam w powietrze, wszystkie moje problemy zostają na ziemi. Muszę się skupić nad tym, jak prawidłowo i bezpiecznie ten lot wykonać. Poza tym roztacza się wokół mnie przepiękny widok na ten stworzony przez Boga świat. Naprawdę nieźle mu to wyszło i warto z tej perspektywy to zobaczyć i docenić. ■

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



Zapraszamy do współpracy



Szanowni Państwo, Jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami oraz pasjami, zapraszamy na łamy naszego czasopisma. Możecie Państwo stworzyć własne kluby pasjonatów. Przewoźnicy-myśliwi i narciarze razem spędzają czas. Zachęcamy także przewoźników o innych pasjach do wspólnego rozwijania zainteresowań. Nasze akcje: PASJE i PO GODZINACH są do Państwa dyspozycji.

Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji: redakcja_przewoznik@zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Paweł Kaleta, Demotrans.

Ekonomia i ekologia to ważne elementy działalności naszej firmy – z nowym Actrosem jestem spokojny o każdy z nich.



Nowy Actros z silnikiem Euro VI najpierw podczas testów, a potem podczas regularnej eksploatacji pozytywnie nas zaskoczył. Przede wszystkim tym, że spalanie – w stosunku do bardzo oszczędnego silnika Euro V – nie wzrosło i mieści się w naszych rygorystycznych normach. Dodatkową wartością jest to, że w niektórych krajach samochody z normą Euro VI nie podlegają ograniczeniom, zakazującym ruchu nocnego między 22 a 5 rano. Współpracujemy z klientami, dla których troska o środowisko jest bardzo ważna. Dlatego postępująca wymiana naszej floty na najbardziej dziś ekologiczne nowe Actrosy Euro VI jest całkowicie naturalna – my

również chcemy, aby realizowane przez nas przewozy jak najmniej obciążały środowisko. Pracujemy nad tym, by do końca 2014 r. 80 proc. naszej floty liczącej dziś ok. 200 pojazdów spełniało wymagania tej normy. Firma będzie się rozwijać, dlatego cieszy nas, że możemy liczyć na sprawdzonego partnera, jakim jest Mercedes-Benz. Pracują tam ludzie, którzy umieją rozpoznać i zrozumieć potrzeby dużych klientów, a dla takich firm jak nasza jest to bardzo ważne.

