

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



Zawiesić MiLoG!

6

Gmina przyjazna dla transportu

44

**Szkolenia
kierowców**

34-42





Dobre Roczniaki.

Program dla pojazdów MAN z rocznika 2010 i starszych.

Zależy nam, aby każdy pojazd MAN miał jak najlepszą opiekę niezależnie od daty produkcji. Dlatego stworzyliśmy program serwisowy, w którym Twój pojazd zostanie otoczony obsługą wykwalifikowanej kadry Autoryzowanych Serwisów MAN w Polsce, jednocześnie proponując najlepszą cenę, w stosunku do jakości oferowanych usług. Sprawdź Dobre Roczniaki! Szczegóły na stronie www.mantruckandbus.pl oraz pod numerem Infolinii 22 526 61 61.

* Oferta obowiązuje w Autoryzowanych Stacjach Obsługi MAN Truck & Bus na terenie Polski biorących udział w akcji promocyjnej. Dotyczy sprzedaży części zamiennych wraz z wymianą, zrealizowanej na podstawie faktury VAT z dopiskiem „Sprzedaż i montaż objęte promocją 2 lata gwarancji zgodnie z Ogólnymi Warunkami Gwarancyjnymi”.

30 PAKIETÓW
SERWISOWYCH
DO **49%**
TANIEJ

MAN kann.

100
100 Years
MAN Truck and Bus



PORTAL POLSKICH
PRZEWOŹNIKÓW
DROGOWYCH

www.zmpd.pl



Informacje

na wyciągnięcie ręki.

Jak bezpiecznie mocować ładunki w transporcie drogowym...

Przekazujemy Państwu do wykorzystania "Międzynarodowe wytyczne IRU odnośnie bezpiecznego mocowania ładunków w transporcie drogowym". Wersja elektroniczna jest do pobrania na stronie www.zmpd.pl, natomiast broszura dostępna jest w biurze ZMPD Warszawa, Al. Jana Pawła II 78, pok. 31 (liczba egzemplarzy ograniczona)



Międzynarodowe wytyczne odnośnie
mocowania ładunków w transporcie

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE





Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Zmiany, zmiany, zmiany...

Tam, gdzie celem jest ograniczenie dla konkurencji dostępu do rynku, gdzie do głosu dochodzi protekcyjizm, skierowane przeciw zagranicznym przedsiębiorcom prawa lokalne wprowadzane są zniechęcająco, niemal podstępnie. Tak wprowadzili je Niemcy, tak wprowadzają je Norwegowie, których spedycje już żądają od polskich przewoźników, aby od 1 lipca dostosowali się do lokalnego prawa. A nie można wykluczyć, że jeżeli nie będzie zdecydowanej reakcji, to wzorem tych krajów pójdą następne. Wydawało by się, że w niektórych kwestiach, które mogą być kontrowersyjne, decyzje podejmuje się po rzetelnych analizach i długich konsultacjach. Przykładem może tu być przygotowywanie przepisów o płacy minimalnej dla marynarzy. Prace nad tymi przepisami trwały pięć lat, a poprzedzone były dekadami funkcjonowania prawa zwyczajowego. Wcześniej przeprowadzono także szerokie konsultacje ze związkami zawodowymi i pracodawcami. Co więcej, wypracowany został

mechanizm korekcyjny, a kolejne konsultacje odbywają się na bieżąco. Wydaje się również, że w Europie są kraje, które podejmują decyzje bez „zbędnych” konsultacji, właśnie dlatego, że z ich punktu widzenia tak jest wygodniej, a dla ich gospodarek efektywniej. Intrygujące jest to, że wiele krajów przyjmuje „z dobrodziejstwem inwentarza” takie niewygodne dla siebie decyzje zagranicznych rządów. Zmiany w prawie w Europie Zachodniej czy też ostatnio w Rosji - chodzi o ustawę o karaniu zagranicznych przewoźników - wyraźnie wskazują na próby ograniczenia aktywności firm przewozowych z krajów najbardziej się rozwijających w branży transportowej. Konsekwencje mogą być groźne, jeśli rząd skutecznie nie zadziała. Wtedy pozostanie tylko nadzieja, że polska branża przewozów drogowych, która udowodniła, że jest nie tylko sprawna, ale i elastyczna, znowu znajdzie siły, aby dostosować się do nowych warunków.

Zmiana ustawy o transporcie drogowym 30

Sprzeciw ZMPD oraz całego środowiska przewoźników przeciw nieprzemyślanym, restrykcyjnym zmianom w ustawie o transporcie drogowym doprowadził do wycofania się resortu z proponowanych zapisów i stworzenia bardziej wyważonego prawa

Gminy przyjazne transportowi 44

ZMPD wyróżniło samorządy przyjazne przedsiębiorcom transportowym, które - według rankingu gmin z 2014 roku - pobierały najniższy podatek od środków transportu. Przedsiębiorcy transportowi od wielu lat apelują do radnych i władz gmin o rozsądne opodatkowanie przewoźników.

Twarde dyskusje w cieniu festiwalu 28

W Bukareszcie po raz kolejny starły się dwie grupy organizacji przewoźników drogowych. Te z państw nowej Europy obstają przy swobodzie gospodarczej, zachodnie wprowadzają protekcyjistyczne ograniczenia.



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,
Anna Wieczorek, Anna Wrona,
Ryszard Gałczyński, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:
Piotr Gawętczyk, Kacper Jeneralski,
Zdzisław Kordel, Piotr Mikiel,
Roland Myca, Joanna Popiołek.

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.

Kierowca to nie marynarz 12

Marynarze, armatorzy i Międzynarodowa Organizacja Pracy stworzyli konwencję regulującą kwestie płacy minimalnej marynarzy, ku zadowoleniu wszystkich stron i z uwzględnieniem realiów gospodarczych ratyfikujących krajów.



Paliwowy pojedynek człowieka z maszyną 34

Elektroniczne urządzenia wspomagające kierowców coraz powszechniej montowane w najnowszych ciężarówkach sprowokowały nas do sprawdzenia, kto jest lepszy: człowiek, czy maszyna?

Wiemy, że nic nie wiemy 22

Długo oczekiwana decyzja Komisji Europejskiej, dotycząca wszczęcia przeciwko Niemcom procedury w sprawie naruszenia traktatu w zakresie zastosowania stawki minimalnej w sektorze transportu, wywołała konsternację wśród przedsiębiorców z branży transportowej.

Zawiesić MiLoG!	6
Efektywność rynku transportu drogowego	8
Kierowca to nie marynarz	12
Rośnie eksport, a z nim przewozy	14
Fotomorgana czyli imprezka na waleta	16
Wiemy, że nic nie wiemy	22
Wobec działań Rosji nie będziemy beczynni	24
Twarde dyskusje w cieniu festiwalu	28
Zmiana ustawy o transporcie drogowym	30
ZMPD ma wysokie standardy prowadzenia ksiąg rachunkowych	32
Paliwowy pojedynek człowieka z maszyną	34
Mistrz Stanisław Mierzejewski	36
Najlepsi mówią	38
Kłęska szkolnictwa zawodowego	42
Gminy przyjazne transportowi drogowemu	44
Podatki to część systemu gospodarczego	46
Innowacyjna i szybko rozwijająca się firma z Litwy	47
Samorządowa polityka gospodarcza	48
Leasingodawca przyjazny przewoźnikom	50
Retro. Niechciana ciężarówka	52
Jak dochodzić odszkodowania komunikacyjnego w Niemczech	58
„Informacje szybko przewiożę”. Czyli gdzie szukać przewagi konkurencyjnej	60
Odpowiedzialność przewoźnika	62
Tracking. Narzędzie warte wykorzystania	64
Paliwo dobrej jakości – podstawą oszczędności	66
Kierowca zawodowy nie do zastąpienia	70
Drugie życie strażaka	72



Zawiesić MiLoG!

Niemiecki pomysł objęcia niemiecką płacą minimalną polskich podmiotów to protekcjonizm, stwierdza polska minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak.

Robert Przybylski

Podczas zorganizowanej przez Komisję Europejską konferencji „A Social Agenda for Transport”, która miała miejsce 4 czerwca 2015 roku w Brukseli, polska minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak oceniła, że niemieckie regulacje, ale także pomysły pojawiające się w innych krajach UE - np. we Francji – dotyczące objęcia zagranicznych kierowców krajową płacą minimalną, to przejaw protekcjonizmu, bo „skutki tych regulacji próbuje się przerzucić na firmy i pracowników z innych państw członkowskich. (...) Należy zwrócić uwagę na dwa aspekty: potrzebę zapewnienia atrakcyjności branży transportowej dla pracowników oraz potrzebę zapewnienia atrakcyjności europejskiego sektora transportu dla klienta, nie tylko na rynku europejskim, ale także na rynku globalnym” – powiedziała minister Maria Wasiak.

Najpierw wyjaśnić, potem stosować

„Powinniśmy dążyć do stworzenia godnych warunków pracy w sektorze transportu, we wszystkich jego gałęziach. Wszelkie zmiany prawne w sferze ochrony socjalnej powinny się dokonywać przy poszanowaniu czterech podstawowych swobód Unii Europejskiej oraz przy uwzględnianiu obiektywnych różnic w rozwoju gospodarczym, systemach podatkowych, a także na prawie pracy i systemach opieki społecznej w państwach członkowskich” – podkreśliła minister infrastruktury i rozwoju.

19 maja 2015 roku Komisja Europejska zdecydowała o wszczęciu procedury w sprawie naruszenia traktatu w zakresie zastosowania stawki minimalnej w sektorze transportu.

Dlatego polska branża transportu drogowego domaga się, aby niemieckie regulacje dotyczące MiLoG zostały zawieszono do czasu wyjaśnienia sprawy przez Komisję Europejską, a

jeśli zajdzie taka potrzeba, także przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Tymczasem ministerstwo pracy w Niemczech poinformowało, że rząd w Berlinie przeanalizuje stanowisko zajęte przez Komisję Europejską w sprawie stosowania niemieckich przepisów o płacy minimalnej w sektorze transportu. Resort dodał, że ma na to dwa miesiące.

Protekcjonistyczny charakter niemieckich działań jest widoczny także po zasięgu płacy minimalnej. Niemcy pod polskim naciskiem zgodzili się na wyjęcie spod działania MiLoG przewoźników tranzytowych, które stanowią małą część przychodów. Ze statystyk unijnych wynika, że polscy przewoźnicy opanowali rynek przewozów dwustronnych. Wykonują na nim więcej pracy przewozowej niż w transporcie krajowym. Niemcy są największym odbiorcą polskiego eksportu.

Skutkiem obecności polskich ciężarówek na niemieckim rynku są rosnące przewozy pomiędzy krajami trzecimi oraz przewozy kabotażowe.

W przypadku polskich firm te dwa typy przewozów zapewniają jedną piątą wykonanej w 2013 roku pracy przewozowej, gdy dla Niemców jest to ok. jednej dziesiątej całej pracy przewozowej.

Ekspansja polskich przedsiębiorców na unijnym rynku widoczna była także w 2014 roku. Wypracowana przez nich nadwyżka w bilansie płatniczym usług sektora przewozów drogowych przekroczyła 3 mld euro, gdy w 2013 roku było to 2,7 mld euro.

Najniższe przychody na tonokilometr

Jak wytłumaczyć ogromny sukces polskich przedsiębiorców? Porównanie przychodów z 2011 roku (najnowsze dane GUS i Eurostat) wskazuje, że obroty polskich drogowych przewoźników ładunków wyniosły 19,1 mld euro, gdy niemieckich 36,8 mld, hiszpańskich 32,5 mld, zaś francuskich 44 mld euro.

Nawet zgrubne wyliczenia dokonane na podstawie danych Eurostat wykazują, że przychody polskich przewoźników wynoszą niecałe 10 eurocentów za tonokilometr, gdy dla Holendrów są ponad 2,5 razy wyższe. Niższe przychody są pochodną niskich kosztów. Zatem nic prostszego jak zwiększyć koszty konkurentów tak, aby stali się mniej atrakcyjni. Stąd wymóg stosowania niemieckiej płacy minimalnej przez zagraniczne firmy. Na dodatek Niemcy próbują obciążyć przedsiębiorców z nowych krajów unijnych obowiązkiem składania całej dokumentacji w języku niemieckim, który nie jest obowiązkowy w UE.

Zachodnioeuropejski argument stosowania przez polskich przewoźników dumpingu socjalnego trzeba uznać za nietrafiony. Świadczy o tym intensywnie rozbudowująca się flota międzynarodowa. Dobre wyniki zachęcają nowe podmioty do wejścia w branżę transportu międzynarodowego na wynajem.

Z danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego wynika, że w 2014 roku liczba przedsiębiorców wykonujących przewozy międzynarodowe ładunków wzrosła o 1 261 - do 29 488,

natomiast samochodów ciężarowych o 14 051 sztuk - do 168 645. W 2014 roku przeciętna flota liczyła 5,7 samochodu ciężarowego, natomiast rok wcześniej wskaźnik był nieco niższy i dochodził do 5,5.

Bardziej szczegółowe analizy danych Bds.TM wskazują, że odsetek firm mających od 1 do 4 samochodów ciężarowych ustabilizował się na poziomie 63 proc. Łącznie najmniejsze przedsiębiorstwa dysponowały flotą 39 401 pojazdów, co stanowiło 23,4 proc. całości parku przewoźników międzynarodowych, o 0,9 punktu proc. mniej niż w 2013 roku. Tylko 94 podmioty dysponowały flotami liczącymi ponad



100 samochodów i razem było to 16 660 aut, czyli 9,9 proc. parku, o 0,9 punktu proc. więcej niż rok wcześniej.

Odmladza się tabor samochodowy. Najnowsze pojazdy ciężarowe z silnikami Euro V i Euro VI stanowiły ponad 52 proc. floty, gdy udział poprzednio najpopularniejszych samochodów z silnikami Euro III zmalał o blisko 6 punktów proc. do 25,9 proc. Odsetek najstarszych modeli (Euro II i niżej) spadł o niecałe 3 punkty proc. do 6,8 proc.

Powolny wzrost przewozów

Jak wynika z wstępnych danych GUS, w 2014 roku 142,1 tys. przedsiębiorstw transportu samochodowego rzeczy wykonało pracę 262,86 mld tkm, o 1,2 proc. większą niż w 2013 roku, przy tonażu o

0,3 proc. mniejszym niż rok wcześniej, wynoszącym 1 547,9 mln ton. Widoczna jest postępująca specjalizacja. 89,9 tys. przedsiębiorstw zarobkowego transportu samochodowego zwiększyło w 2014 roku wyniki rzeczowe: pracę przewożoną o 2,2 proc. do 188,6 mld tkm, zaś tonaż o 1,9 proc. do 665,1 ton.

W 2013 roku praca przewozowa transportu drogowego ładunków wyniosła 259,7 mld tkm i była o 11,3 proc. większa niż w 2012 roku. Tempo przyrostu było blisko dwukrotnie większe niż w 2012 roku. Mimo lepszych wyników wśród krajowych przewoźników ładunków następuje koncentracja. W 2014 roku na firmę przypadało 3,4 samochodu, gdy rok wcześniej 3,3.

Transport samochodowy ładunków i osób zanotował w 2013 roku 88,6 mld zł przychodów i 864,5 mln zł zysków netto. Branża zapłaciła w 2013 roku 215,7 mln zł podatku dochodowego. Jej nakłady inwestycyjne sięgnęły w 2013 roku 3,4 mld zł, które były o 10 proc. mniejsze od dokonanych w 2012 roku.

Pod względem wielkości drogowych przewozów towarowych (w tonokilometrach) według danych Eurostat opublikowanych przez GUS, w 2013 roku polscy przewoźnicy wykonali pracę przewozową 247,6 mld tkm, o 11,4 proc. większą niż rok wcześniej. Zdobyli 14,4 proc. całego unijnego rynku i znaleźli się na drugim miejscu za niemieckimi, których praca przewozowa wyniosła 305,7 mld tkm, ale przed Hiszpanią, z pracą przewozową 192,6 mld tkm. Drugie miejsce w przewozach ogółem (przewozy krajowe i międzynarodowe łącznie) polscy przewoźnicy zapewnili sobie dzięki rekordowym przewozom międzynarodowym, które w 2013 roku wyniosły 147,3 mld tkm. Praca przewozowa w transporcie międzynarodowym liczona jest z kabotażem oraz przewozami między krajami trzecimi i wzrosła w stosunku do 2012 roku o 10,5 proc.

Polskie firmy transportowe wykonały w unijnych przewozach międzynarodowych ponad 24 proc. pracy przewozowej, gdy trzy lata wcześniej było to 20,2 procent i 11 proc. w 2006 roku. Za polskimi firmami transportu międzynarodowego są Hiszpanie i Niemcy.



Efektywność rynku transportu drogowego

Branża transportu drogowego jest przeregulowana, a mimo to kraje Europy Zachodniej próbują narzucać nowe rozwiązania prawne, przynoszące wątpliwe skutki i zmniejszające efektywność branży.

Dzisiaj Kordel

liberalizacja oznacza, że regulacje z założenia powinny mieć cechy porządkujące i dotyczyć także sfery regulacji, co znacznie komplikuje jednoznaczny ocenę istoty liberalizacji. Trzeba stwierdzić, że nie ma innowacji w transporcie, w tym drogowym, bez liberalizacji rynku. To nic innego jak realizacja poglądów Unii Europejskiej o innowacyjności i konkurencji.

Stale występują zmiany instrumentów prawnych, zarówno ze strony Unii Europejskiej, jak i polityki transpor-

towej poszczególnych państw członkowskich. W UE daje się zauważyć coraz większe zamiary regulowania kolejnych pól funkcjonowania transportu drogowego, choć UE nie poznała jeszcze dokładnie skutków wcześniejszych regulacji tego rynku.

Na podstawie znajomości środowiska transportowego stwierdza się, że najwięcej jest firm reprezentujących stan zachowawczy. Tylko nieliczne firmy poszukują nowych rozwiązań, np. organizacyjnych, a nawet antycypują szanse i zagrożenia. Grupa reagująca charakteryzuje się na ogół wykorzystaniem tylko pewnego, sprawdzonego elementu zmian, jak np. wymiana

taboru na nowocześniejszy. To świadczy o tym, iż skutki regulacji prawnych UE należy obserwować na rynku w długim horyzoncie czasowym i najpierw wyciągać wnioski, a następnie podejmować działania. Wśród podejmowanych działań na szczeblu europejskim należy dążyć nie tyle do zastrzeżenia prawa i ograniczania wolności mechanizmów rynkowych, ile do pełnego wdrożenia i jak najlepszego egzekwowania przepisów transportu drogowego przez państwa członkowskie UE. Przypomnijmy, że implementacja pakietu drogowego, przyjętego w 2009 roku, nie została jeszcze zakończona.

Regulacje rynku transportu drogowego

Powstaje fundamentalne pytanie: czy rynek transportu drogowego powinien w dalszym ciągu być regulowany, zarówno przez prawo unijne, jak również polskie prawodawstwo, czy należy stopniowo powracać do przyjętych wcześniej zasad deregulacji. Odpowiedź na to pytanie będzie miała istotne znaczenie przy analizie jakości funkcjonowania tej gałęzi transportu. Praktyka pokazuje, że rynek ten jest znacznie przeregulowany, a szereg regulacji, jakie państwa członkowskie wdrożyły, nie zawsze odpowiada rzeczywistości gospodarczej.

Regulacje koncentrują się na zasadach dostępu do zawodu przewoźnika, zasadach funkcjonowania w przewozach unijnych, kabotażu czy stronie kosztowej funkcjonowania przedsiębiorstw, a pominięta została całkowicie strona popytowa (cenowa). Chociaż nie wdrożono jeszcze w całości rozporządzeń 1071, 1072 i 1073, to najnowsze propozycje UE idą w kierunku tworzenia kolejnego pakietu drogowego, z położeniem nacisku na rozwiązanie dumpingu socjalnego w transporcie drogowym, przy czym nie bardzo wiadomo, jaka jest definicja tego dumpingu.

Można przypuszczać, że Komisja Europejska pracuje nad jakimiś zagadnieniami prawnymi, które nie mają nic wspólnego z rzeczywistością gospodarczą. Trzeba wyraźnie podkreślić, że pojęcie „dumpingu socjalnego” nie zostało dotychczas formalnie zdefiniowane i nie funkcjonuje w nomenklaturze Trybunału Sprawiedliwości UE. Istnieją duże wątpliwości co do tego, jaką formę mogłoby to zjawisko przyjąć w praktyce gospodarczej.

Generalnie termin ten jest kojarzony wyłącznie z nieuczciwymi praktykami niektórych firm przewozowych (tzw. przedsiębiorstw - skrzynek pocztowych), głównie z Europy Zachodniej. Pojęcia tego nie należy z kolei kojarzyć z różnicami występującymi w systemach zabezpieczeń społecznych, legalnie funkcjonujących w UE i historycznie uwarunkowanych (chodzi o różnice w poziomach płac minimalnych i składek ubezpieczeniowych). Tego zjawiska nie ujednolicił się nawet w bardzo długim horyzoncie czasowym.

Właściwie już w chwili obecnej cały rynek transportu samochodowego w Polsce, realizujący przewozy ładunków, jest poddany mocnym regulacjom prawnym, które wynikają zarówno z dyrektyw i rozporządzeń Unii Europejskiej, jak i Konwencji ONZ, włączając w to także polską ustawę o transporcie drogowym. Używając określenia „właści-



Można przypuszczać, że Komisja Europejska pracuje nad jakimiś zagadnieniami prawnymi, które nie mają nic wspólnego z rzeczywistością gospodarczą. Trzeba wyraźnie podkreślić, że pojęcie „dumpingu socjalnego” nie zostało dotychczas formalnie zdefiniowane.

wie cały” ma się na uwadze wszystkie przedsiębiorstwa dysponujące taborami ciężarowymi powyżej 3,5 tony dmc. Oznacza to w praktyce, że rynek przewozów ładunków taborami do 3,5 tony dmc nie podlega żadnym regulacjom prawnym.

Przeregulowanie

Generalnie należy wyraźnie stwierdzić, że funkcjonowanie polskiego transportu samochodowego w zakresie przewozów ładunków w Polsce, ale także we wszystkich krajach Unii Europejskiej, jest ściśle regulowane przez instrumenty prawne, takie jak ustawy, rozporządzenia czy konwencje. Powstaje pytanie, czy jest to dobre rozwiązanie z punktu widzenia funkcjonowania rynku transportowego jako kategorii ekonomicznej. Na tak postawione pytanie nie otrzyma się jednoznacznej odpowiedzi. Z jednej strony instrumenty prawne regulujące funkcjonowanie każdego rynku w danym państwie są naturalnym narzędziem polityki państwa i to nie podlega żadnej dyskusji. Z drugiej strony zwolennicy czystej gospodarki rynkowej uważają, że każda ingerencja państwa w sferę funkcjonowania rynku poprzez instrumenty prawne jest nie do zaakceptowania i powoduje jego nieskuteczność.

Obserwując współczesny rynek społeczno-gospodarczy świata trzeba jednak stwierdzić, że we wszystkich państwach występują instrumenty

prawne, którymi steruje się rozwojem danych rynków gospodarczych. Jak stwierdza prof. Bogusław Liberadzki: „wolny rynek to kategoria czysto teoretyczna. W Polsce mamy regulowaną społeczną gospodarke rynkową, co jest zapisane w konstytucji”. Przyjmując to stwierdzenie można powiedzieć, że istotnym problemem nie jest to, że w gospodarce rynkowej stosuje się regulatory w postaci norm prawnych, ale przede wszystkim ich precyzyjność sformułowań i jasność interpretacyjna przez poszczególne organy administracji państwowej lub władzy sądowniczej.

Często można spotkać pogląd, iż gospodarki europejskie są przeregulowane instrumentami prawnymi. Samo to stwierdzenie niestety nic nie znaczy, jeżeli nie przeanalizuje się skuteczności tych instrumentów prawnych. Skuteczności rozumianej jako stopnia osiągnięcia zamierzonego i rozumnego celu społeczno-gospodarczego. Wspomniano już, że istotnym zagadnieniem w stosowaniu instrumentów prawnych jest jasność i precyzyjność sformułowań, a także kompleksowość ujęcia problematyki.

Często w praktyce polskiej występuje zjawisko konieczności interpretacji ustaw. Jeżeli np. weźmie się ustawę o transporcie drogowym, okaże się, że jej zapisy wymagają dodatkowych interpretacji organów administracji państwowej. Taką procedurę postępowania powinno się eliminować, bowiem przynosi ona nie-

korzystne efekty ekonomiczne dla przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Wiele nieprawidłowości interpretacyjnych w zakresie regulacji prawnych powstaje z niezrozumienia przez przewoźników istoty regulacji prawnych. Te regulacje są instrumentem, który z jednej strony ma uregulować dziką konkurencję rynkową, z drugiej strony ma zapewnić ekonomiczne funkcjonowanie tej gałęzi transportu. Trzeba przyznać, że niekiedy regulacje UE nie spełniają tego założenia, a są wytworem administracji, która nie bardzo orientuje się w zasadach funkcjonowania transportu samochodowego.

Wystarczy przytoczyć rozporządzenie UE o bazach eksploatacyjnych dla polskich przedsiębiorców. Gdyby wziąć in extenso zapisy rozporządzenia, to około 75 proc. polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego musiałyby zrezygnować z prowadzenia działalności przewozowej.

Skuteczne prawo

W związku z regulacjami prawnymi nasuwa się ogólniejsze pytanie, mianowicie: na ile ten instrument każdej polityki jest skuteczny w swoim zastosowaniu. Nie ma w tym zakresie szczegółowych badań ekonomicznych, a te interpretacje, z którymi można się spotkać w literaturze przedmiotu, nie w pełni oddają złożoność problematyki w praktyce.

Kabotaż na rynku drogowym

Zasady wykonywania przewozów kabotażowych w transporcie drogowym rzeczy w Unii Europejskiej regulują przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku, dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Na mocy tych przepisów przewoźnicy drogowi mający siedzibę w państwie członkowskim i posiadający licencję wspólną są uprawnieni do wykonania do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego pań-

stwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Podczas przyjmowania tych przepisów trwały dyskusje nad ewentualną dalszą liberalizacją rynku przewozów drogowych w przyszłości. Pogłębieniu tej dyskusji służyć miał raport Komisji Europejskiej na temat sytuacji na rynku przewozów kabotażowych w UE. Dokument ten, opublikowany przez KE w kwietniu 2014 roku, wykazał, że przewozy kabotażowe stanowią jedynie niewielki ułamek przewozów drogowych ogółem realizowanych przez przewoźników z państw członkowskich na terytorium całej UE i wynosi niespełna 2 proc. przewozów.

W kwietniu 2014 roku Francja zorganizowała w Paryżu konferencję na temat harmonizacji przepisów socjalnych w transporcie drogowym, gdzie przedstawiła następujące tezy:

- kierowcy z Polski, Rumunii i Bułgarii stanowią nieuczciwą konkurencję dla kierowców z Francji, Danii, Niemiec, Belgii i Holandii,
 - w regulacjach prawnych UE należy stworzyć rozwiązania, które zlikwidują zjawisko dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji,
 - należy określić wytyczne dla przyszłej Komisji Europejskiej, na podstawie których podejmie ona działania na rzecz harmonizacji socjalnej w transporcie drogowym,
 - należy powołać europejską agencję kontroli pojazdów w ruchu oraz bardziej precyzyjnie określić zapisy rozporządzenia 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.
- Polska nie zgadza się z powyższymi tendencyjnymi tezami. Zdaniem autora nie należy po prostu, według potrzeb jakiegoś państwa członkowskiego, podejmować nowych działań regulacyjnych, nie wykorzystując dotychczasowych instrumentów kontroli funkcjonowania rynku transportu drogowego.

Nie ma podstaw do zmian

Należy przyjąć, że w obecnej sytuacji brak jest podstaw merytorycznych dla wprowadzenia radykalnych zmian w przepisach. Ostat-

nio znowelizowana dyrektywa w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE, dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, stanowi wyważony, choć z trudem osiągnięty kompromis. Ma ona charakter horyzontalny, a co za tym idzie, w opinii Polski nie ma potrzeby doregulowania tych kwestii w poszczególnych sektorach, w tym w transporcie drogowym.

Należy wskazać także na problematykę kabotażu. Trzeba stwierdzić, że tezę o niewprowadzaniu jakichkolwiek przepisów ograniczających przewozy kabotażowe podziela duża część państw członkowskich, w szczególności państwa Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Węgry, Czechy i Słowacja), a także Litwa, Łotwa, Estonia, Rumunia i Bułgaria.

Należy także dodać, że działania UE, zgodnie z podnoszeniem efektywności funkcjonowania transportu drogowego, a także polityką innowacyjności w tym sektorze, powinny iść w kierunku nie ograniczania tego kabotażu, lecz całkowitej likwidacji tego ograniczenia rynkowego.

Należy dodać, że ostatnio Francja i Belgia przyjęły na swoim terytorium pakiet przepisów socjalnych w zakresie czasu pracy i odpoczynku kierowców, mających na celu ograniczenie możliwości wykonywania przewozów drogowych na swoim terytorium, co stwarza ryzyko, że ograniczą one również przewozy kabotażowe w tych krajach.

Sprawa niewprowadzania ograniczeń w dziedzinie kabotażu jest o tyle istotna, że poza aspektem ekonomicznym przewozy te mają także swój ważny wymiar społeczny, bowiem przyczyniają się do zmniejszenia ilości pustychjazd i tym samym do ograniczenia emisji spalin do atmosfery. Ponadto, o czym często się zapomina, optymalizują wykorzystywanie taboru samochodowego, zarówno z punktu widzenia przewoźników, jak i gestorów ładunków, a ci ostatni to ponad 70 proc. zleceniodawców dla transportu drogowego.

Autor jest profesorem dr. hab., pracuje w Katedrze Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego. Materiał jest skrótem wystąpienia w Parlamencie Europejskim w Brukseli, z 5 maja.

REGENERACJA DPF? NIE, DZIĘKUJĘ. Z IVECO JAZDA BEZ PRZYMUSOWYCH PRZERW.



IVECO jako pierwszy producent oferujący silniki EURO VI z wykorzystaniem jedynie technologii SCR w pełnej gamie samochodów ciężarowych zapewnia:

- **PROSTOTĘ W EKSPLOATACJI** bez ograniczania tras i zadań (ADR, tunele itp.) • bez zwracania uwagi na podłoże • brak aktywnej regeneracji DPF
- **OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA** bez wypalania paliwem filtra DPF • bez strat paliwa na podniesienie temperatury spalin
- **WYTRZYMAŁOŚĆ** spalin nie trafiają z powrotem do silnika • niska temperatura pracy i brak wstrząsów termicznych filtra DPF
- **PROSTOTĘ KONSTRUKCJI** tylko jeden system obróbki spalin • brak dodatkowych elementów silnika i układu chłodzenia właściwych systemowi EGR



Kierowca to nie marynarz

Marynarze, armatorzy i Międzynarodowa Organizacja Pracy stworzyli konwencję regulującą kwestie płacy minimalnej marynarzy, ku zadowoleniu wszystkich stron i z uwzględnieniem realiów gospodarczych ratyfikujących krajów.

Robert Przybylski

Pośpiech, z jakim Niemcy objęli ograniczających przewoźników swoją ustawą o płacy minimalnej jest jeszcze jednym dowodem na nieczyste intencje we wprowadzaniu tego prawa. Skandaliczny sposób narzucenia przez Niemcy przewoźnikom z innych państw krajowej płacy minimalnej skłania do sprawdzenia, jak kwestia wynagrodzenia minimalnego regulowana jest w żegludze.

– Marynarzy obowiązują prawo państwa bandery statku, na którym pływają – wyjaśnia rzecznik prasowy Mi-

ne wynagrodzenie dla danego stanowiska (wynagrodzenie podstawowe za 8 godzin pracy od poniedziałku do piątku) – podkreśla rzecznik.

Konwencja reguluje także zasady i warunki zatrudnienia, zamieszkania, wyżywienia, ochrony zdrowia, a także zabezpieczeń socjalnych. Konwencja jest aktem prawnym Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP lub z angielska ILO) i obowiązuje armatorów pływających pod flagą państw, które ratyfikowały konwencję, oraz obowiązuje we wszystkich portach tych krajów.

Innymi słowy konwencja wprowadziła odpowiedzialność państwa bandery i państwa portu. Kontroli słu-

ki, nawet spod bandery tych państw, które konwencji nie ratyfikowały. One też muszą dostosować się do standardu, albo nie będą mogły korzystać z portów państw, które konwencję ratyfikowały.

Ile płacić?

Konwencja określa płacę minimalną tylko w tych krajach, które nie mają własnej płacy minimalnej. Jeżeli zatem Polska ma wyznaczoną płacę minimalną, wobec armatorów posługujących się polską flagą wymaga się zachowania norm krajowych, czyli polskiej płacy minimalnej. Zatem MLC 2006 bierze pod uwagę stopień rozwoju gospodarki kraju, w którym

Do płacy minimalnej doliczane są 3 dodatki: wynagrodzenie za urlop, nadgodziny wypracowane przez miesiąc oraz ekwiwalent za wyżywienie na urlopie. Te 3 elementy tworzą wynagrodzenie miesięczne. Przyjęte rozwiązania tworzą jasne reguły wyliczenia wynagrodzeń.

Konwencja wyznacza wynagrodzenie minimalne dla stanowiska starszego marynarza. Od niego liczone są płace dla innych stopni. Minimalna płaca według MOP wynosi 592 dol. amerykańskich od stycznia 2015 roku oraz 614 dol. od początku 2016 roku. Dotychczasowe wynagrodzenie minimalne wynosiło 585 dol. Biorąc pod uwagę, że jest to wynagrodzenie bazowe, powiększone o trzy wymienione powyżej elementy, faktycznie wypłaty są co najmniej o połowę większe od wielkości bazowych.

Wypracowanie porozumienia

Międzynarodowa Konwencja o Pracy na morzu została przyjęta 23 lutego 2006 roku po pięciu latach negocjacji. Toczyły się one w trójstronnej komisji (nazwanej Joint Maritime Commission - JMC), w której zasiadali przedstawiciele rządów, pracodawców i pracowników. Armatorów

ży certyfikat zgodności, który składa armator. Oświadcza w nim, że zatrudnia marynarzy zgodnie z konwencją. Każdy marynarz musi mieć ze sobą potwierdzenie od armatora lub pracodawcy, że otrzymywane przez niego wynagrodzenie spełnia wymogi konwencji.

Inspekcja państwa portu kontroluje zawijające stat-

nisterstwa Infrastruktury i Rozwoju Piotr Popa. – Wyznaczanie corocznych, minimalnych standardów płacowych dla marynarzy jest zagwarantowane przez Międzynarodową Konwencję o Pracy na morzu (Maritime Labour Convention, czyli MLC 2006) i jest to jedyny tego typu standard określający gotówkowe, minimalne, miesięcz-



reklama

reprezentowała International Chamber of Shipping (ICS), marynarzy - International Transport Workers Federation (ITF).

Podczas głosowania na sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie za przyjęciem konwencji opowiedziało się 314 delegacji ze strony rządów, armatorów i pracowników (po jednym głosem na kraj z każdej grupy). Głosów sprzeciwu nie było.

Konwencja weszła w życie 20 sierpnia 2013 roku, rok po ratyfikacji przez 30 krajów, które musiały reprezentować co najmniej 33 proc. światowego tonażu. Już pięć ratyfikujących krajów (Bahamy, Norwegia, Liberia, Wyspy Marschalla i Panama) reprezentują 43

proc. światowego tonażu. W październiku 2014 roku konwencję ratyfikowało 65 krajów, reprezentujących 80 proc. światowego tonażu. Polska ratyfikowała konwencję 3 maja 2012 roku i weszła ona w życie 20 sierpnia 2013 roku.

Członkowie trójstronnej komisji w miarę regularnie spotykają się, ustalając zmiany lub nowe wysokości wynagrodzenia bazowego. Na najbliższy rok przewidziane są negocjacje w sprawie wynagrodzenia po 1 stycznia 2017 roku.

Także MOP stworzył konwencję regulującą czas pracy kierowców. Została przyjęta 6 czerwca 1979 roku i weszła w życie 10 lutego 1983 roku.

dls

Land und See Speditionsgesellschaft mbH



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

Diana Sokół przedstawiciel Firmy na terenie Polski

Tel. kom: +48 720 839 490
e-mail: d.sokol@dls-logistics.de

<http://www.dls-logistics.de>

Rośnie eksport, a z nim przewozy

Zmieniają się kierunki polskiego eksportu. Za nimi musi nadążyć transport, tymczasem brak jest umów z krajami Azji i Afryki.



Robert Przybylski

Tegoroczne prognozy szacują wzrost polskiego eksportu w 2015 roku na 10-13 proc., a zatem dwa razy więcej niż w ub.r. To skutek zdobycia nowych rynków Afryki, Bliskiego Wschodu i Azji. Polski cydr jest chętnie kupowany w Mombasie (Kenia), a jabłka w Indonezji. Polska żywność jest atrakcyjna dla rynków bliskowschodnich, które nie mają niezależności żywnościowej. W rezultacie, jak podaje Ministerstwo Gospodarki, wzrost polskiego eksportu żywności w pierwszym kwartale wyniósł 9 proc. i takie tempo utrzymało się także w marcu.

Według danych Ministerstwa Gospodarki, pierwszy kwartał tego roku zakończył się dodatnim saldem bilansu handlowego. Był to pierwszy taki przypadek od dekad. Saldo wyniosło blisko 8,8 mld zł. Nawet NBP ma dobre wiadomości – w marcu 2015 roku saldo rachunku bieżącego było dodatnie i wyniosło blisko 2 mld euro. W momencie wysyłania tego numeru „Przewoźnika” do druku NBP nie podliczył jeszcze salda płatniczego za pierwszy kwartał.

Embargo na żywność i przewozy

Rosyjskie embargo żywnościowe przypomina raczej embargo na polski transport. Rosyjskie samochody

przewożą przez wschodnią granicę Polski towary objęte embargiem, natomiast rosyjskie i białoruskie służby nie przepuszczają polskich samochodów z takim samym ładunkiem. Mimo to, choć w 2014 roku wartość polskiego eksportu żywności wzrosła o 5 proc. do 21,35 mld euro, to w tym samym okresie eksport żywności do Rosji zmalał o 30 proc. - do 0,9 mld euro. Łącznie eksport z Polski do Rosji zmalał o 14 proc. - do 7 mld euro. Rosja, Białoruś i Ukraina to trójka największych importerów polskiej wieprzowiny. Odbiorcy z tych trzech krajów kupowali rocznie 400 tys. ton tego mięsa.

Chociaż powszechną zasadą wydaje się stabilny popyt na żywność, to właśnie ten segment wymiany jest najbardziej narażony na zmiany w handlu z krajami na wschód od Polski. W ostatnim okresie najbardziej ucierpiał handel produktami rolnospożywczymi. W przypadku Rosji zaważyły na tym czynniki polityczne (embargo), zaś w stosunku do Ukrainy zapaść hrywny i całej gospodarki naszego sąsiada, wywołana rosyjską inwazją.

Nowe kierunki

Wyniki handlu zagranicznego w pierwszym kwartale świadczą o zmianie kierunków polskiego eksportu. Oznacza to jednak, że za tymi zmianami musi nadążyć polski transport. Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju jak najszybciej powinno podpisywać z kolejnymi państwami Azji, Afryki i Bliskiego Wschodu porozumienia o transporcie międzynarodowym. Z kolei tam,



gdzie o ne już są podpisane, trzeba zwiększyć pulę zezwoleń. Okazuje się jednak, że te rozmowy są bardzo trudne. Do legendy już przechodzi nieustępliwe stanowisko Kazachstanu, który pomimo wzrostu zapotrzebowania na przewozy nie tylko nie chce zwiększenia liczby wymienianych zezwoleń, lecz nawet naciska na redukcję i tak niewystarczającej liczby. Przypomnijmy: dla strony polskiej jest to 4 tys. zezwoleń ogólnych i 3 tys. na przewozy z krajów trzecich. Kazachowie mają łącznie 14,3 tys. zezwoleń, czyli dwa razy więcej od strony polskiej. Z kolei do Armenii polscy przewoźnicy dostają zaledwie 100 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe. Puła zezwoleń do Azerbejdżanu wynosi 500 - na przewozy dwustronne i tranzytowe oraz 100 - na przewozy z krajów trzecich.

Jeszcze mniej, bo tylko 300 ogólnych i 100 dwustronnych i tranzytowych wymieniła Polska z Uzbekistanem, a z Tadżykistanem - 50 na przewozy dwustronne i tranzytowe i drugie 50 na przewozy z krajów trzecich. Natomiast z

formacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Polska nie ma podpisanych umów z Mongolią, Turkmenistanem, Afganistanem, Kuwejtem, Syrią, Izraelem. ZMPD apeluje do rządu o jak najszybsze rozpoczęcie negocjacji w celu zawarcia niezbędnych porozumień. Z kolei do Jordani

Polscy przewoźnicy zauważają rosnące zainteresowanie przewozami do krajów Azji i Afryki. Według informacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Polska nie ma podpisanych umów z Mongolią, Turkmenistanem, Afganistanem, Kuwejtem, Syrią, Izraelem.

Umów jeszcze brak

Kirgistanem wymiana objęła 1 400 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe oraz 150 na przewozy z krajów trzecich. Kirgistanem wymiana objęła 1 400 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe oraz 150 na przewozy z krajów trzecich. Polscy przewoźnicy zauważają rosnące zainteresowanie przewozami do krajów Azji i Afryki. Według in-

formacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Polska nie ma podpisanych umów z Mongolią, Turkmenistanem, Afganistanem, Kuwejtem, Syrią, Izraelem. ZMPD apeluje do rządu o jak najszybsze rozpoczęcie negocjacji w celu zawarcia niezbędnych porozumień. Z kolei do Jordani

nii, Iraku i Iranu nie trzeba zezwoleń w przypadku przejazdów dwustronnych i tranzytowych.

Niezależnie od postępów eksporterów oraz podpisywania nowych umów, zmartwieniem przewoźników pozostanie niebilansowanie wymiany – brak ładunków powrotnych poważnie zmniejsza rentowność przewozów.

Fotomorgana czyli imprezka na waleta



Pomysł, żeby najpierw przez rok wybierać delegatów, a potem wpuszczać na ŻOD wszystkich jak leci, jest mądry inaczej.

Jerzy Kwaśniewski



Czterech pancernych i trzy zaproszenia - jak to podzielić?

Dobrze, że nie mamy psa.

Janusz Łacny, Andrzej Szablowski



Mandaciki do kontroli! Fotografujemy, żeby zaświadczyć, że przyszli sami delegaci.

Tadeusz Furmanek



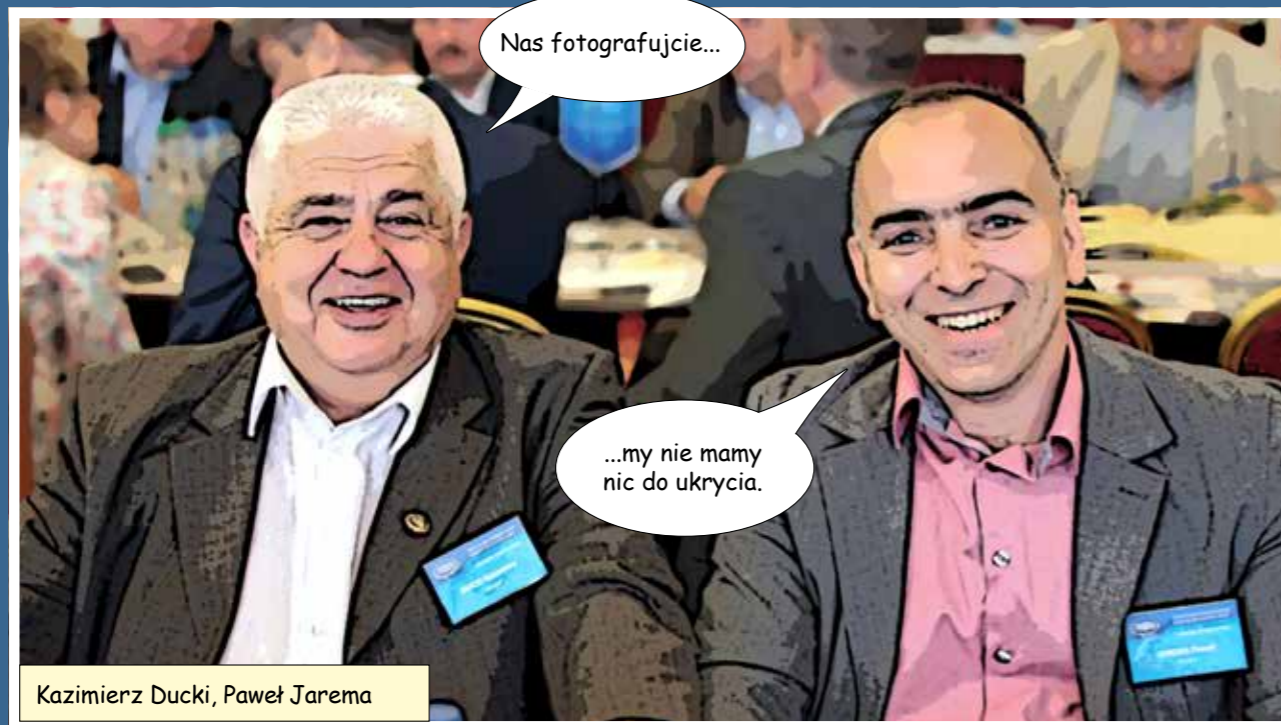
Mała rzecz, a cieszy.

Czesław Baran



Żadnych zdjęć!

Andrzej Szablowski



20 lat Iveco w Polsce

W maju Iveco obchodziło 20-lecie działalności w Polsce oraz 40-lecie powstania. Grupa została stworzona przez Fiata poprzez połączenie marek: Fiat, OM, Unic oraz Magirus. W późniejszych latach Włosi dokupili m.in. hiszpańską markę Pegaso, dział ciężkich pojazdów brytyjskiego Forda, także brytyjskiego Seddona Atkinsona oraz włoską markę Astra.

W Polsce pierwsze pojazdy Iveco zakupiła spółka Pekaes w 1978 roku. Było to 180 ciągników siodłowych.

Od tamtej pory w Polsce zostało zarejestrowanych 108 tys. pojazdów Iveco, z których 55 575 zostało sprzedanych przez Iveco Po-

IVECO

land. W Polsce działa 46 punktów serwisowych marki, a sprzedaż po pięciu miesiącach 2015 roku wynosi 782 sztuki, co odpowiada blisko dziesięciu procentom rynku.

Iveco Poland poszukuje ciekawych pojazdów oraz historii związanych z Iveco. Osoby, które zgłoszą najciekawsze, zostaną zaproszone na wycieczkę do fabryki Ferrari w Maranello.

PISiL przeciwny neoprotekcjonizmowi

Polska Izba Spedycji i Logistyki popiera postulaty polskich przewoźników międzynarodowych. Branża domaga się zdecydowanych działań polskiej administracji w celu ochrony krajowych interesów.

Na konferencji PISiL, zorganizowanej 28 maja w Ustroniu, przedstawiciele środowiska spedytorów wsparli postulaty przewoźników wycofania się przez Niemcy oraz inne kraje Europy z wymogu stosowania krajowych przepisów o płacy minimalnej przez zagraniczne podmioty, świadczące przewozy międzynarodowe.

We wnioskach PISiL napisał, że władze administracyjne Polski nie są w stanie wesprzeć krajo-

wych przedsiębiorstw. Oczekiwane są zdecydowane kroki ze strony polskich władz w stosunku do władz niektórych krajów w Europie Zachodniej, a także Rosji, aby doprowadzić do wycofania administracyjnych ograniczeń blokujących swobodę świadczenia usług przez polskich przewoźników na rynku międzynarodowym.

Przypomnijmy, że poza płacą minimalną w Niemczech i w Norwegii (od 1 lipca 2015 r.), a możliwe że i we Francji, ten kraj oraz Belgia wprowadziły zakaz pobierania regularnego, tygodniowego odpoczynku w kabinie, natomiast Rosja przygotowała ustawę o karaniu zagranicznych przewoźników drogowych.



Najlepsi w Akademii Krokodyla

Zwycięzcami II Edycji Konkursu „Wielkopolski Kierowca Zawodowy” zostali pracownicy MPK Poznań. Najlepszym „Wielkopolskim Kierowcą Zawodowym” w kat. C+E został Grzegorz Sulejewski, w kat. D zwyciężył Wojciech Klarzyński. Nagrody wręczyli wojewoda wielkopolski Piotr Florek oraz Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego Sławomir Nastal.

Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu wraz z Automobilklubem Wielkopolskim już po raz drugi zaprosił kierowców zawodowych do wspólnej zabawy, jaką jest rywalizacja o tytuł „Wielkopolskiego Kierowcy Za-

wodowego”. Tym razem formuła konkursu została rozszerzona także o kierowców autobusów. Na konkurs zjechali kierowcy zawodowi z całej Polski.

Finał konkursu odbył się 3 czerwca na Torze Poznań o godz. 9.00. Pierwszym zadaniem uczestników Konkursu było rozwiązanie testu teoretycznego, podczas którego mogli wykazać się znajomością m.in. prawa o ruchu drogowym, pierwszej pomocy oraz ustawy o transporcie drogowym. Do testu przystąpiło 53 kierowców, w tym 4 panie. Kolejnymi konkurencjami były: eco-driving, manewrowanie i pierwsza pomoc.

Optifuel po raz siódmy

Już 178 kierowców wzięło udział w 4 eliminacjach, przed nami kolejne 7. Oryginalna koncepcja tej rywalizacji wywodzi się z Polski. Pierwszy konkurs rozegrano w 2008 roku, zainteresowanie nim nie słabnie do dziś, a legendarna formuła matematyczna łącząca średnie zużycie paliwa z prędkością dalej działa doskonale. W zabawie zwycięża kierowca, który testową trasę pokona używając jak najmniej paliwa, uzyskując jednocześnie wysoką średnią prędkość jazdy.

W 2015 roku uczestnicy konkursu poruszają się jednym z trzech identycznych zestawów, składających się z ciągnika Renault Trucks T460 (jedenastolitrowy, sześciocylindrowy silnik DTI11 o mocy 460 KM i momencie 2200 Nm) oraz naczepy kurtynowej Wielton. Przewożony ładunek nieznacznie przekracza 22 tony. „Tetka” jest wyposażona w szereg opcji pozwalających obniżyć zużycie paliwa. Najważniejszą jest tempomat „SoftCruise” wyposażony w inteligentne wolne koło Optirroll, trzy programy pracy silnika i skrzyni biegów Optidriver, ogranicznik wielkości przyspieszenia oraz asystent ogranicznika prędkości. Cały zestaw porusza się na ogumieniu Michelin X-Line oraz równie lekkich, co efektywnie wyglądających, obręczach Alcoa. Nad obniżeniem oporu aerodynamicznego czuwa spojler dachowy z szybką regulacją (bez konieczności używania narzędzi).

Finałiści, którzy przeszli do finału polskiego osiągnęli odpowiednio:

- Suwałki: Cezary Kopiczko, firma PTS Cezar,



26,3 dm³/100 km, 63,2 km/h

- Młochów: Mateusz Skrzypek, firma Sped

Partner, 24,6 dm³/100 km, 56,3 km/h

- Biała Podlaska: Jarosław Olender, firma

Trans-Co, 25,3 dm³/100 km, 55,8 km/h

- Olchowa: Dariusz Surgot, firma United Logi-

stics, 26,9 dm³/100 km, 53,1 km/h

- Kraków: Tomasz Pasyk, firma Mega Sped

T.Pasyk, 27,9 dm³/100 km, 61,1 km/h.

Jak co roku sędziowie przy sprawdzaniu wy-

ników posługują się narzędziem Optifuel In-

formax. Wszystkie szczegółowe raporty z jazd

są rejestrowane i gotowe do dalszej analizy.

Wiemy, że nic nie wiemy



Długo oczekiwana decyzja Komisji Europejskiej, dotycząca wszczęcia przeciwko Niemcom procedury w sprawie naruszenia traktatu w zakresie zastosowania stawki minimalnej w sektorze transportu, wywołała konsternację wśród przedsiębiorców z branży transportowej, którzy oczekiwali od Brukseli bardziej zdecydowanych działań.

Piotr Gawelczyk

Z ogłoszonego 19 maja 2015 roku komunikatu prasowego Komisji Europejskiej wynika, że zastosowanie niemieckiej stawki dla wszystkich operacji transportowych do Niemiec i przez terytorium tego kraju ogranicza w dyskryminujący sposób wolność świadczenia usług i swobodnego przepływu towarów. Jednak szczegóły dokumentu są na tyle enigmatyczne i niejasne, że nadal nie wiadomo, według jakich przepisów można realizować przewozy przez Niemcy i do tego kraju. Sytuacja ta zaniepokoiła polskich przedsiębiorców, dlatego zdecydowali się na zwołanie w trybie nadzwyczajnym posiedzenia Forum Transportu Drogowego.

Przedstawiciele ponad 40 organizacji przewoźników ocenili oświadczenie KE jako co najmniej niejasne. Uznali za konieczne natychmiastowe podjęcie przez polski rząd działań mających na celu wyjaśnienie, jakie prawo obowiązuje polskich przewoźników. Ponadto, w opinii uczestników Forum, wobec wszczęcia przez Komisję Europejską procedury w sprawie naruszenia przez Niemcy prawa unijnego, która może potrwać nawet kilka lat, niezbędne jest, aby rząd polski natychmiast skierował do strony niemieckiej wnioski o moratorium na obowiązywanie kwestionowanych przepisów o płacy minimalnej. FTD skierowało w tej sprawie pismo do premier Ewy Kopacz. – Rząd powinien jasno i klarownie powiedzieć, czy mamy płacić naszym kierowcom niemiecką płacę minimal-

ną, czy nie. A jeśli tak, to dlaczego, bo przecież nie może być takiej sytuacji, że polscy przedsiębiorcy płacą swoim pracownikom wynagrodzenie wynikające zarówno z polskiego, jak i niemieckiego prawa – powiedzieli uczestnicy Forum. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek zachęcał do zapoznania się z wszelkimi dostępnymi materiałami w tej sprawie, które zamieszczone są na portalu www.zmpd.pl.

Podczas dyskusji pojawił się pomysł zorganizowania konferencji naukowej z udziałem polskich i niemieckich specjalistów na temat decyzji KE, a także doprowadzenia do spotkania z europosłami i unijnymi komisarzami, którzy mogliby wyjaśnić wszelkie wątpliwości.

– Dziś nie ma dla nas ważniejszego

przewoźnik nr 42

przewoźnik nr 42

go tematu niż MiLoG. Niemal każdy dzień poświęcamy próbie rozwiązania tego problemu – powiedział prezes Buczek, przypominając jednocześnie wszystkie dotychczasowe działania ZMPD w tej sprawie. – Dziś widać, że warto było podjąć ten trud, bowiem już sam fakt, że dzięki naszym naciskom i nieustępliwości Komisja Europejska została zmuszona do zajęcia się tą sprawą, jest wielkim sukcesem – dodał prezes Buczek. Jego zdaniem nie można jednak zgodzić się z zapisami komunikatu KE, które zamiast rozjaśniać, zaciemniają obraz sytuacji. Problem jest tym ważniejszy, że w kolejce z wprowadzeniem podobnych przepisów, ograniczających wolny unijny rynek, stoją Francuzi, Włosi i Belgowie. Prezes Buczek w mocnych słowach powiedział, że zamiast partnerem w biznesie, powoli stajemy się dla krajów starej Unii kolonią, rynkiem zbytu dla bogatego Zachodu. – Ograniczanie lub wręcz likwidacja swobodnego przepływu usług może zachwiać podstawami Unii Europejskiej, a tak dzieje się teraz, gdy bogatsze od nas państwa czują się zagrożone uczciwą konkurencją krajów z regionu Europy Środkowo-Wschodniej – powiedział Jan Buczek. – Przystąpiliśmy do Unii na konkretnych zasadach, a teraz Niemcy jednostronnie chcą te zasady zmieniać – grzmiał prezes ZMPD. Poinformował zgromadzonych o wysłaniu do premier Ewy Kopacz pisma z prośbą o spotkanie w tej sprawie.

Analizując dostępne źródła informacji uczestnicy Forum zwrócili uwagę na fakt, iż KE próbowała stworzyć taki dokument, którego założeniem było jak najmniejsze zaszkodzenie Niemcom. – Takie działanie zagraża nie tylko naszej branży, lecz także i innym sektorom polskiej gospodarki – powiedzieli przedstawiciele organizacji przewoźników.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Tadeusz Wilk poinformował, że polscy przedsiębiorcy z branży transportowej jeszcze nie odczuwają zmiany przepisów w sprawie niemieckiej płacy minimalnej. – Jest tak dlatego, że Niemcy sami nie są pewni, czy ich przepisy są zgodne z prawem unijnym. Dlatego nas nie kontrolują



na masową skalę – powiedział dyr. Wilk.

Kwestia MiLoG-u, choć oczywiście najważniejsza, nie była jedynym tematem obrad Forum. Uczestnicy spotkania dyskutowali także m.in. o działalności międzyresortowego zespołu do spraw transportu drogowego powołanego m.in. w celu rozwiązania problemu wschodniego. Zarzucano decydom brak skuteczności, a także lekceważenie przedsiębiorców, wynikające z niewłączenia ekspertów Forum do prac w zespole.

Gorącą dyskusję wywołał także temat prac społecznej komisji ds. zezwoleń. Prezes Buczek przypomniał, iż od dawna słychać głosy niezadowolenia z jej funkcjonowania. Krytyka wynika przede wszystkim z faktu niewystarczającej liczby zezwoleń oraz sposobu ich dystrybucji. – Komisja powinna wypracować ogólne zasady przyznawania zezwoleń, resztę należy oddać w ręce administracji – powiedział prezes. Zgodzono się z koniecznością zmiany systemu jej funkcjonowania; zastanawiano się nad możliwością zmiany regulaminu, który m.in. umożliwiłby podejmowanie decyzji większością głosów, a nie – jak do tej pory – na zasadzie jednomyślności. Forum uznało, że sprawa działalności Komisji będzie jednym z tematów kolejnego posiedzenia FTD.

Poruszono także temat ustawy Prawo o ruchu drogowym, która obecnie procedowana jest w Sejmie, głównie w kontekście przeniesienia odpowiedzialności za wykroczenia drogowe z kierowcy na właściciela pojazdu. Zdaniem uczestników Forum proponowany przepis jest ewidentnym bublek prawnym.



Wobec działań Rosji nie będziemy bezczynni

W środę 10 czerwca w Jachrance odbyło się Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Podczas obrad 183 delegatów dyskutowało na temat najważniejszych problemów branży transportowej i Zrzeszenia.

Piotr Gawelczyk

Sytuacja w międzynarodowym transporcie drogowym jest wyjątkowo trudna. Na ciągle jeszcze odczuwany kryzys w światowej gospodarce nakładają się międzynarodowe konflikty, a także niestabilna sytuacja polityczna w naszym kraju, co niekorzystnie wpływa na całą polską gospodarkę – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. Przedstawiając sprawozdanie z działalności Zarządu, któremu w głosowaniu udzielono absolutorium, zwrócił uwagę na problemy, które dotyczą polskich przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem rosyjskiego embarga na niektóre towary sprowadzane z UE oraz kwestii związanych z poważnym

ograniczeniem stosowania przepisów Konwencji TIR na terenie Rosji. – Duży niepokój budzi także przyjęta już przez Rosję zmiana ustawy o transporcie, zawierająca przepisy dotyczące kontroli zagranicznych przewoźników drogowych. Przepisy te w bezpośredni sposób uderzają w interesy polskich przedsiębiorców, którzy są dominującą grupą realizującą przewozy drogowe na terenie tego kraju – powiedział prezes Buczek. Zapowiedział, że ZMPD jest gotowe, w formie retorsji, do działań mających na celu zablokowanie rosyjskich przewozów na terenie Polski.

Prezes Buczek przypomniał także działania władz Francji i Belgii, dotyczące wprowadzenia niekorzystnych dla polskich transportowców przepisów związanych z odbieraniem regularnego tygodniowego

odpoczynku w kabinie. – Jednak dziś najważniejszą kwestią jest niemiecka płaca minimalna, która od 1 stycznia 2015 roku obowiązuje zagranicznych przedsiębiorców z branży transportowej – powiedział Jan Buczek. Prezes Zrzeszenia przypomniał liczne działania ZMPD mające na celu zniesienie tych, niezgodnych z prawem unijnym przepisów, m.in. spotkanie w Bukareszcie z przedstawicielami przewoźników z Rumunii, Węgier, Słowacji, Litwy, Łotwy, Estonii, Słowenii, Grecji i Czech w celu zbudowania międzynarodowej koalicji, udział przedstawicieli ZMPD w debacie na ten temat w Parlamencie Europejskim w Brukseli, a także aktywne wspieranie komitetu protestacyjnego i udział w akcjach protestacyjnych. – Warto podkreślić w tym miejscu działania polskiego rzą-



du i pochwalić go za aktywność w tej kwestii – powiedział prezes Buczek, przypominając jednocześnie o powołaniu międzyresortowego zespołu ds. rozwiązywania problemów międzynarodowego transportu drogowego. – W spotkaniach zespołu mają uczestniczyć osoby decyzyjne. Tymczasem, jak wynika z praktyki, przychodzą, delegowani przez ministerstwa, pracownicy niższej rangi. Dlatego też na jednym z ostatnich

posiedzeń doprowadziliśmy do rewizji sposobu obradowania zespołu – powiedział prezes Buczek. W swoim wystąpieniu zwrócił także uwagę na niezwykle ważną rolę Forum Transportu Drogowego, dzięki któremu udaje się wypracować wspólne stanowisko 40 polskich organizacji przewoźników drogowych.

Wiele czasu zajęła delegatom dyskusja o finansach Zrzeszenia oraz o zmianach w statucie i funkcjonowa-

niu Komisji Statutowej. W trakcie obrad członkowie Komisji Statutowej podali się do dymisji, która została przyjęta w głosowaniu.

Podczas Zgromadzenia gorącą dyskusję wywołały, zaproponowane przez Komisję Statutową, zmiany w statucie, które ostatecznie zostały przed delegatów odrzucone. Poruszono także kwestię podziału zezwoleń na przewozy realizowane na Białoruś.

Partner Strategiczny ZMPD



Mercedes-Benz

Partnerzy ZMPD



Sponsorzy



26



27

Twarde dyskusje w cieniu festiwalu

W Bukareszcie po raz kolejny starty się dwie grupy organizacji przewoźników drogowych. Te z państw nowej Europy obstają przy swobodzie gospodarczej, zachodnie wprowadzają protekcyjny ograniczenia.

Joanna Popiołek

Od 8 do 10 maja 2015 roku w Bukareszcie odbywał się coroczny, międzynarodowy festiwal transportu tzw. T-Festiwal, zorganizowany przez rumuńskie stowarzyszenie przewoźników UNTRR. W ramach festiwalu można było podziwiać parady ciężarówek, motocykli, odbywały się występy zespołów rokowych. W tym roku festiwal połączony został z jubileuszem 25-lecia stowarzyszenia UNTRR, z okazji którego zorganizowano uroczystą galę przewoźników stowarzyszonych w tej organizacji, na którą zaproszono gości z wielu krajów.

W ramach festiwalu odbyła się

dowej Unii Transportu Drogowego - IRU, CLECAT - Europejskiego Stowarzyszenia dla spedycji, transportu, logistyki i usług celnych oraz reprezentacje organizacji przewoźników z wielu krajów Europy, w tym z Rumunii, Węgier, Francji, Danii, Holandii i Polski.

Zachodnioeuropejski protekcyjny

Prezes Jan Buczek został poproszony o przedstawienie prezentacji, w której określił stanowisko polskiej branży transportowej w zakresie bieżących wyzwań i rozwiązań sprzyjających również konkurencji w transporcie. Prezes Buczek uczestniczył również w panelu dyskusyjnym poświęconym temu ważnemu zagad-

tych swobód, po rozszerzeniu z 2004 roku, wiele dużych firm z branży TLS z Europy Zachodniej ustanowiło i zarejestrowało w nowych krajach swoje firmy – córki, a transportowe firmy z nowych państw zaoferowały eksport swych usług na rynkach Europy Zachodniej. Unia Europejska dała firmom funkcjonującym w transporcie nowe, duże możliwości, z których wszyscy do dziś korzystamy.

Jednak po roku 2009 i gospodarczym kryzysie Europy zasady te przez niektóre kraje przestały być uznawane i doceniane. Rozpoczął się trend ku działaniom wdrażającym krajowy protekcyjny, przez co jednolity europejski rynek transportowy, do którego dążymy, jest dziś poważnie zagrożony. Prezes Buczek omówił działania Belgii w zakresie kar za odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu oraz Francji, która za takie same przewinienie zastosowała nieproporcjonalnie wysokie, dyskryminujące kary, a także Niemiec, które przyjęły stawkę minimalną dla transportu międzynarodowego dla wszystkich przewoźników wjeżdżających na terytorium tego kraju. Podobne zasady będą niebawem obowiązywać we Francji, która już proceduje zmianę kodeksu transportowego w tym zakresie.

J. Buczek wskazał negatywne konsekwencje tych działań dla transportu europejskiego. Ostrzegł, że Europa idzie w kierunku przeciwnym od przyjętego we wspólnych przepisach, odchodzi od polityki liberalizacji i jednolitego rynku. Zaprezen-

tował rozwiązania sprzyjające rozwojowi transportu, do których zaliczył harmonizację socjalną, jaka jest niezbędna, ale powinna następować stopniowo, zgodnie z naszą gotowością gospodarczą. Powinno to następować ewolucyjnie, a nie rewolucyjnie. Wskazał, że środki krajowe mogą być wprowadzane tylko w uzasadnionych sytuacjach i powinny być zgodne z legislacją unijną. Co więcej, powinny być wspólnie omówione, a wszyscy uczestnicy transportu powinni być o nich wcześniej powiadomiani.

W swoim wystąpieniu zaznaczył potrzebę większego zaangażowania Komisji Europejskiej w interpretację prawa unijnego i niepozostawiania państw samym sobie z istniejącymi niejasnościami prawnymi. Wskazał potrzebę współpracy administracji krajowych, efektywnej egzekucji istniejącego prawa.

W tym zakresie trzeba mówić o potrzebie poprawy obecnego prawa, które funkcjonuje od 2009 roku, już się go nauczyliśmy i potrafimy stosować. Czy w tej sytuacji powinniśmy z niego zrezygnować i kreować nowe, ryzykowne przepisy, które ostatecznie mogą nie sprzyjać jednolitemu, wspólnemu rynkowi transportu w Europie? Nie na taką Europę się godzimy, protekcyjny to pretekst, który kraje członkowskie mogą wykorzystywać w dyskusji z instytucjami europejskimi do przyjmowania przepisów sprzecznych z zasadami podstawowych wolności Unii Europejskiej.

Sprzeczne interesy

Konferencja stała się miejscem ścierania się interesów dwóch bloków Europy – Zachodniej i Środkowo – Wschodniej. Stare kraje Unii wyraźnie dążą do ograniczenia swobody świadczenia usług twierdząc, że jest nadużywana i jeśli ktoś operuje jedynie w kraju innym niż kraj jego rejestracji, to powinien dokonać w tym kraju rejestracji i funkcjonować na zasadach tego właśnie kraju. Ta interpretacja budzi sprzeciw państw drugiego bloku, które wyraźnie wskazują, że mówimy o wolnościach, a nie przymusie, nie można zatem zmusić ich przedsiębiorców do zakładania spółek – co-

rek w innych krajach tylko dlatego, że kraje te nie radzą sobie z konkurencją. Z drugiej strony nikt w krajach Europy Środkowo- Wschodniej nie ogranicza możliwości zakładania spółek-córek przez firmy zachodnie i operowania poprzez te spółki na skalę europejską, mimo że zakłada to konkurencję i wykorzystuje istniejące różnice prawne czy socjalne. Sytuacja w transporcie europejskim jest dziś bardzo złożona i coraz częściej można odnieść wrażenie, że pozostawiona sama sobie żadna z instytucji unijnych nie ma pomysłu, jak tym problemom przeciwdziałać i jak je rozwiązać.

Przy okazji konferencji Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU zorganizowała robocze spotkanie stowarzyszeń z Unii Europejskiej, poświęcone bieżącym problemom transportu drogowego w Europie. W spotkaniu regularnie uczestniczy przedstawiciel ZMPD. Wśród omawianych tematów znalazła się zmiana rozporządzenia 1072/2009 w zakresie zasad realizowania kabotażu, dyskutowano też o planowanych na 2016 rok zmianach legislacyjnych w przepisach dotyczących transportu (tzw. pakiecie drogowym). Ta sprawa budzi dużo emocji i kontrowersji, głównie ze względu na różne, czasem sprzeczne interesy poszczególnych państw unijnych.

Formuła współpracy

W ostatnim dniu odbyło się spotkanie przedstawicieli stowarzyszeń z Polski, Rumunii, Bułgarii, Węgier i Estonii poświęcone neoprotekcyjnym zmianom w Europie i możliwości dalszych, wspólnych działań przeciwko tego typu inicjatywom. Jednym z tematów była propozycja powołania wspólnego przedstawicielstwa w Europie, jak również kolejnych wspólnych działań w związku z objęciem niemiecką płacą minimalną zagranicznych przewoźników.

Wszyscy zgodnie uznali, że dotychczasowa współpraca przyniosła już wymierne efekty i będzie kontynuowana, jednak jest jeszcze za wcześnie na jej formalizowanie w postaci wspólnego przedstawicielstwa. Następne spotkanie grupy zostanie zorganizowane na zaproszenie ZMPD we wrześniu 2015 roku. ■

Prezes Jan Buczek podkreślił, że dla transportu europejskiego zasadnicze znaczenie mają dwie podstawowe wolności Unii Europejskiej – swoboda przedsiębiorczości oraz swoboda świadczenia usług. Ostrzegł, że Europa idzie w kierunku przeciwnym od przyjętego we wspólnych przepisach.

międzynarodowa konferencja poświęcona kwestii równej konkurencji w europejskim transporcie drogowym, w której aktywny udział wzięli przedstawiciele Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. W konferencji uczestniczyli także przedstawiciele Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego, minister transportu Rumunii Ioan Rus, Międzynarod-

nienu. W swoim wystąpieniu wskazywał na postępujący w ostatnich latach dynamiczny rozwój polskiej branży transportowej, na który złożyło się wiele sprzyjających czynników. Podkreślił, że dla transportu europejskiego zasadnicze znaczenie mają dwie podstawowe wolności Unii Europejskiej – swoboda przedsiębiorczości oraz swoboda świadczenia usług. Korzystając właśnie z

Trans Poland

III Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

trans-poland.pl

Bądź na bieżąco z branżą TSL

Zmiana ustawy o transporcie drogowym

Sprzeciw ZMPD oraz całego środowiska przewoźników wobec nieprzemyślanych, restrykcyjnych zmian w ustawie o transporcie drogowym doprowadził do wycofania się resortu z proponowanych zapisów i stworzenia bardziej wyważonego prawa.



Piotr Mikiel

W lutym br. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przekazało do konsultacji społecznych projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Bezpośrednią przyczyną nowelizacji tej ustawy jest konieczność utworzenia krajowego elektronicznego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego. Obowiązek ten wynika z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającej dyrektywę Rady 96/26/WE, które obowiązuje od 4 grudnia 2011 roku.

W rejestrze tym mają być gromadzone dane dotyczące m.in. przewoźników drogowych (rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej, liczba pojazdów); osób zarządzających transportem, liczba i rodzaj poważnych naruszeń przepisów; a także osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi. Od 1 stycznia 2013 roku rejestr – poprzez krajowy punkt kontaktowy

– powinien być zostać podłączony z rejestrami innych państw członkowskich. Rejestr ma być zbudowany na bazie prowadzonych przez GITD rejestrów: centralnej ewidencji naruszeń (CEN) oraz danych przedsiębiorców, udzielonych uprawnień przewoźowych oraz ewidencji zgłoszonych pojazdów (Transbit), a także ewidencji przewoźników drogowych prowadzonych przez starostów.

Ponadto w projekcie proponuje się zmianę niektórych przepisów, w celu zapewnienia ich pełnej zgodności z przepisami UE. Dotyczy to w szczególności przepisów:

- art. 7a ustawy, poprzez dodanie załącznika nr 4 do ustawy, w którym określono wykaz przestępstw, które powodują utratę dobrej reputacji;
- art. 7d ust 1 pkt 1 lit. a) ustawy, w zakresie, w jakim można przestać spełniać wymóg dobrej reputacji, a więc nie tylko w przypadku przestępstw umyślnych, ale również nieumyślnych;
- art. 7e ustawy, w zakresie, w jakim wskazuje się, iż nałożone sankcje uznaje się za niebyłe po upływie 3 lat, a nie 2 lat – jak wynika obecnie z przepisu art. 94a ustawy.
- Jednocześnie w projekcie znalazły się propozycje zmian, które nie są związane z dostosowaniem do przepisów prawa UE, lecz wynikają z dotychczasowego stosowania przepisów przez służby kontrolne, zwłaszcza Inspekcję Transportu Drogowego. Należą do nich m.in.:
- wykreślenie przepisu art. 92 c ust 1 pkt 3 ustawy określającego 2-letni termin przedawnienia naruszeń w transporcie drogowym;
- zmiana terminu wykonalności de-

cyzji o nałożeniu kary pieniężnej z „decyzji wykonalnej” na „decyzję ostateczną”, co powoduje, że zapłata kary pieniężnej powinna być dokonana nie po prawomocnym wyroku sądu (tak jest obecnie), ale po rozpatrzeniu odwołania i wydania decyzji przez organ II instancji;

• gruntowna zmiana dotychczasowych trzech załączników do ustawy, w których określona jest odpowiedzialność: kierowcy, zarządzającego transportem oraz przedsiębiorcy; zaproponowano podniesienie wysokości niektórych kar pieniężnych oraz zwiększono odpowiedzialność przedsiębiorcy w stosunku do innych osób wykonujących czynności związane z przewozem;

Powyższe propozycje spotkały się ze zdecydowanym sprzeciwem ze strony ZMPD. W wyniku zgłoszonych uwag oraz zdecydowanego, negatywnego stanowiska środowiska przewoźników drogowych, zaprezentowanego przedstawicielom resortu infrastruktury i rozwoju, obecnym w dniu 9 kwietnia br. na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju – Zbigniew Rynasiewicz podjął decyzję o ograniczeniu zmian w ustawie o transporcie drogowym tylko do kwestii związanych z dostosowaniem do prawa wspólnotowego. Niewątpliwie należy uznać to za sukces, gdyż po raz kolejny udało się powstrzymać rząd przed niekorzystnymi dla przewoźników drogowych zmianami prawnymi. Obecnie projekt oczekuje na rozpatrzenie przez Stały Komitet Rady Ministrów, a po jego przyjęciu przez Radę Ministrów zostanie skierowany do Sejmu RP.



Drogi na 11,5 t

ZMPD walczy z ograniczeniami dla transportu drogowego.

Domagamy się dopuszczenia na drogach krajowych i pozostałych głównych drogach samochodów ciężarowych o nacisku 11,5 tony na oś.

W całej Europie jest to standardem, w Polsce tymczasem wykorzystanie homologowanego zestawu pociąga za sobą kary.

Jeżeli zostałeś ukarany za przekroczenie nacisku osi napędowej (lub innej osi), choć zestaw mieścił się w limicie masy całkowitej oraz załadowany był jednorodnym ładunkiem, napisz do nas, zaznaczając kiedy i gdzie to się zdarzyło oraz jaki ładunek był wieziony – najlepszym dokumentem byłby skan protokołu kontroli i decyzji administracyjnej nakładającej karę - i wyślij na adres e-mail:

drogi@zmpd.pl



ZMPD ma wysokie standardy prowadzenia ksiąg rachunkowych

z **Lidią Jankowską**, biegłym rewidentem, rozmawia **Piotr Gawelczyk**



■ Jak przebiegał audyt w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce?

Audyt przebiegał w dwóch etapach. W listopadzie 2014 roku przeprowadziliśmy badanie wstępne, następnie 31 grudnia braliśmy udział w inwentaryzacji rocznej zapasów i środków pieniężnych w kasie, a po przedstawieniu przez ZMPD wstępnego sprawozdania finansowego za 2014 rok przeprowadziliśmy bada-

nie końcowe, które zakończyło się ustaleniem ostatecznej wersji sprawozdania finansowego i wydaniem opinii i raportu.

■ Jak ocenia Pani przedstawione dokumenty?

Spełniają one wszystkie wymogi wymagane przez ustawę o rachunkowości. Nie było żadnych problemów z uzyskaniem pełnych i wyczerpujących odpowiedzi na nasze pytania i uwagi, nie było żadnych

ograniczeń w zakresie badania. Wszystkie osoby potrzebne do wyjaśnień deklarowały pełną gotowość do współpracy.

■ Proszę wyjaśnić osobom nie mającym na co dzień styczności z audytem, na jakie kwestie zwracała Pani przede wszystkim uwagę?

Przeprowadzając badanie sprawozdania finansowego muszą potwierdzić, że aktywa i pasywa wykazane

w sprawozdaniu istnieją na dzień bilansowy, że ZMPD sprawuje nad nimi kontrolę, że wystąpiły wszystkie operacje gospodarcze wykazane w sprawozdaniu finansowym oraz że zostały kompletnie ujęte. Biegły musi ocenić, czy badana jednostka prawidłowo wyceniła aktywa i pasywa, biorąc pod uwagę m.in. zasadę ostrożności. Ważne jest, czy operacje gospodarcze ujęto w prawidłowej kwocie i czy przypisano je do okresu, którego dotyczą, a ponadto czy zaprezentowano je prawidłowo w sprawozdaniu finansowym. ZMPD jest specyficzną organizacją, ponieważ oprócz działalności statutowej prowadzi również działalność gospodarczą. W związku z tym prowadzone przez Zrzeszenie księgi rachunkowe muszą to uwzględniać. Każdy dokument musi być odpowiednio opisany i ujęty w księgach, z uwzględnieniem tej specyfiki.

■ Czy coś wzbudziło Pani specjalną czujność?

W trakcie badania wspólnie z zarządem ZMPD doszliśmy do wniosku, że należy utworzyć rezerwę na świadczenia emerytalne pracowników. Obowiązek tworzenia takich rezerw wynika z art. 39 ustawy o rachunkowości. Do końca ubiegłego roku takie rezerwy nie były tworzone ze względu na przyjęty przez ZMPD poziom istotności dla ujęcia w księgach rachunkowych wartości szacunkowych, czyli takich, przy których ustaleniu stosuje się określone założenia. W roku bieżącym ZMPD zleciła dokonanie takiej wyceny uprawnionemu aktuariuszowi, a wyniki wyceny zostały wprowadzone do ksiąg rachunkowych.

■ Czy rozmawiała Pani na temat przebiegu audytu z przedstawicielami ZMPD?

W trakcie badania sprawozdania finansowego wszystkie proponowane korekty są omawiane z przedstawicielami jednostki. W zależności od „wagi” korekty omówienie następuje z zarządem lub z departamentem księgowości i innymi departamentami. Nie na wszystkie korekty badana jednostka musi się zgodzić, chociaż w przypadku ZMPD poprawiane są wszystkie, nawet drobne uchybienia, które wyszły w trakcie badania sprawozdania finansowego.

■ Jak wypada ZMPD na tle podobnych podmiotów?

Każde badanie jest inne. Najwięcej zastrzeżeń występuje w stosunku do podmiotów, które nie przeprowadzają corocznie badań swoich sprawozdań finansowych. Zastrzeżenia dotyczą nie tylko sposobu doku-

■ jeśli chodzi o dokumentację?

Trudno odpowiedzieć na takie pytanie. Dla celów badania sprawozdania finansowego informacje uzyskiwane z systemu rachunkowości ZMPD były dla nas wystarczające. Inni użytkownicy informacji płynących z systemu rachunkowości mo-

Chciałabym zwrócić uwagę na zespół departamentu finansowo-księgowego kierowany przez dyrektora Bożenę Chmielewską, która na tym stanowisku pracuje od wielu lat i doskonale zna całą jednostkę. Pracownicy tego departamentu są dobrze przygotowani do wykonywanych zadań, na bieżąco biorą udział w szkoleniach. Na ich profesjonalizm wskazuje mała liczba proponowanych w trakcie badania korekt.

mentowania operacji, lecz również tego, w jaki sposób dane operacje zostały ujęte w księgach i zaprezentowane w sprawozdaniu finansowym, oraz tego, że np. pewne operacje nie zostały ujęte lub ujęto je w niewłaściwej kwocie. Duży wpływ na jakość ksiąg rachunkowych ma podejście osób decyzyjnych w badanej jednostce (czyli zarządu) do zagadnień związanych z rachunkowością jednostki oraz kompetencje głównego księgowego. W związku z tym, że ZMPD corocznie poddaje swoje sprawozdanie finansowe badaniu, ma wypracowane procedury dotyczące obiegu dokumentów, ich kontroli, sposobu ujęcia w księgach. Posiada również określoną politykę rachunkowości, która jest stosowana w sposób ciągły, co pozwala zachować wysokie standardy prowadzenia ksiąg rachunkowych. Chciałabym zwrócić uwagę na zespół departamentu finansowo-księgowego kierowany przez dyrektora Bożenę Chmielewską, która na tym stanowisku pracuje od wielu lat i doskonale zna całą organizację. Pracownicy tego departamentu są dobrze przygotowani do wykonywanych zadań, na bieżąco biorą udział w szkoleniach. Na ich profesjonalizm wskazuje mała liczba proponowanych w trakcie badania korekt.

■ Czy jest jednak coś, nad czym ZMPD powinno popracować,

gą mieć jednak inne wymagania odnośnie sposobu prezentacji operacji gospodarczych, np. do celów zarządczych czy kontrolnych.

Istotne jest zawsze to, aby potrzebne informacje były uzyskiwane w odpowiednim czasie i w odpowiedniej jakości.

Jest to zawsze wypadkowa oczekiwań potencjalnych odbiorców informacji z systemu rachunkowości oraz realnych możliwości danej jednostki, zależnych m.in. od infrastruktury informatycznej, zasobów ludzkich, itd.

■ Czy to Pani pierwszy audyt w ZMPD?

Nie. Badałam sprawozdania finansowe Zrzeszenia również w poprzednich latach. W bieżącym roku przeprowadzałam badanie po dwóch latach przerwy.

Lidia Jankowska uprawnienia biegłego rewidenta posiada od 1999 roku, wpis do rejestru biegłych rewidentów otrzymała 23 listopada 1999 roku. W styczniu 2000 roku jej kancelaria została wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych. Od stycznia 1993 roku prowadzi firmę zajmującą się m.in. prowadzeniem ksiąg rachunkowych (pełna księgowość), prowadzeniem ewidencji podatkowych, doradztwem podatkowym oraz obsługą kadrowo-płacową.

Paliwowy pojedynek człowieka z maszyną



Elektroniczne urządzenia wspomagające kierowców coraz powszechniej montowane w najnowszych ciężarówkach sprowokowały nas do sprawdzenia, kto jest lepszy: człowiek, czy maszyna?

Robert Przybylski

Do pojedynku paliwowego ZMPD wytypowało Stanisława Mierzejewskiego, mistrza Polski w zorganizowanym przez Volvo konkursie dla najlepszego kierowcy zawodowego. Stanisław Mierzejewski jest przedsiębiorcą, jego firma przewoźowa liczy 15 zestawów. Do pojedynku paliwowego zgłosił go Jerzy Szepietowski z Regionu Mazowieckiego II.

S. Mierzejewski zmierzył się z montowanym w Mercedesie Actros systemie Predictive Powertrain Control (PPC). Pojedynek miał miejsce podczas kieleckich Międzynarodowych Targów Pojazdów Użytkowych RO-

TRA. Actros dwukrotnie pokonał tę samą 68-kilometrową trasę: za pierwszym razem prowadzony przez Stanisława Mierzejewskiego bez asysty urządzenia, a na drugim okrążeniu kierowcę wspomagał system PPC.

Urządzenie dostosowuje prędkość poruszania się pojazdu do topografii terenu, a także do panujących aktualnie warunków drogowych w ten sposób, aby zminimalizować spalanie, zachowując jednocześnie określone z góry tempo.

Wybrany przez specjalistów szkoleniowych Mercedesu odcinek drogi szybkiego ruchu S7, między zjazdami Suchedniów i Kielce Jaworznia, liczył 68 kilometrów. Średnia prędkość obu przejazdów wynosiła 72,5 km/h. Trasa została pokonana przez w pełni ob-

ciążony, 40-tonowy zestaw Mercedes-Benz Actros 1845 LS z naczepą plan-dekową firmy Schmitz Cargobull.

Pomiar paliwa dokonywany był przy pomocy systemu nadzoru nad pojazdem Fleetboard. Wyniki obu mistrzów – człowieka i maszyny okazały się bardzo dobre. Stanisław Mierzejewski osiągnął spalanie na średnim poziomie 32,7 l/100 km, do czego została doliczona regulaminowa kara 0,5 l/100 km za przekroczenie limitu prędkości. Dało mu to ostatecznie 33,2 l/100 km, co stanowi świetny wynik na tak poła-dowanym terenie, jakim są Góry Świętokrzyskie. To nie wystarczyło jednak, aby pokonać maszynę. Po powtórzeniu tej samej trasy z włączonym PPC, spalanie osiągnęło średni poziom 31,2 l/100 km, czyli aż o 2 l/100 km mniej!

Konkurs dla widzów

Mają nosa

Wśród widzów znalazły się cztery osoby, które przewidziały właśnie taki wynik pojedynku paliwowego. Marcin Wieruchowski przewidywał, że kierowca bez pomocy systemów elektronicznych zużyje o 1,9 l/100 km więcej niż podczas przejazdu z pomocą systemu PPC. Andrzej Mrozowski obstawił 2,2 litra różnicy, zaś panowie Roman Głuch i Edward Soboń 1,8 litra różnicy. Wszyscy zaproponowali także hasła reklamowe: „Nie oszczędzaj na maszynie, oszczędzaj na paliwie” było autorstwa Marcina Wieruchowskiego. Roman Głuch zaproponował: „Dodatkowy zysk poprzez ekonomiczne zużycie paliwa”, Andrzej Mrozowski stworzył hasło: „Mniejsze zużycie paliwa to zysk i ochrona środowiska”, natomiast Edward Soboń zaproponował „Ekonomia to norma”. Cała czwórka otrzymała jako nagrodę uczestnictwo w całodziennych kursach ekstremalnej jazdy samochodami Mercedes-AMG, które będą miały miejsce na Torze Kielce.



Mistrz Stanisław Mierzejewski

Ciekawi mnie, jak ekonomicznie prowadzić samochód – zapewnia Stanisław Mierzejewski, który zdobył tytuł Mistrza Polski w zorganizowanym przez Volvo konkursie w 2014 roku.

Robert Przybylski

Stanisław Mierzejewski zawsze interesował się motoryzacją. Ukończył technikum samochodowe i w wieku 18 lat zrobił prawo jazdy. – Do mistrzostwa doszedłem sam, dzięki własnym przemyśleniom i próbom – wyjaśnia pan Stanisław. – Dopiero po zdobyciu tytułu Volvo zabrało mnie na szkolenie. A szkolenie to bardzo ważna rzecz. Każdy kierowca może się wiele nauczyć, choć może myśleć, że wszystko umie. Jednak jeśli chce się uczyć, to się nauczy. Zauważyłem, że po szkoleniach zużycie paliwa maleje o 3 litry. Dużo lepiej uczy się młodych. Są bardziej otwarci – zapewnia.

Uważa, że współczesne samochody trzeba umieć obsłużyć, nie przeszkadzać im w jeździe. – Są to skomputeryzowane auta i trzeba poznać możliwości komputera i wiedzieć, w którym miejscu można na nim polegać, a gdzie trzeba samemu przejąć inicjatywę – opisuje.

Podkreśla, że najważniejsze to przewidywanie sytuacji na drodze. – Tego właśnie uczę moich pracowników, bo dobry kierowca przejedzie nawet 200 km bez używania hamulca. Jazda przewidująca nie potrzebuje hamulca – stwierdza.

Stanisław Mierzejewski zapewnia, że jeździć płynnie - to ekologicznie. A to można osiągnąć bez denerwowania się. Dlatego ważne jest zachowanie spokoju za kierownicą. Gdy kierowca zdenerwuje się, zapomina nawet o najprostszych zasadach i jazda staje się nie tylko nieekologiczna, ale i niebezpieczna. – Niezależnie od warunków

trzeba zachować pełen spokój i zauważyłem, że ci, co dobrze jeżdżą, są opasowani – mówi.

Pan Stanisław jest przede wszystkim przedsiębiorcą, nie zawsze ma zatem czas, aby się za kierownicą i samemu poprowadzić. – W roku robię ze dwa kursy, takie krótkie, po 2-3 dni, bo przecież prowadzę firmę i zawsze na miejscu jest sporo obowiązków. Jednak chcę



mieć rękę na pulsie i utrzymywać wprawę. Za kierownicą trzymam się naczelnej zasady – jechać tak, żeby nie być zmuszonym do używania hamulca. Hamulec to ostateczność – podkreśla.

Kierowców szkolił sam. – Początkowo traktowali mnie nieufnie: prawo jazdy mam krócej od nich, nie jeżdżę tak dużo jak oni, a chcę ich szkolić. Jak mam czas, to jadę z kierowcą. Każdemu trzeba poświęcić dzień lub dwa. Jeszcze wszystkich nie przeszkoliłem, bo brakuje czasu. A zdarza się, że jazda szkoleniowa jest ostatnią jazdą kierowcy w mojej firmie. Gdy widzę, że nie rozumie o czym mówię, że nie dociera, to dziękuję mu – przyznaje.

Do organizowanych przez Volvo mistrzostw pan Stanisław przygotowywał się sam. – Na 2 tygodnie przed ćwierćfinałem poprosiłem kolegę (zmarł w tym

roku, w wieku 54 lat – wylew) o szkolenie. To mój kierowca, który miał dużą praktykę i znacznie lepsze ode mnie obycie z ciężarówką. Nauczył mnie bardzo dużo, przede wszystkim jak swobodnie prowadzić samochód, żeby ręce nie zaciskały się na kierownicy, gdy zestaw wjedzie w koleiny. Żeby nie panikować, nie denerwować się. Dzięki niemu nabrałem doświadczenia – opisuje.

Późniejsze szkolenie z Volvo dało mi takie wykończenie, szlif. W finale europejskim zająłem trzecie miejsce. Nie poszło mi. W półfinałach jeździło nas czterech, po dwóch na zestaw. W finale jeździliśmy na zestawie, którego nie znaliśmy, wykorzystywało go dwóch pozostałych kierowców. Okazało się, że ma zupełnie inną przyczepę, inne osie. Rozpoznałem to już po pierwszym manewrze, samochód inaczej układał się, co mnie bardzo zaskoczyło. Jakbyś wszedł do łóżka do żony, a tam leżała zupełnie inna kobieta. Do tego stres i w rezultacie taki wynik – tłumaczy.

Dwaj kierowcy, którzy jeździli tym zestawem w półfinałach, zajęli pierwsze i drugie miejsce. A ja z kolegą, którzy nie znaliśmy tego pojazdu, zajęliśmy trzecie i czwarte – wyjaśnia.

Przedsiębiorca od 1996 roku prowadzi firmę transportową. Po powrocie z USA kupił Starę 1142 i używał go przez 3 lata. Potem powiększył flotę o cięższy tabor: Volvo F, FH, Renault, Mercedes SK rocznik 1990. Nowe samochody pojawiły się w firmie dopiero po wejściu do Unii. Teraz ma 15 zestawów, głównie Mercedesy i Volvo, ale jest też Scania i DAF.

Pracę zaczynał jako maszynista, prowadził duże lokomotywy spalinowe. Prawo jazdy kategorii C zrobił dopiero po otwarciu firmy.

SZKOLENIA

Nieodpłatne szkolenia transportowe dla firm członkowskich ZMPD

Więcej na www.szkolenia.zmpd.pl



OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

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



Najlepsi mówią

Bartosz Zapart, finalista tegorocznego konkursu Scanii Young European Truck Driver

Bartosz tak ocenia kursy na kwalifikację wstępną: w 2009 roku ukończyłem kwalifikację wstępną 280-godzinną, która wtedy była nowością dla ośrodków szkolenia. Mój kurs te-

oretyczny polegał na słuchaniu wykładowcy, byłego kierowcy, który opowiadał o jeździe z zapałkami w oczach, oraz podkreślał, że kiedy zaczniemy jeździć, to się wszystkiego nauczymy.

Szkolenie praktyczne mieliśmy na symulatorze, który przyjechał do naszego ośrodka. Godziny jazdy były okrojone o połowę, a symulacja sy-

tuacji drogowej polegała na jeździe pustą, pełną drogą.

Najważniejszym etapem kursu było rozwiązywanie pytań egzaminacyjnych na komputerze.

Całość polegała na wysiedzeniu swoich godzin.

Koleczy, którzy robili kwalifikację niedawno, mieli ją w formie e-learningu z „milionem” slajdów o nie zawsze

ważnej treści, oraz jazdami po płycie poślizgowej, co do której się nie mogą wypowiedzieć.

Całą wiedzę o czasie pracy kierowców, eksploatacji pojazdów, zabezpieczeniu ładunków, wypełnianiu dokumentów i przepisach zdobyłem we własnym zakresie z książek, gazet, internetu oraz z rozmów z mądrzejszymi kolegami.

Myślę, że dużo lepsze byłoby konkretne szkolenie 50-godzinne niż wymęczone 280 lub 140 godzin.

Zrezygnowałbym też ze szkolenia praktycznego, tzn. jakiegokolwiek jazdy, ponieważ wszyscy robią kurs kwalifikacji wstępnej są świeżo po lub w trakcie kursu prawa jazdy C, CE a dodatkowo kilka godzin jazd z kwalifikacji nie zrobią z nich kierowców.

Zamiast tego moim zdaniem powinno być praktyczne szkolenie z zabezpieczania ładunku według europejskich norm, praktycznej obsługi tachografów oraz stosowania przepisów o czasie pracy kierowców.

Spędzając dużo czasu na parkingach oraz forach można spotkać wielu młodych kierowców, świeżo po szkoleniu, którzy nadal nie rozumieją podstawowych rzeczy.

Natomiast szkolenia prowadzone przez importerów Bartosz Zapart ocenia następująco: miałem okazję uczestniczyć w szkoleniu ekonomicznej jazdy Scanii. Większość uczestników stanowili ludzie, którzy od lat jeżdżą zawodowo i mają swoje dobre oraz gorsze nawyki, które szkolenie potrafi usunąć.

Instruktorzy znają pracę kierowcy i podkreślają, że nie ma czegoś takiego, jak norma spalania samochodu, a są jedynie zachowania umożliwiające uzyskanie jak najlepszego wyniku, co wcale nie oznacza powolnej jazdy.

Szkolenie pokazuje, że przewidując sytuację na drodze, wykorzystując pęd pojazdu oraz korzystając z nowoczesnych systemów można pokonać tę samą trasę w takim samym czasie, ale znacznie ekonomiczniej.

Szkolenie prowadzone jest w małej grupie, przy pełnym zaangażowaniu instruktora, który odpowiada na wszystkie zadawane pytania. Instruktor nie ogranicza się do pojazdu szkoleniowego, analizuje też pojazdy w innej konfiguracji (silnik,

skrzynia biegów, itd.). Każdy kierowca, jeśli tylko chce uczestniczyć w szkoleniu, może się sporo nauczyć. Ja jestem zadowolony, pozostali ludzie z mojej grupy również.

Podsumowując: jak widać, szkolenia prowadzone przez producentów są zdecydowanie lepsze ze względu na zaangażowanie kadry prowadzącej, sprzęt używany do szkoleń, czas wykorzystany w pełni oraz przystępną cenę, która przekłada się na wiedzę i umiejętności kierowców oraz zdecydowanie niższe koszty eksploatacji floty.

Robert Paszkowski, kierowca przeszkolony przez Akademię Jazdy Iveco



Szkolenia na kwalifikację i szkolenia ekonomicznej jazdy to dwie różne rzeczy. Podczas szkoleń na kwalifikację wstępną poznaje się dużo wiadomości teoretycznych, takich jak czas pracy kierowcy w 1- lub 2-osobowej obsadzie, zasady pomocy lekarskiej, obowiązujące przepisy czy budowę techniczną pojazdu, brakuje natomiast informacji o ekonomice użytkowania i właściwej technice jazdy.

W tym momencie przydatne są kursy doszkalające, takie jak Akademia Jazdy IVECO, gdzie kierowcy uczą się jazdy ekonomicznej z wykorzystaniem tempomatu, hamowania hamulcem silnikowym, operowania skrzynią biegów, obserwacji i przewidywania, co dzieje się na drodze.

Właściciele firm niejednokrotnie zachęcają kierowców do jazdy ekonomicznej, oferując premie za niskie

spalanie. Dodatkową motywacją do ekonomicznej jazdy są też konkursy organizowane przez importerów, gdzie oszczędnie jeżdżący kierowcy mogą wygrać atrakcyjne nagrody.

Józef Zawadzki, kierowca z 32-letnim stażem, w transporcie międzynarodowym jeździ od 1996 roku, trener w lubelskiej firmie Bury, uczestnik kursów MAN.

Szkolenia kwalifikacji wstępnej są według mnie niepotrzebnym zawracaniem głowy. Mają się nijak do życia i potrzeb młodego adepta sztuki pro-



wadzenia dużych samochodów ciężarowych. Podczas szkolenia kursanci skupiają się na zdaniu egzaminu, który upoważni ich do jazdy.

Cała ta wiedza jest wirtualna i nieprzydatna w życiu. Szkolenie jest zbyt długie, powinno skupić się na potrzebach początkującego kierowcy, jak np. czas pracy, mocowanie ładunku.

Dopóki takie szkolenia nie będą połączone z praktyką, pozostaną beużyteczne. Natomiast szkolenie techniki jazdy, czyli to, co jest najważniejsze w tym zawodzie, może być prowadzone, gdy kierowca już ma doświadczenie, pozna auto i rozumie rady instruktora.

Kursy z ekonomicznej jazdy są dla tych, którzy liczą na zawód, bo wtedy instrukcje padają na podatniejszą glebę. Doświadczenie ułatwia zrozumienie trenera. Często instruktorzy mają wiele pracy z wykorzeniem złych nawyków.

Szkolenia z zakresu oszczędnej jazdy są jak najbardziej wskazane, w mojej firmie obniżyliśmy normy o 1,1 litra, etapami, w okresie 3 lat. Na początku przy 40 autach z chłodniami, jeżdżących na Hiszpanię, Portugalię, Turcję, Grecję, Włochy notowaliśmy 16 400 l przepału. Flota powiększyła się do 70 aut, kierunki są te same, a rok 2014 zamknął nam się oszczędnościami 158 000 l i cała zasługa to tylko edukacja w postaci szkoleń z tematyki.

Adam Słaby, kierowca który przeszedł kursy ekof jazdy organizowane przez DAF.



Szkolenie okresowe z kwalifikacji wstępnej polega na przekazaniu czysto teoretycznych informacji. Jest to teoria niekompletna i przestarzała. Szkolenie z kwalifikacji wstępnej jest jednorazowym wydarzeniem i nastawione jest na zysk; powstało z zamiarem pobierania opłat i dlatego jest to teoria. Szkolenie okresowe nie przekazuje profesjonalnej wiedzy zawodowej, więc można uznać, że w praktyce założenie stało się nieefektywne. Zostało stworzone sztucznie, a efekt szkoleniowy pozostaje niewielki.

Prawidłowe przeprowadzenie szkolenia kierowców z techniki i ekonomii jazdy polega na łącznym przekazaniu wiedzy teoretycznej, jak i praktycznej. Systematyczne uczestnictwo w kursach z eco drivingu przynosi wymierne korzyści dla kierowców, jak i dla firmy, która go zatrudnia.

Na poparcie mojej tezy przypomnę, że technika jazdy oraz sposoby kształ-

cenia idą do przodu, a więc potrzebne są systematyczne szkolenia kierowców z eco drivingu. Podnoszą one kwalifikacje kierowców.

Według mnie eco driving to technika jazdy skutkująca oszczędnościami paliwa oraz obniżającą koszty eksploatacji pojazdów. Ekof jazda polega na zastosowaniu kilkunastu zdroworozsądkowych działań, tj. zapewnienie płynności jazdy, minimalizację oporów powietrza i opon, redukcję ciężaru transportowanego w samochodzie, a także optymalne wykorzystanie silnika.

Szkolenie z eco drivingu pozwala na zmierzenie parametrów pracy pojazdu, które bezpośrednio składają się na efektywność jazdy i zużycie paliwa. Liczone są hamowania, zatrzymania, kontrolowane jest położenie pedałów, średnia prędkość. W efekcie kierowcy otrzymują raport z przebiegu jazdy uwzględniający wszystkie parametry pracy pojazdu.

Dodatkową wartością szkolenia z eco drivingu jest możliwość precyzyjnego wskazania kierowcy miejsc, w których popełnił błędy lub zaoszczędził paliwo. Niewielka zmiana sposobu prowadzenia pojazdu, wykorzystująca jego możliwości, przyniesie korzyści w postaci zmniejszenia kosztów oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu jazdy.

Szkolenie dzięki precyzyjnemu pomiarowi techniki jazdy wywiera silne wrażenie na kierowcach, co przekłada się na większą motywację do samodzielnego stosowania technik ekof jazdy w długim czasie. Eco driving propaguje idee ekonomicznej jazdy i daje szansę profesjonalnym kierowcom na podniesienie efektywności jazdy samochodem ciężarowym.

Paweł Bucior, współwłaściciel firmy Styropianex i w 2014 roku najlepszy kierowca w organizowanym przez Renault Trucks w Polsce i w krajach regionu Europy Środkowej i Wschodniej konkursie na najlepszego kierowcę Optifuel.

Szkolenia ekonomicznej jazdy są wartościowe. Nauka nigdy nie idzie w las. Moi kierowcy są szkoleni podczas od-

bioru nowych samochodów. Na przykład niedawno odbierałem dwa ciągniki i po przeszkoleniu zużycie paliwa zmalało z 31 do 27 l/100 km, a więc o 4 litry. Jak na razie wyniki się utrzymują, a od szkolenia minęło już trzy miesiące.

Jazda ekonomiczna wpływa także na wzrost bezpieczeństwa – jest bardziej płynna, kierowca wykorzystuje w niej energię kinetyczną toczonego się pojazdu. Inną korzyścią jest redukcja kosztów utrzymania auta dzięki rzadszej wymianie części, przede wszystkim z powodu korzystania ze zwalnicza, a nie z hamulców zasadniczych.

Na bieżąco szkolenia prowadzę



osobiście. Staram się każdego roku przeprowadzić dwie jazdy szkoleniowe z każdym kierowcą mojej firmy, a mam 65 jednostek transportowych.

O kursach na kwalifikację wstępną nie mogę za dużo się wypowiadać, bo mamy stałą załogę. Rocznie zatrudniam paru nowych kierowców, w większości nie są to osoby świeżo po zdobyciu uprawnień. Ale i im dajemy szansę, bo gdzieś ci kierowcy muszą w końcu stawić pierwsze kroki. Na nich zwracam szczególną uwagę, jeśli chodzi o szkolenia jazdy ekonomicznej, bo taki nowicjusz szybciej przyjmuje przekazywaną wiedzę. Dodatkowo nie ma starych nawyków, jakich nabywa się przez lata pracy w czasach, gdzie nikt nie zwracał uwagi na spalanie. Poza tym stare samochody nie były wyposażone w tak doskonałe systemy, jakie znajdujemy w nowych pojazdach.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Promocyjna oferta dla nowych klientów

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

Więcej na www.uslugi.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



Klęska szkolnictwa zawodowego

Państwowy system szkolenia kierowców leży, natomiast całej gospodarce grozi paraliż z braku kierowców.



Robert Przybylski

Przewoźnicy mogą już teraz przyjąć do pracy ponad 30 tys. kierowców, jednak na rynku ich nie ma. Całej branży, przynoszącej według GUS ponad 74 mld zł przychodów, grozi zapaść z braku rąk do pracy.

Liczba osób zdających na prawo jazdy kat. C oraz C+E niepokojąco maleje. Popatrzmy na sporządzone przez MSW statystyki wydanych na koniec 2014 roku praw jazdy kategorii C+E: obejmująca 15 lat grupa wiekowa od 18 do 34 roku życia liczy 218,4 tys. osób, gdy najliczniejsza jest grupa kierowców mających ponad 65 lat: 301,2 tys. Zakładając, że są to w większości emeryci, zwróćmy uwagę, że kolejna najliczniejsza grupa wiekowa to oso-

by mające od 55 do 64 lat – liczy ona 299,5 tys. osób.

Jest zatem jasne, że kierowców będzie coraz mniej. Prawdziwa zapaść nastąpiła w najmłodszych rocznikach, mających od 18 do 24 lat – tylko 26 tys. osób ma uprawnienia kategorii C+E. Nawet biorąc pod uwagę, że ta grupa obejmuje tylko 5 roczników, a nie 10 jak kolejne, skala redukcji jest bardzo niepokojąca.

Porównajmy spadek liczby osób z uprawnieniami do zmian w populacji. Według danych GUS mężczyzn w wieku 18-24 lat było na koniec 2014 roku 1 756,6 tys. Natomiast w grupie wiekowej od 55 do 64 lat było 2 637,3 tys., a zatem o 66,6 proc. więcej. Tymczasem osób z uprawnieniami C+E było wśród starszych roczników o 91,3 proc. więcej! Innymi słowy liczba kierowców zmalała dwunastokrotnie, gdy popu-

lacja zmniejszyła się o dwie trzecie.

Ministerstwo Edukacji Narodowej zarzuca przewoźnikom, że oferują nieatrakcyjny zawód. To prawda, kierowca nie jest wyśnionym zawodem i nie garnie się do niego pleć piękna. Na 3,69 mln kierowców z prawem jazdy kat. C, C+E, C1 i C1+E jest 15,4 tys. kobiet. Jednak trudno argument resortu uznać za racjonalny – są zawody niepopularne, ale jednak niezbędne. Skoro państwo wydaje miliardy złotych na szkolnictwo zawodowe, społeczeństwo powinno otrzymać coś w zamian, a nie wyłącznie kształcenie bezrobotnych, w zawodach, na które nie ma zapotrzebowania.

Tymczasem od blisko trzydziestu lat przewoźnicy nie mogą doprosić się rządu o wpisanie na listę zawodów kształconych na poziomie zawodowym kierowcy-mechanika. Pisma i prośby kierowane są na ręce kolejnych wicepremierów, zarówno przez ZMPD, jak i Pracodawców RP. W 2011 roku Pracodawcy RP w liście skierowanym do wicepremiera Waldemara Pawlaka apelowali o wprowadzenie na listę zawodów kształconych zawodowo kierowcy-mechanika. Jednocześnie wysłali pismo do Minister Edukacji Narodowej Krystyny Szumilas. Te, jak i pozostałe listy oraz apele nie znalazły posłuchu u rządzących.

Popierany przez MEN system kształcenia kierowców jest oceniany przez samych zainteresowanych bardzo źle (patrz na str. 38-40). Zajęcia na kursach kwalifikacji wstępnej oceniane są jako nieprofesjonalne, a na dodatek kosztują kilka tysięcy złotych, co w wielu przypadkach jest barierą nie do pokonania. W ten sposób MEN utrwała wykluczenie społeczne i strukturalne bezrobocie.

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2015



zamów już dziś!

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2015



obowiązujące
na obszarze Europy

16,00 zł

cena brutto do 10 szt.

13,00 zł

cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty mogą ulec zmianie oraz nie zawierają kosztów wysyłki

FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Nazwa firmy: _____

Adres firmy: _____

Nr członkowski: _____

NIP: _____

Ilość (szt.): _____

Adres do wysyłki: _____

Nr telefonu: _____

E-mail: _____

Sposób wysyłki: UPS Poczta polska

Podpis: _____

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

Gminy przyjazne transportowi drogowemu



ZŁOTA SETKA GMIN

Robert Przybylski

ZMPD wyróżniło samorządy przyjazne przedsiębiorcom transportowym, które - według rankingu gmin z 2014 roku - pobierały najniższy podatek od środków transportu. Przedsiębiorcy transportowi od wielu lat apelują do radnych i władz gmin o rozsądne opodatkowanie przewoźników. Jest to chyba jedyna branża, która płaci podatki od narzędzia pracy. Samorządy, które zareagowały na te apele i obniżyły podatki do najniższych możliwych, zostały uhonorowane przez ZMPD gawertonami „Gmina przyjazna transportowi drogowemu”.

Prezes ZMPD

Jan Buczek oraz przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch wręczyli te wyróżnienia przedstawicielom gmin na tegorocznych kieleckich Targach Transportu Drogowego Rotra 2015.

Na zdjęciu (od lewej) przedstawiciele samorządów odbierających wyróżnienia, obecni na konferencji zorganizowanej przez ZMPD:

1. Wójt mgr. inż. Arnold Maciej Grossmann – gmina Szelków (woj. mazowieckie)
2. Wójt Janusz Stefan Goliński – gmina Cedry Wielkie (woj. pomorskie)
3. Przewodnicząca Rady Gminy Bojadła Elżbieta Szwałkowska i Skarbnik Gminy Irena Sochala – (woj. lubuskie)
4. Burmistrz Marian Sieradzki – gmina Gościno (woj. zachodniopomorskie)
5. Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg - Marcin Wieruchowski – miasto Ostrów Wielkopolski (woj. wielkopolskie)
6. Burmistrz Robert Rogulski – miasto Kobyłka (woj. mazowieckie)
7. Radny Dawid Wojda – miasto Halinów (woj. mazowieckie).



Zapraszamy na Złot MASTER TRUCK
17-19 lipca 2015

Lotnisko Polska Nowa Wieś k/Opola

Najpiękniejsze ciężarówki Europy * tuningowane * amerykańskie * oldtimery
koncerty * pokazy * konkursy z nagrodami * atrakcje * Targi Branżowe
zdalnie sterowane modele * prezentacje * konkursy sprawnościowe * disco
Więcej informacji: www.mastertruck.pl & Program „Na Osi” w Motowizji i Tele 5
Zgłoszenia: mastertruck@mastertruck.pl

ORGANIZATORZY:



PATRONI HONOROWI:



PATRON DUCHOWY:



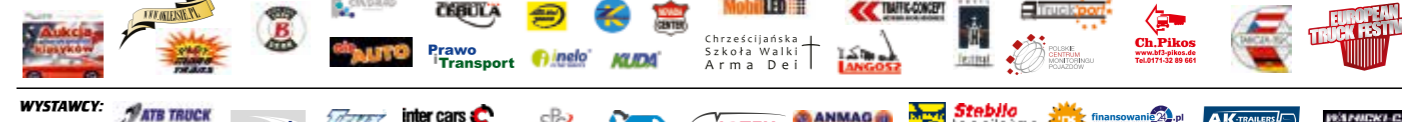
SPONSORZY:



PATRONI MEDIALNI:



PARTNERZY:



WYSTAWCY:



Podatki to część systemu gospodarczego



Podatki od środków transportu stanowią jeden z elementów polityki rozwoju gospodarczego regionów. Ten instrument jest umiejętnie wykorzystywany przez miejskie i gminne władze Białej Podlaskiej, które w logistyce widzą koło zamachowe lokalnej gospodarki.

Robert Przybylski

Środowisko przewoźników z gminy i miasta Biała Podlaska przekonało najpierw wójta gminy, a następnie prezydenta miasta do zmniejszenia podatków od środków transportu. Nowy prezydent miasta Dariusz Stefaniuk już podczas pierwszej sesji Rady Miasta obniżył podatki do najniższych możliwych, dzięki czemu przewoźnicy zaoszczędzą 900 zł rocznie na zestawie.

– Wójta gminy Wiesława Panaśki przekonał do inwestycji, czyli zmniejszenia podatków jeden z przewoźników, Sławomir Paluch, który jest radnym. Przewoźnicy i ca-

ła branża logistyczna są poważnym pracodawcą w gminie, zatrudniają 5 tys. osób – wlicza prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Jarosław Jakoniuk.

Dodaje, że w zamian za utracenie przez redukcję podatków wpływy przewoźnicy zachęcają do zakładania biur w Białej Podlaskiej firmy leasingowe. Zwiększona liczba rejestracji zrekompensuje w ciągu roku lub dwóch straty samorządów. – Mamy już pierwsze rezultaty, pojawiają się nowe firmy – zapewnia Jakoniuk.

Przedsiębiorca jest także członkiem Komitetu Doradczego Prezydenta Miasta. Biała Podlaska wiąże duże nadzieje z branżą logistyczną i przygotowuje tereny inwestycyjne

pod centra magazynowe. Wokół lotniska jest 320 hektarów, a dodatkowe 64 ha liczą działki miejskie.

Są to doskonałe tereny dla wzniesienia centrów logistycznych. – Rosjanie i Białorusini nie chcą wpuszczać

naszych ciężarówek, więc niech przyjeżdżają po towar do nas. Magazyny, które staną w Bielsku, będą

położone w Unii Europejskiej, więc dokonanie w nich konsolidacji będzie wygodne zarówno dla nadawców, jak i odbiorców – zapewnia Jakoniuk.

Bez nowych terenów inwestycyjnych miasto, w którym od wielu lat bezrobocie jest wyższe od średniej krajowej, nie rozwinie się. – Tylko w 2015 roku z powodu braku wolnych terenów inwestycyjnych nie byliśmy w stanie przyjąć sześciu nowych inwestorów, także tych polecanych przez woj. lubelskie – tłumaczy prezydent miasta.

Do nowych terenów inwestycyjnych nie ma jednak dojazdu. Prezydent Stefaniuk apeluje do marszałka, żeby budowę wschodniej obwodnicy miasta, która połączy tereny inwestycyjne z siecią dróg, wpisać do Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012-2020 oraz do projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego.

Dariusz Stefaniuk dodaje, że miasto przecięte jest na pół przez drogę wojewódzką 812. Natężenie w godzinach szczytu przekracza tysiąc pojazdów na godzinę i ponad 15 tys. na dobę. Droga przylega w części przebiegu do ścisłego centrum miasta, które składa się z zabytkowych kamieniczek. Zatem budowa wschodniej obwodnicy to także konieczność cywilizacyjna. ■

Ruptela

- innowacyjna i szybko rozwijająca się firma z Litwy, opracowująca rozwiązania z zakresu telematyki transportu.

Ruptela

Jako producent sprzętu GPS i oprogramowania Ruptela oferuje wielofunkcyjny system do zarządzania transportem. Więcej niż jedna trzecia pracowników firmy pracuje w dziale R&D, co umożliwia opracowywanie niestandardowych rozwiązań, także na zamówienia specjalne. Wśród różnych rodzajów urządzeń do monitoringu GPS, firma tworzy własny system do kontroli pojazdów w czasie rzeczywistym. Uzpełnieniem tradycyjnego monito-

ringu są tworzone przez Ruptelę dodatkowe rozwiązania, takie jak zdalny immobilizer, połączenie z magistralą CAN bez naruszenia gwarancji, różne sposoby monitorowania, zapobieganie kradzieży paliwa, monitorowanie zachowań kierowców i wiele innych. Wszystko to pozwala firmie produkować kompletny system telematyczny, pozwalający klientom i ich partnerom na zarządzanie własną flotą na najwyższym poziomie.

Firma działa na arenie międzynarodowej i dostarcza rozwiązania do 116 krajów na całym świecie. Zespół Rup-

teli mówi aż w 15 językach. Chociaż firma powstała w 2007 roku, otrzymała już wiele nagród i wyróżnień. Na Litwie w ciągu ostatnich kilku lat firma została wyróżniona jako jedna z najbardziej obiecujących i najszybciej rozwijających się firm technologicznych.

W 2013 roku "Ruptela" zajęła piąte, a w 2014 siódme miejsce w rankingu „Najszybciej rozwijających się firm z sektora IT w Europie Centralnej i Wschodniej”. Ranking został zrobiony przez światową firmę doradztwa biznesowego i audytu "Deloitte". ■

reklama

Ruptela
Transport Telematics

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 www.ruptela.pl
Email: info@ruptela.pl



Sczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie .DDD



System ECO-driving, który pozwala na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, liczby wypadków i zużycia paliwa nawet o 20 %



Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu



Kontrola paliwa

Gmina

Biała Podlaska

Samorządowa polityka gospodarcza



nę postaw obywateli (samodzielne rozwiązywanie problemów, zaspokajanie potrzeb dzięki własnej aktywności).

Nawet w gminie oddalonej od dużego miasta ta polityka przynosi założone efekty. O ile w 2013 roku w gminie Łososina Dolna było zarejestrowanych 305 ciągników siodłowych i 291 naczepek, to w maju 2015 roku ciągników było 378, zaś naczepek 377, a zatem (odpowiednio) o 23 i niemal 30 proc. więcej niż 1,5 roku wcześniej. Dla porównania – liczba pozostałych pojazdów praktycznie nie zmieniła się i pozostała na poziomie 210 sztuk.

Pomimo redukcji stawek ogólne wpływy podatkowe wzrosły: w przypadku ciągników siodłowych z 425 tys. zł w 2013 roku do 526 tys. w obecnym, dla naczepek wpływy powiększyły się z 273 do 353 tys. zł.

W 2013 roku gmina zebrała 898 tys. zł podatków, zaś w 2015 roku 1 005 tys. zł, a więc o 12 proc. więcej. Wójt uważa, że z czasem wzrosty będą jeszcze wyraźniejsze.

Udział wpływów z podatku od środków transportu sięgnął w 2015 roku 2,9 proc. ogólnych dochodów gminy, gdy w 2013 roku było to 1,4 proc. Wójt podkreśla, że zarejestrowane w jego gminie zestawy jeżdżą po całej Europie i nie ma ich na drogach lokalnych, zatem ma z transportu to, co najlepsze – pieniądze. ■

ZŁOTA
SETKA
GMIN

Właściwa polityka fiskalna samorządów może przynieść im wymierne korzyści i rozbudzić aktywność lokalnej społeczności.

Robert Przybylski

Od 2005 roku gmina Suchy Las stosuje najniższe stawki podatków od środków transportu. Nowe stawki przyciągnęły tak wielu przedsiębiorców, że wpływy z podatków od środków transportu już od 2007 roku stanowią 10 proc. przychodów samorządu, gdy poprzednio były na typowym poziomie 1 proc. Co więcej, Rada Gminy przyjęła w 2013 roku uchwałę, że stawki pozostaną najniższe

z możliwych. Sukces gminy Suchy Las zachęcił innych wóldarzy do obniżenia podatków od środków transportu. Przykładem może być gmina Łososina Dolna z województwa małopolskiego, położona w północnej części powiatu nowosądeckiego. Na powierzchni 84 km² zamieszkuje blisko 11 tys. osób.

Rada Gminy obniżyła na 2013 rok stawkę od środków transportu do poziomu najniższego dopuszczonego ustawą (1 382 zł za ciągnik siodłowy i 922 zł za naczepek). Wójt gminy Stanisław Golonka przekonywał rad-

nych, że obniżka stawek nie musi prowadzić do zmniejszenia wpływów z podatków. Podkreślił, że nowe, niższe stawki mogą zachęcić do zakładania działalności właśnie w gminie bardziej przyjaznej przedsiębiorcom. Niższe podatki mogą zachęcić także do wyjścia firm z szarej strefy. Wójt apelując o obniżenie podatków liczył na wzrost aktywności gospodarczej mieszkańców. – Fakt ten ma ogromne znaczenie, gdyż przedsiębiorstwo posiadające siedzibę na terenie danej gminy zasila budżet nie tylko podatkiem od

środków transportowych, lecz także podatkiem od nieruchomości, czynszami i innym opłatami – przypominał wójt gminy.

Według S. Golonki polityka fiskalna oddziałuje na gospodarkę gminy w czterech płaszczyznach. Po pierwsze bezpośredniej (tworzenie nowych miejsc pracy, wzrost wpływów podatkowych - CIT, PIT, co umożliwi wzrost inwestycji zaspokajających lokalne potrzeby). Po drugie oddziałuje pośrednio (lokalna gospodarka jako fundament społeczeństwa obywatelskiego oraz pra-

czep wpływy powiększyły się z 273 do 353 tys. zł. W 2013 roku gmina zebrała 898 tys. zł podatków, zaś w 2015 roku 1 005 tys. zł, a więc o 12 proc. więcej. Wójt uważa, że z czasem wzrosty będą jeszcze wyraźniejsze.

PODRĘCZNIK
CPC ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

Zamów już dziś!
cena netto
75 zł



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



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

Leasingodawca przyjazny przewoźnikom

Firmy leasingowe, które zachowują dobre, przyjazne dla przewoźników standardy, także w trudnych czasach powinny być nagrodzone i popularyzowane. Stąd prośba o wypełnienie ankiety i wskazanie firm przyjaznych dla przewoźników.

ANKIETA

Oceny w skali od 0 do 3, gdzie: 0-niedostateczny, 1-dostateczny, 2-dobry, 3-bardzo dobry.
Praktyki niedozwolone od 0 do 3, gdzie: 0 – brak występowania, 3- bardzo ostre warunki.

Ocena	0	1	2	3
1. Zrozumiałość treści umów, wniosków i załączników oraz jasność procedur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Informacja i reklama	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Rozwiązywanie sytuacji kryzysowych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Praktyki niedozwolone -punkty ujemne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oceniani: _____				
Oceniający: _____				

Wypełnioną ankietę wyślij na adres: leasing@zmpd.pl

Jak wypełnić ankietę:

1. Zrozumiałość treści umów, wniosków i załączników oraz jasność procedur. Czy treści umów, ogólnych warunków, regulaminów oraz innych załączników są zrozumiałe? Czy wymagają tłumaczenia, długotrwałej analizy? Czy w sposób jasny określono prawa i obowiązki? Czy wyraźnie określono konsekwencje finansowe opóźnienia w płatności rat leasingowych? Czy kierowana korespondencja od Leasingodawcy jest jasna i zrozumiała?

2. Informacja i reklama. Czy treści prezentowane w reklamach i materiałach informacyjnych odnośnie rzeczywistych obciążeń finansowych znajdują potwierdzenie w treściach umów i praktyce działania Leasingodawcy? Czy w materiałach informacyjnych znajdują się treści odnośnie zabezpieczeń i odpowiedzialności poręczycieli? Czy pracownicy Leasingodawcy objaśniali znaczenia poszczególnych za-

pisów umowy, jak i załączonych do niej dokumentów? Czy badano sytuację finansową Leasingobiorcy?

3. Rozwiązywanie sytuacji kryzysowych. Czy leasingodawca występował z inicjatywą restrukturyzacji umów w przypadku zaistniałych lub zgłaszanych trudności? Czy możliwe były: cesja leasingu, zawieszenie płatności, zmniejszenie rat, przy ochronie interesów Leasingobiorcy? Czy były możliwe negocjacje z Leasingodawcą dla przybliżenia stanowisk? Czy Leasingodawca odpowiadał na kierowaną do niego korespondencję?

4. Praktyki niedozwolone - punkty ujemne.

Rubryka uzupełniania jest w przypadku zaistnienia tego typu praktyk lub innych.

Czy Finansujący stosuje metody i sposoby naruszające prawo i dobre obyczaje. W szczególności czy:

a) Pobierano od klientów inne opłaty lub w innych kwotach niż określone w stosownych umowach i w poro-

zumieniach z klientami lub należnych zgodnie z obowiązującym prawem?

b) Przekazywano lub ujawniano informację o Leasingodawcy innym podmiotom?

c) Stosowano, używano lub grożono użyciem siły albo stosowano inne metody wykorzystujące przemoc fizyczną lub naruszające godność osobistą?

d) Stosowano sposoby i metody działania, które mogą wprowadzić w błąd Leasingobiorcę, albo wprowadzić niepewność co do stanu faktycznego lub prawnego?

e) Wprowadzano w błąd co do faktycznej wysokości rzeczywistych kosztów leasingu?

f) Nakłaniano do podpisania przez klienta niewypełnionych wzorców umownych?

g) Uzależniono zawarcie umowy leasingu, jak i jej kontynuacji od zawarcia umów dodatkowych, takich jak ubezpieczenie, serwis, itp., bądź też od ponoszenia dodatkowych kosztów z tego tytułu?

TWÓJ GŁOS SIĘ LICZY!

Typujemy leasingodawcę przyjaznego przewoźnikom

Wskaż firmę leasingową, która Twoim zdaniem zasługuje na tytuł „LEASINGODAWCY PRZYJAZNEGO PRZEWOŹNIKOM”

Jeżeli znasz firmę, która szanuje zasady partnerskich relacji biznesowych firm transportowych z instytucjami finansowymi, a w szczególności leasingodawcami i respektuje zasady współżycia społecznego.

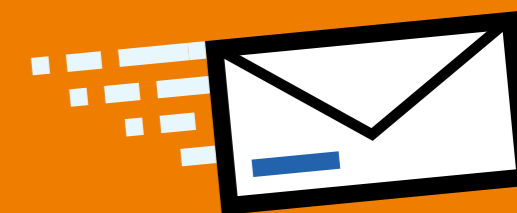
ZGŁOŚ JĄ DO NAS!

Chodzi nam o tworzenie i utrwalanie poczucia zaufania i pewność obrotu. Mamy świadomość, że w wielu przypadkach relacje leasingodawca – przewoźnik dalekie są od oczekiwań, a do nieprawidłowości ze strony silniejszych finansowo i merytorycznie podmiotów dochodzi zbyt często.

Tym bardziej zależy nam na wskazaniu przykładów dobrej współpracy. Firmy nieprzyjazne przewoźnikom będą pomijane.

Zgłoś ocenę firmy leasingowej przyjaznej dla przewoźnika i wypełnij krótką tabelę na drugiej stronie.

Wypełnioną ankietę wyślij mailem na leasing@zmpd.pl



Niechciana ciężarówka

Symbolem nieudolności planowej gospodarki został zawodny Żubr, który nigdy nie osiągnął dojrzałości konstrukcyjnej.

Robert Przybylski

Mistrz tow. Józef Lech z oddziału PKS Opolę uskarżał się w tygodniku związków zawodowych transportowców i drogowców „Transport i drogi” z 1 marca 1964 roku na tylne mosty samochodów Żubr. – Zużywają się przedwcześnie zwłaszcza koła zębate: talerzowe i trybu atakującego – wskazywał na słabe punkty. Natomiast dyrektor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS Poznań i współzałożyciel ZMPD Wiktor Stiller pisał do tego samego periodyku, ale z 29 listopada 1964 roku, że poznańska PKS otrzymała 93 Żubry, przy czym odmówiła przyjęcia w br. 21 dalszych samochodów tego typu. – Aż 16 Żubrów od

dłuższego czasu stoi w zajezdniach. Przyczyną są uszkodzenia przekładni głównej, głowic, klawiatury, kół zębatach rozrządu, pomp wtryskowych, itp. Warto dodać, że przebiegi tych samochodów wahają się od 16 do 189 tys. km. (...) W tej sytuacji oddziały PKS ponoszą duże straty eksploatacyjne, sięgające kilku, a nawet kilkunastu proc. swoich zadań – usprawiedliwiał się dyrektor.

- Dla ratowania sytuacji oddziały PKS stosują wymianę przekładni głównej z samochodów marki Skoda lub przekładają nieuszkodzone zespoły z Żubrów będących w przestojach technicznym na inne. O zbyt dużej pracochłonności tych manipulacji nie trzeba nikogo przekonywać – dodawał.

Podobnie było w innych bazach. Związkowy tygodnik podawał, że w

PKS Katowice na 15 Żubrów od kilku miesięcy 7 stało pod płotem. W oddziale PKS Tomaszów Mazowiecki na 10 stały bezużytecznie 4. „Każdy dzień eksploatacji Żubra ma przynosić 1 500 zł wpływu. Pod płotem stoi każdego dnia 250 Żubrów. Komu wystawić rachunek?” – pytał autor artykułu Waclaw Tabencki.

Nowe władze

O odpowiedź na to pytanie pokusił się wieloletni konstruktor i specjalista od badań prototypów silników Aleksander Rummel w książce „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980”. Wskazał, że początek prac nad Żubrem zbiegł się z przejęciem przez komunistyczne władze całkowitej kontroli nad Centralnym Biurem Konstrukcyjnym Nr 5. Dzia-

Należący do warszawskiego oddziału PKS Żubr pierwszej serii z kabiną K01.

łające w Łodzi CBK Nr 5 opracowało m.in. Stara 20 i jego odmiany. Do początku lat 50. prowadzone było przez przedwojennych fachowców, których władze zastąpiły zaufanymi ludźmi. W tym celu powołały w Warszawie konkurencyjne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego i powierzyły kierownictwo Jakubowi Prusakowi, osobie szerzej nieznaney, członkowi Związku Patriotów Polskich, który wojnę spędził w Moskwie. BKPMot przejął większość prac z Łodzi.

Dyrekcja BKPMotu powierzyła konstrukcję 8-tonowego samochodu ciężarowego młodemu, niedoświadczonemu inżynierowi ściągniętemu z Łodzi. Witold Kończykowski w październiku 1952 roku objął kierownictwo działu podwozi. W miesiąc opracował założenia do samochodu Żubr A-80, a następnie samochodów pochodnych: wywrotki, terenowego 4x4, ciągnika siodłowego i autobusu.

W grudniu zespół Kończykowski, który nadawał ton wszystkim pracom związanym z tą konstrukcją, przystąpił do projektowania samochodu, a w styczniu 1954 roku rysunki zaczęły służyć do prototypowni. Latem 1955 roku gotowy był pierwszy prototyp, którego badania rozpoczęto bez zbędnej zwłoki. Do końca 1955 roku prototypownia zbudowała po jednym egzemplarzu wersji pochodnych. Kabinę Żubra A-80 opracował Andrzej Zgliczyński przy współpracy dwóch młodych pracowników BKPMotu.

Silnik do Żubra zaprojektował zespół inż. Edwarda Lotha, który również należał do młodego narybku BKPMot. Loth z zespołem rozpoczął prace nad silnikiem jesienią 1952 roku, a pierwszy cykl badawczy zakończył na przełomie 1954 i 1955 roku. Dalsze próby silników zespół prowadził już w podwoziach samochodów.

Loth zaprojektował pochylony w prawo pod kątem 60 stopni 6-cylindrowy silnik rzędowy oznaczony S56, który połączony był ze skrzynią biegów krótkim wałem kardana. Przekładnia wzorowana na konstrukcji z samochodu JAZ 200 miała 5 biegów, z czego piąty był nadbiegiem. Była bardzo masywna, ważyła 230 kg przy momencie wejściowym 550 Nm.

Inżynierowie BKPMot nie zablokowali skrzyni z silnikiem. Konstruktor w Fabryce Przekładni Samochodowych w Tczewie Bogusław Postek uważa, że



Fot. ITS

Jerzy Sawicki, który z Łodzi został ściągnięty do warszawskiego BKPMotu we wrześniu 1953 roku, wspominał, że Żubr był niechcianym samochodem. – Nic się z nim nie działo, a poważne wady konstrukcyjne nie były poprawiane – opisywał sytuację z połowy lat 50.

powodów mogło być kilka: lepszy rozkład mas na osie, co przy dużej masie własnej ówczesnych konstrukcji miało znaczenie, wyeliminowanie ryzyka uszkodzeń obudowy sprzęgła, (w konstrukcjach zablokowanych jest ono najbardziej obciążonym elementem), łatwy dostęp do sprzęgieł, które nie były trwale – wymienia Postek.

Badania ujawniły, że 10-litrowy silnik S56 zamiast zakładanych 150 KM ma 120 i to przy bardzo dużym wyprzedzeniu kąta wtrysku, co powodowało nadmierną głośność pracy i utrudniało rozruch. Termosyfony, powolny obieg wody w kadłubie powodował przegrzewanie i zaciekanie się silników. Już na etapie badań prototypów wykryto zrywanie się umieszczonych na wale korbowym przeciwcieżarów. Także pochylenie kadłuba silnika było zbyt duże.

Wadliwy okazał się dobór przełożeń skrzyni biegów z zastosowaniem nadbiegu jako biegu piątego, co przy długotrwałej jeździe na tym biegu zespołu złożonego z samochodu i przyczepy o łącznej masie do 30 ton prowadziło do uszkodzeń kół zębatach

piątego biegu. Na dodatek konstruktorzy zrobili błąd przy doborze modułu przekładni głównej, decydując się na zbyt delikatne zęby.

Niespodziewanie w 1955 roku Centralny Zarząd Motoryzacji zakazał prowadzenia dalszych prac badawczych całej gamy Żubrów.

Wystarczą nam radzieckie ciężarówki

28 lipca 1955 roku podczas narady w BKPMot inż. Kończykowski skarżył się, że dwa prototypy 8-tonowych wozów ciężarowych stoją pod plandekami i nie prowadzi się żadnych dalszych badań ze względu na brak... czasu i przeciążenie innymi zadaniami. – Tymczasem transport domaga się wysokotonazowych samochodów – przypominał.

Jerzy Sawicki, który z Łodzi został ściągnięty do Warszawy w 1953 roku, wspominał, że Żubr był niechcianym samochodem. – Nic się z nim nie działo, a poważne wady konstrukcyjne nie były poprawiane – opisywał sytuację z połowy lat 50. – Wiążąca decyzja



Fot. ITS



Żubr drugiej serii produkowanej od 1962 do 1966 roku. Miał 20-calowe koła i oś przednią o nośności 4,7 tony.



Żubr serii 1,5 z 22-calowymi kołami i uproszczoną kabiną kierowcy K01A.

nie zapadła, natomiast mówiono, że dwa-trzy tysiące ciężkich samochodów kupimy z Rosji.

Kto wpłynął na odblokowanie prac, nie wiem. Na naradzie w Zjednoczeniu padło: „Biorąc pod uwagę możliwości modyfikacji auta, kieruje się go do produkcji” – wspominał Sawicki.

Podczas Krajowej Narady Motoryzacyjnej, która odbyła się w Warszawie w dniach 7 i 8 stycznia 1957 roku, dyrektor Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego Dawid Jung nakreślił doraźny plan uzdrowienia przemysłu, a w nim starania uruchomienia produkcji ciężarówki A-80 w jednym z zakładów przemysłu specjalnego.

Dyr. Antoni Tymieniecki z CZPMot zapewniał podczas konferencji połączonych komisji sejmowych 5 i 6 czerwca 1957 roku, że produkcja A-80 ruszy w 1961 roku, a seria próbna w ilości 700 sztuk pojawi się w 1959 roku. – Następca ze 150-konnym dieslem wejdzie do produkcji w 1962 roku i będą wytwarzane także wersje pochodne, jak autobusy, wywrotki, ciągniki i inne – obiecywał Tymieniecki.

Dopiero w tym czasie władze zdecydowały, że produkcję Żubra podejmą zakłady w Jelczu. Ministerstwo Przemysłu Maszynowego zarządzeniem nr 255 z 27 grudnia 1957 roku połączyło od 1 stycznia 1958 roku Jelczańskie Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych z Jelczańskimi Zakładami Napraw Samochodów w Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Pierwotnie wla-

dze zakładały, że w potężnych halach Jelcza ruszy produkcja gąsienicowych ciągników artyleryjskich ATS. W tym celu z Huty Łaziska został delegowany do JZS w charakterze głównego technologa Jan Biernacki. Jednak po krachu planu 6-letniego zabrakło pieniędzy na ten projekt. Jan Biernacki z synem Tomaszem wzięli się za uruchomienie produkcji Żubra A-80.

Sawicki wspominał, że ciężarówkę uratowali właśnie Biernaccy. – To oni wychodzili w różnych przedsiębiorstwach dostawy części – przekonywał Sawicki. – Fabryka liczyła na uruchomienie produkcji autobusów na licencji Karosy i to fabrykę interesowało. Główny inżynier Jelcza Adam Trzciniński uważał, że zakład „może coś składać, jeżeli dostanie części.” Wrocławski Komitet Wojewódzki PZPR podniecała polsko-czechosłowacka współpraca – „wzorcowa między bratnimi krajami KDL” i nikomu na ciężarówce nie zależało – wspominał Sawicki. Właśnie jemu Kończykowski powierzył nadzór nad wprowadzeniem A-80 do produkcji, mówiąc coś w rodzaju: „niech teraz młodzi się wykażą”. Sawicki od 1958 do 1962 roku opiekował się tą konstrukcją z ramienia BKPMotu.

Wymęczony samochód

Biernaccy przyjechali do BKPMotu z prośbą o udostępnienie dokumentacji, aby objechać z nią zakłady w Polsce i zapewnić dostawy głównych kompo-

nentów. Z kolei Sawicki oraz inni pracownicy BKPMotu odwiedzali PKS-y namawiając, aby upominały się o polski ciężki samochód. PKS-y postępowały patriotycznie i naciskały na władze o uruchomienie produkcji.

W tym czasie, jak wspominał Sawicki, stała się rzecz straszna: na drodze, na wyboistej drodze, podczas hamowania ścięły się szpilki mocujące resory do belki osi przedniej Żubra. Betonowe bloki zmiażdżyły kabinę kierowcy. Na szczęście kierowca wyszedł z tego cało. Loth, Kończykowski i Sawicki obejrzeni wrak i postanowili dać szpile o 2 numery większe. Przez noc warsztat BKPMot wykonał 8 kompletów i następnego dnia we wszystkich prototypach w PKS i w BKPMot wymieniono je. Rzeczoznawca nie rozdmuchał sprawy, PKS-y stwierdziły, że coś takiego mogło się nie chcący zdarzyć i ostatecznie decyzja o produkcji A-80 zapadła. Biernaccy wykonali całą akwizycję w terenie i znaleźli dostawców. Przepadły jednak prototypy wywrotki, ciągnika siodłowego i autobusu.

Produkcji silnika podjęły się Zakłady Mechaniczne Wola. Zbudowane w 1950-51 roku dla wytwarzania silników czołgowych, miały dużą odlewnię i dobrze wyposażony dział mechaniczny. Załoga z entuzjazmem rozpoczęła przygotowania do budowy silnika S56. Szef Zakładu Odlewni Edward Szostak wspominał, że produkcja silników Żubra nie była duża, a pochylony kadłub nie stanowił utrudnienia.

Inżynier Stefan Wasiukiewicz, który był zastępcą głównego konstruktora Woli, przyznawał, że S56 był nieudanym silnikiem. – Jego twórcy, młodzi inżynierowie, nie byli złymi specjalistami – tłumaczył. – Musieli pokonać liczne ograniczenia, w tym niewielkie możliwości kuźni, które nie potrafiły odkuć wału z przeciwcieżarami. Konstruktorzy musieli znaleźć rozwiązanie zastępcze i przykręcili przeciwcieżary śrubami – usprawiedliwiał inżynierów BKPMotu.

- Każdy silnik musi przejść okres prób, który ujawni niedoskonałości konstrukcji. S56 po skonstruowaniu trafił na dwa lata w odstawkę. Dopiero po zmianach politycznych dyrekcja dostała polecenie uruchomienia produkcji S56. Wola była jedynym zakładem w Polsce, który mógł się tego podjąć – zapewniał Wasiukiewicz. Produkcja ruszyła w 1959 roku.

- Gdy w 1958 roku przygotowywaliśmy produkcję S56, zakład produkował przede wszystkim silniki cywilne. Produkcja wojskowa była w mniejszości – podkreślał Wasiukiewicz.

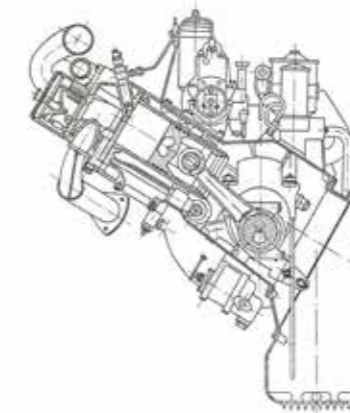
Skrzynie biegów dostarczały Zakłady Mechaniczne Ursus, tylne osie Zakłady Mechaniczne Łabędy, a przednie Huta Stalowa Wola. Mechanizm kierowniczy oraz układ hamulcowy produkowały Zakłady Starachowickie. Po trzech latach przygotowano, we wrześniu 1959 roku pierwszy Żubr wyjechał z jelczańskiej fabryki. Do końca roku zakład wypuścił jeszcze dwanaście ciężarówek serii próbnej.

Błyszcząca nowością Żubry

W kwietniu 1960 roku pierwsze, błyszczące nowym, zielonym lakierem Żubry przyjechały do PKS-ów. Jednostki powitały je niemal entuzjastycznie. Cieszyli się zwłaszcza kierowcy i pracownicy stacji obsługi. Każdy spodziewał się po nowych samochodach mniej pracy. Kierowcy bardzo chwalili wygodną kabinę i łatwą obsługę. Wkrótce jednak odkryli, że jazda Żubrem może być wręcz niebezpieczna. W samochodzie występowało shimmy, kierowcy nie mogli utrzymać kierownicy w rękach i bali się rozwijać wyższe prędkości, nawet na dobrej drodze wlokąc się 30 km/h. Masowo psuły się silniki, a część awarii powodowały odrywające się od wałów korbowych przeciwcieżary. Nawet

krótkiego użytkowania nie wytrzymały tylne mosty.

Drogowcy protestowali przeciwko niszczeniu dróg przez zbyt ciężkie Żubry, które ważyły z ładunkiem 15,3 tony, gdy prawo zezwalało na 14 ton i do 10 ton nacisku na oś. Według danych Ministerstwa Komunikacji na-



Silnik Żubra był pochylony. Na rysunku wersja zmodernizowana S560 z wydłużonym skokiem tłoka ze 135 do 150 mm. Jedenastolitrowy silnik miał 150 KM i ważył 970 kg. Rysunek został opublikowany w książce A. Rumla „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne 1922-1980”, wydanej przez WKiŁ.



Stosowana w Żubrze 5-stopniowa skrzynia biegów o ciągu przetożeń 6.171 : 0.779. Na zdjęciu pokazana jest przekładnia od strony silnika.

cisk na oś tylną 8-tonowego Żubra sięgał 10,5 tony. Konkurencyjna Skoda 706 RT miała ładowność 8,5 tony, masę całkowitą 14 800 kg i nacisk na tylny most 10,2 tony.

Produkcja w słabo wyposażonym zakładzie rozwijała się powoli. W 1960 roku z JZS wyjechały 72 Żubry. Ich wytwarzanie było bardzo pracochłonne, dlatego w 1961 roku fabryka uprościła konstrukcję kabiny, pozbywając się głębokiego tłoczenia przedniej ściany. W tym samym roku Ursus przekazał

całe oprzyrządowanie i dokumentację skrzyni biegów do Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego w Tczewie.

Na 1962 rok konstruktorzy przygotowali poważniejszą rekonstrukcję samochodu. Zwiększyli skok tłoka ze 135 do 150 mm, pozostawiając bez zmian średnicę 125 mm. Pojemność wzrosła z 10 do 11 litrów. – Nie musieliśmy zmieniać omodelowania kadłuba – przypomina sobie Szostak. Zmodernizowany S560 dawał zakładane 150 KM i miał łatwiejszy rozruch. Konstruktorzy odwzorowali komorę spalania i kanały ssące Leylanda. Nie zmienili jednak mocowania przeciwcieżarów.

- Dokumentację silnika S560 przygotowywał BKPMot, ale o usunięciu przeciwcieżarów zdecydowałem ja – wspomina Wasiukiewicz. – Nie rozpatrywaliśmy nawet innego sposobu mocowania przeciwwag do wału. Rzędowy silnik 6-cylindrowy jest wyważony, więc jedynym zadaniem przeciwcieżarów jest zmniejszenie sił działających na łożyska wału korbowego. Te siły są stosunkowo małe. Tymczasem pozostawienie przeciwwag, które odrywały się od wałów, skutkowało poważnymi awariami silników – wyjaśnia.

Masywne, 22-calowe, odlewane szprychowe koła zostały zastąpione przez tłoczone, o średnicy 20 cali. Konstruktorzy zmniejszyli także bębny hamulcowe. W rezultacie skala występowania shimmy znacznie zmalała, a Żubr A-80/62 był o 400 kg lżejszy od poprzednika i ważył 6 900 kg.

Same kłopoty

Pomimo zmian, liczba reklamacji nie zmniejszyła się. Przeciężone łożyska główne wyrabiały się, zacięgały łożyskowym stopem brązo-olowiowym i urywały się tym razem korbowody. W rezultacie znów kadłuby były porzbijane.

W lipcu 1964 roku Wydział Ekonomiczny KC PZPR na specjalnej sesji rozpatrywał problemy transportu samochodowego. Decydenci stwierdzili, że nie dość, że produkcja wysokotonowych samochodów ruszyła z opóźnieniem i na dodatek bez wywrotek oraz ciągników siodłowych, to w pięcioletniej 1961-1965 wykonane zostanie zaledwie 46 procent planu. Partyjny organ podkreślił, że jakość tych samo-

chodów okazała się niedostateczna. W 1963 roku współczynnik gotowości technicznej Żubra wynosił 0,662, gdy Skody 706 RT 0,857, a do obu brakowało części.

W strukturze PKS samochody wysokotonażowe stanowiły 19 proc. taboru, gdy ekonomiści Zjednoczenia PKS uważali, że powinny sięgać 40-50 proc. Koszt wozokilometra ciężkiego taboru był dwa razy mniejszy niż Stara. Produkcja Żubra jednak rosła powoli, osiągając poziom 800 sztuk w połowie lat 60.

Po czterech latach Żubr nie doczekał się instrukcji obsługi, katalogu części, a nawet prymitywnego serwisu fabrycznego. Brakowało części zamiennych: w 1963 roku PKS-y zamówiły 180 głowic, fabryka potwierdziła dostawy 120, a faktycznie wysłała 45. Z zamówionych ogółem w 1963 roku 336 pozycji, potwierdzono dostawy jedynie 147. Zrealizowano w połowie dostawy 107 pozycji, a ze 112 warsztaty nie otrzymały ani jednej.

W 1966 roku JZS dokonały kolejnej poważnej modernizacji Żubra, który otrzymał zmodernizowaną przekładnię typu 315, przystosowaną do przenoszenia zwiększonego do 760 Nm momentu, skonstruowaną w Tczewie. W nowej skrzyni łożyska ślizgowe zostały zastąpione złożeniami igiełkowymi, smarowanymi rozbrygowo. Niepotrzebna stała się zębata pompa olejowa, komplikująca budowę przekładni.

Wadliwą oś przednią zastąpiła nowa konstrukcja o nośności 5,4 tony, której koła nie wpadały w shimmy.

Większa o 700 kg nośność pozwoliła przygotować specjalizowane zabudowy na podwoziu Żubra. Huta Stalowa Wola odmówiła produkcji osi, dostarczając jedynie odkuwkę belki. Obróbkę i montaż uruchomił Jelcz.

W tylnym moście konstruktorzy wprowadzili lepsze smarowanie wałka atakującego, co zmniejszyło częstotliwość występowania awarii. BKPMot opracował nawet wzmocnioną wersję mostu, jednak Łabędy odmówiły zmian, sygnalizując, że w 1968 roku wycofają się z produkcji tego podzespołu.

Niestety nie mały problem z silnikami. Pracownik ZMiN Wiesław Szymczyk wspominał w książce „Ocalić od zapomnienia”, jak późną jesienią 1966 roku pojechał wspólnie z dyr. naczelnym Włodzimierzem Augustem oraz zastępcą głównego konstruktora Stefanem Wasiukiewiczem w delegację, aby naprawiać silniki S560. „Samochody z tymi silnikami masowo padały, pracując w trudnych, błotnistych warunkach, np. „akcji buraczanej”. Problem był nagłośniony w prasie i telewizji. Przyszły polecenia wyższych władz, by ratować unieruchomione samochody. (...) Na jego zawodność i krótką żywotność miały też istotny wpływ odstępstwa od dokumentacji, powstałe w trakcie procesu produkcyjnego. Tych odstępstw było dużo. (...) Główny konstruktor prof. inż. Włodzimierz Strzeszewski odwiedził mnie okresowo i prosił o maksymalne przeciwstawianie się przez kontrolę techniczną odstępstw produkcyjnym od warunków technicznych.”

„Na wniosek Ministra Przemysłu Maszynowego została skierowana do zakładu kontrola Najwyższej Izby Kontroli – Zespołu Wojskowego. Przedmiotem badań była zła jakość tego silnika. Kontrolerzy z NIK zbierali materiały dla uzyskania odpowiedzi, dlaczego jest tak źle z eksploatacją tych silników i kto personalnie jest za to odpowiedzialny. Na szczęście zakupiono licencję silników trakcyjnych z firm Leyland i Henschel. To w decydującym stopniu doprowadziło do wygaszenia silników S560 i zakończenia dochodzeń” - przyznawał Szymczyk.

Po zakupie licencji Leylanda władze przeniosły w 1966 roku wytwarzanie S560 z Warszawy do Andrychowa. Był to największy diesel produkowany w Wytwórni Silników Wysokoprężnych Andoria i ta fabryka wypuściła do 1970 roku 3 638 tych silników.

Produkcja Żubrów została zakończona w ostatnim kwartale 1968 roku. Fabryka zbudowała łącznie niecałe 7 tys. tych samochodów. Następca, model 315, okazał się przeciwieństwem zawodnego Żubra.

Podziękowania

Autor dziękuje za pomoc okazaną przy zbieraniu materiałów do tego artykułu: Sławomirowi Barydze, Grzegorzowi Chmielewskiemu, Jackowi Łęgiewiczowi, Jerzemu Oleńczakowi, Bogusławowi Postkowi, Jerzemu Sawickiemu, Edmundowi Szostakowi, Antoniemu Szulborskiemu, Marcinowi Ślęzakowi, Stefanowi Wasiukiewiczowi, Bartoszowi Zakrzewskiemu.

TWÓJ ZYSK NASZYM CELEM



**DAF TRANSPORT
EFFICIENCY**

Doskonale rozumiemy jak efektywność jest ważna w biznesie transportowym.

Właśnie dlatego proponujemy zaawansowane systemy w pojazdach, które oferują najwyższy poziom niezawodności i najniższy poziom kosztów. Dostarczamy też szeroką gamę usług zapewniających, że pojazdy DAF są zawsze gotowe do drogi.

Wszystkie te rozwiązania dostępne są w jednym miejscu: u dealera DAF.

DAF Transport Efficiency to platforma oznaczająca najwyższy zysk z kilometra.

ZWIĘKSZONA RENTOWNOŚĆ TRANSPORTU ZACZYNA SIĘ DZIŚ

Skontaktuj się z dealerm DAF lub odwiedź www.daftrucks.pl

**MNIEJ
ZUŻYTEGO PALIWA**



**WIĘCEJ
PRZEJECHANYCH KILOMETRÓW**



**MNIEJ
PONIESIONYCH KOSZTÓW**



**WIĘCEJ
ZAROBIONYCH PIENIĘDZY**



**MNIEJ
SUBSTANCJI SZKODLIWYCH**



DRIVEN BY QUALITY

Jak dochodzić odszkodowania komunikacyjnego w Niemczech

Każdego roku dochodzi w Niemczech do około 2,5 miliona zarejestrowanych przez policję kolizji drogowych. Zatem ryzyko udziału w wypadku komunikacyjnym, w szczególności dla pojazdów z firm transportowych, wykonujących przewóz osób i towarów przez terytorium Niemiec, jest znaczne.

Roland Myca

Od wielu lat zgłaszają się do mnie osoby prywatne oraz polscy przedsiębiorcy z branży TSL, którzy zostali poszkodowani w wypadkach komunikacyjnych w Niemczech. Duża część spośród nich miała za sobą próby uzyskania odszkodowania przy wsparciu własnych

dejcja przy stosowaniu stawek roboczogodzin oraz cen części zamiennych, gdyż większość polskich rzeczoznawców pracuje dla towarzystw ubezpieczeniowych.

W Niemczech, podobnie jak w Polsce, obowiązuje generalna zasada, że poszkodowany może dochodzić od sprawcy wypadku, a z praktycznego punktu widzenia patrząc, od ubezpieczalni pojazdu, którego kierowca spowodował wypadek, odszkodowania

jące rodzaje roszczeń, związane przede wszystkim ze szkodami rzeczowymi: faktyczne koszty naprawy uszkodzonego pojazdu lub koszty naprawy według kosztorysu lub opinii rzeczoznawcy.

Uwaga: inaczej niż w Polsce w razie dochodzenia kosztów według kosztorysu lub opinii, nie przysługuje zwrot wyliczonego podatku VAT.

Według niemieckiego prawa (generalnie przy pojazdach osobowych) poszkodowany może zdecydować się na remont pojazdu i żądać zwrotu kosztów naprawy, jeżeli te koszty nie będą przekraczały 130 proc. wartości pojazdu sprzed wypadku.

Wyróżnia się następujące dodatkowe roszczenia majątkowe dochodzone przez poszkodowanego przede wszystkim w związku ze szkodami o charakterze rzeczowym:

1. Koszty sporządzenia opinii przez rzeczoznawcę.

Zwrot może być dokonany tylko w przypadku szkody o wartości co najmniej 700 euro, co w przypadku pojazdów ciężarowych jest właściwie regulacją. Poszkodowanemu przysługuje inaczej niż w Polsce prawo wyboru niezależnego rzeczoznawcy.

Rozliczenie z rzeczoznawcą jest zwyczajem bezgotówkowe.

Przy dochodzeniu szkód komunikacyjnych w Niemczech stosuje się zasady wypłaty odszkodowań, które zasadniczo różnią się od regulacji i praktyki w Polsce. Z punktu widzenia poszkodowanego zasady dotyczące odszkodowań na mieniu są bardziej korzystne niż w większości krajów Europy.

ubezpieczalni lub firm, które z definicji zajmują się obsługą takich spraw.

Spora część roszczeń przysługujących według prawa niemieckiego nie była w ogóle dochodzona. Wynikało to z braku profesjonalnej obsługi, bądź też niewiedzy, w tym też polskich rzeczoznawców, którzy nie znają zasad rozliczania szkód w Niemczech, a także nieobiektywnego po-

za powstałe szkody rzeczowe i osobowe, w tym zadośćuczynienia za ból i cierpienie oraz utracone korzyści spowodowane wypadkiem.

Szkody rzeczowe

W zależności od rodzaju uszkodzeń powstałych w wyniku wypadku, poszkodowanemu przysługują następu-



Uwaga: z reguły rzeczoznawca rozlicza się z ubezpieczalnią sprawcy.

Niewskazany jest powierzenie wykonania opinii rzeczoznawcy poleceniu przez ubezpieczalnię sprawcy. W takim wypadku bezstronność rzeczoznawcy wydaje się być wątpliwa.

2. Koszty doradztwa prawnego przez niemieckiego adwokata, związane z dochodzeniem odszkodowania od ubezpieczalni sprawcy (pojazdu).

Uwaga: inaczej niż w Polsce koszty adwokackie są pokrywane przez ubezpieczalnię już w fazie dochodzenia roszczeń bezpośrednio od ubezpieczalni. Ma to również miejsce w przypadku dobrowolnego uregulowania odszkodowania przez ubezpieczalnię, nawet gdy nie dojdzie do żadnej sprawy sądowej. Stąd często adwocaci w ramach doradztwa nie pobierają zaliczki ani innych kosztów, żądając bezpośrednio zwrotu swoich kosztów od ubezpieczalni sprawcy.

3. Koszty powstałe z uszkodzeniem przewożonego towaru.

4. Utracona wartość handlowa pojazdu w związku z uszkodzeniami.

Z reguły może być dochodzona przy pojazdach (samochodach osobowych), które nie są starsze niż 5 lat oraz mają przebieg nie większy niż 100 tys. km.

5. Koszty wynajmu pojazdu zastępczego

Odszkodowanie za nie korzystanie z pojazdu, także pojazdu wykorzystywanego wyłącznie do celów prywatnych, jako utracona korzyść

Uwaga: w przypadku uszkodzenia pojazdu służącego celom zarobkowym

musi zostać określona konkretna kwota odszkodowania. W tym przypadku niezbędne jest przedstawienie zestawienia sporządzonego przez doradcę podatkowego lub księgowego firmy.

Stawki za niemożność korzystania z samochodu osobowego kształtują się w zależności od marki oraz roku produkcji samochodu na poziomie pomiędzy 15 a 75 euro za dzień.

6. Koszty usunięcia skutków wypadku (przykładowo uprzątnięcia drogi), holowania pojazdu z miejsca wypadku do najbliższego serwisu, postojowego, złomowania, koszty wyrejestrowania oraz zarejestrowania pojazdu.

7. Koszty postojowe samochodów osobowych w Niemczech kształtują się średnio na poziomie 10-15 EUR, a przy pojazdach ciężarowych oraz naczepach 15-20 EUR na dzień.

W przypadku szkody całkowitej pojazdu koszty holowania pojazdu do Polski nie są zwracane.

Dlatego ważnym jest niezwłoczne skontaktowanie się z niezależnym rzeczoznawcą, który sporządzi opinię i stwierdzi, czy występuje szkoda całkowita.

8. Koszty wyrejestrowania i zarejestrowania przy szkodzie całkowitej.

9. Koszty demontażu i montażu urządzeń typu system nawigacji GPS, wykonania napisów reklamowych, itp.

Szkody osobowe

Zasadniczo wyróżnia się następujące rodzaje szkód osobowych:

1. koszty leczenia

2. zadośćuczynienie z tytułu odniesionych cierpień i bólu w wyniku wypadku

Uwaga: ubezpieczalnie w Niemczech wypłacają znacznie częściej zadośćuczynienie niż ma to miejsce w Polsce.

W odróżnieniu od prawa polskiego bardzo rzadko wypłacane jest zadośćuczynienie z tytułu śmierci. Również kwoty przyznanego zadośćuczynienia w tym wypadku są niewielkie, z reguły w granicach 1 000 EUR do 1 500 EUR.

3. zwiększone potrzeby związane z poniesionymi obrażeniami

4. szkody wywołane niemożnością wykonywania dotychczasowego zawodu lub zajęcia

5. roszczenia związane ze śmiercią osoby w wyniku wypadku, przysługujące najbliższemu.

Podsumowanie

Przy dochodzeniu szkód komunikacyjnych w Niemczech stosuje się zasady wypłaty odszkodowań, które różnią się od regulacji i praktyki w Polsce. Z punktu widzenia poszkodowanego zasady dotyczące odszkodowań na mieniu są bardziej korzystne niż w większości krajów Europy.

W następnym artykule zostaną omówione zasady dochodzenia odszkodowań rzeczowych w Niemczech dotyczących pojazdów w leasingu.

Roland Myca jest adwokatem w kancelarii obsługującej przedstawicielstwo ZMPD w Niemczech. Kontakt: roland.myc@kanzlei-myc.de

„Informacje szybko przewiozę”. Czyli gdzie szukać przewagi konkurencyjnej

DKV

Rozmowa z Michałem Bałakierem, dyrektorem generalnym DKV Euro Service Polska

■ Jakie wyzwania czekają przewoźników w tym roku?

Problemy z Ukrainą powinny wskazywać na pogorszenie w branży, jednak obserwując naszych klientów, ja tego nie widzę. Obecne kłopoty na Wschodzie nie przekładają się zbytnio na globalną kondycję naszych przewoźników zagranicznych. Mamy za to do czynienia z nowym zjawiskiem – boorem narzędzi IT w branży TSL. O przewadze konkurencyjnej decyduje dziś umiejętność samodzielnego, szybkiego przetwarzania informacji.

To zupełnie inna sytuacja niż jeszcze kilka lat temu. Wówczas, po kryzysie lat 2009-2010, firmy postawiły na cięcie kosztów. Okazało się jednak, że o ile rozsądne planowanie wydatków to rzecz święta, o tyle już szukanie oszczędności na siłę łatwo prowadzi w kozi róg. Wśród naszych klientów regularnie notujemy tarapaty finansowe i upadki firm, które więcej wysiłku ładują w cięcie kosztów niż w szukanie kontrahentów. Odpowiedź na ich problemy stanowią narzędzia informatyczne i outsourcing tych obszarów działania firmy, które nie stanowią kluczowej sfery jej działalności – np. monitoring floty, księgowość, łączne zarządzanie wydatkami w trasie, jak paliwo i opłaty drogowe.

■ Z pewnością warto wydelegować część zadań. Ale czy zewnętrzni dostawcy rozwiążą problem konkurencyjności przewoźników?

Żaden zewnętrzny dostawca nie załatwi za firmę kwestii zarządzania transportem. Oferowanie narzędzi to jedno, a umiejętność korzystania z nich to drugie. Wszyscy przewoźnicy mają dostęp do tych rozwiązań IT, ale niewielu poświęca chwilę, aby nauczyć się z nich korzystać. I tu jest pies pogrzebany. Jako DKV możemy na przy-

kład dać serwis pokazujący w czasie rzeczywistym ceny paliwa na stacjach i wskazujący najtańsze punkty na trasach, do tego kalkulator kosztów mycia w zależności od kraju i typu transportu, monitoring online statusu zwrotu VAT z każdego kraju, itd... Plus platforma do generowania dowolnego typu analiz kosztowych.



Jednak to menedżer floty musi na spokojnie usiąść, zastanowić się, na jakich trasach będą jeździć pojazdy nie tylko dziś, ale też jutro. Sporządzić symulacje na podstawie planów firm i wybrać najlepsze rozwiązanie – tak kosztowo, jak i terminowo. Jeśli rozliczaniem opłat i formalnościami zajmie się DKV, okazuje się, że wystarcza jedna osoba do ogarnięcia tych wszystkich wątków, a czas pracy księgowości skraca się np. o połowę. Gdyby ta 1-osobowa struktura miała co dzień chodzić do banku, ogarniać stertę papierów i paragonów, to taki właściciel nie wykonywałby swojej pracy, bo nie miałby na to najzwyczajniej czasu.

■ Właściciele firm coraz chętniej sięgają po narzędzia online, młodszy są z technologiami coraz bardziej zaznajomieni. Czy mówimy o rewolucji, czy raczej ewolucji?

Jak najbardziej jest to ewolucja, a nie rewolucja. Ale dzieje się coraz szybciej. Firmy które nie będą w stanie przystosować się do mobilności informacji, do ciągłego rozwoju systemów informatycznych, będą miały kłopot. To samo zresztą można odnieść szerzej do całych państw, które jeśli nie nadążają za przepływem danych, przegrywają na rynkach światowych.

■ Jakie wnioski wyciąga z tego DKV?

Dziś naszym celem jest przekazanie w ręce przewoźnika coraz większej gamy narzędzi online – „wszystko, czego potrzebujesz, możesz sobie wyklikać”. Faktycznie dostrzegamy, że klienci wolą już pomału kliknąć samemu gdzie trzeba, niż dzwonić do nas. Czemu? Bo zaczynają rozumieć, że nawet jeśli zadzwonią, to w pewnym momencie rozmowy i tak będą musieli w końcu coś kliknąć. A zatem - po co dzwonić, skoro od początku można samemu?

■ Na początku roku debiutowała nowa strona DKV. Co realnie zmienia się w obsłudze klienta?

Stawiamy na synergię danych. Chcemy, żeby nasze narzędzia IT były ze sobą w pełni zintegrowane. Na przykład nowa faktura DKV w wersji elektronicznej, którą właśnie testujemy. Wystarczy kliknąć w dowolną pozycję, aby zobaczyć na mapie, gdzie dokonano płatności i poznać szczegóły transakcji. Na tej zasadzie działa cały serwis eReporting DKV – możemy zarządzać wszystkim z poziomu strony www... sortować dane i rachunki, zamawiać czy blokować karty, sprawdzać status zwrotu VAT, itd. Teraz na jednej platformie internetowej zrobić można wszystko. Oczywiście uwzględniając ograniczenia wynikające z umowy DKV z klientem. Przykładowo jeśli ma limit 2 500 euro, to sam nie zmieni do siebie do wartości 10 000 euro.

■ Czy przewoźnicy sobie z tym poradzą? Problemem wielu polskich firm jest brak strategii albo, co gorzej, strategia chaosu... Żeby zwiększyć efektywność działania poprzez narzędzia IT, trzeba

przecież dążyć do konkretnego celu.

Zgadza się. Co utrudnia wszystkim życie, to model wyboru dostawców, który nazywam „cherry picking” – wybieranie rodzynków z poszczególnych rynków. Jeśli cała para idzie w szukanie najtańszych rozwiązań na każdy rynek, wiąże się to z ogromnym nakładem pracy i kosztów. Firmy nie chcą się przyznać, jakie to są koszty, bo one są bardzo trudne do wycenienia.

Weźmy na przykład opłaty drogowe. Firma x podróżuje przez sześć krajów. Robi analizę, jakie metody rozliczeń gdzie są najtańsze i na tej podstawie rejestruje się w systemach. W Austrii jest to pre-paid płatony bezpośrednio u operatora krajowego, we Francji post-paid poprzez pośrednika (np. kartę paliwową), w innym jeszcze gotówka albo karta w rękę kierowcy. Rynków jest sporo i jak sobie tak wybiera tych operatorów, to zaczyna się robić ogrom dostawców - na koniec to wcale nie jest racjonalne. Do tego trzeba oddzielnie zamawiać urzędzenia pokładowe, obrabiać kilkadziesiąt faktur miesięcznie, każda z innym terminem, a na koniec próbo-

wać od tego wszystkiego odliczyć VAT... Tak skomplikowany zabieg ma często dramatyczny finisz – wysokość opłat i sposoby rozliczeń się zmieniają i cała piramida oszczędności się wali. Nikt nie buduje jej od nowa, a podpisane umowy zostają.

Przewoźnik tłumaczy to sobie tym, że przecież są systemy informatyczne i zawsze ktoś będzie tym zarządzał, pilnował, „samo się będzie jakoś robić”. A ja się zapytam: A te wszystkie systemy i programy i ich obsługa to Ci spadły z nieba, czy sam zrobiłeś, i kto za to płaci? - to wszystko są koszty. Ktoś tym musi zarządzać, szkolić się, aktualizować.

■ Czyli sugeruje Pan, że jak zapłacimy więcej zewnętrznemu dostawcy, na koniec wyjdzie nam taniej?

W uproszczeniu tak. Rozliczając opłaty samodzielnie można oszczędzić na tym kilka złotych, ale za to dokładamy z nową wiązką na etaty osób pilnujących tych oszczędności. I to pod warunkiem, że robią to naprawdę dobrze. Do tego obcinanie za wszelką cenę kosztów pochłania tyle energii, że nie starcza jej na biznes

właściwy, jakim jest dbanie o klientów i terminowe dostawy. A przecież można przekazać np. obszar rozliczeń mycia w ręce operatora kart, który jako duży partner oferuje korzystne upusty, no i bierze na siebie cały ciężar formalności. Tym samym uwalnia ręce firmie.

Właśnie z tego powodu zainicjowaliśmy w zeszłym roku program Rewolucje TSL z mottem: „Koszty a przychody. Jak nie podciąć sobie skrzydeł.” Polega on na serii bezpłatnych audytów dla firm transportowych wybranych na podstawie ankiet. Pokazujemy z nich, że korzystanie z zewnętrznych dostawców w skuteczny sposób odciąża firmę i pozostawia przestrzeń dla skupienia się na zyskach. Pośrednik, który specjalizuje się w wąskiej dziedzinie, ma na jej temat o wiele szerszą wiedzę i, co kluczowe, często potrafi doradzić tańsze rozwiązanie. Przekazując przewoźnikowi tę wiedzę przyczynia się do jego sukcesów w obszarach strategicznych. Lepiej dostarczyć towar na czas i zyskać kontrahenta, niż nadrobić kawał drogi, żeby oszczędzić 10 euro.

reklama



You drive, we care.



Zarejestruj się dzisiaj!

Opłaty drogowe w Niemczech:
Od 1 października również
dla mniejszych pojazdów - od 7.5t DMC.

Rozliczaj opłaty Toll Collect za pośrednictwem DKV. Szybko i wygodnie. Wybierz metodę odpowiednią dla swojej firmy: urządzenie pokładowe, płatności przez internet lub w terminalu opłat.

Zarejestruj się i korzystaj ze wsparcia DKV - eksperta w rozliczaniu opłat drogowych w Europie (Certyfikat ISO): 20 krajów – 20 systemów mycia – 30 lat doświadczenia.

www.dkv-euroservice.com



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXI

LUTZ ASSEKURANZ

We wcześniejszych artykułach naszej serii omówione zostały różne warunki objęcia odpowiedzialnością, zamieszczone w Konwencji CMR – por. z listą w artykule nr XI. Główne postanowienie odnoszące się do kwestii odpowiedzialności znajduje się w art. 17 ust. 1 CMR, w którym wyszczególniono zaginięcie towaru, jego uszkodzenie oraz opóźnienie dostawy. W niniejszej publikacji omówimy zagadnienie „opóźnienia dostawy“.

Artykuł 19 CMR brzmi: „Opóźnienie terminu dostawy ma miejsce wówczas, kiedy towar nie został dostarczony w umówionym terminie lub, o ile nie umówiono terminu, jeżeli faktyczny czas trwania przewozu, uwzględniając okoliczności, a zwłaszcza przy przesyłkach drobnych czas niezbędny dla skompletowania pełnego ładunku w normalnych warunkach, przekracza czas, jaki słusznie można przyznać starannym przewoźnikom.“

Powyższa regulacja obejmuje dwie sytuacje, a mianowicie, gdy: a) uzgodniono termin dostawy oraz b) nie umówiono terminu dostawy. Osoba zgłaszająca roszczenie zobowiązana jest udowodnić, że termin dostawy uzgodniono, przy czym – jeśli wystawiono list przewozowy zgodnie z art. 4 CMR (por. artykuł nr IV naszej se-

rii) i wpisano w nim termin zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. f) – ciężar dowodu zostaje zładogodzony poprzez zasadę ułatwienia dowodowego z art. 9 ust. 1 CMR (por. artykuł nr VI naszej serii), o ile list przewozowy został należycie podpisany przez strony umowy.

Opóźnienie dostawy

Jeżeli przekroczono umówiony termin dostawy, należy liczyć się z konsekwencjami w postaci odpowiedzialności, które będą przedmiotem późniejszych rozważań. Tak samo wygląda sytuacja, gdy nie uzgodniono terminu dostawy, a faktyczny czas trwania przewozu jest dłuższy niż czas, który, dla porównania, można ustalić na podstawie odpowiedniej interpretacji art. 19 CMR, przy czym jednak – pozwolimy sobie na małą antycypację – w każdym przypadku dostarczenie towaru musi nastąpić w ciągu 60 dni od przyjęcia go do przewozu. W przeciwnym razie przyjmuje się na zasadzie fikcji prawnej w rozumieniu art. 20 CMR, że przesyłka zaginęła. Aż tak długi czas trwania przewozu jest jednak mało prawdopodobny, może mieć co najwyżej miejsce w przypadku przewozów wykonywanych w niesprzyjających okolicznościach z Europy Zachodniej na daleki wschód Rosji.

Treść klauzuli

Zazwyczaj nie uzgadnia się w ogóle żadnego terminu (odpowiednikiem pojęcia „termin” w pierwotnej, francuskojęzycznej wersji Konwencji CMR jest słowo „délai”, a w angielskojęzycznej „time-limit” – obydwie wersje potwierdzają, że chodzi tu o pewien okres, a nie o moment), w ciągu którego należy dostarczyć towar, lecz określony dzień, czasem nawet określoną godzinę lub krótkie okno czasowe, jak w przypadku dostaw w systemie JIT. Mimo to chodzi tu o ustalenie terminu dostawy, ponieważ termin ten wynika ostatecznie z momentu przyjęcia towaru do przewozu. Należy przy tym zauważyć, że przewoźnik ma prawo zdać się na okoliczność, iż może przyjąć towar od nadawcy w czasie pozwalającym na dotrzymanie terminu dostawy w przypadku ustanowienia obiektywnego kryterium, o ile termin ten podany jest w formie dnia lub godziny wydania towaru. Jeżeli tak nie jest, to mamy do czynienia z klauzulą, której nie można dotrzymać i którą należy traktować jako nieważną.

Transakcja o bezwzględnie wiążącym terminie? Ostrożnie!

W literaturze i orzecznictwie sądowym niejednolicie traktowana jest kwestia tego, czy uzgodnienia terminu dostawy można dokonywać na zasadzie „transakcji o bezwzględnie wiążącym terminie”; chodzi przy tym o klauzulę o takiej treści jak np.: „Strony umowy jako termin dostawy uzgadniają bezwzględnie wiążący termin 30 godzin od przyjęcia towaru do przewozu“. Dla pewności, przeczni przewoźnicy w żadnym przypadku nie powinni pozwolić sobie narzucić tego rodzaju sformułowań, ponieważ nie można wykluczyć, że w razie sporu sądowego – zależnie od okoliczności danej spr-

wy po ocenie interesów stron – zostanie to zakwalifikowane jako transakcja o bezwzględnie wiążącym terminie z jej skutkami ustawowymi, np. odstąpieniem od umowy, przy czym należy tu uwzględnić prawo krajowe.

Opóźnienie załadunku

Powyżej mowa była o tym, że nadawca powinien we właściwym terminie przekazać towar przeznaczony do transportu. A co będzie w sytuacji, jeżeli nadawca gotów jest do terminowego przekazania przesyłki, natomiast przewoźnik nie dotrzyma umówionego terminu przyjęcia towaru do przewozu? Taka okoliczność może prowadzić do powstania znacznych kosztów u nadawcy, na przykład w przypadku przewozu ładunków ciężkich, które załadowywane są przez nadawcę za pomocą wynajętych na ten czas dźwigów i przy udziale wynajętych w tym celu pracowników innej firmy mających obowiązek notowania czasu przestoju na skutek niestawienia się przewoźnika w wyznaczonym terminie, za który to czas nadawca jest zobowiązany zapłacić. Przewoźnik nie ponosi jednak odpowiedzialności za koszty powstałe u nadawcy na skutek opóźnienia załadunku wynikającego z winy przewoźnika na podstawie postanowień Konwencji CMR, lecz w oparciu o stosowane w danym przypadku prawo krajowe, ponieważ art. 19 CMR nie zawiera żadnych regulacji odnoszących się do opóźnienia załadunku. Przekroczenie ewentualnie uzgodnionego terminu załadunku może jednakże prowadzić w konsekwencji do opóźnienia dostawy, które z kolei podlega odpowiedzialności na podstawie postanowień Konwencji CMR.

Konieczność potraktowania każdej sytuacji indywidualnie

Jeżeli nie ustalono terminu dostawy, to zakłada się istnienie fikcyjnego terminu, określanego na podstawie czasu, którego w granicach rozsądku potrzebowałby staranny przewoźnik na wykonanie transportu z uwzględnieniem okoliczności zdefiniowanych w art. 19 CMR. Czas trwania przewozu należy określić w każdym przypadku indywidualnie, w formie rozważenia okoliczności, jakie staranny przewoźnik uwzględnił przed rozpoczęciem transportu. Przy ocenie czasu trwania przewozu, jaki można przyznać przewoźnikowi, nie należy oczywiście brać pod uwagę zdarzeń, których nie można

przewidzieć ani uniknąć, a które wystąpiły w trakcie wykonywania transportu. Zresztą przewoźnik w przypadku opóźnienia dostawy może się również powołać na okoliczności, których nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17 ust. 2 CMR, końcowy fragment tego ustępu), o ile przedstawi na to odpowiednio dowody (por. art. 18 ust. 1 CMR).

Należy ubezpieczyć odpowiedzialność

Odpowiedzialność wywołuje potrzebę ubezpieczenia. Z tego względu działania kierujący się w swoich działaniach starannością kupiecką powinni sprawdzić, czy ich polisy ubezpieczeniowe (lub zlecić ich sprawdzenie) nie zawierają na przykład następujących

(lub podobnych) klauzul:

- „Opóźnienia dostaw w rozumieniu art. 19 CMR nie są przedmiotem niniejszego ubezpieczenia“.
 - „Roszczenia odszkodowawcze w rozumieniu art. 23 ust. 5 CMR nie wchodzi w zakres niniejszego ubezpieczenia“.
- Wciąż jeszcze można spotkać na rynku polisy zawierające tego rodzaju wyłączenia. Jeżeli przewoźnik posiada taką „przedpotopową polisę“, to powinien jak najszybciej zmienić ubezpieczyciela lub maklera ubezpieczeniowego. Jeśli chcieliby Państwo zasięgnąć porady lub zawrzeć umowę ubezpieczenia, firma Lutz Assekuranz pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama





ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie **OCP** to 

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

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

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe).
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i 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 o bjętym 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 i transportu wraz z kierowcą, jeżeli jedną z podstaw prawnych jest Konwencja CMR.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Lutz Assekuranz MaklergmbH

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

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

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

Regionalne punkty kontaktowe:
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Zielona Góra, Przyłep -22 Lipca 86 B
tel.(68) 328 34 72, kom.: 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88
kom.: 723688208
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl



Dla Klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru podmiotów ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 900) pod numerem rejestru zawodowego 01520201/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Współpracy z Gospodarką i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Praktyczne wskazówki

- Opóźnienie dostawy może mieć miejsce nawet wtedy, gdy nie uzgodniono żadnego terminu dostawy.
- Należy zachować ostrożność w przypadku zleceń z oznaczeniem „transakcja o bezwzględnie wiążącym terminie“.
- Opóźnienie załadunku nie jest uregulowane w Konwencji CMR.
- Przewoźnicy powinni sprawdzić, czy ich polisa obejmuje ubezpieczenie odpowiedzialności za opóźnienia w dostawach.

Tracking

Narzędzie warte wykorzystania



Użytkownicy platform TimoCom zgodnie podkreślają, że możliwość udostępniania zleceniodawcom położenia pojazdów dzięki programowi TC eMap® zwiększa ich wiarygodność i rzetelność.

TimoCom

To już dwa lata, jak firma TimoCom, lider wśród europejskich giełd transportowych, rozszerzyła program TC eMap® o funkcję trackingu. Przypomnijmy, że wcześniej TC eMap® był tylko modulem kalkulacyjnym, który służył przewoźnikom do planowania oraz optymalizowania tras, a także do ustalania kosztów związanych z przewozem ładunku na podstawie konkretnego zlecenia. Ponadto przy użyciu progra-

mu spedytorzy mieli możliwość sprawdzenia, czy ustalona z potencjalnym usługodawcą stawka odzwierciedla faktyczne koszty, jakie ponosi on podczas realizacji zlecenia.

Dodana do TC eMap® funkcja trackingu poszerzyła zakres usług dostępnych dla użytkowników TimoCom. Dzięki zintegrowaniu systemu GPS zainstalowanego w pojeździe z programem TC eMap® przewoźnik zyskuje możliwość udostępnienia swojemu zleceniodawcy aktualnego położe-

nia ciężarówki z ładunkiem. Co więcej, tracking pozwala obserwować na jednej mapie pojazdy wyposażone w systemy różnych producentów. – O funkcji trackingu dowiedziałem się na jednej z branżowych konferencji – wspomina Michał Brojanowski, dyspozytor w firmie Spedition Dąbrowski P.H.U. Piotr Adam Dąbrowski i dodaje: – Zachęceni ciekawą prezentacją przedstawicieli spółki TimoCom postanowiliśmy skorzystać z tej usługi. Dzięki niej łatwiej udostępnić po-

łożenie pojazdu kontrahentowi, aniżeli bezpośrednio przez operatora telematycznego.

Aleks Duda z firmy transportowej KAMA P.U.H.S. zwraca uwagę, że spedytorzy często nie zdają sobie sprawy z możliwości udostępnienia położenia pojazdu, który przewozi ich ładunek. Podkreśla: – Nasza firma korzysta z trackingu zaledwie od kilku tygodni, jednak już teraz mamy bardzo dobre doświadczenia związane z użytkowaniem tego programu. Nie jestem w stanie powiedzieć w jakim stopniu

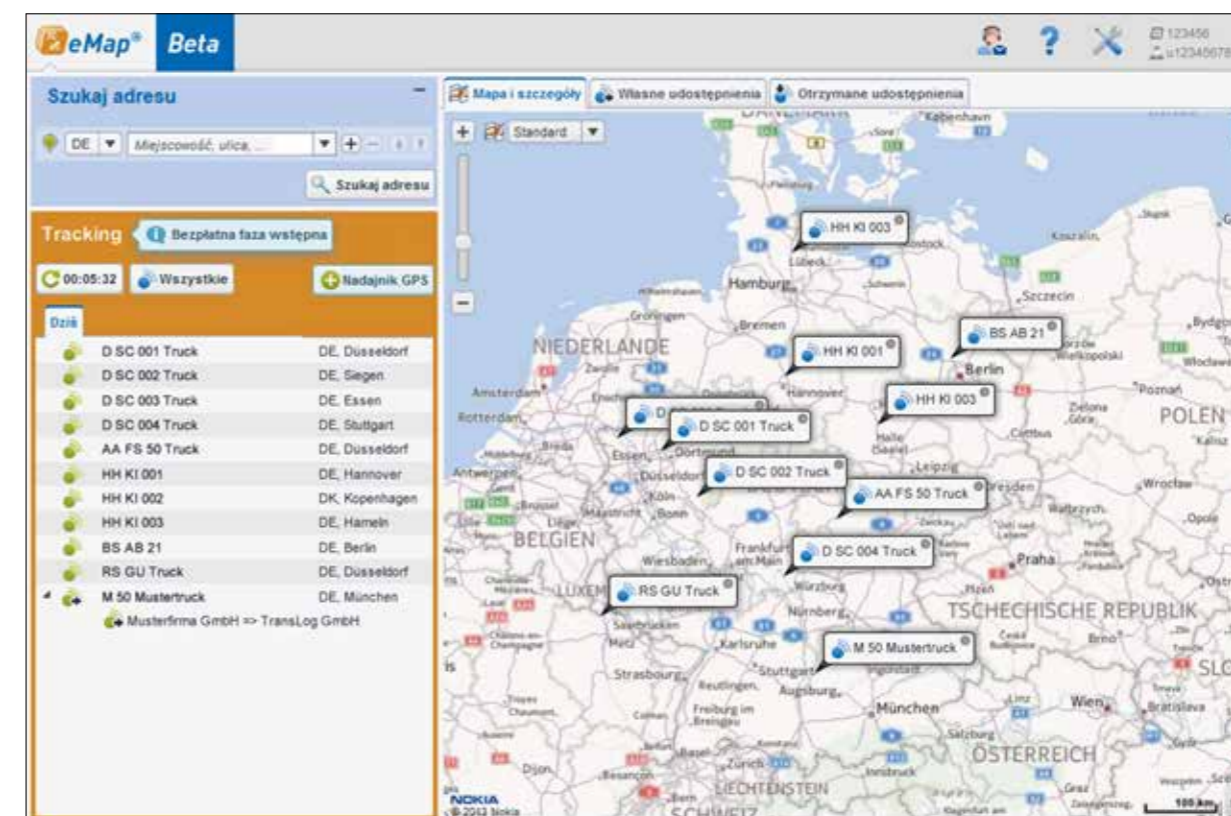
udostępnianie położenia pojazdu zwiększa możliwość pozyskiwania zleceń, jednak z pewnością ma ono istotne znaczenie w rozmowie ze zleceniodawcą, zwłaszcza gdy ten ma szereg wątpliwości związanych z nawiązaniem współpracy z nieznanym mu dotychczas przewoźnikiem.

Warto w tym momencie zauważyć, że jedną z najważniejszych zalet trackingu jest możliwość budowania przewagi konkurencyjnej poprzez pokazanie swojej transparentności. Skorzystanie z usługi może ułatwić pozyskanie kontrahentów, dla których kluczowe znaczenie ma bez-

płatnie i dokładnie określamy czasowe, kiedy mogą oni obserwować moją ciężarówkę – mówi Michał Brojanowski. Należy pamiętać, że TC eMap® nie ma funkcji archiwizowania danych, zleceniodawca widzi tylko aktualną pozycję pojazdu. Użytkownicy giełdy TC Truck&Cargo®

Obecnie z TC eMap® zintegrowanych jest już ponad 140 różnych systemów telematycznych ułatwiających zarządzanie flotą, a ich liczba stale rośnie.

Co ważne, ze strony TimoCom dostęp do funkcji trackingu jest zupełnie bezpłatny.



Podobne zdanie w tym temacie ma Jakub Dec, właściciel firmy Ad Eudezet. – Korzystamy z trackingu od sierpnia minionego roku. Nie ukrywam, że podczas rozmów z potencjalnym kontrahentem możliwość udostępnienia mu położenia pojazdu przeważa przy podejmowaniu decyzji o nawiązaniu współpracy z moją firmą. Kiedy słyszę, że spedytor się waha, że obawia się o swój ładunek zlecając jego przewóz firmie, której nie zna, wówczas proponuję skorzystanie z opcji trackingu. Podobnie dzieje się w przypadku, kiedy zlecenie jest obciążone mocno napiętym terminem dostawy towaru – tłumaczy Jakub Dec.

pieczeństwo przewożonych towarów.

Istotnym jest również fakt, że korzystając z aktualnej wersji TC eMap® przewoźnik nie musi obawiać się, że kontrahent będzie mógł bez ograniczeń monitorować położenie jego pojazdu, gdyż to on sam określa czas trwania udostępnienia. – Myślę, że duża nieświadomość i niechęć do nowości sprawia, że firmy transportowe nie korzystają w sposób powszechny z trackingu. My wiemy, że nie ma się czego bać, wręcz przeciwnie. Przecież decydując się na przyjęcie zlecenia transportowego chociażby od niemieckiej firmy i udostępniając jej wgląd w położenie po-

korzystający z funkcji trackingu podkreślają, że jest ona nadal nowością wśród oferowanych przez spółkę usług. – Spedytorzy często nie zdają sobie sprawy, że opcja monitorowania przewozu jest dostępna na giełdzie – mówi Jakub Dec. Michał Brojanowski również podkreśla: – Zainteresowanie możliwością udostępnienia pojazdu przewożącego ładunek się zwiększa. Z pewnością z czasem będzie nabierać coraz większego znaczenia, zwłaszcza podczas wyboru przewoźnika. Na dzisiaj uważam tracking za świetne narzędzie i skutecznie wykorzystuję je w swojej codziennej pracy – dodaje.

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



Paliwo dobrej jakości – podstawą oszczędności



Magystral Polska

W warunkach powstałej obecnie sytuacji gospodarczej większość firm transportowych dąży do obniżenia kosztów. Logistyka i kontrola wydatków na paliwo są głównymi kwestiami, podlegającymi optymalizacji. We wszystkich tych procesach najważniejsze jest zachowanie równowagi pomiędzy ceną a jakością paliwa. Pokażemy, dlaczego w transporcie drogowym tak istotne jest tankowanie tylko wysokiej jakości paliwa.

Rosnąca konkurencja na rynku transportu drogowego do Rosji i obniżenie stawek przewozowych zmusiło firmy transportowe do cięcia kosztów. Przede wszystkim dotyczy to wydatków na paliwo, które dochodzą nawet do 60% wartości usługi. Szczególnie istotne jest pytanie, dotyczące oszczędności w okresie letnim, gdyż zgodnie z powszechnie panującą, aczkolwiek błędną opinią, jakoby silnik i układ paliwowy w samochodzie nie były aż tak wrażliwe na jakość tankowanego paliwa latem. To właśnie w tym czasie wielu przewoźników zaczyna tankować w Rosji paliwo o wątpliwej jakości na nieznanymi stacjach paliw. Zupełnie nie myśląc o konsekwencjach,

cieszy ich chwilowy zysk, a pozorne oszczędności wygenerowane z tankowania paliwa niskiej jakości zamieniają się w niepotrzebne problemy związane z nieplanowanymi naprawami, tym samym spędzając przewoźnikom sen z powiek... Warto się zastanowić, na ile taka strategia jest zasadna.

Jakie cele realizują nie markowe stacje i co pozwala im na dumping na rynku detalicznym produktów ropopochodnych?

Jak wiadomo, głównym celem przedsiębiorstwa jest wypracowanie zysku. Jest to chyba jedyna kwestia, która łączy wszystkich graczy na rynku. Różnica polega na sposobie czerpania zysków oraz na podejściu do pracy z klientem. Spróbujmy to wyjaśnić.

Koszty eksploatacji prywatnych stacji paliw oraz stacji paliw koncernów naftowych są bardzo zbliżone. Marża detaliczna ze sprzedaży wysokiej jakości paliwa zazwyczaj nie przekracza 7%. Środki te powinny pokryć wszystkie koszty stacji paliw, w tym również rabaty dla klientów, dokonujących tankowań za pomocą kart paliwowych. Duże koncerny naftowe zajmują się sprzedażą wysokiej jakości certyfikowanego paliwa, ponieważ mają możliwość kontroli wszystkich procesów jego powstawania – począwszy od produkcji, poprzez transport, aż do sprzedaży paliwa. Zdarzają się w Rosji sytuacje, gdy niektóre prywatne stacje paliw kupują paliwo od koncernów naftowych, otrzymując w taki sposób certy-

fikaty zgodności, a następnie mieszają je z paliwem wątpliwego pochodzenia. Taka „mieszanka wybuchowa”, przelewana do zbiorników na stacjach paliw, a następnie do baków samochodu, nie odpowiada standardom paliwa „Euro-5”, pomimo, że pod taką nazwą jest sprzedawana. Celem dużych koncernów naftowych jest kompleksowe podejście w zakresie pozyskiwania i utrzymania klientów poprzez zapewnienie im paliwa o wysokiej jakości oraz dzięki udostępnieniu im różnych usług i serwisów. Cel prywatnych stacji jest jeden: „taniej kupić – drożej sprzedać”, a w takiej sytuacji dobro klienta nie istnieje.

Wszyscy od dawna wiedzą, że jakość paliwa bezpośrednio wpływa na zużycie podzespołów silnika, jak również na jego ekonomię i osiągi. Dlatego też, jedynie poprzez zapewnienie swojej firmie wiarygodnego dostawcy paliwa można uzyskać rzeczywiste oszczędności podczas eksploatacji taboru.

Należy zauważyć, iż nowoczesne jednostki napędowe muszą być zasilane paliwem wysokiej jakości. Słaba jakość paliwa generuje wysokie koszty utrzymania pojazdu, jak również niepotrzebne i kapitałochłonne naprawy oraz opóźnienia w realizacji przewozów. Opóźnienia natomiast pociągają za sobą kary wynikające z zawartych zleceń, ale co gorsza przewoźnik traci wiarygodność i wypracowaną pozycję na rynku. A jak wiadomo, odbudo-

wa dobrej renomy firmy nie jest łatwa i zajmuje dużo czasu. Ponadto sieć autoryzowanych przez producentów serwisów otrzymując zlecenie serwisowe zaczyna od testów laboratoryjnych paliwa. Należy zatem wziąć pod uwagę, że żaden producent nie uzna reklamacji w ramach gwarancji, jeśli parametry zatankowanego paliwa nie będą odpowiadały obowiązującym normom.

Poczucie bezpieczeństwa, gwarancję wysokiej jakości paliwa oraz uniknięcie niezaplanowanych kosztów naprawy zapewnić może jedynie sprawdzony i stabilny dostawca. W Rosji takim Państwa dostawcą jest koncern naftowy „Rosneft”.

„Rosneft” jest liderem rosyjskiej branży naftowej i największą na świecie korporacją naftowo-gazową. Od wielu lat firma z dużym sukcesem zapewnia zgodność swoich produktów ze wszystkimi niezbędnymi normami. Kompleksowe podejście i nowoczesne technologie pozwalają na zagwarantowanie wysokiej jakości paliwa na każdej z 2 300 stacji paliw własnej sieci, pod markami „Rosneft”, „TNK” i „BP”, w 56 regionach Rosji.

W Polsce od niemal dziesięciu lat działa oddział koncernu naftowego „Rosneft” – firma „Magystral-Polska” Sp. z o.o., która oferuje Państwu wygodny i bezpieczny system rozliczeń bezgotówkowych za paliwo, przy użyciu kart paliwowych „Rosneft”. Oznacza to, że wszystkie zalety tankowań na stacjach sieci „Rosneft” są dostępne również dla polskich przewoźników. Dla Państwa wygody udostępniamy ponad 5 500 własnych i partnerskich stacji paliw na terenie Rosji, Białorusi, Ukrainy i Kazachstanu, proponujemy skorzystanie z elastycznego systemu zniżek na paliwo i kontroli Państwa wydatków, zapewniamy bezpieczeństwo transakcji dokonywanych przy użyciu kart oraz brak ukrytych opłat za przewalutowanie, a także całodobowe wsparcie telefoniczne w ramach „gorącej linii” i indywidualne podejście do klienta.

Tankuj z „Magystral-Polska” na kartach „Rosneft” i oszczędzaj na dobrym paliwie!

Wszelkie szczegóły, dotyczące zawarcia umowy współpracy w zakresie korzystania z kart paliwowych możecie Państwo uzyskać dzwoniąc pod numer telefonu: +48 22 333 72 50, odwiedzając stronę www.poland.rn-card.ru lub pisząc na e-mail: office@magystral.pl

Zbiór parametrów oleju napędowego, określających jego wydajność.

- Liczba cetanowa – miara zdolności paliwa do samozapłonu po dostaniu się do komory spalania silnika. Im wyższa liczba cetanowa, tym łatwiej dochodzi do samozapłonu paliwa, tym spokojniej i płynniej spala się mieszanka paliwowo-powietrzna. Liczba cetanowa wpływa na szybkość rozruchu silnika, szybkość podgrzania silnika, równomierność i stabilność jego pracy. Liczba cetanowa paliwa Euro-5 powinna wynosić nie mniej niż 50 jednostek. Tankowanie współczesnych silników przy użyciu paliwa niespełniającego norm prowadzi do spadku mocy, zwiększenia ilości spalanej paliwa do 3%, zadymienia spalin, jak również do powstawania dodatkowych wibracji, co bezpośrednio wpływa na żywotność silnika
- Skład frakcyjny – na równi z liczbą cetanową jest jednym z najważniejszych parametrów jakości oleju napędowego. Wpływa on na zużycie paliwa, zadymienie spalin, łatwość rozruchu silnika, zużywanie się elementów trących, powstawanie nagaru i zakokosowanie wtrysków, przepalanie się pierścieni tłokowych. Skład frakcyjny określa pracujące frakcje paliwa, które zapewniają rozruch, rozgrzanie, przyspieszenie i stabilność pracy silnika, a także płynność przejścia z jednego trybu na inny. Zapewnienie wysokiej jakości składu frakcyjnego paliwa możliwe jest jedynie w rafineriach naftowych, posiadających nowoczesne możliwości produkcyjne. Skład frakcyjny paliwa, który nie odpowiada normom, doprowadza do niecałkowitego jego wyparowywania i osadzania się w postaci kropeł i natłu, które to, ściekając po ściankach cylindra silnika, prowadzą do powstania większej ilości nagaru, rozcieńczenia oleju i nadmiernego zużycia silnika.
- Udział masowy siarki – ilość siarki obecnej w paliwie. Zawartość siarki według normy Euro-5 powinna być niższa niż 10 g na 1 kg paliwa. Zwiększona zawartość siarki w paliwie bardzo negatywnie oddziałuje na wydalane spaliny, powodując ich zanieczyszczenie i negatywnie wpływając na układ oczyszczania spalin. A co ważniejsze, prowadzi do powstania siarczanów i kwasów siarkowych w układzie smarowania, które wpływają na zakwaszenie oleju w silniku. Przekłada się to na zmniejszenie właściwości smarujących i myjących wlanego do silnika oleju, szybsze zużywanie, brak działania zapobiegającego zarysowaniom, jak również prowadzi do powstawania nagarów w komorze spalania. W takim przypadku, jak zapewne Państwo się domyślacie, dochodzi do wcześniejszego zużycia silnika, nawet przy założeniu dokonywania częstszego serwisowania samochodu, co i tak pociąga za sobą zwiększenie kosztów. Ponadto zwiększona zawartość siarki bardzo szybko zaburza prawidłową pracę reaktorów katalitycznych, zmniejszających ilość szkodliwych związków chemicznych w gazach wydechowych.
- Temperatura zapłonu w tyglu zamkniętym – najniższa temperatura, przy której opary paliwa ulegają samozapłonowi w zetknięciu z otwartym źródłem ognia, nie doprowadzając jednocześnie do równoważonego spalania. Temperatura zapłonu określa warunki bezpieczeństwa stosowania paliwa. Obecne normy określają dany wskaźnik na nie niższe 55 stopni, podczas gdy wskaźnik oleju napędowego niewiadomego pochodzenia najczęściej stanowi nie więcej niż 35-40 stopni, co w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków temperaturowych i usterek instalacji elektrycznej w samochodzie może doprowadzić do wybuchu baku paliwa i pożaru pojazdu.
- Lepkość i gęstość – określają prawidłowy, bezproblemowy przepływ i rozpylanie paliwa w komorze spalania oraz działanie systemu filtrowania. Powinny odpowiadać normom europejskim ISO 3104: lepkość powinna wynosić nie więcej niż 4,5 mm²/s, gęstość 820-834 kg/m³. Niższa gęstość i lepkość zapewniają lepsze rozpylanie paliwa. Wraz ze zwiększeniem danych wskaźników dochodzi do zwiększenia wielkości kropeł i zmniejszenia całkowitego ich spalania, w wyniku czego dochodzi do wzrostu zużycia paliwa, wzrasta „zadymienie” gazów wydechowych. Gęstość paliwa wpływa na napętnianie pompy i na wyciek paliwa przez szczeliny w tłokach pompy. Wraz ze wzrostem lepkości paliwa wzrasta opór układu paliwowego, dochodzi do zmniejszania napętniania pompy, co może prowadzić do zakłóceń w pracy pompy.

Mandatów nie może być mniej

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakłada, że w tym roku policja wystawi przynajmniej tyle samo mandatów, co rok wcześniej. Mowa o karach za przekroczenia prędkości. Tych w 2014 roku było 1,68 miliona. Odkąd za zbyt szybką jazdę w terenie zabudowanym można stracić prawo jazdy, na drogach widać lekkie spowolnienie. Jeśli kierowcy faktycznie zwolnili, to o realizację policyjnego planu będzie trudno.

700 w tydzień

Wystarczy tydzień obowiązywania nowych przepisów, żeby odebrać prawa jazdy siedmiuset kierowcom. Tyle dokumentów skonfiskowali policjanci przez siedem dni od wejścia w życie nowych przepisów. Mowa o karze za przekroczenie prędkości o 50 km/h w terenie zabudowanym - kierowca złapany na takim przewinieniu traci prawo jazdy na 3 miesiące. Jak zapowiedziała policja, tak traktowani będą też obcokrajowcy, a nawet osoby z immunitetem.

Land Rover w Polsce?

O oficjalne informacje w tej kwestii na razie trudno, ale jest szansa, że w Polsce będą postawiały nowe Defendery. Land Rover rozważa uruchomienie w naszej części Europy nowej fabryki samochodów, w której miałyby powstawać terenowe Defendery. Pod uwagę brane są Węgry i Polska. Najnowsze wcielenie klasycznej brytyjskiej terenówki ma być zupełną nowością również w kwestii stylistyki. Na razie jednak wygląd kolejnego Defendera nie jest znany.



1,68 mln kar za prędkość

**e-paliwo**

Audi wyprodukowało pierwszą partię e-diesla. To substytut oleju napędowego wytwarzany syntetycznie bez potrzeby korzystania z ropy naftowej. Do produkcji paliwa potrzebny jest prąd, woda i dwutlenek węgla. Początkowo ten produkt mógłby być używany jako dodatek do normalnego oleju napędowego, później jako niezależne paliwo.

**Wadliwe odbłaski**

Według Inspekcji Handlowej 90% skontrolowanych odbłasków nie spełnia wymogów, a Instytut Transportu Samochodowego stwierdził, że połowa nie zapewnia odpowiedniej widoczności na drodze. Sprawa dotyczy odbłasków przypinanych na przykład do kurtek i plecaków. Od 2014 roku to obowiązkowe wyposażenie dla pieszych, którzy poruszają się po zmroku poza obszarem zabudowanym. Wady sprzedawanych odbłasków często wynikają z niewiedzy samego producenta, dlatego przed zakupem warto upewnić się, czy odbłaski posiadają odpowiednie certyfikaty.

Koniec opłaty recyklingowej

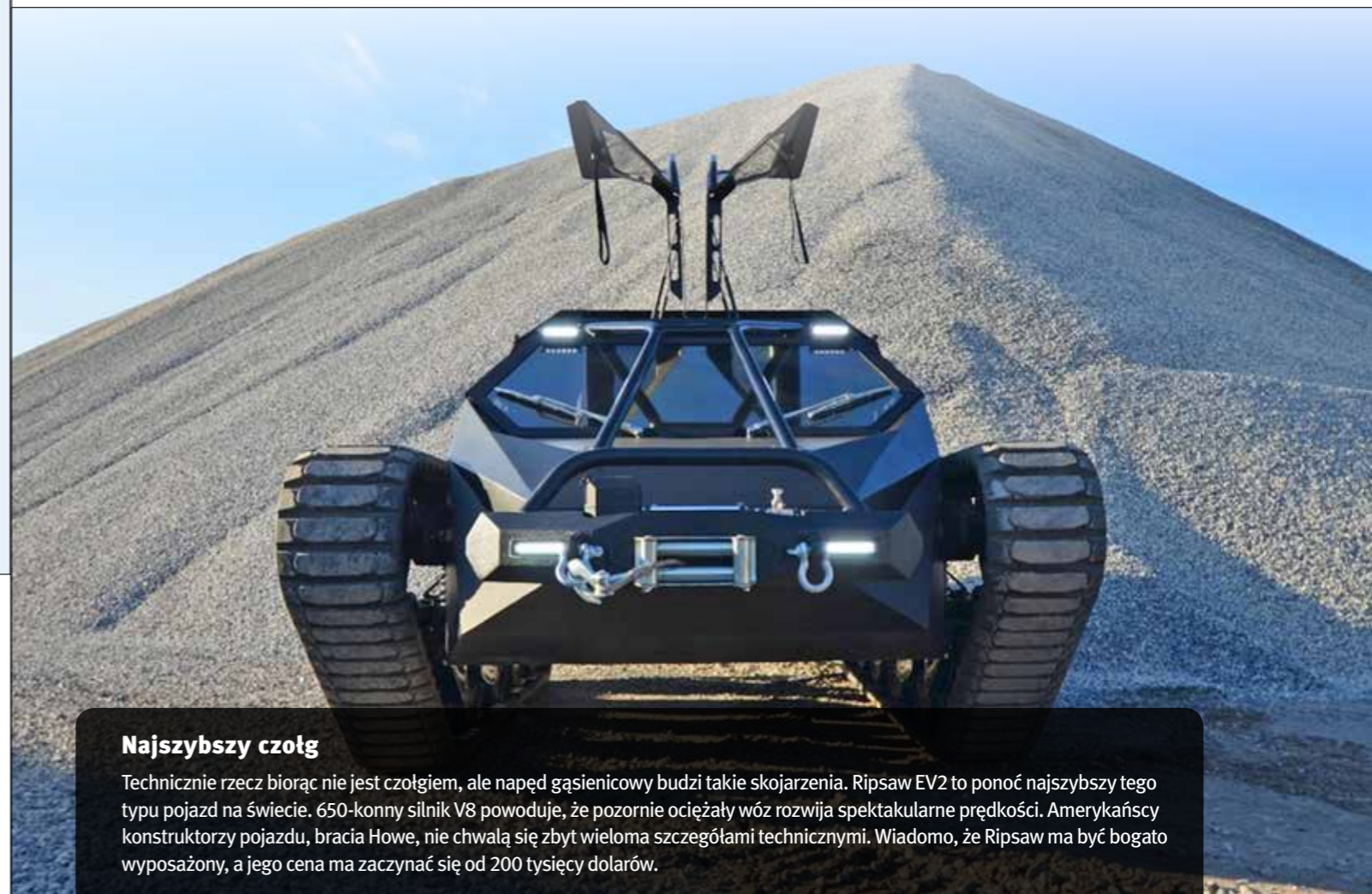
Zmora importerów używanych samochodów zniknie na początku 2016 roku. Senat zdecydował, że od przyszłego roku nie będzie pobierana opłata w wysokości 500 zł od osób, które chcą zarejestrować zakupione za granicą auto. Do takiego ruchu Polskę zmusiła Komisja Europejska, twierdząc między innymi, że wysokość opłaty nie jest w żaden sposób związana z rzeczywistymi kosztami utylizacji samochodu. Od przyszłego roku za tworzenie sieci recyklingu samochodów odpowiedzialni będą dealerzy samochodów.

SUV Lamborghini

Urus - tak nazywa się zaprezentowany parę lat temu prototyp podwyższonego Lamborghini. Po długim oczekiwaniu zapadła decyzja, że nowe auto wejdzie do produkcji seryjnej. Auto ma powstawać we Włoszech, a start produkcji planowany jest na 2018 rok. Urusowi pomógł włoski rząd, który namówił producenta do wprowadzenia auta do sprzedaży. W zamian za utworzenie nowych miejsc pracy Lamborghini może liczyć na ulgi podatkowe, które mogą przynieść nawet kilkaset milionów euro oszczędności.

**Najszybszy czołg**

Technicznie rzecz biorąc nie jest czołgiem, ale napęd gąsienicowy budzi takie skojarzenia. Ripsaw EV2 to ponoć najszybszy tego typu pojazd na świecie. 650-konny silnik V8 powoduje, że pozornie ociężały wóz rozwija spektakularne prędkości. Amerykańscy konstruktorzy pojazdu, bracia Howe, nie chwalą się zbyt wieloma szczegółami technicznymi. Wiadomo, że Ripsaw ma być bogato wyposażony, a jego cena ma zaczynać się od 200 tysięcy dolarów.





Kierowca zawodowy nie do zastąpienia

Jeśli wyeliminujemy z gry kierowcę, transport stanie się tańszy, bezpieczniejszy i bardziej ekologiczny. Tak śmiała tezę postawił koncern Daimler, prezentując swoją najnowszą ciężarówkę Freightliner Inspiration Truck. Pierwszy tego typu pojazd, który może bez kierowcy poruszać się legalnie po drogach publicznych.

Kacper Jeneralski

Zawód kierowcy na razie nie jest tak naprawdę zagrożony, więc wszelkie obawy są przedwczesne. Autonomiczny Freightliner potrafi wyręczyć szofera, ale nie umie i nie może go zastąpić. Poza tym legalnie autonomiczna ciężarówka może się poruszać na razie wyłącznie po drogach amerykańskiego stanu Nevada. Zanim do tego doszło, eksperymentalny prototyp musiał po-

konać 16 tysięcy kilometrów w ramach testów po próbnym torze w Niemczech. Tak sprawdzony system został zainstalowany w gotowym Freightlinerze.

Freightliner Inspiration Truck to autonomiczny pojazd. Oznacza to, że może poruszać się po drogach samodzielnie bez udziału kierowcy. Może podejmować decyzje dotyczące toru i prędkości jazdy. Wyposażony jest w coś w rodzaju autopilota w drogowym wydaniu. Koncern Daimler zaprezentował już w ubiegłym roku ciężarówkę o podobnych możliwościach. Ta miała jednak

logo Mercedesa i wyłącznie eksperymentalny charakter. Tym razem mamy do czynienia z pojazdem, który mimo swojej masy może legalnie i samodzielnie przemieszczać się po publicznych drogach.

Najnowszy wóz Daimlera nie jest samodzielny. Kierowca w kabinie to konieczność. Samochód wyposażono w udoskonalony przez koncern "Highway Pilot system". Jak sama nazwa wskazuje, to oprzyrządowanie, które przejmuje kontrolę nad samochodem w warunkach autostradowych. Kierowca w tym

układzie odpowiedzialny jest za manewrowanie na parkingu, jazdę w terenie zabudowanym i inne bardziej skomplikowane czynności. Autonomiczny Freightliner pozwala mu za to odpocząć w trakcie monotonnej jazdy po autostradzie. Kiedy samochód znajdzie się już na odpowiedniej trasie, aktywuje autopilota. Ten dostosowuje prędkość i tor jazdy do warunków panujących na drodze. Przejmuje władzę nad pojazdem, informując o tym kierowcę.

System posługuje się kamerami stereo, które monitorują otoczenie. Na wyposażeniu są też radary, system lane assist, który pomaga w utrzymaniu się na swoim pasie ruchu oraz system zapobiegający kolizji w razie nagłego zagrożenia. Kierowca może puścić kierownicę i oderwać się od prowadzenia. Kwestie dotyczące odpowiedniej odległości od poprzedzającego pojazdu, przestrzeganie limitów prędkości czy ruszanie i zatrzymywanie się w korku - te zagadnienia w pełni przejmuje komputer. Jednym z plusów tego układu jest bezpieczeństwo. Maszyna nie nudzi się jazdą po autostradzie i nie robi się senna. Znużony kierowca może mieć opóźnioną reakcję, maszyna nie. Producent dyplomatycznie omija temat snu. Samochód nie został stworzony po to, żeby wieźć śpiącego kierowcę, ale jest zbudowany tak, że w razie kryzysowej sytuacji i braku reakcji ze strony człowieka zatrzyma się samoistnie.

Kierowca jest w pełni odpowiedzialny za wyprzedzanie. Freightliner nie rozpocznie tego manewru na własną rękę. Ta operacja musi być od początku do końca kontrolowana przez człowieka, niezależnie od tego, po jakiej drodze się poruszamy. Kierowca jest też potrzebny do zmiany pasa czy opuszczenia autostrady. Komputer pyta w odpowiednim momencie o możliwość rozpoczęcia manewru i czeka na interwencję ze strony człowieka. Jeśli ta nie nastąpi, system automatycznie zatrzyma pojazd w pierwszym bezpiecznym miejscu. Autopilot prosi też o przejęcie kontroli w razie pogarszających się warunków drogowych. Robi to przy pomocy komunikatu wyświetlającego się na desce rozdzielczej i sygnału dźwiękowego.

Radar umieszczony w przednim zderzaku monitoruje drogę w dwóch zakresach - bliskim i dalekim. Maksymalny zasięg tego urządzenia to 250 metrów przed pojazdem, a kąt to 18 stopni. Drugi tryb pracy o mniejszym zasięgu obejmu-



je obszar 70 metrów przed zderzakiem o kącie 130 stopni. Radar współpracuje między innymi z inteligentnym tempomatem i systemem awaryjnego hamowania. Oba rozwiązania zostały zastosowane już między innymi w seryjnym Actrosie. Obszar przed samochodem monitorowany jest też przez dwie kamery, które umieszczono nad deską rozdzielczą tuż przy przedniej szybie. Kamery rozpoznają między innymi linie na asfalcie i pomagają utrzymać odpowiedni tor jazdy. Autonomiczny Freightliner bazuje w zdecydowanej większości na rozwiązaniach i oprzyrządowaniu stosowanym już dziś w seryjnych ciężarówkach. Główna różnica to stopień, w jakim zebrane dane są wykorzystywane, i komputer, który potrafi je przeanalizować oraz wykorzystywać w samodzielnym sterowaniu autem. Aktywny układ kierowniczy wprowadzono już w 2011 roku, niektóre rozwiązania pochodzą z 2008 roku. To nie tajemnica, a Daimler podaje te daty, żeby udowodnić, że nowinki techniczne zastosowane w aucie mają już za sobą bardzo długie testy.

Czy następcy autonomicznego Freightlinera wyeliminują kierowców z transportu? Nic na to nie wskazuje, ale na pewno ułatwią im pracę. Z założenia nowy samochód ma wyręczać człowieka i przejmować najnudniejszą i najbardziej żmudną część pracy, czyli monotonną jazdę po autostradzie. Kierowca nadal jest szefem na pokładzie. To on decyduje, kiedy komputer ma przejąć kierowanie. Może go wyłączyć i kontro-

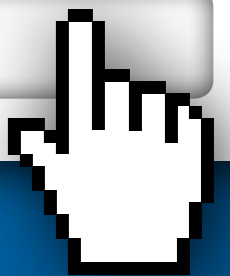
lować. Jest w stanie sam poprowadzić samochód w tradycyjny sposób, a samochód nie może poradzić sobie bez człowieka. Choćby dlatego, że nie dotrze samodzielnie na autostradę. Jest całkowicie pewne, że do kierowania takim inteligentnym pojazdem nadal potrzebny będzie zawodowy kierowca. Autonomiczny Freightliner, zdaniem Daimlera, może być też szansą dla małych firm transportowych, w których właściciel też siada za kierownicą. Kiedy komputer przejmuje kontrolę, kierowca może poświęcić czas na pracę przy innym komputerze - tym służącym do zadań biurowych i związanych z kierowaniem pracą firmy.

Producent obliczył, że pojazd wyposażony w autopilota może przynieść oszczędności rzędu 5 proc. ze względu na obniżone spalanie. Oszczędności wynikają między innymi z faktu, że autonomiczne ciężarówki mogą łączyć się w konwoje, w których odległości między poszczególnymi pojazdami kontroluje komputer.

Już podczas premiery Freightlinera został pobity rekord i nie jest on związany z transportem. Samochód pokazano po raz pierwszy na tamie Hoovera na rzece Kolorado. Ten obiekt poza spiętrzaniem wody jest odpowiedzialny między innymi za generowanie prądu dla Las Vegas (i nie tylko). Podczas premiery zapora przekształciła się w największy w historii ekran kinowy. Projekcja o mocy 1,17 miliona lumenów została wpisana do księgi rekordów Guinnessa.



Z Piotrem Ozimkiem, właścicielem firmy EPO-TRANS, rozmawia Ryszard Gaczyński



Informacje
na wyciągnięcie ręki
400 tys. odstón
miesięcznie



Pasje

Drugie życie strażaka

Piotr Ozimek jest właścicielem wspaniałej kolekcji starych samochodów. Jego szczególnym zainteresowaniem cieszą się pojazdy zaprojektowane i wyprodukowane w Polsce. Unikatowy charakter kolekcji Piotra Ozimka polega na tym, że przywiązuje on szczególną wagę do wiernego i zgodnego z oryginałem rekonstruowania pojazdów. Znajdują się w niej również pojazdy ciężarowe. Prezentowaliśmy już wspaniale odrestaurowany unikat: Stara 25 z 1963 roku. W ostatnim czasie jego zbiór został wzbogacony o wóz strażacki z lat siedemdziesiątych XX w.

■ **Kiedy zaprezentował Pan odrestaurowany wóz strażacki?**

Jako pojazd zabytkowy został zarejestrowany 18 sierpnia 2014 r. i wtedy ponownie pojawił się na polskich

drogach, ale po raz pierwszy wyjechał na akcję w 1972 r. Na początku lat siedemdziesiątych samochody pożarnicze były budowane na bazie Stara 25, natomiast zabudowę bojowego wozu strażackiego wykonywały Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Stąd znak firmowy (logo) „Jelcz” na masce. Ale w specyfikacji technicznej jest oznaczony jako: „samochód gaśniczy Star 25 GSBAM 2000/8+8 typu 028 z nadwoziem N-762.” To nowe nadwozie, N-762, pozwalało na przewóz sześciuosobowej (razem z kierowcą) sekcji gaśniczej. Oryginalność tego pojazdu polega między innymi na tym, że kabina kierowcy została połączona z czteroosobowym przedziałem załogi.

■ **W jaki sposób trafił do Pana?**

Samochód pochodzi z zasobów ochotniczej straży pożarnej, a kupi-

łem go na przetargu zorganizowanym przez jedną z gmin pod Hajnówką. Niestety nie nadawał się już do dalszej eksploatacji. Był wprawdzie kompletny, ale bardzo „nadgryziony zębem czasu”. Praktycznie uratowałem go przed oddaniem na złom.

■ **Jak długo trwały prace nad przywróceniem mu dawnego blasku?**

Został zakupiony w październiku 2013 r. i w zasadzie od razu przystąpiliśmy do renowacji. Ponieważ w sierpniu następnego roku możliwa już była jego rejestracja, więc można uznać, że prace trwały siedem miesięcy. I przyniosły - powiem nieśkromnie - znakomity efekt. Jak na początek lat siedemdziesiątych był to nowoczesny samochód, bardzo bogato wyposażony w sprzęt gaśniczy.



Wszystkie te urządzenia, jak: motopompa, autopompa, agregat pianotwórczy, zbiornik wody, drabiny – zostały odnowione w najdrobniejszym szczególe i działają. Na drabinach zachowały się nawet oryginalne certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji. Bardzo pieczołowicie odtworzyliśmy wyposażenie przedziału załogi. Są hełmy, toporki, nawet aparat tlenowy używany przez strażaków w latach siedemdziesiątych i działająca radiostacja. Wszystkie te urządzenia i elementy wyposażenia są oryginalne. Oczywiście w pełni sprawne jest całe oświetlenie pojazdu - w tym reflektor na masce (tak zwany „szperacz”) i „koguty” – oraz syrena.

■ **Co stanowiło największy kłopot przy jego odnawianiu?**

Najwięcej problemów nastęrczyło zdobywanie wyposażenia strażackiego z początku lat siedemdziesiątych. Obecnie już się tych rzeczy nie używa i jedynym miejscem, gdzie czasami jeszcze można je spotkać, są rezerwy OSP. Dla mnie najtrudniejszym było znalezienie oryginalnych węży parcianych z tamtych lat. Dlaczego, że jeżeli nie były dobrze wysuszone po akcji, to gnily, przez co robiły się

w nich dziury. Zgodnie z obowiązującą wtedy praktyką, nieszczelne węże strażacy wyrzucali i wymieniali na nowe. Nietrudno się domyślić, że gdy zmienił się materiał, z którego są zbudowane – na trwalszy i lżejszy – węże parciane natychmiast straciły rację bytu.

■ **Co przyniosło Panu najwięcej satysfakcji, kiedy prace renowacyjne już się zakończyły?**

Samochody strażackie są trudne do odrestaurowania ze względu na dużą ilość szczegółów i detali: osłon, nakładek, itp., ale bardzo piękne, jak nada im się blasku. Szczególnie stare modele mają swój niepowtarzalny urok. Dlatego cieszę się, że udało się nam tak świetnie go odnowić. Jest w 100% oryginalnym pojazdem z tamtych lat, a jego wyposażenie, jako bojowej jednostki strażackiej, jest również sprawne technicznie. Można spotkać w Polsce kolekcjonerskie modele tego pojazdu, ale tak starannie odrestaurowanego jeszcze nie widziałem. Poza tym ten wóz strażacki to jest polska myśl techniczna i jeżeli tylko można, należy z tej spuścizny zachować, co się da. Ja Stara darzę wielkim sentymentem, ponieważ na nim uczyłem

się jeździć, a później była to pierwsza ciężarówka w mojej flocie. Bardzo duży wkład w konstruowanie tego samochodu mieli profesorowie z Politechniki Łódzkiej, którzy byli moimi nauczycielami.

■ **Plany na przyszłość?**

Volvo F 89 z 1973 r. - jest już pięknie odnowiona rama i podzespoły, obecnie będzie zaczynał się montaż. Te samochody stanowiły podstawę polskiej floty (PKS), która obsługiwała rynek europejski w tamtym czasie. Poza tym mam jeszcze dwa Stary z lat sześćdziesiątych do odrestaurowania. Jeden to ciągnik siodłowy, a drugi – standardowa zabudowa skrzyniowa, ale na razie czekają na swoją kolej. Przy ciągniku siodłowym brakuje mi jednego oryginalnego detalu. Mogłbym go dorobić, ale chcę tego uniknąć. Mianowicie: ciągniki siodłowe Star miały za kabiną koło zapasowe umieszczone w specjalnym, wypuszczanym na ziemię rękawie. Kierowca wkładał koło do rękawa i spinał za kabiną. Nie potrafię na razie znaleźć takiego rękawa z lat sześćdziesiątych. To mi wstrzymuje rozpoczęcie prac renowacyjnych kolejnego Stara, dlatego aktualnie wziąłem się za Volvo. ■

PORTAL POLSKICH
PRZEWOŹNIKÓW
DROGOWYCH

www.katalog.zmpd.pl

e-katalog



firm
transportowych



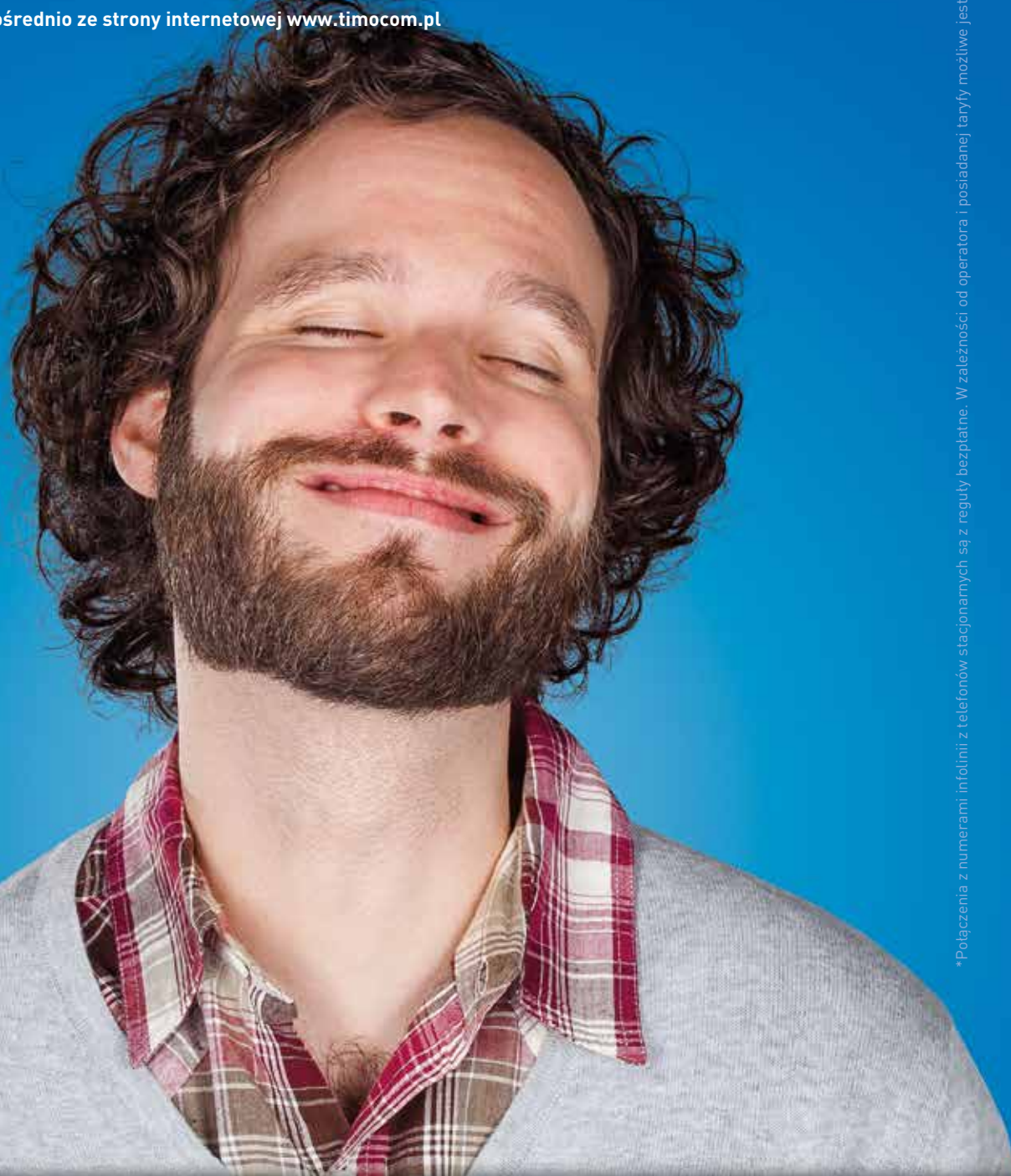


Marcin, przewoźnik, nonszalancki nawet w poniedziałek rano niczym Budda po swojej poobiedniej drzemce.

„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!



PL-20150311