

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Koniec Schengen?

10

**Jan Buczek: nowe szanse,
stare problemy**

6

Mercedes zawsze wraca do domu

60



TimoCom

Wesołych Świąt

Święta Bożego Narodzenia to czas radości i refleksji. W tych wyjątkowych dniach życzymy wszystkim wielu cudownych chwil, pełnych wytchnienia i rodzinnego ciepła. A w Nowym Roku fascynujących wyzwań i sukcesów w ich realizacji!

Naszym Klientom życzymy także wielu intratnych zleceń zawartych przy pomocy nowego Messengera TimoCom!

Pobór opłat drogowych na Węgrzech

z urządzeniem
pokładowym

WEBBASE

OBU EASY!



KORZYŚCI:

- Zwalnia z konieczności szczegółowego planowania trasy i zakupu biletu
- Łatwy, samodzielny montaż
- Urządzenie renomowanego producenta SECRET CONTROL GPS Kft.
- Bezpłatne wsparcie całą dobę przez dział techniczny producenta (tel. +36 30 334 50 50)
- 24-miesięczna gwarancja pozwala na oszczędność czasu i pieniędzy
- Możliwość bezpłatnego przedłużenia abonamentu po 24 miesiącach
- Koszt zakupu urządzenia OBU EASY to: **410 PLN** + VAT/szt.
Powyżej 11 sztuk: **395 PLN** + VAT/szt.
W przypadku większych zamówień możliwość negocjacji ceny
- Odbiór urządzenia w siedzibie ZMPD w Warszawie przy Al. Jana Pawła II 78
lub wysyłka kurierem na wskazany przez zamawiającego adres.



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

SZCZEGÓLNE INFORMACJE
oplaty.drogowe@zmpd.pl
tel. +48 723 688 248
tel. +48 22 536 10 11



Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.pl

Jan Buczek, prezes ZMPD

Koleżanki i koledzy, przewoźnicy

Tej zimy przywitamy nie tylko, jak zwykle, nowy rok, nowe jest także otwarcie polityczne, w jakim już uczestniczymy, a które niesie ze sobą nowy zestaw działań na najbliższe cztery lata. Jesteśmy także świadkami zapowiedzi odwilży w kontaktach pomiędzy mocarstwami i zakończeniem zimnej wojny, której ofiarą padły gospodarki wielu państw i polscy przedsiębiorcy. Mam nadzieję, że nowa rzeczywistość pozytywnie przełoży się na gospodarkę. Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia składam Wszystkim Czytelnikom życzenia od dawna oczekiwanego spokoju w świątecznej atmosferze, wielu radosnych i ciepłych chwil w gronie najbliższych.



Granice pod kontrolą

10

Dr hab. Piotr Wawrzyk z Instytutu Europeistyki Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego rozważa, czy unijne granice pozostaną otwarte dla przewoźników i jak kryzys imigracyjny wpłynie na Unię Europejską.

Nie będzie kar za przekroczony nacisk osi

28

Politycy obiecywali, że do 2010 roku w Polsce powstanie sieć dróg przenosząca naciski 11,5 tony na oś. Mimo upływu pięciu lat sieci nadal nie ma.

48 godzin Rolls-Royce

70

Gwiazdka w tym roku przyszła trochę wcześniej, a pod domem na dwa dni pojawił się najdroższy samochód z jakim miałem do czynienia: Rolls-Royce Phantom Drophead.



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, Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Marek Lisowski, Jarosław Łabisz, Adam Surowski, Roland Myca, Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Bartosz Zakrzewski.

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Grabczyńska-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.

Dumping socjalny w transporcie samochodowym

8

Komisja Europejska i kraje Europy Zachodniej zastanawiają się, jak ograniczyć dostęp do swoich rynków przewoźnikom z Europy Wschodniej, używając do tego argumentów socjalnych.



Nowe władze IRU

22

W dniach 5 - 6 listopada 2015 r. w Genewie w trakcie Jesiennej Sesji Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU przeprowadzono wybory do organów statutowych na kadencję 2016-2017.

Ważny dialog

14

ZMPD jako jedyna organizacja przewoźników drogowych w Polsce ma swojego reprezentanta w Radzie Dialogu Społecznego. Jan Buczek uczestniczy w Radzie z ramienia Pracodawców RP.

Nowe rozdanie	6
W Luksemburgu o dumpingu socjalnym w transporcie drogowym	8
Granice pod kontrolą	10
Rola transportu drogowego w europejskiej gospodarce	12
Do czego nam ten dialog?	14
Historia dialogu	16
Fotomorgana. Dialogi na cztery nogi	18
Nowe władze IRU	22
Nie chcesz produkować bezrobotnych – kształć kierowców	24
Piotrków Trybunalski kontra Wierzbica	26
Nie będzie kar za przekroczony nacisk osi	28
Wkrótce limity CO ₂ dla ciężarówek	32
Porady dla przewoźników jeżdżących do Niemiec	36
Centra logistyczne na Podlasiu	40
Trudne przewozy na wschód	44
Retro. Widlaste ósemki dla Jelcza	48
Cesja umowy leasingu	56
Prawo zezwala na badanie stanu trzeźwości kierowcy przez pracodawcę	58
Mercedes zawsze wraca do domu	60
Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR	62
OptiTrack - innowacyjne oprogramowanie służące optymalizacji aktywności floty	64
Czy potrafimy zarabiać na kabotażu?	66
48 godzin Rolls-Royce	70

Nowe rozdanie

z Janem Buczkiem
rozmawia Robert
Przybylski



Nowy rok i nowe rozdanie polityczne daje szanse na rozwiązanie problemów branży przewozowej. Krajowe prawo powinno ułatwić funkcjonowanie przedsiębiorców branży transportu drogowego, uważa prezes ZMPD Jan Buczek.

■ **Jakie zmiany w gospodarce przewiduje pan na 2016 rok?**

Nowy rok przynosi nowe otwarcie polityczne i zapowiedź nowego zestawu działań na najbliższe 4 lata. Zbiega się także z zapowiedziami odwilży w kontaktach pomiędzy mocarstwami i zakończeniem ich agresywnej retoryki oraz działań, których ofiarą padły gospodarki wielu państw i polscy przedsiębiorcy. Nowa rzeczywistość przełoży się na ekonomię. Wszystko wskazuje na zmianę kursu twardej polityki międzynarodowej. Jeżeli po zestrzeleniu samolotu oraz innych incydentach dojdzie do rozmów na szczycie, powstanie wspólny front walki przeciwko terroryzmowi. Ta sytuacja stworzy nowy klimat gospodarczy, który może skutkować poluzowaniem embarga. Wzrośnie zapotrzebowanie na transport i do tego wydarzenia musimy się przygotować.

■ **To są okoliczności zewnętrzne, a jak pana zdaniem ułoży się sytuacja w kraju?**

W Polsce musimy przygotować się do nowej sytuacji i „posprzątać” wiele rzeczy, które uniemożliwiają nam rozwój i udział w rosnącym rynku transportowym. Od wielu lat firmy przewozowe cierpią na brak kadr. Zatrudniani są w coraz większej liczbie kierowcy spoza Unii Europejskiej. Mamy wielką nadzieję, że po latach starań i wpisaniu kierowcy-mechanika na listę zawodów Ministerstwa Edukacji Narodowej sprawa kształcenia przyszłych pokoleń kierowców trafia wreszcie na właściwe tory.

■ **Czy branża wesprze resort w organizacji szkolnictwa zawodowego?**

Zrzeczenie nie poprzestanie na uzyskaniu wpisu. Zorganizujemy w całym kraju spotkania z przedstawicielami Wojewódzkich Konwentów Starostów, aby pokazać możliwości kształcenia już teraz, żeby zainteresowani tym mogli przygotować się od strony technicznej. W ten sposób dotrzemy

do przedstawicieli powiatów. Zależy nam, aby każdy z powiatów, których jest 314, mógł na poziomie lokalnym uruchomić klasy w szkołach zawodowych i średnich i żeby powstało takich klas jak najwięcej. Chcemy nawiązać kontakt ze wszystkimi przedstawicielami powiatów i zachęcić ich do uruchomienia kształcenia w zawodzie kierowcy-mechanika.

■ **Branża od lat walczy o dopuszczenie pojazdów o nacisku osi 11,5 ton...**

To jest druga absurdalna sytuacja, którą trzeba rozwiązać. Walczymy z przeciążeniami, bo one niszczą nasze drogi, ale najpierw trzeba uporządkować wadę prawną w polskich przepisach. Mamy do czynienia z oporem administracji i liczymy na współpracę z nowym ministerstwem infrastruktury.

Krajowe przepisy zmuszają przewoźników do zmniejszenia nacisku na osi napędową, gdy za granicą kierowcy grozi mandat za zbyt małe ob-

Dojdzie do rozmów na szczycie, powstanie wspólny front walki przeciwko terroryzmowi. Ta sytuacja stworzy nowy klimat gospodarczy, który może skutkować poluzowaniem embarga. Wzrośnie zapotrzebowanie na transport i do tego wydarzenia musimy się przygotować.

ciążenie osi napędowej. Współczesne samochody ciężarowe to skomplikowane maszyny, wyposażone w elektroniczne systemy zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak ABS oraz system stabilizacji toru jazdy ESP. Jakkolwiek ingerencja w przewidziany przez konstruktorów pojazdów rozkład nacisków osi uderza w bezpieczeństwo ruchu drogowego.

■ **Jak można rozwiązać kwestię protekcjonizmu i płac minimalnych?**

Protekcjonizm krajów starej Unii Europejskiej oraz niektórych państw

Azji jest niebezpieczny dla polskich przewoźników, ponieważ poważnie utrudnia im dostęp do rynków obu regionów.

Konieczne jest umocnienie koalicji z innymi państwami, która poprzez wspólne działanie doprowadzi do zmiany oceny sytuacji. Przewoźnicy z krajów starej UE oraz innych państw, które ograniczają nam dostęp do swojego rynku, równocześnie bez przeszkód korzystają z naszego. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest stworzenie uczciwej symetrii w możliwościach funkcjonowania polskich i zagranicznych przewoźników.

■ **Od lat ograniczone jest funkcjonowanie systemu TIR w Rosji. Spodziewa się pan przełomu?**

Moim zdaniem tylko pełna autonomia przewoźników daje nam możliwość swobodnego działania na otwartych rynkach. Gwarancja należności celno-podatkowych, jaką zapewnia system TIR, daje niezależ-

ność. Dlatego tak wiele wysiłku wkładamy w funkcjonowanie tego systemu i dlatego też pracujemy nad rozwiązaniem problemów w Rosji. Nie jesteśmy przeciwni innym zabezpieczeniom, ale uważamy, że system TIR zapewnia najwyższą wiarygodność przewoźników i na takich przedsiębiorcach należy opierać przyszłość transportu.

To nie jest anonimowy przewoźnik, co ma znaczenie również w czasach walki z terroryzmem i masowej migracji, bowiem wykonawcę zlecenia transportowego administracja może łatwo zweryfikować.

W Luksemburgu o dumpingu socjalnym w transporcie drogowym

W ramach luksemburskiej prezydencji Rady UE, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) i Rada Społeczno-Gospodarcza Wielkiego Księstwa Luksemburga zorganizowały konferencję na temat „Transport drogowy: dumping socjalny i integracja infrastruktury transgranicznej”, która odbyła się w dniach 11-12 listopada 2015 r. Uczestniczyli w niej przedstawiciele ZMPD.

Alicja Chodorowska

Dumping socjalny był głównym tematem rozmów pierwszego dnia konferencji. Debatowano nad środkami, jakie powinna podjąć Komisja Europejska w celu jego zwalczania, między innymi w ramach obecnego przeglądu legislacyjnego tzw. „pakietu drogowego”. Na wniosek luksemburskiej prezydencji Komitet Ekonomiczno-Społeczny, który jest organem doradczym w

nia określili dumping socjalny jako „próby obejścia lub przypadki łamania przepisów prawa socjalnego lub przepisów w sprawie dostępu do rynku (tzw. zakładanie firm „skrzynek pocztowych”) w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej”.

Zebrani zgodzili się, że dumping socjalny należy rozpatrywać w kontekście nieuczciwej konkurencji, niejasnych przepisów prawnych i presji cenowej razem, gdyż suma tych wszystkich czynników powoduje problemy w prawidłowym funkcjonowaniu rynku transportu drogowego

mają istotny wpływ na atrakcyjność zawodu kierowcy. Zgodzono się, że to nie bezpośrednio pracodawcy (przewoźnicy) mają wpływ na warunki socjalne pracy kierowców. Przedsiębiorcy zapewniają swoim pracownikom najwyższej klasy samochody ciężarowe, a państwa członkowskie powinny dążyć do wszelkich starań, aby infrastruktura drogowa i parkingowa była dostosowana do potrzeb kierowców, którzy długo przebywają w trasie (hotele przy parkingach, parkingi z pełnym węzłem sanitarnym, itp.)

Podkreślano silny związek między bezpieczeństwem drogowym a warunkami pracy kierowców. Debata polityczna na temat warunków socjalnych w sektorze transportu drogowego ma się odbyć na posiedzeniu Rady Transportu Komisji Europejskiej 10 grudnia 2015 roku.

Jedna regulacja, jeden rejestr

Jedną z prelegentek - Jutta Steinruck, posłanka do Parlamentu Europejskiego, członek Komisji ds. Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (EMPL), wezwała do jasnej, wspólnej regulacji na poziomie europejskim przepisów nie tylko w dziedzinie transportu, ale również w dziedzinie prawa pracy i ubezpieczeń społecznych. Należy wykorzystać do tego wszystkie możliwe środki. Pomocnym w walce z dumpingiem

„Komisja stoi na stanowisku, że do płacy minimalnej powinny być zaliczane wszystkie dodatki, które w sposób bezpośredni nie wpływają na zwiększenie ilości wykonywanej pracy.

Unii Europejskiej, przyjął we wrześniu 2015 roku opinię rozpoznawczą na temat transportu pt. „Wewnętrzny rynek międzynarodowego transportu drogowego: dumping socjalny i kabotaż”.

Brak definicji

Wobec braku jednolitej definicji dumpingu socjalnego, pomimo powszechnego stosowania tego pojęcia, autorzy opinii (Stefan Back i Raymond Hencks) dla potrzeb opracowa-

w całej Unii Europejskiej. Tylko jasne przepisy, które są interpretowane i egzekwowane w sposób spójny w całym bloku 28 państw członkowskich UE, mogą zapobiec dalszemu namnażaniu się problemów w transporcie drogowym.

Obecni na konferencji liczni przedstawiciele związków zawodowych europejskich i krajowych podkreślali, że kwestie socjalne mają kluczowe znaczenie w dalszym rozwoju transportu drogowego. Warunki życia i pracy pracowników w sektorze



socjalnym może być umieszczenie w Europejskim Rejestrze Transportu Drogowego (ERTT) również wyroczeń przeciwko kwestiom socjalnym.

Kolejny z prelegentów Stefan Back podkreślił również konieczność uproszczenia i wyjaśnienia przepisów dotyczących dostępu do rynku, w szczególności w zakresie kabotażu, które pozwoliłyby na ich prostsze stosowanie.

Wyraźnie skrytykował on fakt, że definicja operacji kabotażowych różni się w jednym państwie członkowskim od tej przyjętej w drugim państwie członkowskim. Skrytykował podejmowanie przez niektóre państwa członkowskie działań, które mają na celu ochronę krajowego rynku wewnętrznego.

Eddy Liegeois z Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej przypomniał, że celem działań Komisji jest usuwanie przeszkód w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego, zapewnienie równej konkurencji oraz odpowiednich warunków pracy w transporcie drogowym.

Podkreślił, że najważniejszą kwestią jest zapewnienie jasnej regulacji we wszystkich obszarach związanych z transportem, takich jak dostęp do zawodu, dostęp do rynku, czasu pracy kierowców oraz zagwarantowanie prawidłowego stosowania tych przepisów we wszystkich państwach członkowskich.

Eddy Liegeois skrytykował wszelkie jednostronne środki ochronne podejmowane przez poszczególne państwa

członkowskie. Nawiązując do wprowadzenia przez Niemcy ustawy o MiLoG podkreślił, że Komisja stoi na stanowisku, że do płacy minimalnej powinny być zaliczane wszystkie dodatki, które w sposób bezpośredni nie wpływają na zwiększenie ilości wykonywanej pracy. Kończąc swoje wystąpienie przedstawiciel DG Move wyraźnie zaznaczył, że różnic w zarobkach nie można uznawać za dumping socjalny.

Podsumowując konferencję przedstawiciele prezydencji oraz dyskutanci uznali konieczność wprowadzenia zasady „równa praca, równa płaca” we wszystkich krajach Unii Europejskiej, jednak nie powinno się to odbywać kosztem swobodnego przepływu usług oraz pracodawców stosujących europejskie standardy pracy.

reklama



Braku trosk i bezpiecznej jazdy życzy LUTZ Assekuranz



Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.
 Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien
 tel.: +43 1 8175573
www.lutz-assekuranz.pl

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

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

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

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

Granice pod kontrolą



z Piotrem Wawrzykiem,
rozmawia Robert Przybylski

Dr hab. Piotr Wawrzyk z Instytutu Europeistyki Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego rozważa, czy unijne granice pozostaną otwarte dla przewoźników i jak kryzys migracyjny wpłynie na Unię Europejską.

■ **Schengen zostanie rozwiązane?**

Schengen nie zostanie zlikwidowane, ale kontrole na granicach pojawią się. Prawna likwidacja byłaby dla unijnych polityków samobójstwem, bo swobodny ruch przez granice jest dla mieszkańców Unii symbolem przetrwania. Nie przypuszczam także, aby na granicach pojawiły się zasieki i płoty.

■ **A mini Schengen?**

Do wprowadzenia mini Schengen potrzeba formalnej decyzji Rady Unii Europejskiej podjętej większością kwalifikowaną. Problem polega jednak na tym, że państwa mini Schengen stanowią mniejszość w Radzie.

■ **Czyli sprawa jest zablokowana?**

Wiele zależy od Polski. Jeśli uda się jej stworzyć koalicję blokującą, projekt upadnie. Nie jest też jasne, dlaczego w mini Schengen znalazły się akurat te, a nie inne kraje. Zauważmy,

że odsetek imigrantów w państwach objętych mini Schengen jest wysoki, jak w Austrii, Niemczech. Poza tym to kraje na południu Europy (a także Austria) mają kłopot z kontrolą ruchu imigrantów. Francja, która pozostaje poza mini Schengen, nie ma przecież kłopotu z kontrolą granic.

■ **Zalóżmy jednak, że kontrole na granicach są powszechne. Jakie straty poniesie gospodarka?**

Szacunki są trudne, bo nie wiemy, gdzie te kontrole będą i jaką formę przyjmą. Ale możliwe, że będzie to nawet 200-300 mln euro rocznie z powodów opóźnień dostaw. Nie mówię o czasie straconym przez indywidualnych zmotoryzowanych podróżnych, stojących w korkach na granicach. Musimy również wziąć pod uwagę, że każda zablokowana granica utrudnia przewóz towarów przeznaczonych na inne rynki, np. kontrole na granicy polsko-niemieckiej utrudnią naszą wymianę z Francją.

■ **Uchodźcy już są w Europie. Jak ten problem rozwiązać?**

Pierwszy krok to szybka weryfikacja tych, którzy przyjechali do Europy i wydalanie osób, które pod uchodźców się podszywają. Jeżeli ktoś wyjechał z Syrii w 2011 roku nie może być uznany za uchodźcę, bo przecież gdzieś spędził ostatnie lata. Europa powinna przyjmować tylko tych, których za uchodźców uznał Wysoki Komisarz ONZ ds. Uchodźców.

Do tego należy stworzyć system weryfikacji oraz kontroli granic. Państwa Unii nie chcą jednak zdecydowanie działać. Na przykład Polska wysłała do pomocy Węgrom 40 funkcjonariuszy Straży Granicznej. Inne państwa nie są chętne do takich działań. Także nasza granica wschodnia jest strzeżona wzorowo.

W rezultacie unijnego marazmu relokowano (czyli odesłano do innych państw UE) zaledwie 200 osób. Rzadko mówi się, że 20 tys. osób z Koso-

wa, Albanii, Bośni wróciło do domów z własnej woli, bowiem Niemcy zagrozili im, że osoby zidentyfikowane (nie będące uchodźcami) dostaną 5-letni zakaz wjazdu do UE.

■ **Jak uchronić się przed dalszym zalewem migrantów?**

Łódzie z uchodźcami należy odsyłać do portu, z którego wypłynęły. W porozumieniu z władzami tamtych krajów, czyli Libii, Libanu czy Turcji, w tych portach powinny zostać utworzone obozy i w nich powinna być dokonywana weryfikacja i nadawany status uchodźcy, dzięki któremu mogliby trafiać do Europy legalnie.

■ **Dlaczego Europa ma przyjmować tych wszystkich ludzi?**

Kraje europejskie podpisały ONZ-owską Konwencję o Statusie Uchodźców z 1951 roku. Ona pozwala na weryfikację osób ubiegających się o status uchodźcy, a w zamian daje im możliwość emigracji.

■ **Jak jednak weryfikować ludzi z państw, gdzie nie działa lokalna administracja?**

Dlatego tym bardziej nie możemy przyjmować zasady, żeby przyjmować każdego, kto podaje się za uchodźcę. Unia popełniła błąd strategiczny, godząc się na przyjęcie z Turcji dodatkowych 400 tys. uchodźców. Było to złamanie prawa, nad czym politycy i media przeszły do porządku dziennego. Tymczasem V. Orban (premier Węgier), który zgodnie z prawem UE zaczął strzec granic, został ustawiony przez zachodnich polityków i media pod pręgierzem.

Dopiero gdy sytuacja wymknęła

się spod kontroli, nadeszło ostrzeżenie. Jeżeli zima będzie ostra, będziemy dodatkowo mieli katastrofę humanitarną, bo ludzie, którzy przyjechali do Europy, nie są przygotowani na mrozy.

■ **Za przemyt ludzi karani są przewoźnicy, którzy padają ofiarami przemytników. Jak mogą się bronić przed niesprawiedliwymi karami?**

Schengen nie zostanie zlikwidowane, ale kontrole na granicach pojawią się. Prawna likwidacja byłaby dla unijnych działaczy politycznym samobójstwem.

Administracje państw mają obowiązek zapewnić bezpieczeństwo transportu. Dlatego wokół np. portu i terminala promowego w Calais państwo zbudowało zasieki. Przewoźnicy mają prawo domagać się od państw podobnej ochrony i mogą zaskarżyć państwa w sądach, w tym w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej w Luksemburgu.

■ **Skąd wzięła się taka fala zalewająca Europę?**

Z beznadziejnych polityków, którzy nie dorosli do roli. Turcja już w 2012 roku alarmowała Unię, że nie może sobie poradzić z falą uchodźców z Syrii. Przez 4 lata UE przekazała Turcji na rozwiązanie tego problemu ok. 2 mld euro, teraz znalazły się kolejne 3 mld euro.

Odpowiadająca za bezpieczeństwo zewnętrznych granic Unii Agencja

Frontex ostrzegła, że Arabska Wiosna skończy się falą emigracji, lecz nikt nie chciał słuchać tych ostrzeżeń, za to pani kanclerz zapraszała wszystkich do Niemiec.

■ **Unia rozpadnie się przez imigrantów?**

Problem imigrantów zostanie z nami na lata, a reperkusje będą poważne. W Niemczech dojdzie najprawdopodobniej do zmiany kanclerza, fala

imigrantów zniechęca Brytyjczyków do pozostania w UE. W 2016 roku odbędzie się tam referendum i nie jest wykluczone, że przerażeni Brytyjczycy zagłosują za wyjściem z Unii.

Pozostaną też potężne problemy społeczne, bo różnice kulturowe pomiędzy Europejczykami i Arabami są bardzo duże i będą rodziły konflikty. Czeka nas niespokojna Europa i nie chodzi tylko o zamachowców z Paryża. Państwo Islamskie już mówi, że werbuje terrorystów wśród osób z napływającej do nas fali. Zatem weryfikacja, która dotyczy przeszłości, stanie się nieskuteczna. Będziemy weryfikować osoby, które zanim przybyły do Europy nie miały kontaktów z terrorystami, ale być może nawiązały je już będąc w UE. Takie są skutki nadmiaru politycznej poprawności i niedostatku realnej oceny sytuacji ze strony polityków.

reklama

Wszystkie informacje na: www.iqcard.at/pl

Wielkie cięcie kosztów!

Jakie to proste:
tylko 1 cena paliwa w każdym kraju i z góry na cały tydzień!

zamów teraz swoją IQ Card:
info@iqcard.at
+43-732-664001-410

Rola transportu drogowego w europejskiej gospodarce

Posel do Parlamentu Europejskiego Kosma Złotowski z Grupy Europejskich Reformatorów i Konserwatystów wspólnie ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce organizuje w dniu 8 grudnia 2015 r. w Brukseli konferencję poświęconą roli transportu drogowego w gospodarczym rozwoju Unii Europejskiej.



Joanna Popiołek

Ostatnie lata przynoszą coraz więcej przykładów protekcyjnych działań podejmowanych przez administracje różnych krajów, które starają się ograniczyć wolną konkurencję na swoich rynkach.

ZMPD, które wspiera inicjatywę posła Złotowskiego, jest zdania, że taka postawa nie przyniesie spodziewanych korzyści, natomiast ubocznymi, negatywnymi skutkami będzie podniesienie kosztów transportu oraz spowolnienie gospodarki. Jak przeciwdzia-

łać złym praktykom i w jaki sposób zapewnić możliwości rozwoju równocześnie przewoźników drogowych z różnych krajów oraz zadbać o kwestie społeczne - nad tą kwestią zastanawiać się będą uczestnicy konferencji.

W programie konferencji przewidziano dyskusję na temat wpływu transportu drogowego na rozwój gospodarki i zatrudnienia w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz bieżących działań niektórych państw UE, zagrażających swobodzie świadczenia usług.

Kolejne panele poświęcone będą pojawiającemu się zagrożeniu zahamowania dalszej integracji europejskiej, planowanym zmianom legisla-

cyjnym w zakresie jednolitego rynku transportu i oczekiwaniom uczestników z tym związanych.

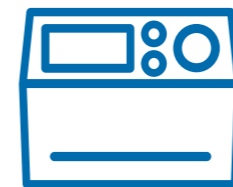
W konferencji uczestniczyć będą przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, administracji publicznej odpowiedzialnej za transport w krajach członkowskich UE oraz przedstawiciele organizacji branżowych, takich jak Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników, Transportowców, Spedytorów i Agentów Celnych CLECAT, Stowarzyszenie Europejskich Konstruktorów Samochodów ACEA i Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU, a także krajowych stowarzyszeń przewoźników drogowych oraz kadry naukowej.

Satellic 

Jesteś gotowy na nowy system poboru opłat w Belgii?



Od 1 kwietnia 2016 r. wszyscy krajowi i zagraniczni właściciele **pojazdów ciężarowych o masie przekraczającej 3,5 tony** będą objęci elektronicznym mytem na terenie Belgii. Oznacza to, że wszyscy będą wnosili uczciwe opłaty za korzystanie z dróg.



Aby móc poruszać się po belgijskich drogach, samochody te będą musiały zostać **wyposażone w specjalne urządzenia pokładowe (ang. OBU - On Board Unit)**. OBU rejestruje wybraną trasę, liczbę przejechanych kilometrów oraz naliczoną opłatę.

On behalf of
Viapass

Już dziś zarejestruj się na
Satellic.be i zamów OBU



Do czego nam ten dialog?

ZMPD jako jedyna organizacja przewoźników drogowych w Polsce ma swojego reprezentanta w powołanej niedawno Radzie Dialogu Społecznego. Nominację na członka Rady odebrał z rąk prezydenta RP Andrzeja Dudy prezes ZMPD Jan Buczek, który uczestniczy w Radzie z ramienia Pracodawców RP.

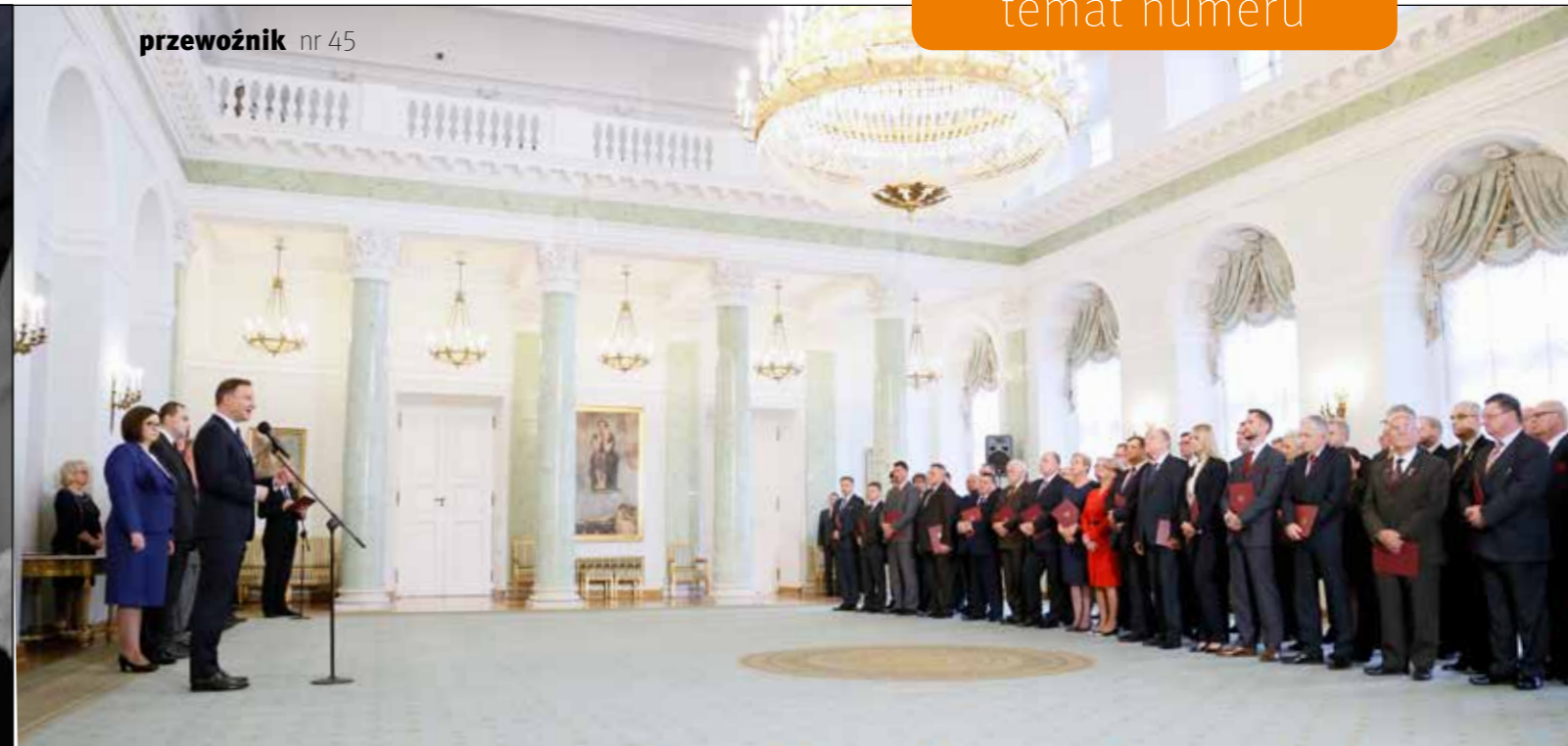
Sławomir Jeneralski

Zustawy powołującej Radę Dialogu Społecznego wynikają jej szerokie kompetencje, szersze niż miała Trójstronna Komisja ds. Społeczno-Gospodarczych. Rada będzie opiniowała wszystkie inicjatywy i ustawy związane z gospodarką, a także budżet państwa. Będzie też mogła domagać się interpretacji prawa przez Sąd Najwyższy. Co to oznacza dla przewoźników drogowych? Reprezentacja środowiska w Radzie Dialogu Społecznego stwarza szansę na dyskusję o usytuowaniu transportu w gospodarce polskiej i europejskiej. To Rada może stanowić miejsce formułowania stanowiska wobec praktyk protekcyjnych państw starej Europy, w tym niemieckiego MiLoG-u. Na posiedzeniach Rady będzie, miejmy nadzieję, czas i okazja, żeby formułować stanowisko pracodawców wobec europejskiej dyskusji na

temat tak zwanego dumpingu socjalnego. Rada, opiniując projekty budżetu, będzie zajmowała się np. podatkiem od środków transportu.

Udział przedstawiciela przewoźników w pracach Rady Dialogu Społecznego oznacza istnienie kanału komunikacji i wymiany argumentów pomiędzy branżą a rządem i związkami zawodowymi.

ZMPD realizuje taki dialog od lat poprzez inicjatywy Forum Transportu Drogowego oraz indywidualne działania. Teraz jednak zyskuje dla całego środowiska kolejną stałą i instytucjonalną platformę prezentowania swoich postulatów. To ważne. Jeszcze ważniejsze jest jednak pytanie, czy będzie to dialog realny i skuteczny, mający na celu szukanie dobrych i kompromisowych rozwiązań? Dotychczasowe doświadczenia nie są optymistyczne. Komisja Trójstronna, zanim „wyzionęła ducha”, służyła sztuce pozoracji i była areną lekceważenia partnerów. Teraz może być inaczej.



Historia dialogu

Instytucja dialogu społecznego ma wieloletnią i niestety burzliwą historię. Teraz rozpoczął się jej nowy rozdział.

Piotr Gawelczyk

Rada Dialogu Społecznego jest następczynią funkcjonującej przez 21 lat Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych, będącej forum dialogu społecznego, prowadzonego dla godzenia interesów pracowników, pracodawców oraz dobra publicznego w celu osiągnięcia i zachowania pokoju społecznego.

Komisja została powołana do życia 15 lutego 1994 r. uchwałą rządu. Stanowiło to realizację postanowień Paktu o przedsiębiorstwie państwowym w trakcie przekształcania z lutego 1993 r. Do zadań Komisji należało m.in. monitorowanie procesów gospodarczych, ocena mechanizmów i instrumentów stosowanych w polityce społeczno-gospodarczej, formułowanie opinii i wniosków dotyczących priorytetów polityki społecznej i gospodarczej, a w szczególności polityki płac i instrumentów jej reali-

zacji, polityki zatrudnienia, polityki świadczeń socjalnych, kształtowania relacji konsumpcji do inwestycji oraz struktury konsumpcji.

Komisja ustalała konsensus w drodze uzgodnienia. W wypadku niemożności ustalenia jednolitego stanowiska, strony miały prawo do prezentowania zdania odrębnego.

Komisja Trójstronna

Funkcjonowanie KT zostało umocowane ustawowo w październiku 2001 r., kiedy weszła w życie Ustawa o Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-Gospodarczych i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego. Ustawa była niejako efektem wprowadzenia w nowej Konstytucji zasady mówiącej, że dialog i współpraca partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Polski.

W skład Komisji wchodził przedstawiciel naczelnych organów administracji państwowej oraz związków zawodowych i organizacji pracodawców, którzy podpisali „Pakt...”.

W jej skład weszło po pięciu przedstawicieli, reprezentujących: ze strony rządu - Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Ministerstwo Przekształceń Własnościowych, Ministerstwo Finansów, Centralny Urząd Planowania; ze strony partnerów społecznych - Konfederację Pracodawców Polskich (później Pracodawców RP), Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych i Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność” oraz po jednym przedstawicielu każdego z siedmiu związków branżowych: Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, Konfederacji Związków Zawodowych Energetyków, Porozumienia Związków Zawodowych „Kadra”, Związku Zawodowego Inżynierów i Techników, Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej, Związku Zawodowego Przemysłu Elektromaszynowego. Ponadto w pracach Komisji uczestniczyli w charakterze obserwatorów przed-

stawiciele Głównego Urzędu Statystycznego oraz Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Komisja de facto przestała istnieć w momencie zawieszenia uczestnictwa w obradach strony związkowej, do czego doszło w czerwcu 2013 r. Związkowcy zerwali wtedy obrady Komisji, protestując w ten sposób przeciwko ignorowaniu ich postulatów.

Rada Dialogu Społecznego

Rada Dialogu Społecznego działa na mocy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego, która weszła w życie 11 września 2015 r.

Zadaniem RDS jest przede wszystkim wyrażanie opinii i zajmowanie stanowisk; opiniowanie projektów, założeń projektów ustaw oraz projektów aktów prawnych, a także inicjowanie – na zasadach określonych Ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego – procesu legislacyjnego.

Celem Rady jest m.in. zapewnienie warunków do rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki i spójności społecznej; realizacja zasady partycypacji i solidarności społecznej w zakresie stosunków zatrudnienia; działanie na rzecz poprawy jakości formułowania i wdrażania polityki

oraz strategii społeczno-gospodarczych, a także budowania wokół nich społecznego porozumienia, poprzez prowadzenie przejrzystego, merytorycznego i regularnego dialogu organizacji pracowników i pracodawców oraz strony rządowej, a także wspieranie prowadzenia dialogu społecznego na wszystkich szczeblach jednostek samorządu terytorialnego.

Skład Rady

Prezydent RP Andrzej Duda 22 października 2015 r. powołał skład Rady Dialogu Społecznego. Zasiada w niej

Celem Rady jest m.in. zapewnienie warunków do rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki i spójności społecznej; realizacja zasady solidarności społecznej w zakresie stosunków zatrudnienia.

59 osób. Przewodniczenie Radzie ma być rotacyjne, zmieniane co rok. W Komisji Trójstronnej przewodniczącym był zawsze przedstawiciel rządu. W Radzie przewodniczenie będzie odbywało się na zmianę.

Reprezentacja trzech stron

Przedstawiciele strony pracowników (po osiem osób): Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidar-

ność”, Forum Związków Zawodowych, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Przedstawiciele strony pracodawców (po sześć osób): reprezentanci Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej, m.in. Jan Buczek – prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce; Konfederacji Lewiatan; Związku Pracodawców Business Centre Club i Związku Rzemiosła Polskiego.

Przedstawiciele strony rządowej (sześciu ministrów i dwóch wiceministrów): Minister Skarbu Państwa, Minister Edukacji Narodowej, Mini-

ster Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Minister Finansów, Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Zdrowia, a także przedstawiciele ministrów: właściwego do spraw finansów publicznych, odpowiedzialnego za budżet oraz właściwego do spraw pracy, odpowiedzialnego za dialog społeczny.

W RDS reprezentowani są też: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Prezes Narodowego Banku Polskiego oraz Prezes GUS.

Dialogi na cztery nogi



Leasing pojazdów ma dwucyfrowe tempo wzrostu

Związek Polskiego Leasingu ogłosił dalszy wzrost wartości finansowania środków transportu ciężkiego. Po trzech kwartałach 2015 r. dynamika wzrostu sięgnęła 12,8 proc., gdy po półroczu wynosiła 11 proc. Wartość finansowania transportu ciężkiego przekroczyła 9,5 mld zł (dane za trzy kwartały). Transakcje dotyczące środków transportu ciężkiego są bardzo istotne dla branży leasingowej, stanowiąc 26,5 proc. rynku w ogólnej strukturze finansowania przedmiotów. Kluczową kategorią pozostają ciągniki siodłowe, których wartość finan-

sowania po dziewięciu miesiącach wzrosła o ponad 27 proc. w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku, finalizując trzeci kwartał roku nowymi kontraktami o wartości 4,61 mld. Kolejną rosnącą kategorią są naczepy i przyczepy - w ciągu trzech pierwszych kwartałów roku ich wartość wzrosła o 12,3 proc., osiągając niemal 2 mld wartości transakcji (1,97 mld zł), natomiast pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony wypracowały 6,2 proc. wzrostu z łączną wartością transakcji przekraczającą 1,46 mld zł.

Leasing pozostaje kluczowym instrumentem finansowym wspierającym inwestycje firm w środki transportu drogowego. Zgodnie z danymi Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (za CEP/MSW), udział firm leasingowych w rejestracjach nowych pojazdów ciężarowych (powyżej 3,5 tony) w połowie roku utrzymywał się na poziomie 70,9 proc., udział w rejestracjach naczep i przyczep (powyżej 3,5 tony) wyniósł 64,4 proc., a udział w rejestracjach nowych autobusów (powyżej 3,5 tony) był na poziomie 33,9 proc.

Nowy szef GDDKiA

Pełniącym obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jest od 4 grudnia Jacek Bojarowicz, związany z GDDKiA od 2006 do 2008 roku. Urodzony w 1951 roku w Katowicach absolwent Politechniki Krakowskiej uzyskał tytuł magistra inżyniera budownictwa drogowego. Pracę rozpoczął w 1976 roku w Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Kielcach, gdzie został zastępcą dyrektora Rejonu Dróg Publicznych w Kielcach. Po reformach administracji drogowej, do lipca 2002 roku, pełnił obowiązki dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Krakowie, a następnie dyrektora Oddziału GDDKiA w Kielcach. Od listopada 2002 roku związany był ze spółką MiteX. Współpracował z Bankiem Światowym i EBI.

400 tys. ciężarówek z fabryki Leylanda

Leyland Trucks wyprodukowała 400-tysięczny pojazd (DAF XF) użytkowy od rozpoczęcia działalności obecnego zakładu w Wielkiej Brytanii w 1980 r. Fabryka jest jednym z wiodących zakładów produkcyjnych w Wielkiej Brytanii. Jest ona centrum produkcyjnym popularnych ciężarówek dystrybucyjnych DAF LF. Produkowane są w nim także modele DAF CF i XF z kierownicą po prawej stronie na wewnętrzny rynek brytyjski oraz na rynki zagraniczne w różnych częściach świata. Zakład zatrudnia bezpośrednio ponad tysiąc osób.



Krokodyle w policji

Policja wchłonie Inspekcję Transportu Drogowego. Jej budżet (125 mln zł) i ponad 700 inspektorów włączonych zostanie w struktury policji. Wiceminister MSWiA Jarosław Zieliński tłumaczy zmianę zwiększeniem bezpieczeństwa na drogach. – Mamy zbyt dużo służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo drogowe. Na ulicach zatrzymują nas różne patrole. Policja jest do tego najlepiej przygotowana – podkreślił wiceminister w rozmowie z PAP. Dodał, że zostanie przygotowany projekt ustawy, na mo-

cy której do policji będzie włączony także elektroniczny system nadzoru nad ruchem drogowym oraz fotoradary. Włączenie ITD do policji to jedna z rekomendacji raportu Najwyższej Izby Kontroli z 2014 roku, poświęconego bezpieczeństwu na drogach. NIK wskazała, że niedostateczne zasoby kadrowe ITD oraz problemy ze statusem pracowników sprawiają, że inspektorzy w ograniczony sposób pełnią służbę w dni wolne od pracy oraz w porze nocnej.



Dyplomy dla najlepszych kierowców

Kandydatury za 2016 rok dla najlepszych kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym będzie można zgłaszać od maja do końca sierpnia 2016 roku.

W 2015 roku przyznano ogółem ponad 1 241 dyplomów i odznak na wnioski z 28 krajów, z czego 86 dla polskich kierowców. Dyplomy i odznaki otrzymali, poza polskimi, kierowcy z następujących krajów: Argentyny (11), Austrii (25), Białorusi (123), Belgii (103), Czech (119), Danii (20), Estonii (6), Finlandii (19), Francji (6), Niemiec (168), Węgier (53), Kazachstanu (18), Łotwy (12), Litwy (76), Macedonii (10), Mołdawii (1), Ho-

landii (73), Portugalii (46), Rumunii (34), Rosji (78), Serbii (8), Słowacji (49), Hiszpanii (2), Szwajcarii (4), Turcji (42), Ukrainy (49). Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje od 1969 roku dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego i towarowego z firm, które należą do krajowych zrzeszeń przewoźników - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Wyróżnienie polega na przyznaniu dyplomu i odznaki IRU każdemu kierowcy, który:

- wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat,
- pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,
- wykonał jako kierowca zawodowy minimum 1 000 000 km w ruchu krajowym lub międzynarodowym,
- z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 20 lat,
- nie popełnił w ciągu ostatnich 5 lat poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

Nowe władze IRU




W dniach 5 - 6 listopada 2015 r. w Genewie w trakcie Jesiennej Sesji Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU przeprowadzono wybory do organów statutowych na kadencję 2016-2017.

Anna Wieczorek

5 listopada Rada Transportu Pasażerskiego (CTP) wybrała na przewodniczącego ponownie Yves'a Mannaerts'a z belgijskiego stowarzyszenia FBAA oraz wiceprzewodniczących - Stevena Salmona z brytyjskiego stowarzyszenia CPT oraz Christiane Leonard z niemieckiego stowarzyszenia BDO.

Tego samego dnia Rada Transportu Towarowego (CTM) wybrała Radu Dinescu z rumuńskiego stowarzyszenia UNTRR na przewodniczącego oraz wiceprzewodniczącą - Hudę Qasim z jordańskiego stowarzyszenia RACJ, a także Bozidarę Svetek ze słoweńskiego stowarzyszenia Intertransport.

W kolejnym dniu Zgromadzenie Ogólne IRU zatwierdziło powyższe kandydatury, a także wybrało w głosowaniu tajnym 5 spośród 7 kandydatów desygnowanych do Prezydium IRU przez obydwie rady transportowe. Członkiem Prezydium ponownie został prezes ZMPD Jan Buczek. Do Prezydium według zasad IRU wchodzi także przewodniczący obu rad.

Zgromadzenie Ogólne IRU dokonało wyboru prezydenta IRU, którym został Christian Labrot, sekretarz generalny w niemieckim stowarzyszeniu BWVL. W styczniu 2016 roku zastąpił na tym stanowisku Janusza Łacnego, który pełnił tę funkcję od 8 lat.

Christian Labrot pracę w transporcie rozpoczął w 1979 roku w BWV, niemieckim stowarzyszeniu profesjonalnych firm transportowych i spedytorów. W 1990 roku został mianowany dyrektorem zarządzającym BWV, a w 1995 roku także

sekretarzem generalnym Niemieckiej Federacji Handlowej, Transportu i Logistyki (BWVL eV).

Christian Labrot od wielu lat jest związany z IRU, w której pełnił różne funkcje, w tym m.in. cztery lata pełnił funkcję wiceprezesa Komitetu Łącznikowego z Unią Europejską (CLTM). Od 1997 roku był członkiem Komisji Finansów IRU, w której w latach 2012-2015 sprawował funkcję przewodniczącego; a w latach 2012-2015 był członkiem Prezydium IRU.

W posiedzeniach Prezydium IRU bierze udział sekretarz generalny Umberto de Pretto oraz dwaj komisarze ds. finansowych, również wybrani przez Zgromadzenie Ogólne IRU: Peter Cullum (z brytyjskiego stowarzyszenia RHA) oraz Frans Vrins (z holenderskiego stowarzyszenia NIWO).

Zgromadzenie Ogólne IRU na kadencję 2016-2017 powołało również nowy skład Komisji Finansowej IRU. Pracować w niej będzie dyrektor generalny ZMPD, Wiesław Starostka. W Komisji Finansowej znajdują się również: Graham Smith (Wielka Brytania) – przewodniczący Komisji oraz Behnam Faramarzian (Iran), Jurij Kuczynski (Ukraina), Dusan Mladenovic (Serbia), Jakob Nielsen (Dania) i Peter Tropper (Austria).

Podczas Jesiennej Sesji IRU przeprowadzono dyskusję o aktualnych problemach branży. Jednym z głównych tematów była obecna sytuacja i przyszłość systemu TIR. Podczas dyskusji uczestnicy, w tym także prezes ZMPD, wyrazili zaniepokojenie sytuacją na przejściach granicznych z Federacją Rosyjską – niestety, pomimo informacji o wznowieniu dokonywania formalności związanych z transportem towarów w procedurze TIR na wybranych



Skład Prezydium IRU w kadencji rozpoczynającej się od 2016 r.

Prezydent IRU

Christian LABROT, sekretarz generalny BWVL e V., Niemcy

Wiceprzewodniczący IRU

Yves MANNAERTS, dyrektor FBAA, Belgia

Radu DINESCU, sekretarz generalny UNTRR, Rumunia

Członkowie IRU

Florence BERTHELOT, zastępca generalnego delegata FNTR, France

Jan BUCZEK, prezes ZMPD, Polska

Bekmurad JEBERDIEW, przewodniczący THADA, Turkmenistan

Leonid KOSTJUCZENKO, prezes ASMAP, Ukraina

Andrej KURUSZIN, dyrektor generalny ASMAP, Federacja Rosyjska

Erlandas MIKENAS, prezes LINAVA, Litwa

Jos SALES, prezes FLEAA, Luksemburg

punktach granicznych oraz mimo deklaracji rosyjskich służb celnych, przewoźnicy otrzymują niepokojące zgłoszenia, że urzędy celne na granicy Rosji nadal nie honorują karnetów TIR, a przewoźnicy są zmuszani do wykupienia krajowej gwarancji.

IRU poinformowała, że system TIR rozszerza swój zasięg terytorialny; w lipcu do Konwencji TIR przystąpił Pakistan, niedługo zamierzają przyłączyć się Chiny. Ponadto IRU poinformowała o zakończeniu procedur prawnych i technicznych dot. realizacji projektu pilotażowego e-karnetu TIR między Turcją i Iraniem. Władze celne Mołdawii i Ukrainy podpisały dwustronne porozumienie w sprawie realizacji pilotażowego projektu "e-TIR".

Zgromadzenie Ogólne zatwierdziło również, iż z dniem 1 lipca 2016 roku zacząć obowiązywać tylko dwa typy karnetów: „Cross Border” oraz „Flexi”. Ten pierwszy typ zastąpić ma dotychczasowy 4-woletowy karnet TIR, natomiast „Flexi” – pozostałe tj. 6-, 14- i 20-woletowe. IRU zaproponowała rozbić drugiego typu na dwa rodzaje, tj. „Flexi” zwykły i „Flexi EU”, który będzie możliwy do wykorzystania przy przewozach do/z/przez Unię Europejską.

Ponadto od 1 lipca przyszłego roku zwiększy się do 100 000 euro limit gwarancyjny od jednego karnetu TIR we wszystkich krajach - stronach Konwencji TIR.

Na Jesiennej Sesji omówiono także pierwsze wyniki realizacji Karty Jakości EKMT.

Nie chcesz produkować bezrobotnych – kształć kierowców

W szkołach publicznych znowu będzie można kształcić kierowców-mechaników. Dzięki wieloletnim staraniom środowiska przewoźników, w tym ZMPD, zawód wrócił po latach nieobecności na listę Ministerstwa Edukacji Narodowej. ZMPD namawia starostów, czyli właścicieli szkół ponadgimnazjalnych, do tworzenia klas kształcących kierowców.

36%

wzrost liczby polskich pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy od 2008 roku

1.3 mln

liczba osób z prawem jazdy kategorii C+E na dzień 31.12.2014 r.

465%

wzrost liczby wydanych świadectw od 2008 roku dla zagranicznych kierowców

Sławomir Jeneralski

Rynek pracy odczuwa narastający głód nowych kierowców, przekonują przedstawiciele ZMPD. Podczas spotkania z Zarządem Związku Powiatów Polskich w Bochni, prezes ZMPD Jan Buczek i zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel informowali, że w polskich firmach transportowych brakuje ok. 30 tysięcy kierowców. Młodzi Polacy zmywają gary na Wyspach, a nasi przedsiębiorcy zmuszeni są zatrudniać obcokrajowców, głównie ze wschodu. Liczba Ukraińców, Białorusinów i Rosjan, którzy prowadzą polskie ciężarówki, przekroczyła 11 tysięcy i szybko rośnie.

Grupa zawodowa kierowców szybko się starzeje. Napływ nowych adeptów zawodu nie rekompensuje odpływu tych, którzy odchodzą na emery-

ture. Od lat w polskich firmach dynamicznie rośnie liczba pojazdów, a więc miejsc pracy. Liczba kierowców praktycznie stoi w miejscu.

Wszystkiemu winne są pieniądze. Od lat państwo przestało się czuć odpowiedzialne za przygotowanie kadr dla transportu. Kształcenie kierowców zostało w 1986 roku wyrzucone ze szkół publicznych i trafiło na komercyjne kursy, które nie są tanie. Żeby zostać zawodowym kierowcą trzeba najpierw uzbierać dziesięć tysięcy złotych.

Skoro o pieniądzech mowa, kierowcy wielkich ciężarówek, zwłaszcza tych w ruchu międzynarodowym, zarabiają znacznie więcej niż wynoszą w Polsce średnie zarobki. Pracodawcy wypłacają im oprócz pensji także diety i ryczałty za noclegi. Razem mogą to być kwoty od 6 do 10 tysięcy złotych.

Niedostatek kierowców mobilizował branżę do starań o przywrócenie

kształcenie ich w szkołach publicznych. Po latach dreptania w miejscu, 6 listopada podpisane zostało rozporządzenie przywracające zawód kierowcy-mechanika do szkół. Decyzja ministerialna uchyla jedynie zamknięte do tej pory drzwi. Obecnie toczą się prace nad programem przyszłych klas kształcących kierowców. Zdaniem ZMPD, które bierze w tych pracach udział, trzeba umieścić w programie tak zwaną kwalifikację wstępną i umożliwić absolwentom uzyskanie prawa jazdy kategorii „C” po ukończeniu 18 lat. Trzeba też zadbać o pieniądze na praktyki młodych kierowców w firmach transportowych. Ostateczny efekt wieloletnich starań środowiska przewoźników zależy będzie od samorządów powiatowych. Trzeba przekonywać starostów, żeby w podległych im szkołach tworzyli klasy o profilu kształcenia kierowca-mechanik. ZMPD prowadzi takie działania.

RIKEN

Opony produkowane przez MICHELIN

SPRZEDAJĄC
OPONY RIKEN OTRZYMASZ
KOMBINEZONY I AKCESORIA *

PRZY ZAKUPIE OPON RIKEN
GWARANTOWANY
ODKUP KARKASÓW *

100 PLN/1szt. bez względu na stan techniczny

KUPUJĄC OPONY RIKEN
WEŻ UDZIAŁ W KONKURSIE
Wyprawa na egzotyczną
wycieczkę *



DO KAŻDEJ
ZAKUPIONEJ OPONY
RIKEN CZUJNIK LED
pomiaru ciśnienia w oponach *



* Regulamin promocji dostępny u naszych przedstawicieli handlowych
<http://www.motobudrex.pl/firma/oddzialy.html>

Dystrybutor opon RIKEN w Polsce

**MOTO
BUDREX**
www.motobudrex.pl

MOTO BUDREX Spółka z o.o.

85-438 Bydgoszcz, ul. Grunwaldzka 291,
tel. +48 52 323 08 28, fax +48 52 323 08 48
e-mail: motobudrex@motobudrex.pl



WWW.RIKENOPONY.PL



Piotrków Trybunalski kontra Wierzbica

Za kilka lat podradomska gmina Wierzbica stanie się dużym centrum logistycznym dzięki planowanemu węzłowi drogowemu. Obniżonymi podatkami od środków transportu samorząd już przyciąga przewoźników do rejestracji firm.

Robert Przybylski

Na skrzyżowaniu budowanych dróg ekspresowych S7 i S12 powstanie ważny węzeł drogowy. Wójt gminy Wierzbica Zdzisław Dulias planuje stworzyć w pobliżu skrzyżowania dróg duże centrum logistyczne, podobne do wzniesionego kilka lat temu w pobliżu Piotrkowa Trybunalskiego. – Mamy 20 ha i chcemy włączyć ten teren do tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, aby ściągnąć inwestorów. Liczymy także na branżę logistyczną – przekonuje wójt. Przedstawiciel samorządu liczy, że w ten sposób zmniejszy bezrobocie, które w całym powiecie przekracza 20 proc.

Przez Wierzbicę przechodzą szlaki komunikacyjne łączące gminę z trzema miastami: Radomiem, Starchowicami i Szydłowcem. Dzięki nowym trasom przemysł i handel uzy-

skają sprawne połączenie z Warszawą, Krakowem i Łodzią.

Choć droga S7 jest w budowie, a do wytyczenia drogi S12 dopiero przystąpiono, wójt już wdraża swój perspektywiczny plan rozwoju gospodarczego gminy. Jednym z pierwszych kroków jest obniżenie podatków od środków transportu. Rada Gminy zaakceptowała opłatę w wysokości 1 390 zł za ciągnik siodłowy i 930 zł za naczepę. – Rozmowy z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Przewoźników i Transportowców Radom toczyły się w rzeczowej atmosferze i były sprawnie poprowadzone przez pana wójta – uważa przewodniczący stowarzyszenia Robert Stępień. – Dostaliśmy bardzo dobre stawki podatku od ciągników siodłowych i naczep – zauważa. Wójt dodaje, że jeżeli nowe stawki przyciągną więcej przewoźników, gotów jest obniżyć je do minimalnych. – Liczymy, że łączne przychody gminy od środków transportu wzrosną, bo mamy nadzieję na ściągnięcie do nas przewoźników z dalszej okolicy – tłu-

maczy Zdzisław Dulias. Gmina obniżyła stawki podatku także od autobusów.

Gmina Wierzbica położona jest w południowej części województwa mazowieckiego, w powiecie radomskim, ok. 20 km na południe od Radomia. Gmina zajmuje obszar 93,07 km².

Gminę zamieszkiwało na koniec 2013 roku 10 118 mieszkańców. Na terenie gminy Wierzbica dominuje sektor gospodarki prywatnej, który stanowi 80 proc. działalności gospodarczej pozarolniczej. W gminie są zarejestrowane 503 podmioty prowadzące działalność gospodarczą, najwięcej z zakresu handlu i napraw, kolejną pod względem liczności jest grupa podmiotów trudniących się budownictwem, transportem i gospodarką magazynową. Bardzo dobrze rozwinięta jest także sieć sklepów branży spożywczej i budowlanej oraz usług. Wierzbica stanowi główne ogniwo w strukturze funkcjonalno-przestrzennej gminy, centrum administracyjno-handlowo-usługowe. ■



Stać Cię na oryginalność.

Zostaw starą część w rozliczeniu

- **ecoline** kupisz w atrakcyjnej cenie! MAN kann.

* 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”.

Nie będzie kar za przekroczony nacisk osi

Politycy obiecywali, że do 2010 roku w Polsce powstanie sieć dróg przenosząca nacisk 11,5 tony. Mimo upływu pięciu lat sieci nadal nie ma.

Piotr Gawętczyk

Zapowiedź Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasza Połecia dotycząca odstąpienia od karania przewoźników, których pojazdy przekraczają co prawda nacisk osi na jezdnię, lecz nie przekraczają 11,5 tony, odbiła się wśród przedsiębiorców głośnym echem. Przysnają oni zgodnie, że to krok w dobrą stronę, za którym jednak powinny iść kolejne.

– Przypominam, że to nie jest przepis, lecz jedynie wytyczne dla inspektorów. Domagamy się, by zalecenia głównego inspektora były zapisane w przepisach. W innym bowiem przypadku problem nadal zostaje. Do zalecenia można się stosować, ale nie trzeba – komentuje Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych

Przewoźników Drogowych w Polsce. I tłumaczy, że decyzja głównego inspektora nie jest żadną łaską dla przedsiębiorców, lecz jedynie pokłosiem naszego wejścia do Unii Europejskiej.

Polska miała obowiązek wprowadzenia do końca 2010 roku przepisów, które – zgodnie z unijną dyrektywą 96/53 – umożliwiałyby wpuszczenie na wszystkie główne drogi pojazdów z naciskiem osi wynoszącym 11,5 tony. Do tego czasu pojazdy mogły korzystać z niezmodernizowanej części polskich dróg jedynie pod warunkiem, iż spełniają polskie normy. Po upływie okresu przejściowego cała sieć drogowa w naszym kraju miała zostać udostępniona wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe pojazdom o nacisku osi 11,5 tony. Dzięki temu pojazdy te miałyby możliwość dojazdu praktycznie do wszystkich miejsc załadunku i rozładunku. Niestety, przez kolejne lata nic się w tej materii

nie działo. Aż do teraz. Pewnie dlatego, że bez konsekwencji dłużej już struny naciągać się nie dało.

Abstrahując już od tego, że dostosowanie do unijnego prawa zajęło nam blisko pięć lat, ciekawe jest to, że zalecenie głównego inspektora transportu drogowego Tomasza Połecia dotyczy jedynie przewoźników międzynarodowych. Krajowi jak byli karani, tak karani będą dalej. – Nie rozumiem, dlaczego ci drudzy są pokrzywdzeni – dziwi się Tadeusz Wilk.

Zgodnie z zaleceniem głównego inspektora przekroczenie nacisków osi nie będzie karane, jeśli tylko pojazd będzie spełniał kilka warunków, w tym nie przekroczy dopuszczalnej masy całkowitej, a stwierdzony podczas pomiaru nacisk przekroczy co prawda wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nie przekroczy 11,5 tony. Ponadto trasa przejazdu po drodze o niższych paramet



trach będzie związana z rozładunkiem lub załadunkiem towaru podlegającego przewozowi międzynarodowemu; nie będzie istniała alternatywna droga dopuszczająca nacisk 11,5 tony, prowadząca do miejsca rozładunku lub załadunku; trasa przejazdu będzie sprowadzała do minimum wykorzystanie niezmodernizowanego odcinka drugorzędnej sieci drogowej. Musi być spełniony jeszcze jeden warunek - posiadanie licencji wspólnotowej lub innego uprawnienia do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego przez podmiot wykonujący przewóz.

Fabryka przy bocznej drodze

Przedstawiciele ZMPD, doceniając dobrą wolę głównego inspektora, podkreślają jednocześnie, że to jedynie półśrodek. – Walczymy o to, by w przepisach dotyczących naszej branży, czyli w Ustawie o drogach publicznych i związanych z nią rozporządzeniach, pojawiły się takie rozwiązania, które dawałyby możliwość przemieszczania się dużych samochodów po całej Polsce – podkreśla Tadeusz Wilk. Zwraca uwagę, że wiele zakładów produkcyjnych zlokalizowanych jest przy bocznych drogach, co automatycznie rodzi wiele różnych reperkusji. Przypomina o głośnym jeszcze nie tak dawno przypadku przegrania przez Polskę poważnej inwestycji związanej z budową fabryki samochodów na rzecz Słowacji, m.in. z powodu braku odpowiedniej infrastruktury drogowej. – Firma,

która planowała wybudować tę fabrykę u nas, chciała też mieć do niej odpowiedni dojazd. Ziemia była, odpowiedni plac był, ale nie było jak się do niego dostać. Chyba że na rowerze – mówi Wilk. Podkreśla, że dziś przedsiębiorstwa transportowe pracują w układzie just in time – ciężarówka podjeżdża o określonej godzinie i przekazuje towar na taśmę produkcyjną, co powoduje, że samochód staje się swego rodzaju magazynem. By system działał jak najsprawniej, niezbędne są odpowiednie drogi dojazdowe, po których ciężarówki mogą się poruszać. Ale co zrobić w sytuacji, gdy do fabryki z głównej drogi jest 30 lub 40 kilometrów? Przecież towar nie

będzie za każdym razem przeładowywany z dużych ciężarówek do małych pojazdów i na odwrót, bo to czysty absurd. Warto też przypomnieć, że wielu transportowców swoje bazy samochodowe ma przy bocznych drogach, do których też trzeba dojechać. Żeby tę kwestię uregulować, pod naciskiem środowiska transportowego, reprezentowanego między innymi przez ZMPD, doprowadzono do zmian w ustawie, które pozwalają na uzyskanie różnego rodzaju zezwoleń na poruszanie się po drogach, gdzie obowiązuje nacisk osi poniżej 11,5 tony. Nie kosztują może zbyt dużo, ale w sumie są to poważne kwoty wydawane przez przedsiębiorców.

Kłopotliwe zezwolenia

Chcesz jechać, to płać

Zgodnie z prawem w Polsce po drogach publicznych mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony. Problem w tym, że łączna długość odcinków dróg o dopuszczalnym nacisku 11,5 ton to niewielki procent całej sieci. Zdecydowana większość to drogi o dopuszczalnym nacisku 10 ton lub 8 ton. Co prawda przepisy stanowią, że ciężarówka może się poruszać po drogach o mniejszym dopuszczalnym nacisku niż ma dany pojazd, lecz przewoźnik musi mieć na to odpowiednie zezwolenie. Efekt jest taki, że inspektorzy karzą przedsiębiorców wysokimi mandatami, wahającymi się od 500 zł do nawet 15 tys. zł. ZMPD proponowało, by na przykład firma zainteresowana dowozem lub wywozem surowców, półproduktów lub swoich wyrobów mogła kupować zezwolenia w pakietach bez wskazania nazwy firmy i przekazywać je obsługującym ją przewoźnikom w miarę potrzeb - niestety przepisy wykonawcze na to nie zezwalają.

TYTUŁ TABELI

DROGI KRAJOWE	długość km	zmiana w km	zmiana w %	% pokrycie sieci
Całkowita długość sieci (w przybliżeniu)	19 623			
Dopuszczalny nacisk do 11,5 t OBECNIE	5 814	+796 km	+14%	30%
Dopuszczalny nacisk do 11,5 t NOWE ROZPORZĄDZENIE	6 610			34%
Dopuszczalny nacisk do 10 t OBECNIE	10 669	-249 km	-2%	54%
Dopuszczalny nacisk do 10 t NOWE ROZPORZĄDZENIE	10 420			53%
Dopuszczalny nacisk do 8 t OBECNIE	2 322	-109 km	-5%	12%
Dopuszczalny nacisk do 8 t NOWE ROZPORZĄDZENIE	2 213			11%
DROGI WOJEWÓDZKIE	długość km	zmiana w km	zmiana w %	% pokrycie sieci
Całkowita długość sieci (w przybliżeniu)	28 480			
Dopuszczalny nacisk do 10 t OBECNIE	12 560	+1 040 km	+8%	44%
Dopuszczalny nacisk do 10 t NOWE ROZPORZĄDZENIE	13 600			48%



Rozkręcić i przewieźć

Przewoźnicy walczą z prawem inspektorów do wystawiania mandatów za zbyt duży nacisk osi nawet w sytuacji, gdy cały pojazd nie przekracza dmc, która w Polsce wynosi 40 ton. Zdaniem przedstawicieli ZMPD w takim przypadku inspektor nie powinien mieć prawa do kontrolowania nacisku konkretnej osi. Dlaczego to tak ważna sprawa? Ano dlatego, że bardzo często nawet po równomiernym rozłoże-

niu ładunku oś napędowa jest przeciążona. To wynika z konstrukcji pojazdów i nie ma w tym nic dziwnego, ani, co najważniejsze, niebezpiecznego. Wręcz przeciwnie – właśnie użytkując pojazd zgodnie z przepisami dotyczącymi jego konstrukcji zyskujemy największe bezpieczeństwo.

Przepisy mówią o tym, że można uzyskać zezwolenie na poruszanie się po drogach pojazdów mających większą dmc niż przewidują to wymagania dotyczące danej jezdni

w przypadku, jeśli przewożony towar jest niepodzielny. I tu zaczynają się schody, bowiem tylko teoretycznie łatwo jest to pojęcie zdefiniować. – Pamiętam przypadek, kiedy przewoźnik wioził wielką maszynę, której waga przekraczała dopuszczalne limity. I ten przedsiębiorca prosił o zezwolenie na przejazd z ponadnormalnym ładunkiem. Urzędnik z instytucji wydającej tego typu dokumenty nie zgodził się, uzasadniając to tym, że przecież potężną maszynę można... rozkręcić i podzielić na części – mówi dyr. Wilk. Podobny problem jest z towarem znajdującym się na paletach. Dlatego też najprostszym rozwiązaniem byłoby odstąpienie od definiowania kategorii ładunku niepodzielnego.

Dużym problemem dla przewoźników jest także kwestia zmiany zarządców poszczególnych dróg, a co za tym idzie – zmiana ich klasyfikacji. O ile bowiem na drodze krajowej dopuszczalny nacisk osi wynosi 11,5 tony, to w momencie, gdy przechodzi ona we władanie województwa, z urzędu staje się drogą, gdzie nacisk osi nie może przekroczyć 10 ton. Rodzi to poważne konsekwencje w postaci np. nie wpuszczania ciężarówek do „transytowych” miast. Tak dzieje się chociażby w Koninie, przez który biegnie droga krajowa nr 92. Prezydent miasta zdecydował, że przez miasto ciężarówki przejeżdżać nie będą i zmniejszył dmc, zmuszając tym samym kierowców ciężarówek do wjazdu na płatną autostradę.

Infrastruktura

Sieć drogowa

Podział dróg, wynikający z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2015 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o poszczególnych dopuszczalnych naciskach pojedynczej osi, kształtuje się następująco:

- do 11,5 t - 6 610 km (wzrost o 796 km w stosunku do poprzedniego rozporządzenia),
- do 10 t - 10 420 km (zmniejszenie o 249 km),
- do 8 t - 2 213 km (zmniejszenie o 109 km).

Jednocześnie sieć dróg wojewódzkich o dopuszczalnych naciskach osi do 10 t, zgodnie z projektem wynosić będzie ok. 13 600, co oznacza wzrost o 1 040 km.

Rozporządzenie zostało znowelizowane w następnym:

- wybudowania i oddania do użytkowania obwodnic miejscowości, a także innych nowych odcinków dróg krajowych (w tym również odcinków autostrad i dróg ekspresowych) oraz dróg wojewódzkich,
- przebudowania niektórych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, a tym samym doprowadzenia do podwyższenia ich parametrów technicznych (zwiększenie dopuszczalnych nacisków osi),
- pogorszenia się stanu technicznego niektórych odcinków dróg wojewódzkich.



OD 26 LAT STAWIAMY NA VOLVO TRUCKS

Wysokiej klasy tabor to nieodzowny element w strategii rozwoju Grupy Delta Trans. Z Volvo Trucks, współpracujemy nieprzerwanie od początku naszej działalności, czyli od 26 już lat. Rzeczywista dbałość ze strony Volvo Trucks o spełnianie kryteriów, z jakimi marka ta jest utożsamiana, przekłada się bezpośrednio na funkcjonowanie naszej firmy, na nasze relacje z Klientami, a także na nasze wyniki finansowe. To właśnie, w połączeniu z dobrymi, pełnymi zrozumienia relacjami łączącymi nasze firmy, przyczynia się do naszego sukcesu i decyduje o tak silnym i konsekwentnym na przestrzeni lat zaufaniu, jakim darzymy Volvo Trucks.

Adam Rams, współzałożyciel, współwłaściciel i Wiceprezes Zarządu spółek tworzących Grupę Delta Trans

Obejrzyj film na volvotrucks.pl/ambasador



Volvo Trucks. Driving Progress

Wkrótce limity CO₂ dla ciężarówek



Przemysł motoryzacyjny i politycy przygotowują się do wprowadzenia limitów emisji dwutlenku węgla dla ciężarówek. Celem jest jednak zapewnienie rynku producentom taboru, a nie wzrost efektywności transportu, o czym świadczą już wprowadzane utrudnienia dla wykonywania kabotażu przez wschodnioeuropejskich przewoźników.

Robert Przybylski

Europejscy producenci samochodów powinni w okresie 2005 - 2020 zmniejszyć emisję dwutlenku węgla samochodów swojej produkcji o 20 proc., szacuje Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA. W sierpniu 2016 r. Komisja Europejska prawdopodobnie opublikuje propozycje odpowiednich ustaw.

W pierwszym kwartale 2016 roku Komisja Europejska ogłosi, w jaki sposób należy badać emisję dwutlenku węgla z samochodów ciężarowych. Testy zaczną obowiązywać od 2018 roku. – Na razie nie ma mowy o limitach, to zostanie określone póź-

niej – stwierdza Manfred Schuckert z Daimler AG.

Szef działu samochodów użytkowych Daimler AG Wolfgang Bernhard przypomina, że najbogatsze kraje UE postawiły sobie za cel redukcję emisji CO₂ do 2030 roku o 30 proc. w stosunku do 2005 roku. – Aby osiągnąć ten cel, niezbędne jest całościowe podejście, od silnika, poprzez naczepy, opony po infrastrukturę i zachęty podatkowe – przekonuje Bernhard. – My wypełniliśmy nasze zobowiązania i robimy to w ekonomiczny sposób – dodał, wskazując, że pod naciskiem klientów ciężarówki w okresie 1965 - 2015 zmniejszyły zużycie paliwa o 60 proc. Nowe rozwiązania są także według Bernharda trwałe. Systemy oczyszczania spalin w modelach Euro VI muszą pracować bezawaryjnie do przebiegu 700 tys. km.

Institut badawczy Transport & Mobility Leuven (TML) szacuje, że redukcja emisji CO₂ o 20 proc. w okresie 2005 – 2020 odpowiada rocznemu spadkowi o 1,3 proc. Uwzględniając propozycję przemysłu zastosowania szerszego, całościowego spojrzenia, w tym szkoleń kierowców, likwidacji pustych przebiegów i wydłużenia pojazdów roczne redukcje mogą sięgnąć 3,5 proc.

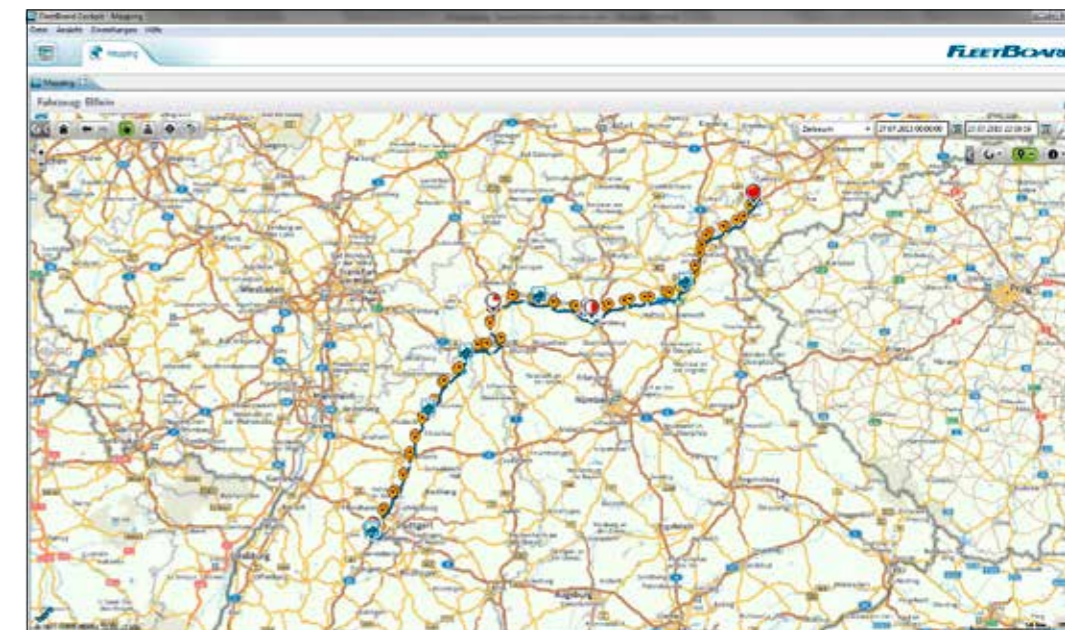
Jak badać i porównywać?

W przypadku samochodów ciężarowych, z ich różnorodnością budowy i zastosowań, trudno jest mówić o porównywalności. Po ośmiu latach prac przemysł wyszedł z zaakceptowaną przez polityków propozycją komputerowego narzędzia Vecto, które pozwoli

ocenić nabywcy zużycie paliwa samochodu, który zamierza kupić. Vecto to ogromna baza danych dróg, połączona z kalkulatorem spalania.

Schuckert wyjaśnia, że celem polityków i przemysłu było opracowanie testu, pozwalającego miarodajnie określić wielkość spalania (zatem i emisję CO₂). – Na podstawie przeglądu 25 tys. km najpopularniejszych europejskich dróg wybraliśmy (przemysł i przedstawiciele KE) cykl badawczy, który powinien być reprezentatywny dla tutejszego rynku – wyjaśnia pracownik Daimlera. Zapewnia jednocześnie, że nie będzie mowy o naciąganiu wyników, jak jest w przypadku modeli osobowych i dostawczych.

Obecny 40-tonowy zestaw zużywa ok. 30 litrów oleju napędowego na 100 km. Ponieważ spalanie litra pali-



wa tworzy 2,64 kg dwutlenku węgla, ciężarówka na 100 km wytwarza 80 kg CO₂, co w przeliczeniu na kilometr daje 800 gram. – Uważamy, że nie jest to właściwa wielkość, bo należy odnieść ją do przewiezionego ładunku, który dla typowego zestawu wynosi 25 ton. Po podzieleniu 800 przez 25 otrzymujemy ok. 35 gram na tonokilometr. I tę wielkość podajemy w rozmowach z Komisją Europejską – wyjaśnia Schuckert.

Jednak w przypadku długich zestawów ta metoda zawodzi, jako że 40-tonowy długi zestaw ma ładowność o co najmniej 6 ton mniejszą od klasycznego.

Pracownik niemieckiego Ministerstwa Transportu Norbert Barthle przyznaje, że w transporcie dalekodystansowym nie ma alternatywy dla silni-

ka wysokoprężnego. Zauważył także, że nowelizacja dyrektywy 96/53 o wymiarach i masach ciężarówek daje producentom taboru możliwość przygotowania bardziej aerodynamicznych i oszczędniejszych pojazdów.

Długie zestawy

W Niemczech od trzech lat 48 firm testuje 128 długich zestawów. Barthle przyznaje, że do tej pory nie napłynęły żadne negatywne sygnały ze strony innych użytkowników dróg, zarządców infrastruktury oraz ubezpieczycieli. Testy można prowadzić na drogach większości landów. – W najbliższym roku przekonamy wszystkie landy do tego testu – obiecuje przedstawiciel ministerstwa. Od 27 lipca długie zestawy można testo-



wać także na wybranych drogach Badenii-Wirtembergii.

Przewoźnicy są bardzo zadowoleni z przebiegu prób. Oszczędności z eksploatacji długich zestawów wynoszą 25 proc. Dwa takie zestawy zastępują trzy klasyczne. Zatem na drogach jest mniej ciężarówek, zamiast trzech silników pracują dwa. Redukcja spalania w przeliczeniu na jednostkę ładunku wynosi 17 proc.

Przewoźnicy mają nadzieję, że gdy test skończy się w grudniu 2016 roku, znowelizowane prawo zezwoli na dalszą, tym razem stałą eksploatację tych zestawów.

Elflein Transport & Logistik jest przewoźnikiem z największym parkiem długich zestawów. Ma ich 24. – Oszczędnościami dzielimy się z klientem, którego koszty transportu maleją o blisko 10 proc. – zauważa dyrektor firmy Rudiger Elflein.

Przyznaje, że uruchomienie testowej floty nie było proste i wymagało wielu zabiegów. – Musieliśmy znaleźć klientów, którzy zapewniliby ładunek w obie strony. Dodatkowo nie mogliśmy na pusto jechać po towar zbyt daleko, bo cierpiałaby opłacalność całego przedsięwzięcia. Konieczne także było zdobycie zgody zarządców dróg w landach oraz samorządów, w których pieczy są drogi dojazdowe do fabryk i magazynów. Urzędnicy byli pomocni i widząc, jak skomplikowany jest proces wydawania zgody, uwinęli się z tym napraw-

Prawo

Długie zestawy legalne, ale...

5 czerwca 2015 roku Parlament Europejski zgodził się na używanie długich zestawów w państwach członkowskich oraz na przekraczanie granic między dwoma państwami członkowskim na zasadzie dwustronnego porozumienia, bez wymagania pozwolenia ze strony KE.

W tym roku Parlament Europejski i Rada zmieniły dyrektywę 96/53 regulującą masy i wymiary pojazdów użytkowych dopuszczonych do ruchu w Unii Europejskiej. Nowa dyrektywa 2015/719 zacznie obowiązywać za siedem lat i zezwala na wydłużenie zestawu, w tym kabin, co przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa (powiększenie stref zgniotu) oraz zmniejszenia oporu aerodynamicznego dzięki wyoblonym przodom kabin. Szczegóły dotyczące budowy kabin zostaną ustalone w 2017 roku. Z tyłu nadwozie może być zakończone przez składane deflektory. Były one używane przez przewoźników niemieckich podczas testów, jednak nie zebrały dobrych opinii. Są delikatnym elementem, który łatwo zniszczyć, a do tego są bardzo drogie.

Cieżarówki będą mogły być o tonę cięższe, o ile ten wzrost masy będzie wynikał z wyposażenia w alternatywne źródła napędu. W transporcie intermodalnym został dopuszczony przewóz kontenerów 45-stopowych. Zestawy z kontenerami mogą mieć dmc zestawu 42 tony w przypadku ciągników 2-osioowych oraz 44 tony dla 3-osioowych, o ile operują w promieniu do 150 km od terminala.

dę szybko – uważa szef firmy transportowej.

Długie zestawy mierzą 25,25 m i oferują 150 m sześciennych pojemności. Ich masa całkowita wynosi 40 ton. – W Niemczech wszystkie drogi obliczane są na takie masy, więc nie mogliśmy uzyskać większej – tłumaczy Rudiger Elflein.

Ładowność długiego zestawu nie przekracza 19 ton, więc wożone są lekkie towary. – Z tego względu nie jesteśmy konkurentem kolei, która specjalizuje się w przewozach ciężkich towarów masowych. O konkurencji nie może być tym bardziej mowy, że koleje wyczerpały przepustowość na głównych liniach – dodaje szef firmy logistycznej.

OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA POTWIERDZONA!

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

TÜV RHEINLAND, NIEZALEŻNA
INSTYTUCJA CERTYFIKUJĄCA,
POTWIERDZA NIŻSZE ZUŻYCIE
PALIWA O **10,9%** PRZEZ
RENAULT TRUCKS T OPTIFUEL
W PORÓWNANIU DO POJAZDÓW
W KOMPLETACJI STANDARDOWEJ*



POJAZD CIĘŻAROWY
PRZYNOSI ZYSK

renault-trucks.pl

*Porównywane pojazdy to dwa ciągniki siodłowe Renault Trucks T 4x2: Renault Trucks T Optifuel i Renault Trucks T w wersji standardowej, oba wyposażone w silnik Euro 6, DTi 11 o mocy 430 KM, o tym samym przełożeniu tylnego mostu (2,64). Obydwa pojazdy ciągnęły przyczepę z ładunkiem, o masie całkowitej 32 t. Test został przeprowadzony na dystansie 200 km, w typowych dla dalekobieżnego transportu regionalnego warunkach. Obydwaj kierowcy zostali przeszkoleni w zakresie ekonomicznej jazdy w ramach szkolenia Optifuel Training.

RENAULT
TRUCKS

Porady dla przewoźników jeżdżących do Niemiec

Prawnik wskazuje, jak postępować w niektórych przypadkach nakładania kar na polskich przewoźników w Niemczech.

Roland Myca

Przedstawiamy trzy przypadki nakładania kar na polskich przedsiębiorców i sposoby obrony przed nieusprawiedliwionymi działaniami niemieckich służb kontrolnych. Porad udzieliła działająca w Niemczech kancelaria prawna, współpracująca z ZMPD.

Bo zbiorniki były zbyt duże...

Można odwołać się od kary za naruszenie przepisów ADR i przekroczenie dopuszczalnej łącznej pojemności zbiorników paliwa w zestawach pojazdów

Z doświadczeń przedstawicielstwa ZMPD w Niemczech wynika, że podczas kontroli polskich przewoźników wykonujących przewozy na terenie Niemiec stwierdzane są naruszenia europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (ADR) w zakresie dopuszczalnej łącznej pojemności zbiorników paliwa w ze-

stawach pojazdów składających się z ciągnika oraz chłodni. Przekroczenie dopuszczalnej pojemności zbiorników paliwa skutkuje nałożeniem kary administracyjnej (Bußgeldbescheid).

Dopuszczalna wielkość zbiorników paliwa uregulowana jest w przepisie 1.1.3.3 ADR, który stanowi między innymi, że „Pojemność całkowita zbiorników stałych nie powinna przekraczać 1 500 litrów na jednostkę transportową (chodzi tu o zespół pojazdów)”.

Częstym przypadkiem jest, że zbiorniki zespołu pojazdów składających się z ciągnika i chłodni przekraczają łączną dopuszczalną pojemność, czyli 1 500 litrów.

Na fakt nałożenia kary nie ma wpływu to, czy zbiorniki były pełne, czy nie. Np. gdy łączna pojemność zbiorników wynosi 1 640 litrów, to mimo że w zbiornikach znajdowało się tylko 800 litrów paliwa, stwierdzone jest wykroczenie.

Wykroczenie powyższe jest uregulowane w § 37 ust. 1 nr 11 b w związku z § 22 ust. 1 nr 3 (niemieckie Roz-

porządzenie o wewnątrzpaństwowym i transgranicznym transporcie towarów niebezpiecznych po drogach, kolejach i drogami wodnymi śródlądowymi „Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt”, nazywane dalej GGVSEB) oraz z działu 3.3 i rozdziału 4.1.1 do 4.1.9 ADR.

Kara dla przedsiębiorcy przewidziana w katalogu kar do niemieckiego rozporządzenia GGVSEB wynosi 800 euro. Oprócz obowiązku zapłaty kary przewoźnik zobowiązany jest również do pokrycia kosztów postępowania (w większości wypadków w wysokości 25 euro) i kosztów doręczenia pisma, ryczałtowo 3,50 euro za pismo.

Polscy przewoźnicy próbują powoływać się w sprawach o zbiorniki na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 września 2014 r. w sprawie C 152/13. Należy stwierdzić, iż wyrok ten nie ma zastosowania do ww. stanu faktycznego, bowiem dotyczy kwestii tzw. podatku energetycznego (w rozumieniu od paliw) i niemającego związku z narusze-

niami przepisów ADR. Dla firmy istnieje możliwość odwołania się od kary. Z naszego doświadczenia wynika, że istnieją bardzo duże szanse na znaczne obniżenie kar przy odpowiedniej argumentacji.

Odwołanie za brak pouczenia w jęz. polskim

Brak pouczenia w języku polskim umożliwia w niektórych przypadkach wnioskowanie o przywrócenie do stanu poprzedniego w postępowaniach odwoławczych. Dotyczy to m.in. sytuacji, kiedy przewoźnik przekroczył 2-tygodniowy termin na odwołanie się od decyzji nakładającej karę pieniężną.

Jeżeli decyzja o nałożeniu grzywny, wydana przez niemiecki organ administracyjny, wysłana została do Polski w języku niemieckim, nie zawierając co najmniej pouczenia w języku polskim, można złożyć wniosek o przywrócenie do stanu poprzedniego.

Ma to istotne znaczenie, zwłaszcza jeśli nie złożono w terminie sprzeciwu. Po przywróceniu do stanu po-



przedniego, termin do złożenia sprzeciwu biegnie od nowa. W ramach działalności przedstawicielstwa ZMPD w Niemczech, chcielibyśmy zwrócić uwagę na prawidłowe postępowanie w sprawie przywrócenia do stanu poprzedniego.

Odnotowaliśmy przypadki, w których przewoźnicy otrzymując decyzje niemieckiego organu administracyjnego - w postępowaniu wyjaśniającym przed wydaniem decyzji o nałożeniu kary - kontaktowali się telefonicznie lub odpowiadali samodzielnie na pismo w języku niemieckim, pytając, czy doszły już ich wyjaśnienia w sprawie.

Następnie po otrzymaniu decyzji o nałożeniu kary składali wniosek o przywrócenie do stanu poprzedniego, gdyż przekroczyli przewidziany 2-tygodniowy termin na sprzeciw z powodu niedostatecznej znajomości języka niemieckiego oraz brak pouczenia

w języku polskim o przysługujących środkach odwoławczych.

Organy niemieckie w postępowaniach odwoławczych odrzucają takie wnioski, powołując się na jednoznaczne stanowisko niemieckiego orzecznictwa. Uznaje się bowiem, że niezachowanie terminu nie jest zawinione przez obcokrajowca, który nie władał dostatecznie językiem niemieckim. Obcokrajowiec w ww. wniosku może powołać się na niedostateczną znajomość niemieckiego. Taka sytuacja jednak nie występuje, kiedy cudzoziemiec niewystarczająco troszczył się o załatwienie swoich interesów, chociaż był w stanie to zrobić.

Polscy przewoźnicy reagując pisemnie bądź telefonicznie w języku niemieckim na jakąkolwiek korespondencję niemieckich organów przed wydaniem decyzji staje się

reklama



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

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

uczestnikiem postępowania w sprawach o wykroczenie, co skutkuje tym, że od tego momentu nie może się powołać w jakikolwiek sposób na nieznaną języczkę. Przyjmuje się więc, że skoro przewoźnik uczestniczy w postępowaniu mimo bariery

trolne BAG pobierają tzw. kaucję na poczet kary w wysokości 1 250, a nawet 2 500 euro.

W związku z tym pragniemy zwrócić Państwa uwagę na to, jakie dokumenty należy posiadać i jakie dane powinny być w nich zawarte.

- dalej nazywane GüKGrKabotageV.

Na podstawie art. 8 ust. 3 Rozporządzenia nr 1072/2009 oraz § 17a ust. 3 GüKGrKabotageV przewoźnik powinien posiadać wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym

pojazdu silnikowego i przyczepy.

Dokumentacja ta może być okazywana na podstawie dokumentu towarzyszącego (chodzi tu o dowód dostawy, specyfikacji wysyłkowej - niemieckie określenie Lieferschein, angielskie oznaczenie bill of loading, delivery note packaging note), albo na podstawie innego do tego przeznaczonego dokumentu transportu (np. tzw. zaświadczenie dostawy lub dowód dostawy, niemieckie określenie Warenbegleitschein) lub też w formie elektronicznej (w praktyce raczej niespotykane, za wyjątkiem branży motoryzacyjnej).

Jak wskazaliśmy powyżej, wszystkie informacje są z reguły zawarte w liście przewozowym.

Kierowca musi dokumentację posiadać przy sobie i okazać na żądanie organów kontrolnych.

Zwracamy Państwa uwagę na konieczność starannego prowadzenia ww. dokumentacji. Tylko kompletne i bezbłędne wpisanie danych gwarantuje, że nie wystąpią problemy podczas kontroli.

Kara dla przedsiębiorcy, przewidziana w katalogu kar do niemieckiej ustawy o transporcie drogowym za brak lub niekompletną dokumentację, wynosi 2 500 euro w przypadku winy umyślnej i 1 250 euro w przypadku winy nieumyślnej.

Istnieje możliwość odwołania się firmy od kary. Doświadczenie wskazuje, że są duże szanse na znaczne obniżenie kar przy odpowiedniej argumentacji.

Roland Myca, adwokat niemiecki z kancelarii Anwaltskanzlei Roland Myca

www.kanzlei-myca.net

Polski przewoźnik reagując pisemnie bądź telefonicznie w języku niemieckim na korespondencję niemieckich organów przed wydaniem decyzji staje się uczestnikiem postępowania w sprawach o wykroczenie, co skutkuje tym, że od tego momentu nie może się powołać na nieznaną języczkę.

językowej, mógł również w określonym terminie sporządzić odwołanie. Ponieważ tego nie zrobił, niezachowanie terminu w takich przypadkach uznaje się za zawinione przez niego (niedochowanie należytej staranności).

By uniknąć negatywnych skutków zalecamy przewoźnikom – członkom ZMPD przekazywanie decyzji niemieckich organów o nałożeniu kary do przedstawicielstwa ZMPD w Niemczech w celu wstępnej konsultacji zaraz po jej dostarczeniu, zanim podejmą jakikolwiek kontakt z organami niemieckimi.

Kary BAG za brak dokumentacji przy kabotażu

W ramach interwencji przedstawicielstwa ZMPD stwierdzamy, że kontrole polskich firm wykonujących kabotaż na terenie Niemiec wykazują częste i rażące braki w dokumentacji. Braki te prowadzą do nakładania wysokich kar administracyjnych (Bußgeldbescheid). Po stwierdzeniu braków w dokumentacji organy kon-

Obowiązek prowadzenia dokumentacji przy przewozach kabotażowych wynika z:

- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, dalej nazywane go Rozporządzeniem nr 1072/2009
- niemieckiego Rozporządzenia o transgranicznym transporcie towarowym i kabotażowym z dnia 28 grudnia 2011 roku, opublikowanego w niemieckim Federalnym Dzienniku Ustaw 2012 I str. 42 (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr - GüKGrKabotageV vom 28. Dezember 2011 - BGBl. 2012 I S. 42) wydanego jako uzupełnienie do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r., dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych w Niemczech

wym (chodzi tu dokument dotyczący przejazdu z zagranicy na teren Niemiec, o międzynarodowy list przewozowy CMR) oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy (chodzi o list przewozowy, zgodnie z przepisami niemieckiego Kodeksu handlowego, § 408).

Dowód ten obejmuje następujące dane dla każdego przewozu:

- a) nazwę, adres i podpis nadawcy;
- b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- e) nazwę będącą w powszechnym użyciu, określającą charakter rzeczy, oraz metodę pakowania, a także, w przypadku ładunków niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- g) numery rejestracyj-

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY



Centra logistyczne na Podlasiu

Dogodną lokalizacją dla centrów logistycznych jest Południowe Podlasie, rejon leżący w pobliżu II międzynarodowego korytarza transportowego, prowadzącego ze wschodu na zachód Europy. Dla regionu sektor transportu jest zatem realną przyszłością.

Bartosz Zakrzewski

Podlasie jest atrakcyjnym regionem dla Chin, które poszukują możliwości dalszego wzrostu eksportu do Europy.

Wymiana handlowa między Chinami a Europą Środkowo-Wschodnią tylko w 2014 r. wyniosła 50 miliardów dolarów. Współpracę tę cechuje jednak deficyt na poziomie 11 do 1, na korzyść Chin. Dlatego zaangażowanie Polski w tworzący się Nowy Jedwabny Szlak jest okazją do zniwelowania deficytu, poprzez wzrost polskiego eksportu i przyciągnięcie inwestycji chińskich do kraju. Wedle szacunków HSBC do 2030 r. Chiny mogą stać się piątym partnerem handlowym Polski.

Stąd Chińczycy już rozpatrują inwestycje w regionie. Zainteresowali się Południowym Podlasiem ze względu

na dobrze rozbudowaną infrastrukturę transportową w regionie, z szerokim torem kolejowym doprowadzonym do suchego portu kolejowego w Małaszewiczach oraz niewykorzystanym lotniskiem powojennym w Białej Podlaskiej.

Potencjał regionu

Funkcjonujące na terenie Małaszewicz Centrum Logistyczne Małaszewicze PKP Cargo S.A. może obsługiwać cały ruch kolejowy z Dalekiego Wschodu. Po gruntownej modernizacji terminala kontenerowego przeprowadzonej w 2010 r. strona polska może w ciągu doby przeladować w Małaszewiczach 340 kontenerów, a pojemność składowa terminalu wynosi 1 900 jednostek. Tymczasem jeszcze w lecie 2015 r. moc przeladunkowa suchego portu kolejowego w Małaszewiczach była wy-

korzystywana jedynie w 30-40%. Ponadto w Małaszewiczach jednocześnie można przeladowywać trzy pary pociągów i prowadzić załadunek samochodów ciężarowych, a na inwestycje są przygotowane działki o powierzchni ok. 40 ha. Kolejnym atutem jest fakt, iż w Małaszewiczach od wielu już lat funkcjonuje Wolny Obszar Celny, który też nie wykorzystuje w pełni swego dużego potencjału.

Ostatnia aktywność Chin we wschodniej i centralnej Polsce jest związana z inicjatywą „One Belt One Road”, który to projekt ma połączyć Państwo Środka z Europą Zachodnią, dzięki rozszerzeniu morskich oraz kolejowych szlaków komunikacyjnych. Jednym z jego etapów będzie odtworzenie dawnego Jedwabnego Szlaku, prowadzącego z Chin do Europy Zachodniej poprzez Europę Środkowo-Wschodnią. Czyni to z Polski jedne-

go z kluczowych partnerów projektu i daje szansę na długoletnią współpracę gospodarczą. Polska zamierza wziąć udział w projekcie „One Belt One Road” w wymiarach: politycznym, gospodarczym i logistycznym.

Do tej pory oczy polskich przedsiębiorców były skierowane głównie na Europę Zachodnią, tymczasem Polska, skupiająca 40% potencjału gospodarczego regionu, stała się nieformalnym liderem europejskiej części inicjatywy 16+1, czyli projektu współpracy regionu Europy Środkowo-Wschodniej z chińskim gigantem. Tym samym Rzeczpospolita aspiruje do tego, aby stać się hubem wymiany handlowej na linii Chiny - Europa Środkowo-Wschodnia. Taki hub mógłby powstać na Południowym Podlasiu w Małaszewiczach, choć konkurencją w tym wypadku jest także region łódzki (Łódź-Olechów wraz z Łódzką Strefą Ekonomiczną), o co zabiega m.in. marszałek województwa łódzkiego Witold Stępień. Nie ma tam jednak doprowadzonego szerokiego toru kolejowego z Białorusi.

Inwestycje

Zainteresowanie Chin trasą kolejową przez Terespol nie jest przypadkowe. Przedsięwzięcie jest interesujące w aspekcie logistyki transportowej i to na skalę nie tylko europejską. Dużą aktywność w tej sprawie wykazuje m.in. starosta białski Tadeusz Łazowski. 16 czerwca 2015 r. w Warszawie Grupa PKP Cargo podpisała list intencyjny z firmą Zhengzhou International Hub z chińskiej prowincji Henan. W założeniach ma powstać spółka, która zajmie się kolejowym transportem kontenerowym pomiędzy Chinami a Europą. W planach jest rozbudowa należącego do PKP Cargo suchego portu kolejowego w Małaszewiczach. Wykorzystując już istniejącą infrastrukturę możliwe będzie przystosowanie portu do przeladunku zwiększonej liczby kontenerów z Chin i świadczenia dodatkowych usług logistycznych, np. magazynowania i konfekcjonowania. Dzięki temu Małaszewicze mają stać się głównym węzłem przeladunkowym dla kontenerów przewożonych koleją pomiędzy Chinami a Europą Zachodnią. Liczba pociągów z Chin ma wzrosnąć do 25 miesięcznie. Pojawiła się zatem szan-

sa, by na Południowym Podlasiu powstało z prawdziwego zdarzenia centrum redystrybucji ładunków na całą Europę Zachodnią.

Elementem uzupełniającym centrum logistyczne w Małaszewiczach mogłoby zostać powojenne lotnisko cargo w Białej Podlaskiej, którego infrastruktura techniczna pozostaje w dalszym ciągu niewykorzystana. Magistrat białski pod przewodnictwem nowego prezydenta Dariusza Stefaniuka, po „odzyskaniu” dzierżawionego lotniska powojennego na razie nie ma na nie pomysłu. W tej chwili lotnisko ma charakter lądowiska i jego działalność nie wykracza poza działalność aeroklubu. Tym samym lotnisko nie spełnia swej ustawowej i rzeczywistej funkcji, gdyż jak sama nazwa wskazuje powinny się z niego odbywać regularne loty (pasażerskie czy towarowe) choćby w niedużej skali. Nie pomaga w tym względzie także konkurencja w postaci oddalonego od Białej Podlaskiej o 120 km lotniska w Lublinie, które obecnie obsługuje ok. 30 tys. pasażerów miesięcznie (nie obsługiwane są tam jednak przewozy cargo). Mapa dostępności lotnisk w Polsce wskazuje jednak wyraźnie, że lotnisko w Białej Podlaskiej mogłoby w ograniczonym zakresie obsługiwać także ruch pasażerski, gdyż dostępność czasowa większości mieszkańców Południowego Podlasia do najbliższego lotniska w Warszawie czy też Lublinie wynosi ponad 2 godziny.

Przykładem dla Południowego Podlasia niech będzie inwestycja w centrum logistyczne w międzynarodowym korytarzu transportowym nr III na granicy z Ukrainą. Na 12-hektarowej działce w miejscowości Młyny na Podkarpaciu, 3 km od Korczowej - największego przejścia granicznego między Polską a Ukrainą - powstaje Waimea Logistic Park Korczowa. Obiekt budowany jest bezpośrednio przy autostradzie A4, stanowiącej część europejskiej drogi międzynarodowej E40, na granicy między Unią Europejską a Ukrainą. Projekt w Korczowej skierowano do firm z całej Europy, które mogą przechowywać, pakować lub korzystać z dostępnych usług logistycznych przed dostawą towarów na Ukrainę lub na inne rynki wschodnie. Lokalizacja inwestycji przy autostradzie A4, ważnej trasie korytarza tran-

zytowego między Europą Wschodnią i Zachodnią, stworzy wzrost popytu na powierzchnie magazynowe w tym regionie. Łączna wartość inwestycji Waimea Logistic Park Korczowa wynosi 110 mln zł.

Zagrożenia centrum logistycznego

Idea centrum logistycznego na Podlasiu Południowym polega na współpracy wielu gałęzi transportu, w tym wypadku transportu samochodowego i kolejowego, a w przyszłości być może lotniczego. Inwestycja w Małaszewiczach to zatem szansa także dla przewoźników samochodowych. Nie wszystkie ładunki w Małaszewiczach byłyby przeladowywane z pociągu na pociąg. Część mogłaby być dystrybuowana ciężkim transportem drogowym. Poza tym pociągi należałyby załadować także w drogę powrotną towarami wysoko przetworzonymi, także transportem samochodowym. W efekcie na Południowym Podlasiu doszłoby do oddania części działalności i współpracy konkurencji gałęziowej. Współpraca taka, określana jako „cooperation”, to strategia biznesowa



z teorii gier, zakładająca, że niekiedy lepiej dla konkurentów jest ze sobą współpracować, a czasami nawet wiązać się, by lepiej zrealizować daną usługę, w tym wypadku transportową, niż walczyć.

Polska wschodnia, jeśli chodzi o inwestycje transportowe, jest cały czas niedoinwestowana. Rozwój infrastruktury logistycznej we wschodniej Polsce, w pasie korytarza transportowego nr 2, zahamowany jest przede wszystkim przez brak odcinka autostrady A2 z Warszawy do Terespoła. Tymczasem polskim przewoźnikom samochodowym i kolejowym rośnie konkurencja na Białorusi. Rząd Biało-

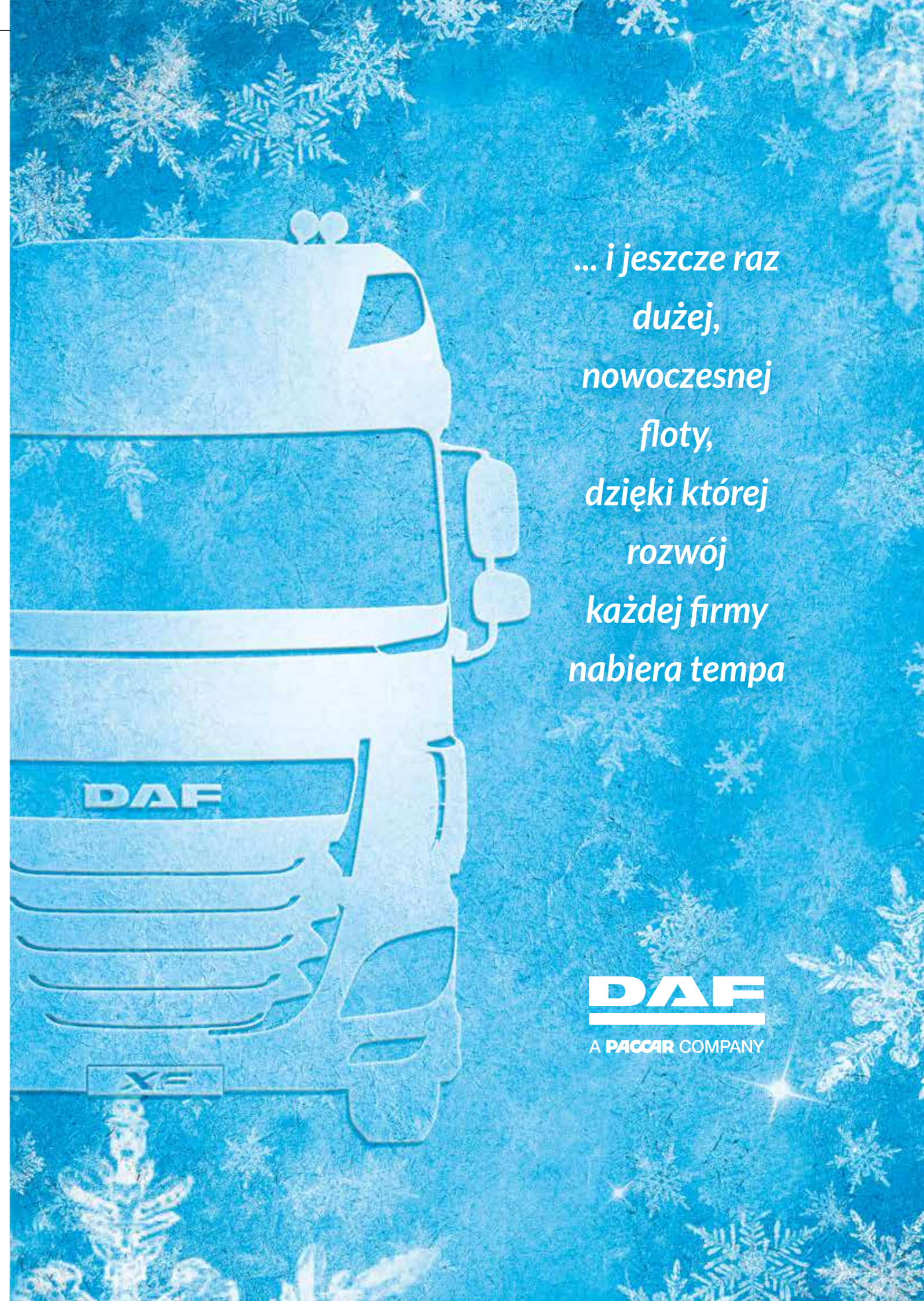
Operatorom logistycznym łatwiej zatem konsolidować ładunki w Polsce i przewozić je na Białoruś, do Rosji lub Kazachstanu i Chin, niż przeładowywać je za naszą wschodnią granicą. To szansa dla strony polskiej i wielogłęziowego CL w Małaszewiczach, gdzie od lat istnieje przecież Wolny Obszar Celny. Niestety brak inwestycji infrastrukturalnych w polski transport drogowy i kolejowy we wschodniej części polskiego odcinka paneuropejskiego korytarza transportowego nr 2, to niepokojący sygnał, stawiający w uprzywilejowanej pozycji konkurencję w postaci przewoźników białoruskich.

Brakuje dróg

Obszar nadgraniczny pomiędzy miastem Biała Podlaska i Małaszewiczami/Terespołem jest bliski powstaniu rozbudowanego, wielogłęziowego centrum logistycznego o międzynarodowym znaczeniu – uważają dr Bartosz Zakrzewski i prof. Jacek Brdulak, autorzy wydanej w 2013 r. nakładem Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie książki „Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu”. Brak jednak zdecydowanego poparcia władz w tej kwestii. Obszary przygraniczne Polski, a zarazem Unii Europejskiej, leżące w pasie oddziaływania korytarza transportowego nr 2, w tym miejscowości takie jak: Terespol, Biała Podlaska, Małaszewicze, są dogodnym obszarem dla lokalizacji przedsiębiorstw z branży logistycznej. W przyszłości poza Małaszewiczami takim dobrze skomunikowanym miejscem będzie także skrzyżowanie autostrady A2 z drogą ekspresową S19 w pobliżu Międzyrzecza Podlaskiego. Niestety brak odcinka autostrady A2 z Mińska Mazowieckiego do Terespoła to kolejna bariera w rozwoju infrastruktury logistycznej na wiele lat. Realne oddanie odcinka z Warszawy do Terespoła nastąpi dopiero ok. 2027 roku! Współcześnie przez Południowe Podlasie czy patrząc szerzej - Euroregion Bug po stronie polskiej nie przebiega zatem żadna (!) ukończona autostrada i droga szybkiego ruchu. Tym samym potencjał logistyczny wschodniej Polski jest marnowany, a równoległe za naszą wschodnią granicą rośnie groźna konkurencja gotowa przyjąć obsługę ładunków z Rosji i Chin.

rusi ma plan zarabiania na obsłudze logistycznej europejskiego importu z Chin oraz przechwycenia rynku przewozów z Europy na wschód, głównie do państw Unii Celnej. Na Białorusi przy głównych przejściach drogowych od kilku lat budowane są magazyny celno-logistyczne. Tym samym nowoczesne centra logistyczne powstają przy wschodniej granicy Polski po stronie białoruskiej, a nie po polskiej. Pierwszy kompleks logistyczny w Brześciu, nazwany Centrum Transportowo-Logistycznym, powstał po zawarciu porozumienia z lokalnymi władzami celnymi 20 września 2011 r. Obiekt ten ma powierzchnię 2,3 tys. km², posiada 6 doków dla samochodów ciężarowych. Znajduje się 6 km od granicy z Polską, z dobrym dojazdem od autostrady M1/E30.

Przeładunki towarów na Białorusi wiążą się jednak z trudnościami, gdyż dostawy odbywają się w procedurze tranzytu celnego. To oznacza, że koszty z tym związane są bardzo wysokie, dodatkowo dochodzą skomplikowane formalności celne i prawne. W tej sytuacji formalno-prawnej na Białorusi przewozy drobnicowe stanowią niewielki odsetek transportowanych towarów, a główny nurt przewozów jest ciągle oparty o całe pojazdy.



*... i jeszcze raz
dużej,
nowoczesnej
floty,
dzięki której
rozwój
każdej firmy
nabiera tempa*

DAF
A PACCAR COMPANY

Trudne przewozy na wschód



Targi „TransPoland”: Nowe możliwości transportu na wschód. Czy pozwolą na przełamanie spadku obrotów z krajami WNP?

Mirosław Jagielski

4 listopada 2015 r. w ramach III Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki „TransPoland” odbyła się konferencja pt. „Transport kluźnym ogniwem w wymianie handlowej Wschód – Zachód. Praktyczne rozwiązania dla małych i średnich przedsiębiorstw”, w której wzięli udział przedstawiciele ZMPD. W pierwszej części konferencji wystąpili: Jacek Piechota – prezes Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej, Igor Sekret – radca handlowy w Ambasadzie Białorusi w Polsce, Alexander Jerszow – zastępca przedstawiciela handlowego Ambasady FR w Polsce, Marek Pol – prezes POL-MOT Holding S.A.

Prelegenci zachęcali do inwestowania na wschodnich rynkach. Pojawiły się głosy krytyki wobec władz polskich, w szczególności wobec polskiej polityki gospodarczej względem Ukrainy, gdzie dobre stosunki polityczne nie przekładają się w należyty sposób na relacje gospodarcze. Przez 1 rok i 8 miesięcy, do września 2015 r., nie powołano w Kijowie przedstawiciela WPHI Ambasady RP. Prezes Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej podkreślał, że Ukraina jest w dalszym ciągu bardzo zależna od Rosji.

Marek Pol podkreślał, że biznes jest z natury przeciwny sankcjom (chodzi o wzajemne sankcje między Rosją a UE). Napięcie polityczne na linii Rosja-UE powoduje, że aktywność biznesu jest mniejsza niż wcześniej.

A. Jerszow z Ambasady Rosji próbował przekonać uczestników konferencji, że czynniki polityczne nie grają większej roli we współpracy biznesowej z Rosją. Spadek handlu między Polską a Rosją tłumaczył m.in. mniejszą chłonnością rynku rosyjskiego i spadkiem cen na nośniki energii. Poinformował, że warunki dla polskich inwestycji w Rosji są teraz coraz lepsze. Igor Sekret, radca-minister z Ambasady Białorusi tradycyjnie już zachęcał do inwestowania na rynku białoruskim, m.in. w centra logistyczne i namawiał do poszukiwania możliwości wyeliminowania sankcji. – Potrzebne są ułatwienia w eksporcie i transporcie – mówił. – Ten rok pokazał, że Białoruś musi przejść od „ręcznego sterowania” gospodarką do mechani-

zmów rynkowych. Po wyborach prezydenckich Białoruś jest w dalszym ciągu taka sama, to znaczy bardzo atrakcyjna dla inwestorów z Polski – dodał. Wypowiedź białoruskiego radcy handlowego spotkała się z ciekawą ripostą zastępcy przedstawiciela handlowego z Ambasady Rosji, który uznał, że sukces gospodarczy na Białorusi zawdzięczany jest spadkowi kursu rubla rosyjskiego.

W drugiej części konferencji wypowiadali się przedstawiciele biznesu w sferze logistyki, spedycji i transportu z Polski, Litwy, Rosji i Białorusi. Padły stwierdzenia, że spadek handlu z Rosją w zależności od rodzaju towarów wynosi od 5 do 100 proc. Wypowiedź przedstawiciela handlowego z Ambasady Rosji została okre-



ślona przez przedstawiciela firmy logistycznej „Albatros Cargo” jako „dość mętna”. – Obecnie są bardzo duże trudności w handlu z Rosją. Rynek jest niestabilny organizacyjnie, choć posiada duży potencjał – twierdził M. Bialinis, dyrektor zarządzający „Albatros Cargo”. Po stronie Rosji występują różnego rodzaju bariery urzędnicze, hamujące handel z UE. Przedstawiciel DSV z Kaliningradu O. Kalasznik mówił, że w Rosji występują obecnie trudności w dostępie do kapitału. W wielu przypadkach prowadzone są nakazowe działania władz w celu stosowania rosyjskich zamienników towarów importowych, co ogranicza handel z UE. Ze strony firm logistycznych padło ciekawe stwierdzenie, że największymi spedytarami logistycznymi wobec Rosji są firmy litewskie, choć ich potencjał niekoniecznie jest największy. Przedstawiciel firmy Albatros przekonywał,

że dzieje się tak dlatego, bo przez Litwę idzie największa szara strefa transportu na Rosję, zaniżanie faktur, kwitnie korupcja rosyjskich celników, itd. Z kolei przedstawiciel DSV Białoruś V. Leszczuk przekonywał, że na Białorusi taka sytuacja jest absolutnie niemożliwa: „Na Białorusi nie ma korupcji, nie można przekupić celników, a sposób prowadzenia biznesu i mentalność jest bliższa Zachodowi niż Wschodowi”.

W podsumowaniu dyskusji obecny na sali dyrektor zarządzający DSV z Kaliningradu stwierdził, że „polscy przewoźnicy są najlepszymi przewoźnikami, można na nich polegać i są ważnymi partnerami, a Polska jest ważnym hubem dla transportu na Rosję”. Uczestnicy konferencji zgodzili się, że w stale zmieniających się warunkach politycznych i uwarunkowaniach gospodarczych trzeba ciągle poszukiwać nowych możliwości w transporcie i logistyce. ■



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



Widlaste ósemki dla Jelcza

W latach 70. władze planowały montaż w najcięższych Jelczach ośmiocylindrowych silników widlastych. Pomimo prowadzonych przez dekadę szeroko zakrojonych prac własnych i licencji Steyra, z planów nic nie wyszło.

Robert Przybylski

Na przełomie 1966 i 1967 roku Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego przyjęło plan uruchomienia ok. 1970 roku produkcji 10-12 tonowych samochodów ciężarowych w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. W 1975 roku z tej fabryki miało wyjeżdżać do 16 tys. tych pojazdów, a do najcięższych wersji potrzebny był ponad 300-konny silnik. Jego dostawy miała zapewnić Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, w której w tym samym czasie ruszyła produkcja silnika na licencji Leylanda.

Mieleckie silniki

Prace prowadził nowo zorganizowany przez Alfreda Barona Dział Prób Silników Wysokoprężnych i Aparatury Paliwowej WSK Mielec. Konstruktorzy, a wśród nich prowadzący Jan Straż, zdecydowali o zaprojektowaniu 8-cylindrowego silnika widlastego. Jak wyjaśniał w gazecie zakładowej WSK Jan Białek, dla uproszczenia postanowiono zachować wymiary główne SW 680, układ rozrządu, zaworowy, wtryskowy oraz komorę spalania.

Nowy silnik oznaczony SWM 15 V8 miał 90 stopni rozwarcia, żeliwny kadłub, 14,8 litra pojemności, 280 KM przy 2 200 obr/min, maksymal-

ny moment obrotowy 104 kGm i masę własną 1 100 kg. Już na wstępie konstruktorzy zaprojektowali modyfikacje: wolnossącą 300 KM, doładowaną 320 i 350 KM. Do prototypów przewidywali pompę Bosch PE8P, ale docelowo miała być własnej konstrukcji. Zakład Aparatury Paliwowej WSK Mielec przygotował jej prototyp.

Pracownicy WSK Mielec zakładali, że SWM 15 V8 będzie przestarzały w 1985 roku, dlatego przestrzegali, że park maszynowy, który jeszcze nie był nawet zamówiony, musi uwzględniać potrzeby kolejnej generacji silników.

Aleksander Rummel, konsultant tego silnika, wspominał w książce „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w





latach 1922-1980”, że był bardzo zdziwiony, że prace nad tą wersją zostały zastopowane pod koniec 1971 roku.

W tym czasie w Dziale Prób Alfreda Barona zastąpił Ryszard Grzebyk. Konstruktor prowadzącym pozostał jednak Straż, który wraz z 8-osobowym zespołem przedstawił wersję B mieleckiego silnika, oznaczonego SWM 165 V8. W odróżnieniu od pierwszej wersji miała ona mokre tuleje cylindrowe, nową komorę spalania oraz o 1,5 litra większą pojemność. Zakład wykonał najpierw 1-cylindrowe silniki badawcze, a następnie w 1972 roku dwa pełnocylinndrowe prototypy.

Późniejszy główny konstruktor Zakładu Silników WSK Mielec Aleksander Lesiński stwierdza, że ich wały korbowe ślusarze prototypowni toczyli z pełnego materiału, bo przygotowanie matryc dla dwóch sztuk było zbyt kosztowne. – Gdy silnik miał iść na próby, prace zostały zastopowane. To było, wydaje mi się, w 1973 roku – przypomina sobie Lesiński.

Silnik Sławskiego

Opracowanie silnika V8 o mocy 300-350 KM do zastosowań trakcyjnych i innych rząd zlecił także Instytutowi Lotnictwa w Warszawie w ramach Centralnego Planu Badawczo-Rozwojowego. W końcu 1971 roku ILot powołał w Ośrodku Silników zespół konstrukcyjny pod kierownictwem nowo zaangażowanego Czesława Sławskiego. Był on twórcą prawdopodobnie najlepszego polskiego silnika, oznaczonego S-312, stosowanego w ciągnikach Ursus C325 i pochodnych.

Silnik opracowany w Instytucie Lotnictwa, oznaczony jako S-V8-00.00.00 IL, miał pojemności 14,1 litra i założoną moc wolnossącego silnika 300 KM. Podobnie jak mielecki miał mokre tuleje cylindrowe oraz komorę spalania wzorowaną na amerykańskim silniku Caterpillar.

Moc wersji z turbodoładowaniem miała sięgać 360 KM, natomiast z turbodoładowaniem oraz intercoolerem

450 KM przy 2 200 obr/min. Propozycja Sławskiego została w 1972 roku zaakceptowana przez Radę Techniczną, a Instytut przystąpił do budowy 1-cylindrowego silnika badawczego.

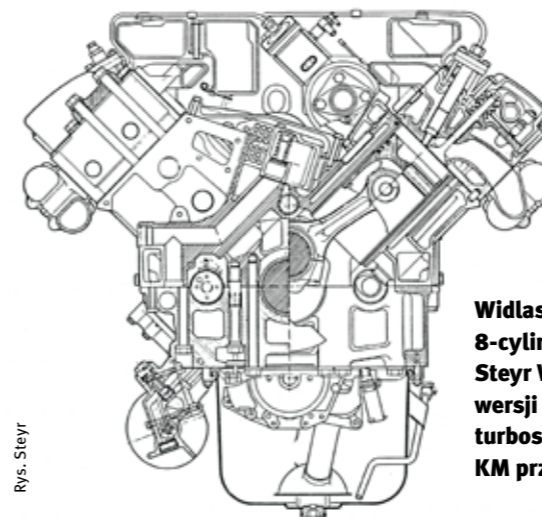
Rummel oceniał, że „prace konstrukcyjne przebiegały szybko i sprawnie, przy znaczącym zaangażowaniu wszystkich konstruktorów. Dowodem powyższego było, iż łączny czas od chwili rozpoczęcia konstrukcji badawczego silnika 1-cylindrowego do rozpoczęcia badań 8-cylindrowego prototypowego silnika wyniósł łącznie 4 lata, co biorąc pod uwagę istniejące realia należy uznać za okres bardzo krótki.”

Pierwszy prototyp pełnocylinndrowego silnika został dostarczony do Instytutu Lotnictwa z Zakładów Mechanicznych im. Nowotki we wrześniu 1975 roku i rozpoczął pracę na stanowisku badawczym.

Gdy w badaniach znajdowały się wszystkie 3 prototypy, w okresie największego nasilenia prób, pod koniec

Wywrotka Jelcz W 641 z widlastym, 8-cylindrowym, 320-konnym silnikiem WD 815 oraz prototypową skrzynią biegów TS8-120 HH. Kabina 136 V została przystosowana do zabudowy nad silnikiem widlastym.

Prototypowe ciągniki siodłowe Jelcza z nowymi, odchylanymi kabinami przystosowanymi do zabudowy nad silnikiem widlastym. Ten pojazd otrzymał silnik Steyr WD 815 o mocy 320 KM.



Widlasty, 12-litrowy, 8-cylindrowy silnik Steyr WD 815 miał w wersji doładowanej turbosprężarkami 320 KM przy 2600 obr/min.

Rys. Steyr



1976 roku nadszedł ze zjednoczenia zakaz prowadzenia dalszych prac. Jednym z powodów było pęknięcie głowicy jednego z silników w początkowej fazie testów. Grupa Sławskiego przeszła do Nowotki, gdzie przejmowała dokumentację silnika Steyra. Już pod koniec 1974 roku ZPMot przygotował program produkcyjny Jelcza, który w klasie najcięższych pojazdów przewidywał zakup licencji Steyra. W samochodach o dmc 22 tony oraz zestawach o dmc od 38 do 44 ton Zjednoczenie planowało wykorzystanie widlastych silników Steyra, 8-stopniowych przekładni TS8-120 z Fabryki Przekładni Samochodowych w Tczewie oraz przednich i tylnych osi Steyra. Tylny most wyposażony był w planetarne zwolnice.

Po niemal rocznych negocjacjach, 11 września 1975 roku Pol-Mot podpisał ze Steyrem umowę licencyjną na ciężkie pojazdy Steyr 1490 w odmianach 6x2, 6x4 oraz 6x6 w wersji ciągnik, podwozie skrzyniowe i pod-

wozie pod wywrotkę oraz rodzinę widlastych silników 814, 1014 i 1214. Umowa została podpisana na 15 lat. – Ponieważ była to licencja „żywa”, do produkcji miała wejść zmodernizowana rodzina silników 815 i 1015 – wyjaśnia ówczesny dyrektor eksportu Steyra na Europę Wschodnią Wawrzyniec Ehrlich. Dodaje, że nie potrafi powiedzieć ile warta była umowa, bo rozliczenia były skomplikowane. Wchodziła w nie dostawa wywrotek, kredytowana przez Steyra. – W tym czasie był to największy kontrakt jaki zawarła austriacka firma z kontrahentem z Europy Wschodniej – zapewnia Ehrlich.

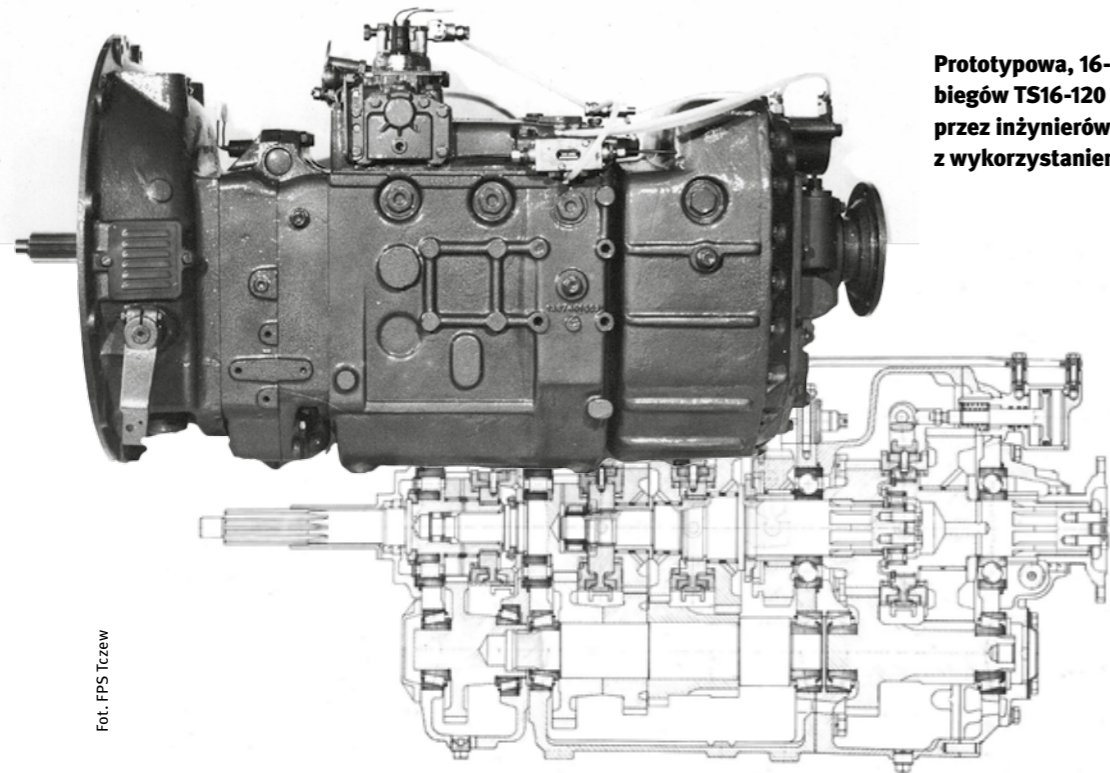
Produkcję widlastych silników Steyra rząd ułokował w ZMiN. – Nie wiedzieliśmy, jakie rozmowy toczą się w Warszawie, więc zarówno zastopowanie prac, zakup licencji Steyra oraz decyzja uruchomienia produkcji austriackich silników w Nowotce były dla nas zaskoczeniem – wspomina Lesiński.

Ciężkie samochody w wielkiej skali

Komisja Planowania przy Radzie Ministrów niepokoiła się, że w prognozach produkcji przemysłu motoryzacyjnego „ze względu na duży przyrost przewożonej transportem samochodowym masy towarowej oraz brak kierowców, najistotniejszą deficytową pozycją stanowią samochody ciężarowe dużej ładowności.” Komisja przewidywała, że w 1990 roku przewozy samochodowe wyniosą 6,6 mld ton, gdy w 1975 roku sięgnęły 1,7 mld ton.

Uchwałą nr 190/77 Rady Ministrów rząd postanowił uruchomić produkcję samochodów dużej ładowności na licencji Steyra w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Pojazdy mogły tworzyć zestawy o dmc 100 ton.

Wcześniej Polska zakupiła 600 dużych wywrotek Steyra, które pracowały na wielkich budowach, jak



Prototypowa, 16-stopniowa skrzynia biegów TS16-120 skonstruowana przez inżynierów FPS Tczew z wykorzystaniem technologii ZF.

Fot. FPS Tczew

FSM i Huta Katowice. – Na miesiąc dostałem 3-stronną wywrotkę Steyra z silnikiem V8, ciągnącego NRD-owską przyczepę wywrotkę HL – wspomina ówczesny kierowca, a obecnie producent programu TV „Na Osi” Andrzej Wachowski. – To była klasa sama w sobie. Potężna moc, która z powodzeniem radziła sobie z zestawem, który zamiast 30 ton miał raczej 40 ton ładunku. Silnik miał taki moment obrotowy, że samochód pewnie szedł nawet pod górę. W doborze biegu pomagała 12-stopniowa skrzynia. Kabina Steyra była cicha, lepiej wykończona od Jelcza. To był chyba najlepszy samochód i na nim można było zarobić dobre pieniądze, bo kierowca uzyskiwał duży przerób – tłumaczy.

Podobnych samochodów Jelcz miał produkować docelowo 15 tys. rocznie, co było poważną wielkością. Mimo to Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego przewidywało w 1978 roku, że nawet w drugiej pięciolatce lat 80. produkcja krajowa dojdzie „tylko” do 72 tys. sztuk. Łącznie z importem wynoszącym 54,5 tys. miało być pokryte 59 proc. zapotrzebowania. Konieczność spłaty licencji zmuszała do eksportu w tej samej pięciolatce 5 tys. ciężarówek do drugiego (dewizowego) ob-

szaru płatniczego oraz 7,5 tys. do pierwszego (czyli krajów satelickich ZSSR).

W klasie najcięższej, jak ciągniki siodłowe, wieloosiowe wywrotki i ciągniki balastowe, napęd miały zapewniać silniki licencyjne V8 i V10. Skrzynie biegów dostarczyć miała tczewska Fabryka Przekładni Samochodowych, ramy i mosty napędowe pochodziłyby ze Starachowic, gdzie nawet powstała duża hala do produkcji tylnych osi. Osie przednie 6,5 tony pozostałyby w produkcji w JZS. Rząd planował, że produkcja rozpocznie się w połowie lat 80.

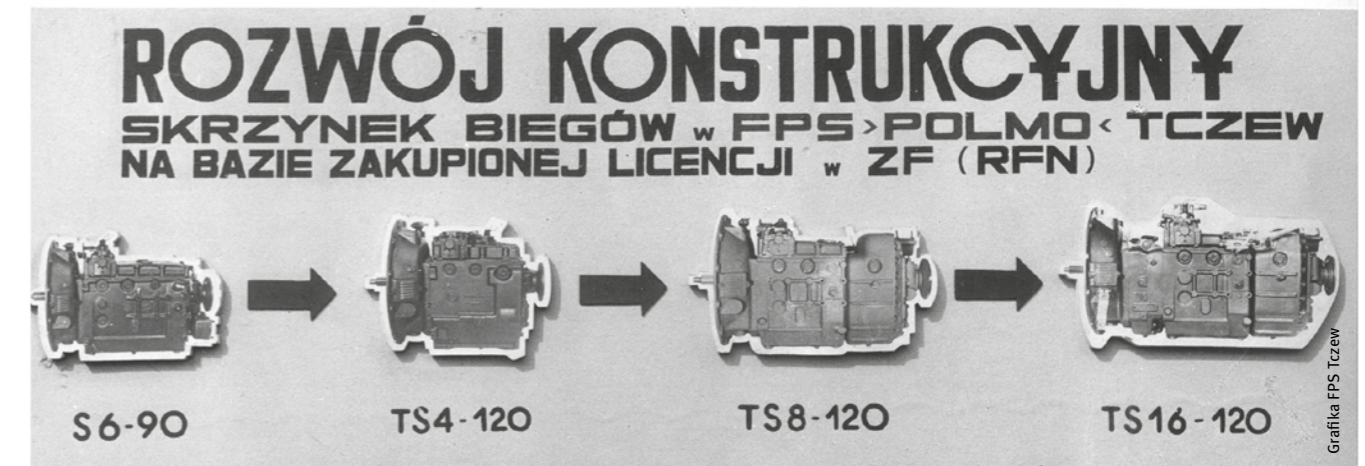
Austriackie silniki

Silniki Steyra w konfiguracji od V8 do V12 miały mieć od 270 do 450 KM w wersji wolnossącej i do 550 KM w doladowanej. – Diesle WD 615 oraz WD 815 były produkowane przez Steyra dla własnych celów, natomiast wersje 10- i 12-cylindrowe powstały na życzenie Pol-Motu, który zagwarantował sobie ich wytwarzanie – wyjaśnia odpowiedzialny w latach 70. za rozwój silników Steyra Kurt Lettner. – Konstrukcja silników WD 1015 oraz WD 1215 była gotowa w 80 procentach. Zbudowaliśmy ich prototypy, które zachowały się w prywatnym muzeum Steyra – wspomina.

Dodaje, że produkcja wszystkich silników widlastych miała trafić do Polski, jako że zapotrzebowanie na jednostki V8 było zbyt małe, aby uzasadnić ich produkcję w Austrii. Austriacy budowali rocznie pół tysiąca wersji 8-cylindrowych, natomiast Polska planowała dziesięciokrotnie większą skalę. Wola miała dostarczać zarówno polskimi, jak i austriackimi odbiorcami całkowicie zmontowane i przetestowane silniki.

- Kontrakt licencyjny przewidywał, że początkowo tłoki, pierścienie i korbowody będą dostarczane przez Steyra, ale z czasem ich produkcję uruchomią polscy dostawcy – opisuje Lettner. Wytwarzanie tłoków dla tych silników planowały uruchomić WSK Gorzyce, żeliwne tuleje cylindrowe Krotoszyn, panewki Bimet Gdańsk. Wola miała odlewać kadłuby, głowice, obrabiać je oraz robić także wały korbowe, wałki rozrządu i korbowody.

Homologacja licencyjnego silnika V8 przeprowadzona w tym czasie w Instytucie Lotnictwa wykazała brak mocy ofertowej i niedotrzymanie norm czystości spalin. Było to skutkiem wyboru nieodpowiedniej turbosprężarki i aparatury wtryskowej. Steyr dostarczył nowy osprzęt, który umożliwił osiągnięcie ofertowych parametrów.



Grafika FPS Tczew

W Nowotce próby silników V8 Steyra przebiegały z polskim osprzętem. Do produkcji austriackich silników ZMiN wznosił halę produkcyjną o powierzchni 30 tys. m kw. i dystrybucyjną o pow. 5 tys. m kw. Zmodernizował również odlewnię.

Technologia Steyera przewidywała wykonywanie większości rdzeni metodą „Cold-Box”, w Polsce uważaną za szkodliwą dla zdrowia i tym samym niedopuszczoną do zastosowań przemysłowych. Alternatywą były technologie rdzenia „Hot-Box” i technologia „furanowa”. Technologia „Hot-Box” była oczywiście droga, bo wymagała dużo energii. – Taką jednak wybrałem, ponieważ w technologii mas furanowych przy planowanej produkcji 5 tys. sztuk rocznie nie można było osiągnąć wydajności, pojawiły się także bariery natury jakościowej – wyjaśnia ówczesny technolog Michał Stachura.

Silnik to nie wszystko

Silniki WD 815 rozwijały moment obrotowy 981 Nm, a WD 1015 nawet 1226 Nm. Były to wartości powyżej obciążalności przewidywanej dla skrzyń biegów S6-90. Stąd wynikała konieczność zaoferowania mocniejszych przekładni – tłumaczy konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek. ZPMot brał pod uwagę zakup kolejnej licencji w ZF, tym razem na skrzynię biegów 5S-110GP. Na to zabrakło pieniędzy, więc postawił na konstrukcję skrzyń wielobiegowych bazujących na opracowanej w Tczewie autobusowej skrzyni biegów S4-95 która trafiła do pro-

dukcji seryjnej w 1976 roku. Koncepcja tej przekładni polegała na skróceniu skrzyni biegów S6-90 przez usunięcie dwóch par kół zębatach, zmodyfikowaniu przełożeń, przekonstruowaniu układu sterowania i skróceniu obudów. Było to stosunkowo prostym zadaniem dla konstruktorów mających już za sobą samodzielne konstrukcje skrzyń 315, 316 i T550 – podkreśla Postek. Pierwotnie nowa skrzynia biegów otrzymała oznaczenie TS4-125, co sugerowało maksymalny moment wejściowy ok. 1250 Nm. Konieczność zmniejszenia momentu do wartości 950 Nm najprawdopodobniej była rezultatem analiz wykonanych przez ZF, które przeprowadziło ostateczne sprawdzenie konstrukcji. Założenia konstrukcyjne 8-stopniowej skrzyni biegów zdolnej przenosić do 1200 Nm powstały w kwietniu 1973 roku, a dwa lata później w lutym zostały uaktualnione. Konstrukctorem prowadzącym przekładni był Ryszard Alaschewski. Do 4-biegowej skrzyni podstawowej bazującej na S4-95 konstruktorzy FPS dołożyli 2-biegowy zespół zmiany zakresu przełożeń (reduktor) i tak powstała skrzynia biegów TS8-120. Po dodaniu zespołu zmiany rozpiętości przełożeń (multiplikator) GV90 utworzyli skrzynię biegów TS16-120. Prace nad nią prowadził Ryszard Burdon. W latach 1975-1980 fabryka zbudowała 30 prototypowych przekładni, z których większość trafiła do Jelcza a część do operatorów transportu międzynarodowego PLO-Gdynia i PMPS Pekaes-Błonie.

Testowane prototypy TS8-120 oraz TS16-120 spisywały się dobrze, ale

dla warunków dalekiego transportu przewoźnicy wyżej ocenili przekładnie 16-stopniowe. Nowo powstałe skrzynie biegów miały obciążalność 1200 Nm, zbyt małą w przypadku silnika WD 1015. – Dlatego zdecydowano się na rozwój jeszcze jednego nowego wyrobu, skrzyni biegów TS16-160 – wyjaśnia Postek, który prowadził ten projekt.

Skrzynia biegów TS16-160 w odróżnieniu do TS16-120 nie posiadała samodzielnego multiplikatora – był on zintegrowany ze skrzynią podstawową, stąd bazą do budowy skrzyni podstawowej była skrzynia 6-biegowa (głównie z uwagi na wymaganą długość, a nie architekturę wewnętrzną, która i tak musiała być zmieniona). Tak zbudowany zespół opisywany jest często w literaturze jako (2x4) x2, gdy przekładnię TS16-120 można było opisać jako 2x4x2. Chociaż skrzynia podstawowa bazowała na S6-90, wewnątrz jej było zupełnie inne: mniejsza liczba par kół zębatach, mocniejsze koła zębata, wały i łożyska. Nawet odlew obudowy był wyposażony w dodatkowe żebrzenie ścian dla podniesienia ich wytrzymałości. Również 2-biegowy zespół zmiany zakresu przełożeń był wzmocniony w stosunku do rozwiązania użytego w do TS8(16)-120, ale mimo to podczas prób wykazał niedostateczną trwałość. Ponieważ dalsze wzmocnianie rozwiązania stanowiącego klasyczną przekładnię o osiach stałych było niemożliwe, zdecydowaliśmy się na obniżenie momentu maksymalnego z 1600 Nm do 1400 Nm i zmianę oznaczenia skrzyni biegów na TS16-140 – wyjaś-

nia konstruktor FPS Tczew. Dodaje, że na początku lat siedemdziesiątych XX wieku reduktory o osiach stałych były rozwiązaniem typowym. Decydowały o tym głównie względy technologiczne, a w przypadku FPS także możliwości konstrukcyjne. „Ścieżka” konstrukcji reduktorów planetarnych w Tczewie została przetarta dekadę później – przynajmniej – przynajmniej. Z jedenastu prototypów skrzyni TS16-140 zbudowanych do 1983 roku, jeden trafił do Jelcza.

Ruszyła w Polsce także produkcja wspomnianych hydraulicznie przekładni kierowniczych. W drugiej połowie 1977 roku szczecińska Fabryka Mechanizmów Samochodowych wyprodukowała pierwsze 500 sztuk dla Jelcza.

JZS przygotowały w 1973 roku pierwsze prototypowe ciągniki siodłowe 6x4 z silnikami V8 Steyra, w 1976 roku kolejne kilka sztuk. W tym samym roku powstał prototyp ciągnika balastowego C 640 JS. Prawdopodobnie 2 lata później jelczaniecy konstruktorzy zbudowali prototyp balastowego ciągnika CB 640/641 JS

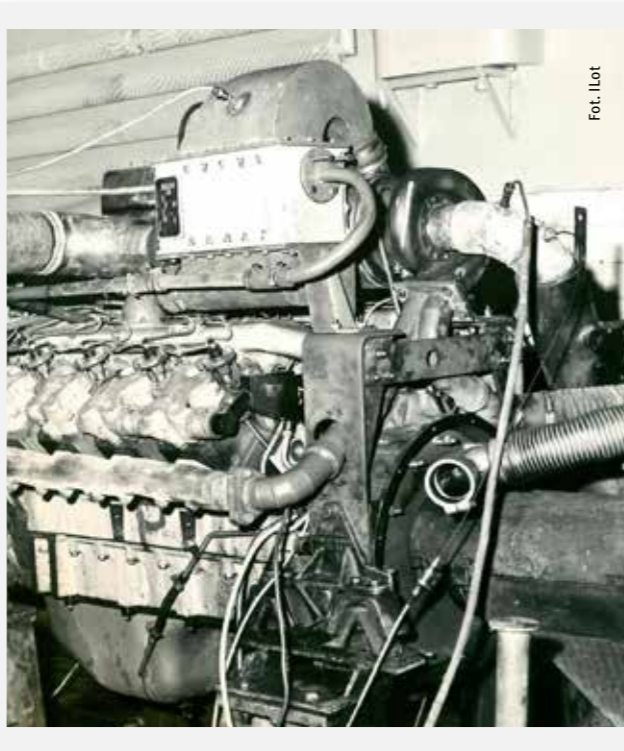
z próbnym silnikiem 10-cylindrowym. W 1981 roku JZS zbudowały 10 wywozek Jelcz W 641 z silnikami WD 815 oraz jeden ciągnik balastowy CB 641.

Kosztowny niewypał

W drugiej połowie lat 70 krajowa gospodarka zaczęła zwalniać, zwiększyły się opóźnienia dostaw części, coraz trudniej było o dewizy. W 1981 roku rząd wstrzymał uruchamianie licencji i wycofał się z licencyjnej produkcji silników i ciężarówek. – Osoby, które w Jelczu zajmowały się licencją zapewne mogły spodziewać się takiego obrotu sprawy – przypuszcza był dyrektor produkcji JZS Jerzy Podlak. – Okres 10-letniej współpracy ze Steyrem dał Jelczowi bardzo dużo zarówno w zakresie konstrukcji jak rów-

nież technologii i decyzja o przerwaniu współpracy była fatalna w skutkach – ocenia.

ZMiN planował w dużej hali umieścić produkcję silników czołgowych, ale i ten program padł, a hala nie zo-



Silnik WD 815.60 stał się podstawą do prac krajowych. Na zdjęciu w wersji doświadczalnej, zmodernizowanej w OBR Wola przez grupę z Zakładu Silników Tłokowych z Instytutu Lotnictwa z turbosprężarką krajową 4MD654 i chłodnicą powietrza doładowującego typu powietrze-woda z silnika International Harvester.

stała ukończona. Hala dystrybucyjna stała się magazynem Pepsi-Coli.

Podobnie jak wcześniejsze licencje Fiata, koszty zakupu licencji Steyra oraz uruchomienia produkcji strona polska miała spłacić dostawami kompletnych elementów: osi, a następnie silników. – Rozliczenie było bardzo problematyczne, ponieważ uruchomienie produkcji 6,5-tonowej osi następowało bardzo powoli i udział części sprowadzanych z Austrii był bardzo wysoki – przynajmniej austriacki konstruktor.

Natomiast Rummel uważał, że licencja była niepotrzebna, bo prace nad silnikiem ILOT wróżyły powodzenie. Po wstrzymaniu prac nad polskim silnikiem władze przeniosły konstruktorów, a następnie badaczy silników trakcyjnych do Ośrodka

Badawczo-Rozwojowego przy ZMiN, gdzie planowały stworzenie dużego Centrum Rozwoju Silników Wysokoprężnych.

Konstruktorzy byli przekonani, że cała koncepcja wyboru silnika V8 była błędna. Wchodziły do użytku silniki rzędowe z doładowaniem, lżejsze od widlastych i mające mniej części. Uważali, że władzom nie chodziło o silnik, lecz o nowe technologie produkcyjne i modernizację parku maszynowego ZMiN, także na potrzeby licencyjnych silników czołgowych. Zakup licencji dotyczył nowych obrabiarek ze sterowaniem cyfrowym oraz przechwylenia technologii do nowej generacji czołgowych silników.

Z eksploatacji w Polsce zniknęły także (z powodu bardzo drogiej części) silniki V8 Steyra. – Samochody podczas remontów otrzymały nasze SW 680 w specjalnej wersji, dostosowanej do zabudowy w ramie Steyra. Silnik R6 jest dłuższy od V8, stąd mieliśmy trochę pracy – wspomina Lesiński.

Razem z licencją Polska otrzymała także pieniądze na jej realizację. Nie wiadomo, co się z nimi stało. Rozliczenie nieskonsumowanej licencji przebiegło w Pol-Mocie wyjątkowo sprawnie i cicho. W 1991 roku Polska była winna Austrii 3,5 mld dol. i był to trzeci pod względem wielkości długu rządowy wierzyciel Polski po Francji (4,9 mld) i Brazylii (3,7 mld), a przed RFN (3,4 mld).

Korzystałem z książek o historii Jelcza pióra Wojciecha Polomskiego.

Podziękowania dla: Wawrzyńca Ehrlicha, Lubomira Kossowskiego, Aleksandra Lesińskiego, Kurta Lettnera, Franza Mosera, Jerzego Oleńczaka, Zbigniewa Pągowskiego, Jerzego Podlaka, Bogusława Postka, Michała Stachury, Antoniego Szulborskiego i Andrzeja Wachowskiego.

Oferta transportu ciężkiego



Z NAMI ODŚWIEŻYSZ FLOTĘ SWOICH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

- Szeroki wybór produktów (leasing, pożyczka transportowa)
- Możliwość finansowania do **100%** wartości przedmiotu
- Leasing w PLN lub EUR
- Okres finansowania do **6 lat**
- Elastyczne warunki umowy i płatności dostosowane do indywidualnych potrzeb Klienta
- Atrakcyjne produkty ubezpieczeniowe

Zadzwoń:

801 887 887*

www.rl.com.pl

leasing.klient@raiffeisen.pl

*koszt połączenia według taryfy operatora



Cesja umowy leasingu

Cesja umowy leasingu jest najtańszym i korzystnym dla wszystkich stron rozwiązaniem. Dlatego powstaje platforma wymiany danych o umowach i przedmiotach leasingu.

Adam Surowski
Marek Lisowski

Wrazie problemem ze spłatą rat leasingowych, cesja umowy leasingu jest najlepszym rozwiązaniem dla wszystkich stron tego procesu. Dla firmy leasingowej, gdyż zmniejsza ryzyko ewentualnych problemów z realizacją umowy leasingu przez dotychczasowego leasingobiorcę. Dla korzystającego (leasingobiorcy), gdyż w trudnej sytuacji finansowej czy rynkowej zdejmuje z niego bagaż przyszłych zobowiązań wynikających z zawartej umowy leasingu. Dla przejmującego umowę, gdyż daje mu możliwość eksploatacji względnie nowego taboru i tym samym generowania takich samych przychodów, jak w przypadku taboru nowego (droższego), przejęcia zobowiązań w krótszym horyzoncie czasowym, a po zakończeniu

umowy i sprzedaży przedmiotu leasingu odzyskania całości lub znaczącej części spłaconego kapitału (w zależności od liczby przejętych rat, konstrukcji umowy i wartości rynkowej pojazdów po zakończeniu umowy leasingu).

Platformy branżowe

Wobec powyższych korzyści zasadnym jest postawienie pytania: dlaczego cesja umowy jest nadal zjawiskiem słabo rozpowszechnionym w praktyce. Powodów jest kilka. Po pierwsze: dopiero od 1.01.2013 r. (i tylko w odniesieniu do umów zawartych po tym terminie) możliwe jest przeniesienie wszystkich obowiązków i praw wynikających z danej umowy na nowego korzystającego.

W ramach nowelizacji przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych ustawodawca zastrzegł, że tzw. podstawowy okres umowy leasingu uważa się za zacho-

wany w przypadku zmiany strony umowy, jeżeli inne postanowienia umowy nie ulegną zmianie (w ramach cesji umowy).

Tym samym cesja umowy leasingu stała się możliwa bez negatywnych implikacji dla jej stron. To oczywiście nie oznacza, że np. po dokonaniu cesji (lub przed) nie mogą być dokonane niektóre zmiany w umowie, np. zmiana formy zabezpieczenia umowy, jeżeli jest ona zapisane w umowie. Po drugie: nie zawsze korzystający chce lub jest w stanie podejmować działania wyprzedzające ewentualne negatywne zjawiska, jakie mogą się pojawić w firmie, np. w związku ze zmianą sytuacji rynkowej.

Aby cesja była możliwa, nie wolno doprowadzić do sytuacji, w której firma leasingowa uruchamia proces windykacyjny. Wówczas cesja, choć prawnie jest nadal możliwa, w praktyce wydaje się bardzo trudna. Mówimy o tym jako wieloletni praktycy w różnych firmach

leasingowych. Po trzecie: musi się pojawić firma, która zechce przejąć umowę leasingu i dalej eksploatować dany, konkretny tabor (nie zawsze w 100% odpowiadający potrzebom lub wymagom firmy – marka, specyfikacja, nawet kolorystyka). Po czwarte: brakuje w Polsce rynku cesji umów leasingu dla poszczególnych branż i sektorów.

Choć to się zaczyna zmieniać. Jest już pierwsza platforma wymiany informacji o umowach i przedmiotach leasingu do przejęcia. Ten proces będzie się rozwijał, powstaną np. platformy branżowe. W tym przypadku mamy na myśli specjalistyczną platformę dla branży transportowej. Po piąte: nie zawsze strony (dotychczasowy i nowy korzystający) byli w stanie się porozumieć co do wysokości tzw. odstępnego.

Brakowało wspólnego mianownika, który pozwoliłby na precyzyjne określenie takiej kwoty. Mianownika, który dawałby obu

stronom przekonanie, że proponowana wysokość odstępnego jest prawidłowa i uczciwa. Takim wspólnym mianownikiem powinien być kapitał pozostający do spłaty (a tym samym kapitał już spłacony) w relacji do wartości rynkowej pojazdów. Po szóste: nie zawsze firmy leasingowe były zainteresowane takim procesem. Generuje on bowiem dodatkowe nakłady pracy, nie zawsze rekompensowane odpowiednimi przychodami dla firmy leasingowej i bonusami dla pracowników. Szczególnie jest to widoczne w firmach, gdzie cesjami zajmują się te same osoby, które są odpowiedzialne za sprzedaż i zawieranie nowych umów. Ale i tutaj obserwujemy pozytywne zmiany. Nie ulega też wątpliwości, że zdecydowana poprawa nastąpi wtedy, kiedy do procesu cesji zostaną włączeni specjaliści zewnętrzni, doskonale znający problematykę i procesy w firmach leasingowych. Znikną wówczas tzw. wąskie gardła w samych firmach leasingowych.

Cesja tańsza niż wynajem

Dla korzystającego cesja umowy jest najlepszym sposobem na pozbycie się przyszłych obciążeń z tytułu zawartej umowy. Umowę można oczywiście zakończyć jej rozliczeniem (z przejęciem przedmiotu leasingu lub nie). Jest to rozwiązanie zdecydowanie niekorzystne finansowo, gdyż firma leasingowa będzie się starała ująć w rozliczeniu utraczone przyszłe korzyści. Drogi „windykacyjnej” również nie polecamy, gdyż oprócz utraconych korzyści korzystający zostanie dodatkowo obciążony wszelkimi karami umownymi i kosztami windykacyjnymi.

Cesja jest rozwiązaniem najtańszym, gdyż firma leasingowa obciąża go tylko jednorazową opłatą wynikającą z tabeli opłat i prowizji. Jedynym problemem jest to, że firma leasingowa musi się zgodzić na zmianę korzystającego, a tym samym podjąć pozytywną decyzję kredytową. To czasami może trwać zbyt długo. Rolą partnera zewnętrznego w takim procesie jest przygotowanie dokumentacji, jak i kontrola oraz wsparcie, aby proces był sprawny i krótkotrwały.

Dla firmy zainteresowanej przejęciem leasingu cesja jest również bardzo dobrym rozwiązaniem. Zazwyczaj kapitał pozostający do spłaty jest niższy niż bieżąca wartość rynkowa. Przejmowane są wszystkie korzyści wynikające z umowy leasingu, w tym prawo do zakupu pojazdów po okresie umowy za cenę odpowiadającą wartości końcowej przyjętej w umowie. Sprzedając dalej pojazdy za wartość rynkową, obowiązuje po zakończeniu umowy leasingu, firma może odzyskać jeżeli nie cały, to znaczącą część zapłaconego kapitału.

W uproszczeniu końcowy efekt może być taki, że wygenerowany w okresie umowy przychód obciążony zostanie kosztem finansowania i być może niedużą częścią kapitału (nie licząc innych kosztów, niezwiązanych z umową leasingu). Warto też powiedzieć, że opłaty miesięczne za pojazdy pozyskane w wyniku cesji umowy leasingu będą zawsze niższe niż np. opłaty wynikające z najmu krótkookresowego pojazdów, gdyby taki wariant pozyskania środków transportu był rozważany, np. z uwagi na krótki horyzont generowanych zobowiązań.

ZALICzkOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Promocyjna oferta dla nowych klientów

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

oferta ograniczona czasowo

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Prawo zezwala na badanie stanu trzeźwości kierowcy przez pracodawcę

Praca po spożyciu alkoholu nie tylko jest niezgodna z obowiązującymi przepisami, ale bardzo często ma wpływ na bezpieczeństwo zdrowia i życia innych uczestników ruchu drogowego.



Jarosław Łabisz

Do 1 lipca 2011 r. badanie stanu trzeźwości pracownika można było przeprowadzić jedynie na żądanie pracownika, co do którego zachodziło podejrzenie, że znajduje się on w stanie nietrzeźwości.

Znowelizowana ustawa o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi daje pracodawcy więcej możliwości w tym zakresie. Zgodnie z treścią art. 17 tej ustawy, kierownik zakładu pracy lub osoba przez niego upoważniona mają obowiązek niedopuszczenia do pracy pracownika, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że stanął się on do pracy w stanie po użyciu alkoholu, albo spo-

żywał alkohol w czasie pracy. Procedurę badania trzeźwości ustawodawca umieścił w rozporządzeniu Ministra Zdrowia i Polityki Społecznej z 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie. Z dokumentu tego wynika, iż pracodawca może przeprowadzić badanie wydychanego powietrza za pomocą probierza trzeźwości. Pracownik może w takiej sytuacji zażądać, aby badanie zostało przeprowadzone w obecności osoby trzeciej. Badanie wydychanego powietrza powinno się wykonać w miarę możliwości przed innymi badaniami. Z przebiegu badania należy sporządzić protokół, w którym pracodawca musi podać objawy lub okoliczności uzasadniające jego przeprowadzenie.

Opisana wyżej procedura ma miejsce tylko wtedy, kiedy pracownik wyrazi zgodę na badanie trzeźwości. Co w sytuacji kiedy odmówi? Ustawodawca w omawianym wyżej art. 17 ustawy o wychowaniu w trzeźwości wskazuje, iż takie badanie na żądanie kierownika zakładu, osoby upoważnionej lub pracownika przeprowadza organ powołany do ochrony porządku publicznego. Oznacza to, że kierownik zakładu wzywa do miejsca pracy funkcjonariuszy policji, którzy dokonują kontroli trzeźwości pracownika.

Badanie trzeźwości pracownika musi się odbywać po uprzednim uzasadnionym podejrzeniu, iż może on znajdować się w stanie nietrzeźwości. W przeciwnym wypadku może być to odebrane jako nieuzasadnione szykanowanie i stygmatyzowanie danego człowieka.

Bardzo często jednak pracodawca wprowadza prewencyjne kontrole

trzeźwości, aby zadbać o bezpieczeństwo innych osób oraz uniknąć wypadków. Taka sytuacja najczęściej ma miejsce w branży transportowej, gdzie kierowca autobusu lub 40-tonowego zestawu porusza się po drodze publicznej.

Reasumując, należy wskazać, że kontroli trzeźwości pracownika można dokonać zarówno za jego zgodą, jak i bez niej, jednakże w przypadku odmowy badanie wykonuje uprawniony organ.

Omawiając temat kontroli trzeźwości kierowców nie sposób nie wspomnieć o zagrożeniach, jakie powodują kierowcy „po spożyciu”. W 2014 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 2 579 wypadków, w których zginęły 363 osoby, a rannych zostało 2 971 osób. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 1 838 wypadków, w których zginęło 256 osób, a rannych zostało 2 313 osób (źródło: Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji). W tej grupie kierujący pojazdami ciężarowymi oraz autobusami stanowią jedynie 2% sprawców wypadków.

Oprócz tragicznych skutków wypadków należy jeszcze wspomnieć, że wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących oznaczają również negatywne skutki ekonomiczne. W 2013 roku koszt jednostkowy wypadku lub kolizji drogowej w przypadku ofiary śmiertelnej wyniósł 1,97 mln zł, natomiast w przypadku osoby ciężko ranej - 2,21 mln zł (źródło: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Autor jest ekspertem Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. www.ocrk.pl



Zdrowych, Wesółych Świąt Bożego Narodzenia
oraz
Szczęśliwego Nowego Roku 2016

życzy Zespół Targów

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



XXII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

VIII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

XII Międzynarodowe Targi Infrastruktury

II Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

31.05.-2.06.2016

WSPÓLPRACA

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

Targi Kielce SA,

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

Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2016

www.autostrada-polska.pl



Mercedes zawsze wraca do domu

Bezawaryjność i niskie spalanie to największe atuty Mercedesa – dlatego właśnie firma PUH Stanisław Mierzejewski z Ostrołki stawia na Nowego Actrosa

Zaufanie do marki buduje się przez lata doświadczeń. Dobrze o tym wie Stanisław Mierzejewski, który swoją firmę transportową prowadzi już od prawie dwudziestu lat. I choć początkowo przedsiębiorca z Ostrołki testował pojazdy także innych marek, to od kilkunastu już lat pojazdy z gwiazdą stanowią trzon taboru firmy PUH Stanisław Mierzejewski. – W 2002 roku okazji kupiłem trzyletni ciągnik siodłowy Mercedesa. Tylko raz miał usterkę, potem jeździł bez najmniejszych problemów – wspomina dziś Stanisław Mierzejewski. – Od tego momentu zacząłem kupować Mercedesy. Dobrze więc poznałem te pojazdy. Zresztą ważną była też wysoka wartość odkupu, która trzyma się do dziś.

Tym, co przekonało przedsiębiorcę do marki, była jednak w największym stopniu bezawaryjność. – Te auta się nie psują, nie ma z nimi kłopotu. Mercedes oferuje też dobry serwis, a ceny części też mieszczą się w przyjaznych granicach – podkreśla. – Teraz mam 17 pojazdów, w tym 11 Actrosów. Jeden z nich to jeszcze model MP2: ma milion kilometrów przebiegu, ale nadal pracuje i nie mam z nim problemu. To o czymś świadczy. W ostrołęckiej firmie na razie jeździ tylko jeden Nowy Actros – jednak przeprowadzony w ramach programu Fuel Duel test upewnił Stanisława Mierzejewskiego, że to właśnie ten model stanie się podstawą wymiany floty, która niebawem czeka jego firmę.

– Mój syn w ramach testu Fuel Duel przejechał Nowym Actrosem ok. 10 tys. km. Przeciętne spalanie wyniosło 23,8 l, przy średnim obciążeniu 20 ton – opowiada przedsiębiorca. – To bardzo dobry wynik, a trzeba pamiętać, że to był całkowicie nowy samochód, jeszcze nieułożony, choć już z najnowszym, oszczędniejszym silnikiem Euro VI. Dlatego myślę, że docelowo spalanie powinno być jeszcze mniejsze.

Drugi ważny czynnik to pewność, którą zapewnia jakość Mercedes-Benz: w firmie transportowej samochody mają po prostu pracować, tak żeby właściciel mógł skupić się na rozwijaniu biznesu. – Dla mnie jest ważne, że w Mercedesie nie ma samochodów złych, nie ma kwestii „trafienia modelu”. Ta bezawaryjność jest zdecydowanie głównym atutem. Zresztą, nawet gdyby coś się miało zdarzyć, to elektronika sygnalizuje to odpowiednio wcześniej. Dlatego mogę powiedzieć, że Mercedes zawsze wraca do domu – podkreśla Stanisław Mierzejewski.

Ważnym elementem, który pozwala w pełni wykorzystać sprzyjające oszczędnościom technologie w Nowym Actrosie, są szkolenia kierowców. – Kiedy kupuję nowe auto, muszę zawsze najpierw poznać je sam – potem szkoleń kierowcę, żeby nauczył się optymalnego użytkowania – tłumaczy przedsiębiorca. – Na przykład takie rozwiązanie jak Predictive Powertrain Control – bardzo dobry system, na jeździe po autostradach jest rewelacyjny. Ale nawet on jest dla ludzi, którzy będą umieli z niego korzystać. Kierowca musi myśleć.

W niedalekim czasie przedsiębiorstwo Stanisława Mierzejewskiego czekają zmiany. – Niedługo firmę powinien przejąć mój syn, który jest inżynierem informatykiem, skończył też zarządzanie, a poza tym pasjonuje się transportem. Dlatego chciałbym, żeby flota była nowoczesna i myśleć o jej wymianie: to konieczność. Na pewno będą to nowe Mercedesy. Nie ma co ukrywać – spalanie na poziomie 23-24 litrów to nie to samo co 28-30. Trzeba się rozwijać i iść do przodu.



Człowiek kontra maszyna W specjalnym teście Stanisław Mierzejewski zmierzył się z tempomatem Predictive Powertrain Control: system okazał się bardziej przewidujący.



Czas zacząć test (od lewej): Grzegorz Radomyski (Mercedes-Benz Warszawa), Mateusz Mierzejewski, Piotr Mierzejewski, Stanisław Mierzejewski, Dariusz Talarek (Mercedes-Benz Warszawa).



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXIV

LUTZ ASSEKURANZ

Zanim w następnej publikacji z naszej serii przyjrzymy się zagadnieniom odpowiedzialności przewoźnika co do wysokości za zaginięcie, uszkodzenie i opóźnienie dostawy, omówimy jeszcze pokrótce artykuł 22 Konwencji CMR („towary niebezpieczne“), który pozornie, na pierwszy rzut oka, traktuje o roszczeniach odszkodowawczych przewoźnika wobec nadawcy. W rzeczywistości jednak w wyżej wymienionej regulacji „ukryta“ jest potencjalna sytuacja, która może stanowić podstawę odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.

Co jest „towarem niebezpiecznym“, to sprawa priorytetowa, jednakże na tym nie koniec. W odnoszącej się do międzynarodowych drogowych przewozów towarów, europejskiej Konwencji o międzynarodowym prze-

wozie drogowym towarów niebezpiecznych (ADR), która weszła w życie w 1968 roku i zawiera nowelizowane co dwa lata szczegółowe załączniki, opisane są zarówno wymagania co do opakowań, przepisy dotyczące nalepek ostrzegawczych, jak i wymagania odnośnie do pojazdów i przedmiotów wyposażenia, używanych do transportu towarów niebezpiecznych, oraz dotyczące pracowników, którzy w takich przewozach uczestniczą, a także w zakresie zabezpieczenia ładunku. W szerokim rozumieniu towary niebezpieczne są to takie ładunki, które w związku z przewozem stanowią bezpośrednie zagrożenie dla osób, rzeczy i wartości.

Unikanie szkód

Przewoźnik przyjmujący pod swoją pieczę towary celem ich przewozu jest tym, który w trakcie transportu wła-

da nimi i, co za tym idzie, ma możliwość oddziaływania na nie. Jest zatem oczywiste, że powinien on unikać niekorzystnych zmian, a więc szkód czy to na przykład na osobach, środkach transportu, dobrach prawnych osób trzecich, czy też na żywych lub martwych elementach środowiska naturalnego. Z tego powodu przewoźnik musi wiedzieć, jakie zagrożenie wiąże się z przewozem powierzonych mu towarów, aby móc się odpowiednio zachować.

Może się zdarzyć, że w momencie przyjmowania danej przesyłki do przewozu przewoźnik sam będzie wiedział, jakie dokładnie niebezpieczeństwo niesie za sobą transport takiego towaru, jednakże obowiązek udowodnienia tego faktu spoczywa zgodnie z art. 22 ust. 1 zdanie 2 CMR na nadawcy lub odbiorcy. Ale ponieważ istnieje bardzo duża liczba towarów niebezpiecznych, z reguły przewoźnik nie będzie wiedział, jakie niebezpieczeństwo wiąże się z przewozem takich ładunków. Z tego powodu art. 22 ust. 1 zdanie 1 CMR stanowi, że jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne, powinien mu dokładnie opisać, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają, i w razie potrzeby wskazać mu, jakie środki ostrożności należy podjąć.

Za nadawcę należy uważać każdego bezpośred-

niego partnera umownego przewoźnika: może nim być spedytor w relacji do przewoźnika albo przewoźnik główny w stosunku do przewoźnika-podwykonawcy. W przypadku tego rodzaju relacji umownych partner należy zakwalifikować jako nadawcę, sam może nie wiedzieć, z jakimi zagrożeniami wiąże się przewóz określonych ładunków, co nie zwalnia go z odpowiedzialności na podstawie zdania 2 art. 22 ust. 2 CMR za wszystkie koszty i szkody wynikające z powierzenia tych towarów do przewozu lub z ich przewozu.

Informowanie o niebezpieczeństwach związanych z przewozem towaru!

Zazwyczaj nadawca informuje przewoźnika o niebezpieczeństwach, z jakimi wiąże się przewóz danego towaru, oraz o środkach ostrożności, jakie należy podjąć, dokonując odpowiednich wpisów do listu przewozowego. W związku z tym powinno się również zachowywać postanowienia art. 4, 6, ust. 1 (zwłaszcza lit. f), 7 ust. 1 lit. a, 8 i 9 CMR. Jeżeli nie wystawiono listu przewozowego lub jeżeli list ten zawiera niekompletne informacje, to nadawca lub odbiorca ma obowiązek udowodnić, że przewoźnik w inny sposób dowiedział się o zagrożeniach związanych z transportem danego towaru i o środkach ostrożności, jakie należy podjąć, na przy-

kład zeszczęgotowych objaśnień zamieszczonych w zleceniu przewozowym.

Przewoźnik jako specjalista w zakresie transportu musi znać również przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, np. Konwencję ADR, tak samo jak i nadawca takich przesyłek. Z tego względu we właściwej literaturze prezentowany jest pogląd, że podanie klasy towaru niebezpiecznego i jego powszechnie stosowanej nazwy wystarczy, aby odpowiednio poinformować przewoźnika.

Informację taką należy przekazać oczywiście w odpowiednim czasie, aby przewoźnik zdążył zorganizować przewóz, zatrudnić właściwie wyposażony pojazd, którym wykona przewóz, zatrudnić należyście przeszkolonego kierowcę, uzyskać ewentualne pozwolenia itp.

Jednakże zgodnie z art. 22 ust. 1 CMR należy podać przewoźnikowi informacje dotyczące nie tylko samego towaru, lecz także środków ostrożności, jakie musi podjąć (na przykład stosowanie etykiet ostrzegawczych, instrukcji postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia szkodowego: wypadku drogowego, pożaru, eksplozji itp.), tak aby kierowca pojazdu z jednej strony dzięki starannemu i właściwemu zachowaniu mógł unikać jakichkolwiek sytuacji stwarzających zagrożenie, a z drugiej, aby w przypadku wystąpienia szkody, mógł zminimalizować szkodliwe oddziaływanie przewożonej substancji lub całkowicie mu zapobiec.

Wyładunek czy zniszczenie...

W przypadku gdy w myśl art. 22 ust. 1 CMR przewoźnik nie został we właściwym czasie odpowiednio poinformowany o niebezpieczeństwie,

jakie przedstawia przewoźnikowi mu towarów, i sam nic na ten temat nie wiedział, ale potem taką wiedzę uzyskał, może on w każdej chwili i w każdym miejscu wyładować takie towary, zniszczyć je lub unieszkodliwić, nie płacąc z tego tytułu żadnego odszkodowania.

Jeżeli przewoźnik wybierze opcję wyładunku, to - analogicznie jak w przypadku opisanych w art. 14 i 15 CMR przeszkód w przewozie i wydaniu towaru - ma on obowiązek starannie przechwycić ładunek lub zlecić jego przechowanie rozsądnie wybranej osobie trzeciej (por. art. 16 ust. 2 CMR). Dla przewoźnika na tym przewóz się kończy. Jeżeli przewoźnik zdecyduje się na unieszkodliwienie lub zniszczenie towaru, to zgodnie z zasadą dobrej wiary - o ile okoliczności, patrząc z perspektywy ex ante, wskazują, że jest to rozsądne i bezpieczne - ma on obowiązek wybrać unieszkodliwienie towaru jako mniej restrykcyjny środek, a gdy pozostałość po unieszkodliwionym ładunku będzie posiadała jeszcze jakąś wartość, to przewoźnik jako rzetelny przedsiębiorca zobowiązany jest do reprezentowania interesów osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem. Jeżeli przewoźnik, uwzględniając wszystkie okoliczności, postępuje niestarannie i wbrew zasadzie dobrej wiary, to w razie powstania szkody spoczywa na nim obowiązek zapłaty odszkodowania.

Nieograniczona odpowiedzialność

Zgodnie z art. 22 ust. 2 zdanie 2 nadawca „oprócz tego“ - a więc oprócz kosztów unieszkodliwienia lub zniszczenia towarów niebezpiecznych - jest odpowiedzialny za wszystkie koszty i szkody wynikające z ich powie-

żenia do przewozu lub z ich przewozu. W tym przypadku chodzi o nieograniczoną odpowiedzialność na zasadzie ryzyka.

W zakresie udzielania bardziej szczegółowych informacji oraz zawierania umów ubezpieczenia w transporcie

i spedycji, a także załatwiania wszystkich innych spraw ubezpieczeniowych dotyczących przewoźników i spedytorów, specjaliści z firmy Lutz Assekuranz pozostają zawsze do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.pl

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WEDŁUG CMR

stosownie do konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów

<p>umowna odpowiedzialność własna / odpowiedzialność pozarumowna (art. 28 CMR)</p> <p>pożądaną zakres ubezpieczenia OCP/offeria Lutz Assekuranz</p> <p>odpowiedzialność za osoby trzecie (art. 3 CMR)</p>	<p>ZAGINIĘCIE TOWARU (art. 23 CMR) [24, 26] Odpowiedzialność zgodnie z wartością w miejscu i czasie objęcia towaru, max. 8,33 SDR (XDR) = ok. EUR 9,5/kg plus koszty według art. 23/4 CMR</p>	<p>ZŁY ZAMIAŁ lub RAŻĄCE NIEDOBALSTWO (Art. 29.2 CMR) brak ograniczeń odpowiedzialności</p>	
	<p>USZKODZENIE PRZESYŁKI (art. 25 CMR) [24, 26] Odpowiedzialność za zmniejszenie wartości, max. do wartości jak w przypadku zaginięcia towaru</p>		
	<p>NIEDOTRZYMANIE TERMINU DOSTAWY Odpowiedzialność do wysokości przewoźnego (art. 23/5 CMR) [26]</p>		
	<p>UZNIANIE TOWARU ZA ZAGINIENIE (art. 20/1 CMR) w następstwie szczególnego niedotrzymania terminu dostawy Odpowiedzialność jak w przypadku zaginięcia towaru</p>		
	<p>ZAGUBIENIE lub NIEWŁAŚCIWE UŻYCIE DOKUMENTÓW WYMIENIONYCH W LIŚCIE PRZEWOZOWYM I DOŁĄCZONYCH DO NIEGO (art. 11/3 CMR) Odpowiedzialność max. jak w przypadku zaginięcia towaru</p>		
	<p>NIEPOBRANIE ZALICZENIA (art. 21 CMR) Odpowiedzialność do wysokości kwoty zaliczenia</p>		
	<p>OPUSZCZENIE W LIŚCIE PRZEWOZOWYM OŚWIADCZENIA, IŻ PRZEWÓZ BEZ WZGLĘDU NA JAKĄKOLWIEK PRZECIWNĄ KLAUZULĘ PODLEGA PRZEPISOM KONWENCJI CMR (art. 7/3 CMR) Odpowiedzialność za wszystkie koszty i szkody</p>		<p>stosownie do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów</p>
	<p>NIESTOSOWANIE SIĘ DO ZALECEŃ WEDŁUG ART. 12 CMR Odpowiedzialność za powstałe z tego tytułu szkody</p>		
	<p>WINA przy wyborze OSOBY TRZECIEJ w związku z art. 14, 15 CMR (Przeszkody w przewozie / dostawie towaru) Odpowiedzialność stosownie do art. 16/2 CMR</p>		
	<p>PRZEWOZY KOMBINOWANE (art. 2 CMR) (np. przewóz samochodów ciężarowych promem) Odpowiedzialność według norm odpowiedzialności właściciela środka transportu lub według art. CMR</p>		
<p>ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WADY POJAZDU (art. 17 ust. 3 CMR)</p>			

Praktyczne wskazówki

- Nadawca musi dokładnie poinformować przewoźnika o zagrożeniach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
- Obowiązek ten realizowany jest zazwyczaj poprzez odpowiednie wpisy w liście przewozowym.
- Przewoźnik może w każdej chwili i w każdym miejscu wyładować, zniszczyć lub unieszkodliwić towary niebezpieczne, jeżeli w chwili przyjęcia ich do przewozu nie wiedział, że są to tego rodzaju ładunki.
- Przewoźnikowi przysługuje w stosunku do nadawcy roszczenie o zwrot kosztów lub o pokrycie szkód.



OptiTrack - innowacyjne oprogramowanie służące optymalizacji aktywności floty

Ruptela

Ruptela jako producent pełnego rozwiązania telematycznego - urządzeń do monitoringu GPS, oprogramowania, a także części składowych rozwiązań - stworzyła innowacyjne oprogramowanie, które optymalizuje wszystkie czynniki dotyczące wykonywanego przewozu. System analizuje takie dane, jak urlop kierowcy, koszt kilometra trasy, ilość pozosta-

łego miejsca do załadunku w naczepie oraz dostępność auta i punkty załadunku, rozładunku i rozpoczęcia trasy. Dzięki temu system wyznacza najbardziej efektywną trasę, a co najważniejsze w czasie realnym system OptiTrack daje możliwość porównania wykonywanego zlecenia z planem. Po wykonaniu zlecenia system pozwala zobaczyć realne koszty oraz profit ze zlecenia.

System służy przede wszystkim jako rozwiązanie optymalizacyjne dla

tras i zleceń. A dzięki temu, że Ruptela może zaproponować pełne rozwiązanie telematyczne dla transportu, wszystkie produkty uzupełniają się wzajemnie, a także mogą być integrowane z systemami księgowości, ERP czy innymi.

Skontaktuj się z nami i zapytaj o rozwiązanie dopasowane do twoich potrzeb.

Ruptela, tel: +48 22 206 21 97,
e-mail: ps@ruptela.pl



72%

właściciele firm transportowych
rozwinęło z nami swój biznes*

Andrzej Aszyk | Prezes Adar
związany z branżą TSL od ponad 30 lat



*dane za 2014 r.

Chcesz nawiązać współpracę?
Zapraszamy na spotkanie!

📍 CB Neptun
al. Grunwaldzka 103a
Gdańsk 80-244

☎ +48 556 104 082
✉ wspolpraca@adar.pl



www.adar.pl

reklama

Ruptela
Transport Telematics

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia życzymy Państwu, aby ten wspaniały czas upływał w rodzinnej atmosferze i przyniósł wiele radości oraz optymizmu.



Czy potrafimy zarabiać na kabotażu?

TimoCom

Chyba każdy przewoźnik wie, że zlecenia kabotażowe to szansa na wyższe frachty, a tym samym zwiększenie dochodów firmy. Jednak nie wszyscy podejmują się wykonania tych zleceń. Dlaczego? Powodów może być kilka.

Zawitość przepisów

Zlecenia kabotażowe często budzą obawy przewoźników ze względu na nieznamość przepisów dotyczących wykonywania tego rodzaju transportu w poszczególnych państwach Unii Europejskiej. Przewozy kabotażowe polscy usługodawcy mogą wykonywać od 2011 roku, co reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009, w którym szczegółowo omówione zostały warunki wykonywania tego rodzaju przewozów. Każdy przedsiębiorca, który chce się podjąć wykonywania kabotażu, powinien na początek zapoznać się z przywołanym wyżej rozporządzeniem. Artykuł 8. ustęp 2. mówi o tym, że po rozładunku w danym kraju ładunku w ruchu międzynarodowym, przewoźnik na jego obszarze może dokonać trzech przewozów kabotażowych w ciągu siedmiu dni. Ważne, by kierowca posiadał przy sobie dokument potwierdzający, że przed podjęciem kabotażu brał on udział w transporcie międzynarodowym. Ponadto przewoźnicy często zapominają o tym, że jeden list przewozowy jest traktowany jako dowód na wykonanie dokładnie jednego przewozu kabotażowego. To niezwy-

kle istotne, ponieważ zdarza się, że pojazd dostarcza w to samo miejsce trzy różne przesyłki, z których każda ma swój odrębny list przewozowy. W takim przypadku limit dozwolonych usług został wyczerpany, a kierowca, po rozładunku, nie może podjąć kolejnego zlecenia kabotażowego, tylko musi wrócić do rodzimego kraju, by tam podjąć kolejne zlecenie w ruchu krajowym bądź międzynarodowym.

Gdyby warunki wykonywania kabotażu regulowało tylko prawo wspólnotowe, z pewnością przewoźnicy nie mieliby większego problemu z przestrzeganiem tych przepisów. Tak się jednak składa, że Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego stanowi o tym, że o ile przepisy unijne nie mówią inaczej, kabotaż podlega także przepisom wewnętrznym państwa, w którym jest wykonywany. Chodzi tu głównie o kwestie zasad związanych z umową przewozu, czasem pracy kierowców, warunków przewozu materiałów niebezpiecznych i szybko psujących się, itd.

Wysokie kary

Zdarza się, że nieznamość przepisów sprawia, że polskie firmy, które podejmują się kabotażu, spotykają się z wysokimi karami nakładanymi za nieprawidłowo wykonywany przewóz. Czasem kwota nałożonej grzywny sprawia, że realizowanie zleceń kabotażowych staje się dla przewoźnika coraz mniej opłacalne. Jednak problemów z organami kontrolującymi prawidłowość tych usług można uniknąć - wystarczy dobrze zapoznać się z regulacjami poszczególnych państw i się do nich stosować. W przypadku Niemiec obszar ten reguluje między innymi kodeks spółek cywilnych (HGB), ustawa o



towarowym transporcie, a także rozporządzenie w sprawie transgranicznego transportu drogowego i kabotażu. W przepisach tych istotnymi zapisami dla przewoźnika są te, które dotyczą odpowiedzialności, jaką ponosi przy wykonywaniu kabotażu. Podobnie jest we Francji, gdzie w przypadku przewozów kabotażowych warunki jego wykonania określa dodatkowo dekret nr 99-269 z dnia 6 kwietnia 1999 roku dotyczący umów przewozowych, a także dekret nr 2010-389 z 19 kwietnia 2003 roku mówiący o wykonywaniu przewozów kabotażowych. W wymienionych dekreтах także zostały określone warunki odpowiedzialności, która ciąży na przewoźniku.

Dodatkowe koszty

Kabotaż to jednak nie tylko wysokie kary, to także koszty, które w ostatnim czasie znacznie wzrosły. Złożyło się na to wiele czynników. Rok temu

uderzył w przewoźników wyrok Sądu Najwyższego w sprawie ryczałtów za noclegi, który w pewien sposób nałożył na przewoźników obowiązek zapewnienia swoim kierowcom noclegu poza pojazdem. Jakby tego było mało Francja wprowadziła zakaz odbierania tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu i jednocześnie zapowiedziała karanie przewoźników za to wykroczenie grzywną w wysokości 30 000 euro i rokiem więzienia. Kiedy wydawało się, że to koniec problemów, swoje trzy grosze dorzuciły Niemcy. Pracodawcy, których kierowcy wykonują w obszarze naszego zachodniego sąsiada kabotaż, zobowiązani są zapłacić swojemu pracownikowi 8,5 euro za godzinę pracy na terenie Niemiec. Śladem niemieckich przepisów chcą podążać także kolejne kraje, w tym: Francja, Włochy czy Holandia, które również u siebie planują wprowadzić wynagrodzenie minimalne. Tym samym realizowanie zleceń

kabotażowych zaczęło wydawać się przewoźnikom coraz bardziej problematyczne i mniej opłacalne. Czy aby na pewno?

Co mogę zyskać?

Największą zaletą kabotażu jest przede wszystkim możliwość realizowania zleceń pochodzących od zagranicznych partnerów. Te z reguły są lepiej płatne. Ważne jednak, by zwracać uwagę na bezpośrednie kontakty, każdy dodatkowy pośrednik obniża bowiem wysokość frachtu proponowanego przewoźnikowi. Kabotaż to zatem także szansa na optymalizację pracy przedsiębiorstwa świadczącego usługi transportowe. Trzeba jednak wiedzieć, gdzie pozyskać tego rodzaju zlecenia. Dziś przewoźnik często szuka odpowiednich ofert na giełdach transportowych. Jeśli chce operować na rynku międzynarodowym powinien zwrócić uwagę, jaką bazą przedsiębiorstw dys-

ponuje dana giełda. TimoCom to lider wśród europejskich platform transportowych. Ponad 90% ofert ogłaszanych za pośrednictwem tego narzędzia pochodzi od zagranicznych kontrahentów, co zdecydowanie zwiększa prawdopodobieństwo nawiązania współpracy z bezpośrednim zleceniodawcą, a tym samym uniknięcia pośredników. Dla przewoźnika oznacza to możliwość uzyskania wyższej stawki za fracht. Dodatkowo bezpośredni kontakt z partnerem biznesowym przy przewozach kabotażowych może przetrzeć się w długoterminową, owocną współpracę.

Jak widać zatem kabotaż stawia przed przewoźnikiem niemałe wymagania z jednej strony, dając mu jednocześnie szansę na większe dochody z drugiej. Należy tylko wiedzieć, gdzie tego rodzaju zlecenia pozyskiwać i w jaki sposób je realizować, by nie narażać się na utratę dopiero co wygenerowanych zysków.

Czarna wdowa

Samochód sprowadzony ze Stanów Zjednoczonych może kryć w sobie niebezpieczne niespodzianki. Przekonał się o tym pewien mieszkaniec Warszawy. Podczas oględzin świeżo sprowadzonego z zagranicy auta znalazł w nim pająka. Była to czarna wdowa, a więc gatunek o jądze wielokrotnie silniejszym niż jad grzechotnika. Oprócz pająka, który nie przeżył podróży przez ocean, w aucie były też kokony. Znalezisko trafiło do warszawskiego ZOO, gdzie zostało zutyilizowane.

Pieszy z nosem w smartfonie

Rozmowy przez telefony komórkowe i korzystanie z portali społecznościowych za kierownicą to problem. Jeszcze większym są smartfony w rękach pieszych. Jak zbadali Brytyjczycy, prawie połowa pieszych korzysta ze smartfonów przechodząc przez pasy. Przebadano ok. 10 tys. osób z całej Europy. Najczęściej piesi rozmawiają przez telefon, niektórzy słuchają muzyki. Jest też grupa, która zamiast przetrzeć w lewo i w prawo, pisze sms, albo przegląda Internet. Do niej należy co piąty pieszy.

Jeden z najdroższych

Mercedes ogłosił ceny jednej z najbardziej luksusowych limuzyn na rynku. S600 Maybach Pullman, czyli przedłużona limuzyna Daimlera, ma kosztować w podstawowej wersji 2,7 miliona złotych. Auto, którego właściciel z założenia nie będzie prowadził, ma 6,5 metra długości. Powiększona tylna część kabiny powoduje, że auto jest o metr dłuższe od S-klasy. Wszystko po to, żeby wokół dwóch rozkładanych foteli zmieścić jeszcze więcej luksusu.



2,7 mln złotych za limuzynę



Holograficzne zakupy

Volvo przy współpracy z Microsoftem chce uruchomić nowy sposób sprzedaży samochodów. Klienci będą mogli poznać i skonfigurować kupowany samochód przy użyciu HoloLens. To okulary, które po założeniu na głowę wyświetlają przed oczami realistyczne hologramy. Dzięki nim można na przykład zdjąć nadwozie z samochodu i obejrzeć w trójmiarze konstrukcję zawieszenia. To rozwiązanie ma spowodować, że klienci lepiej poznają i zaprzyjaźniają się ze swoimi przyszłymi autami.

NCAP dla pieszych

Euro NCAP przymierza się do wprowadzenia nowej kategorii testów zderzeniowych. Naukowcy badający bezpieczeństwo nowych samochodów sprawdzą systemy bezpieczeństwa odpowiedzialne za zapobieganie zderzeniom z pieszymi. Elektronika będzie poddawana trzem symulacjom, w tym sytuacji, w której pieszy wchodzi na jezdnię i wbiega na nią. NCAP sprawdzi też, jak auto poradzi sobie, kiedy na drogę wejdzie dziecko pomiędzy zaparkowanych samochodów.



Wiesmann - powrót

Niemiecka firma produkująca klasyczne sportowe samochody ma szansę wrócić do gry. Wiesmann zbankrutował w ubiegłym roku, ale wskrzeszeniem firmy zainteresowani są Brytyjczycy, a konkretnie zamożne małżeństwo Berry i Anita Tatalovic. Wiesmann zawsze był niszowym producentem, ale radził sobie na rynku od drugiej połowy lat 80.auta tej marki miały klasyczne nadwozie wyposażone w bardzo mocne 500-konne silniki.

Arabski hiper samochód

Firma W-motors zaprezentowała w Dubaju nowe auto, które można by nazwać arabskim konkurentem dla Bugatti Veyrona. Fenyr SuperSport ma powstać w liczbie 25 egzemplarzy. Au-

to jest wykonane z tkanin węglowych, a pod maską ma 4-litrowy silnik o mocy 900 koni mechanicznych. Przyspieszenie do setki to 2,7 sekundy. Prędkości maksymalnej nie określono, ale na

pewno będzie bliższa 400 km/h. Nie podano też jeszcze ceny, ale poprzedni samochód tej marki Lykan Hypersport kosztował prawie 3,5 miliona dolarów. Ten z pewnością nie będzie tańszy.

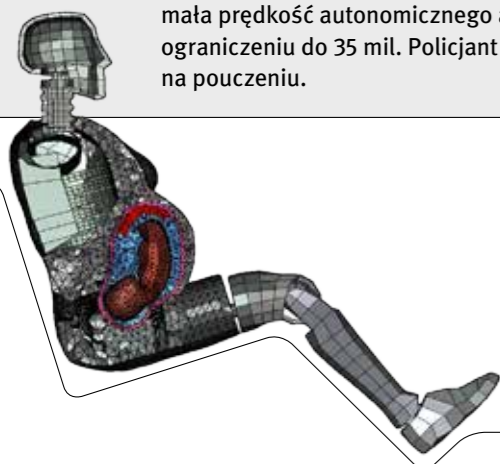
Google poza prawem

Autonomiczny samochód Google'a, który nie potrzebuje kierowcy, został zatrzymany przez policję. Komputer zainstalowany w małym nadwoziu nie złapał wirusa i nie postanowił zostać piratem drogowym. Powodem zatrzymania była zbyt mała prędkość autka. Google Car jechał 25 mil na godzinę na ograniczeniu do 35 mil. Policjant nie wlepił mandatu pasażerom, skończyło się na pouczeniu.



Ciężarna bez pasów

Zgodnie z przepisami obowiązującymi w Polsce, kobiety w ciąży nie muszą zapinać pasów bezpieczeństwa w samochodzie. Jesteśmy pod tym względem jednym z ostatnich krajów w Europie, bo jak się okazuje, to prawo przestarzałe. Tak przekonują autorzy kampanii, która ma uświadamić ciężarne, że nie należy zapominać o pasach. W listopadzie ruszyła akcja „Cięża i pasy”, która tłumaczy między innymi jak zapinać pasy, żeby poprawić bezpieczeństwo matki i dziecka.



48 godzin Rolls-Royce

Moja lista marzeń do spełnienia jest krótsza o jeden punkt. Odhaczyłem przetestowanie Rolls-Royce'a, w tym przypadku modelu Phantom Drophead Coupe. Gwiazdka w tym roku przyszła trochę wcześniej, a pod domem na dwa dni pojawił się najdroższy samochód z jakim miałem do czynienia.

Kacper Jeneralski

Tuż po zajęciu miejsca za kierownicą Rolls-Royce'a po raz pierwszy, ogarnia człowieka pewien niepokój. W głowie pojawia się kilka myśli: Czy na pewno jest ubezpieczony? Czy zmieszczą się w bramie? I gdzie do licha jest koniec tej wielkiej maski? To ostatnie pytanie staje się nieaktualne w momencie, kiedy ze szczytu grilla wysuwa się figurka „The Spirit of Ecstasy”. Duch ekstazy jest jak punkt nawigacyjny i daje obraz sytuacji. Po przejechaniu pierwszego kilometra niepokój mija i pojawia się błogi spokój. Jasne staje się, że Rolls nie ma dostarczać adrenaliny, ale koić nerwy i działać jak ciepły koc za parę milionów złotych.

Cena nie powinna się tu pojawiać, w końcu dżentelmen jeżdżący RR nie rozmawia otwarcie o pieniądzach. Poza tym odwieczne motto marki brzmi: „Jeśli się pytasz, to znaczy, że cię nie stać”. Mimo wszystko warto nakreślić

ramy cenowe. Jeśli ktoś chce zostawić w salonie mniej niż 2 miliony złotych, to nie poszaleje przy konfiguracji auta. Może liczyć na niewiele więcej niż podstawę. Górny pułap? 3-4 miliony? Nie da się tego określić. Możliwość konfiguracji auta jest prawie nieograniczona. Zależy tylko od wyobraźni klienta i przepisów ruchu drogowego.

Co sobie klient zamarzy

Pracownicy fabryki w Goodwood wykonają ręcznie każdy detal, każde rozwiązanie, jakie przyjdzie do głowy chętnemu na Dropheada. Pod warunkiem, że będzie to zgodne z prawem. Przykładem może być drewno, którym wykończono wnętrze odkrytego Phantoma. Z reguły przypomina ono pokład jachtu, bo takie skojarzenia towarzyszyły projektantom tworzącym ten model. Wyobraźmy sobie jednak, że w ogrodzie przyszłego właściciela RR rośnie ciekawe drzewo. Nie ma problemu! Można je wykorzystać. Pracownicy fabryki przyjadą po nie, zetną je i zabiorą do pracow-

ni. Po obróbce z drewna zostaną wykonane panele zdobiące wnętrze tego jedyne go egzemplarza. To tylko jeden przykład z nieograniczonego zasobu opcji. Listy nie ma, bo zachcianek nie da się spisać.

Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe to limuzyna, której kierownica należy do właściciela. Nie ma mowy o kierowcy, szoferze. Tu sam prezes siada za kółkiem i ma czerpać z tego przyjemność. Jak rozszyfrować nazwę? Phantom to najdłuższy, ponad 6-metrowy Rolls w ofercie. Drophead Coupe to jego krótsza, dwudrzwiowa odmiana w wersji kabrio. Krótsza nie oznacza krótką, bo samochód ma ponad 5,5 metra. Na parkingu nie trzeba go szukać, nawet jeśli zagubimy się pod wielkim supermarketem. Dach znajduje się na wysokości 158 centymetrów. Wystarczy po prostu spojrzeć po liniach dachów. Jeśli nie zasłoni go żaden SUV, to nie da się go przeoczyć. Pod maską pracuje silnik w jedynym słusznym układzie 12V. Dwunastocylindrowa jednostka ma 6,75 litra pojemności. Osiągi? Tak jak w przypad-



ku ceny - nie mówi się o nich, bo to przyziemne. Są wystarczające i tylko tyle powinno interesować klienta. Jednak zwykłych śmiertelników interesują liczby, a te prezentują się następująco: moc to 460 koni, przyspieszenie do setki w granicach 6 sekund. Samochód jest bardzo ciężki i waży 2 620 kilogramów. Brytyjczycy pokusili się nawet o zmierzenie pojemności bagażnika. Po otwarciu podwójnej klapy ogarnia człowieka coś na pograniczu śmiechu i politowania. Bagażnik ma 315 litrów, mniej niż oferuje krótsza o ponad półtora metra skoda fabia.

Dwanaście cylindrów

Drophead Coupe jest szybki. Może maksymalnie rozpędzić się do 240 kilometrów na godzinę, ale proces przyspieszania to osobna bajka. Samochód nie ma zamiaru słuchać nerwowych poleceń wykonywanych pedałem gazu. Monarcha potrzebuje zaproszenia. Po lekkim odjęciu gazu i ponownym dociśnięciu do deski samochód ożywa, ale w swój charakterystyczny sposób. Jak proca napięta, żeby po chwili wystrzelić do przodu. Dwunastocylindrowy silnik

nie zadowoli miłośników sportowego brzmienia. To nie V8, tylko V12, a takie jednostki pracują aksamitnie. Nie przekazują żadnych wibracji.

Ponoć na pokrywie silnika można postawić pionowo monetę, a ta nie przewróci się. Z drugiej strony trochę strach sprawdzać, bo jeśli gdzieś wpadnie mogą być kłopoty. Przeszreń pod maską jest szczelnie wypchniona.

Drophead świetnie radzi sobie z nierównościami. Jest genialnie wygluszony, mimo że to kabriolet. Wewnątrz można liczyć na pełen spokój, nawet na gorszych drogach. Kierownica jest cienka jak palec. Przypomina koła z samochodów klasycznych z lat 50. i 60. Kierownicę podobnej grubości ma Warszawa. To jasny komunikat: nie szalej w zakrętach. Po pierwsze nie wypada, a po drugie RR buja się przy takim traktowaniu. Auto zyczajnie nie do tego służy.

W zupełnie starym stylu

Na desce rozdzielczej nie znajdziemy obrotomierza. Konstruktorzy uznali być może, że takie rozwiązanie jest zbyt prostackie. RR ma wskaźnik re-

zerwy mocy. Wskazówka nie pokazuje, z jaką prędkością kręci się wał. Dowiadujemy się natomiast, jakie zasoby mocy mamy jeszcze pod prawą nogą. Przykładowo, przy dość ostrym przyspieszaniu widzimy wartość 40-50% pozostałej mocy. Kiedy toczymy się ospale, auto informuje nas, że do dyspozycji jest 90% tego co dała fabryka.

Wnętrze Rolls-Royce'a nie przypomina współczesnych limuzyn pokroju Mercedesa, BMW, czy nawet Maybacha. Jest wykonane z najwyższą dbałością, ale w dobrze rozumianym starym stylu.

Z wyglądu to nie jest nowoczesna maszyna, raczej wzbudzający szacunek mebel. Składa się na to wiele detali. Wspomniana wcześniej retro kierownica. Wszelkiego rodzaju panele sterujące są albo ukryte, albo wykonane dużymi ozdobnymi przyciskami. Wyświetlacz nawigacji i kamer cofania umieszczony w centralnej części konsoli ukazuje się nam tylko, kiedy jest potrzebny. W pozostałych przypadkach obraca się o 180 stopni i zastępuje go stylowy analogowy zegarek. Dźwignia zmiany biegów umieszczona jest przy kierownicy. W Dropheadzie nie moż-

na ustawić konkretnej temperatury klimatyzacji, mimo że ta jest wielostrefowa. Dyskretne pokrętła mają tylko kolory, niebieski i czerwony. Możemy ustawić temperaturę, ale w zależności od własnych odczuć. Może być cieplej lub zimniej, a cyferkami - tu wracamy do nawyków dżentelmena - nie należy się przejmować.

Parasolki, parasolki

Brytyjczycy to wyjątkowy naród. Nie mogą się cieszyć zbyt często piękną pogodą, a mimo to są wielkimi miłośnikami kabrioletów. Oferują je chętnie i często. Drophead też jest kabrioletem, a na brytyjską pogodę ma proste lekarstwo. Przy lewych i prawych drzwiach w przednim słupku ukryte są stylowe parasolki. Wyskakują automatycznie po wciśnięciu przycisku.

Jak jeździ się Rolls-Royce'm po Warszawie? Wydawać by się mogło, że zwykle samochody za tak duże pieniądze nie wzbudzają sympatii na drodze. Tymczasem Drophead nie utrudnia, a nawet ułatwia poruszanie się po zatłoczonych drogach. W korku wystarczy włączyć kierunkowskaz, żeby na sąsiednim pasie zna-

lazło się miejsce na ponad 5,5 metrowego kolosa. Ludzie są życzliwi, bo chcą popatrzeć na egzotyczne auto. Jeszcze większe fory Rolls dają przy wszelkiego rodzaju szlabanach. Żaden ochroniarz pracujący przy bramie wjazdowej przed korporacją, czy też na strzeżonym osiedlu nie protestuje. Majestat tego auta powoduje, że nikt nawet nie pyta o uprawnienia do wjazdu, po prostu otwiera szlaban. Oczywiście tym autem nie da się wjechać wszędzie, bo są miejsca bardziej strzeżone, ale przeciętna budka z szlabanem nie stanowi problemu.

Phantom Drophead ma prawie 2 metry szerokości. To dość istotna cecha pod względem komfortu i miejsca w kabinie. Gorzej, jeśli musimy zaparkować szeregowo, na przykład pod sklepem. Drzwi otwierają się pod wiatr, są bardzo długie, potężne i grube. To w połączeniu z szerokością auta powoduje, że jedno miejsce parkingowe jest zbyt wąskie. Jeśli wjedziesz pomiędzy dwa auta, nie wysiądziesz. O samochodzie można powiedzieć wiele dobrego, ale słowo „praktyczny” raczej nie powinno tu paść. Przy obowiązkach codziennie-

go dnia zwykłego śmiertelnika Rolls sprawdza się słabo, ale w końcu został zaprojektowany do życia w innym świecie.

Figurka zdobiąca maskę każdego Rolls-Royce'a - „The Spirit of Extasy” to odrębny temat. Każdy samochód marki musi ją mieć. Producent oferuje nawet figurkę wykonaną z 24-karatowego złota. Jej cena to prawie 40 tysięcy złotych. Zwykła statuetka jest tańsza, ale i tak każdy złodziejczek chciałby ją mieć. Dlatego „leżąca dama” chowa się w osłonie chłodnicy. W schowku Dropheada znajduje się coś, co można by nazwać centrum zarządzania figurką. Można zaprogramować, żeby figurka chowała się automatycznie, można robić to ręcznie, albo w ogóle schować ją na stałe.

Drophead Coupe nie jest nowością, zaprezentowano go w 2007 roku, ale to nie ma znaczenia. Nowy, nieco krótszy Rolls-Royce Dawn został pokazany na ostatnim salonie we Frankfurcie. Mimo że od jednej do drugiej premiery minęło tyle czasu, to młodszy brat hołduje tym samym zasadom. Więcej w nim stylu retro niż nowoczesności, bo to właśnie styl królewskiej marki.



OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2016



ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU



zamów już dziś!

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2016

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



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



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

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Dodatkowa oszczędność paliwa aż do 3%: Silnik 2. generacji o pojemności 12,8 litra.

To najlepszy sposób, aby poprawić dotychczasowy wynik 10% oszczędności zużycia paliwa w pojedynkach Fuel Duel z pojazdami konkurencji. Przekonaj się o tym na stronie www.fuelduel.pl lub osobiście za kierownicą Actrosa.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

