

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Negocjacje z Rosją

6

**Szkolenia kierowców
w szkołach zawodowych**

10

Mercedes zawsze wraca do domu

58



Pobór opłat drogowych w Belgii

ZMPD jest
oficjalnym
partnerem
firmy Satellic,
operatora
belgijskiego
systemu opłat
drogowych
viaPASS

**ZMPD oferuje
korzystną umowę
w trybie Post Pay**



- Gwarancja bezpieczeństwa;
- Szybka i bezbłędna rejestracja;
- Pomoc w zarządzaniu Twoim kontem;
- Brak opłat za rejestrację konta;
- Brak opłat za korzystanie z urządzenia;
- Brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- Elastyczny system fakturowania;
- Konkurencyjne warunki prowizyjne.

NOWA OFERTA
Usługa serwisowa ZMPD



E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

Tel. +48 723 688 239 **Tel.** +48 22 53 61 850

Biuro ZMPD (pok. nr 13), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2016



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

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



Robert Przybylski,
redaktor naczelny

Klienci wybiorą najlepszych

Polscy przedsiębiorcy transportowi odnieśli bezprecedensowy sukces, zajęli jedną czwartą europejskiego rynku samochodowych przewozów międzynarodowych. Lider szybko znalazł się pod ostrzałem konkurencji. Z rynku chcą nas wyeliminować Rosjanie, Turcy. Nawet przewoźnicy z Europy Zachodniej wymogli na administracjach swoich krajów przygotowanie prawa utrudniającego życie zagranicznym firmom, w tym polskim. Zagraniczne rządy i przedsiębiorcy najwyraźniej wierzą, że sukces Polaków wzięt się z niczego.

Wystarczy złamać reguły, podnieść koszty funkcjonowania branży, a wszystko wróci w stare koleiny. Jest to jednak mało prawdopodobne. Sukces polskich przedsiębiorców to efekt ciężkiej pracy i poświęcenia, które zostały docenione przez klientów. Niezależnie od nowych praw i rozporządzeń, nabywcy będą nadal głosować nogami i zawsze wybiorą tego, który pracę wykona lepiej niż inni. A tak się składa, że przez ostatnie lata byli to często polscy przedsiębiorcy.

Ssanie na ciężarówce 46

Popyt na samochody ciężarowe w 2015 roku pobił poziom rekordowego 2008 roku. W Polsce urzędy zarejestrowały 22 437 samochodów o dmc powyżej 3,5 ton. Importerzy samochodów zapatrują się na ten rok równie optymistycznie jak na poprzedni.

Na granicy Europy i Azji 32

Największy na Podlasiu terminal logistyczny należy do spółki Adampol, która jest jedną z trzech wiodących w Europie firm zajmujących się logistyką gotowych samochodów, ale jej oferta jest znacznie szersza.

Dakar 2016 70

Tegoroczny rajd Dakar nie zakończył się dla Polaków tak pomyślnie jak edycja z 2015 roku. Już po raz drugi zwycięstwo w klasie ciężarówek należało do Gerarda de Rooya, którego mechanikiem był Polak, Dariusz Rodewald.



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 Gawętczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Euzebiusz Gawrysiuk, Agnieszka Janusz,
Euzebiusz Jasiński, Kacper Jeneralski,
Agata Sobol, 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 zastrzeża 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.

Ministerstwo Edukacji Narodowej bez C + E

10

Ministerstwo Edukacji Narodowej chce w szkołach zawodowych kształcić kierowców ciężarówek z prawem jazdy B, zastępując się brakiem funduszy na kursy kategorii C + E. Przedsiębiorcy są zawiedzeni.



Hu-Go i Viapass prosto z ZMPD

30

Dla wygody przewoźników Sekcja Serwisowa ZMPD poszerza ofertę o pokładowe urządzenia do uiszczania opłat drogowych (OBU) na Węgrzech i (od 1 kwietnia) w Belgii. Szef Sekcji Serwisowej Andrzej Lenkiewicz wyjaśnia najważniejsze punkty nowej oferty.

Gminy obniżają podatki

16

Samorządy ułatwiają tworzenie miejsc pracy i gospodarczy rozwój regionów, zmniejszając podatki od narzędzi pracy, w przypadku przewoźników - od środków transportu.

Jak Rosjanie wyrzucali konkurentów	6
Pod presją czasu	7
Więcej kontroli zezwoleń	8
Ministerstwo Edukacji Narodowej bez C + E	10
Czas na kierowcę mechanika	12
Podsumowanie szkoleń ZMPD w 2015 roku	14
Gminy obniżają podatki	16
Sprawdź „swój” podatek od środków transportu	18
Priorytety dla krokodyli	20
Fotomorgana	22
Ułatwić pracę przewoźnikom	28
Hu-Go i Viapass prosto z ZMPD	30
Na granicy Europy i Azji	32
Cło bez papieru	34
Kosztowne ubezpieczenia	36
Polska biurokracja, czyli imperium kontratakuje	38
Rosną wpływy z dróg	40
Rozwija się budowa dróg na wschodzie Polski	42
Leasing 2015	44
Ssanie na ciężarówce	46
Retro. Model zastępczy	48
Odwolania od mandatów we Włoszech	56
Mercedes zawsze wraca do domu	58
Odpowiedzialność przewoźnika	60
By transport był opłacalny...	62
W naszych żyłach płynie ropa	66
DAKAR 2016	70
Dakar oczami zawodników	73

Jak Rosjanie wyrzucali konkurentów

Polscy przewoźnicy walczą o dostęp do rosyjskiego rynku. Polska nie zgadza się na jednostronne zmiany w przepisach dotyczących przewozów.

Robert Przybylski

Rosja administracyjnie zatrzymała polski transport na swoim terytorium. Ustawa nr 362 oraz jej rozporządzenia wykonawcze narzucają zasady, które są niezgodne z prawem międzynarodowym.

Strona polska walczy o odzyskanie rynku, a więc o przywrócenie warunków wykonywania transportu sprzed wprowadzenia ustawy oraz o umożliwienie tranzytu przez Rosję towarów objętych rosyjskim embargiem. Wiceminister Jerzy Szmít podkreśla, że rosyjska ustawa 362 jest niezgodna także z umową między państwami, na co strona polska nie wyraża zgody.

Odbyło się już kilka tur negocjacji i minister Szmít jest przekonany, że porozumienie jest blisko. Ostatnie spotkanie w Warszawie wiceministrów transportu Polski i Rosji, które zakończyło się 3 lutego, nie przyniosło rozwiązania sporu. Negocjatorzy obu stron nie doszli do porozumienia w kwestii warunków, na jakich mają dokonywać się samochodowe przewozy międzynarodowe pomiędzy Polską i Rosją.

Strona rosyjska złożyła deklarację, że wewnętrzne prawo Rosji, które dyskryminuje zagranicznych, a więc także naszych przewoźników, zostanie zmienione w ciągu dwóch miesięcy. Obie strony wyraziły gotowość do podjęcia prac nad nową umową dwustronną, która zapobiegnie problemom z zezwoleniami w przyszłości. – To, co przedstawiła nam strona rosyjska, dla naszych przewoźników okazało się nie do przyjęcia. Próbow-

aliśmy rozstrzygnąć problem na gruncie umowy dotyczącej transportu między Polską a Federacją Rosyjską, jednak strona rosyjska chciała stosować prawo Federacji, które jest sprzeczne z prawem międzynarodowym – stwierdził wiceminister infrastruktury Jerzy Szmít po spotkaniu ze swoim rosyjskim odpowiednikiem.

Nie doszło do porozumienia, gdyż strony próbowały uzgodnić warunki przejściowe oraz tymczasową liczbę zezwoleń. Przewoźnicy przypominają, że Rosja wielokrotnie łamała zawarte dotychczas porozumienia i ustalenia, zarówno dwustronne, jak i międzynarodowe.

Na polsko-rosyjskim sporze tracą przede wszystkim rosyjscy przewoźnicy, zyskać mogą inni, zwłaszcza białoruscy. Pierwsze wiadomości z rynku wskazują, że stawki na trasie Niemcy-Rosja już wzrosły o ok. 20 proc.

Jednocześnie Rosja eskaluje administracyjne ograniczenia. W lutym poinformowała, że zagraniczni kierowcy mogą korzystać tylko z jednego białorusko-rosyjskiego przejścia granicznego w Krasnej Gorze. Pozostałe są otwarte jedynie dla kierowców z Białorusi i Rosji.

Minister transportu i budownictwa Andrzej Adamczyk spotkał się 4 lutego z unijną komisarz ds. transportu Violetą Bulc. Zapewnił, że Polska nie blokuje przewozów na wchód. Już wcześniej Polska wymieniła się zezwoleniami z Białorusią. Komisarz ze zrozumieniem odniosła się do przedstawionej przez ministra trudnej sytuacji polskich przewoźników, związanej z problemami stworzonymi przez Federację Rosyjską. ■

Kalendarium wydarzeń

1-2 sierpnia 2012 r.

Posiedzenie Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych w Sochi. Uzgodnienie zasad wypełniania dokumentów przewozowych, w szczególności listu przewozowego. Określenie zasad wykonywania przewozów, w tym kryteriów wykonywania przewozów dwustronnych.

Wrzesień 2014 r.

Strona rosyjska ogłosiła, że z dniem 1 stycznia 2015 r. jednostronnie zmniejszy liczbę zezwoleń wielostronnych (EKMT), ważnych na swoim terytorium. Dla strony polskiej oznaczało to drastyczne zmniejszenie zezwoleń EKMT z poziomu 670 do poziomu 172 szt.

24 lutego 2015 r.

W Rosji weszła w życie nowa ustawa o kontroli przewozów drogowych, a na przełomie listopada i grudnia 2015 r. Rosjanie opublikowali akty wykonawcze.

27 października 2015 r.

Planowane pierwsze spotkanie polsko-rosyjskiej komisji. Nie doszło do niego, choć delegacja rosyjska przyleciała do Warszawy. Powodem odwołania były zbliżające się wybory parlamentarne w Polsce.

21-22 grudnia 2015 r.

Spotkanie komisji w Warszawie.

1 stycznia 2016 r.

Rosja uniemożliwia tranzyt objętych embargiem towarów.

21-22 stycznia 2016 r.

Spotkanie Komisji Mieszanej w Swietłogorsku.

26 stycznia 2016 r.

Rosja uniemożliwia wjazd pojazdów z ukraińskimi kierowcami, pracującymi w polskich firmach.

28 stycznia 2016 r.

Nie doszło do zaplanowanego spotkania w Gdańsku (strona rosyjska nie przyjechała).

29 stycznia 2016 r.

Na rosyjsko-białoruskiej granicy otwarte dla ruchu międzynarodowego jest tylko przejście w Krasnej Gorze. Pojazdy rosyjskie i białoruskie mogą korzystać ze wszystkich przejść na tej granicy.

Pod presją czasu

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi o rozmowach polsko-rosyjskich w sprawie wykonywania międzynarodowych przewozów.

z Janem Buczkiem rozmawia Robert Przybylski

■ **Dlaczego nie doszło do porozumienia z Rosjanami?**

Była duża szansa na pomyślne zakończenie rozmów. Porozumieliśmy się na wszystkich polach. Przekonaaliśmy Rosjan, że powinni wycofać się z obecnego brzmienia rozporządzeń wykonawczych do ustawy 362. Na to potrzebują czasu i właśnie okres przejściowy okazał się nie do przejścia.

Zgodziliśmy się, że w okresie przejściowym, gdy Rosjanie będą przygotowywać nowe rozporządzenia do wymienionej ustawy, przewoźnikowi może być potrzebne nowe zezwolenie w razie niejasności podczas kontroli. Uważaliśmy, że będzie potrzeba ich 15 tysięcy, a na tę liczbę nie chcieli przystać Rosjanie.

■ **Może trzeba było przystać na mniejszą liczbę?**

Okazało się, że przewoźnicy z krajów, które wymieniły się zezwoleniami z Rosjanami, wbrew wcześniejszym ustaleniom podlegają w całej rozciągłości działaniu ustawy 362 i w rezultacie nie mogą wykonywać przewozów do Rosji.

■ **Wobec tego co zyskaliśmy?**

Rosjanie potrzebują czasu na wprowadzenie zmian w rozporządzeniach, a brak porozumienia pozwala nam wywierać presję na szybsze prowadzenie tych prac. Nie są one skomplikowane, bo są to akty przygotowywane w Ministerstwie Transportu, więc ich modyfikacje mogą być szybko przeprowadzone.

■ **Co dalej?**

Kolejne spotkanie obędzie się na terenie Rosji. Mam nadzieję, że porozumienie jest blisko, bo wszyscy jesteśmy zmęczeni przeciągającymi się dyskusjami, wszyscy płacimy za przestoje.

■ **Na jaki czas będzie zawarte nowe porozumienie?**

Zależy to od jakości porozumienia. Jeżeli zapewni obu stronom obiektywne dobre warunki do wykonywania przewozów, wówczas będziemy chcieli, aby funkcjonowało kilka lat. Natomiast jeżeli wynegocjowane warunki będą wymagały jeszcze doprecyzowania, wówczas porozumienie funkcjonować będzie w krótszym okresie. Powtórnie użyjemy czasu do wywierania presji na drugą stronę.

■ **Skoro wiadomo, kiedy kończy się poprzednie porozumienie, dlaczego dopiero teraz toczą się negocjacje?**

Opóźnienie wynika z przyczyn obiektywnych. W Polsce były jesienią wybory i poprzedni rząd nie chciał angażować się w rozmowy, aby nowemu nie wiązać rąk. Nowy musiał się wdrożyć, na co potrzeba czasu. Pierwsze spotkanie odbyło się w grudniu, po czym nastąpił okres świąteczno-noworoczny, który powoduje spowolnienie gospodarki w Rosji.

Spotkania miały miejsce w Polsce i Rosji, a rozmowy toczą się powoli, bo dotyczą bardzo ważnych dla obu stron spraw. Na dodatek stanowiska są odległe i na zbliżenie potrzeba sporo czasu.

■ **Negocjują ministrowie, a jaka jest rola ZMPD?**

Spełniamy rolę eksperta. Dostarczamy informacji i wiedzy o funkcjonowaniu rosyjskiego rynku transportu międzynarodowego.



■ **Walka ze skutkami działania Ustawy 362 sprawia, że nie możemy przejść do naprawy umowy międzyrządowej z 1996 roku, która nie jest korzystna dla Polski. Czy jest szansa na zajęcie się tą kwestią?**

Jest na to szansa, ale do tego niezbędne jest zaangażowanie premierów obu krajów oraz odpowiedniego trybu negocjacji. Wymagają one także czasu.



Więcej kontroli zezwoleń

Przewoźnicy popierają polskich negocjatorów i obiecują cierpliwość. Domagają się większych kontroli zezwoleń przewoźników zagranicznych.

Robert Przybylski

W Grabanowie przewoźnicy spotkali się 8 lutego z wiceministrem infrastruktury i budownictwa Jerzym Szmitem oraz innymi członkami zespołu negocjacyjnego ze strony polskiej i wysłuchali relacji z przebiegu polsko-rosyjskich negocjacji w sprawie warunków wykonywania przewozów międzynarodowych.

- Mam nadzieję, że jesteśmy blisko porozumienia – stwierdził minister Szmit. – Negocjujemy warunki wykonywania przewozów, stąd rozmowy są długie. Dopiero ostatnią godzinę podczas ostatniej tury rozmów poświęciliśmy dyskusji o liczbie zezwoleń – dodał minister.

To kolejne już spotkanie nie przyniosło jednak porozumienia. Nie został także ustalony termin następnego posiedzenia. – Naszym celem jest określenie warunków nie gorszych od tych z 2015 roku. Jest to cel ambitny, ale możliwy do osiągnięcia – uważa minister. Podkreślił, że rosyjska ustawa 362 jest ewidentnie sprzeczna z umową polsko-rosyjską. – Jeżeli zgodzimy się na to, żeby Rosjanie swoimi krajowymi przepisami

zmieniali warunki wykonywania przewozów w sprzeczności z umową polsko-rosyjską, wówczas będziemy na długie lata na straconej pozycji – przypomniał Szmit. Minister wskazał, że nie jest to jedyny przypadek praktyk nie akceptowanych przez stronę polską. – Dekret o zakazie tranzytu towarów objętych embargiem zaskoczył naszych przewoźników na granicach. Polskie ciężarówki stanęły na Ukrainie z ładunkami do Kazachstanu. Takie sytuacje są niedopuszczalne – podkreślił minister Szmit.

Dodał, że choć negocjacje mogą zakończyć się wkrótce, to strona polska jest przygotowana na różne argumenty Rosjan. – My też mamy swoje argumenty – zaznaczył. – Nie wymienimy się zezwoleniami, dopóki nie wyjaśnimy tych spraw. Nie mamy dokąd się cofnąć – podkreślił. Zaapelował o wyrozumiałość przewoźników. – Traktujcie państwo te negocjacje jako inwestycję – porównał.

- Tymi negocjacjami niczego nie przegramy. Rosjanie już pozbawili nas tego rynku i walczyliśmy o powtórne wejście na rynek rosyjski – przypomniał prezes ZMPD Jan Buczek. – Ustawa nr 362 i jej akty wykonawcze pozbawiły nas w praktyce dostępu do tego rynku – podkreślił prezes.

Przewoźnicy poparli negocjatorów. – Nie walczyliśmy o dziś, walczyliśmy o jutro – zaznaczył gospodarz spotkania w Grabanowie i prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Jarosław Jakoniuk. Dodał, że ten region odpowiada za 30 proc. przewozów polskich przewoźników do Rosji. – Z narzuconymi przez Rosję warunkami już nas by nie było – przyznał. Tadeusz Kociuk z firmy Kociuk Logistics dodał: „Nie tracimy, nie żalimy się, nie bankrutujemy”.

Przewoźnicy domagali się także kontroli na granicach oraz skutecznego sprawdzania zezwoleń. – Kontrolą możemy wyjaśnić sytuację. Tym razem nie możemy ustąpić – oświadczył prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych Adam Jędrych.

Minister w odpowiedzi stwierdził, że podobnie jak Rosjanie zmuszają polskich przewoźników do przekraczania granicy w Krasnej Gorze, tak strona polska może ograniczyć liczbę przejść granicznych dla przewoźników rosyjskich. – Zastanowimy się nad tym, czy ograniczyć liczbę przejść z obwodem kaliningradzkim i przez Białoruś. Jeśli zajdzie taka potrzeba, tego typu rozwiązanie wprowadzimy – przyznał minister. ■

Zamów urządzenie rejestrujące **OBU** jeszcze w lutym i wygraj 10 000 litrów oleju napędowego.



Pobór opłat za korzystanie z dróg w Belgii przez samochody ciężarowe o masie ponad 3,5 tony rozpoczyna się 1 kwietnia.

Satellic jest **jedynym operatorem uprawnionym** do poboru opłat w imieniu władz regionalnych w Belgii.

Zamów już teraz urządzenie rejestrujące OBU na satellic.be, aby otrzymać na czas dostawę.

Satellic 



Ministerstwo Edukacji Narodowej bez C + E

Ministerstwo Edukacji Narodowej chce w szkołach zawodowych kształcić kierowców ciężarówek z prawem jazdy B, zastępując się brakiem funduszy na kursy kategorii C + E. Przedsiębiorcy są zawiedzeni.

Euzebiusz Gawrysiuk

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 13 listopada 2015 roku, zmieniające poprzednie rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodów szkolnictwa zawodowego, wprowadza zawód „kierowcy – mechanika” z kategorią prawa jazdy B, o który środowisko nie występowało.

Osobiście pracowałem w zespole, jako jeden z przedstawicieli środowiska transportowego, który opracował „Podstawy programowe zawodu kierowca – mechanik”. Zawarliśmy w nich zagadnienia potrzebne do wykształcenia kierowcy zawodowego z kategorią C i C+E. Przedsiębiorcy uważają, że powinno się kształcić w szkołach zawodowych kierowców z kategorią C i C+E lub kategorią D. Mnie, jako

przedsiębiorcy, który płaci podatki, nie interesuje kierowca z kategorią B.

Szkolnictwo zawodowe powinno być podstawową formą przygotowywania do zawodu, nie tylko kierowcy. Nauczanie w szkołach zawodowych jest jednym z obowiązków państwa wobec obywateli.

Inaczej chyba uważają niektórzy urzędnicy w Ministerstwie Edukacji Narodowej, którzy twierdzą, że po szkole zawodowej kierowca powinien mieć kategorię B, a kategorie podwyższone C i D powinien zdobywać już samodzielnie.

W projekcie rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej, zmieniającego rozporządzenie w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach, nadano nowe brzmienie pozycji dotyczącej kwalifikacji A.69 „Eksploatacja środków transportu drogowego”. Taki stan rzeczy pozwala na kształcenie

kierowcy w szkole zawodowej na kategorię B i kwalifikację wstępną, uniemożliwia natomiast kształcenie kierowców na kat. C+E oraz D.

Należy rozważyć możliwość przeniesienia zawodu technik transportu drogowego do szkoły ponadgimnazjalnej, co pozwoli przygotowywać do zawodu osoby młodociane. W tej chwili zawód ten jest adresowany do osób dorosłych, które często nie są nim zainteresowane.

Przedsiębiorcy pomagają

Jako przedstawiciel międzynarodowych przewoźników drogowych chcę zapewnić, że dołożymy wszelkich starań i pomocy w propagowaniu zawodu kierowcy, poszukiwaniu chętnych do nauki tego zawodu, znalezieniu kadry dydaktycznej, umożliwieniu dostępu do niezbędnej infrastruktury i środków technicznych, organizowaniu praktyk zawodowych, a na koniec oczywiście w zatrudnieniu absolwentów.

Bariera, o której w uzasadnieniu pisał były sekretarz stanu w MEN – wieku oraz braku środków w budżecie na szkolenie zawodowe kat. C i D, to zasłona dymna. Szkoły zawodowe wcale nie muszą kupować do realizacji zajęć praktycznych ani symulatorów, ani drogich ciężarówek, mogą je dzierżawić lub wypożyczać. Deklarujemy współpracę i prosimy o uwzględnienie naszego głosu w tej, tak istotnej dla branży, kwestii.

Dla części chętnych są dostępne środki finansowe w urzędach pracy, lecz z tych funduszy mogą korzystać tylko osoby zarejestrowane jako bezrobotne. Kolejnym ważnym czyn-

nikiem jest jakość szkolenia. Prowadzę własną firmę transportową, zajmuję się również szkoleniem kierowców. Jestem specjalistą, który jest w stanie ocenić kwalifikacje pracownika. Uważam, że szkolenia w

szkolenia w zawodzie kierowcy realizowane były w formie kursów prowadzonych przez ośrodki szkolenia kierowców, które przygotowują do zdania egzaminu państwowego na prawo jazdy kat. B, ale nie do

osób, które ukończyły 21 lat, to 130 godzin zajęć teoretycznych i 10 godzin zajęć praktycznych.

Aby otrzymać uprawnienia do wykonywania zawodu kierowcy, należy odbyć szkolenie, mające 300 go-

Przedsiębiorcy uważają, że powinno się kształcić w szkołach zawodowych kierowców z kategorią C i C+E lub kategorią D. Mnie, jako przedsiębiorcy, który płaci podatki, nie interesuje kierowca z kategorią B.

ramach dofinansowania ze środków Urzędu Pracy nie zapewniają odpowiednich kwalifikacji do prowadzenia ciężarówki. Podstawowym kryterium decydującym o pozyskaniu zlecenia przez ośrodek szkolenia, jest jedynie cena, co prowadzi często do fikcji w szkoleniu.

Najważniejsze ogniwo

Kierowca jest najważniejszym ogniwem operacji transportowej. Jego wiedza, znajomość zawodu, zachowanie na drodze ma bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz na stan i bezpieczeństwo przewożonych ładunków.

Polski transport od wielu lat zdobywa uznanie klientów jakością swoich usług i dynamicznie się rozwija. Z tych powodów w chwili obecnej Polska jest liderem w transporcie drogowym w Unii Europejskiej.

Od wielu lat przewoźnicy sygnalizują problem braku kadr, szczególnie kierowców z odpowiednimi kwalifikacjami. Szkolenie zawodowe kierowców w Polsce skończyło się w roku 1986. Politycy tak stęrowali przepisami i dzielili publiczne środki, aby

wykonywania zawodu kierowcy samochodu ciężarowego lub autobusu.

W programach szkoleń nie uwzględnia się tematyki niezbędnej do wykonywania zadań, stojących przed kierowcami ciężarówek, szczególnie w ruchu międzynarodowym.

Nadal więc pozostaje tylko jedna możliwość – szkolenie na własną rękę w ramach niezwykle drogich kursów komercyjnych. Czy młodego człowieka, który jeszcze nie zaczął pracować, stać na opłacenie szkolenia, które kosztuje (w zależności od regionu kraju) od 9 do 12 tysięcy złotych?

Duży program, ale bez skutku

Program kursu na prawo jazdy kategorii C przewidyuje 20 godzin zajęć teoretycznych i 30 godzin zajęć praktycznych. Program kursu na prawo jazdy kategorii C+E sięga 25 godzin zajęć teoretycznych i 20 godzin zajęć praktycznych.

Program na kwalifikację wstępną pełną obejmuje 260 godzin zajęć teoretycznych i 20 godzin zajęć praktycznych dla osób, które nie ukończyły 21 lat.

Program na kwalifikację wstępną przyspieszoną dla

dzin teorii oraz 75 godzin zajęć praktycznych, a dla osoby która ukończyła 21 lat - 170 godzin teorii i 60 godzin praktyki.

Aby wyszkolić kierowcę zawodowego potrzeba minimum 350 godzin zajęć teoretycznych i 600 godzin zajęć praktycznych. Czy samo szkolenie jest wystarczające do wykonywania zawodu? Osobiście uważam, że nie. Kierowca po zakończeniu edukacji powinien odbyć staż zawodowy pod nadzorem doświadczonego kierowcy, co jest szczególnie istotne w przypadku przewozów do krajów WNP lub krajów azjatyckich.

Niestety, żaden z programów szkolenia kierowców nie przewiduje zajęć związanych bezpośrednio z przewozem międzynarodowym. Polski przedsiębiorca przyjmowałby do pracy kierowcę z uprawnieniami, lecz bez praktycznych umiejętności. Tymczasem musi powierzyć kierowcy pojazd wart 100 tys. euro, a w przypadku autobusu wielokrotnie więcej, oraz ludzi lub ładunek.

Dlatego przedsiębiorcy domagają się realnej pomocy ze strony MEN i wprowadzenia nauczania zawodu zgodnie z potrzebami rynku.

Czas na kierowcę mechanika



Do szkolnictwa zawodowego wraca długo oczekiwany zawód kierowca-mechanik. Jest to efekt działania organizacji transportowych od lat wskazujących na fatalne skutki przeprowadzonej ponad dekadę temu reformy szkolnictwa, skutecznie niszczącej szkolnictwo zawodowe.

Tomasz Rejek

Kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik prowadzone będzie w zasadniczych szkołach zawodowych oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych.

Zapotrzebowanie na wykształconych, dobrze przygotowanych do zawodu kierowców jest olbrzymie. Samym transportem międzynarodowym rzeczy zajmuje się ponad 30 tys. firm dysponujących ponad 180 tys. pojazdów ciężarowych. Szacuje się, że w szeroko pojętej branży transportowej pracuje 700 tys. kierowców.

Według badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego do 2018 roku w Polsce będzie brakować 25 tys. kierowców, co potwierdzają również inne opracowania. Co gorsza, drastycznie zmniejsza się grupa osób posiadających uprawnienia do prowadzenia samochodów ciężarowych. Z powodu znikomego napływu młodych ludzi, średnia wie-

ku kierowców pozostających w zawodzie przekroczyła 50 lat.

Przyczyną takiego stanu rzeczy jest w głównej mierze zapaść w szkolnictwie zawodowym, likwidacja szkolenia w wojsku, rozszerzenie szkoleń o kwalifikację wstępną, a co za tym idzie wzrost kosztów szkolenia, brak zainteresowania młodzieży tym trudnym acz poszukiwanym zawodem.

Aby doprowadzić do efektywnej reaktywacji szkoleń w zawodzie kierowca-mechanik niezbędne staje się aktywne włączenie się organizacji transportowych do różnego rodzaju działań promocyjnych. Przykładem jest uczestnictwo Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w posiedzeniu Zarządu Związku Powiatów Polskich. To właśnie powiaty są właścicielami szkół ponadgimnazjalnych, w których będą kształceni przyszli kierowcy zawodowi.

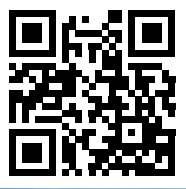
Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych od początku roku przystępuje do akcji informacyjno-szkoleniowej. Wraz z firmami transportowymi z poszczególnych powiatów woj. pomorskiego będziemy od-

wiedzali gimnazja oraz szkoły zawodowe, w których zostaną utworzone klasy o tym profilu z ciekawą prezentacją zawodu oraz pojazdów ciężarowych służących do nauki jazdy.

Wszystkie klasy kształcące w zawodzie kierowca-mechanik otrzymają propozycję objęcia patronatem przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Będziemy starali się organizować praktyki zawodowe u członków naszego stowarzyszenia, a w przyszłości zagwarantować pracę w wyuczonym zawodzie. Zagwarantujemy również bezpłatne przeszkolenie zainteresowanych nauczycieli zawodu, którzy podejmą pracę w omawianych klasach. Podstawa programowa jest oparta o kwalifikację wstępną, więc będą mieli do dyspozycji świetnych, doświadczonych wykładowców z PSPD.

Wszystkich zainteresowanych współpracą dyrektorów szkół zawodowych z województwa pomorskiego prosimy o kontakt z biurem PSPD. ■

Tomasz Rejek jest prezesem Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych



Naszą siłą jest niezawodność.

Czterokrotny triumf w Raporcie TÜV. MAN kann.

Najlepsze rezultaty w Raporcie Pojazdów Użytkowych TÜV czwarty rok z rzędu, to zasługa silnego zespołu MAN. Jesteśmy producentem samochodów ciężarowych z największym odsetkiem pojazdów, które bez zastrzeżeń przeszły przeglądy TÜV. Oznacza to, że ciężarówki MAN wykazują ponadprzeciętną niezawodność. Wyjątkowa jakość naszych pojazdów i usług dopasowanych do potrzeb rynku są naprawdę imponujące.

Pełny raport można znaleźć na www.vdtuev.de. Wszystko, co jeszcze potrafi MAN: www.man.de/tuev-report

MAN kann.



Podsumowanie szkoleń ZMPD w 2015 roku



W 2015 roku ZMPD przeszkoliło blisko cztery tysiące osób na prowadzonych w całej Polsce spotkaniach. Tematyka zajęć koncentrowała się na najistotniejszych, bieżących problemach przedsiębiorców. Podobne spotkania będą organizowane także w tym roku.

Euzebiusz Jasiński

Miniony rok był trudnym okresem dla branży transportu drogowego. Problemy i trudności to w transporcie już niestety codzienność. Branża przeżywała kolejny rok walcząc nie tylko ze znanymi do tej pory problemami, ale również z nasilającym się w całej Europie zjawiskiem protekcjonizmu.

Nowe przepisy wprowadzane na wschód i zachód od Polski zmuszają przed-

siębiorców do podjęcia działań zapobiegawczych.

Płaca minimalna

Z uwagi na wprowadzenie przez Niemcy płacy minimalnej dla kierowców wykonujących usługi na terenie Niemiec, ten temat stał się głównym w szkoleniach ZMPD w roku 2015, tak samo jak zagadnienia dotyczące płacy minimalnej na terenie Francji i Norwegii.

Szkolenia były przygotowane przez specjalistów z firmy OCRK, z którą ZMPD współpracuje od wielu lat. Opracowanie materiałów

szkoleniowych wymagało szczegółowego zapoznania się z przepisami prawnymi, a także przeprowadzenia konsultacji ze specjalistami w zakresie prawa pracy i prawa międzynarodowego. Z uwagi na różne systemy wynagradzania pracowników w Polsce i w Niemczech konieczne było wypracowanie modelu, który byłby akceptowany przez niemieckie służby kontrolne. Nie ukrywam, że w tej kwestii mieliśmy spory problem, ale ostatecznie pomiędzy specjalistami Departamentu Transportu ZMPD i OCRK udało się wypracować materiały

szkoleniowe, z którymi można było rozpocząć cykl szkoleń dla przewoźników i ich pracowników.

Nocleg w kabinie

Kolejnym problemem, jaki dotyka transport, są konsekwencje przepisów dotyczących korzystania z noclegu przez kierowców w pojazdach. Do znanych w środowisku kłopotów krajowych wynikających z wyroku Sądu Najwyższego, które spowodowały liczne wystąpienia kierowców z roszczeniami wobec pracodawców, dochodzą rów-

niez konsekwencje nowych przepisów we Francji i Belgii normujących odbiór regularnego odpoczynku tygodniowego przez kierowców. Wszystkie te problemy były omawiane na licznych szkoleniach.

Od marca 2015 roku Centralny Ośrodek szkoleń ZMPD zrealizował 24 szkolenia na terenie całego kraju dotyczące płacy minimalnej, ryczałtu za noclegi oraz e-sądów, w których udział wzięło ponad 2 tys. osób. Te szkolenia realizowaliśmy wspólnie z OCRK, które jest uznanym specjalistą w tematyce rozliczania czasu pracy kierowców.

W 2015 roku ZMPD współpracowało z regionalnymi stowarzyszeniami przewoźników w realizacji szkoleń. Bardzo aktywne są stowarzyszenia w Bydgoszczy, Gdyni, Białej Podlaskiej, Olsztynie oraz Białymstoku. Współpraca ze stowarzyszeniami pozwala również na podział kosztów szkoleń.

Tematyka szkoleń wynika z częstych zmian prawa w kraju i za granicą. Na początku roku 2015 dużą frekwencją cieszyły się szkolenia dotyczące zmian w przepisach podatku VAT. W tej tematyce w kilku szkoleniach przeszkoliliśmy ponad 340 osób.

Opłaty drogowe

Pod koniec roku, z uwagi na wprowadzenie z dniem 1 listopada 2015 r. opłat za korzystanie z dróg na terenie Federacji Rosyjskiej, zorganizowaliśmy kilka szkoleń dotyczących systemu poboru opłat Płaton. Szkolenia realizowane były wspólnie z firmą E100, wieloletnim partnerem ZMPD, z udziałem specjalistów z Departamentu Transportu ZMPD, a także przedstawicieli ZMPD na Białorusi i w Federacji Rosyjskiej. W tych

szkoleniach udział wzięło prawie 200 osób.

Podsumowując 2015 rok możemy poinformować, że w sumie we wszystkich szkoleniach, zarówno bezpłatnych, jak i odpłatnych przeszkoliliśmy prawie cztery tysiące osób.

W roku 2016 kontynuujemy szkolenia dotyczące konsekwencji zmian w prawie polskim, zagranicznym i międzynarodowym. Rekomendujemy szkolenia dotyczące bezpieczeństwa w transporcie, zasad przewozów międzynarodowych z wykorzystaniem przepisów konwencji CMR i TIR oraz szkoleń w zakresie rozliczania czasu pracy. Zrealizujemy szkolenia dotyczące odpowiedzialności uczestników transportu i procedur administracyjnych i odwoławczych.

Szkolnictwo zawodowe

Po wieloletnich staraniach udało się ZMPD doprowadzić do przywrócenia nauczania zawodu kierowca – mechanik w szkołach zawodowych. ZMPD czynnie włączyło się do współpracy z Ministerstwem Edukacji Narodowej, Związkiem Powiatów Polskich i ze szkołami zawodowymi, które wprowadzą ten zawód do programu.

Swoje działania COS ZMPD prowadzi we współpracy z Komisją ds. szkoleń działającą przy Radzie ZMPD.

W szkolenia czynnie włączają się liczni sponsorzy i partnerzy. Zaliczamy do nich wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego, szczególnie w Poznaniu i Bydgoszczy, z którymi wspólnie realizujemy szkolenia oraz konferencje. ■

Euzebiusz Jasiński jest dyrektorem Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD

PODRĘCZNIK CPC



Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

Zamów już dziś!

cena netto
75 zł



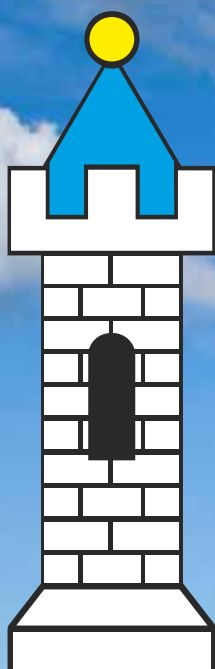
ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Kontakt

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

Gminy obniżają



Samorządy ułatwiają tworzenie miejsc pracy i gospodarczy rozwój regionów, zmniejszając podatki od narzędzi pracy, w przypadku przewoźników - od środków transportu.

Robert Przybylski

Gminy walczą z bezrobociem, ułatwiając życie przedsiębiorcom. Biały Bór, czyli dawna „fotoradarowa stolica” Polski, od 2016 roku ma stać się rajem podatkowym. Gmina Biały Bór leży w woj. zachodniopomorskim w powiecie szczecineckim. Zajmuje obszar 270 km² i ma ok. 5,3 tys. mieszkańców. W gminie działa 215 podmiotów gospodarczych, z których 20 zajmuje się transportem. – Każdy, kto ma swoje autobusy albo samochody ciężarowe,

może płacić u nas najniższe podatki. To wielki zysk dla każdej firmy. Można zaoszczędzić ponad 1 100 złotych na każdym aucie ciężarowym i prawie 2 000 złotych za każdy autobus – przekonuje burmistrz Białego Boru Paweł Mikołajewski.

Biały Bór leży na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 20 i 25. Jest dobrze skomunikowany i posiada dobrą infrastrukturę, która może służyć jako centrum logistyczne i spedycyjne. – Posiadamy własne tereny inwestycyjne, które w łatwy sposób można przekształcić w bazy firmowe na potrzeby firm transportowych i lo-

gistycznych. Przedsiębiorcy na terenie gminy mogą wynajmować biura u lokalnych podmiotów – kończy.

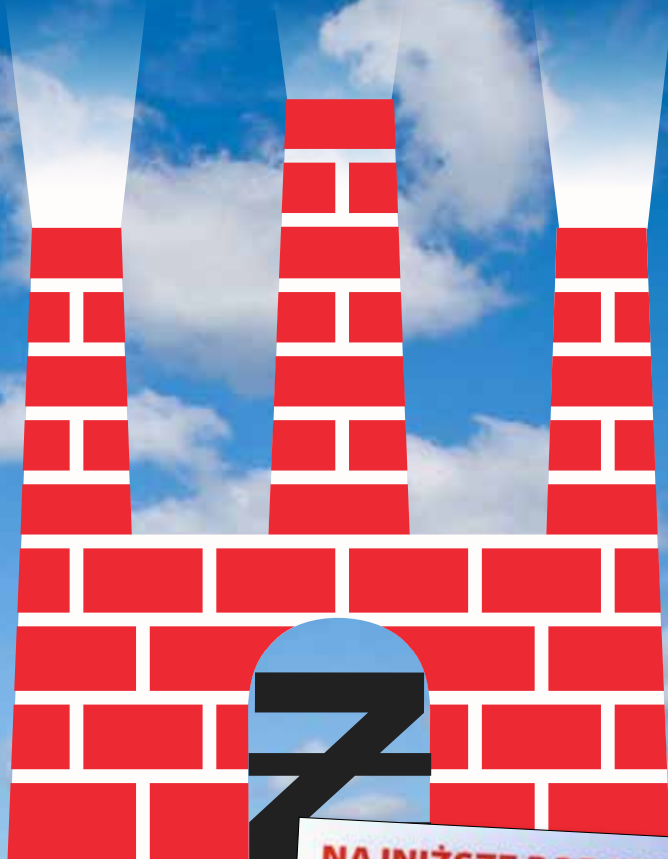
Inspektor ds. wymiaru podatku i opłat w gminie Biały Bór Marta Kleinsmid przyznaje, że nowe stawki wzbudziły zainteresowanie przewoźników z całej Polski. – Dzwonią do nas osoby nawet z południa i centrum kraju – przyznaje. Wspólnie z Wydziałem Komunikacji w Szczecinku przygotowaliśmy prostą procedurę przerejestrowania pojazdu – wyjaśnia Kleinsmid.

- Podjęcie współpracy z nami w przyszłości może się przenieść na inne ko-

rzyści, jesteśmy otwarci na zwolnienia od podatków od nieruchomości, budowę specjalnych programów wsparcia w ramach Funduszu Pracy, przy wsparciu PUP w Szczecinku oraz Powiatowej Rady Rynku Pracy, której przewodniczącym jest burmistrz Białego Boru – wyjaśnia Inspektor ds. wymiaru podatku i opłat.

Nie tylko Biały Bór wpadł na pomysł aktywizacji branży transportowej i logistycznej. Rada Gminy Borzytuchom uchwaliła w poprzednim roku na grudniowej sesji stawki podatku od środków transportowych, które od tego roku są

podatki



najniższe w kraju. Wszystkie firmy transportowe i nie tylko, które chcą swoją flotę transportową przenieść na teren gminy Borzytuchom, będą mogły skorzystać z tych stawek, zmniejszając tym samym koszty swojej działalności.

Siedziba Gminy Borzytuchom położona jest w zachodniej części województwa pomorskiego, w odległości 9 km od Bytowa na trasie Bytów - Słupsk. Gmina zajmuje powierzchnię niemal 109 km². Ludność gminy liczy 2 991 osób.

Kolejnym rajem podatkowym chce zostać Wieluń. Firmy transportowe działające w Wieluniu płaciły do tej pory ponad 1 550 złotych od każdej ciężarówki powyżej 31 ton. Teraz zapłacą o 170 złotych mniej. Różnica jest niewielka, ale w skali całego roku i przy dużej liczbie pojazdów są to

wyraźne oszczędności dla przedsiębiorców. – Stawki są na najniższym poziomie w kraju. Taką decyzję podjęliśmy na podstawie rozmów z firmami, a szczególnie jedną, dużą, która jest naszym głównym płatnikiem – przekonuje burmistrz Paweł Okrasa.

Miasto posiada własny węzeł na drodze ekspresowej S8, a niebawem zyska obwodnicę w ciągu krajowej 74. W Wieluniu działa blisko 3 tys. podmiotów gospodarczych, w tym 5 proc. w branży transportowej i w gospodarce magazynowej.

Gmina Chełmiec (powiat nowosądecki) o 95 procent obniżyła podatek od środków transportu. Inne stawki lokalnych podatków są niższe od 8 do 60 procent.

To sprawia, że Chełmiec staje się jeszcze bardziej atrakcyjny dla przedsiębiorców. W ubiegłym roku

liczba zarejestrowanych firm przekroczyła 2 tysiące. Dwieście nowych firm zaczęło działalność na terenie gminy. – Jestem przekonany, że na efekty takiej decyzji nie będziemy długo czekać. Po rozeznaniu kondycji finansowej uznałem, że możemy w sposób znaczący obniżyć podatki, co zdecydowanie odczują przedsiębiorcy i wierzę, że pieniądze z podatków przeznaczą będą w dalszym ciągu na rozwój działalności gospodarczej – uważa wójt gminy Bernard Stawiarski.

Podatki od środków transportu obniżył również Żyrardów. Podatek od ciągnika siodłowego zmalał do 1 610 zł, od naczepy do 954 zł. Gmina żyrardowska ma powierzchnię 14,5 km², za-

**NAJNIŻSZE PODATKI
W POLSCE**
Biały Bór
RAJ PODATKOWY
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH



oszczędność 1 szt. - 1178 zł



oszczędność 1 szt. - 1976 zł

SPECJALNA OFERTA DLA POSIADACZY AUTOBUSÓW



94 373 90 29/wew.613

www.bialybor.com.pl

mieszkuje to miasto blisko 42 tys. osób, działa w nim 5,3 tys. podmiotów gospodarczych.

Sprawdź „swój” podatek od środków transportu

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych co roku aktualizuje i przedstawia listę rankingową podatków od środków transportu w poszczególnych miastach powiatowych województwa pomorskiego.



Tomasz Rejek

Prezentujemy zestawienie wysokości podatków od środków transportowych (od najtańszych do najdroższych powiatów) uchwalonych na 2016 r. w poszczególnych miastach powiatowych i na prawach powiatu w woj. pomorskim. Pojazdem porównawczym jest typowy zestaw naczepy, tzn. ciągnik siodłowy (2-osiovy) + naczepa (3-osiova) o zawieszaniu pneumatycznym i dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) równej czterdziestu tonom. Stawki maksymalne i minimalne określone są na 2016 rok przez Ministerstwo Finansów.

Najwyższe stawki w porównaniu do 2015 roku ponownie ma miasto Sopot (niezmiennie od wielu lat), natomiast w wyniku znacznej obniżki stawek podatkowych najmniej zapłacimy w tym roku w Nowym Dworze Gdańskim.

Dwa miasta zdecydowanie obniżyły stawki – Nowy Dwór Gdański (obniżka o 1 376 zł) oraz Gdańsk (obniżka o 1 164 zł). Na obniżki zdecydowały się również Człuchów i Bytów. Tylko rady miast Słupska i Pucka uchwaliły nieznaczne podwyższenie stawek – od-

Pojazd	Ciągnik siodłowy	Naczepa	Razem
Stawka minimalna w zł	1 381,13	921,5	2 302,63
1. Nowy Dwór Gdański	1 382,00	922,00	2 304,00
2. Pruszcz Gdański	1 450,00	1 000,00	2 450,00
3. Gdańsk ¹⁾	1 692,00	1 128,00	2 820,00
4. Kwidzyn	1 722,00	1 156,00	2 878,00
5. Chojnice	1 824,00	1 056,00	2 880,00
6. Lębork	1 800,00	1 118,00	2 918,00
7. Człuchów	1 841,00	1 160,00	3 001,00
8. Słupsk	1 704,00	1 572,00	3 276,00
9. Kartuzy	1 880,00	1 430,00	3 310,00
10. Kościerzyna	1 912,00	1 512,00	3 424,00
11. Puck	2 160,00	1 429,00	3 589,00
12. Gdynia ²⁾	2 460,00	1 308,00	3 768,00
13. Bytów	1 934,00	1 838,00	3 772,00
14. Starogard Gdański	2 484,00	1 404,00	3 888,00
15. Malbork	2 394,00	1 552,00	3 946,00
16. Sztum	2 394,00	1 644,00	4 038,00
17. Wejherowo	2 330,00	2 280,00	4 610,00
18. Tczew	2 550,00	2 340,00	4 890,00
19. Sopot	2 880,00	2 148,00	5 028,00
Stawka maksymalna w zł	3 140,42	2 396,41	5 536,83

1) ciągnik siodłowy oraz naczepa o klasie EURO 1 i niżej - 2 976 zł i 2 112 zł

2) ciągnik siodłowy - rok produkcji do 1995 r. - 3 012 zł

powiednio o 94 i 74 zł. W przypadku reszty miast stawka pozostała na dotychczasowym poziomie.

Maksymalne stawki podatku od środków transportowych spadły w stosunku do roku ubiegłego o 1,2 proc. Natomiast w związku z nieznaczną

zmianą kursu euro stawki minimalne pozostały na niezmiennym poziomie.

W tym roku szczególne słowa uznania oraz podziękowania należą się Radzie Miasta Gdańska za tak znaczne obniżenie stawek podatku.



Najbezpieczniejsze karty paliwowe do Państwa usług

Eurowag opracował unikatowe zabezpieczenie przeciwko kradzieży, które umożliwia:

- Autoryzację kart w trybie on-line
- Szybkie blokowanie usług dzięki aplikacji na stronie internetowej
- Odblokowywanie kart za pośrednictwem wiadomości SMS
- Identyfikację podejrzanych transakcji

Priorytety dla krokodyli



z Alvinem Gajadhurem
rozmawia Robert Przybylski

Pełniący obowiązki Głównego Inspektora Transportu Drogowego Alvin Gajadhur wyjaśnia, jaka przyszłość czeka Inspekcję Transportu Drogowego i jak wyobraża sobie współpracę ze środowiskiem przewoźników.

■ **Dwa słowa o sobie...**

Przez ponad 13 lat pełniłem funkcję rzecznika prasowego ITD. Jestem zatem zawodowo związany z Inspekcją niemal od samego początku, czyli od 2002 roku. Byłem przy „narodzinach” tej formacji, ukończyłem pierwszą edycję szkoleń dla kandydatów na inspektorów.

■ **Zatem co dalej z Inspekcją Transportu Drogowego?**

Minister infrastruktury i budownictwa pan Andrzej Adamczyk zadeklarował, że Inspekcja pozostanie w strukturze resortu. ITD będzie zajmować się tym, do czego pierwotnie została powołana ustawą o transporcie drogowym z 2001 roku, czyli sze-

roko rozumianą kontrolą pojazdów ciężarowych i autobusów oraz przeciwdziałaniem nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym. Zadania ITD związane z fotoradarami przejmie Policja. Odpowiada ona całościowo za bezpieczeństwo ruchu drogowego i dlatego logiczne jest, aby przejęła również nadzór nad fotoradarami.

- **Stąd zawinięte w czarną folię fotoradary?**

Te fotoradary należą akurat do straży miejskich. Nasze, w tym systemy odcinkowego pomiaru prędkości oraz rejestratory przejazdu na czerwonym świetle, cały czas pracują. Trwają rozmowy z samorządami na temat warunków przejścia urządzeń, które wykorzystywały straże miejskie oraz technicznych możliwości ich zintegrowania z naszym systemem.

- **A wracając do GITD?**

Sporządzamy bilans otwarcia w GITD. Chcemy zreorganizować tę instytucję, uprościć, odchudzić jej strukturę. Przygotowaliśmy również projekt ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego. Prace nad nim rozpoczęły się niezwłocznie po objęciu przeze mnie urzędu. W głównych założeniach Inspekcja Transportu Drogowego ma stać się służbą mundurową, co pozwoli inspektorom na pracę w godzinach nocnych, w weekendy i święta. Aktualnie funkcjonariusze ITD są pracownikami służby cywilnej i nie mogą stale pełnić całodobowych dyżurów. Stanowiły one raczej charakter doraźny.

- **Czyli inspekcja zwiększy liczbę kontroli na granicy wschodniej?**

Cały czas prowadzimy kontrole w pasie wschodnim. Tylko w okresie od 14 do 17 stycznia skontrolowaliśmy 1354 pojazdy ciężarowe należące do zagranicznych przewoźników. Kontrolujemy m.in. zezwolenia i sprawdzamy, czy samochody spełniają standardy bezpieczeństwa w transporcie drogowym.

- **Jakie jeszcze zmiany czekają inspekcję?**

Kolejna rzecz, nad którą pracujemy to odziespolenie wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Podlegają one bezpośrednio wojewodom. Chcę wrócić do modelu, który funkcjonował w latach 2004-2006. Uważam, że zmiana jest potrzebna, bo usprawni funkcjonowanie służby, umożliwi chociażby przesunięcia inspektorów pomiędzy województwami. Mam nadzieję, że Sejm przychyli się do tych propozycji.

- **W terenie działają także delegatury. Co z nimi?**

Jest to kolejny element reorganizacji. Nie ma uzasadnienia dla funkcjonowania delegatur terenowych. Chcemy je zlikwidować, zaś inspektorów zatrudnić w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego. Projekt ustawy o Inspekcji został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

- **Czy przedłuży pan decyzję Głównego Inspektora o odstąpieniu od karania przewoźników, jeżeli os jest przeciążona, natomiast dmc całego zestawu nie przekracza 40 ton?**

Przyglądamy się tej kwestii, decyzji jeszcze nie podjęliśmy. Inspektorzy mają tak prowadzić kontrole, aby nie szukać na siłę „dziury w całym”. Chodzi nam o likwidację szarej strefy, ochronę uczciwych przedsiębiorców i o zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie drogowym.

- **Kwestia dociążenia osi jest jednym z pilniejszych postulatów przewoźników. GITD już nie będzie zwracać uwagi na opinię branży?**

W każdym wypadku jesteśmy otwarci na postulaty środowiska. Chcę powrócić do dobrego rozwiązania, które już kiedyś funkcjonowało i powołać zespół konsultacyjno-doradczy przy GITD. Przepisy powinny być życiowe i będziemy je konsultować ze środowiskiem przewoźników. Pamiętajmy o naszym głównym zadaniu, jakim jest ochrona całej branży przed szarą strefą i nieuczciwą konkurencją.

- **Na jakim etapie jest wdrażanie unijnych rozporządzeń, przede wszystkim rejestru przedsiębiorców?**

Wiem, że resort pracuje nad projektem ustawy w tym zakresie.

- **Czy GITD będzie nadal aktywne na forum międzynarodowym?**

Należymy do Euro Control Route i współpracujemy z inspekcjami w krajach Unii Europejskiej. Mamy kontakty również z państwami spoza UE, w tym m.in. z Turcją i Ukrainą, gdzie prowadzimy projekty twinningowe.



Inspekcja Transportu Drogowego ma stać się służbą mundurową, co pozwoli inspektorom na pracę w godzinach nocnych, w weekendy i święta. Aktualnie funkcjonariusze ITD są pracownikami służby cywilnej i nie mogą stale pełnić całodobowych dyżurów.

Taka współpraca jest potrzebna, gdyż kontakty służb kontrolnych ułatwiają przepływ informacji i wymianę doświadczeń.

- **Wspomniał pan, że pracuje w inspekcji od 2002 roku. Jak ocenia pan zmiany zachodzące w branży przewozów drogowych?**

Polscy przewoźnicy, w tym szczególnie ci, którzy wykonują transport międzynarodowy, są profesjonalistami. Są wiodącą grupą wśród unijnych kolegów, co widać choćby po coraz nowocześniejszym taborze. Cieszę się, że branża rozwija się i wierzę, że utrzyma swoją pozycję.

Tiry na Antarktydę







Jeżeli na Antarktydę, to rząd musi nam dopłacić do opon zimowych. Po 500 złotych.

Artur Kamiński



Dariusz Stefaniuk

Z budżetu Białej Podlaskiej będą dopłaty do wentyli.



Ku chwale przewoźników!

Dziękujemy i nadajemy tytuł Gmina Przyjazna Transportowi Drogowemu.

Jan Buczek, Dariusz Stefaniuk

Opony z dopłatami,
wentyle za darmo.
Władza poszła na całość.



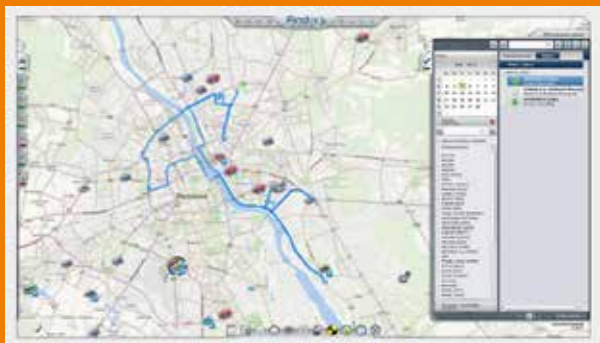
Jan Buczek

12 opon razy
sto osiemdziesiąt tysięcy
pojazdów razy 500 złotych...
Sześć mnie zabije.



Jerzy Szmit

TomTom Telematics Finder S.A.



Największy polski dostawca usług lokalizacyjnych do zarządzania flotami pojazdów Finder S.A. został wykupiony przez lidera europejskiego rynku TomTom Telematics. Fin-

der S.A. będzie funkcjonował na polskim rynku pod dotychczasową, własną marką. Dołączenie do światowego lidera rozwiązań nawigacyjnych, mapowych i telematycznych jest wynikiem strategicznego dążenia do oferowania najbardziej innowacyjnych, skutecznych i pożądaných przez użytkowników rozwiązań telematycznych na światowym poziomie. Umożliwi też pozyskanie know-how i zasobów technologicznych w nowych dla Finder S.A. obszarach.

Finder S.A. jest liderem usług telematycznych w Polsce z ponad 60 tysiącami pojazdów zarządzanych w oparciu o platformę lokalizacyjną Finder Online, która jest autorskim rozwiązaniem firmy. Łączy zaawansowany system informacyjny z technologiami lokalizacji i przesyłu danych – GPS i GSM. Rozwiązania telematyczne TomTom Telematics służą teraz do zarządzania ponad 600 tysiącami pojazdów.

Europejski system opłat autostradowych



Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowało projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych i o Krajowym Funduszu Drogowym, który pozwoli na wprowadzenie europejskiej opłaty elektronicznej.

Usługa EETS (od European Electronic Toll Service) pozwala zastąpić krajowe urządzenie pokładowe jednym, europejskim. Minister Andrzej Adamczyk podkreśla, że ustawa nie wprowadza nowych opłat lub nowego systemu opłat, lecz jedynie pozwala użytkownikom uprościć uiszczanie opłat drogowych w całej Unii Europejskiej. EETS to tylko jedna, zbiorcza faktura.

Nowe regulacje będą stosowane wyłącznie na obszarach, na których istnieje system poboru opłat w formie elektronicznej. W Polsce są to drogi zarządzane przez GDDKiA. Koncesjonariusze stosują manualny pobór opłat, który technicznie jest niekompatybilny z EETS. Nowa usługa pozwala ujednoczyć opłaty pobierane w systemie satelitarnym, radiowym i GPS.

Usługi EETS będą mogły świadczyć podmioty z siedzibą w jednym z państw członkowskich EU, wpisane do rejestru dostawców EETS. Użytkownik drogi będzie mógł zawrzeć umowę świadczenia usług EETS z dowolnym dostawcą, bez względu na obywatelstwo, państwo pobytu lub rejestrację pojazdu. – Ustawa wprowadzi konkurencję pomiędzy dostawcami usług – uważa wiceminister Jerzy Szmit.

Do wprowadzenia przepisów pozwalających na stosowanie EETS zobowiązuje Polskę unijna dyrektywa z 2009 roku. Wyznaczony przez Komisję Europejską termin minął w październiku 2012 roku.

Rada Ministrów przyjęła w marcu 2012 roku projekt założeń ustawy, ale w kwietniu 2015 roku Rada Ministrów zdjęła projekt z porządku obrad i nowelizacja nie została powtórnie skierowana do RM. Nowelizacja została przyjęta 4 stycznia 2016 roku przez Radę Ministrów i zostanie skierowana do Sejmu.

EETS nie działa w żadnym państwie Europy.

Ciężarówki na gaz

Holenderski rząd zachęca przewoźników do przejścia na CNG (sprężony gaz ziemny) lub LNG (ciekły gaz ziemny). Rządowy program badawczy przeprowadzono w latach 2010-2014 wspólnie z 34 przewoźnikami, którzy dysponowali ponad setką samochodów.

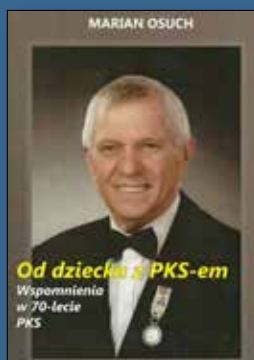
W Holandii działa 140 stacji CNG i 17 stacji LNG. W grudniu 2015 roku CNG kosztował 0,91 euro za kg, za kilogram LNG trzeba było zapłacić 0,99 euro, zaś ich odpowiednik energetyczny, czyli litr ON, wyceniony był średnio na 0,985 euro.

Chociaż koszty paliwa są porównywalne, a instalacje gazowe są znacznie droższe od klasycznego zbiornika paliwa na ON, politycy uważają, że napęd gazowy może być atrakcyjną alternatywą dla diesla.

Zdewaluowane studia

W Polsce politycy zdemontowali nie tylko szkolnictwo zawodowe, leży także wyższe. Ogłoszony w styczniu raport OECD ujawnia, że polscy studenci należą do najgorzej radzących sobie w czytaniu ze zrozumieniem i z liczeniem. Co trzeci ma problem z podstawowymi umiejętnościami i ten odsetek jest dwa razy wyższy niż w Finlandii, Japonii, Korei i Holandii. Nieco gorsze wyniki od Polaków mieli studenci z Hiszpanii i Włoch.

Całe życie z PKS



Chyba wszyscy znają Mariana Osucha, wieloletniego przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego, a wcześniej dyrektora PKS Ostrowiec. Na 70-lecie swojej firmy wydał książkę „Od dziecka z PKS-em. Wspomnienia w 70-lecie PKS”.

„Na świat przyszedłem 28 lipca 1939 roku w Krobielicach w powiecie sandomierskim” - rozpoczyna wspomnienia Marian Osuch. Mającej pięcioro dzieci rodzinie udało się przeżyć wojnę, aby tuż po niej stracić jedynego żywiciela. Prysły marzenia o zdobyciu wykształcenia,

jednak Marian Osuch zdołał, pracując od 1961 roku jako konduktor autobusów w PKS Ostrowiec, po sześciu latach ukończyć naukę w oddalonym 70 km od Ostrowca Technikum Ekonomicznym w Kielcach. Następnie rozpoczął naukę w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Krakowie. Równolegle pracował w PKS, gdzie przeszedł do księgowości i dał się poznać jako sumienny i rzutki pracownik. Pod koniec lat 60. budował Hutę Ostrowiec. W 1974 roku został zastępcą dyrektora ds. przewozów pasażerskich, wprowadził przewozy dzieci do szkół zbiorczych. W 1985 roku został dyrektorem naczelnym PKS Ostrowiec. Nawet wtedy nie zerwał kontaktów z dziećmi – zauważa jego żona Wanda. Dodaje, że PKS Ostrowiec miał dwie szkoły podopieczne: dla dzieci niepełnosprawnych w Hucie koło Lipska i Zespół Szkół Mechanicznych w Ostrowcu.

Pracując w PKS wybudował m.in. nowe dworce autobusowe

w Opatowie i Ostrowcu. Po rozpadzie Krajowej PKS powołał w 1993 roku Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego (OZPTS), którego został (do 2012 roku) przewodniczącym. Doprowadził do pierwszego spotkania czterech central związkowych, by wypracować wspólny, ponadzakładowy układ zbiorowy dla pracowników transportu samochodowego w całym kraju. Dzięki tym działaniom trafił do Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych, która prowadziła dialog z pracownikami. Działając społecznie wspomagał także Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Hucie k. Lipska, za co został nagrodzony w 1998 roku Orderem Uśmiechu. W 2001 roku został wybrany na wiceprezydenta Konfederacji Pracodawców Polskich (obecnie Pracodawcy RP) i pełnił tę funkcję przez dwie kadencje. Odznaczony m.in. Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

Ułatwić pracę przewoźnikom

Janusz Łacny, prezydent IRU w latach 2008 – 2015, ocenia mijającą kadencję władz IRU

- **Co jest największym osiągnięciem IRU w ostatnich latach?**

Rewitalizacja Jedwabnego Szlaku. Był to pomysł byłego sekretarza generalnego IRU Martina Marmy. Wiele lat temu powiedział on, podobnie jak inny Martin – Martin Luther King: „I have a dream” (mam marzenie). Jego marzeniem było ożywienie gospodarki krajów azjatyckich poprzez reaktywację starożytnego Jedwabnego Szlaku. Szczególnie istotne byłoby to dla gospodarek tych państw, które nie mają dostępu do morza. W Azji takich państw jest 14, a wiadomo, że obecnie bez międzynarodowej wymiany handlowej szanse na rozwój gospodarczy są niewielkie. Nie ma bowiem dziś na świecie państwa, którego gospodarka byłaby samowystarczalna. A przecież już Rzymianie mawiali: „chcesz być bogaty, wybuduj do siebie drogę” i już dużo wcześniej takie powiedzenie funkcjonowało w Chinach.

Wiele państw na świecie pozawierało różne porozumienia dwustronne, ale często są one niekompatybilne z umowami innych par państw. Tymczasem w transporcie na większe odległości, gdy trasa przejazdu obejmuje więcej niż dwa kraje, potrzebna jest harmonizacja warunków wykonywania przewozu międzynarodowego w szerszym zakresie. Na szczęście istnieją konwencje ONZ, które oferują globalne rozwiązanie tej kwestii. Chociażby konwencja harmonizacyjna, która ujednolica procedury kontrolne na przejściach granicznych i wraz z konwencją celną TIR stwarza korzystne warunki dla rozwoju międzynarodowej wymiany handlowej.

- **Jednak postęp jest powolny. Pilotażowy przejazd karawany Pekin – Bruksela miał miejsce w 2005 roku.**

Bo dla wielu administracji państw Azji zasady międzynarodowych przewozów drogowych są nawet obecnie mało znane. Np. Tadżykistan za czasów ZSRR miał granicę zewnętrzną długości 1 300 km, na której nie było żadnego przejścia granicznego. Drogi kończyły się 50 -100 km przed granicą. Po ogłoszeniu niepodległości nikt w tym kraju nie miał doświadczenia w zakresie funkcjonowania administracji celnej. Nawet obecnie celnicy do zabezpieczenia należności celno-podatkowych wykorzystują pobierane od kierowców na granicy egzemplarze listu przewozowego CMR, mimo że przewóz wykonywany jest pod osłoną karnetu TIR.

W ostatnich latach IRU wykonała ogromną pracę polegającą na zapoznawaniu agend rządowych wielu państw z procedurami i instrumentami, jakie dają im te konwencje ONZ, a szczególnie Konwencja TIR. W 2007 roku uruchomiliśmy program NELTI, w ramach którego wykonywane są komercyjne przewozy na trasie Europa - Azja: pierwotnie na trzech trasach, obecnie na dziewięciu. Z początku program był pod każdym względem wspierany przez IRU, głównie po to, by w zamian otrzymywać od kierowców i przewoźników wiarygodne i kompletne dane o warunkach realizacji tych przewozów. Przez lata zgromadziliśmy wiele danych o występujących barierach, ale ostatecznie udowodniliśmy, że harmonizacja procedur przewozowych i celnych jest możliwa i że przewozy międzynarodowe da się tam realizować.

- **Samochód ciężarowy ma konkurencję w postaci pociągu, a tam procedury są chyba lepiej znane?**

Ale transport drogowy jest najbardziej elastyczny i powszechny. Drogi kołowe są wszędzie, aczkolwiek bardzo zróżnicowana jest ich jakość, natomiast wybudowanie kolejowego szlaku jest kosztowne, a poza tym nie można poprowadzić go do każdej fabryki czy sklepu. Co więcej, od kilkudziesięciu już lat powszechnie zaakceptowaną jednostką ładunkową jest kontener 2TU. Pierwszy taki kontener międzynarodowy z użyciem takiego kontenera miał miejsce pół wieku temu. Teraz jest on standardem. Przeciętny pociąg towarowy w Europie może wieźć 40-50 kontenerów, ale tylko z miejsca A do miejsca B, tymczasem przewozy drogowe dają swobodę dowolnego wyboru miejsca załadunku i przeznaczenia każdego z tych kontenerów niezależnie od pozostałych i to jest właśnie wyższość transportu drogowego nad szynowym.

- **Czy Konwencja TIR nie jest postrzegana jako lokalna, europejska?**

Tak bywało do niedawna, ale ONZ dostrzegła jej zalety w skali globalnej i obecnie praktycznie wszystkie (pięć) komisje regionalne tej organizacji udzielają jej pełnego wsparcia. Jest to bowiem konwencja całego ONZ, aczkolwiek opracowana i wdrożona przez EKG ONZ w Genewie, podobnie jak wiele innych konwencji, i stąd wiele lat temu postrzegana była jako konwencja lokalna, europejska. To się zmieniło i obecnie komisje regionalne, takie jak UNESCAP (do spraw Azji i Pacy-

z Januszem Łacnym rozmawia Robert Przybylski



fiku) czy UNECLAC (do spraw Ameryki Łacińskiej) nie tylko tego nie kwestionują, ale wręcz promują tę konwencję na swoim obszarze.

O rozszerzaniu się Konwencji TIR świadczy fakt, że w połowie ubiegłego roku Pakistan oficjalnie notyfikował ONZ o przystąpieniu do tej konwencji, co oznacza, że wkrótce system TIR rozpocznie funkcjonowanie w tym państwie. Podobnie jest nie tyle w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, co we wszystkich siedmiu emiratach, które mają w tym zakresie dużą autonomię. Bardzo zaawansowane są przygotowania do uruchomienia systemu TIR w Chinach, bowiem na temat przyjęcia Konwencji TIR jednoznacznie pozytywnie wypowiedziały się tam wszystkie zainteresowane resorty, łącznie z administracją celną, ale ostateczną decyzję w tej sprawie musi podjąć Rada Państwa.

Wejściem do systemu TIR zainte-

resowane są Brazylia i Argentyna. Proszę sobie wyobrazić, że samochód ciężarowy potrzebuje aż ok. 10 dni na pokonanie tysiąckilometrowej trasy między obu krajami, ponieważ traci bardzo dużo czasu na granicach. Konwencją TIR zainteresowany jest także Meksyk, bo Stany Zjednoczone już w niej są.

■ Jaka jest przyszłość samego karnetu?

Pod koniec 2015 roku udało się uruchomić elektroniczny karnet TIR. Pilotażowy projekt prowadzą administracje celne Iranu i Turcji, dwóch przewoźników oraz tamtejsze organizacje gwarancyjne: ICCIM i TOBB. Przewóz odbył się pomiędzy 27 listopada i 4 grudnia poprzez przejście graniczne Bazargan – Gurbulak. Już pierwszy przejazd wykazał, że system bezbłędnie działa i gotowy jest do wprowadzenia na innych przejściach oraz w innych krajach.

Uruchomiliśmy tzw. wewnętrzną procedurę TIR, która pozwala rozładować spiętrzenie odpraw w portach. Umożliwia ona wysłanie kontenera z portu w Gdyni do miejsca jego przeznaczenia, np. w Łodzi, bez konieczności przeprowadzenia odprawy celnej w porcie i dokonanie tej odprawy dopiero w docelowym urzędzie celnym w Łodzi.

Kolejnym ułatwieniem dla przewoźników będzie zwiększenie gwarancji celno-podatkowych z 60 tys. euro do 100 tys. euro. Może to się stać jeszcze w tym roku, bo wszystkie uzgodnienia są już za nami. Wyższa gwarancja pozwoli przewoźnikom uniknąć uciążliwych i drogich konwojów.

Kolejna sprawa to przywracanie przez Rosję działania Konwencji TIR na jej terenie. Dzieje się to powoli, Rosjanie wyznaczili do tej pory 45 przejść i to tych najmniej istotnych dla przewozów drogowych. Przed kryzysem przejść było grubo ponad sto.

■ Czy jeszcze jest coś do zrobienia w samej Europie?

Ważną inicjatywą International Transport Forum (dawna Europejska Konferencja Ministrów Transportu) jest sięgnięcie po normy i procedury IRU w celu stworzenia europejskich (szerzej niż unijnych, bo ITF grupuje ponad 50 państw) norm bezpieczeństwa przewozu osób i ładunków.

Kolejna inicjatywa IRU, czyli Smart Move, polegająca na podwojeniu liczby pasażerów autobusów i autokarów, zyskała poparcie nie tylko UE, ale i kolejnych krajów, jak Rosja, Indie oraz Chiny. Rządy tych państw przyznają, że autobusy są nie tylko bezpieczniejsze od samochodów osobowych, ale i bardziej ekologiczne.

■ A jak wygląda administrowanie IRU od środka?

W minionej kadencji udało się zwiększyć przejrzystość IRU. Przedstawiciele organizacji członkowskich otrzymują znacznie więcej informacji o działalności IRU niż w latach poprzednich, chociaż jest inną sprawą, na ile są przygotowani do analizy tych danych.

Hu-Go i Viapass prosto z ZMPD

Dla wygody przewoźników Sekcja Serwisowa ZMPD poszerza ofertę o pokładowe urządzenia do uiszczania opłat drogowych (OBU) na Węgrzech i (od 1 kwietnia) w Belgii. Szef Sekcji Serwisowej Andrzej Lenkiewicz wyjaśnia najważniejsze punkty nowej oferty.



z Andrzejem Lenkiewiczem, dyrektorem Sekcji Serwisowej ZMPD, rozmawia Robert Przybylski

- **Od kiedy ZMPD sprzedaje urządzenia pokładowe węgierskiej sieci myta Hu-Go?**

Urządzenie pokładowe (OBU) do opłaty węgierskiego myta oferujemy od września 2015. Zamiast kupować bilety na granicy albo poszukiwać punktu dystrybucji gdzieś na Węgrzech, można kupić urządzenia OBU w ZMPD. Nasza oferta jest bardzo konkurencyjna cenowo i najlepsza jakościowo. Spośród 29 rodzajów urządzeń dostępnych na Węgrzech, wybraliśmy to najtrwalsze i uważane za najlepsze. Jego koszt to ok. 100 euro, tyle samo co na Węgrzech. W cenie urządzenia zawiera się także dwuletni abonament karty SIM, w którą wyposażone jest każde urządzenie pokładowe. Dzięki karcie SIM

urządzenie kontaktuje się z siecią poboru myta przy pomocy łączy telefonicznej lub komórkowej.

- **Czy można przenosić urządzenie między pojazdami?**

Można, ten proces jest bardzo prosty dzięki bardzo intuicyjnej stronie internetowej. Karta jest przypisana bezpośrednio do urządzenia (OBU), dzięki czemu urządzenie można przenieść na inny pojazd, wyrejestrować lub odsprzedać innemu użytkownikowi.

- **A jak wygląda sprawa podatku VAT?**

Na Węgrzech obowiązuje 27-procentowy podatek VAT i jego odzyskanie w przypadku korzystania z biletów jest skomplikowane. Znacznie prościej proces odzysku VAT przebiega w przypadku korzystania z OBU. ZMPD oferuje swoją pomoc w tym procesie. Korzystając ze zwrotu VAT, koszt urządzenia zwraca się już po 3,5 miesiącach.

- **W niedługim czasie do dystrybucji w Polsce trafią też urządzenia OBU do poboru myta belgijskiego.**

W marcu rozpoczniemy dystrybucję urządzeń pokładowych belgijskiego systemu opłat drogowych Viapass. W odróżnieniu od węgierskich, należą one do administratora systemu i są jedynie dzierżawione użytkownikowi. Kaucja wynosi 135 euro. Wysoka kaucja wynika z wysokich standardów ochrony danych osobowych. Skomplikowane oprogramowanie uniemożliwia śledzenie użytkownika na podstawie danych GPS i mapy przez różną służby.

- **Niedługo w samochodach zabraknie miejsca na szybkie kolejne OBU.**

Belgijskie urządzenie spełnia warunki interoperacyjności i dzięki temu w przyszłości być może będzie używane w Niemczech oraz Austrii, a także w innych krajach EU.

- **Jak wygląda odliczanie VAT od belgijskiego myta?**

Belgia jest państwem federacyjnym, składającym się z regionu Flamandzkiego, Walońskiego i Stołecznego Brukselskiego. Każdy ma własny zarząd dróg i we Flamandii oraz Brukseli są jednostki administracji regionu, natomiast w Walonii drogami zarządza prywatna firma. W związku z tym w Walonii do ceny usługi należy doliczyć VAT. Pomagamy w jego odzyskaniu.

- **Gdzie będzie można kupić belgijskie OBU?**

Urządzenia nie można kupić, jedynie wypożyczyć. Można tego dokonać w Belgii, w punktach niedaleko granic lub wewnątrz kraju oraz w siedzibie ZMPD w Warszawie. Jesteśmy jedynym poza Belgią punktem dystrybucyjnym urządzeń Viapass. Utworzenie Punktu Obsługi Klienta w Polsce wynika z dużej liczby polskich ciężarówek przejeżdżających przez Belgię. Zarządcy belgijskich dróg szacują, że co trzecia ciężarówka przejeżdżająca w transycie przez Belgię ma polskie numery rejestracyjne. Dbając o polskich przewoźników ZMPD oferuje również możliwość uiszczania belgijskiego myta w systemie Post-Pay.



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. +48 723 688 239

tel. +48 22 53 61 850



Na granicy Europy i Azji

Największy na Podlasiu terminal logistyczny należy do spółki Adampol. Jest to jedna z trzech wiodących w Europie firm zajmujących się logistyką gotowych samochodów, ale jej oferta jest znacznie szersza.



Robert Przybylski

Terminal Małaszewicze to największy obszar wolnocłowy w Polsce, którego powierzchnia przekracza 166 ha. Jest on położony na głównym szlaku tranzytowym z Unii Europejskiej do Rosji, w środkowo-wschodniej części Polski. Odległość od granicy z Białorusią to zaledwie 5 km, a od przejścia granicznego z Ukrainą wynosi 120 km.

Terminal Małaszewicze zlokalizowany jest tuż przy magistrali kolejowej

E-20, łączącej Europę z Azją Wschodnią i Centralną. Tuż obok terminalu przebiega także główna w tym regionie droga północ-południe, należąca do ciągu E-30. Od bramy terminalu do Moskwy jest 1050 km. Wiceprezes Adampolu Adam Bygłewski uważa, że terminal w Małaszewiczach idealnie łączy Europę Zachodnią z Europą Wschodnią i Azją.

W 2007 roku spółka Adampol oddała do użytku specjalistyczny terminal przeładunkowy na terenie Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach. Jest to wzorcowa, duża inwestycja

umożliwiająca świadczenie usług multimodalnych. Na terenie 50 ha mieszczą się place składowe, magazyny i terminal kolejowy. Obowiązujące w nim procedury celne zostały zatwierdzone i skontrolowane przez Służby Celne. Spółka prowadzi także monitoring terenu.

Bocznicą kolejową obsługuje zarówno pociągi z europejskim, jak i rosyjskim rozstawem szyn. Dysponuje czterema torami przeznaczonymi tylko dla pociągów europejskich, czterema torami dla pociągów rosyjskich oraz jednym torem, po którym mogą poruszać się oba rodzaje pociągów.

Łączna długość torów wynosi 2 300 m. W terminalu można dokonywać przeładunków zarówno z pociągu na pociąg, jak i na samochody. Prace na terminalu ułatwia sieć bezprzewodowa, którą spółka zainstalowała w ramach inwestycji.

W okresie boomu na rosyjskim rynku samochodów nowych w całym terminalu pracowało 300 osób. Bocznicę wyposażono w nowoczesną rampę załadunkowo - rozładunkową. Jej dwupoziomowa budowa umożliwia jednoczesny załadunek dolnej i górnej platformy wagonu, natomiast wyposażenie rampy



w kilka stanowisk pozwala na jednoczesną obsługę kilku wagonów lub nawet pociągów.

Samochody składowane są na terenie pięciu sektorów magazynowych o całkowitej pojemności 14 tys. aut. Strefa kompletacji ładunku jest wydzielona, podobnie jak strefa załadunkowa, zaprojektowana na 30 autotransporterów. Prywatne samochody mają oddzielny parking.

Terminal w Małaszewiczach jest tak duży, że chociaż Adampol specjalizuje się w logistyce gotowych samochodów, spółka nie ogranicza się wyłącznie do



TERMINAL W MAŁASZEWICZACH

Terminal Kontenerowy

- Powierzchnia składowania: 2 ha
- Maksymalna liczba składowanych kontenerów: 1 600
- Możliwości przeładunkowe: 80 000 TEU rocznie
- 3 pociągi tygodniowo (wysyłka ładownych kontenerów)
- 3 pociągi tygodniowo (przyjęcie próżnych kontenerów)
- 2 pociągi tygodniowo (rozładunek aut)

Terminal Samochodowy

- Powierzchnia: 28 ha
- Liczba składowanych samochodów: 14 000
- Połączenie kolejowe: szerokie i wąskie tory
- Pracuje 7 dni w tygodniu
- Monitoring
- Operacje celne: EX, TIR, T1

Centrum PDI, SKD, powierzchnie magazynowe

- Powierzchnia: 2 ha
- Lakiernia
- Automatyczna myjnia

Cło bez papieru



Nowe prawodawstwo celne Unii Europejskiej wchodzi z początkiem maja tego roku. Celnicy przejdą na dokumenty elektroniczne, a szkolenia klientów zaczną się od marca.

Robert Przybylski

Z początkiem maja 2016 r. wchodzi w życie Unijny Kodeks Celny. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające UKC pojawiło się 9 października 2013 roku, jednak rozporządzenia wykonawcze zostały przyjęte pod koniec 2015 roku.

Cały pakiet prawny zawiera Unijny Kodeks Celny (UKC), Rozporządze-

nie Delegowane Komisji (DA), Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (IA), Rozporządzenie Delegowane Komisji określające zasady przejściowe w zakresie środków technik informacyjnych (TDA) i program prac związanych z UKC, oznaczony UCCP WP. Przyjęte akty prawne przewidują pełne wdrożenie UKC do 1 stycznia 2021 roku.

Podczas listopadowego głosowania nad rozporządzeniem IA, przeciw przyjęciu rozporządzenia głoso-

wały: Polska, Szwecja, Holandia, Litwa i Łotwa. Wstrzymały się od głosu: Portugalia, Niemcy, Grecja i Wielka Brytania.

Mimo to nie uzyskały większości blokującej, zatem KE zdecydowała się przyjąć rozporządzenie.

Polska była przeciw, uważając, że przepisy nie są dostatecznie jasne, normy są sprzeczne, a rozstrzygnięcia zostały przesunięte na poziom wyciecznych, które nie są źródłem prawa. Ponadto projekt przewiduje radykal-

UKC przewiduje pełną elektroniczną wymianę danych oraz ich przechowywanie. Zatem składanie przez przedsiębiorców wszelkich dokumentów będzie odbywać się elektronicznie, tą samą drogą urząd będzie komunikował się z patentami.



ne zmniejszenie wymagalności zabezpieczeń i daje przedsiębiorcom bardzo krótki czas na dostosowanie się do zmian. Także interpretacja KE w zakresie zwolnień zabezpieczenia powoduje nierówne traktowanie przedsiębiorców ze starymi i nowymi pozwoleniami. Strona polska podnosiła także sprawę bardzo krótkiego czasu na przygotowanie systemów informatycznych.

Unijny Kodeks Celny zastąpi Wspólnotowy Kodeks Celny i rozporządzenia wykonawcze do WKC. Zastąpi także rozporządzenia wykonawcze, obejmujące procedury ułatwiające wystawianie lub sporządzanie w UE dowodów preferencyjnego pochodzenia, zasady obrotu towarowego z tzw. terytoriami specjalnymi

mi oraz zasady kontroli bagażu wewnątrz UE.

Nowy kodeks celny ma zapewnić skuteczniejsze pobieranie cła, przyspieszenie procedur oraz ich elektroniczną. Twórcy zakładają uproszczenie prawa celnego i ujednoczenie przepisów w całej UE oraz ułatwienia dla przedsiębiorców. Pozostanie instytucją upoważnionego przedsiębiorcy (AEO).

UKC przewiduje pełną elektroniczną wymianę danych oraz ich przechowywanie. Zatem składanie przez przedsiębiorców wszelkich dokumentów będzie odbywać się elektronicznie, tą samą drogą urząd będzie komunikował się z patentami. Urzędy muszą przygotować systemy informatyczne, co wymaga ustanowienia

okresu przejściowego. Może on trwać do końca 2020 roku. UKC składa się z 288 artykułów (poprzedni liczył 253) oraz ponad tysiąca stron przepisów wykonawczych. Dopiero w marcu zostanie opublikowany pełen pakiet prawny UKC i dopiero od tego miesiąca Służba Celna rozpocznie szkolenia.

Prace nad nowym kodeksem celnym toczyły się od 1996 roku i były sprzężone z pracami nad prawem o podpisie elektronicznym. Prace wydłużyło także przyjęcie Traktatu Lizbońskiego.

Wprowadzenie Unijnego Kodeksu Celnego nie jest jedyną zmianą dla Służby Celnej. Polskie Ministerstwo Finansów przygotowuje połączenie cel i aparatu skarbowego. Powstanie Krajowa Administracja Skarbowa. ■

Kosztowne ubezpieczenia

Drożej polisy komunikacyjne i nadzór finansowy nie pozostawia złudzeń, że taniej nie będzie.

Robert Przybylski

Wielu przewoźników zaskoczył wzrost stawek ubezpieczeniowych, choć ich floty nie zarejestrowały szkód. Wyliczenia nowych stawek potrafią być dwukrotnie wyższe od płaconych do tej pory, więc podwyżki są słone. W przypadku większych flot sumy robią się całkiem duże i w branży słychać protesty przeciw takiemu traktowaniu klientów.

Oburzenie budzi fakt fluktuacji cen polis, bez wyraźnego powiązania z kosztami likwidacji wypadków. – W ostatnich dwóch latach nie miałem szkód z własnej winy, zaś stawki które mam płacić w tym roku są dwukrotnie wyższe od ubiegłorocznych – denerwuje się jeden z przewoźników. Wskazuje, że niedawno stawka ubezpieczeniowa za ciągnik siodłowy wynosiła 2 tys. zł, gdy dwa-trzy lata temu sięgała 5-6 tys. zł. – Towarzystwa ubezpieczeniowe zdobywały nowych klientów coraz niższymi stawkami, stąd wcześniej obserwowali oni tak duży spadek – wyjaśnia prezes zarządu jednego z największych brokerów ubezpieczeniowych Donoria Dariusz Zajączkowski.

Niskie stawki od wielu lat boleśnie odbijają się na wyniku finansowym towarzystw ubezpieczeniowych. Według danych Polskiej Izby Ubezpieczeń wynik techniczny w ubezpieczeniach komunikacyjnych OC jest ujemny od 2007 roku. Gdy cała bran-

ża podniosła wysokość składki OC w 2013 roku, strata na OC zmalała z 950 mln zł w 2009 roku do 260 mln zł. W następnym roku składka powtórnie zmalała, zaś strata wzrosła do 790 mln zł. Danych za 2015 rok jeszcze nie ma, ale wiadomo, że był on dla branży ubezpieczeniowej fatalny. Wystarczy wskazać choćby na pożar w rafinerii Orlenu w Czechach. Zakład ubezpieczeniowy głównie polskie towarzystwa ubezpieczeniowe.

Na złą sytuację uwagę zwrócił przewodniczący Komisji Nadzoru Finansowego Andrzej Jakubiak, który w piśmie z 28 września 2015 roku do krajowych zakładów ubezpieczeniowych

ŚREDNIE WYPŁATY ODSZKODOWAŃ I ŚWIADCZEŃ W MLD ZŁ

	OC	AC
2010	4,93	3,78
2011	5,28	3,7
2012	5,28	3,44
2013	5,39	3,5
2014	5,65	3,58

WYNIK TECHNICZNY W UBEZPIECZENIACH KOMUNIKACYJNYCH W MLD ZŁ

	Wartość OC	Wartość AC
2010	- 0,9	- 0,32
2011	- 0,64	0,33
2012	- 0,43	0,72
2013	- 0,26	0,48
2014	- 0,79	0,24

Źródło: Polska Izba Ubezpieczeń

podkreśla „konieczność prawidłowego ustalania składki ubezpieczeniowej tzn. w sposób, który zapewnia jej adekwatność w stosunku do zobowiązań”. Przewodniczący KNF przypomniał, że prawo obliuguje towarzystwa ubezpieczeniowe do ustalania wysokości składki ubezpieczeniowej z uwzględnieniem „wiarygodnych założeń co do przewidywanych ob-

ciążeń finansowych przyjętych przez zakład ubezpieczeń (...), w szczególności na podstawie analiz historycznych”. Jakubiak podkreśla, że „Kalkulacja składki uwzględniająca powyższe uwarunkowania powinna stwarzać warunki do zapewnienia (...) co najmniej zbilansowania wpływów ze składek z wydatkami z tytułu świadczeń i kosztów działalności”.

Z analizy KNF dotyczącej lat 2011-2015 wynika, że od 2013 roku następuje pogorszenie rentowności krajowego sektora ubezpieczeń w grupie polis komunikacyjnych, spowodowane przede wszystkim wzrostem kosztów akwizycji oraz wyższą szkodowością.

Komisja domaga się rewizji zasad ustalania taryf składek tak, aby zapewnić przynajmniej neutralny wynik finansowy w tej grupie ubezpieczeń. Urząd wskazuje na „rozwój orzecznictwa w sprawach dotyczących roszczeń z umów ubezpieczenia i implementacji wytycznych organu nadzoru odnoszących się m.in. do: wypłat zadośćuczynień z tytułu szkody na osobie oraz śmierci osoby najbliższej, wysokości przyznawanych rent, zwrotu kosztów wynajmu pojazdów zastępczych, zasad ustalania wysokości odszkodowań z tytułu szkód w pojeździe mechanicznym”.

Przykładem zagrożeń dla równowagi finansowej ubezpieczycieli są rosnące odszkodowania osobowe. Nawet w pojedynczych przypadkach mogą one przekraczać milion złotych.

Ubezpieczyciele przyznają, że wypłaty za straty w wypadkach komunikacyjnych potrafią sięgać milionów złotych, wskazywali jednak na ostrą konkurencję w tym segmencie, która nie pozwala na podniesienia stawek. KNF jednak nie dał się zbyć takimi oświadczeniami i w 2015 roku wszczął postępowanie w sprawie nałożenia na niektóre zakłady ubezpieczeń kar pieniężnych w związku z заниżaniem wysokości składek. ■



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

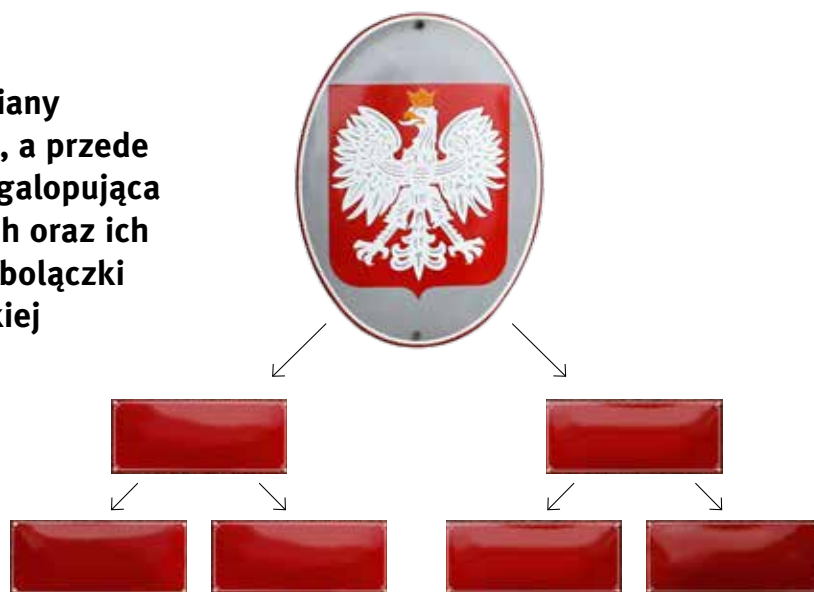
Obejrzyj film na volvotrucks.pl/ambasador

Volvo Trucks. Driving Progress



Polska biurokracja, czyli imperium kontratakuje

Gigantyczne obowiązki sprawozdawcze, częste zmiany w przepisach podatkowych, a przede wszystkim ich niejasność, galopująca inflacja przepisów prawnych oraz ich fatalna jakość – to główne bolączki związane z rozwojem polskiej przedsiębiorczości.



Piotr Gawelczyk

Kolejne rządy obiecują rozprawienie się z hydrą biurokracji, lecz ma się ona doskonale i de facto to ona rządzi polskim biznesem, ergo – polską gospodarką. By uzmysłowić, z jakim potworem mamy do czynienia, firma audytorsko-doradcza Grant Thornton wraz z Pracodawcami RP przygotowała raport „Biurokracja w Polsce. Biurokratyczne bariery rozwoju polskiej przedsiębiorczości”.

Wnioski płynące nawet z pobieżnej lektury z jednej strony jeżą włos na głowie, z drugiej zaś prowadzą do sytuacji, który opisał Prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski: niejasne przepisy, brak stabilności otoczenia prawnego, nadmierna sprawozdawczość, opieszałość administracji i długotrwałe procedury stanowią dla polskich przedsiębiorców problem dużo większy niż ostra konkurencja.

Łatane prawo

Twórcy raportu podzielili największe biurokratyczne bolączki polskiego biznesu na cztery części. Pierwszą z nich są procedury podatkowe. Przedsiębiorca przestrzegający przepisów podatkowych musi mieć w małym palcu blisko 6 tysięcy stron maszynopisu, na których zapisano ustawy i rozporządzenia ich dotyczące. A przecież to nie wszystko – dochodzą do tego interpretacje Ministerstwa Finansów oraz orzeczenia sądowe. Bo choć w naszym kraju nie ma zasady precedensu, to jednak w praktyce w wielu przypadkach owe orzeczenia mają decydujące znaczenie.

Najgorsze jednak w tym wszystkim jest to, że polskie przepisy ciągle nie dają jednoznacznych rozstrzygnięć i wyglądają jak niechlujnie położony asfalt, w którym błyskawicznie robią się dziury, a kierowcy łamią na nich zawieszania swoich samochodów. Ten stan trwa już na tyle długo, że tak

naprawdę już nikogo nie dziwi łatanie luk interpretacjami podatkowymi i orzeczeniami sądów.

Polscy przedsiębiorcy dostają białej gorączki także z powodu coraz to większej liczby dokumentów (danych finansowych, osobowych, oświadczeń, sprawozdań, itp.), które muszą przedstawić kolejnym urządowi. Jak informują twórcy raportu, w 2014 roku statystyczna polska firma musiała przekazać administracji państwowej... 209 druków – średnio jeden na każdy roboczy dzień roku. Mikrofirmy muszą się liczyć z koniecznością przygotowania 130 dokumentów. Największe obciążenie spada na duże firmy (średnio aż 435 sprawozdań).

Przedsiębiorcy znad Wisły żartują, że gdyby produkcja przemysłowa w Polsce rosła tak szybko jak produkcja prawa, od lat byłibyśmy zdecydowanie najszybciej rozwijającym się krajem na świecie. Dziś Parlament i ministerstwa tworzą bowiem prawie 30 tys. stron nowego prawa – to... oś-

miokrotnie więcej niż dwie dekady temu. W przeliczeniu na roboczo-godzine – każdy przedsiębiorca powinien poświęcić na czytanie przepisów 3,5 godziny dziennie. Do tego dochodzi czas na zapoznanie się z nowymi interpretacjami podatkowymi, orzeczeniami sądowymi i unijnymi rozporządzeniami, nie mówiąc już o ich zrozumieniu i dostosowaniu do codziennego rytmu pracy firmy, co jest oczywiście niewykonalne, ale kto się tym przejmuje? Najwyżej nałoży się odpowiednio wysoką karę i po krzyku.

Niektórzy mogą nieśmiało oponować, że na świecie jest podobnie. Trudno oczywiście porównywać wszystkie kraje do siebie, lecz by mieć jako taką orientację wystarczy rzucić okiem na inne kraje Europy Środkowo-Wschodniej (to zresztą wystarczy, by liczby przemówiły do wyobraźni). Otóż w latach 2012-2014 w Czechach przyjmowano średnio w roku 450 aktów prawnych najwyższej rangi, na Słowacji – 464, na Węgrzech zaś 1 268. W Polsce? 1 749.

Pal sześc, gdyby ta potworna inflacja prawa szła w parze z jakością przepisów. Tymczasem działa tu zasada odwrotnej proporcjonalności.

Herkulesowe prace

Kiedy już przejdzie się przez to pole minowe i widzi światełko w tunelu, taranem uderzają instytucje publiczne, których efektywność woła o pomoc do nieba. Procedury inwestycyjne (uzyskanie pozwolenia na budowę, zgód związanych z wymogami technicznymi i procedurami BHP, itp.) ciągną się w nieskończoność.

Twórcy raportu przywołują badania Banku Światowego „Doing Business”, z których wynika, że przeciętna polska firma pozwolenie na budowę uzyskuje po 156 dniach. Składa się na to zebranie wszystkich potrzebnych dokumentów, dopełnienie urzędowych formalności i oczekiwanie na decyzję.

By odzyskać pieniądze na drodze sądowej od nierzetelnego kontrahenta trzeba się uzbroić w wielką cierpli-

wość, bowiem wiąże się to, średnio, z 685 dniami oczekiwania. Nic dziwnego, że w tym czasie wiele firm bankrutuje.

Twórcy raportu podkreślają co prawda, że mozolnie pniemy się w międzynarodowych rankingach, lecz jednocześnie zauważają, że dzieje się tak dlatego, że rozpoczęliśmy wspinaczkę z bardzo niskiego poziomu. Faktem jest, że polska gospodarka rozwija się nieustannie od blisko ćwierćwiecza. Jednak rozwój ten byłby dużo szybszy, gdyby nie biurokratyczne bariery.

Walka przedsiębiorcy z potworem biurokracji przypomina kolejne prace Herkulesa. Mimo że wydają się one niemożliwe do zrealizowania, Herkules, podobnie jak polski biznes, daje im radę. Tyle że grecki heros był synem Zeusa. Polski przedsiębiorca jest zaś sierotą, którego kolejni rodzice zastępczy podrzucają do kolejnych sierocińców.

I jeszcze jedno – pamiętajmy, jak skończył Herkules. Oby tak samo nie było z polskim biznesem. ■

reklama



You drive, we care.



Rejestracja
już od:
1.10.2015!



Dziecinnie prosta zmiana!

Belgia: od 1 kwietnia 2016 r. zamień Eurowinetę na box od DKV.

1.04.2016 r. Eurowinetę w Belgii zastąpią nowe urządzenia pokładowe dla samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. Przejście na nowy system oraz sprawne rozliczanie opłat drogowych stają się dziecinnie proste dzięki warunkom oferowanym przez DKV.

Więcej informacji na: www.dkv-euroservice.com



Rosną wpływy z dróg



Ciężarówki są coraz bardziej ekologiczne, a przychody z myta są coraz większe. viaTOLL podsumował 2015 rok.

Robert Przybylski

Od początku stycznia do końca grudnia 2015 roku wpływy do systemu osiągnęły poziom 1,55 mld zł, co stanowi 9,3% wzrostu rok do roku. W czerwcu 2015 roku rozszerzona została sieć dróg płatnych o 251 km. Sieć płatnych dróg obejmuje 809 km dróg krajowych, 1 255 km dróg ekspresowych i 1 082 km autostrad. Razem to 3 146 km.

Od momentu uruchomienia w dniu 1 lipca 2011 roku do końca grudnia ubiegłego roku system viaTOLL zarobił już ponad 5,49 mld zł. W tej kwocie zawarte są przychody zarówno z systemu elektronicznego, jak i poboru manualnego na A2 i A4. Wszystkie przychody wygenerowane przez system viaTOLL trafiają bezpośrednio na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD).

W minionym roku najwyższe przychody w ramach systemu viaTOLL wygenerowała autostrada A4 (399,45 mln zł), a w następnej kolejności – droga ekspresowa S8 (208,86 mln zł) oraz autostrada A2 (156,59 mln zł). W pierwszej dziesiątce znalazły się również kolejno drogi: A1, S7, S3, DK92, S1, S6 oraz po raz pierwszy A8 z przychodem na poziomie 24,77 mln zł. Co ciekawe, spadki wpływów dotyczą tras: A2 (z 158 mln zł do 157 mln zł), S7 (z 90 mln zł do 87 mln zł), DK92 (z 50,5 mln zł do 47,5 mln zł) oraz S6 (z 26,5 mln zł do 25,5 mln zł).

Zmiany w ustawie

Pod naciskiem przewoźników rząd wprowadził 2 stycznia 2015 roku zmiany w Ustawie o drogach publicznych. Dotyczyły one uproszczenia zasad odpowiedzialności administracyjnej użytkowników dróg za uchylanie się od obowiązku uiszczenia opłaty. Chodziło przede wszystkim o obniżenie taryfikatora kar oraz wprowadzenie zasady jednej kary w ciągu doby. Ujednolicono również kwestię zwolnień z opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą dla pojazdów służb mundurowych oraz służb specjalnych i ratowniczych.

W 2015 roku operator systemu wraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad przygotował szereg usprawnień dla użytkowników, mających na celu poprawę jakości obsługi oraz zwiększenie komfortu korzystania z viaTOLL. W ciągu roku uruchomiono trzy narzędzia: e-Notę, powiadomienie SMS oraz aplikację mobilną.

Rośnie ruch

W systemie zarejestrowanych jest 523 000 umów (wzrost rok do roku o 10,2%) i nieco ponad 929 000 pojazdów. Największą grupę zarejestrowanych przewoźników stanowią Polacy (61,3%), ale ich odsetek spadł w porównaniu do poprzedniego roku o 1,7 p.p. Statystyki użytkowników nie

wykazują poważniejszych zmian i na kolejnych miejscach ponownie plasują się: Niemcy (5,6%), Litwini (3,5%), Czesi (2,9%), Ukraińcy (2,8%), Rosjanie (2,7%), Rumuni (2,2%), Węgrzy (1,9%), Słowacy (1,8%) oraz Białorusini (1,6%).

Inaczej niż w przypadku systemów działających w innych europejskich krajach, w systemie viaTOLL cały czas przybywa pojazdów, których właściciele rozliczają się na podstawie przedpłaty (pre-pay) – ich odsetek wynosi obecnie 82,3%. Dla zaledwie 17,7 % taboru prowadzone są umowy z odroczonej terminem płatności (post-pay).

Po 54 miesiącach działania systemu prawie 60% rejestracji wskazuje na klasy emisji od Euro 4 do Euro 6, a o połowę spadł udział klas Euro 3, Euro 2 i Euro 1.

Oferta dla lekkich

Usługa viaAUTO przeznaczona dla pojazdów lekkich (DMC ≤ 3,5t) dostępna jest na płatnych odcinkach autostrad A2 i A4 zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Pobór elektroniczny gwarantuje ok. 4 razy większą przepustowość bramek, niż pobór manualny. Do końca grudnia zostało rozdyskrebowanych ok. 37 000 urządzeń, z czego 1 200 przekazano służbom ratowniczym. Wzrost liczby urządzeń w pojazdach i transakcji przełożył się w 2015 roku na zwiększenie wpływów wnoszonych za pośrednictwem usługi viaAUTO. Na odcinku autostrady A2 (Konin – Stryków) pojazdy lekkie korzystające z systemu elektronicznego stanowiły średnio 2,7% wszystkich samochodów osobowych dokonujących płatności. Dla porównania, w roku 2014 odsetek ten wynosił zaledwie 1,4%. Z kolei na odcinku autostrady A4 (Wrocław – Gliwice) pojazdy lekkie korzystające z systemu elektronicznego stanowiły 8,5% wszystkich samochodów osobowych dokonujących płatności (5,4% w roku 2014). ■

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY



www.trucks-machines.pl



Rozwija się budowa dróg na wschodzie Polski

W Polsce jest ponad 3 tys. km dróg szybkiego ruchu, a w najbliższych latach ich sieć wydłuży się o 1 200 km.

Robert Przybylski

Na koniec 2015 roku, po wydaniu stu miliardów złotych na drogi, w Polsce funkcjonowały drogi szybkiego ruchu o łącznej długości blisko 3 049 km, w tym ponad 1 553 km autostrad i niecałe 1 496 km dróg ekspresowych. W kolejnej perspektywie unijnej do wydania na dro-

gi jest kolejne sto miliardów złotych. Plany rządu przewidują nawet wydatki 198 mld zł, więc nie jest wykluczone, że część ekspresówek będzie 3-pasmowych, ze środkowym pasem przeznaczonym do wyprzedzania.

W tym roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje wydać na budowę dróg szybkiego ruchu 17 mld zł. Dlatego nie zwalnia tempa pracy. W grudniu wyłoniła m.in. wykonawcę obwodnicy Sannoka, w styczniu podpisała umowy na realizację 4 odcinków dróg ekspresowych o długości 50 km oraz otwarcie ofert na realizację 2 małopolskich odcinków ekspresowej siódemki. Ponadto w realizacji jest 1 223,6 km nowych dróg, a na rozstrzygnięcie czekają przetargi dotyczące budowy kolejnych 857,7 km tras.

Podpisana umowa na realizację S8 Wyszków - Poręba

28 stycznia w Białymstoku przedstawiciele GDDKiA i firmy Skanska podpisali umowę na realizację odcinka S8 Wyszków - Poręba. Niespełna 13-kilometrowy fragment drogi ekspresowej będzie kosztował 334,7 mln. zł. To pierwsza z trzech mazowieckich części S8, którą prowadzi białostocki oddział GDDKiA.

Odcinek Wyszków - Poręba będzie miał dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę plus pasy awaryjne. Powstaną 3 węzły drogowe: „Trzcianka”, „Knurowiec”, „Poręba”. Umowa przewiduje też budowę i przebudowę m.in. dróg dojazdowych i poprzecznych, a także 2 punktów kontroli po-



jazdów. Droga zostanie wygradzona, przewidziane są też urządzenia ochrony środowiska, m.in. przejścia dla zwierząt i ekrany akustyczne.

Zgodnie z umową inwestycja ma być gotowa w połowie lipca 2018 roku (22 miesiące od chwili podpisania umowy - nie wliczając okresów zimowych).

Podpisane umowy na realizację S17 węzeł Lubelska - Garwolin

Zawarcie umów na realizację kolejnych trzech odcinków S17 między Warszawą a Lublinem pozwoli na rozpoczęcie prac w formule „projektuj i buduj” na ponad 37-kilometrowym odcinku od węzła Lubelska pod Warszawą do początku obwodnicy Garwolina.

Konsorcjum firm Strabag i Strabag Infrastruktura Południe zrealizuje 2 odcinki: od węzła Lubelska do początku obwodnicy Kołbieli (ok. 15,2 km, wartość ok. 370,5 mln zł) oraz obwodnicę Kołbieli (8,7 km, ok. 225,5 mln zł). Kolejny odcinek, od obwodnicy Kołbieli do początku obwodnicy Garwolina (ok. 13 km, blisko 290 mln zł), zaprojektuje i zbuduje firma Budimex.

Wykonawcy mają 34 miesiące na oddanie inwestycji do użytkowania (nie wlicza się okresów zimowych), co oznacza, że kierowcy będą mogli sko-

rzystać z trasy w połowie 2019 roku. Realizacja inwestycji w formule „projektuj i buduj” oznacza, iż wykonawca m.in. opracuje dokumentację projektową, uzyska decyzję o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej, a następnie wybuduje trasę.

Otwarcie ofert na S7 Lubień - Naprawa

Polsko - ukraińskie konsorcjum przedsiębiorstw: IDS-BUD S.A z Warszawy i Korporacja ALTIS-Holding z Kijowa złożyło najtańszą ofertę na realizację odcinka S7 Lubień - Naprawa.

Wybrana oferta przewiduje, że wykonawca w ciągu 22 miesięcy od daty zawarcia umowy wybuduje ten odcinek drogi ekspresowej za ok. 521,5 mln złotych. Konsorcjum oferuje ponadto 10-letnią gwarancję jakości.

Kolejnym etapem jest czas na ewentualne złożenie odwołań przez innych wykonawców. Następnie po informacji o wyniku kontroli Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych - umowa z wybranym konsorcjum może być zawarta.

Odcinek drogi ekspresowej S7 Lubień - Naprawa ma mieć długość 7,6 km. Oprócz dwujezdniowej drogi klasy S, powstaną m.in. dwa MOP-y: Lubień i Krzeczów oraz 10 obiektów inżynierskich i 6 małych mostków na potoku Krzywańskim.

6 firm z ofertami na budowę tunelu na S7 między Naprawą i Skomielną Białą

Spośród 6 ofert na budowę odcinka tunelowego S7 Kraków - Rabka Zdrój pomiędzy Naprawą i Skomielną Białą najniższą cenę zaproponowała firma Astaldi S.p.A. z Rzymu - ok. 969 mln zł, a najwyższą Metrostav a.s. z Czech - ponad 1 mld 710 tys. zł. Wykonawca zostanie wyłoniony po zbadaniu złożonych ofert.

Na pierwszym etapie przetargu ograniczonego z wnioskami wystąpiło 20 chętnych, głównie konsorcja dwóch i więcej firm - najwięcej z Włoch i Hiszpanii.

W ramach inwestycji powstanie odcinek tunelowy drogi klasy S długości ok. 3 km, w tym z dwukomorowym tunelem o długości ok. 2,06 km. Wybudowanie tunelu dwukomorowego oznacza budowę dwóch równoległych obiektów podziemnych w trudnych warunkach geologicznych i hydrologicznych fliszu karpackiego. Ponadto do wykonania są m.in. wzmocnienia podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadzenia dróg, zapewnienie stateczności nasypów i skarp, przebudowa i budowa dróg dojazdowych. ■



Leasing 2015

Rośnie znaczenie leasingu dla branży transportowej. Na ten rok finansiści spodziewają się równie dużego przyrostu umów.

Robert Przybylski

Leasing jest najważniejszym narzędziem finansowania rozbudowy floty. W 2015 roku wartość nowo podpisanych umów na środki transportu ciężkiego wyniosła 13,5 mld zł i była o 18,2 proc. wyższa niż rok wcześniej. Największy, 50-procentowy udział mają ciągniki siodłowe, naczepy i przyczepy (20 proc.) oraz pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony dmc (15 proc.).

Coraz lepsza sytuacja gospodarcza Europy, która sprzyjała wzrostowi eksportu z Polski, oraz wzrost popytu krajowego, spowodowała w całym 2015 roku 6,7-procentowy wzrost obrotów transportu. Taka sytuacja zachęcała przedsiębiorców do inwestycji w tabor.

W pierwszym półroczu dynamika finansowania pojazdów ciężarowych sięgnęła 11,5 proc., zaś w drugim przyspieszyła do 23,1 proc. Związek Polskiego Leasingu podkreśla, że przewoźnikom nie zaszkodziło nawet wdrożenie w Niemczech ustawy o płacy minimalnej.

Leasing coraz ważniejszy

Dla przewoźników leasing staje się coraz popularniejszym narzędziem, co widać po coraz bardziej zbliżonej dynamice przyrostów nowych rejestracji ciągników siodłowych (najpopularniejszego typu pojazdu w transporcie) oraz ich leasingu.

Liczba wyleasingowanych w 2015 roku ciągników siodłowych sięgnęła 21 290 sztuk i była o 23,5 proc. więk-

LEASING SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH [SZT.]

Rok	Ciężarowe pow. 3,5 t dmc	Ciągniki siodłowe	Przyczepy/naczepy
2010	6 205	11 181	9 858
2011	5 857	16 277	14 781
2012	5 509	14 731	13 350
2013	6 474	16 130	16 328
2014	7 770	17 235	18 526
2015	7 074	21 290	22 229

Źródło: ZPL

WARTOŚĆ WYLEASINGOWANYCH CIĘŻARÓWEK, CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH, PRZYPYCH I NACZEP [MLN ZŁ]

Rok	Ciężarowe pow. 3,5 t dmc	Ciągniki siodłowe	Przyczepy/naczepy
2010	1 306,1	2 146,1	908,3
2011	1 399,0	3 666,3	1 615,3
2012	1 185,3	3 563,9	1 613,7
2013	1 581,8	4 728,7	2 035,5
2014	1 861,8	5 123,7	2 316,8
2015	2 033,0	6 669,3	2 741,8

Źródło: ZPL

sza niż rok wcześniej. Wzrost liczby rejestracji w przypadku tych pojazdów sięgnął 32 proc., miał zatem o ponad jedną trzecią większą dynamikę.

W 2010 roku przyrost rejestracji nowych ciągników siodłowych o dmc powyżej 3,5 tony sięgnął 99,7 proc., natomiast liczba wyleasingowanych ciągników siodłowych wzrosła o 57,4 proc. (do 11 181 sztuk z 7 105 sztuk). Dynamika przyrostu leasingowanych pojazdów była zatem o ponad dwie trzecie mniejsza.

Leasing staje się tak ważny jak kredyt. Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej na koniec 2015 roku wyniosła 87,8 mld zł i zbliżyła się do salda kredytów udzielonych firmom przez banki, które w tym samym momencie wyniosło 101,4 mld zł.

Zauważalne jest także odchodzenie od samego finansowania na rzecz ofert finansowo-usługowych. – Leasing traci na popularności na rzecz wynajmu długoterminowego – zauważa dyrektor ds. produktu i sprzedaży ciężarówek MAN Truck & Bus Polska Bernard Wieruszewski. – W naszej ofercie to najpopularniejsza, forma finansowania, ciesząca się z ro-

ku na rok coraz większym zainteresowaniem klientów. To co w niej najbardziej interesuje klientów, to miesięczna rata, czyli przewidywalne koszty eksploatacji – wyjaśnia Wieruszewski. Znajduje się w niej nie tylko koszt pojazdu, ale również koszt obsługi serwisowej w ramach kontraktu serwisowego, holowanie w przypadku awarii, podatek drogowy czy też ubezpieczenie pojazdu, łącznie z bezkosztowymi skutkami całkowitego rozbicia pojazdu.

Nowe zamiast starych

Kolejna rzecz, która rzuca się w oczy, to wzrost przeciętnej wartości umowy leasingowej: na ciągnik siodłowy sięgnęła w 2015 roku 313,3 tys. zł. W 2010 roku było to 191,9 tys. zł, zatem wzrost wyniósł 63,3 proc.

Podobny wzrost obserwujemy także w innych rodzajach pojazdów. Średnia wysokość wartości leasingu samochodu ciężarowego wyniosła w 2015 roku 287,4 tys. zł. W 2010 roku było to 210,5 tys. zł, czyli 36,5 proc. W przypadku przyczep i naczep wzrost wartości leasingu wyniósł 33,8 proc. (z 92,1 tys. zł do 123,3 tys. zł). Oznacza

cza to, że przewoźnicy coraz częściej sięgają po nowe pojazdy, które są droższe od używanych. – Klienci wolą kupić nowy pojazd wraz z kompleksowym produktem finansowym i po okresie ok. 3 lat wymienić go na nowy, niż kupować pojazd używany. Choć i w tym segmencie oferujemy też kompleksowe rozwiązania finansowe i wynajem długoterminowy, a flota używanych pojazdów jest coraz młodsza. Zmienia się filozofia prowadzenia biznesu w sektorze transportowym, a co za tym idzie również oferta producentów pojazdów użytkowych – wyjaśnia Wieruszewski.

50 mld zł

Wartość nowych kontraktów w 2015 roku zbliżyła się do 50 mld zł (49,8 mld zł) i była większa niż rok wcześniej o 16,3 proc. Przeważają aktywa ruchome (97,1 proc. rynku). W podziale na segmenty największe są inwestycje

w samochody osobowe i dostawcze o dmc do 3,5 tony (37,5 proc.), przed maszynami i urządzeniami (w tym IT), które stanowią 31,9 proc. oraz środkami transportu ciężkiego (27,1 proc. rynku).

ZPL szacuje, że z oferty leasingowej korzysta pół miliona przedsiębiorstw, głównie małych i średnich. – Dla firm MŚP leasing, z uwagi na uproszczone procedury i minimalne oczekiwania dotyczące zabezpieczenia transakcji, jest najważniejszą formą finansowania inwestycji.

Potwierdzają to dane Komisji Europejskiej, która w swoim cyklicznym badaniu pyta przedsiębiorców z 28 krajów m.in. o to, czy finansowanie leasingiem jest istotne w działalności ich firm.

Pod koniec ubiegłego roku 57 proc. polskich przedsiębiorców zadeklarowało, że leasing jest/będzie dla nich istotnym źródłem finansowania inwestycji. Plasuje to Polskę na trzecim

miejscu, po Finlandii i Niemczech. Co trzeci polski przedsiębiorca zadeklarował, że korzystał w ostatnich 6 miesiącach z leasingu. Wyższy odsetek zadeklarowali w tym przypadku jedynie przedsiębiorcy niemieccy i łotewscy – zauważa wiceprzewodniczący Komitetu Wykonawczego ZPL Mieczysław Woźniak.

Dobre prognozy

Związek Polskiego Leasingu oczekuje w 2016 roku powiększenia obrotów na poziomie 14 proc. Wzrost spodziewany jest w przypadku środków transportu ciężkiego, choć finansiści najlepsze perspektywy widzą przed leasingiem maszyn i urządzeń. Połowa badanych przewiduje wzrost wartości portfela w tym segmencie, gdy dla transportu ciężkiego ten odsetek wynosi 33 proc. ZPL przewiduje, że eksport z Polski nadal będzie rósł, co sprzyja branży transportowej. ■

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>

reklama

PROMY24.COM



OFICJALNY AGENT P&O FERRIES W POLSCE



NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANE PRZEPRAWY DO UK



AUTOMATYCZNY SYSTEM REZERWACJI* 24/7

* dotyczy wyłącznie Calais-Dover



**NIEODKLADAJNAPÓŹNIEJ!
SKONTAKTUJ SIĘ
Z NASZYM SPEDYTOREM
tel: 502 310 375**



Ssanie na ciężarówki

Popyt na samochody ciężarowe w 2015 roku pobił poziom rekordowego 2008 roku. Importerzy samochodów zapatrują się na ten rok równie optymistycznie jak na poprzedni.

Robert Przybylski

Chyba wszyscy zostali zaskoczeni przez bardzo dobre wyniki sprzedaży samochodów ciężarowych. W 2015 roku rejestracje ciągników siodłowych wzrosły w stosunku do 2014 roku o 32 proc. Ta dynamika wzrostu była marginalnie niższa dla segmentu pow. 16 ton dmc (31,7 proc.) oraz wyraźnie lepsza niż całego seg-

mentu samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony, który powiększył się 26,6 proc.

W Polsce urzędy zarejestrowały 22 437 samochodów o dmc powyżej 3,5 tony, a zatem o 135 więcej niż w rekordowym 2008 roku. Samochodów najcięższych, o dmc powyżej 16 ton, było 20 236. W 2008 roku ich liczba doszła do 16 699 sztuk. Rejestracje ciągników siodłowych, według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, sięgnęły 17 015

sztuk. PZPM podaje rejestracje ciągników jedynie w segmencie powyżej 6 ton dmc.

Zarządzający sprzedażą ciężarówek w Mercedes-Benz Polska Przemysław Rajewski tłumaczy wzrost rynku zachętami ekonomicznymi. – Europejskie opłaty drogowe dla ciężarówek Euro 6 są wyraźnie niższe niż dla modeli spełniających normę Euro 5 i starszych. Po drugie samochody Euro 6 spalają mniej paliwa od poprzednich modeli. To wszystko zachęca do wy-

miany parku samochodowego – wyjaśnia Rajewski. Dodaje, że bieżący rok powinien być równie udany jak poprzedni. – Styczeń 2016 był lepszy niż ten sam miesiąc wcześniejszego roku – porównuje.

Rosną floty

Odpowiedzialny w Grupie Wanicki za sprzedaż samochodów DAF Bartłomiej Wanicki zauważa, że przewoźnicy powiększają floty. – Kilka lat temu zakupy służyły jednie odnowie floty. W ubiegłym roku przewoźnicy wyraźnie powiększali park – zauważa. Wskazuje także na wzrost udziału nowych samochodów w pierwszych rejestracjach. – Liczba nowych zbliżyła się do używanych, gdy we wcześniejszych latach samochodów z drugiej ręki było 3-4 razy więcej – przypomina.

Zmienia się też sposób finansowania samochodów. – W większych flotach wyraźnie widać wzrost popularności wynajmu – przyznaje Rajewski. Coraz bardziej popularne są także kontrakty naprawcze. Oferowane są kontrakty obowiązujące w całej Polsce lub w całej Europie. Zdarza się, że przewoźnik decyduje się na uruchomienie kontraktu serwisowego dla pojazdu, który użytkuje od kilku lat.

– Odczuwamy dużą presję na koszty – przyznaje odpowiedzialny za sprzedaż samochodów ciężarowych Scania Tomasz Cwalina. – Dwa dni przestoju ciężarówki powoduje, że znika zysk przewoźnika. Dlatego przewoźnicy coraz częściej rozmawiają o racie za miesiąc lub za kilometr – uważa Cwalina.

Przedstawiciel Scanii zauważa także rosnącą popularność odkupu. W sieci tej marki za kilka lat co drugi sprzedany nowy samochód będzie z odkupem. Natomiast Wanicki wskazuje, że u niego już połowa nowych samochodów została sprzedana dzięki odkupowi. Z tej oferty korzystają zarówno duże floty, jak i mali przewoźnicy.

Stabilizacja mocy

Importerzy zauważają, że spadł popyt na mocne silniki. W ofercie Scanii najlepiej sprzedają się modele o mocy 410 i 450 KM, podobne moce mają najpopularniejsze w Polsce ciągniki Volvo i Renault. Nawet we Włoszech, na



REJESTRACJE SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Marka	Rejestracje w 2015 r., w szt.	Udział w rynku w proc.	Zmiana w stosunku do 2014 r.
DMC powyżej 16 ton			
MAN	3 820	18,9	37,7
DAF	3 695	18,3	49,1
Scania	3 538	17,5	45,2
Volvo	3 294	16,3	25,1
Mercedes-Benz	3 244	16,0	13,5
Iveco	1 444	7,1	20,2
Renault	1 168	5,8	25,9
Pozostałe	33	0,2	-21,4
Razem	20 236	100,0	31,7
DMC powyżej 6 ton			
DAF	3 435	20,2	38,1
MAN	3 134	18,4	53,8
Volvo	2 824	16,6	24,4
Mercedes-Benz	2 707	15,9	13,6
Scania	2 692	15,8	42,3
Iveco	1 181	6,9	21,3
Renault	1 041	6,1	23,8
Pozostałe	1	0,0	-80,0
Razem	17 015	100	32,0

Źródło: PZPM na podstawie CEP (MSW)

rynku, gdzie królowały mocne silniki, w tym widlaste ósemki, większe jednostki zostały zastąpione rzędowymi dieslami, które mają podobnej wielkości maksymalny moment obrotowy. Odwrót od mocniejszych silników wynika nie tylko z niechęci do regulowania wyższych rachunków za paliwo, ale także z dobrych parametrów silników o mocach nie przekraczających 450 KM.

Drugim wyraźnym trendem jest zanik ręcznych skrzyń biegów. Znakończona większość samochodów wypo-

sażona jest w zrobotyzowane skrzynie biegów, które w połączeniu z przestronną nawigacją potrafią dobrać właściwe przełożenie także w terenie górzystym. Nowe przekładnie zapewniają mniejsze zużycie paliwa w porównaniu do jazdy przeciętnego kierowcy.

Kolejnym stałym elementem wyposażenia są zwalnicze, pozwalające oszczędzać hamulce zasadnicze, zmniejszyć wydatki na ich obsługę i jednocześnie zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego.



Połowa lat 90., zestaw firmy „Stępień”: Jelcz 417 z używaną naczepą 3-osiową

Model zastępczy

Na początku lat osiemdziesiątych Jelcz wprowadził do produkcji serię 410, która była rozwiązaniem tymczasowym. Po niecałej dekadzie ustąpiła miejsca kolejnej generacji samochodów.

Robert Przybylski

Rada Ministrów uchwała 133/80 z 17 listopada 1980 roku wstrzymała wdrażanie kontraktu ze Steyrem, przez co fabryka w Jelczu znalazła się w trudnym położeniu. Pozostała ze starzejącym się programem produkcyjnym i bez widoków na rychłą modernizację oferty. Nie miała ponad 300-konnego silnika, osi zdolnych do przenoszenia większych obciążeń i mocnych skrzyń biegów. Produkcja komponentów nowej generacji stanęła z braku dewiz na import części.

Ogólna niewydolność gospodarki utrudniała jakikolwiek ruch, jednocześnie fabryka była pod presją odbiorców, którzy chcieli jeździć coraz bardziej komfortowymi i łatwiejszy-

mi do obsługi samochodami. Ambicję modernizacji produktu mieli także jelczańscy konstruktorzy. – Przy współpracy ze Steyrem zdobyliśmy doświadczenie i patrzyliśmy na nich z zazdrością. Chcieliśmy im dorównać – zapewnia późniejszy główny konstruktor Jelcza Andrzej Pyzio.

Model na kilka lat

Dyrekcja i konstruktorzy Jelcza postanowili przygotować modele zastępcze, korzystając z już produkowanych podzespołów. Prace ruszyły w 1981 roku, równoległe z modernizacją Jelczy serii 300. Nowa generacja otrzymała podobne rozszerzenia jak seria 300, to jest ciągnik siodłowy nosił oznaczenie 417, samochód z osią wleczoną 416, natomiast wersja dwuosiowa ze standardowym rozstawem osi 415.

W takiej też kolejności modele wchodziły do oferty. Dały fabryce i jej dostawcom czas niezbędny na przygotowanie nowej generacji ciężarówek.

Ponieważ nie udało się uruchomić produkcji osi 6,5-tonowych, konstruktorzy pozostawili zaprojektowaną jeszcze dla Żubra 5,4-tonową oś przednią. Wybór osi oznaczał, że musieli zastosować rozszerzane na przodzie, spawane ramy modeli serii 300 (zmodernizowane w 1981 roku). Przystosowali je do montażu odchylanych kabin oraz zblokowanych z silnikiem skrzyń biegów. Zmieniły się zatem poprzeczki.

Z braku innych silników zastosowali mieleckie, turbodoładowane 240-konne diesle SW680, znane od wczesnych lat 70. Ich moc była zbyt mała jak na ówczesne potrzeby, jednak szybkiej poprawy nie można było się spodziewać.



Skrzynia biegów S6-90, która była od 1974 roku produkowana w tczewskiej Fabryce Przekładni Samochodowych.

Według pierwotnych planów SW680 miał zostać uzupełniony mocniejszymi, licencyjnymi silnikami Steyra, więc WSK Mielec nie rozwijała licencji Leylanda. – Zjednoczenie wymagało od nas poszerzenia liczby wersji silnika dla różnych zastosowań, eliminacji importu części, znalezienia materiałów zastępczych, ale nie podnoszenia mocy – wspomina późniejszy główny konstruktor silników w WSK Mielec Aleksander Lesiński. Dlatego w 1981 roku mielecka wytwórnia nie miała w szufladzie gotowego projektu mocniejszej jednostki.

Konstruktorzy Jelcza zastąpili awaryjną, 5-stopniową skrzynię biegów typu 316, przekładnią 6-stopniową S6-90. Była to licencyjna konstrukcja ZF, której produkcja ruszyła w 1974 ro-

ku w Fabryce Przekładni Samochodowych w Tczewie.

Tylna oś to była znana z poprzednich modeli importowanej z Węgier Raby z planetarnymi, walcowymi zwolnicami. Z przodu i z tyłu zawieszenie było na stalowych, półeliptycznych resorach. Teleskopowe amortyzatory tłumiły drgania przedniej osi. Wszystkie samochody miały pneumatyczne wspomaganie sprzęgła, pneumatyczny hamulec ręczny oraz hydrauliczne wspomaganie mechanizmu kierowniczego.

Seria 410 otrzymała skonstruowaną dekadę wcześniej odchylane kabiny serii 134 i 136. Powstały dla nowej generacji ciężarówek, które miały wykorzystać podwozia Steyra, z wąskimi ramami o rozstawie 78 cm. Konstruk-

Uruchomienie produkcji skrzyni biegów S6-90. W okularach konstruktor prowadzący Ryszard Burdon.



Należący do firmy „Stach” Jelcz C620 z naczepą ZREMB D-18 o ładowności 19 ton, dopuszczoną przez Urząd Celny do przewozów międzynarodowych.



Jelcz 415 należący do firmy Styropianex z późniejszą kabiną, zamontowaną po naprawie powypadkowej.

torzy musieli przystosować je do montażu na szerszych w przedniej części o 38 cm ramach serii 300.

Dwuosiowy ciągnik siodłowy C417, którego 3,4-metrowy rozstaw osi był taki sam jak Jelcza 327, został zaprezentowany na Międzynarodowych Targach Poznańskich w czerwcu 1982 roku. Jego produkcja, ograniczona dostępnością przede wszystkim skrzyń biegów, ruszyła w styczniu 1983 roku. Pierwsi klienci odebrali te samochody 30 marca 1983 roku.

Więcej modyfikacji wymagało przygotowanie Jelcza 416. W odróżnieniu

od Jelcza 326 samochód otrzymał podnoszoną oś wleczoną. Konstrukcja osi była podobna do poprzednika. Także i w tym modelu projektanci zachowali rozstaw osi wynoszące 425 cm + 135,5 cm. Samochód został zaprezentowany na MTP w 1983 roku. Pierwotnie model miał 11 ton ładowności (tak jak Jelcz 316), ale konstruktorzy upewnili się, że bezpiecznie można ją zwiększyć i 27 lutego 1985 roku z taśmy montażowej zjechał pierwszy Jelcz 416 o ładowności 12 ton.

Dewizowe braki

Na targach w 1984 roku Jelcz zaprezentował 3-osiowy ciągnik siodłowy C620D. Ten model jako jedyny Jelcz w historii otrzymał złoty medal MTP. Twórcy samochodu wykorzystali doświadczenia zebrane we współpracy ze Steyrem, gdy pod koniec lat 70. przygotowali bardzo podobny ciągnik, ale z osiami i ramą Steyra. Tym razem mieli do dyspozycji wyłącznie krajowe komponenty. Dopuszczalna masa zestawu nie mogła przekroczyć 36 ton i była o 4 tony większa niż modelu 417.

Konstruktorzy wykorzystali znaną z Jelcza 416 podnoszoną pneumatycznie oś wleczoną. Jej zastosowanie pozwoliło zwiększyć nacisk na siodło do nie-

mał 13 ton, o 4 tony więcej niż w 417.

W 1985 roku premierę miał skrzyniowy Jelcz S415. W stosunku do 325 konstruktorzy wydłużyli o 0,8 m rozstaw osi do 4,9 m, dzięki czemu długość skrzyni ładunkowej wzrosła o 1,3 m w przypadku pojazdu z kabiną sypialną oraz o blisko 2,2 m dla S415KL z krótką kabiną i skrzynią o zwiększonej przestrzeni ładunkowej. Samochód zachował jednak ładowność 8 ton, choć masa własna S415 wzrosła w stosunku do poprzednika o niemal pół tony do 7 700 kg. W porównaniu do S-421 z 6,5-tonową osią przednią i 4,5-metrowym rozstawem osi, średnica zawracania S415 była większa o 4 metry i wynosiła 19,6 m.

Polscy przewoźnicy nie nacieszyli się jednak nowymi modelami. Najważniejszy był eksport i w 1985 roku Jelcz zanotował rekordowe dostawy 1 050 ciężarówek S415 i 325DH do Chin oraz 3 tys. przednich osi do Steyra.

Pomimo sukcesów eksportowych nadal brakowało dewiz na import łożysk i komponentów do produkcji skrzyni S6-90. Dlatego z taśmy montażowej schodziły bardzo małe ilości samochodów nowej generacji. Jelcz bezskutecznie apelował do Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego i FPS Tczew o zwiększenie dostaw, jednak Komisja Planowania, do której nale-

żało ostatnie słowo, nie przydzieliła tczewskiemu zakładowi więcej materiału i dewiz.

Do końca 1985 roku JZS wyprodukowały łącznie 50 szt. Jelczy 416, z których 30 pojechało do Chin, 15 do Jugosławii (oba kraje płaciły dewizami), reszta, czyli 5 sztuk (!) do odbiorców krajowych.

Kryzysowe ciężarówki

Powszechną praktyką państwowych przedsiębiorstw, walczących z postępującą inflacją, było wliczanie w ceny produktów strat na brakach, z czym z kolei walczyła administracja centralna. W drugim półroczu 1986 roku 14 izb skarbowych przeprowadziło kontrole w 42 jednostkach przemysłowych, sprawdzając zasadność podwyżek cen w 1985 i 86 roku. W 70 procentach jednostek ceny były zawyżone. Inspektorzy pisali w raportach, że „Ceny ustalano od momentu wejścia podwyżek na materiały, mimo że magazyn był wypełniony surowcami. Na konsumenta przerzucano pełne koszty podwyżki, zawyżano koszty robocizny, zawyżano wskaźniki strat na brakach, nie dokonywano korekty norm zakładowych, spisywano w koszty działalności niedobory produkcji w toku, co podwyższało ceny”. Łącznie przedsiębiorstwa musiały za 1985 rok wypłacić 619,7 mln zł.

W Jelczu kontrola wykazała, że kalkulacja cen odbywała się bez dokumentowania wzrostu kosztów i materiałów. Izba Skarbowa Wrocław nakazała zwrócić do budżetu państwa 80,1 mln zł.

W Fabryce Mechanizmów Samochodowych „Polmo” w Szczecinie (od 1 lipca 1986 roku należała do JZS) kontrolerzy ujawnili „zawyżenie kosztów zakupu o 29 procent, kosztów ogólnozakładowych o 72,8 procent, straty na brakach - zamiast 8,7 mln zł przyjęto 12,3 mln zł. W zakładzie przy produkcji odlewów nie odzyskiwano wsadowego aluminium – w 1984 roku uzysk wynosił 54,9 procent, rok później tylko 45 procent. Niedobory łożysk, odkuwek, podpór wpisywano w koszty przedsiębiorstwa”. W sumie FMS musiała zwrócić do budżetu 21 mln zł.

Niezależnie od wysiłków kontroli przedsiębiorstwa podnosiły ceny. Jelcz 415 z oponczą kosztował od 25 sierpnia 1988 roku 6,92 mln zł, po

1 grudnia 1988 roku cena wzrosła do 11,29 mln zł, zaś od 9 lutego 1989 roku trzeba było zapłacić 12,43 mln zł. W tym samym półroczu cena C620 niemal podwoiła się - do 11,6 mln zł. Dwuosiowy ciągnik C417 był o ponad pół miliona złotych tańszy. Jednak ceny urzędowe obowiązywały jedynie przedsiębiorstwa państwowe, które zaopatrywały się z rozdzielnika centralnego.

Wymarzone samochody

Były dyrektor PKS Gdynia Tadeusz Wilk wspomina, że w latach 80. powiększał flotę przede wszystkim o Jelcze 417. – Mieliliśmy pieniądze i kupowaliśmy nie tylko z rozdzielnika zjednoczenia, ale także za własne fundusze. Kierowcy chwalili komfort kabin, a mechanicy wygodę pracy, jaką dawały podnoszone kabiny – zapewnia Wilk. Samochody ciężarowe PKS Gdynia, których było ok. czterystu, rozwoziły m.in. kontenery po całym kraju.

Po jeliczańskie nowości sięgali także prywatni przedsiębiorcy, chociaż oficjalnie nie mieli prawa kupić nowych samochodów. Przedsiębiorca spod Radomia Robert Stępień w drugiej połowie lat 80. skompletował zarówno Jelcza C620D, jak i C417. Ramy i najważniejsze podzespoły kupił w JZS. – Zazwyczaj dostawałem wieczorem telefon z Jelcza, że jeśli będę następnego dnia o 6 rano, to fabryka może mi sprzedać np. chłodnicę, bo akurat mają odrzut z eksportu. Brałem prysznic, wsiadałem w Ładę i z przyczep-

Trzej specjaliści z Jelcza od siedemnastej w piątek do niedzieli późnego popołudnia, przez ponad dwa dni i dwie noce, skompletowali mi kabinę i zamontowali na gotowym podwoziu, na którym było nawet siodło.

ją jechałem na rano do fabryki. Tam dowiadywałem się, że jest nie tylko chłodnica, ale i resory, a jeśli poczekam do popołudnia, to kupię skrzynię biegów – opisuje perypetie. – W rezultacie w oponach przyczepki miałem 5 atmosfer zamiast dwóch i powoli wiozłem moje skarby do domu – wyjaśnia.

- Kabiny do 620 i 417 kupiłem białe i bez wyposażenia, ale podczas



Jelcz C620 firmy „Stach”.



transportu lekko uszkodziły się i musiałem je przemalować. Zrobili to koledzy, którzy mieli akurat żółty lakier od malucha i zapytali: „co ci szkodzi, czy będzie biała, czy żółta, byle była zabezpieczona”. I tak 620 miał żółtą kabinę, zaś w 417 pozostała biała – mówi Stępień.

Przyznaje, że szyby próbował wprawić sam, ale jak zbił obie stwierdził, że nie stać go na taką rozrzutność i wynajął kolegów z Polmozybytu, którzy pracowali na przekładkach. – Mu-

siałem najpierw postawić im litra, bo „inaczej ręce się trzęsą i można zbić szybę” i obie wstawili bez problemu – podkreśla.

Do najpoważniejszych prac przedsiębiorcy wynajmowali fachowców także z JZS. – Latem przywiozłem trzech specjalistów z Jelcza i od siedemnastej w piątek do niedzieli późnego popołudnia, przez ponad dwa dni i dwie noce, skompletowali mi ka-



binę i zamontowali na gotowym podwoziu, na którym było nawet siodło. Bez tych ludzi o takim samochodzie mógłbym jedynie pomarzyć – zapewnia przewoźnik.

Jelcz C620 miał odchylaną kabinę, która – jak zapewnia przedsiębiorca – była bardziej komfortowa od przykręcanej serii 300. – W starszych modelach, żeby dostać się do pompy wtryskowej albo sprężarki, trzeba było wciskać się pod maskę i wyjmować fotel pasażera. Zawsze miałem pokaleczone ręce, pozdzieraną skórę o krawędzie blach. W C620 wystarczyły dwa ruchy i kabina się unosiła. Cały silnik był na wierzchu. Przez jakiś czas nie mogłem do tej podnoszonej kabiny się przyzwyczać i zapomniałem o narzędziach, które zostawiałem w kabinie na leżance. W rezultacie raz na miesiąc miałem wybitą szybę, gdy podnosiłem kabinę – śmieje się Stępień.

Przewoźnik chwali dobre prowadzenie C620. – Zachowywał się stabilnie, nie woził, szedł jak czołg w zadanym kierunku, nie reagował na koleiny, był bezpieczny w deszczu i na śliskiej nawierzchni. W takich warunkach na 317 lub na 417 trzeba było bardzo uważać, bo zachowywały się nerwowo – wspomina Stępień. Przyznaje, że samochód był także komfortowy. Słabą stroną była zimna kabina.

– Przez wycięte w podłodze otwory na stojące pedały, zimą tego wiało. Uszczelnienia nie pomagały, a nagrzewnica nie radziła sobie z mrozami – zauważa przedsiębiorca.

Trzysta koni

Niezależnie od rynkowych braków, konstruktorzy przygotowywali ulepszone wersje Jelczy. WSK Mielec wspólnie z zespołem kierowanym przez prof. Mariana Zabłockiego z Politechniki Krakowskiej pracował nad mocniejszymi silnikami. Mielec-

nione fazy otwarcia w stosunku do wersji licencyjnych: turbodoładowanej 240 KM i wolnossącej, 200-konnej, które wykorzystywały takie same krzywki. Poprawiało to parametry przepływowe, lepsze było odyskiwanie energii spalin. Gwałtownie spadło ich zadymienie, poprawiła się



cy konstruktorzy wiedzieli, że z silnika można wycisnąć ponad 300 KM, ponieważ w latach 1970-1974 Instytut Lotnictwa zrealizował głęboką modernizację silnika SW680 i udało mu się uzyskać 305 KM.

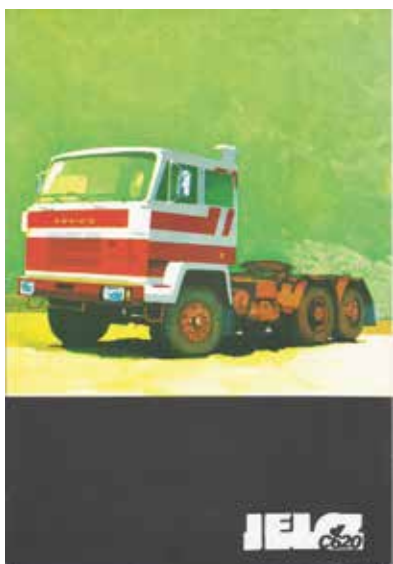
Konstruktorzy ILOT zastosowali nowy kolektor o środkowym zamocowaniu turbosprężarki, lepiej wykorzystujący energię spalin niż licencyjny, o tylnym zamocowaniu turbosprężarki. Precyzyjniej dobrali nowe turbosprężarki na licencji Holseta przy współpracy z WSK Rzeszów.

Zastosowali innowacyjne, bezuderzeniowe krzywki rozrządu o ciągłym przebiegu tzw. udaru, wychodząc z koncepcji bezuderzeniowej krzywki Jana Oderfelda. Wałki miały zmie-



znacznie ekonomia silnika w całym zakresie użytecznych obciążeń oraz rozruch.

Modyfikacja zarysu znacznie zmniejszyła drgania silnika. – Zmieniliśmy także kształt komory spalania w tłoku o zwiększonych pogłębieniach pod zawory. W drugiej fazie prac wprowadziliśmy natrysk oleju na denko tłoka, nowe pompy wtryskowe, wtryskiwacze, a na koniec chłodzenie powietrza doładowującego przy pomocy różnych chłodziaczy typu powietrze-woda, a następnie powietrze-powietrze, co dawało dalszy wzrost mocy, a trwałość silnika była poprawiona w stosunku do silnika licencyjnego. Z uwagi na problemy produkcyjne z chłodziaczami, aparaturą i powolnym uzyskiwaniem odpowiedniej jakości, tak w zakładzie mieleckim, jak i wśród kooperantów (aparatura wtryskowa, w tym pompy i wtryskiwacze, tuleje cylindrowe, pierścienie tłokowe, łożyska), powodowane przez zamienniki



materiałowe, producent obniżył moc prototypów do 270 KM. Nie wprowadził ich jednak do produkcji, badania zakończyły się na dwóch prototypach – wyjaśnia Zbigniew Pągowski, pracownik Zakładu Silników ILot oraz członek kilkusobowej grupy, która modernizowała SW680.

W 1985 roku WSK Mielec finalizowała prace nad mocniejszymi silnikami. – Mielecki diesel otrzymał nowy kolektor z turbosprężarką umieszczoną w połowie jego długości, a nie z tyłu, jak w SW680/17. Dzięki zmianie cylindry otrzymały bardziej równomierne napełnienie – tłumaczy Lesiński. – W napędzie wentylatora pojawiło się sprzęgło, aby zmniejszyć straty mocy, bo wentylator pożerał 11 KM. Zmodernizowany silnik otrzymał też intercooler. Ponieważ każdy odbiorca chciał więcej mocy, ale pod warunkiem, że sam niczego nie zmieni, więc intercooler zamontowaliśmy z tyłu silnika, nad kołem zamachowym, w miejscu turbosprężarki. Nazwaliśmy go plecakowym. Powietrze chłodzone było cieczą chłodzącą silnik i całość nie była skuteczna – przyznaje późniejszy główny konstruktor Mielca. Diesle w tej wersji osiągały 260 KM i cały układ był termodynamicznie nieefektywny.

To przekonało konstruktorów Jelcza, że jednak powinni po raz kolejny zmodyfikować ramę, aby zrobić miejsce dla intercoolera przed chłodnicą cieczy. Lesiński dodaje, że przy okazji zmian nadali silnikowi nowe oznaczenie. – Jelcz poprosił nas o to, mówiąc, że kierowcy dostają białą gorączkę, gdy słyszą SW680 – wspo-



mina. Tak narodził się SWT11. Po przeniesieniu intercoolera na przód samochodu moc wzrosła do 280 KM. Jednak produkcję seryjną tej wersji udało się uruchomić dopiero w 1990 roku.

Zmodernizowany silnik SWT11/301 miał większą nie tylko moc, ale i moment obrotowy, który wzrósł z 900 do 1000 Nm. W 1986 roku FPS analizowała możliwość wzmocnienia skrzyń biegów S6-90 do momentu 1050 Nm (zmiana łożyskowania, uzębień) i zadeklarowała wykonanie dwóch prototypów z nadbiegiem 0,81, gdy licencyjna skrzynia miała 0,70 („orientacyjny termin wykonania prototypów – koniec roku 1986, warunkowany pozyskaniem łożysk stożkowych z firmy Timken” – zastrzegala FPS w piśmie do Jelcza). Skrzynia została oznaczona TS6-100 i powstała pod kierunkiem Ryszarda Burdona.

Pożegnanie serii

Dopiero w 1989 roku ruszyła seryjna produkcja C620, choć i wtedy tych samochodów nie można było kupić od ręki. Stanisław Chrzanowski z koszańskiej firmy International Transport „Stach” wspomina, jak w czerwcu 1989 roku, zaraz po skompletowaniu dokumentów firmy pojechał do Jelcza po samochód. – Chodziłem 2 dni po wszystkich świętych, żeby sprzedali Jelcza C620 i ostatecznie zgodę wydał dyrektor ekonomiczny, ale pod warunkiem, że zapłacę 20 mln zł gotówką – podkreśla. – Kilka dni wcześniej, na MTP, widziałem dwa Jelcze w biało-czerwonych kolorach. Ciągniki były tak ładne, że zwiedzający fotografowali się przy nich. Jeden był dwuosioowy, drugi trzynosioowy. Wybrałem z osi wleczoną, bo łatwiej było kupić dwuosiowe naczepy – tłumaczy. Do-



daje, że trafił na wystawowy egzemplarz, który podziwiał na targach w Poznaniu.

- Zestawem jeździłem do Niemiec Zachodnich: Hamburg, Lubeka, Berlin Zachodni. Ciągnik budził powszechne zainteresowanie. Na parkingach polscy kierowcy cmokali z podziwu, natomiast niemieccy dopytywali, kto to zrobił, bo nikt marki Jelcz nie znał – opisuje Chrzanowski. Przevoźnik wspomina, że po ok. 30 tys. km miał

naprawą i jeszcze zaproponował wymianę instalacji wtryskowej. Kupiłem od niego boschowskie wtryski, pompę wtryskową i trwalsze rurki. Po naprawie Jelcz z ładunkiem zaczął palić 28-30 litrów, gdy wcześniej zużywał 40-44 litry – zapewnia.

Po tych dwóch przygodach samochód jeździł bezawaryjnie. – Sprzedałem go po dwóch latach do firmy budowlanej w Kołobrzegu, gdy miał 280 tys. km. Ten wystawowy egzemplarz

280 KM, gdy pozostałe Jelcze 240 KM. Wszyscy pytali nas co to jest ten inter-cooler, a my sami nie potrafiliśmy wytłumaczyć – wspomina Paweł Bucior.

- Żeby tę ciężarówkę kupić, trzeba było mieć wejście w fabryce. Nie było też dostępu do finansowania, więc mieliśmy tylko oszczędności i nie było mowy, żeby kupić coś zachodniego. Jelcz zastąpił dwa Kamazy i był to wyższy szczebel rozwoju. Bardzo dobrze wspominał tego Jelcza S415, okazał się całkiem niezawodny, silnik wytrzymał ponad 750 tys. km, choć w skrzyni musieliśmy remontować szósty bieg co 100 tys. km. Tylony most był konstrukcją na licencji Berlieta, podobną do stosowanych w autokarach Jelcz T120 – opisuje samochód.

Był to już ostatni okres produkcji Jelczy serii 410. W połowie lat 90. zostały wycofane z produkcji i zastąpione modelami serii 420, które miały nie tylko mosty na licencji Berlieta, ale i 6,5-tonowe przednie osie.

Korzystałem z książek: „Jelczem po drogach Polski i świata”, historii Jelcza pióra Wojciecha Połomskiego oraz kalendarium przygotowanego przez Głos Jelcza.

Podziękowania dla: Pawła Buciora, Stanisława Chrzanowskiego, Jana Krępy, Aleksandra Lesińskiego, Jerzego Oleńczaka, Zbigniewa Pągowskiego, Bogusława Postka, Andrzeja Pyzio, Roberta Stępnia.

Jelcz zastąpił dwa Kamazy i był to wyższy szczebel rozwoju.

Bardzo dobrze wspominał tego Jelcza S415, okazał się całkiem niezawodny, choć 6-stopniową skrzynię musieliśmy remontować co 100 tys. km.

dwie awarie. W jednej ścięły się zęby szóstego biegu. – Pojechałem do FPS Tczew, pokazałem konstruktorowi, jaki mam problem, a on dał mi całą skrzynkę tych trybów. Podczas drugiej, która miała miejsce w NRD, pękła rurka powrotu paliwa. Rano po noclegu sprawdziłem poziom oleju, a tam dwa wskazania. Znaczący olej napędowy dostał się do silnikowego. Gdy zdejmowałem dekle, przyjechała Volkspolizei. Urobiliśmy ich z kolegą, żeby nam pomogli. Przywieźli mechanika z pobliskiego PGR, który miał Jelcze. Pomógł nam z

był dobrze zakonserwowany i widziałem go jeszcze w 2014 roku – zaznacza Chrzanowski.

Na 280-konny silnik SWT11 trafił Eugeniusz Bucior, przevoźnik z Leżajska. – Firma Styropianex jako jedna z pierwszych na Podkarpaciu kupiła w 1992 roku nową ciężarówkę Jelcz S415 z opończą, przygotowaną dla wojska – wyjaśnia syn, Paweł Bucior. – Jelcz miał pod kabiną łopatę i kilof. Wóz był dobrze wykonany. To był pierwszy w okolicy samochód z intercoolem, dzięki niemu mielecki silnik miał

**NAJWIĘKSZE
WYDARZENIE DROGOWNICTWA
W EUROPIE**

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego
* Transportu Drogowego * Infrastruktury * Techniki Parkingowej

31.05.-2.06.2016

WSPÓŁPRACA



Institut 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

www.autostrada-polska.pl

Odwołania od mandatów we Włoszech



**Agnieszka Janusz
Agata Sobol**

Odwołanie może zostać złożone, jeżeli osoba, która dostała mandat lub też odpowiedzialny z nią solidarnie podmiot uważają, iż mandat nie posiada podstawy prawnej i/lub jest wadliwy z punktu widzenia prawnego lub/i proceduralnego.

W przypadkach, które z reguły interesują polskie firmy transportowe, mamy do czynienia z dwoma rodzajami odwołań, a mianowicie odwołanie do Prefekta oraz odwołanie do Sędziego Pokoju. Odwołanie ma charakter pisemny i należy w nim przytoczyć nie tylko argumenty na własną obronę, ale również powinno się je poprzeć uzasadnieniem prawnym. Sprawa nie zawsze należy do najprostszych, ponieważ na przepisy drogowe, szczególnie dotyczące transportu dla

osób trzecich, składa się kodeks drogowy, poszczególne ustawy, dyrektywy i rozporządzenia UE oraz (o zgrozo!) okólniki zainteresowanych ministerstw. To właśnie te ostatnie stanowią największy problem, gdyż nieraz istotnie odbiegają od prawidłowej interpretacji szczególnie norm europejskich.

Odwołanie do Prefekta

Osoba, która złamała przepis, czyli w zdecydowanej większości przypadków kierowca oraz inne podmioty, które są odpowiedzialne solidarnie z kierowcą (w szczególności właściciel pojazdu), mogą złożyć odwołanie również za pomocą włoskiego adwokata do Prefekta właściwego według miejsca, gdzie doszło do zdarzenia. Odwołanie może zostać złożone w ciągu 60 dni od faktycznego wystosowania zarzutu lub od urzędowego doręczenia zarzutu. Jeżeli np. kierowca zatrudniony w firmie transportowej do

We Włoszech od mandatów za przewinienia drogowe można się odwołać. Pracująca we Włoszech kancelaria prawna radzi jak to zrobić.

staje mandat na autostradzie, termin 60-dniowy jest naliczany od dnia wręczenia mandatu kierowcy, ale termin 60 dni dla firmy transportowej będącej właścicielem pojazdu i współodpowiedzialnej za zapłacenie kary pieniężnej jest naliczany od momentu urzędowego doręczenia mandatu do siedziby firmy w Polsce, na co organy włoskie mają 365 dni.

Odwołanie może zostać złożone:

- bezpośrednio u Prefekta - poprzez wysłanie listu poleconego za potwierdzeniem odbioru lub wysyłkę pisma przez certyfikowaną pocztę elektroniczną PEC (w tym przypadku Prefekt przesyła odwołanie na posterunek policji drogowej, komisariat będzie musiał zredagować swoją opinię co do zakwestionowanego zdarzenia);
- na komisariacie policji - również przez wysłanie listu poleconego lub przez certyfikowaną pocztę elektroniczną PEC.

Do odwołań mogą być załączone dokumenty użyteczne w sprawie, które potwierdzają niesłuszność zarzutów policji. W odwołaniu można również poprosić o indywidualną rozmowę z przedstawicielem Prefekta w celu wyjaśnienia kwestii.

Co może zadecydować Prefekt

Prefekt analizuje odwołanie i załączone do niego dokumenty, zapoznaje się również i ocenia dokumenty przesłane przez policję, ewentualnie wysłuchuje zainteresowanych i podejmuje wszystkie inne czynności, które są niezbędne do podjęcia decyzji w sprawie.

Jeżeli Prefekt uzna, że wydanie mandatu jest uzasadnione, to w ciągu 120 dni od otrzymania odwołania wydaje decyzję zawierającą również uzasadnienie, w której zobowiązuje odwołującego się do zapłacenia określonej sumy nie niższej niż podwojona najniższa kwota sankcji przewidzianej za dane wykroczenie i dodaje do niej koszty Prefektury związane z odwołaniem (są to zwykle koszty związane z doręczeniem decyzji). To wezwanie do zapłaty zostanie urzędowo dostarczone odwołującemu się w ciągu 150 dni od jego wydania. Po otrzymaniu wezwania do zapłaty zobowiązany ma 30 dni na dokonanie zapłaty.

Jeżeli natomiast Prefekt uzna, że odwołanie jest uzasadnione i że mandat został wystawiony bezpodstawnie, to w tym samym terminie 120 dni wydaje umotywowaną decyzję o unieważnieniu sankcji, powiadamiając o tym organ, który wystawił mandat i który ma obowiązek powiadomienia o takiej decyzji zainteresowanych.

Jeżeli upłynie wskazany powyżej termin 120 dni i Prefekt nie podejmie decyzji w sprawie oraz/lub nie powiadomi o niej odwołującego się podmiotu, to odwołanie uznaje się za przyjęte i mandat automatycznie traci ważność.

Przeciwko decyzji Prefekta można się odwołać do Sędziego Pokoju w ciągu 30 dni.

Odwołanie do Sędziego Pokoju

Przeciwko sankcji pieniężnej za przewinienie można odwołać się do Sędziego Pokoju, pod warunkiem, że nie zostało już wcześniej złożone odwołanie do Prefekta i że mandat nie został już wcześniej zapłacony. Sędzia Pokoju ma wyłączną właściwość sądową co do rozstrzygania sporów dotyczących przewinień wynikających z kodeksu drogowego. Do Sędziego Pokoju

mogą być składane odwołania od:
- sankcji (pieniężnych i nie tylko) nakładanych w wyniku złamania przepisów kodeksu drogowego oraz w przypadku złożenia odwołania w drugiej instancji od zapadłej już decyzji Prefekta.

Odwołanie do Sędziego Pokoju przeciwko mandatom wystawionym przez policję drogową musi zostać złożone w terminie 60 dni od dnia wystawienia mandatu lub od dnia urzędowego doręczenia mandatu stronie zainteresowanej i współodpowiedzialnej z kierowcą za zapłacenie sankcji.

Aby móc złożyć odwołanie do Sędziego Pokoju konieczne jest uiszczenie opłaty sądowej, której wysokość zależy od wartości sprawy.

Co może zadecydować Sędzia Pokoju

Sędzia Pokoju wzywa stronę przeciwną do stawienia się w sprawie i złożenia pisma broniącego wystawienia mandatu w terminie 10 dni przed wyznaczoną rozprawą.

Sędzia Pokoju może:

- uznać odwołanie za niedopuszczalne;
- potwierdzić mandat, jeżeli osoba, która złożyła odwołanie lub jej adwokat nie stawią się na rozprawie bez uzasadnionego powodu;
- anulować w całości lub w części mandat, od którego zainteresowany się odwołuje;
- odrzucić odwołanie, wyznaczając sankcję, którą odwołujący musi uiścić w wysokości od minimum do maksimum sumy ustanowionej przez ustawę za dane wykroczenie.

Od decyzji Sędziego pokoju przysługuje apelacja do Sądu, który orzeka w składzie jednoosobowym.

UWAGA! W przypadku zamiaru odwołania się od sankcji pieniężnej nie należy wpłacać sankcji, co najwyższej w szczególnych przypadkach należy wpłacić kaucję. W przeciwnym razie traci się prawo do odwołania.

Agnieszka Janusz (janusz@franzosi.com)
Agata Sobol (sobol@franzosi.com)
Kancelaria Prawna w Mediolanie:
www.franzosi.com

Powyższy artykuł ma charakter informacyjny. Nie stanowi on wiążącej interpretacji przepisów prawnych.

 **Trans
Poland**

8 - 10 listopada 2016

Prądyńskiego 12/14, Warszawa

BIZNES.

**IV MIĘDZYKRAJOWE
TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI**

trans-poland.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 ważna 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 Actrosiem 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 nieulożony, 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 szkolę kierowcę, żeby nauczył się optymalnego użytkowania - tłumaczy przedsiębiorca. - Na przykład takie rozwiązanie jak Predictive Powertrain Control - bardzo dobry system, na jazdę 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 myślę 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 przewidyjący.



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 XXV

LUTZ ASSEKURANZ

Artykuł 23 Konwencji CMR, który reguluje zakres odpowiedzialności przewoźnika w przypadku całkowitego i częściowego zaginięcia towaru, a także w razie opóźnienia dostawy, zamieszczony jest na początku szeregu artykułów określających wyrażone kwotowo zobowiązania odszkodowawcze przewoźnika. W art. 25 CMR omówiona jest sytuacja całkowitego lub częściowego uszkodzenia przesyłki, w art. 24 CMR - tzw. deklaracja wartości, w art. 26 CMR - tzw. specjalny interes w dostawie i wreszcie w art. 27 CMR - odsetki od kwot odszkodowań oraz sposób przeliczania wartości wyrażonych w walutach obcych. Rozdział IV Konwencji CMR, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika“, zamyka art. 29 postanowieniami określającymi sytuacje, w których między innymi zostają zniesione ograniczenia odpowiedzialności, ustalone na korzyść przewoźnika.

Dwie wersje artykułu 23 CMR

Artykuł 23 stanowi pewną osobliwość w konstrukcji Konwencji CMR, ponieważ istnieje on w dwóch wersjach, a mianowicie: w wersji pierwotnej z roku 1956 oraz w nowszej wersji z roku 1978 w postaci protokołu rewizyjnego do Konwencji CMR, który obowiązuje w większości krajów będących jej sygnatariuszami. Jednak wciąż jeszcze jest kilka całkiem znaczących państw, które podpisały tę międzynarodową umowę, jak np. Rosja, trzymających się starej wersji. Istotną rzeczą jest tu fakt, iż - po tym, jak w obydwu wersjach wprowadzono różne jednostki rachunkowe, pozwalające obliczyć wysokość odszkodowania - kwestią sporną pozostaje, na podstawie której z tych jednostek należy ustalić odszkodowanie, jeżeli w państwie rozpoczęcia i w państwie zakończenia transportu obowiązują różne wersje tego artykułu. Spór ten może mieć

w niektórych przypadkach poważne skutki finansowe. Po części bowiem reprezentowany jest pogląd, że zastosowanie jednostki rachunkowej z pierwotnej wersji art. 23 ust. 3 CMR, a mianowicie francuskiego złotego franka z 1803 roku, według którego ustala się wysokość odpowiedzialności przewoźnika za kilogram brakującego towaru, daje znacznie wyższą sumę niż ta, która wynika z kalkulacji na podstawie jednostki rachunkowej, przyjętej w Protokole do Konwencji CMR, czyli ze Specjalnych Praw Ciągnięcia Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

W ramach naszej serii omówimy odpowiedzialność ustalaną w oparciu o Specjalne Prawa Ciągnięcia. Jednakże z perspektywy umowy ubezpieczeniowej ważne jest, aby w polisie ubezpieczenia OCP nie znalazło się na przykład postanowienie mówiące o tym, że odszkodowania ustalane na podstawie złotego franka są wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej. Każdy staranny przewoźnik powinien sprawdzić pod tym względem swoją polisę, albo zlecić jej sprawdzenie maklerowi-specjaliście, np. firmie Lutz Assekuranz.

Zaginięcie ma miejsce wówczas, gdy przewoźnik nie jest w stanie dostarczyć towaru odbiorcy, czy to z powodu kradzieży, rabunku, wydania przesyłki niewłaściwej osobie, zajęcia mienia czy też na skutek wszelkich innych przypadków utraty ładunku; z zaginięciem częściowym mamy do czynienia wtedy, gdy przewoźnik nie może dostarczyć całości powierzonych mu to-

waru, czy to pod względem liczby sztuk, ilości, wagi czy też objętości.

Decyduje wartość towaru w miejscu i w okresie jego przyjęcia do przewozu

Odszkodowanie, które przewoźnik zgodnie z postanowieniami Konwencji CMR zobowiązany jest zapłacić za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, obliczane jest w myśl ustępu 1 art. 23 CMR według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu, a nie na podstawie wartości przesyłki w miejscu i w momencie jej wydania. Zgodnie z art. 23 ust. 4 CMR, który szczegółowo omówimy później, należy jednak zwrócić przewoźnikowi, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego, a proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia ładunku. W każdym razie – w odróżnieniu od sytuacji, gdy mamy do czynienia z winą umyślną lub rażącym niedbalstwem w rozumieniu art. 29 CMR, a także inaczej niż to możliwe w przypadku deklaracji specjalnego interesu w dostawie w ramach art. 26 CMR – zawarta w art. 23 ust. 1 regulacja dotycząca odszkodowania nie obejmuje na przykład szkód następujących i majątkowych.

Które pojęcie wartości ma zatem kluczowe znaczenie? Kwestia ta uregulowana jest w ustępie 2 art. 23 CMR, zgodnie z którym decydująca jest cena giełdowa lub w razie jej braku bieżąca cena rynkowa, a gdy brakuje jednej i drugiej,

Praktyczne wskazówki

- W przypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru przewoźnik zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania ustalanego na podstawie giełdowej, rynkowej lub zwykłej wartości towaru w miejscu i w momencie przyjęcia go do przewozu. Odszkodowanie to podlega obecnie ograniczeniu do stawki ok. 10,50 EUR/kg.
- Oprócz tego przewoźnik ma obowiązek zwrócić przewoźnikowi, cło i inne wydatki, które zostały poniesione nie w związku z powstałą szkodą (!), lecz w związku z przewozem towaru.
- Wyższych odszkodowań można domagać się tylko w ramach art. 24, 26 lub 29 CMR.
- Zleceniodawcy należy zaproponować zawarcie ubezpieczenia towaru na czas transportu.

zwykła wartość towarów tego samego rodzaju i jakości.

Uregulowana w Konwencji CMR, bardzo surowa odpowiedzialność przewoźnika z tytułu sprawowania pieczy nad przesyłką, opierająca się przeważnie na domniemanej winie i obejmująca możliwości uwolnienia się od jej skutków w ramach zdefiniowanych stanów faktycznych, równowazona jest ograniczoną co do wysokości odpowiedzialnością, co uzasadnione jest z dwóch powodów: po pierwsze, przewoźnik oblicza opłatę za przewóz na podstawie ilości i/lub wagi ładunku, a nie od jego wartości, a po drugie, sam właściciel towaru ma możliwość zabezpieczenia swojego interesu w wysłanym ładunku w pełnej wysokości w ramach ubezpieczenia przesyłki na czas transportu, jeżeli właściwie wybierze sumę gwarancyjną.

Wskazane jest ubezpieczenie transportowe ładunku (cargo)

Artykuł 23 ust. 3 CMR stanowi obecnie, że odszkodowanie nie może przekraczać stawki 8,33 Specjalnych Praw Ciągnięcia (SDR) Międzynarodowego Funduszu Walutowego, wymienionych w art. 23 ust. 7. Równowartość pieniądza 8,33 SDR wahała się w latach 2000 - 2013 między kwotą zaledwie 9 EUR a kwotą 12 EUR, a zatem suma ta jako odszkodowanie w przypadku towarów wysokowartościowych jest (już) niewystarczająca, na co staranny przewoźnik w ramach obsługi klienta powinien zwrócić uwagę swoim zleceniodawcom i równocześnie zaferować im pomoc w zawarciu ubezpieczenia towaru na czas transportu, potocznie znanego jako cargo.

Interesujący aspekt w przypadku odszkodowania za całkowite zaginięcie towaru pojawia się wtedy, gdy w ramach

przesyłki traktowanej jako jedna całość (na przykład zlecona przez spedytora przesyłka drobnicowa) zaginęły towary o bardzo małej wartości, ale o dużej masie, oraz towary wysokowartościowe o niewielkiej masie. Wówczas tworzony jest tzw. „fundusz odpowiedzialności“ z kwoty stanowiącej równowartość iloczynu masy i stawki 8,33 SDR. W ramach wyżej wymienionej sumy rekompensata za towary o wartości niższej niż 8,33 SDR/kg następuje według ich wartości na podstawie art. 23 ust. 1 i 2, a za towary o wartości przekraczającej 8,33 SDR/kg wypłacane jest odszkodowanie - również w oparciu o art. 23 ust. 1 i 2 - w drodze podziału różnicy między „kwotą funduszu odpowiedzialności“ a sumą wykorzystaną na towary o wartości maksymalnie do 8,33 SDR/kg. Ważne jest, aby zwrócić uwagę na to, że w przypadku brakującej wagi ładunku stosuje się wagę brutto, a więc łącznie z opakowaniem.

Jak już wyżej pisaliśmy, art. 23 ust. 4 CMR przewiduje, że zwracane są przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia, natomiast inne odszkodowania nie należą się. Powyższe elementy wartości podlegają zwrotowi nie w ramach kwoty 8,33 SDR/kg, ale oprócz tego i to w pełnym zakresie. W przypadku ewentualnie zapłaconego, a następnie zwracanego przewoźnego nie chodzi jednak o odszkodowanie, lecz o zwrot niezaskłużonego wynagrodzenia za wykonaną usługę.

Wydatki poniesione w związku z przewozem towaru

Szczególnie ważnym punktem jest sformułowanie „wydatki poniesione w związku

z przewozem towaru.“ Oznacza to, że zwrotowi podlegają tylko te wydatki, które powstałyby w przypadku bezszkodowego przewozu, a nie dodatkowe wydatki, spowodowane dopiero zaginięciem towaru. Jako przykład należałoby tu wymienić cła i opłaty, które powstaną tylko dlatego, że towar wskutek kradzieży na terytorium kraju tranzytowego dostanie się do obrotu. W powyższym przypadku przewoźnik nie musi zwracać cel i opłat, chyba że zaistnieje sytuacja, gdy przesyłka zostanie skradziona w kraju zakończenia przewozu, ponieważ wtedy wydatki te powstałyby również w razie bezszkodowo wykonanego transportu.

Na koniec zwróćmy jeszcze uwagę na przypadek szczególnie. Jeżeli przykładowo opłaty nałożone na określone towary (np. banderole akcyzo-

we na wyrobach tytoniowych) zostały już uregulowane w kraju rozpoczęcia przewozu, to - nawet w przypadku kradzieży w kraju tranzytowym - nie podlegają one wyłączeniu spod obowiązku odszkodowawczego, ponieważ zgodnie z art. 23 ust. 1 CMR stanowi składnik wartości towaru w miejscu i w momencie przyjęcia go do przewozu; odszkodowanie w tym przypadku ulega jednak z reguły ograniczeniu w myśl art. 23 ust. 3 CMR.

Bez trudu można dostrzec, że powyższe postanowienia Konwencji CMR dotyczą dość skomplikowanej materii, która stanowi wyzwanie nawet dla prawdziwych specjalistów. Jednak przewoźnik, który swoje ubezpieczenie OCP powierzył takim specjalistom jak pracownicy firmy Lutz Assekuranz, może spać spokojnie! ■

reklama

UTZ
ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie OCP to UTZ

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

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

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każdą sztukę (CMR, Prawo Przewozowe).
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarstwie przez RAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony nawet do 40 SDR/kg towaru bez dodatkowej składki.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez RAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Udziałamy wsparcia prawnego dla firmy transportowej w zakresie objętym ubezpieczeniem OCP.
- Przewozy ADR - AGO, towarów podlegających akcyzie, ponadgabarytowe, elektronika ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do ERS i kraje Afryki łącznie nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu: Unia Europejska i Gospodarstwo.
- Polisa nie wymaga „dobierpłacenia“ przez spedytora.
- Odpowiedzialność z umów odpłatnego użyczenia środka transportu wraz z kierowcą, jeżeli jedną z podstaw prawnych jest Konwencja CMR.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku samodzielnego przelazów rachy drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Wierzący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Lutz Assekuranz MakletermR

Punkty kontaktowe w Warszawie:
ZMPD, Al. Jana Pawła 6 78, 00-179 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax: (22) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

Biera w Wielkie
Madinger Hauptstraße 51 – 52, A-1129 Wien
tel.: +43 1 8175573 31, grubska@lutz-assekuranz.at
fax: +43 1 8175573 22
office@lutz-assekuranz.pl

Opis likwidacji szkód:
tel.: +43 1 8175573 w. 16, 25 lub 27
fax: +43 1 8175573 22
office@lutz-assekuranz.pl

Regionalne punkty kontaktowe:
25-909 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kam.: 723 688 239
lutzoca@zmpd.pl

65-015 Zielona Góra, Przyst. 22 Lipca 86 B
tel.(68) 328 34 72, kam.: 723 688 238
lutzoca@zmpd.pl

70-612 Szczecin, ul. Pomorska 88
kam.: 723688208
lutzoca@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

QR Code

Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do litencji dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (NFZ) 1831/2009 z dnia 21 października 2009 r.

UTZ Assekuranz jest członkiem Reichu Assekuratorskiego, którego przewodniczącym jest Dr. phil. Hans-Joachim Lutz. Członkami zarządu są: Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz. Członkami zarządu są: Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz. Członkami zarządu są: Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz, Dr. phil. Hans-Joachim Lutz.

By transport był opłacalny...



Prowadzenie działalności transportowej to dziś dla wielu nie lada wyzwanie. Osiągnięcie zysku jest coraz trudniejsze, a barier do pokonania coraz więcej. Przedsiębiorcy muszą naprawdę bardzo sprawnie zarządzać swoimi firmami, aby nie tylko utrzymać się na rynku, ale także swobodnie prosperować nie martwiąc się o przyszłość.

TimoCom

Można wyodrębnić dwa sposoby na to, by zarabiać więcej: z jednej strony mowa o redukcji kosztów, z drugiej zaś o optymalizacji przychodów.

Zazwyczaj samo cięcie kosztów jest jednak działaniem krótkotrwałym, powiedziec by można nawet, że krótkowzrocznym. Załóżmy, że firma w ramach oszczędności rezygnuje z reklamy. Po pewnym czasie może się okazać, że w konsekwencji pozyska mniej zleceń. Pozorna oszczędność stanie się zatem sporym kosztem.

Dużo bardziej efektywne sposoby na zwiększenie zysków, to te, które prowadzą do optymalizacji przychodów.

Redukuj puste przebiegi

Dane GUS mówią o tym, że wciąż nawet do 1/3 przejazdów w Polsce i 1/4 w całej Europie, to właśnie tzw. puste przebiegi. W ciągu roku są to tysiące kilometrów, za które nikt nie zapłaci. „Wożenie powietrza” nie dość, że nie przynosi żadnych korzyści finansowych, to w dodatku generuje koszty. Rachunki za paliwo, wynagrodzenia kierowców, czy myto trzeba przecież

regulować bez względu na to czy pojazd jest załadowany, czy nie. Dlatego tak ważne jest, aby każda firma transportowa zwracała szczególną uwagę na to, by znajdować fracht dla każdego, nawet krótkiego przejazdu. Pamiętajmy, że każda tona dodatkowego ładunku to czysty zysk. Trasy na relacji A-B-A to już historia. Teraz trzeba być elastycznym i dostosowywać się do sytuacji na rynku. Skutecznym sposobem przeciwdziałającym pustym przebiegom jest użytkowanie giełd transportowych, której przykładem jest wiodąca w Europie platforma zleceń TimoCom. Użytkownicy mogą za jej po-

mocą w ułamku sekundy wyszukać odpowiednią dla siebie ofertę frachtu lub też poinformować innych użytkowników o swoim wolnym pojeździe. Dzięki temu minimalizują puste przebiegi i zarabiają więcej.

Omijaj pośredników

Wiadomo, że realizując transport międzynarodowy pojazdy przemieszczają się po różnych częściach Europy. Aby optymalnie wykorzystać swój potencjał przewozowy firma powinna dobrać bezpośrednich partnerów w poszczególnych krajach. Korzystanie z ofert z drugiej, trzeciej, a czasem nawet i czwartej ręki, to oddawanie dużej części swojego potencjalnego zysku pośrednikom. Pieniądze, które powinny trafić do przewoźnika, trafiają do kolejnych ogniw w łańcuchu dostaw, a firma transportowa, która występuje niemalże na samym jego końcu – zarabia często najmniej, ponosząc przy tym największe koszty. Aby więc zoptymalizować przychody przedsiębiorstwa, a tym samym zarabiać więcej, należy zredukować ilość pośredników. Mając na uwadze ofertę TimoCom nie jest to wcale trudne. Wśród ponad 100.000 użytkowników tej platformy, aż 85% pochodzi spoza Polski. Rodzimi przewoźnicy zyskują zatem łatwy sposób na bezpośredni dostęp do zachodnioeuropejskich spedytorów i załadowców, dzięki czemu mogą realizować bardziej opłacalne zlecenia z pierwszej ręki, a tym samym osiągać większe przychody.

Kabotaż? - czemu nie

Elastyczność i otwartość na nowe rynki oraz możliwości z nich wynikające to także droga do wypracowania większych zysków. Przewozy kabotażowe, bo o nich mowa, to dla polskich przewoźników wciąż bardzo dochodowy rodzaj transportu. Warunkiem jednak jest znajomość zasad ich wykonywania (była o nich mowa w poprzednim numerze „Przewoźnika”), a także ich przestrzeganie. Nie narażamy się tym sposobem na kary i możemy czerpać korzyści z potencjału tego sektora. Mimo iż przewozy kabotażowe wiążą się z wyższymi kosztami (myto, płaca minimalna, ubezpieczenie kabotażowe itd.), mogą zapewnić przedsiębiorstwu na

tylko większe wpływy, że nie stanowią one bariery w ich realizowaniu. Szczególnie, jeśli pozyskamy je od bezpośredniego zleceniodawcy (czyli bez zbędnych pośredników). Należy jednak pamiętać, że zlecenia kabotażowe nie tylko opiewają na wyższe stawki, ale także pozwalają na rozwój przedsiębiorstwa i optymalizację wykorzystywania jego zdolności przewozowej. Możemy wybierać wśród zagranicznych zleceń nie kierując się jedynie miejscem przeznaczenia towaru (tzw. powrotem), ale przede wszystkim naszym zyskiem.

Stałe zlecenia = stały zysk

Doświadczenie, rzetelność i konkurencyjne stawki to czasami za mało, aby zapewnić firmie transportowej stałą pracę i płynność finansową. Długoterminowe zlecenia na terenie całej Europy oraz sprawdzeni partnerzy to sposób na osiągnięcie dodatkowych korzyści. Przewoźnik otrzymuje zlecenia bez względu na wahania rynkowe, a stały dopływ gotówki zapewnia mu możliwość budowania planów budżetowych oraz układanie tras pojazdów z większym wyprzedzeniem. Dodatkowo, firma może rozszerzać obszar prowadzonej działalności oraz umacniać swoją pozycję na międzynarodowym rynku. Jeszcze kilka lat temu polscy przewoźnicy nie mieli tak łatwego dostępu do stałych umów w innym kraju. Teraz dzięki platformie przetargowej firmy TimoCom mają możliwość brania udziału w ogólnoeuropejskich przetargach na stałe zlecenia transportowe. TC eBid® umożliwia kontakt do sprawdzonych firm załadowczych (produkcyjnych, handlowych), a tym samym daje szansę na świadczenie nowych, intratnych usług transportowych na terenie całej Europy.

Podane wyżej sposoby optymalizacji przychodów to tylko nieliczne z całego wachlarza możliwości, które przewoźnicy powinni wykorzystywać optymalizując swój biznes transportowy. Można ich szukać na własną rękę, lecz dużo efektywniej i łatwiej jest sięgnąć po sprawdzone źródła. Produkty firmy TimoCom od lat cieszą się uznaniem na europejskim rynku. Są to nowoczesne i przede wszystkim skuteczne narzędzia optymalizujące transport. Giełda ofert transportowych TC Truck&Cargo® oraz platforma przetargowa TC eBid® po-



magają między innymi zredukować puste przebiegi, omijać pośredników, szukać długoterminowych kontraktów oraz nowych możliwości rozwoju. ■

O TimoCom

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

W giełdzie transportowej TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty frachtów jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga firmom nadawczym i spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi. Europejska giełda powierzchni magazynowych umożliwia przedsiębiorstwom dostęp nawet do 30.000 ofert powierzchni magazynowych i logistycznych w 44 krajach Europy. Z modułem kalkulacyjnym tras TC eMap® wszystkie powszechnie stosowane systemy GPS będą połączone na jednej platformie. Równocześnie możliwe jest obliczenie kosztów transportu i wyświetlenie trasy na mapie.

Podatek na uchodźców

Minister finansów Niemiec Wolfgang Schaeuble chce wprowadzenia nowego rodzaju opłaty paliwowej. Miałyby ona być doliczana do ceny każdego litra paliwa. Wpływy mogłyby, zdaniem niemieckiego ministra, pomóc w zwalczaniu skutków kryzysu imigracyjnego, a konkretnie w uszczelnieniu zewnętrznych granic Unii Europejskiej. Kierowcy pokryliby też z własnej kieszeni koszty pomocy uchodźcom, którzy już dotarli do Unii. Pomysłodawca proponuje, żeby podatek wprowadzić we wszystkich krajach Wspólnoty.

Działalność Ubera

Londyński samorząd odrzucił większość propozycji ograniczenia działalności Ubera forsowanych przez londyńskich taksówkarzy. Wśród odrzuconych propozycji są między innymi: postulat obowiązkowego pięciominutowego oczekiwania na przejazd (jeśli kierowca pojawi się wcześniej i tak nie mógłby ruszyć), zakaz pokazywania samochodów w aplikacji, nakaz pracy kierowców dla jednego wybranego operatora, kontrole współdzielonych przejazdów czy konieczność rezerwowania przejazdów z siedmiodniowym wyprzedzeniem.

1 mln osób korzysta



Autonomiczne ubezpieczenia

Samochody, które mogą poruszać się bez kierowcy, już istnieją, ale nie jeżdżą jeszcze po naszych drogach. Kiedy zaczną, będą musiały mieć ubezpieczenie. Tu pojawia się problem, bo obecny system ubezpieczeniowy nie przewiduje sytuacji, że to nie człowiek prowadzi samochód. Dlatego w Wielkiej Brytanii powstaje zespół, który ma zmierzyć się z problemem i ocenić między innymi, kto będzie winny, kiedy maszyna zawiedzie.

Koniec CD w samochodach?

Specjaliści z branży wróżą śmierć samochodowym odtwarzaczy płyt kompaktowych. Ten nośnik wypierany jest przez wszelkiego rodzaju urządzenia na USB. Już dziś niektórzy producenci nie montują w swoich samochodach odtwarzaczy płyt. A ta tendencja ma się pogłębiać. Wiele wskazuje na to, że srebrna płyta podzieli losy czarnej i stanie się nośnikiem tylko dla koneserów.

Sprzedaż w górę

To był rekordowy rok dla sprzedawców motocykli. W 2015 roku salony motocyklowe sprzedały dwa i pół raza więcej jednośladów niż rok wcześniej. Szczególny był grudzień - pod koniec roku klienci kupili 6 razy więcej motocykli. To przez nowe przepisy homologacyjne; motocykle niewyposażone w obowiązkowy automatyczny włącznik światła musiały być sprzedane przed końcem roku. Dealerzy oferowali na nie rabaty, bo po nowym roku nie dałoby się ich zarejestrować.



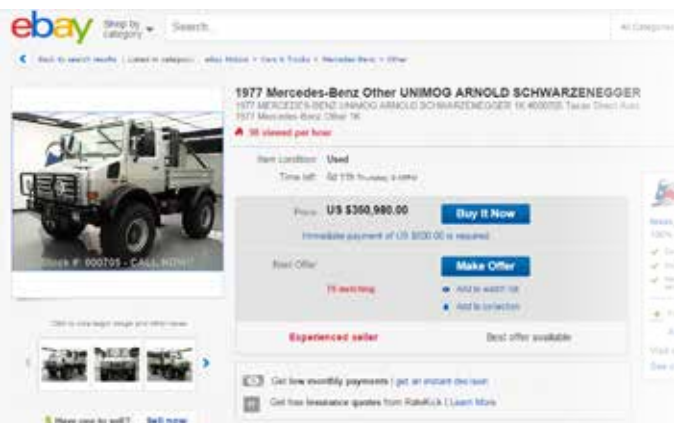
Diesel Gate

Volkswagen chciałby zapomnieć o tym, że kiedykolwiek oferował silniki diesla w Stanach Zjednoczonych. Na styczniowej wystawie motoryzacyjnej w Detroit ani jeden samochód na stoisku niemieckiego koncernu nie był wyposażony w silnik wysokoprężny. W ślady VW idą też inne marki. Rynek amerykański nigdy nie lubił diesla w małych autach, teraz może się okazać, że ten rodzaj silnika za oceanem zniknie zupełnie rynku samochodów osobowych.

Dewastacja wydm

Słynne wydmy na pustyni w Zjednoczonych Emiratach Arabskich są dewastowane przez turystów w terenowych samochodach. Głównie chodzi o zaśmiecanie tych wyjątkowych terenów i rozjeżdżanie szlaków. Władze chcą ograniczyć ruch aut po wydmach i rozpoczęły kampanię informacyjną. Zakazu wjazdu raczej nie będzie, a zachęca się do wycieczek na przykład na wielbłądach i motocyklach oraz do poszanowania natury.

z Ubera



Unimog terminatora

Arnold Schwarzenegger wystawił na sprzedaż swojego Mercedesa Unimoga. Sprzedawcą nie jest sam aktor, a firma, która kiedyś kupiła od niego ten samochód. Unimog ma 40 lat i przebieg zaledwie 3 tysięcy kilometrów. Na desce rozdzielczej ma autograf sławnego właściciela.

Obowiązkowe szkolenia

Z początkiem roku weszły w życie przepisy, które nakładają na pracowników serwisów klimatyzacji samochodowych obowiązek odbycia specjalistycznych szkoleń. To kursy z zakresu ekologii i poprawnej obsługi sprzętu serwisowego. Koszt to kilkaset złotych. Kary za pracę bez certyfikatu mogą sięgać nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych.



W naszych żyłach płynie ropa



Każda historia jest inna, lecz wszystkie mają jeden wspólny mianownik: miłość do ciężarówki. I jeszcze coś, dużo bardzo przyziemnego: pytanie o czas. Ta podstawowa kwestia pojawia się kilka razy w każdym odcinku, naszpikowanym trudnościami w postaci awarii, długich postojów wynikających z kontroli granicznych, problemów z załadunkiem i wyładunkiem.

Piotr Gawelczyk

Kierowca ciężarówki... Przyznać się, kto nie marzył choćby przez chwilę o tej robocie? Najlepsi z najlepszych, odprowadzani wzrokiem przez zazdrosnych facetów, są królami świata. Życie za kółkiem działa na wyobraźnię. Nic dziwnego, że wcześniej czy później musieli stać się bohaterami filmowej opowieści.

Emitowany na antenie Discovery Polska serial paradokumentalny „Polscy Truckersi” jest bodaj pierwszym od wielu lat tego typu serialem w naszym kraju, choć oczywiście nie jedyną produkcją dotyczącą kierowców ciężarówek, z jaką mają okazję zapoznać się polscy widzowie.

Od dłuższego czasu możemy przeżywać chociażby historie amerykańskich truckersów w cyklicznych programach emitowanych na antenie TVN Turbo. Serial

Discovery jest jednak wyjątkowy, bo dotyczy kierowców ciężarówek znad Wisły. Dzięki swojskim obrazkom i doskonale znanym problemom, są nam dużo bardziej bliscy niż najsympatyczniejszy nawet Steve czy John.

Dynamiczne historie

Czy „Polscy Truckersi” odpowiadają rzeczywistości? Odpowiedź nie jest taka prosta. Z jednej bowiem strony trudno żeby było

inaczej, bo wtedy program z założenia nie miałby sensu; z drugiej zaś można sobie wyobrazić, że niektóre sceny czy wręcz całe wątki są lekko „podkręcane”, choć Marcin Ziółek z Discovery Networks odżegnuje się od tego mówiąc, że ich rola ogranicza się do towarzyszenia kierowcom w pracy zawodowej oraz trochę w życiu prywatnym. Scenariusz każdego z odcinków pisze życie. – Nasze zadanie kończy się na wybraniu bohaterów do

jeden do jednego codzienne życie kierowcy trucka. Z prostego powodu – byłoby to nudne. Ale prawdę mówiąc, czy to „zdynamizowanie” komukolwiek przeszkadza?

Nagromadzenie problemów na metr kwadratowy, zbyt duże jak na zwykłą codzienność, nikomu nie powinno przeszkadzać. Wręcz przeciwnie. Najważniejszy jest efekt końcowy, a ten jest co najmniej przyzwoity. Film ogląda się z dużą przyjemnością – ma odpowiednią dramaturgię, jest świetnie zmontowany (łącznie z muzyką), a wątki odpowiednio wyważone. Krótko mówiąc – dobra rozrywka dla całej rodziny.

Szybko identyfikujemy się z głównymi bohaterami. W kolejnych odcinkach przeżywamy razem z nimi ich ciągłą walkę o dotrzymanie terminów, walkę z problemami dotyczącymi przewozu transportu,



Zawsze chciałam mieć fajny ślub. Sesję zdjęciową miałam ze swoją ciężarówką.

chłopakiem przychodziła do domu. Tak mu to się wydawało... Inny bohater: są takie chwile, że... Urodził się nam pierwszy synek. Wracam z trasy, a on płacze, nie poznaje mnie.

poważnych wypadków na planie. Kierowcy realizujący przewozy przez Norwegię mówią do kamery: „przez każdy zły ruch możemy stracić życie. Najgorszy jest ten wiatr. Byle nas nie zdmuchnęło...”

Realizatorzy potwierdzają, że niektóre odcinki były kręcone w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, co wymagało od ekipy oraz bohaterów koncentracji i szczególnej uwagi, ale nigdy nie zdarzyły się ekstremalnie niebezpieczne sytuacje.

Przejazdy „na żyłkę”, obok barierek i latarni, zamykanie ulic i jazda nimi pod prąd ponadgabarytowych truckersów. Dla widzów to prawdziwe emocje. Przejadą rondo czy zostaną na nim na zawsze? Powyginają barierkę i „przestawią” znak drogowy, czy też uda im się ominąć kolejną przeszkodę? I czy zdążą na czas?

Widz, nawet jeśli jego jedyną przygodą z ciężarówką było kupno dziecka plastikowej jej wersji, może z pozycji wygodnej kanapy



programu, a potem już tylko towarzyszymy im z kamerą w ich codziennych zawodowych zmaganiach – przyznaje Ziółek.

Tak po prawdzie jednak nikt zdroworoządkowo myślący nie spodziewa się, że na ekranie zobaczy przełożone na film w skali

smucimy się ich rozłąką z rodzinami. Jeden z bohaterów mówi: mam kumpla, który powiedział, że życie przeleciało mu między palcami.

Przyjechał do domu, był chrzest dziecka. Przyjechał drugi raz, już była komunia, trzeci – to już córka z

Hela i Snajper

Wystarczy rzucić okiem, by serial (i jego niebanalni bohaterowie) wciągnął i trzymał w napięciu jak niezły kryminał, zwłaszcza że zdarzały się niebezpieczne historie, ale na szczęście obyło się bez



poczuć się jak jeden z filmowych driverów, bohater z krwi i kości.

Czego jak czego, ale wyrazistych postaci serialowi Discovery nie brakuje, co jest wielką zaletą serialu. – W naszych programach nie występują aktorzy. Pokazujemy prawdziwych ludzi

i ich prawdziwe pasje czy zawody – podkreśla Marcin Ziółtek.

Kolejnym plusem jest fakt, iż kamera ich nie deprymuje – są naturalni, zachowują się swobodnie, co tylko zwiększa ich wiarygodność. Przykład pierwszy z brzegu: Helena

i „Snajper” – małżeństwo spędzające razem czas zarówno w domu, jak i w pracy. – Wielu kolegów dziwi się, jak można wytrzymać z własną żoną nie tylko w domu, ale i w samochodzie – mówi do kamery „Snajper”. – Ale Pon Bucek widzi moje cierpienie i na pewno kiedyś mnie za to wynagrodzi – śmieje się brzydsza połowa charakternego duetu, którego trudno nie polubić. To prawdziwy creme de la creme całego serialu. – He-la i „Snajper”? – To oddzielny rozdział – potwierdza w filmie ich szef.

Kto tak robi?

Ale poza nimi są jeszcze inni. Patrycja „Almerka”, lat 28. Jeździ od trzech lat (tata i brat to także kierowcy). Roman i Michał Jakubikowie – ojciec i syn, ponadgabarytowe przewozy, jeden z najtrudniejszych zawodów w branży. Rodzina Pasternaków, przewożąca drewno ze Słowacji do Polski. Ojciec Stanisław, synowie: Paweł, Łukasz (zajmuje się kupnem materiału na Słowacji), Krzysiek (sprawy papierkowe) i Tomek (obsługa koparki, segregacja drewna, wycinka).

Jest jeszcze Łukasz, „robiący” przewozy na Rosję i Białoruś. W jednym z odcinków miota się z papierami: „czeski film! Nikt nie zna firmy, nikt nie zna ulicy. Ani nazwa firmy, ani adres podane na liście przewozowym nie zgadzają się. Mam podany adres, pod którym nie ma takiej firmy. Jezus Maria, kto tak robi?!”

W filmie jest też wątek prozdrowotny. Wiele godzin spędzanych w jednej pozycji, stres, hałas, spraliny – to wszystko odbija się na zdrowiu kierowców. Nadwaga i zwyrodnienie kolan to najczęstsze choroby w tym zawodzie, ale nie

jedyne. Iwona Blecharczyk – poza tym, że jeździ „gabarytami” – jest też ambasadorką fundacji popularyzującej zdrowy i aktywny styl życia.

– Budujemy darmowe, plenerowe siłownie dla kierowców. Sama mam problemy z kręgosłupem, właśnie z tego powodu, że jeżdżę tak dużo. Teraz zaczynam mieć problemy ze stawami. Kierowca jest w trasie średnio tydzień.

Przez ten czas nie ma kiedy zjeść, nie mówiąc już o tym, by zadbał o swoje zdrowie.

Celebryci za kółkiem

Bohaterowie powoli stają się celebrytami, co potwierdzają w Discovery Networks.

– Na pewno zainteresowanie kierowcami wzrosło, to oczywiste. Nasi bohaterowie chętnie udzielają wywiadów i dobrze sobie radzą z poświęcaną im większą uwagą – mówi przedstawiciel stacji. Program był dotychczas emitowany wyłącznie w Polsce. Rozważana jest jego emisja w innych krajach należących do obszaru CE-EMEA (Europa Środkowa, Wschodnia, Bliski Wschód, Afryka).

Do tej pory powstało sześć odcinków, które zamknęły pierwszy sezon. Czy będzie następny? – Jest jeszcze za wcześnie, aby mówić o kolejnych odcinkach, ale mamy je w planach.

Z pewnością poznamy nowych bohaterów – mówi enigmatycznie Ziółtek. – W tej chwili kierowcy sami się do nas zgłaszają, aby wystąpić w kontynuacji „Polskich Truckersów”. My również używamy swoich kanałów, by wyłowić najbardziej barwne postaci – dodaje Ziółtek. ■

Dla CZŁONKÓW ZMPD oferta specjalna
zniżki na prowizję od limitu finansowania

50%

**15 kontrahentów.
15 milionów przejechanych
kilometrów.
Sfinansowane przez Bibby.**

Znaleźliśmy usługę faktoringu dopasowaną do naszej branży.

Na rynku transportu i spedycji jako naturalny traktowany jest fakt, że po wykonaniu usługi trzeba poczekać jeszcze 60 albo i 90 dni na płatność. Problem w tym, że ciągnik trzeba tankować kilka razy w miesiącu, wypłacić wynagrodzenie kierowcy i uregulować ratę leasingową. Nie da się tego zrobić wystawionymi fakturami! Trzeba mieć gotówkę. W Bibby to rozumieją. Dlatego wystawiamy naszemu klientowi fakturę na 60 dni, przesyłamy jej kopię do Bibby, a następnego dnia mamy na koncie 90 proc. wartości tej faktury.

Bezpłatna infolinia: 800 224 229 | www.bibbyfinancialservices.pl

BIBBY
FINANCIAL SERVICES



Biznes nabiera rozpędu

DAKAR 2016

Tegoroczny rajd Dakar nie zakończył się dla Polaków tak pomyślnie jak edycja z 2015 roku, ale na podium i tym razem nie zabrakło biało-czerwonych barw. Już po raz drugi zwycięstwo w klasie ciężarówek należało do Gerarda de Rooya, którego mechanikiem był Polak, Dariusz Rodewald.

Kacper Jeneralski

Ekipa Iveco z Holandii specjalizuje się w ciężkich rajdach. Tegoroczny Dakar był płaski, szybki i mało terenowy. Momentami przypominał bardziej rajd WRC. Mimo to udało się wywalczyć pierwsze miejsce. Dariusz Rodewald nie krył zaskoczenia dobrym wynikiem swojej załogi. Jak podkreślił, jechali czysto, bez awarii, bez kłopotów i to jest klucz do sukcesu.

W przeciwieństwie do ekip samochodowych załogi ciężarówek są nie dwu-, a trzyosobowe. Oprócz kierowcy

i pilota w kabinie jest też mechanik. Tę samą funkcję Rodewald pełnił też w 2012 roku, kiedy ekipa de Rooya po raz pierwszy wygrała Dakar.

Tegoroczny rajd był inny. Na kilka miesięcy przed startem ze współorganizacji wycofał się rząd Chile. Kraj odwiedziły klęski żywiołowe i władze nie były w stanie poświęcić odpowiednio dużo uwagi na organizację imprezy. Uczestnicy rajdu przejechali tylko przez Argentynę i Boliwię.

Było mniej odcinków pustynnych, mniej wydm i wysokich temperatur. Kierowcy mieli za to okazję wspiąć się na najwyższą wysokość w historii rajdu i ścigali się powyżej 4 600

metrów nad poziomem morza. Dakar był szybszy, prowadził częściej po drogach szutrowych, a rzadziej po zdradliwych piaskach.

W tej sytuacji świetnie odnalazł się Sebastien Loeb. Rajdowy półbóg, bo takiego określenia można by użyć w stosunku do człowieka, który zdobył 9-krotnie mistrzostwo świata WRC, wygrywał oes za oesem. Po raz pierwszy startował w terenowym maratonie, a już na początku dowiódł, że potrafi wygrywać oesy niezależnie od rodzaju imprezy. Loeb wszedł do zespołu fabrycznego Peugeota. Po latach nieobecności na Dakarze Francuzi powrócili na wydmie w ubiegłym



roku. Dakar 2015 był dla nich czasem próby, a tym razem przerwali trwającą od dłuższego czasu dominację zespołu Mini.

Jednak zwycięzcą Dakaru 2016 nie był Sebastien Loeb. Rajdowy mistrz zwolnił nieco, kiedy rajd wjechał na pustynię. Raz dachował, a prowadzenie w rajdzie przejął Stephane Peterhansel, również w peugeotcie. To kolejny „nadczołowiek” w stawce. Wcześniej wygrał Dakar 6 razy na motocyklu i 5 razy za kierownicą samochodu. Tym razem dodał do swojej kolekcji kolejne zwycięstwo.

W klasie samochodów najlepiej z polskich kierowców poradził sobie Ku-

ba Przygoński. Po kilku udanych startach na motocyklu przyszła pora na debiut w klasie 4x4. Przygoński zdecydował się na ten ruch między innymi przez kontuzję kręgosłupa, której doznał w Maroku w 2014 roku. Przesiadka do samochodu okazała się dobrą decyzją. Przygoński zajął 15. miejsce w rajdzie. Przez dwa tygodnie jechał bez większych błędów i awarii. Już wiadomo, że za rok będzie atakował czołówkę rajdu.

Nie wszystkim ekipom z Polski dopisywało równe szczęście. Adam Małysz jechał tak samo jak Przygoński rajdówką Mini ze stajni X-Raid. Niestety awaria sprzęgła wykluczyła go z

rywalizacji o miejsce w czołówce. Małysz najpierw spadł na szary koniec stawki, a potem płacił za to. Jechał za ciężarówkami po głębokich koleinach. Mocno nadwyrężony samochód i kolejne straty czasowe spowodowały, że były skoczek narciarski zakończył rajd na 52. miejscu.

Podobne kłopoty miał Marek Dąbrowski. Dakarowy weteran, bo tak śmiało można o nim powiedzieć, stracił długie godziny na pustyni po awarii skrzyni biegów w jego toyocie. Spadł na 99. miejsce, ale przez kolejne dni pokazał klasę, kończąc odcinki blisko pierwszej 10. Ostatecznie po dwóch tygodniach ścigania był 28. w



stawce samochodów.

Największy apetyt na podium miał w tym roku Rafał Sonik. Quadowiec w ubiegłym roku wygrał Dakar w swojej kategorii. Ten rok miał być nie gorszy. Sonik rozpoczął rajd jadąc w czółowce. Niestety podczas pierwszego etapu maratońskiego jego quad zaczął tracić olej. Podczas długich maratońskich odcinków zawodnicy nie mogą liczyć na pomoc serwisu. Muszą radzić sobie na własną rękę.

Doraźne zabiegi nie przyniosły skutku. Na drugi dzień silnik w quadzie Sonika wyzionął ducha. Gdyby znalazła się załoga, która doholowa-

łaby uszkodzonego quada do mety odcinka, dalsza rywalizacja byłaby możliwa. Niestety do mety zostało 120 kilometrów trudnej jazdy przez górskie serpenty. Nikt nie zdecydował się na takie ryzyko. Sonik został sam na trasie, zwieźli go z niej miejscowi, a to oznacza wykluczenie z dalszej rywalizacji. Ubiegłoroczny zwycięzca rajdu stał się w ten sposób jedynym Polakiem, który nie ukończył tej edycji Dakaru. Pod nieobecność Sonika klasę quadów wygrał Marcos Partonelli.

W tegorocznej edycji Dakaru wystartowało dwóch pilotów z Polski. Pierwszy Maciej Marton, czyli brat byłego pilota Adama Małysza, siedział na prawym fotelu obok czeskiego kierowcy Miroslava Zapletal. Ich hummer okazał się szybki, duet zajął 16. miejsce, tuż za Kubą Przygońskim. Drugi pilot z Polski to Sebastian Rozwadowski, pilot litewskiego kierowcy Benediktasa Vanagasa. Ta ekipa zajęła 26. miejsce.

W klasie motocykli zwycięstwo należało do Australijczyka Tobiego Price'a. Najszybszym polskim kierowcą jednoślada był Kuba Piątek. To

był dla niego drugi Dakar, ale pierwszy z osiągniętą metą. Piątek w ubiegłym roku zakończył rajd przed czasem przez awarię elektroniki w jego motocyklu. Tym razem jechał szybko i bardzo równo. Na mecie był 20., a to dobry wynik jak na krótki dakarowy staż Piątka.

Drugi polski motocyklista Maciej Berdysz zajął 65. miejsce, ale i tam mógł poczuć się jak zwycięzca. Berdysz jechał w grupie motocyklistów samotników. To kategoria, w której przez dwa tygodnie zawodnik może liczyć tylko na siebie. Nie ma serwisu, wsparcia zespołu, czy ciężarówki wiozącej sprzęt. Tacy motocykliści jak Berdysz mają ograniczone budżety, a wszystko co zabierają ze sobą na pustynię to namiot i skrzynia z narzędziami, którą transportuje organizator. Ukończenie rajdu w ten sposób jest wybitnie trudne. Wprawdzie nigdy nie kończy się na podium, ale właśnie tacy zawodnicy pokazują, jaka jest istota Dakaru. Prawo udziału w najtrudniejszym rajdzie terenowym świata zawsze mieli wszyscy, zarówno profesjonaliści, jak i amatorzy. ■

Dakar oczami zawodników

Było strasznie ciężko, mogliśmy to wszystko zostawić w cholerę, zabrać zabawki i wrócić do domu, ale nie poddaliśmy się.



Robert Przybylski

Tegoroczny rajd był dla załogi Adam Małysz, Xavier Panseri nieudany. – Od pierwszego dnia, gdy mieliśmy kłopoty ze sprzęgiem, myśleliśmy, że gorzej już nie będzie, a było – przyznaje Małysz. – Ulewy rozmyły trasy. Musieliśmy szukać swojej drogi i jechać obok trasy, aby przetrwać – podkreśla. Także pilot przyznaje, że rajd był męczący. – Pech prześladował nas od samego początku. Gdy drugiego dnia jechaliśmy podczas ulewy przez las, konar spadł prosto na wycieraczkę od strony Adama – podaje przykład Xavier.

Jednak najgorsze nieszczęście przytrafiło się na samym początku – chodzi o awarię sprzęgła. – Wyjeżdżaliśmy z błota i po trzech minutach sprzęgło

nagle przestało działać. Nie czuliśmy żadnego swądu, ostrzeżenia. Nic. Mechanizm przestał reagować i co gorsza ustawił się w pozycji otwartej, więc nasz samochód został unieruchomiony. Do tej pory nie wiemy co się stało – przyznaje Xavier. Załoga spadła na 132. pozycję.

Dla Małysza okropnym momentem była 800-kilometrowa jazda na 1,5-metrowym holu w tumanach kurzu. – Nie było nic widać, a krótki hol nie pozostawiał czasu na reakcję, gdyby trzeba było hamować. Taka wielogodzinna jazda była wykańczająca – zapewnia Adam.

Na kolejnym etapie samochód stracił przednią szybę. – Na 200 metrów przed metą wjechaliśmy w dużą kałużę. Adam odruchowo włączył wycieraczki, ale to oczywiście nic nie dało, bo nie mieliśmy szyby. Woda wlała się do środka, a my zaczęliśmy się śmiać z tych pracujących wycieraczek. To nas bardzo rozprężyło, bo pod koniec etapu byliśmy wykończeni – przyznaje pilot.

Załoga przygotowała się na jazdę w czołówce rajdu, tymczasem z powodu awarii sprzęgła musiała walczyć z tyłu stawki. – Nie dość, że jechaliśmy w kurzu, to jeszcze w rozjeżdżonym przez poprzedników

terenie – zauważa Panseri. – Tymczasem przygotowaliśmy opony na twarde, nierozjeżdżony teren. Miały na tyle mocne, grube boki, że nawet po spuszczeniu powietrza nie rozkładały się ładnie na podłożu, lecz cały czas cięły je, głębiej kopiąc samochód – wyjaśnia Xavier.

Problemy nie ograniczały się do technicznych awarii. Na dużych wysokościach, powyżej 4 tys. metrów, Adam skarżył się na bóle głowy. – Pulsujący ból wypychał mi oko, pulsowała cała czaszka. Nie mogłem skupić się na jeździe – opisuje. Momentami zwalniał do 30 km/h. – Poprosił mnie o jakąkolwiek pigułkę, więc dałem mu na ból brzucha, bo innej nie miałem, a liczyłem na efekt placebo – dodaje Panseri. Zawodnicy ledwo dojechali na metę dzięki karetce pogotowia organizatorów, która dała Małyszowi pooddychać tlenem. Adam dodaje, że po tym odcinku był tak wyczerpany, że 4 godziny leżał w namiocie pod tlenem.

Na kolejny etap Małysz otrzymał właściwe pigułki od lekarzy, ale one wymagały dużo picia. – W rezultacie już 30 km po starcie bardzo chciało mi się siku. Walczyłem ze sobą, wiedziałem, że koledzy sikają w kombinezony, żeby

nie tracić czasu i nie dać się wyprzedzić wolniejszym, bo odrobienie pozycji jest bardzo ryzykowne i czasochłonne. Jednak nie mogłem się przemóc i zatrzymałem się za potrzebą – opowiada Małysz. Tabletki okazały się skuteczne. Ból głowy co prawda minął, ale efektem ubocznym działania pigułki był szalejący błędnik. – Rzeczywiście jechał jak pijany – przyznaje pilot.

Jedzenia prawie nie było, a nie dość, że ilości były małe, to jeszcze nie było smaczne. Duże zespoły przywożą żywność ze sobą, bo trudno liczyć na organizatora rajdu.

Walcząc pod koniec lub w połowie stawki, zawodnicy przyjeżdżali na metę późno. – Czasem była to północ. Adam szedł spać, a ja musiałem przygotować rozpiskę trasy na kolejny dzień. Często byłem jednak tak wykończony, że szedłem spać, za to wstawałem dwie godziny przed Adamem, żeby przygotować opis trasy – opisuje Xavier.

Nic dziwnego, że na koniec imprezy był wykończony. – W zeszłym roku, po zdobyciu trzeciego miejsca z Hołowczycem, pojechałem na Rajd Monte Carlo. W tym roku byłem tak wycieńczony, że musiałem się zregenerować – przyznaje Panseri.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT % 



Promocyjna oferta dla nowych klientów

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

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





 **TimoCom**

Wyróżnij się!

W jaki sposób przewoźnik Marcin zachęca potencjalnych klientów do współpracy? Z pewnością poprzez tracking w TC eMap®, dzięki któremu uzyskuje dużą przewagę konkurencyjną! Przetestuj bezpłatnie, przez 4 tygodnie, w codziennej pracy naszą platformę, skupiającą wiele powszechnie używanych systemów telematycznych.

Teraz także dostęp mobilny!



www.timocom.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

