

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (8) V listopad/grudzień 2009

ZMPD
Dwumiesięcznik

**Ustawa antykryzysowa
do kolejnych uzgodnień** s. 4

Dystrybucyjny zawodnik – Mercedes-Benz Atego s. 62

**Cztery miesiące straconych szans
rozmowa z Prezesem ZMPD** s. 6

DAF... i wszystko jasne

DAF XF105 jest doceniany zarówno przez kierowców, jak i właścicieli firm transportowych.

Jest marzeniem każdego kierowcy dzięki wyjątkowym właściwościom jeźdny, najwyższym standardom bezpieczeństwa, komfortowi użytkowania, wykończeniu przestronnej kabiny. Mocny, ale oszczędny układ napędowy, długie okresy międzyobsługowe, umożliwiające maksymalną dostępność pojazdu, niskie koszty na kilometr oraz udowodniona niezawodność i trwałość powodują, że XF105 jest doskonałym pojazdem dla każdej firmy transportowej.

Do tego -elastyczne Kontrakty Obsługowo-Naprawcze, rozwinięta sieć dealerska DAF, a także usługa ITS dostępna 24 godziny na dobę, 365 dni w roku... i wszystko staje się jasne.

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

Drodzy Czytelnicy,

Miało być lepiej, a jest jak zwykle. Wprawdzie wyciąganie takich wniosków, z tego co się wokół ustawy antykryzysowej w Sejmie dzieje, może wydawać się zbyt pochopne, ponieważ proces legislacyjny trwa. Ale należy zapytać – jak długo jeszcze będzie trwał? Przewodniczący Komisji Infrastruktury deklaruje, że do końca listopada ustawa wejdzie w życie. Czy należy rozumieć, że po następnym posiedzeniu Podkomisji Nadzwyczajnej – będziemy mieli ustawę? Po pierwszym posiedzeniu Podkomisji Nadzwyczajnej brzmi to jak żart. Raczej ponury, kiedy przyjrzeć się zaangażowaniu strony rządowej w pracę nad ustawą.

Pozostaje nadzieja, że mimo dotychczasowych opóźnień – potężna branża zostanie przez wszystkich uczestników procesu legislacyjnego potraktowana tak, jak na to zasługuje – czyli poważnie.

redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:

Ryszard Gałczyński – redaktor naczelny
ryszard.galczynski@zmpd.pl
Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk,
Anna Wrona

Współpracują:

Christoph Grzimek, Kacper Jeneralski,
Małgorzata Kaniewska, Klaudiusz Madeja,
Tomasz Małyszko, Anna Piotrkiewicz,

Robert Przybylski, Mirosław Siech,
Jacek Wejman

Ogłoszenia i reklamy:

Euzebiusz Jasiński
euzebiusz.jasinski@zmpd.pl

Skład i łamanie: Robert Lisiecki

Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.
Prawa autorskie zastrzeżone.
Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów.
Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika Przewoźnik.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

W numerze:

Ustawa kryzysowa do kolejnych uzgodnień	4
Cztery miesiące straconych szans	6
Nowa inicjatywa legislacyjna forum	8
Mniej inspektorów, liczba zadań bez zmian	12
Raport „Polska 2030” Wizja bez drogi dojścia	14
Drogi w budżecie 2010	18
Nielegalni pasażerowie w ciężarówkach Firmowy system zabezpieczeń pomoże uniknąć kary	20
Aktualne problemy międzynarodowego transportu drogowego	24
ZMPD działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	26
Relacja z zebrania w Płotach	28
Relacja z zebrania w Starych Jabłonkach	30
Relacja z zebrania w Łukowie	32
Relacja z zebrania w Kielcach	34
Relacja z targów ROTRA w Kielcach	36
Firma z tradycjami	38
Ile lepiej nie płacić w Niemczech?	40
TransRussia 2010	44
Odpowiedzialność za szkody zaistniałe wskutek niewłaściwego załadunku	46
Przeszkoda w dostawie towaru	47
Zmiany w podatku VAT	48
Ubezpieczenia grupowe na życie	50
Czy stać mnie na własnego prawnika?	52
Jesteśmy zorientowani na rozwój	58
Dystrybucyjny zawodnik	62
Motocykle Enduro	64
I gdzie ten kryzys?	70
Viva Trans w Pyskowicach	75
Caravan Salon Düsseldorf Kempingowy Mount Everest	76

Ustawa antykryzysowa do kolejnych uzgodnień

Autor: Ryszard Gałczyński

Strona sejmowa: od lewej: Janusz Piechociński, Stanisław Żmijan i Zbigniew Rynasiewicz



Strona społeczna: od lewej: Tadeusz Wilk, Jan Buczek, Sławomir Jeneralski



Obrady Komisji Infrastruktury



Na posiedzeniu Komisji Infrastruktury Sejmu RP 20 października 2009 r. został zaprezentowany projekt ustawy dla transportu drogowego, nazwanej roboczo „antykryzysową”. Podstawowe założenia dokumentu przedstawił Zbigniew Rynasiewicz – jeden z sygnatariuszy Porozumienia z 2 czerwca 2009 r. Posłowie wszystkich klubów parlamentarnych zadeklarowali pełne poparcie dla projektu ustawy i wolę jak najszybszego zakończenia prac legislacyjnych. Zgromadzenie powołało komisję nadzwyczajną do prac nad tym dokumentem, w ośmioosobowym składzie. Klub Parlamentarny PO reprezentują: Zbigniew Rynasiewicz, Leszek Cieślik, Jacek Krupa; klub PiS: Zbigniew Chmielowiec, Andrzej Adamczyk; klub PSL: Janusz Piechociński; klub Lewicy: Zbigniew Matuszczak i Jerzy Polaczek – poseł niezrzeszony. Komisja Nadzwyczajna w trybie pilnym przystąpi do prac nad projektem ustawy, tak, aby jej ustalenia mogły wejść w życie nie później niż z końcem listopada. Pierwsze posiedzenie tej komisji zostało wyznaczone na 23 października 2009 r.

Podkomisja Nadzwyczajna

Podczas pierwszego posiedzenia Podkomisji Nadzwyczajnej do spraw zmiany ustawy o transporcie drogowym (oraz zmiany innych ustaw - druk 2401) posłowie przyjęli większą część nowych regulacji zawartych w projekcie. Pozostały jednak dwie istotne kwestie, które mimo wcześniejszych deklaracji strony rządowej wymagają dodatkowych i szczegółowych uzgodnień.

Sprawy te dotyczą:

- zawieszenia składki ubezpieczenia OC w okresie wycofania pojazdu z ruchu,
- szkolenia kierowców i ośrodków szkoleń, w tym wydłużenia okresu przejściowego na szkolenia w warunkach specjalnych w ramach szkolenia wstępnego do 2012 r.

Przedstawiciele Ministerstwa Finansów zwrócili również uwagę na fakt, że zwrot podatku od wyrejestrowanego środka transportowego jest kwestią sporną, ponieważ gminy będą domagały się rekompensat finansowych.

W opinii Jana Buczka: postawy zarówno szkoleniowców, jak również ubezpieczycieli, nie są dla nas żadnym zaskoczeniem. Natomiast dziwi postawa Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusza Jarmuziewicza, który nie bronił uzgodnionych z nami zapisów Porozumienia z dnia 2 czerwca. Jest to bardzo niepokojące, chociażby z powodu coraz bardziej wydłużającego się procesu legislacyjnego. Poza tym stawia pod znakiem zapytania wiarygodność ministra, który wielokrotnie oświadczał, że projekt uzyskał akceptację Ministerstwa Finansów. Przedstawiał również dokument jako efekt wspólnego, racjonalnego kompromisu, jakiego nigdy jeszcze nie było.

W imieniu strony rządowej minister Tadeusz Jarmuziewicz zobowiązał się w przeciągu tygodnia przedstawić Podkomisji wyjaśnienia dotyczące kwestii spornych i propozycje ich rozwiązania. Jak zapewnił minister, chodzi tu o dodatkowe konsultacje z Ministerstwem Finansów i instytucji ubezpieczeniowych. Kolejne posiedzenie Podkomisji Nadzwyczajnej zaplanowano na początek listopada.



Przedstawiciele ubezpieczycieli



Od prawej: Tomasz Połeć, Andrzej Bogdanowicz i Tadeusz Jarmuziewicz



Posłowie Janusz Piechociński i Leszek Cieślak

Cztery miesiące straconych szans

Rozmowa z prezesem ZMPD Janem Buczkiem



Jan Buczek
podczas
Zebrania
Regionalnego
ZMPD
w Kielcach

Miała być szybka „ustawa anty-kryzysowa”, tymczasem w czasie prac podkomisji specjalnej ds. tej ustawy okazało się, że szereg zapisów budzi wątpliwości posłów strony rządowej. Co się dzieje?

Jesteśmy zdumieni, ale przede wszystkim oburzeni postawą ministra Tadeusza Jarmuziewicza, a także części posłów z Komisji Infrastruktury. Byliśmy pewni, że zapi-

sy ustawy zostały gruntownie przedyskutowane w gronie kompetentnych polityków. Okazuje się, że nie. Okazuje się, że Ministerstwo Infrastruktury, pomimo upływu kilku miesięcy, nic nie zrobiło, żeby uzgodnić ten projekt. Okazuje się, że posłowie z komisji robią zdziwione miny słysząc o zastrzeżeniach lobby szkoleniowego i lobby ubezpieczeniowego, które próbują storpedo-

wać część zapisów ustawy. Okazuje się wreszcie, i to jest najgorsze, że strona parlamentarna i rządowa nie czują się związane porozumieniem z 2 czerwca. W tej sytuacji zmuszony jestem poinformować panów polityków, że środowisko przewoźników traktuje porozumienie z 2 czerwca śmiertelnie poważnie. Każde odstępstwo od zapisów porozumienia będziemy traktować jak oszustwo.

Nie po to negocjowaliśmy każde zdanie, godząc się na cały szereg kompromisów, żeby teraz słuchać wykrętów, że zaszły nowe okoliczności i ujawniły się nowe fakty. Fakty i okoliczności zostały dawno omówione. Jeżeli politycy usiedli do tych rozmów nieprzygotowani, to znaczy, że zlekceważyli nasze problemy.

Co dalej?

W trakcie posiedzenia komisji pojawiło się też wiele rozsądnych, rzetelnych wypowiedzi. Liczymy na to, że rzetelne podejście do naszych problemów weźmie górę nad polityczną improwizacją. Taka improwizacja obliczona jest na osiągnięcie doraźnych efektów, a właściwie efekcików. Nie można na niej zbudować żadnego partnerstwa. My natomiast wciąż wierzymy w partnerstwo pomiędzy tymi, którym powierzyliśmy w wyborach demokratyczny mandat z nami – wyborcami. Jedno jest pewne. Jeżeli zostaniemy oszukani - to opublikujemy gdzie się da listę oszustów, którym misja polityczna kojarzy się z okłamywaniem polskich przedsiębiorców.

To język wojny – nie ma już szans na pokojowe rozwiązania?

Oczywiście, że są. Wierzę, że „ustawa antykryzysowa” zostanie przyjęta w kształcie bliskim naszym oczekiwaniom. Moje wzburzenie wynika z poczucia straconego czasu. Takie dyskusje, jakich byliśmy świadkami w czasie prac podkomisji, mogliśmy toczyć już dawno. Ustawa przeleżała na biurkach polityków cztery miesiące. Dla przewoźników to cztery miesiące traconych szans na przetrwanie kryzysu. **Które zapisy projektu ustawy budżetowej są największe kontrowersje?**

Lobby szkoleniowe protestuje przeciwko odsunięciu w czasie obowiązku szkoleń w warunkach specjalnych. My jesteśmy taką po-

stawą oburzeni! To firmy szkoleniowe doprowadziły do ustanowienia szkoleń w wymiarze 280 godzin. Staramy się dzisiaj posprzątać bałagan, który został w tym zakresie zrobiony. Lobby szkoleniowe liczyło już pieniądze, które są do wyjęcia z rynku, twierdząc w dodatku, że to działanie w trosce o jakość szkolenia, a więc o bezpieczeństwo na drogach. A nam przewoźnikom nic do tego. Nic z tego panowie! Pieniądze, które liczycie, pochodzą z naszych kieszeni, mamy więc pełne prawo o nich decydować. To my, przewoźnicy, jesteśmy najbardziej zainteresowani bezpieczeństwem na drogach. Ciężarówki, które po nich jeżdżą, to nasz prywatny majątek ogromnej wartości. Kierowcy, którzy je prowadzą, to nasi pracownicy, za których czujemy się odpowiedzialni. Mamy nie tylko prawo, ale i obowiązek decydować, jak i przez kogo będą szkoleni.

W jakim zakresie ustawa narusza dochody samorządów? Pojawił się taki wątek na posiedzeniu podkomisji.

Nie narusza w żadnym stopniu. Wręcz przeciwnie, jej zapisy chronią stałość tych dochodów. Dla samorządów liczą się stabilne źródła finansowania ich budżetów. Ustawa antykryzysowa zwiększa szanse przetrwania zagrożonych kryzysem przedsiębiorstw przewozowych. Przewoźnicy płacą podatek od środków transportu, bankruci nie. To tak oczywiste, że trudno zrozumieć, dlaczego politycy mają w tym zakresie jakiegokolwiek wątpliwości.

Jak silny jest atak na ustawę ze strony lobby ubezpieczeniowego? Mówi się, że z wielkimi pieniędzmi trudno wygrać.

My nie chcemy wygrać z firmami ubezpieczeniowymi. Wychodzący natomiast z założenia, że płacić należy jedynie za dostarczony towar lub usługę. Kontrowersje dotyczą

zawieszenia składki OC od pojazdów czasowo wycofanych z ruchu. Naszym zdaniem, jeżeli samochód stoi na placu bez tablic i bez prawa poruszania się po drodze nie ma powodu, żeby płacić składkę OC. Takie rozwiązania stosowane są w niektórych grupach pojazdów, można je więc zastosować w naszym przypadku. Tak będzie, naszym zdaniem, normalnie i uczciwie.

Wiemy, że toczą się prace rządowe nad nowelizacją przepisów dotyczących ubezpieczeń obowiązkowych, w tym OC. Z informacji przedstawiciela Ministerstwa Finansów wynika, że zapisy tamtej ustawy idą w kierunku zbliżonym z naszymi oczekiwaniami. Mam nadzieję, że uda się w końcu określić nieco pazerność firm ubezpieczycieli.

Ministerstwo Finansów postrzegane jest zazwyczaj jako symbol pazerności i bezduszności w podejściu do problemów przedsiębiorców. Teraz słyszymy, że właśnie z tego resortu płyną sygnały oceniane przez Pana pozytywnie. O czym to świadczy?

Ministerstwo Finansów w przeciwieństwie do Ministerstwa Infrastruktury nie ma obowiązku zajmowania się problemami przewoźników drogowych. Przynajmniej teoretycznie. W czasie posiedzenia podkomisji odnieśliśmy natomiast zaskakujące wrażenie, że dyskusja z przedstawicielami fiskusa odbywała się na znacznie wyższym poziomie merytorycznym niż z ministrem Tadeuszem Jarmuziewiczem. Jeden z posłów powiedział nawet w pewnym momencie, że życzy przewoźnikom, aby Ministerstwo Infrastruktury okazało im tyle zainteresowania co Ministerstwo Finansów. Mam nadzieję, że minister Jarmuziewicz usłyszał tę uwagę i że jest mu wstydy.

Rozmawiał Sławomir Jeneralski

Nowa inicjatywa legislacyjna Forum Transportu Drogowego

autor: Ryszard Gałczyński



Posiedzenie
Forum
Transportu
Drogowego

VIII posiedzenie Forum Transportu Drogowego z 6 października było w zasadniczej części poświęcone prezentacji społeczno projektu nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

Zebraniu przewodniczył Bolesław Milewski, współprzewodniczyli: Jan Buczek, Marian Osuch i Zdzisław Szczerbaciuk. Założenia ogólne i kierunki zmian w ustawie przedstawił forum Maciej Wroński, Dyrektor Biura Prawnego OZPTD, który projekt opracował. Skupiały się wokół czterech problemów najbardziej do-

tkliwych dla branży:

- nadpodaży usług przewozowych: proponowane zapisy regulują zasady dostępu do zawodu przewoźnika wprowadzając obowiązek posiadania odpowiedniej infrastruktury,
- nieuczciwej konkurencji: wprowadza się obowiązek przechowywania dokumentów transportowych przez okres 1 roku po zawieszeniu licencji – przez ten czas mogą być one kontrolowane przez ITD,
- nieuczciwości kontrahentów z branży TSL: wprowadzenie możliwości kontrolowania przez ITD firm spe- dycyjnych i organizujących trans-

port. Projekt zakłada również możliwość nakładania bardzo wysokich kar na takie firmy,

- nieuzasadnionych obciążeń finansowych: ograniczenie odpowiedzialności administracyjnej przewoźnika przez rozszerzenie odpowiedzialności kierowcy na podstawie Kodeksu Postępowania o Wykroczeniach (kpow) i wprowadzenie odpowiedzialności osób zarządzających w firmie także na zasadach kpow. Zweryfikowanie taryfikatora kar ITD – zmniejszenie ich o 50%, z wyjątkiem: jazdy bez licencji, zezwolenia, czy kabotażu.

Projekt wprowadza 3 grupy podmiotów odpowiedzialnych w transporcie. Pierwsza grupa, to kierownicy odpowiedzialni za wszystkie zachowania, których przedsiębiorca nie mógł przewidzieć i na które nie miał wpływu. Druga grupa, to osoby zarządzające transportem – odpowiedzialne za pracę i zachowanie kierowców oraz przestrzeganie wewnętrznych regulaminów firmy. Trzecia grupa, to przedsiębiorcy, karani w przypadku prowadzenia działalności bez licencji lub wymaganego zezwolenia, braku regulaminów samokontroli w firmie i osób wyznaczonych do ich realizacji.

Zasadniczą zmianą, która się pojawia w projekcie, jest zróżnicowanie wysokości nakładanych przez ITD kar finansowych w zależności od wielkości firmy. Kryteria dotyczące klasyfikacji firm pod względem wielkości i progi finansowe wysokości kar z tym związane będą jeszcze przedmiotem szczegółowych konsultacji.

Proponowane przepisy wprowadzają również centrum monitoringu transportu drogowego, które ma prowadzić jednostka podporządkowana Ministerstwu Infrastruktury.

Jest również zapis wprowadzający odznakę „wzorowego kierowcy” jako uhonorowanie rzetelnej pracy.

Uczestnicy spotkania wyznaczyli sobie dwutygodniowy termin na wprowadzenie własnych, szczegółowych uwag do przedstawionego projektu. Forum wyraziło również zaniepokojenie w związku z przedłużającymi się procedurami legislacyjnymi, dotyczącymi złożonego w Sejmie projektu ustawy antykryzysowej i brakiem działań ze strony rządu, zmierzających do realizacji kolejnych punktów zawartych w podpisanym 2 czerwca Porozumieniu.



Jan Buczek i Stanisław Żmijan



Od lewej: Jacek Depczyński, Euzebiusz Gawrysik, Barbara Zatorska, Grażyna Rodziewicz, Jerzy Szepietowski, Sławomir Kostjan



Od lewej: Tomasz Rejek, Grzegorz Wieczorek, Dionizy Woźny, Adam Jędrych, Zygmunt Sieńko, Józef Stelmachowski



Od lewej: Maciej Wroński, Marian Osuch, Jan Buczek, Bolesław Milewski

Mimo deklaracji zamrożenia opłat drogowych do czasu wprowadzenia elektronicznego poboru myta, Ministerstwo Infrastruktury zamierza od stycznia przyszłego roku podwyższyć ceny winiet.

Pan Cezary Grabarczyk

Minister Infrastruktury

W związku z przekazaniem do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz do innych organizacji przewoźników drogowych projektem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych, w którym zapisano podwyżki tych opłat, zmuszeni jesteśmy wyrazić swoje głębokie zdziwienie i oburzenie.

Pragniemy przypomnieć Panu Ministrowi, że 2 czerwca 2009 r. po długich negocjacjach zostało podpisane „Porozumienie w sprawie przyjęcia pakietu antykryzysowego dla polskiego transportu drogowego”, które dotyczy zakresu i trybu rozwiązywania problemów polskich przewoźników drogowych, borykających się z kryzysem w wymiarze nieznanym innym branżom.

Porozumienie zawiera w Pkt 4 postanowienie o zachowaniu dotychczasowych cen winiet oraz o ustanowieniu osobnej kategorii winiet dla pojazdów kategorii Euro – 3. Dla tysięcy polskich przewoźników drogowych, reprezentowanych przez sygnatariuszy Forum Transportu Drogowego, zapis taki stanowił oczywistą deklarację strony rządowej zamrożenia cen winiet aż do czasu ich likwidacji i przejścia na elektroniczny system poboru opłat. W imieniu Rządu podpis pod Porozumieniem złożył Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz oraz w imieniu Parlamentu ówczesny przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Zbigniew Rynasiewicz.

Do dziś postanowienia zawarte w Porozumieniu nie są zrealizowane, a obecnie ze zdumieniem i oczywistym oburzeniem przychodzi nam stwierdzić, że jedyne co strona rządowa zrobiła w tej sprawie, to przygotowała rozporządzenie, którego zapisy łamią treść Porozumienia z 2 czerwca .

Uważając, że w związku z niezrealizowaniem Porozumienia niezbędna jest szeroka konsultacja społeczna, na 19 listopada zwołaliśmy kolejne posiedzenie Forum Transportu Drogowego. Jak Pan Minister na pewno wie, Forum zrzesza organizacje przewoźników drogowych z całego kraju, a jego przedstawiciel był sygnatariuszem Porozumienia ze strony społecznej.

Uprzejmie zapraszamy Pana Ministra na to spotkanie, które odbędzie się w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w Warszawie przy Al. Jana Pawła II 78. Na spotkaniu tym zostanie wypracowane stanowisko środowiska w przedstawionej wyżej sprawie.

W związku z poruszeniem całego środowiska transportu drogowego uprzejmie prosimy Pana Ministra o wstrzymanie wszelkich prac związanych z przedstawionym projektem do tego dnia.



Prezes ZMPD

Jan Buczek
Jan Buczek

myto



Załatw to sobie także ty! Zarejestruj się on-line na www.eurowag.com

Tak zapewnisz sobie jednostki pokładowe (OBU)
i zapłacisz myto bez prowizji!*

Od 1. 1. 2010 na Słowacji wprowadzony będzie obowiązek opłaty myta dla samochodów powyżej 3,5 tony.** Skorzystaj przy tej okazji z profesjonalnych rozwiązań opłat autostradowych w europie z pakietu EUROWAG. Intuicyjna i szybka rejestracja zapewni Ci szybką dostawę jednostek pokładowych (OBU). Elastyczna polityka kredytowa, bez prowizyjnego opłacania myta oraz eksport danych do Twoich systemów księgowych zapewni efektywną eksploatację samochodów na Słowacji.

www.eurowag.com

myto

*EUROWAG nie nalicza żadnych prowizji do myta i opłat określonych przez operatora zarządzającego poborem myta w związku z odpowiednimi przepisami prawa.

** Masa całkowita pojazdu jest to maksymalna dopuszczalna masa całkowita pojazdu silnikowego lub w przypadku zespołu pojazdów jest to maksymalna dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów.

Mniej inspektorów, liczba zadań bez zmian

Rozmowa z Tomaszem Połec,
Głównym Inspektorem Transportu Drogowego



Kiedy został Pan szefem ITD, dysponował Pan prawnymi i budżetowymi narzędziami do zmian w Inspekcji i został Pan zobowiązany do podwojenia jej stanu posiadania. Jaka jest obecna sytuacja ITD?

Sytuacja jest niezła acz o takim komforcie, jaki posiadaliśmy w roku 2008 r. możemy już tylko pomarzyć. Musimy pamiętać, że od początku 2007 roku Inspekcja została ponownie „zespolona” czyli kompetencje w zakresie nadzoru merytorycznego

pozostały w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, natomiast odpowiedzialność w aspekcie polityki finansowo-kadrowej przypadła wojewodom. Nie tylko ja stoję na stanowisku, że taka sytuacja nie jest korzystna dla naszej instytucji. Zgodnie z nowelizacją ustawy o transporcie drogowym przyjętą w 2007 r. ITD powinna do końca 2009 r. (w związku z implementacją dyrektywy 2006/22/WE) liczyć 640 inspektorów. Pomimo bardzo wyraźnych zapisów ustawowych (tak

w uzasadnieniu do ustawy, jak i Ocenie Skutków Regulacji) – na koniec tego roku będzie tylko 575 inspektorów, brakuje zatem nadal 65 etatów inspektorskich. Ich uzupełnienie leży w gestii wojewodów, ponieważ to oni projektują rokrocznie budżety inspektoratów. W efekcie możliwości Głównego Inspektora w tym zakresie są niewielkie. Jest to stan daleki od satysfakcjonującego, zwłaszcza że zakładanych 640 etatów raczej nie będzie również w roku przyszłym.

Mimo rozwoju Inspekcji i zmian procedur kontroli przewoźnicy narzekają na jej represyjność. Niemniej pojawiają się inicjatywy nowych rozwiązań prawnych powstałych przy Państwa współudziale – chodzi tu o projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym OZPTD. Jaka jest Pańska opinia o tym dokumencie?

Pragnę się tutaj odnieść do dwóch kwestii. Po pierwsze – rzeczywiście, mimo upływu czasu, przez niektóre osoby i środowiska ITD jest niezmiennie postrzegana jako instytucja restrykcyjna i represyjna, ukierunkowana wyłącznie na to by nakładać sankcje praktycznie w przypadku każdej kontroli. W myśl zasady – „szukaj tak długo, aż znajdziesz”. Jednakże analiza danych statystycznych dotyczących represyjności kar od roku 2003 pokazuje zupełnie co innego. Na 100 kontroli w 2003 r. w 37 przypadkach nałożono karę pieniężną (czyli około 40%). W 2004 r. odsetek kar zmniejszył się do 30%. W latach, w których ja kieruję Inspekcją, czyli w 2008 r. współczynnik ten spadł do 17%, a w pierwszym półroczu 2009 r. wyniósł 15%. Statystyka pokazuje więc oczywisty spadek liczby nakładanych kar pieniężnych – prawie o połowę. Mam nadzieję, że polemiki z faktami nie będzie i obali to mit Inspekcji jako organu represji.

Po drugie: rzeczywiście w OZPTD powstał projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, który był konsultowany z ITD, ale przecież nie tylko z nami. Z tego co wiem uzgodnienia prowadzone były również z posłami Komisji Infrastruktury: Stanisławem Żmijanem, Zbigniewem Rynasiewiczem i Janem Tomaką, którzy bardzo przychylnie patrzą na jego zapisy. Ponadto omawialiśmy jego założenia z Panem Tadeuszem Jarmu-

ziewiczem, Sekretarzem Stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz Panem Andrzejem Bogdanowiczem, Dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego w MI – ich opinia jest również przychylna. My, jako Inspekcja, dokonaliśmy analizy merytorycznej tego dokumentu wyłącznie w aspektach, które nas dotyczą. Projekt ten zmienia całkowicie funkcjonujący od lat i powszechnie krytykowany system odpowiedzialności za naruszenia przepisów transportowych, wprowadzając trzy grupy podmiotów odpowiedzialnych za nieprzestrzeganie przepisów w transporcie drogowym. Pierwsza z nich to kierowcy odpowiedzialni za wszystkie naruszenia, których przedsiębiorca nie był w stanie przewidzieć i na których powstanie nie miał wpływu. Następna to osoby odpowiedzialne za pracę kierowców czy przestrzeganie wewnętrznych regulaminów firmy. Wreszcie dopiero trzecia grupa to przedsiębiorcy, w momencie gdy prowadzą działalność bez licencji, wymaganego zezwolenia lub gdy nie wdrożyli w swoich firmach żadnych mechanizmów „samokontroli”. W mojej opinii przyjęcie tego projektu raz na zawsze zakończy wieloletnie „iskwienie” na styku Inspekcja – przewoźnicy i wyeliminuje poczucie niesprawiedliwości, jakie wywołuje często u pracodawców egzekucja obowiązującego prawa.

Projekt zawiera również przepisy, które mają różnicować wysokość nakładanych kar w zależności od wielkości firmy...

To jest propozycja przewoźników. My w żadnym wypadku nie jesteśmy temu rozwiązaniu przeciwni. Jest mnóstwo argumentów przemawiających za tym, aby poziom kar był skorelowany z wielkością firmy transportowej. Jest

rzeczą oczywistą, że czym innym jest kara 30 tysięcy złotych (maksymalna przewidziana przepisami prawa) dla firmy posiadającej kilkaset pojazdów, a czym innym dla małej, która posiada 1-3 samochody. W drugim wypadku taka kara może wręcz zagrozić istnieniu przedsiębiorstwa. Kwestią wtórną dla ITD jest kryterium podziału firm na poszczególne kategorie i związanych z tym progów finansowych kar.

Inspekcja otrzymuje wciąż nowe zadania. Jak ocenia Pan dotychczasową pracę i wykonywanie zadań przez ITD jako całości?

Od 2001 roku poprzez kolejne nowelizacje ustawy o transporcie drogowym mamy do czynienia z systematyczną rozbudową kompetencji i zadań ITD. Jeżeli zaś instytucja rozwija się i sprawnie działa, to ilość pracy nie maleje. Realizujemy zadania, jakie nakłada na nas ustawodawca i przygotowujemy się do tych, które czekają nas w najbliższej przyszłości. Nie jest żadną tajemnicą, że najpóźniej od 1 stycznia 2011 r. Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego stanie się komórką GITD. Zgodnie z wolą kierownictwa resortu infrastruktury – najodpowiedniejszą instytucją dla przejęcia kompetencji BOTM, którego likwidację jako gospodarstwa pomocniczego założyła nowa ustawa o finansach publicznych, jest właśnie GITD. Zresztą tego typu rozwiązania z powodzeniem funkcjonują w innych krajach – dobrym przykładem wydają się być Niemcy, gdzie BAG jest nie tylko instytucją kontrolną, ale i analizuje to, co dzieje się na rynku usług transportowych, jak i realizuje szereg innych zadań na rzecz środowiska transportowego.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Wizja bez drogi dojścia



autor: Robert Przybylski
Rzeczpospolita

Raport „Polska 2030” przypominał, że Polska musi nadgonić państwa „starej” Unii w dziedzinie infrastruktury oraz w tworzeniu otwartego na wiedzę społeczeństwa. Dla branży transportowej to ważne konkluzje, bo oznaczają, że w najbliższych dwóch dekadach państwo skoncentruje swoje inwestycje m.in. na drogach, o ile politycy znów nie wybiorą własnych korzyści, rozdając świadczenia socjalne

Przygotowany pod patronatem premiera Donalda Tuska i ministra Michała Boniego raport, przez specjalistów został oceniony niejednoznacznie. Prof. Bogusław Liberadzki zauważa, że rząd tworzy wizję tego, co będzie za dwadzieścia lat, gdy np. przewoźników drogowych interesuje najbliższy kwartał. – Tymczasem budżet na 2010 rok powstaje pod presją wielkich ograniczeń – stwierdza Liberadzki. Do-

daje, że największą wadą raportu jest brak wyznaczenia ścieżki dojścia do wyznaczonych na 2030 rok celów. Znacznie łagodniej ten brak oceniają inni specjaliści. – W Polsce powstało ok. 500 dokumentów strategicznych, które w większości są już nieaktualne. Raport Polska 2030 jest cenny jako diagnoza stanu obecnego, trafnie wskazuje niedociągnięcia i dystans do krajów unijnych – uważa szef zespołu doradców TOR Adrian Furgalski. Podobnie ocenia raport Jacek Machocki z firmy doradczej DGL: – Nie pamiętam takiego raportu stworzonego przez jakikolwiek polski rząd. To unikalny dokument, podobny do strategii dla przedsiębiorstwa. Tym bardziej, że perspektywiczne spojrzenie jest wielopłaszczyznowe – strategia porusza m.in. aspekty społeczne, polityczne, gospodarcze – wymienia Machocki.

Twórcy raportu wskazują, że w nadchodzącym dwudziestoleciu najważniejsze wyzwania dla Polski to

niekorzystne przekształcenia demograficzne oraz zapóźnienia w rozwoju infrastruktury transportowej. Autorzy nie uciekli od oczywistości, takich jak np. „rozwój powiązań międzynarodowych, ściśle związany z rozwojem infrastruktury transportowej kraju, determinuje przyszły rozwój gospodarczy, a także możliwości pełnej integracji z pozostałymi krajami Unii Europejskiej”, jednak analizy obecnego i przyszłego stanu infrastruktury drogowej są dla większości rozmówców interesujące. Naukowcy wyliczyli, że wskaźnik gęstości dróg w Polsce wynosi 1,2 km na kilometr kwadratowy, gdy w innych krajach unijnych w 2005 roku wynosił 1,4 km/km². Jednak to nie najgorsze dla Polski porównanie maskuje fakt, że na Mazurach, Podlasiu i Lubelszczyźnie wskaźnik jest niższy od średniej dla całego kraju. Z kolei porównanie gęstości autostrad wypada dla Polski katastrofalnie – na kwadratowy kilometr powierzchni kraju przypada

0,38 km autostrady i dróg ekspresowych, gdy w 2005 roku w UE było to 1,3 kilometra. Po zakończeniu budowy podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych, wskaźnik w Polsce wyniesie 2,3 km, natomiast dla samych autostrad 0,64 km, a więc będzie i tak dwa razy mniejszy niż w krajach unijnych.

Drogi i pieniądze

Raport podaje, że inwestycje infrastrukturalne pochłoną do 2030 roku ok. 350 – 400 mld zł, czyli 35 procent PKB. Autorzy zadają pytanie, czy sfera publiczna utrzyma nakłady w tej wysokości. Suma wydatków stanowi 130 procent rocznego budżetu państwa. Nawet po rozłożeniu jej na 20 lat, jest to 2 procent PKB rocznie. Do tego należy doliczyć remonty i bieżące utrzymanie dróg i linii kolejowych. Twórcy raportu sugerują, że osiągnięcie założonych wskaźników rozwoju infrastruktury będzie możliwe prawdopodobnie przy wykorzystaniu różnych źródeł finansowania, w tym partnerstwa publiczno-prywatnego. Szczegółów jednak nie podają. – Raport wyznacza strategię, nie jest długoterminową prognozą, więc nie razi wysoki stopień ogólności – uważa poseł Janusz Piechociński. Tłumaczy, że szczegółów dotyczących np. finansowania inwestycji jest mało, bo chociażby budżet unijny po 2013 roku nie jest znany, a przecież znaczna część inwestycji jest współfinansowana przez UE.

Raport ma pomóc w debacie nad polityką transportową, uważa Furgalski. – Jest dokumentem analitycznym. Ułatwi stworzenie budżetu zadaniowego i przyjęcie wieloletnich programów zadaniowych – wskazuje Furgalski. W przypadku inwestycji kolejowych i drogowych potrzebna jest perspektywa budżetu unijnego i dodatkowe dwa lata. Przypomina, że przygotowywany budżet na 2010

rok ma mieć częściowo taki charakter. Tłumaczy, że krótki czas urzędowania każdej z administracji nie sprzyjał podjęciu trudnych prac nad nowym sposobem tworzenia budżetu. Dodaje, że MF przyjął ostatecznie nierealny ze względu na koszty i terminy plan budowy dróg wartości 121 mld zł. Wątpliwości budzi także plan na 2010 rok zdobycia większości pieniędzy na inwestycje drogowe na rynku komercyjnym.

Autorzy raportu przewidują, że do 2013 roku Polska będzie inwestowała głównie w drogi. Po 2013 roku budowane będą – tam gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie – autostrady i drogi ekspresowe. Nadal będą budowane obwodnice (w tym dla tranzytu przez duże miejscowości) i wzmacniane drogi, aby mogły przenosić naciski do 11,5 tony na oś. Jednak raport przewiduje, że w okresie 2014 – 2020 główne inwestycje zostaną skierowane na koleje (UE stanie się kluczowym źródłem finansowania tych inwestycji) i uzupełniająco w drogi, zaś w ostatniej omawianej przez raport dekadzie inwestycje zostaną skoncentrowane na drogach, kolei oraz infrastrukturze telekomunikacyjnej.

Drogi i środowisko

Autorzy przestrzegają, że chaotyczny rozwój infrastruktury nie będzie sprzyjał rozwojowi kraju. Podkreślają, że należy utrzymać prymat koncepcji rozwoju przestrzennego kraju oraz modelu rozwojowego nad decyzjami sektorowymi czy ściśle politycznymi. Dokładniej, sieć transportową należy traktować jako czynnik stymulujący wzrost gospodarczy i przemiany cywilizacyjne Polski. Twórcy raportu także zaznaczyli wątpliwości – jednak bez wskazania rozwiązania – w takich dylematach jak np. kolizje infrastruktury liniowej ze środowiskiem. Raport nie porusza zagadnień prawnych w kontekście środowiska, ani też w jakimkolwiek innym. – Brak perspektywy legislacyjnej wynika z członkostwa Polski w UE. Musimy pamiętać, że w większości prawo będzie powstawać w Brukseli. Pamiętajmy przy tym, że kryzys wymusi na Komisji Europejskiej inne podejście do pakietu klimatycznego, z kolei brak surowców zmusi gospodarkę do oszczędności – uważa Piechociński.

Wśród zarzutów wobec raportu pojawia się brak parametryzacji ce-





łów. Autorzy nie wymienili narzędzi do osiągnięcia założeń, nie wskazali także instytucji odpowiedzialnych za nadzór nad poszczególnymi aspektami rozwoju. – W raporcie nie ma narzędzi, jakimi Polska ma osiągnąć wyznaczone cele. Dokument powstał w oderwaniu od gospodarki i sił społecznych. Po jego lekturze pojawia się więcej pytań niż odpowiedzi, ale taki jest cel tego rodzaju dokumentów – mają one zachęcić do społecznej dyskusji – przypomina Piechociński. – W Polsce nie ma dyskusji o perspektywie na 2015 rok, a co dopiero mówić o 2030 roku – dodaje. Przypomina, że ogromne znaczenie ma dorobek naukowy powstały przy tworzeniu takich raportów. – Dzięki pracy nad MasterPlanem dla kolejnictwa w Polsce do 2030 roku mamy kilka tysięcy stron opracowań – wyjaśnia i dorzuca, że nie bez znaczenia był też moment powstania raportu „Polska 2030”. – Pamiętajmy, w jakich okolicznościach powstał ten dokument. W tamtym czasie wygasły możliwości działania rządu, więc Boni oraz Tusk ukierunkowali debatę społeczną na cele długoterminowego


rozwoju kraju, bezpieczną z punktu widzenia ekipy rządzącej – przypomina Piechociński.

Przewoźnicy z perspektywami

Według twórcy MasterPlanu dla kolejnictwa do 2030 roku Andrzej Massela transport samochodowy ma najlepsze perspektywy spośród wszystkich gałęzi transportu. Wynikają one nie tylko z rekordowych inwestycji w drogi – do 2013 roku na linie kolejowe państwo wyda ok. 33 mld zł, zaś na drogi krajowe 121 mld zł, dodatkowo na drogi lokalne samorządy wydadzą ponad 30 mld zł. Między innymi duże inwestycje infrastrukturalne sprawiają, że udział transportu drogowego w 2030 roku wzrośnie z obecnych 60 procent do 76 - 82 procent w całości przewozów w Polsce. Dotychczasowe dokonania polskich firm transportu samochodowego zdają się potwierdzać te przewidywania. W 2008 roku praca przewozowa firm transportu samochodowego w Polsce wyniosła 174 mld tkm – była o 9,2 procent większa niż w 2007 roku. Nieco szybszy wzrost pracy, wynoszący 9,4 procent (do 93

mln tkm) zanotowali przewoźnicy międzynarodowi. Transport międzynarodowy w UE stanowi ok. jednej trzeciej pracy transportowej przewoźników drogowych. W 2007 roku (ostatnie dane Eurostatu) polskie firmy zdobyły 13,5 procent tego rynku, wyprzedzając niemieckie (13,1 procent), hiszpańskie (10,9), holenderskie (7,5) oraz rumuńskie (5,7). W 2006 roku polskie przedsiębiorstwa były na drugim miejscu, za niemieckimi, a w 2005 roku na czwartym (za niemieckimi, hiszpańskimi i holenderskimi). Polskie firmy transportowe opanowały przewozy między krajami trzecimi i w 2007 roku zajęły 22 procent unijnego rynku w tego typu przewozach. Następni byli przewoźnicy niemieccy, którzy zajęli 9 procent rynku oraz słowaccy, czescy, litewscy i holenderscy, mający po 8 procent.

Nawet kryzys wzmocnił udział przewozów samochodowych w przewozach ogółem. W 2009 roku w Europie transport kolejowy zanotował ok. 30-procentowe spadki, gdy ruch samochodów ciężarowych zmalał o ok. 15 procent.

Państwa UE o największej pracy transportu drogowego w przewozach międzynarodowych w 2007 r. [mld tkm]				
	Transport międzynarodowy razem	Regularny transport międzynarodowy	Cross-trade	Kabotaż
Polska	85 110	62 424	21 588	1 098
Niemcy	82 006	70 717	8 743	2 546
Hiszpania	68 264	65 547	1 892	825
Holandia	47 236	37 830	7 407	1 999
Rumunia	35 540	35 479	-	61
Czechy	32 311	23 849	8 214	248
Włochy	31 673	29 955	696	1 022
Portugalia	27 844	23 368	3 589	927
Francja	27 823	26 478	776	569
Austria	22 658	17 172	4 800	686

Źródło: Eurostat

Wskaźnik wzrostu liczby samochodów w Polsce w 2030 roku w stosunku do 2005 roku	
Samochody osobowe	2,424
Samochody ciężarowe	1,506
Zestawy	3,427
PKB	3,16

Źródło: MasterPlan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

Praca przewozowa do 2030 roku [w mld tkm]			
Przewozy	Transport ogółem	Koleje - dotychczasowy trend	Koleje - duże inwestycje
2005	169,27	50,0	50,0
2010	214,38	58,4	62,4
2015	256,14	62,7	71,4
2020	304,08	66,4	80,3
2025	354,00	69,8	89,3
2030	408,06	73,0	98,4

Źródło: MasterPlan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku

Drogi w budżecie 2010

DROGI PUBLICZNE KRAJOWE

W projekcie ustawy budżetowej na 2010 rok na wydatki z budżetu państwa dotyczące dróg krajowych zaplanowano **3 723 011 tys. zł**, w tym z akcyzy – 2 899 800 tys. zł. Z kwoty 3 723.011 tys. zł przypada na:

I. Autostrady płatne: 116 833 tys. zł	
1) wydatki bieżące: 12 920 tys. zł	prace przygotowawcze na zadaniach koncesyjnych: 8 400 tys. zł
	odrolnienia i odlesienia 4 520 tys. zł
2) wydatki majątkowe (wykupy gruntów): 74 046 tys. zł	
3 współfinansowanie projektów z udziałem środków UE: 29 867 tys. zł	realizacja projektu Funduszu Spójności (wydatki bieżące) pn. Wsparcie GDDKiA w procesie przygotowania projektów współfinansowanych z funduszy europejskich w perspektywie 2007 - 2013: 11 676 tys. zł
	realizacja projektów: TEN-T (prace przygotowawcze): 18 191 tys. zł

II. Drogi publiczne krajowe: 3 041.984 tys. zł	
1) wydatki bieżące: 1 848 736 tys. zł	bieżące utrzymanie dróg: 452 277 tys. zł
	bieżące utrzymanie autostrad: 82 000 tys. zł
	bieżące utrzymanie obiektów mostowych: 90 000 tys. zł
	zimowe utrzymanie dróg: 200 000 tys. zł
	działania medialne służące poprawie bezpieczeństwa na drogach: 10 010 tys. zł
	odrolnienia i odlesienia: 12 276 tys. zł
	odnowy nawierzchni dróg i mostów: 672 193 tys. zł
	ochrona środowiska: 24 778 tys. zł
	prace przygotowawcze: 301 084 tys. zł
	nadzory gwarancyjne: 4 118 tys. zł
2) wydatki majątkowe: 480 650 tys. zł	zakupy gotowych dóbr inwestycyjnych: 440 652 tys. zł w tym wykupy gruntów pod drogi krajowe: 405 276 tys. zł
3) współfinansowanie projektów z udziałem środków UE: 712 598 tys. zł	Realizacja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko: 586 891 tys. zł (wydatki majątkowe: 214 000 tys. zł, wydatki bieżące: 372 891 tys. zł) Środki przeznaczone będą na wykup nieruchomości oraz przygotowanie dokumentacji.
	Realizacja Projektów: Funduszu Spójności: 30 831 tys. zł (wydatki bieżące: 16 481 tys. zł, wydatki majątkowe: 14 350 tys. zł) Środki przeznaczone będą na projekty: pn. „Budowa drogi A1, odc. Sośnica-Gorzyczki” oraz pn. „Wsparcie GDDKiA w procesie przygotowania projektów współfinansowanych z funduszy europejskich w perspektywie 2007 - 2013”
	Realizacja Projektów: TEN-T (wydatki bieżące-prace przygotowawcze): 6 076 tys. zł
	Realizacja Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej: 88 800 tys. zł (wydatki majątkowe: 53 161 tys. zł, wydatki bieżące: 35 639 tys. zł) Środki przeznaczone będą na wykup nieruchomości oraz przygotowanie dokumentacji.

III. Wydatki związane z zarządzaniem, tj. na utrzymanie i działalność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz z oddziałami terenowymi: 564 194 tys. zł

DROGI PUBLICZNE W MIASTACH NA PRAWACH POWIATU

Wydatki w tym rozdziale, pochodzące z budżetu środków europejskich, zaplanowane w wysokości **14 611 tys. zł**, przeznaczone będą na realizację projektu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pn. „Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi”. Środki zostały zaplanowane dla Centrum Unijnych Projektów Transportowych - jednostki pełniącej funkcję Instytucji Pośredniczącej dla VI, VII oraz VIII priorytetu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – na dokonanie płatności ze środków UE z tytułu realizowanego przez Miasto Toruń wymienionego projektu.



REZERWY CELOWE

- Poz. 5 – Infrastruktura drogowa i portowa: **198 164 tys. zł**; rezerwa stanowi ekwiwalent złotych środków finansowych przyznanych Polsce na mocy umów kredytowych zawartych z Międzynarodowymi Instytucjami Finansowymi (Europejski Bank Inwestycyjny, Bank Światowy) na realizację:
 - Projektów Utrzymania i Rehabilitacji Dróg – remont i modernizacja najbardziej zniszczonych odcinków polskiej sieci drogowej, wsparcie dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na przygotowanie zadań inwestycyjnych pod finansowanie poakcesyjne (Bank Światowy),
 - kredytu na budowę Drogowej Trasy Średnicowej (Europejski Bank Inwestycyjny). Dysponentem tej rezerwy jest Minister Infrastruktury;
- Poz. 52 – Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008 - 2011 – **1 000 000 tys. zł**; środki ujęte w tej rezerwie zaplanowano na dofinansowanie kosztów realizacji programu wieloletniego „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008 - 2011”, powołanego uchwałą Rady Ministrów Nr 233/2008 z dnia 28 października 2008 r. Celem programu jest wsparcie przebudowy, budowy lub remontu kluczowych odcinków dróg gminnych i powiatowych, prowadzące do zwiększenia płynności ruchu i poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego. Ponadto wsparcie tworzenia powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z siecią dróg wojewódzkich i krajowych, prowadzące do zwiększenia dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych. Nadzór na realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw administracji publicznej.

Komentarz

W drugim kolejnym budżecie następuje ograniczenie wydatków na drogownictwo – na sieć dróg krajowych, ze względu na trudności w dochodach Państwa blisko 90% wydatkowanych w 2010 roku środków pochodzących będzie z innych źródeł finansowania: KFD, kredyty, obligacje.

Na poziomie wykonania z 2009 r. zaplanowano wydatki na bieżące utrzymanie dróg i odnowy. Środki na odnowy pozwolą tylko na prace na około 350 kilometrach (czyli poniżej planowanego wykonania w 2009 r.). W wyniku kilkuletniego (od 1500 do 1800 kilometrów odnowy rocznie) programu odnowy (wspartego kredytem z Banku Światowego) udało się

powstrzymać regres w stanie nawierzchni dróg krajowych. Zejście z tymi wydatkami do poziomu 700 mln złotych w tym i następnych latach oznacza – przy rosnącym natężeniu ruchu – znaczące pogorszenie stanu sieci, pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i radykalnie rosnące potrzeby na realizację głębokich i kosztownych modernizacji.

Spadek wydatków w bieżącym utrzymaniu i odnowach oznacza też dramatyczne pogorszenie wolumenu robót dla małych i średnich firm drogowych, które ze względu na lokalność obszaru działania nie uczestniczą w pracach inwestycyjnych na autostradach i drogach szybkiego ruchu.

Finansowanie drogownictwa poprzez środki pochodzące z kredytów

i obligacji nie tylko podraża procesy inwestycyjne, ale oznacza też duże obciążenie KFD na obsługę tych zobowiązań i w przyszłości może ograniczyć znacząco – przy ograniczonych możliwościach płatniczych budżetu – zadania inwestycyjne. Oznaczać to może, przy utrzymaniu obecnych wydatków, zmniejszenie programu drogowego przy łącznym realnym finansowaniu na poziomie 12 – 15 mld złotych (ceny 2009 r.) w ramach unijnej perspektywy 2013 - 2020 i radykalne zmniejszenie jego wymiaru rzeczowego.

Janusz Piechociński
wiceprzewodniczący
Sejmowej Komisji
Infrastruktury

Nielegalni pasażerowie w ciężarówkach

Firmowy system zabezpieczeń pomoże uniknąć kary

autor: Tomasz Małyško
specjalista w Departamencie Transportu ZMPD
Fot. Home Office



Nielegalni imigranci w cysternie wypełnionej glutenem

SOCA – czyli SERIOUS and ORGANISED CRIME AGENCY, co w przełożeniu na język polski oznacza agencję do walki z zorganizowaną przestępczością – jest brytyjskim odpowiednikiem polskiego Centralnego Biura Śledczego - CBS. Przedstawiciele tej specjalnej jednostki z Wielkiej Brytanii przebywali w Polsce w dniach 23 - 24 września tego roku.

Ich pobyt był ściśle związany z prezentacją nowego podejścia służb specjalnych do problematyki niele-

galnych imigrantów, próbujących w ciężarówkach przedostać się do Wielkiej Brytanii. Na zaproszenie Komendy Głównej Policji w Warszawie przedstawiciele ZMPD wzięli udział w spotkaniu z reprezentantami tych brytyjskich służb specjalnych.

W czasie rozmów przekazano, że w związku z narastającym problemem nielegalnej imigracji w Wielkiej Brytanii zmieniły się przepisy. Niestety, przy tej okazji zaostrożono sankcje za wwóz nielegalnych imigrantów. Obecnie osoby i firmy, któ-

re wielokrotnie były notowane jako odpowiedzialne za wwóz nielegalnych imigrantów, będą dokładniej monitorowane na granicach. W nowych przepisach, oprócz dotychczasowych sankcji administracyjnych i kary więzienia dla „recydywistów”, pojawiła się kolejna - odebranie uprawnień dla kierowców oraz uprawnień dla przedsiębiorców wykonujących transport drogowy na terenie Wielkiej Brytanii.

W związku z nowym podejściem brytyjskich służb do problemu nielegalnej imigracji postawiono na

prewencję oraz wzmocnienie zabezpieczeń przed „przypadkowymi” włamaniami nielegalnych imigrantów do pojazdów. Służby brytyjskie zamiast iść w kierunku zwyczajowo przyjętym, czyli przeprowadzić działania typu: wykrycie sprawców, ujęcie i osadzenie - zaczynają prowadzić kampanie informacyjne skierowane do kierowców i przewoźników, by przestrzec ich przed zagrożeniem i skutkami wwozu pasażerów „na gapę” do Wielkiej Brytanii.

Przedstawiciele SOCA byli bardzo zainteresowani współpracą z polskimi organizacjami przewoźników, widząc w tej współpracy potencjalne możliwości zwiększenia skuteczności działań poprzez wdrożenie nowych projektów informacyjnych dla firm zrzeszonych w ZMPD.

Jak pokazują statystyki, zagrożenie dla przewoźników i kierowców, polegające na włamaniu do pojazdu, jest z roku na rok coraz większe. Kary administracyjne przewidziane za wykrycie każdego pasażera to maksymalnie 2000 funtów. Do ZMPD zgłasza się coraz więcej firm zaskoczonych telefonem od swojego kierowcy, który informuje o tym, że z ich pojazdu w czasie kontroli w porcie promowym „wyciągnięto” kilku nielegalnych imigrantów. To zaskoczenie jest jeszcze większe później, gdy firma otrzymuje kopertę z decyzją administracyjną Home Office.

Jak ustrzec się tego poważnego problemu, a zwłaszcza związanych z nim sankcji? Niestety nie ma takiej metody, który dawałby 100% pewności, że firma jest w wystarczający sposób zabezpieczona. Można oczywiście zrezygnować z wykonywania przewozów w tamtym kierunku, ale nie o to chodzi.



Statystyki

Liczby wykrytych nielegalnych imigrantów podczas wspólnych francusko-brytyjskich kontroli:

2004	10 454
2005	13 864
2006	16 896
2007	17 877
2008	28 000

Sankcje finansowe, stosowane przez służby kontrolne, niejednokrotnie mogą mieć znaczący wpływ na płynność finansową firmy, a w przypadku „przemytu” wielu nielegalnych imigrantów mogą nawet doprowadzić do bankructwa firmy. Przepisy bezdusznie stanowią o nałożeniu kary, nawet jeśli ani kierowca, ani przewoźnik nie mieli wiedzy o pasażerach na gapę.

Działania w celu minimalizacji ryzyka polegają głównie na zastosowaniu wewnętrznego systemu kontroli. Wewnętrznego, czyli stworzonego przez firmę tylko i wyłącznie do własnego użytku. System ten powinien opierać się na założeniach przepisów angielskich, szczególnie na „Kodeksie postępowania w zapobieganiu nielegalnemu przekraczaniu granicy”, przyjętym w oparciu o postanowienia działu 33

„Ustawy Imigracyjnej i o azylu politycznym z 1999 roku” (Immigration and Asylum Act 1999).

Ten wewnętrzny system powinien obejmować trzy obszary: zabezpieczenie pojazdów, sprawdzanie pojazdów i dokumentację.

Pojazdy ze sztywnymi ścianami skrzyni ładunkowej (np. chłodnie, furgony) muszą być zabezpieczane zamkami lub plombami. Dla ochrony pojazdów z miękkim poszyciem należy stosować linki zabezpieczające oraz zamki lub plomby. Jeśli nie założono plomby celnej lub plomby załadowcy/nadawcy, kierowca powinien sam założyć plomby jednorazowe. (Plomby tego rodzaju powinny znajdować na wyposażeniu pojazdu.) Każdą skrzynkę, schowek, czy też skrzynię, np. na palety, należy zabezpieczyć zamkiem lub plombą. Niezbędne



jest również sprawdzanie pojazdu przez kierowcę po ostatecznym załadunku, po każdym postoju, przed wjazdem do brytyjskiej strefy kontrolnej i przed wjazdem na prom.

Wskazane jest, by zastosowany system zabezpieczeń był udokumentowany pisemnie. Wszystkie osoby w firmie zaangażowane w organizację przewozu powinny posiadać dokumentację, w której muszą znajdować się odpowiednie instrukcje dla kierowcy. Kierowca

powinien być również wyposażony w listy kontrolne, tzw. „kontrolki”. Wzór tej kontrolki można znaleźć w komunikatach elektronicznej poczty ZMPD.

Przepisy nakładają na przedsiębiorców także obowiązek wyszkolenia kierowców, tak, aby potrafili stosować ten wewnętrzny system. Szkolenia powinny być przeprowadzane regularnie i rejestrowane w celu określenia, kiedy i kogo przeszkolono. System musi być monitorowany, tzn. należy dokonywać

sprawdzenia, czy jest właściwie stosowany, czy wszystkie procedury „działają”.

Brytyjskie służby imigracyjne w przypadku wykrycia nielegalnych pasażerów w pojeździe mogą zdecydować o przesłuchaniu kierowcy i przedsiębiorcy. Mogą także poprosić o pisemne złożenie wyjaśnień w sprawie takiego zajścia. Jeżeli okaże się, że ten wewnętrzny system nie został wdrożony lub jest stosowany niewłaściwie, to



DLD

- system zdalnego pobierania danych z tachografu cyfrowego

Zalety systemu DLD:

- Zdalne pobieranie danych z karty kierowcy i tachografu.
- Możliwość stałego nadzoru nad czasem pracy kierowców.
- Karta przedsiębiorstwa pozostaje stale w firmie.
- Dostęp do danych ONLINE.
- Koniec kar za nieterminowe czytanie danych.
- Opcja lokalizatora GPS.
- Opcje z transmisją GPRS lub WLAN.

zwykle podejmowana jest decyzja o nałożeniu kary.

Procedury administracyjne przewidują, że każda osoba odpowiedzialna za przemyt ludzi może otrzymać karę oddzielnie. Wysokość kary urzędnicy ustalają w oparciu o poziom działań podjętych w celu uniknięcia przewozu „pasażerów na gapę” i stosowania zabezpieczeń. Im więcej takich środków podjęto, tym kara będzie mniejsza.

Przepisy w tej dziedzinie oddzielają zakres odpowiedzialności kierowcy od zakresu odpowiedzialności przewoźnika, ale jeśli kierowca nie zapłaci kary wymierzonej mu imiennie przez Home Office, to wówczas na pracodawcę przechodzi obowiązek uiszczenia tej kwoty.

Przedstawiliśmy wyżej podstawowe zasady, które obowiązują przy wykonywaniu przewozów do Wielkiej Brytanii. Więcej informacji o tym, jak należy postępować w przypadku, gdy w pojeździe wykryto nielegalnych imigrantów, przekazujemy za pomocą elektronicznej poczty ZMPD.

Komunikaty ZMPD powstały w wyniku wymiany informacji, jak również jako rezultat organizowanych przez ZMPD spotkań przewoźników z przedstawicielami Home Office, gdzie uczestnicy mogli bezpośrednio kierować „trudne pytania” do urzędu, który zajmuje się nielegalną imigracją.

Na uwagę zasługuje również specjalny program akredytacyjny dla przewoźników, zaproponowany przez służby Immigration Service. Program jest bezpłatny, lecz wymaga dokonania pisemnego zgłoszenia do Home Office, w

którym należy opisać zastosowany wewnętrzny system zabezpieczeń. Jeśli stwierdzi się, że system odpowiada przyjętym założeniom i jest właściwie stosowany, wówczas firma jest wpisywana na listę firm akredytowanych. Daje to wymierne korzyści, gdyż w razie „wpadki” Home Office ma już informacje o zastosowanych środkach i podjętych przez firmę działaniach. Dlatego takie firmy są traktowane bardzo łagodnie, a kary często nie są w ogóle nakładane.

Ostatnio docierają do nas informacje, że nielegalni imigranci podejmują wręcz desperackie starania, by przedostać się na drugą stronę kanału i wykorzystują dotąd nie stosowane środki. Na początku września w polskim pojeździe - chłodni znaleziono nielegalnego imigranta, który podróżował w temperaturze - 30 ° C. Bywają również przypadki, gdzie „nielegalni” włamują się do cystern. W tym samym okresie ujawniono przypadek ujęcia 18 osób w cysternie przewożącej gluten w proszku. Cysterna była wypełniona w 75%, nie było tam żadnej wentylacji. W konsekwencji ładunek musiał być poddany utylizacji. Osoby „podróżujące” w ten sposób nie zdawały sobie sprawy z zagrożenia zatruciem. Aż strach pomyśleć, co by się stało, gdyby w cysternie był jakiś towar niebezpieczny.

Problem nielegalnych imigrantów dotyczy nie tylko Wielkiej Brytanii. Powtarzają się doniesienia o podobnych problemach w Grecji i we Włoszech. Zastosowanie firmowego systemu zabezpieczeń daje nie tylko możliwość przeciwdziałania temu niebezpiecznemu zjawisku na kierunku angielskim, ale może się przydać przy wykonywaniu przewozów do innych krajów.



Złoty Medal
na Międzynarodowych Targach
Transportu Drogowego ROTRA
Kielce październik 2009.

Atrakcyjna oferta promocyjna!!!
info:tacho@drabpol.pl

DRABPOL Sp. Jawna
Centrala:

42-233 Mykanów, ul. Akacyjowa 24/26
tel: 34/ 366 00 22, fax: 34/ 366 01 02

Salon Prezentacyjno - Wystawienniczy:

02-495 Warszawa; Al. Jerozolimskie 250
tel: 22/ 738 74 00; fax: 22/ 738 74 01
e-mail:tacho@drabpol.pl

www.drabpol.pl

Rosja, Białoruś, Turcja, EKMT, czyli... aktualne problemy międzynarodowego transportu drogowego

autorzy:

Anna Gawlik – główny specjalista w Departamencie Transportu ZMPD

Tadeusz Wilk – dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Obrady
polsko-
rosyjskiej
Komisji
Mieszanej



Ostatnie miesiące obfitowały w spotkania dotyczące funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego. Odbyły się trzy komisje mieszane ds. międzynarodowych przewozów drogowych oraz spotkanie Międzynarodowego Forum Transportowego - ITF (dawne EKMT). Informacje o tych posiedzeniach mogą pomóc przewoźnikom w planowaniu swojej działalności na najbliższy okres.

W sierpniu odbyło się w Ankarze posiedzenie **polsko-tureckiej Komisji Mieszanej** ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Ze strony polskiej rozmowom przewodniczył Bogdan Oleksiak, wicedyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, ze strony tureckiej - Huseyin Yilmaz, wicedyrektor Departamentu Transportu Lądowego w Ministerstwie Transportu Turcji.

Obie strony wyraziły zadowolenie z ogólnego wzrostu obrotów handlowych i rozwoju transportu drogowego. Niemniej jednak delegacja turecka poinformowała o 10-procentowym

spadku przewozów do Polski w porównaniu do roku ubiegłego, przy jednoczesnym dużym zainteresowaniu przewoźnikami tranzytowymi przez Polskę. Natomiast delegacja polska poinformowała o relatywnie niskim udziale polskich pojazdów w przewozach tranzytowych przez Turcję oraz o wzroście zainteresowania polskich przewoźników przewozami do/z krajów trzecich.

Rozmowy dotyczące liczby zezwoleń drogowych i określenia kontyngentu zezwoleń były długie i trudne. Delegacja turecka zaproponowała liberalizację przewozów, ale tylko w odniesieniu do przewozów tranzytowych, informując przy tym, że kontyngent zezwoleń na wjazd na pusto/kraje trzecie jest dla tureckich przewoźników wystarczający. Dla strony polskiej z kolei najważniejsze było uzyskanie zwiększenia liczby zezwoleń na wjazd na pusto/kraje trzecie. Dodatkowym utrudnieniem w rozmowach był fakt, że strona turecka dążyła przede wszystkim do ustalenia i zapisania w protokole, że zezwolenia na wjazd na pusto/kraje trzecie będą wymie-

niane w stosunku 1 do 5 w odniesieniu do zezwoleń tranzytowych. Na taką propozycję strona polska nie mogła się absolutnie zgodzić.

W wyniku długiej dyskusji udało się uzgodnić jeszcze na rok bieżący dodatkową wymianę zezwoleń tranzytowych i zezwoleń na wjazd na pusto/kraje trzecie. Ostateczny kontyngent zezwoleń na 2009 rok będzie wstępnym kontyngentem zezwoleń na 2010 rok.

W październiku miało miejsce posiedzenie **polsko-białoruskiej Komisji Mieszanej** ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Delegacji polskiej przewodniczył Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, a delegacji białoruskiej Siergiej Nęgrej, naczelnik Zarządu Stosunków Gospodarczych z Zagranicą w Ministerstwie Transportu Republiki Białoruś.

Dane przedstawione przez obie delegacje pozwoliły stwierdzić, że zarówno przewoźnicy polscy, jak i przewoźnicy białoruscy w 2008 roku zwiększyli ilość przewozów

dwustronnych i tranzytowych przez terytoria obu krajów w porównaniu z analogicznymi wcześniejszymi okresami. Natomiast w roku 2009 ilość przewozów wykonanych przez przewoźników polskich i białoruskich zmniejszyła się.

Najwięcej kontrowersji wzbudziła sprawa kontyngentu zezwoleń drogowych, bowiem strona polska zaproponowała na 2010 rok zwiększenie kontyngentu zezwoleń ogólnych (na przewozy dwustronne lub tranzytowe lub przewozy do/z krajów trzecich pod warunkiem tranzytowania kraju rejestracji pojazdu). Strona białoruska nie chciała zaakceptować tej propozycji ponieważ dotychczasowy kontyngent zezwoleń jest dla przewoźników białoruskich wystarczający. Dodatkowym utrudnieniem jest fakt, że strona białoruska uzależnia zwiększenie liczby zezwoleń dla strony polskiej od zniesienia przez nas ograniczeń ilościowych w zakresie wwozu do Polski paliwa w standardowych zbiornikach (bez podatku VAT i akcyzy).

Z powodu tych rozbieżności strony uzgodniły, że kontyngent zezwoleń na rok 2010 pozostaje na poziomie kontyngentu z 2009 roku. Na podstawie wyników przewozów w I półroczu 2010 r. obie strony dokonają analizy wykorzystania zezwoleń przez swoich przewoźników i następnie spotkają się w celu podjęcia decyzji o wielkości kontyngentu zezwoleń na 2010 rok.

Przy omawianiu spraw różnych strona polska zwróciła uwagę strony białoruskiej na problemy polskich przewoźników, dotyczące ważenia pojazdów na terytorium Białorusi i ponownie zwróciła się z prośbą, aby w przypadku powtórnego ważenia rozstrzygającym był wynik ważenia korzystny dla przewoźnika.

W pierwszych dniach października odbyło się bardzo ważne spotkanie **Międzynarodowego Forum Transportowego - ITF** w Lizbonie. Poświęcono je między innymi ustanowieniu warunków i zasad ustalania kwot zezwoleń stałych EKMT na najbliższe lata. Ożywiona dyskusja podczas obrad wskazuje, że wiele krajów – uczestników Forum kontestuje zasady określenia i wykorzystania kontyngentu zezwoleń stałych. Podstawy tych przemyśleń są różne w zależności od kraju. Dla polskich przewoźników ważne jest, że zastrzeżenia zgłaszają między innymi Grecja i Federacja Rosyjska. Szczególnie istotne jest stanowisko Ministerstwa Transportu Federacji Rosyjskiej, które zaproponowało samoograniczenie liczby zezwoleń EKMT dla swoich przewoźników z jednoczesnym żądaniem takiego samego ograniczenia w stosunku do kontyngentów innych państw, dokonujących przewozów na terytorium FR. Spowodowałyby to ograniczenie ogólnej liczby tych zezwoleń ważnych na terytorium FR dla polskich przewoźników o ponad połowę w stosunku do bieżącego roku. W związku z tym, że wszystkie kraje zaplanowały już przewozy na rok 2010 i złożyły w ITF zamówienia na zezwolenia EKMT na rok przyszły, Sekretarz Generalny tej organizacji, Jack Short, poinformował o wystąpieniu do Ministra Transportu Federacji Rosyjskiej z prośbą o spotkanie i przeniesienie takiej decyzji na następny rok. Ostateczne postanowienia powinny być znane w najbliższym czasie.

W końcu października w Swiełtłogorsku w obwodzie kaliningradzkim odbyło się posiedzenie **Polsko-Rosyjskiego Stałego Komitetu ds. Transportu**, połączone z posiedzeniem **polsko – rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzyna-**

rodowych przewozów drogowych. Komisja obradowała pod kierownictwem Aleksandra Juriewicza Szerstniowa – zastępcy dyrektora Departamentu Polityki Państwowej w dziedzinie transportu drogowego FR oraz Andrzeja Bogdanowicza - dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Podczas obrad Komisji najważniejszym omawianym zagadnieniem było oczywiście ustalenie kontyngentów zezwoleń na rok 2010. Niestety, wobec znacznej różnicy zdań pomiędzy stronami, nie udało się ustalić ostatecznej liczby zezwoleń. Rozbieżności dotyczą głównie wymiany zezwoleń do i z krajów trzecich. Rosjanie zaproponowali przekazanie stronie polskiej 5 000 takich zezwoleń, strona polska chciałaby uzyskać 50 000. Strona rosyjska zaproponowała ponadto po raz kolejny wprowadzenie trzech rodzajów zezwoleń, to znaczy zezwoleń tranzytowych, dwustronnych oraz do i z krajów trzecich. Z założeniem, że liczba tych ostatnich zezwoleń będzie w stosunku procentowym od zezwoleń dwustronnych. Strona polska przyjęła te sugestie, jednakże pod warunkiem uzależnienia liczby zezwoleń do i z krajów trzecich od ogólnej liczby pozostałych zezwoleń lub od liczby zezwoleń tranzytowych. Taka zmiana wymaga korekty dotychczas obowiązującej umowy dwustronnej. Ustalono wobec tego, że jeszcze w listopadzie zostanie zorganizowane spotkanie przedstawicieli przedsiębiorców transportowych obu krajów, na którym powinien być wypracowany kompromis dotyczący ostatecznej liczby i zasad wymiany. Przewodniczący obu delegacji stwierdzili, że uszanują stanowisko przedsiębiorców i w ramach Komisji Mieszanej, która odbędzie się po tym spotkaniu, zaakceptują osiągnięte porozumienie.

ZMPD działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opr. i fot.: Anna Wrona



Prezes ZMPD
Jan Buczek
w trakcie
podpisywania
Karty

16 października podczas VII Międzynarodowych Targów Infrastruktury Miejskiej i Drogowej w Warszawie odbyła się prezentacja oraz ceremonia sygnowania Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W imieniu ZMPD Kartę podpisał prezes Jan Buczek.

Trasa objazdowa Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotarła do Warszawy. 16 października Kartę podpisało 37 kolejnych sygnatariuszy w największej europejskiej społeczności działającej na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są wśród nich przedstawiciele szeregu polskich

Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest platformą, w której uczestniczą przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, instytucje badawcze oraz organy administracji publicznej, które zobowiązały się podjąć konkretne działania i dzielić się dobrymi praktykami, w celu rozwiązania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, z którymi spotykają się na co dzień.

Celem Karty jest zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych.

Kartę podpisało już ponad 1450 sygnatariuszy. Ich pełna lista znajduje się na stronie www.erscharter.eu

przedsiębiorstw, stowarzyszeń i instytucji publicznych. Wszystkie te organizacje jeden cel mają wspólny - przyczynić się do zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych wypadków drogowych w Europie do roku 2010.

W 2008 r. w Polsce odnotowano 143 śmiertelne wypadki drogowe na milion mieszkańców. Ta liczba oznacza nieznaczną poprawę w stosunku do roku poprzedniego, nadal jednak jest prawie dwukrotnie wyższa od średniej europejskiej. Rząd polski pracuje nad osiągnięciem poprawy w tym zakresie, biorąc przykład z innych krajów, które w znaczący sposób poprawiły bezpieczeństwo na swoich drogach. Odzwierciedla się to w rosnącej liczbie nowych polskich sygnatariuszy, zgłaszających swoje zobowiązania w ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i podejmujących działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem Komisji Europejskiej jest

Your commitment counts

25 000
LIVES TO SAVE
European Road Safety Charter
www.erscharter.eu

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

has signed the European Road Safety Charter and thereby commits to share the responsibility for road safety in Europe.

ZMPD

Potwierdzenie
podpisanie Karty
przez ZMPD

ocalenia życia 25 000 osób na europejskich drogach do roku 2010. W ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zainteresowane jednostki i organizacje ze wszystkich krajów członkowskich UE zgłaszają konkretne odpowiedzi na problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Polskie przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, instytucje, firmy i jednostki administracji publicznej, które podpisały zobowiązania w ramach Karty, mogą być pewne, że w sposób aktywny przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa dróg w ich kraju, codziennie i dla wszystkich.

W uroczystości sygnowania Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Warszawie uczestniczyli m.in. Isabelle Kardacz, przewodnicząca Sekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Komisji Europejskiej, Aude Delesalle, koordynator Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego P.A.U. Education, Marie-Therese Duffy-Haeusler, p.o. dyrektora Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce i Radosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

ZMPD znalazło się w pierwszej piątce europejskich stowarzyszeń, wybranych przez Komisję Europejską do nagrody głównej Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Komisja Europejska zakwalifikowała ZMPD - wybierając spośród wszystkich polskich i zagranicznych sygnatariuszy Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - do ogólnoeuropejskiej nagrody Excellence in Road Safety (w kategorii stowarzyszenia). ZMPD znalazło się w pierwszej piątce najlepszych europejskich stowarzyszeń.

Rozstrzygnięcie konkursu odbędzie 2 grudnia br. w Brukseli.

Konkurs Excellence in Road Safety to prestiżowe wydarzenie, sygnowane przez Komisję Europejską, dotyczące najlepszego zobowiązania do działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Prezes ZMPD z Jurkiem Owsiakiem



Pamiątkowe zdjęcie sygnatariuszy Karty

ZEBRANIA REGIONALNE

Płoty, 11 września 2009 r.

autor: Ryszard Gałczyński



Jan Buczek



Wojciech Sienicki



Roman Miłkowski
i Józefa Miozga

Sponsor generalny



Mercedes-Benz

Sponsorzy zebrania



"KRISMAR" Sp. z o.o. i.v.



Partnerzy sekcji serwisowej



Regiony: lubuski, wielkopolski, dolnośląski, zachodniopomorski.

Na to spotkanie członkowie ZMPD z tych regionów przybyli w dość licznej reprezentacji, dopisali również sponsorzy. Obradom przewodniczył Roman Miłkowski, Sekretarzem Zgromadzenia była Józefa Miozga. Tradycyjnie na obrady zaproszono gości, między innymi: wicewojewodę lubuskiego Jana Świrepo, zastępcę Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego Aleksandra Żołędziowskiego, członka Zarządu Miasta Zielona Góra Jana Szymkowiaka. W dyskusji, jaka się wywiązała, dominowała problematyka związana z pracą ITD, odpowiedzialnością kierowcy za naruszenia, a karania przedsiębiorcy, a także trudności z dodzwonieniem się do Inspektoratu Wojewódzkiego. Stwierdzano, że wielu pracowników jest niekompetentnych, a dyżury telefoniczne prowadzone są tylko w określone dni. Zarzucano również brak zainteresowania ITD nielegalnym handlem paliwem na drodze. Pojawiły się również tematy dotyczące promowania w środowisku szkoleń bezpiecznej i ekonomicznej techniki jazdy dla kierowców oraz ekologicznych rozwiązań dla transportu.



Na pierwszym planie:
Zygmunt Sieńko



Aleksander
Glasow
(Vodafone)



Uczestnicy
zebrania

ZEBRANIA REGIONALNE Stare Jabłonki, 17 września 2009 r.

autor: Ryszard Gałczyński

Od lewej:
Tadeusz Grzelak,
Aleksander
Reisch, Józef
Stróżyk,
Janusz Łacny,
Tomasz Rejek



Głosowanie



Od lewej:
Andrzej
Szyszkowski,
Piotr Lachn,
Jacek
Marczyński

Sponsor generalny



Mercedes-Benz

Sponsorzy zebrania



Partnerzy sekcji serwisowej



Regiony: warmińsko – mazurski, kujawsko – pomorski, pomorski.

Zebraniu przewodniczył Aleksander Reisch, zastępcą przewodniczącego został Józef Stróżyk, na Sekretarza Zebrania wybrano Tadeusza Grzelaka. Przede wszystkim należy podkreślić bardzo liczny i aktywny udział członków ZMPD w obradach. Licznie przybyli również zaproszeni goście: dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD Michał Rzemieniewski, Naczelnik Wydziału Warmińsko – Mazurskiej Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego Mariusz Romanik, zastępca Okręgowego Inspektora Pracy ds. Prawno-Organizacyjnych Marek Wójciak, dyrektorem Dep. Infrastruktury i Geodezji Urzędu Marszałkowskiego w Olszynie Wiktor Wójcik, Komisarz Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie Marian Tański. W toku dyskusji Zebranie wyraziło aprobatę dla ustawy anty-kryzysowej, a szczególnie możliwości opłaty w ratach za winietę roczną. Zagadnieniem, które wywołało gorącą dyskusję, był zapis w Ustawie o Transporcie Drogowym na temat przerwy 45 – godzinnej, którą kierowca musi co tydzień wykonać. Problemy związane z czasem pracy zdominowały całe obrady. Przedstawiciel Okręgowego Inspektoratu Pracy w odpowiedzi na prośbę przewoźników poinformował również, iż Inspekcja Pracy przeprowadzając kontrole firm transportowych stosuje przepisy Ustawy o Transporcie Drogowym. Kodeks Pracy nie ma zastosowania do regulowania czasu pracy kierowców. Został poruszony również temat kradzieży wykresówek przez kierowców w chwili ich odejścia z pracy. Przedstawiciel ITD poinformował, iż w takiej sytuacji pracodawca ma obowiązek zgłosić ten proceder do prokuratury.



Od lewej: Dionizy Woźny, Jan Buczek, Rafał Banaś



Janusz Łacny



Uczestnicy zebrania

ZEBRANIA REGIONALNE Łuków, 15 września 2009 r.

autor: Ryszard Gałczyński



Od lewej:
Jan Buczek,
Stanisław Żmijan



Od lewej:
Podlaski
Wojewódzki
Inspektor
Wiesław Stalewski,
jego zastępca
Waldemar
Dobrzyniewicz,
Lubelski
Wojewódzki
Inspektor
Cezary Jurkowski



Wojciech Stenicki

Sponsor generalny



Mercedes-Benz

Sponsorzy zebrania



Partnerzy sekcji serwisowej



Regiony: mazowiecki I, mazowiecki II, mazowiecki III, podlaski, lubelski.

Obradom przewodniczył Sławomir Kostjan, na wiceprzewodniczącego został wybrany Artur Kamiński, Sekretarzem Zebrania była Małgorzata Zdrowska. Gośćmi Zebrania Regionalnego byli: Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połec, przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury Stanisław Żmijan, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz.

Mocno w tej dyskusji zabrzmiał głos wiceprezesa ZMPD Jarosława Jakoniuka, który wyraził niepokój z powodu podziałów, jakie panują obecnie w środowisku przewoźników drogowych, a szczególnie wśród członków ZMPD. Taka wewnętrzna rywalizacja doprowadziła np. do niekorzystnej dla przewoźników decyzji rządu RP, wprowadzającej limit 600 litrów paliwa wwożonego do Polski. Poparł działalność Forum Transportu Drogowego, jako sposobu na zjednoczenie branży. Dominowały tematy związane ze złym stanem dróg na wschodzie Polski i potrzebą szybkiej ich modernizacji. Prezes Jan Buczek zwrócił uwagę na brak konstruktywnej współpracy pomiędzy służbami celnymi Polski i Białorusi, co wiąże się z długimi kolejkami pojazdów czekających na odprawy.



Tadeusz Gajownik



Leszek Pieńkowski



Uczestnicy zebrania



Od lewej: Jan Buczek, Artur Kamiński, Jerzy Szeptowski, Małgorzata Zdrowska, Sławomir Kostjan, Aleksander Reisch, Wojciech Sienicki

ZEBRANIA REGIONALNE Kielce, 22 października 2009 r.

autor: Ryszard Gałczyński



Od lewej:
Stawomir
Wasilewski,
Andrzej
Majewski,
Tomasz Ziąja



Uczestnicy
zebrania



Wojciech Sienicki

Sponsor generalny



Mercedes-Benz

Sponsorzy zebrania



Partnerzy sekcji serwisowej



Regiony: świętokrzyski, małopolski, podkarpacki, łódzki, śląski, opolski

Zebranie Regionalne Członków ZMPD z wymienionych wyżej regionów odbyło się w Centrum Konferencyjnym Targów Kielce, podczas Międzynarodowych Targów Transportu Drogowego ROTRA, których ZMPD jest współorganizatorem. Obradom przewodniczył Andrzej Majewski, wiceprzewodniczący był Sławomir Wasilewski, zaś Sekretarzem Zgromadzenia – Tomasz Ziaja. W części merytorycznej spotkania powrócił problem związany z wypłacaniem diet dla kierowców oraz uchwałą 7 Sędziów Sądu Najwyższego. Przewoźnicy zwracali się również do Zarządu ZMPD o podjęcie działań przeciwko szykanowaniu polskich kierowców przez węgierskie i włoskie służby kontrolne. Prezes ZMPD stwierdził, że wobec podwyżki podatku akcyzowego w paliwie od nowego roku, co wynika z przepisów UE, Zrzeszenie podejmie rozmowy zmierzające do uzyskania rekompensaty dla przewoźników. Tak samo jak na wszystkich poprzednich tegorocznych zebraniach regionalnych, Jan Buczek zwrócił się do zgromadzonych z prośbą o zgłaszanie propozycji zmian Statutu ZMPD.



Na pierwszym planie
Bonifacy Sornat



Jan Buczek



Uczestnicy
zebrania

II ROTRA



Hala wystawiennicza



Stoisko ZMPD

Tegoroczne II Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego ROTRA odbywały się wspólnie z debiutującymi w tym roku targami LOG – EXPO. Wspólna impreza zgromadziła w Kielcach 80 wystawców z Włoch, Niemiec, Szwecji, Austrii, Belgii, Estonii, Hiszpanii i Polski. Nie jest to wielka ilość, ale zważywszy na odczuwalny kryzys i krótką historię ROTRY należy wyrazić uznanie dla organizatorów, że w takich okolicznościach z nich nie zrezygnowała. I zapowiada następną edycję 2010.

Współorganizatorem Międzynarodowych Targów Transportu Drogowego ROTRA jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Patronat merytoryczny nad targami LOG-EXPO sprawuje Polska Izba Spedycji i Logistyki. Nowinkami tech-



Wicelider rynku targowego
The second largest fair center in Poland



Medal dla firmy Drabpol za urządzenie do zdalnego pobierania danych (DLD)

nicznymi, jakie na tegorocznych targach zaprezentowano, były nowatorskie natryskowe powłoki ochronne przestrzeni ładunkowych wieluńskiej firmy Polmecanic. Inną atrakcją tegorocznej edycji targów ROTRA była prezentowana przez firmę Gervasi Polska, zmodernizowana zabudowa tylna zsympowa typu half-pipe, w której zmieniona została konstrukcja klapy tylnej oraz jej zawiasów. Poza tym mieliśmy możliwość obejrzenia samochodów ciężarowych i dostawczych, naczep, przyczep, lawet, ciągników siodłowych, zabudów ciężarowych. Drugiego dnia targów odbyło się seminarium dotyczące badań homologacyjnych pojazdów i transportu towarów niebezpiecznych zorganizowane przez Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych.



Prezes Targów Kielce Andrzej Mochóń i Prezes ZMPD Jan Buczek

Firma z tradycjami

Rozmowa z dr. Jürgenem Voigtem,
dyrektorem Alblas Internationaal Transport B.V.

Jaki rodowód ma firma Alblas?

Alblas jest holenderską firmą rodzinną, obecną na rynku od ponad stu lat. Współcześnie jest to już grupa firm. Oczywiście centrala znajduje się w 'S-Gravendeel w Holandii. Istnieje również polska filia założona w 1990 roku, czyli od chwili, kiedy było to możliwe. Firma Alblas realizowała przewozy w Polsce już w latach 80-tych. Najmłodszym jej dzieckiem jest powstała trzy lata temu filia w Rumunii. Ofertę przewozową uzupełniają również usługi logistyczne z rozbudowaną infrastrukturą. Magazyny spedycyjne i centrale dyspozycyjne znajdują się w holenderskim 'S-Gravendeel i niemieckim Jacobsdorfie. Działamy głównie na obszarze UE. Po rozszerzeniu Unii otworzyły się przed nami nowe możliwości. Własna flota Alblas to 120 pojazdów i ponad 200 nacze. Niemniej z powodu specyfiki naszej działalności współpracujemy z wieloma zewnętrznymi firmami transportowymi, również z Polski. Wynika to z faktu, że zajmujemy się przewozem drobnicy (częściówki), a działamy na rynku pierwotnym, tzn. zapewniamy kompleksową obsługę wielu producentom, których przy zleceniu przewozu nie interesuje czy mamy odpowiedni samochód czy nie. Nasza współpraca z zewnętrznymi firmami jest dwojakiego rodzaju. Wielu przewoźników pracuje dla nas na zasadzie wyłączności, inni realizują jednorazowe zlecenia. Naszą nową specjalnością są przewozy produktów chemicznych, czyli osławiony ADR- przewóz towarów niebezpiecznych. W związku z tym cała flota jest wyposażona zgodnie

z wymaganiami ADR, a kierowcy są odpowiednio przeszkoleni.

Od jak dawna pracuje Pan na polskim rynku?

Na początku lat 70-tych studiowałem ekonomikę transportu na Uniwersytecie Gdańskim. Od tego czasu jestem związany z transportem. Pochodzę z Frankfurtu nad Odrą, gdzie do dzisiaj mieszkam. Najpierw pracowałem w NRD-owskim odpowiedniku PKS. Po zjednoczeniu Niemiec zatrudniłem się w firmach spedycyjnych i starałem się nawiązać współpracę z polskimi przewoźnikami. Stąd moje profesjonalne kontakty. Do Alblas trafiłem w połowie lat 90-tych, gdy przygotowywano się do otwarcia filii przy polskiej granicy- w Jacobsdorfie. Od tego czasu ją prowadzę.

Czy strategia rozwoju firmy Alblas w oparciu o współpracę z polskimi przewoźnikami przynosi zamierzone efekty?

Odpowiem krótko – tak. Oczywiście swoich partnerów trzeba starannie dobierać i nie ma żadnego znaczenia czy pochodzą z kraju na wschód, czy na zachód od Odry. Najważniejsze, jeżeli ta współpraca ma się rozwijać i przynosić obopólne korzyści, to określić jasne zasady wzajemnego postępowania i ich przestrzegać. Być wobec siebie w porządku.

Jak kryzys dotknął niemieckich przewoźników i czy jest to porównywalne z sytuacją w polskim transporcie?

Jak już wspominałem nie korzystamy z giełd transportowych, tylko bierzemy ładunki bezpośrednio od producentów. W związku z tym



zaobserwowaliśmy znaczny spadek ilości przewożonych towarów. Drugą sprawą to silny nacisk na obniżanie cen usługi przewozowej. Producenci używają argumentów w postaci ogólnego spadku cen na rynku transportowym i... kryzysu. Mniej produkujemy, chcemy przeżyć- musicie nam pomóc. Należy się teraz liczyć z takim stawianiem sprawy. W kontekście tej sytuacji nie jest teraz niczym wyjątkowym, że wiele dużych firm przeprowadza przetargi na usługi transportowe, ponieważ wykorzystują koniunkturę na niskie ceny. Dodatkowo, szczególnie na rynku holenderskim i niemieckim, odnotowujemy wygórowane (czasami aż do przesady, a nawet absurdu) wymagania co do jakości usługi. To próba zrzucenia pełnej odpowiedzialności na ostatnie ogniwo w łańcuchu dostaw. Kryzys dotknął zarówno polskich jak i niemieckich przewoźników. Różnica wynika z czego innego. Gwałtowny wzrost ilości taboru w Polsce w ostatnich latach doprowadził do nadpodaży zdolności przewozowej. To z kolei wywołało bardzo ostrą rywalizację cenową na polskim rynku – między samymi przewoźnikami.

Ma Pan możliwość wielostronnego spojrzenia na problemy, z którymi boryka się branża transportowa. Jaka jest Pańska ocena sytuacji ?

Największym problemem dla branży transportowej są wszelkiego rodzaju bariery administracyjne. Wychodzę założenia, że transport (w szerokim rozumieniu) żyje z nieograniczonej swobody poruszania się. Dlatego przerażają mnie protekcyjniczne wołania, szczególnie gdy wychodzą z grona przewoźników. Z doświadczenia wiem, że prędzej czy później te bariery, które miały chronić - okazują się kulą u nogi dla chronionego. Jaskrawym na to przykładem jest krok wstecz w sprawie kabotażu. Zamiast po pięcioletnim okresie przejściowym na przewozy kabotażowe całkowicie otworzyć rynek - wprowadzono przepisy o trzech podróżach kabotażowych i jednym przewozie międzynarodowym w tygodniu. Czy to ułatwia życie przewoźnikom? Ile pracy trzeba włożyć w zaplanowanie przewozów zgodnie z tymi skomplikowanym przepisami! Poza tym współzawodnictwo na

tym rynku jest bardzo duże, ostre i odbywa się w trudniejszych czasach. Oczywiście jest to również wyzwaniem dla naszej firmy: jak wzbogacić i udoskonalić naszą ofertę, aby klienta do siebie przywiązać.

Mówi Pan o wartości dodanej do usługi, a to kosztuje. Panuje przekonanie, że w kryzysie najistotniejsza jest jak najniższa cena, bez względu na jakość. Czy podziela Pan tę opinię?

Tylko po części - trudno mi tu generalizować. Nacisk na najniższe ceny obowiązuje wszędzie. Niemniej problem jest innej natury. To oczywiście, że w trakcie negocjacji nasz klient chce uzyskać niską cenę, ale równocześnie oczekuje, że w ramach tej niskiej ceny otrzyma jak największą ilość dodatkowych usług. Tak rozumiana optymalizacja zysków jest niemożliwa do spełnienia; należy dokonać wyboru - albo w jedną, albo w drugą stronę. Są klienci, którzy

bardzo dobrze o tym wiedzą i tę sytuację rozumieją. Są też tacy, którzy bardzo wiele mówią o wartości dodanej, ale płacić za nią nie chcą.

Jakie są plany rozwojowe firmy Alblas?

Naszym pierwszym zadaniem jest umocnienie pozycji na rynku, na którym pracujemy - poprzez uzupełnienie i podwyższanie jakości naszych usług. Realizujemy w tej chwili inwestycję w Jacobsdorfie (magazyn na siedem tysięcy miejsc paletowych) w celu poszerzenia bazy i oferty logistycznej. Drugim realizowanym projektem jest otwarcie biura przedstawicielskiego firmy w Urumczii, w zachodnich Chinach. Pracujemy nad tym od trzech lat z myślą o połączeniu lądowym z Europą. Na razie - głównie z przyczyn politycznych - jest to niemożliwe, ale pierwsze nasze przyczółki już tam są i z tego nie zrezygnujemy.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

OBSZAR DZIAŁANIA FIRMY ALBLAS





Ile lepiej nie płacić w Niemczech

Opracowanie:
Christoph Grzimek LL.M.,
kancelaria prawna w Berlinie

W ramach serii „Niemieckie przepisy dla polskich przewoźników” – w obecnym wydaniu „Przewoźnika” przedstawiamy tłumaczenie taryfikatora mandatów, wynikającego z wykroczeń przeciwko przepisom o opłatach drogowych w Niemczech (taryfikator jest opublikowany na stronie internetowej BAG).

Tłumaczenie nie aspiruje do kompletności, a naszym zamiarem jest przedstawienie niektórych informacji, które dają pogląd na poziom kar stosowanych w ramach niemieckich przepisów o opłatach drogowych.

Jeśli nałożona kara pieniężna bez widocznego powodu jest znacznie wyższa niż wskazane poniżej, warto skontaktować się adwokatem, aby sprawdzić, czy działanie inspektora BAG jest zgodne z prawem.

Wykroczenia przeciwko przepisom o opłatach drogowych

Niemiecka Ustawa o opłatach drogowych (Autobahnmautgesetz)

1. § 10 Ust. 1 • nr 1 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG):

Brak lub niewłaściwe uiszczenie opłaty drogowej

- a) brak opłaty drogowej
- b) niewłaściwa opłata drogowa
 - niewłaściwa liczba osi
 - niewłaściwa kategoria emisji spalin danego pojazdu
 - opłata automatyczna
 - opłata osobista/manualna
- c) pozostałe wykroczenia w ramach przepisów o opłatach drogowych
 - przekroczenie opłaconego czasu
 - odstępstwo od opłaconej trasy
 - pomyłka/zamiana miejsca startu i celu
 - błąd w oznakowaniu

2. § 10 Ust. 1

- nr 2 niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG):
 Niedostosowanie się do nakazu/zarządzenia

3. § 10 Ust. 1

- nr 3 niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG):

Brak lub nieterminowe okazanie dokumentu potwierdzającego uiszczenie opłaty

- nr 5 niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG):
 Nakaz lub zezwolenie przedsiębiorcy, by dokument uiszczenia

opłaty nie został okazany lub by nie znajdował się w posiadaniu kierowcy

4. § 10 Ust. 1.

- nr 4 niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG):
 Złamanie obowiązku udzielenia informacji

Kary w poniższych tabelach dotyczą działań umyślnych. W przypadku działań niezamierzonych zmniejszają się o 50%.

Skrócony taryfikator mandatów dot. opłat drogowych (Niemiecka Ustawa o opłatach drogowych)

1. Wykroczenie dotyczące braku lub niewłaściwego uiszczenia opłaty według § 10 Ust. 1 nr. 1 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG) – Brak lub niewłaściwe uiszczenie opłaty.

a. brak opłaty

Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd.	200,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	400,00 €

b. Niewłaściwa opłata drogowa

• **nieodpowiednia liczba osi**

Mandat ¹⁾	Kierowca pojazdu, dysponent itd.	35,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	
Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd.	100,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	200,00 €

• **niewłaściwa kategoria emisji spalin danego pojazdu**
- **opłata automatyczna**

Kara pieniężna	Przedsiębiorca ²⁾ lub osoba odpowiedzialna itd.	200,00 €
-----------------------	---	----------

- **opłata osobista/manualna**

Mandat ¹⁾	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	35,00 €
Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd..	100,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	200,00 €

c. Pozostałe wykroczenia w ramach przepisów o myto

• **przekroczenie opłaconego czasu**

Upomnienie bez mandatu	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	–
Mandat	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	35,00 €
Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd.	100,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	200,00 €

• **odstępstwo od opłaconej trasy**

Mandat¹⁾	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	35,00 €
Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd.	100,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾	200,00 €

1) W wypadku nieznacznej różnicy w opłacie myta w pojedynczym przypadku ;

2) Właściciel /przewoźnik, a także uprawnione organy lub wspólnicy (kierownik firmy, zarząd itd.)

• pomyłka/zamiana miejsca startu i celu

Mandat	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	35,00 €
---------------	--	---------

• błąd w oznakowaniu

Mandat	Kierowca pojazdu, dysponent itd. Przedsiębiorca ²⁾	35,00 €
---------------	--	---------

2. Wykroczenie dotyczące niedostosowania się do możliwego wykonania nakazu/zarządzenia według § 10 Ust. 1 nr 2 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG)

Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd. według § 14 Niemieckiej Ustawy o Wykroczeniach (OWiG)	250,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾ według § 14 Niemieckiej Ustawy o Wykroczeniach (OWiG)	250,00 €

3. Wykroczenie dotyczące:

- Braku lub nieterminowego okazania dokumentu potwierdzającego uiszczenie opłaty według § 10 Ust. 1 nr. 3 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG)

- Nakazu lub zezwolenia przedsiębiorcy, by dokument uiszczenia opłaty nie został okazany lub by nie znajdował się w posiadaniu kierowcy według § 10 Ust. 1 nr. 5 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG)

Kara pieniężna	Kierowca pojazdu, dysponent itd. według § 14 Niemieckiej Ustawy o Wykroczeniach (OWiG)	50,00 €
	Przedsiębiorca ²⁾ według § 14 Niemieckiej Ustawy o Wykroczeniach (OWiG)	150,00 €

4. Wykroczenie dotyczące nieprawdziwego, niepełnego lub nieterminowego udzielenia informacji, według § 10 Ust. 1 nr. 4 Niemieckiej Ustawy o opłatach drogowych (ABMG)

Kara pieniężna	Kierowca pojazdu – w przypadku utrudnienia kontroli w istotny sposób	100,00 €
Mandat	Kierowca pojazdu – w przypadku utrudnienia kontroli nieistotny sposób	25,00 €

1) W wypadku nieznaczącej różnicy w opłacie myta w pojedynczym przypadku ;

2) Właściciel/przewoźnik, a także uprawnione organy lub wspólnicy (kierownik firmy, zarząd itd.)



TargiKielce



ROTRA

III Międzynarodowe Targi Transportu
Drogowego - Pojazdy Użytkowe

20-22.10.2010 Kielce

Współpraca:



Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych



NAJLEPSZE TARGI DLA NAJLEPSZYCH

TARGI KIELCE Sp. z o.o., ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Dyrektor Projektu- Bogusława Grzechowska,
tel. 41 365 12 10, fax.: 41 365 13 13,
e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

www.rotra.targikielce.pl



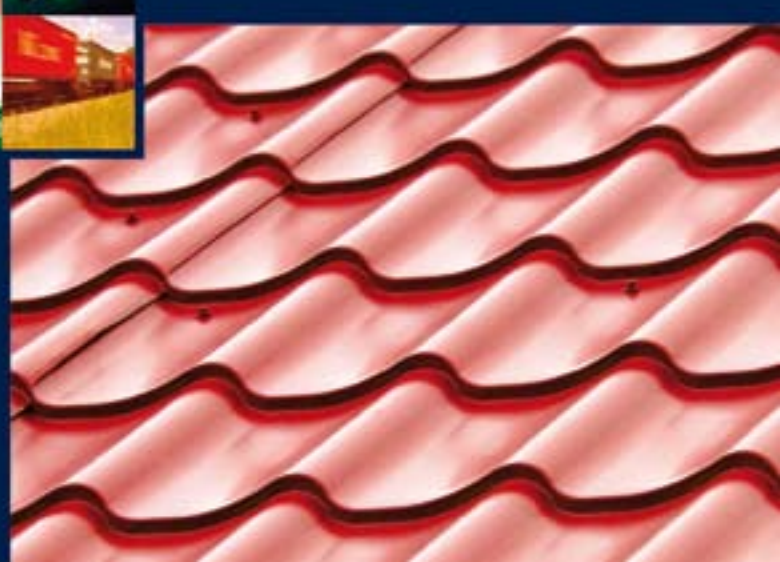
twój sukces nasza logistyka

teraz zapewniony dzięki świadectwu
AEO – Uproszczenia Celne



Droga od producenta do zadowolonego
klienta jest długa – my ją skracamy. Skorzystaj
z naszej wiedzy oraz centrów logistycznych,
terminali przeładunkowych, magazynów
i składów celnych. www.tradetrans.pl

 **trade trans**



TransRussia 2010

razem działamy dla transportu w Rosji

TransRussia to największa w Rosji impreza handlowa w branży transportu i logistyki, która pomaga zaistnieć firmom z całego świata na rynku rosyjskim, wspierając je od samego początku.

W przyszłym roku już po raz 15. targi TransRussia staną się głównym punktem spotkań oraz stanowić będą integralną część promocji firm transportowych.

W roku 2009 TransRussia, jako najbardziej kompleksowe targi z zakresu transportu i logistyki w Rosji zanotowały rekordową liczbę zwiedzających - 28 190. W porównaniu do roku 2008 frekwencja była wyższa o 8 %.

W sytuacji globalnego kryzysu,

przedsiębiorcy przede wszystkim szukali rzetelnych informacji dotyczących łagodzenia skutków recesji. Wystawcy TransRussia pomimo ciężkiej sytuacji ekonomicznej zaprezentowali dużą elastyczność w stosunku do zmieniających się warunków.

W 2009 roku 458 wystawców z 33 różnych państw prezentowało się na targach, co stanowi niewielki spadek w porównaniu do roku 2008, natomiast w stosunku do poprzednich lat wyraźny wzrost.

Julia Wocka-Gowda, manager wystawy wyraziła ogromne zadowolenie z rezultatów targów: „W tym roku targi odniosły duży sukces i wciąż cieszą się pozytywnym odzewem”.

W chwili gdy przemysł zaadaptuje się do nowych warunków, a firmy

zaczną poszukiwać nowych pośredników na rynku rosyjskim, rzeczą niezwykle ważną będzie pozostanie aktywnym i otwartym na negocjacje.

Wielu tegorocznych wystawców zachęconych świetnymi rezultatami na targach w roku 2009, potwierdziło już swoje uczestnictwo, są to m.in.: CTL Logistics (Sponsor Konferencji), Fesco Group, First Quantum Ports, Freight One, Global Project Logistics, Network (GPLN), Limco Logistics, Northern Logistics, N-Trans Group, Nurminen Logistics, Plaske (Sponsor Generalny), Rail Cargo AG – Express Interfracht, RZD Koleje Rosyjskie oraz Straightway Finland (Logistics) Association.

W roku 2010 pojawią się ponadto nowe grupy z Chin i z Białorusi.

Krzysztof Niemiec, członek zarządu CTL Logistics, który reprezentował firmę podczas TransRussia 2009 tłumaczy: „Nasze uczestnictwo w zeszłorocznej TransRussii przyniosło nam wiele korzyści. CTL Logisites działa już na terenie Unii Europejskiej, wobec tego transport towarów za wschodnią granicę był naturalną kolejną rzeczą. W czasie targów TransRussia mieliśmy okazję przedstawić się obecnym tam liniom kolejowym, przewoźnikom i firmom z Rosji i sąsiadujących z nią państw, z którymi warto było nawiązać współpracę [...] Wierzymy w to, iż warto w pełni angażować się w takie wydarzenia, jak konferencje i targi TransRussia. CTL Logistics był jednym z głównych uczestników oraz sponsorów TransRussia 2009.



TransRussia jest rozpoznawana jako platforma pomagająca efektywnie promować usługi transportowo-logistyczne na terenie Rosji, oferująca bezpośredni dostęp do profesjonalistów z tej dziedziny oraz reprezentantów lokalnych stowarzyszeń i organizacji rządowych. Daniel Ryczek z PKP Cargo, stały wystawca na TransRussii wyjaśnia: „W TransRussii uczestniczyliśmy już od 10-ciu lat. Jest to wynikiem naszego zainteresowania rynkiem rosyjskim i rezultatem długotrwałej i owocnej współpracy z RZD [...] Warto podkreślić, że potencjał przewozów kolejowych pomiędzy Polską a Rosją nie został jeszcze do końca wykorzystany. Mamy nadzieję, że częste spotkania PKP Cargo z rosyjskimi partnerami pomogą nam osiągnąć cele związane z tym rynkiem”.

Według Daniela Ryczka, ciągle istnieją duże możliwości rozwoju systemu transportowego w Rosji. Rozwój kraju wymaga rozbudowanej i zmodernizowanej infrastruktury oraz efektywnych połączeń na rozległym rosyjskim obszarze. Dlatego też przez wiele lat rozwój połączeń drogowych, kolejowych, morskich i lotniczych na terenie Rosji był jednym z ważniejszych priorytetów rządu.

Jedną z największych korzyści wzięcia udziału w wystawie takiej jak TransRussia jest możliwość zbudowania bazy potencjalnych klientów, nieodzownych do osiągnięcia sukcesu nie tylko w czasie trwania targów, ale i długo po ich zakończeniu. Zuzana Kosorová, reprezentująca ZSSK Cargo (Słowackie Linie Kolejowe), które już potwierdziły uczestnictwo w TransRussii 2010, wyjaśnia kierujące nią motywacje: „Większość naszych przewozów ma miejsce

na trasie wschód-zachód i odwrotnie, np. przez szlak transsyberyjski. Zrzut towarów z szerokich na standardowe tory odbywa się we wschodniej Słowacji. Oczekujemy, że ta działalność nasili się bezpośrednio w związku z uczestnictwem na TransRussia. Nawet w dobie kryzysu inwestujemy w zwiększenie objętości i jakości przewozów skierowanych na wschód Słowacji. Terminal w Dobra został wynajęty przez TransContainer i spodziewamy się znaczącego wzrostu transportu intermodalnego, jaki będzie przez niego przechodził”.

Kluczem do sukcesu targów TransRussia jest dostosowanie się do najnowszych trendów na rynku. Wydarzenie to obejmuje tematycznie wszystkie sektory przemysłu transportowego, od portów i terminali do frachtowania i logistyki. Ponadto, w związku z rozwojem rosyjskiej branży transportowej, w 2010 roku pojawią się trzy nowe sektory: Cargo Lotnicze, Usługi Kurierskie i Pojazdy Handlowe. Julia Wocka-Gowda, manager imprezy, uważa, że wprowadzenie tych nowych sektorów jest dowodem zainteresowania: „Wystawcy regularnie uczestniczący w targach z radością przyjęli tę wiadomość jako inicjatywę, która zapewni sukces targom i będzie załącznikiem nowego biznesu. Poza tym, wielu potencjalnych nowych wystawców jest już zainteresowanych tymi nowymi sektorami. Dla nas ważne jest to, aby targi TransRussia były nadal najważniejszym wydarzeniem transportowym w Rosji i nowe branże wpisują się w tę strategię”.

Wystawy są często uznawane za barometr dla przemysłu. Wydarzenie takie jak TransRussia odzwierciedla sytuację panującą na rynku i umożliwia uczestni-

kom targów zrozumienie dynamiki przemysłu. TransRussia idzie o krok dalej, organizując konferencję TransRussia, która odbywa się co roku w tym samym miejscu i czasie co targi. W konferencji biorą udział przedstawiciele rosyjskiego Ministerstwa Transportu, związki przemysłowe i główne firmy transportowe. Przedstawiają oni uczestnikom konferencji aktualną sytuację i możliwości dostępne w Rosji. W 2009 roku forum to dotyczyło min. załamania gospodarczego, informując 300 delegatów, w jaki sposób prowadzić działalność osiągając sukces w dobie kryzysu. W konferencji wzięło udział 43 ważnych prelegentów, w tym minister Transportu i Komunikacji Republiki Łotwy, Kaspars Gerhards, wice-minister Infrastruktury w Polsce Maciej Jankowski, wiceprezes Kolei Rosyjskich Boris Lapidus oraz wiceprzewodniczący Komitetu ds. Transportu w Rosyjskiej Dumie, Vladimir Klimenko.

Pani Gowda twierdzi, że: „Dzięki wystawie i konferencji, które się wspaniale uzupełniają, zarówno wystawcy i zwiedzający mogą wykorzystać do maksimum możliwość uczestnictwa. Dla wielu jest to jedyna okazja w roku, kiedy można się spotkać bezpośrednio nie tylko z klientami, ale również i z kolegami po fachu”.

Targi TransRussia będą odbywać się w dniach od 27 do 30 kwietnia 2010 roku w Expocentre w Moskwie. Więcej informacji na ten temat znajduje się na stronie internetowej: www.transrussia.ru/eng.

Manager Wystawy:
Julia Wocka-Gowda,
tel. +44 207 596 5188,
e-mail:
julia.gowda@ite-exhibitions.com

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY ZAISTNIAŁE WSKUTEK NIEWŁAŚCIWEGO ZAŁADUNKU

Ponieważ kwestia „*кто odpowiada за szkody spowodowane niewłaściwym załadunkiem towaru?*” jest kwestią sporną praktycznie „od zawsze”, chcielibyśmy w tym miejscu najpierw podkreślić, iż postanowienia CMR nie regulują, kto – nadawca czy przewoźnik – jest odpowiedzialny za należyty załadunek towaru na samochód ciężarowy. O ile nie dokonano szczególnych uzgodnień pomiędzy zleceniodawcą a przewoźnikiem, załadunek stanowi zasadniczo obowiązek nadawcy, także wówczas, gdy przewoźnik bądź kierowca jedynie „współuczestniczy” przy załadunku na prośbę nadawcy lub też gdy sam przewoźnik dokonuje załadunku towaru, ale wyłącznie według wskazań nadawcy; w takim przypadku jest on tylko pomocnikiem nadawcy.

W celu rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności za załadunek towaru należy odpowiedzieć na pytanie, kto jest „*podmiotem decydującym o przebiegu załadunku*”.

Jeżeli przewoźnik bądź kierowca, mimo braku umownego obowiązku dokonania załadunku towaru, z jakichkolwiek powodów samodzielnie i od początku do końca przeprowadzi załadunek towaru lub wydawać będzie personelowi nadawcy konkretne polecenia dotyczące załadunku towaru na ciężarówkę, wówczas z całokształtu okoliczności wynika, iż odpowiedzialność za szkodę powstałą wskutek nienależytego załadunku towaru ponosi przewoźnik.

W praktyce mnożą się przypadki, w których kierowca udziela pracownikom nadawcy wytyczne co do załadunku towarów na ciężarówkę, przeważnie w związku z przewozem przesyłek zbiorowych, gdy jeden pojazd przewozi kilka całkowicie różnych towarów, które muszą być załadowane i rozładowane w określonej kolejności, ponieważ kierowcy wiedzą z doświadczenia lub uważają na podstawie szkolenia, iż wiedzą, jak powinien należycie zostać przeprowadzony załadunek. Jest to co prawda pozytywne zjawisko, iż kierowcy w trosce o bezpieczeństwo komunikacyjne zajmują się tematem załadunku i bezpiecznym przewozem towaru i kształcą się w tym zakresie, uczęszczając na kursy, itp., niemniej w żadnym przypadku nie może dojść do tego, aby kierowcy przejmowali zadania leżące w kompetencji nadawcy, który z pewnością najlepiej zna „swój towar” i związane z nim wymogi w zakresie bezpieczeństwa w trakcie przewozu.

Niestuszne byłoby jednak wyciągnięcie wniosku, iż prze-

woźnik nic nie musi robić w trakcie załadunku, gdyż jeżeli przy przyjęciu towarów do transportu widoczna jest oczywista wada załadunku dokonanego przez nadawcę, kierowca jest zobowiązany wskazać tę wadę nadawcy ustnie, a następnie wymienić ją wyraźnie na piśmie, zwłaszcza iż w liście przewozowym znajduje się przeważnie rubryka „zastrzeżenia/reklamacje przewoźnika”, która jednak zwykle prawie nigdy nie jest wykorzystywana. Ponieważ w przypadku powoływania się na szkodę zaistniałą wskutek niewłaściwego załadunku z reguły wskazuje się, iż towar został przyjęty przez kierowcę bez zastrzeżeń, zaleca się z tego względu korzystanie z prawa reklamacji i unikanie sytuacji, w której kierowcy przypisywane byłyby obowiązki nadawcy wskutek tego, iż kierowca wcześniej udzielał wytycznych dotyczących załadunku lub zgłaszał stosowne życzenia w tym zakresie.



Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

al. Jana Pawła II 78,
00-175 Warszawa
telefon: (022) 536 10 84
telefaks: (022) 536 10 85
e-mail: lutz@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

Biuro w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51-53
A-1120 Wiedeń
telefon: +43 1 8175573 21
telefaks: +43 1 8175573 22
e-mail: siech@lutz-assekuranz.at
www.lutz-assekuranz.pl

Dział likwidacji szkód:

telefon: +43 1 8175573 16
telefaks: +43 1 8175573 22
e-mail: chiang@lutz-assekuranz.at
office@lutz-assekuranz.pl

PRZESZKODA W DOSTAWIE TOWARU/ REALIZACJI PRZEWOZU

Zadaniem przewoźnika jest przetransportowanie powierzzonego mu towaru od miejsca załadunku do miejsca rozładunku. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność dokładnie w tym okresie – a więc od przyjęcia towaru aż do jego dostarczenia – stosownie do przepisów ustawowych. Powstaje jednak pytanie, co należy uczynić, gdy niesprzyjające okoliczności, np. wypadek, uniemożliwiają dalszą realizację przewozu lub odbiorca odmawia (nie istotne, z jakich przyczyn) przyjęcia towaru? W takich przypadkach, gdy zaistnieje przeszkoda w trakcie realizacji przewozu lub po przybyciu do miejsca przeznaczenia, stosuje się co do zasady następującą regulację:

Jeżeli nie jest możliwe wykonanie umowy przewozowej, nie istotne, z jakich powodów, należy zasięgnąć wskazówek podmiotu uprawnionego do rozporządzania towarem (jest nim z reguły Zleceniodawca)!

Gdyby podmiot uprawniony do rozporządzania towarem odmówił udzielenia wskazówek bądź udzielił takich wskazówek, które z obiektywnego punktu widzenia nie mogą zostać spełnione bądź gdy podmiot uprawniony do rozporządzania jest nieosiągalny, przewoźnik jest uprawniony do natychmiastowego rozładunku przewożonego towaru na koszt podmiotu uprawnionego do rozporządzania, przy czym należy przestrzegać wymogu, zgodnie z którym rozładunek towaru oraz jego przechowanie należy zlecić rozsądnie wybranej osobie trzeciej (z reguły znajdującemu się na danym obszarze spedytorowi). Po przeprowadzeniu takiego rozładunku przewoźnik wykonał swe zobowiązania umowne i można uważać przewóz ze strony przewoźnika za zakończony!

W przypadkach szczególnych (np. w razie szybko psujących się środków spożywczych,...) zaleca się w razie konieczności także sprzedaż towaru, co jest także przewidziane ustawowo.

Ponadto należy zwrócić uwagę na to, iż przewoźnikowi przysługuje roszczenie o zwrot kosztów, spowodowanych zażąda-

niem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy. Przewoźnik zasadniczo zwolniony jest także z kosztów, które powstaną z tytułu rozładunku i składowania towarów (w razie nie udzielenia rozsądnych wytycznych), kosztami tymi obciążony jest towar.

Szczegóły przedstawiono w artykułach 14 do 16 CMR.

Mirosław Siech

Autor jest pracownikiem

*Lutz Assekuranz MaklergesmbH,
specjalistą ds. ubezpieczeń transportowych*



Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KABOTAŻ - MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z sumą ubezpieczeniową 1.000.000 € na każde zdarzenie dla ubezpieczenia OCP i kabotażu
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG
- Zakres terytorialny OCP Kabotażu: cała Unia Europejska
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „adwokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, elektroniki ubezpieczone są standardowo bez dodatkowych dopłat.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedytora
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem



LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

Biurowo Obsługa Klienta przy ZMPD

00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Telefon: (022) 5361084

Telefaks: (022) 5361085

E-mail: lutz@zmpd.pl

Internet: www.zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl

A-1120 Wien, Meidinger Hauptstr. 51/53

Dystrybucja polisy: +43 1 8175573 21

Likwidacja szkód: +43 1 8175573 10

Telefaks: +43 1 8175573 22

office@lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru przedsiębiorstw ubezpieczeniowych (Versicherungsbetriebsregister 390) pod numerem rejestru przedsiębiorstwa 015320001/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związków Głównego i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składowania danych i statutu.

Zmiany w podatku VAT od stycznia 2010 r.

Tekst: Anna Piotrkiwicz

Przyjęta 25 września 2009 r. przez Sejm RP ustawa o zmianie ustawy o podatku VAT zawiera zmiany wynikające z:

a) dyrektywy Rady 2008/8/WE z dnia 12 lutego 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/112/WE w odniesieniu do miejsca świadczenia usług,

b) dyrektywy Rady 2008/9/WE z dnia 12 lutego 2008 r. określającej szczegółowe zasady zwrotu podatku od wartości dodanej, przewidzianego w dyrektywie 2006/112/WE, podatnikom niemającym siedziby w państwie członkowskim zwrotu, lecz mającym siedzibę w innym państwie członkowskim,

c) dyrektywy Rady 2008/117/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w celu zwalczania uchylania się od opodatkowania w związku z transakcjami wewnątrzspółnotowymi.

1. Najważniejszą jest zmiana ogólnej zasady dotyczącej miejsca

świadczenia usług zmierzająca do opodatkowania usług transgranicznych w miejscu ich konsumpcji, tj. w kraju nabywcy usługi. Jednocześnie dla kontroli opodatkowania usługi przez jej nabywcę w kraju jego siedziby wprowadzony będzie obowiązek comiesięcznego składania informacji podsumowujących przez świadczących usługi i nabywców usług. Obecnie informacje podsumowujące składane są wyłącznie przy wewnątrzspółnotowych transakcjach towarowych. Obowiązek składania informacji podsumowujących będzie dotyczył również przewoźników i spedytorów wykonujących usługi w rozliczeniach wewnątrzspółnotowych.

2. W związku z tym z dniem 31 grudnia 2009 r. uchylone zostaną przepisy art. 27 i art. 28 obecnie obowiązującej ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług i zastąpione nowymi regulacjami. Sam system opodatkowania usług transportowych i spedycyjnych w trasach wewnątrzspółnotowych na NIP –

UE nie ulegnie zasadniczym zmianom.

3. Z uwagi na zmiany wprowadzone w dyrektywie 2006/112/WE, wyeliminowane zostaną ze stosowania regulacje zawarte obecnie w art. 28 ust. 2 ustawy o podatku VAT. Dotyczą one obecnie możliwości opodatkowania na NIP-UE usługi transportowej wykonanej w całości na terytorium kraju, jeżeli jest ona związana z usługą transportu wewnątrzspółnotowego, np. operacje dowozowe lub rozwozowe przesyłek terminalowych w przewozach drobnicowych wykonywane na NIP-UE.

4. Wprowadza się do ustawy o VAT definicję miejsca rozpoczęcia i miejsca zakończenia transportu.

5. Projektuje się rozszerzenie zakresu stosowania numeru identyfikacji podatkowej poprzedzonego kodem PL m.in. dla celów informacji podsumowujących.

6. Zakłada się składanie wniosku o zwrot podatku VAT zapłaconego w innym państwie członkowskim w urzędzie skarbowym państwa, na terytorium którego podatnik ma siedzibę lub miejsce zamieszkania, umożliwienie przekazywania wniosków o zwrot podatku drogą elektroniczną. Zmiany te mają na celu umożliwienie uproszczenia i unowocześnienia procedury zwrotu podatku VAT. Np. polski przewoźnik dokonujący zakupu paliwa poza granicami kraju, ale na terytorium UE, będzie mógł złożyć wniosek o zwrot VAT w polskim urzędzie skarbowym, w tym drogą elektroniczną. Ma to dotyczyć wniosków składanych od 1 stycznia 2010 r.



PRZEPRAWY PROMOWE

O R G A N I Z A C J A



Wielka Brytania
Irlandia
Szwecja
Dania
Finlandia

ERONTRANS

TRANSPORT • LOGISTYKA

83-000 Pruszcz Gdański

ul. Grunwaldzka 64

tel. (058) 773 93 16, (058) 773 93 94

fax (058) 773 93 33, kom. 0502 785 810

e-mail: ferry@erontrans.pl

PROFESJONALNY
S E W I S





Ubezpieczenia grupowe na życie

autor: Małgorzata Kaniewska
Prezes Zarządu

BMK Broker Ubezpieczeniowy Sp. z o.o.

W poprzednim nr. „Przewoźnika” przedstawiłam Państwu ogólne zasady funkcjonowania programów grupowych ubezpieczeń na życie. W tym odcinku opisuję dwa funkcjonujące na rynku projekty.

Projekt pierwszy jest projektem przedstawionym w formie pakietu dla firm prowadzących działalność transportową, takich jak przewoźnicy TIR, kolumny transportu medycznego, przedsiębiorstwa taksówkowe, przewóz osób (busy, taxi, PKS, przewozy autokarowe, MPK), firmy kurierskie, transport szynowy, morski, kolejowy, koleje lino-we, autobusy szkolne.

Założenia programu przyjęte przez ubezpieczyciela

- Średnia wieku załogi nie przekracza 42 lat.
- Zatrudnienie wynosi powyżej 30 osób, lecz nie więcej niż 300 osób.
- Oferta nie dotyczy Zakładów Pracy Chronionej oraz Stowarzyszeń.
- Umowa zostaje zawarta na okres jednego roku.
- Program trwa od 01.05.2009 z planowaną po 9 miesiącach weryfikacją i oceną skuteczności.
- Możliwość wyboru tylko jednego wariantu w jednej firmie.

Przykładowe pakiety

1. Pakiet bez opcji rodzinnych		
L.P.	Zakres ubezpieczenia	Wysokość świadczenia w zł
1.	Śmierć Ubezpieczonego	20 000,00
2.	Śmierć Ubezpieczonego w następstwie NW	40 000,00
3.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie NW 1% za 1% uszczerbku na zdrowiu	250,00
4.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie wypadku komunikacyjnego 1,5 % za 1 % uszczerbku na zdrowiu	375,00
5.	Pobyt w szpitalu	
	Od 1-14 dnia wskutek NW przy pracy	75,00
	Od 1-14 dnia wskutek NW	50,00
	Od 1-14 dnia wskutek choroby	30,00
	Od 15 dnia wskutek NW przy pracy	50,00
	Od 15 dnia wskutek NW lub choroby	25,00
6.	Śmierć Ubezpieczonego w następstwie NW komunikacyjnego	60 000,00
7.	Poważne zachorowanie Ubezpieczonego	2 500,00
8.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie zawału serca lub udaru mózgu	250,00
Składka miesięczna za 1 osobę		18,00

2. Pakiet z opcjami rodzinnymi		
L.P.	Zakres ubezpieczenia	Wysokość świadczenia w zł
1.	Śmierć Ubezpieczonego	53 000,00
2.	Śmierć Ubezpieczonego w następstwie NW	106 000,00
3.	Śmierć Ubezpieczonego w następstwie zawału lub udaru mózgu	106 000,00
4.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie NW 1% uszczerbku za 1 % uszczerbku na zdrowiu	400,00
5.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie wypadku komunikacyjnego 1,5 % za 1 % uszczerbku na zdrowiu	600,00
6.	Pobyt w szpitalu	
	Od 1-14 dnia wskutek NW przy pracy	150,00
	Od 1-14 dnia wskutek NW	100,00
	Od 1-14 dnia wskutek choroby	60,00
	Od 15 dnia wskutek NW przy pracy	100,00
Od 15 dnia wskutek NW lub choroby	50,00	
7.	Operacja medyczna	
	I klasa operacji	2 300,00
	II klasa operacji 1.725,00	1 725,00
	III klasa operacji 1.150,00	1 150,00
	IV klasa operacji 575,00	575,00
V klasa operacji 230,00	230,00	
8.	Śmierć Ubezpieczonego w następstwie NW komunikacyjnego	159 000,00
9.	Poważne zachorowanie Ubezpieczonego	7 500,00
10.	Uszczerbek na zdrowiu Ubezpieczonego w następstwie zawału serca lub udaru mózgu	400,00
11.	Osierocenie dziecka przez Ubezpieczonego	5 000,00
12.	Śmierć współmałżonka lub partnera Ubezpieczonego	20 000,00
13.	Śmierć współmałżonka lub partnera Ubezpieczonego w następstwie NW	40 000,00
14.	Poważne zachorowanie współmałżonka lub partnera Ubezpieczonego (katalog 23 zachorowań)	4 000,00
15.	Śmierć dziecka Ubezpieczonego	5 000,00
16.	Poważne zachorowanie dziecka Ubezpieczonego (katalog 10 zachorowań)	4 000,00
17.	Śmierć rodziców Ubezpieczonego	2 600,00
18.	Śmierć rodziców współmałżonka Ubezpieczonego	2 600,00
19.	Urodzenie dziecka Ubezpieczonemu	1 900,00
20.	Urodzenie martwego noworodka	3 600,00
21.	Urodzenie dziecka wymagającego leczenia	1 500,00
Składka miesięczna za 1 osobę		55,00

Program drugi został skonstruowany tylko i wyłącznie dla firm transportowych zrzeszonych w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Założenia programu – program brokerski

1. Wiek Ubezpieczonego 18 – 69 lat
2. Grupy od 10 osób

3. Możliwość funkcjonowania dwóch wariantów w jednej grupie.

4. Możliwość ubezpieczenia współmałżonków i dorosłych dzieci na tych samych warunkach.

Warianty umowy ubezpieczenia grupowego, które można wybrać w ramach projektu

Wariant I ochronny		
L.P.	Zakres ubezpieczenia	Wysokość świadczenia w zł
1.	Śmierć ubezpieczonego	60 000,00
2.	Śmierć ubezpieczonego w wyniku nieszczęśliwego wypadku NW (świadczenie dodatkowe)	60 000,00 (razem ze świadcz. z tytułu zgonu 120 000,00)
3.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem komunikacyjnym	60 000,00 (razem ze świadcz. z tyt. zgonu, zgonu w wyniku NW i zgonu w wyniku wypadku komunikacyjnego 240 000,00)
4.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem przy pracy	60 000,00 (razem ze świadczeniem z tytułu zgonu)
5.	Trwały uszczerbek na zdrowiu z tytułu nieszczęśliwego wypadku (NW)-za 1%	400,00
6.	Ciężkie choroby – zakres rozszerzony	10 000,00
7.	Trwała niezdolność do pracy	10 000,00
8.	Leczenie szpitalne z powodu choroby (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	50,00
9.	Leczenie szpitalne z powodu wypadku (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	100,00
10.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku NW (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	50,00
11.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku komunikacyjnego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	50,00
12.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku przy pracy (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	50,00
13.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku zawału serca lub krwotoku śródmózgowego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	50,00
14.	Pobyt na Oddziale Intensywnej Terapii- świadczenie jednorazowe	500,00
15.	Rekonwalescencja –świadczenie za dzień rekonwalescencji	25,00
17.	Składka miesięczna za osobę w grupach 10-30 osób	48,40
18.	Składka miesięczna za osobę w grupach 31-100 osób	43,30
19.	Składka miesięczna za osobę w grupach powyżej 100 osób	41,15

*świadczenie maksymalnie za 90 dni pobytu w szpitalu w ciągu 12 miesięcy trwania umowy

Wariant I rodzinny		
L.P.	Rodzaj świadczenia	Wysokość świadczenia w zł
1.	Śmierć ubezpieczonego	34 200 ,00
2.	Śmierć ubezpieczonego w wyniku nieszczęśliwego wypadku NW (świadczenie dodatkowe)	34 200,00 (razem ze świadc. z tytułu zgonu 68 400,00)
3.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem komunikacyjnym	34 200,00 (razem ze świadc. z tytułu zgonu i zgonu w wyniku NW 102 600,00)
4.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem przy pracy	34 200,00 (razem ze świadc. z tytułu zgonu, zgonu w wyniku NW, zgonu w wyniku wypadku komunikacyjnego 136 800,00)
5.	Trwały uszczerbek na zdrowiu z tytułu nieszczęśliwego wypadku (NW)-za 1%	285,00
6.	Śmierć małżonka	5 700,00
7.	Śmierć małżonka spowodowana NW (dodatkowo)	5 700,00
8.	Śmierć dziecka	1 710,00
9.	Urodzenie martwego dziecka	1 710,00
10.	Śmierć rodziców i teściów	1 425,00
11.	Urodzenie dziecka	855,00
12.	Osierocenie dziecka	2 280,00
13.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana zawałem serca lub krwotokiem śródmózgowym	68 400,00 (razem ze świadc. z tyt.zgonu)
14.	Ciężkie choroby (zakres rozszerzony)	3 420,00
15.	Trwała niezdolność do pracy	5 700,00
16.	Leczenie szpitalne z powodu choroby (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	28,50
9.	Leczenie szpitalne z powodu wypadku (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	57,00
10.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku NW (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	28,50
11.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku komunikacyjnego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	28,50
12.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku przy pracy (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	28,50
14.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku zawału serca lub krwotoku śródmózgowego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	28,50
15.	Pobyt na Oddziale Intensywnej Terapii- świadczenie jednorazowe	285,00
16.	Rekonwalescencja – świadczenie za dzień rekonwalescencji	14,25
17.	Składka miesięczna za osobę w grupach 10-30 osób	52,65
18.	Składka miesięczna za osobę w grupach 31-100 osób	46,70
19.	Składka miesięczna za osobę w grupach powyżej 100 osób	44,40

*świadczenie maksymalnie za 90 dni pobytu w szpitalu w ciągu 12 miesięcy trwania umowy

Wariant III rodzinny		
L.P.	Rodzaj świadczenia	Wysokość świadczenia w zł
1.	Śmierć ubezpieczonego	42 000,00
2.	Śmierć ubezpieczonego w wyniku nieszczęśliwego wypadku NW (świadczenie dodatkowe)	42 000,00 (razem ze świadczeniem z tytułu zgonu 84 000,00)
3.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem komunikacyjnym	42 000,00 (razem ze świadczeniem z tytułu zgonu i zgonu w wyniku NW 126 000,00)
4.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana wypadkiem przy pracy	42 000,00 (razem ze świadczeniem z tytułu zgonu, zgonu w wyniku NW, zgonu w wyniku wypadku komunikacyjnego 168 000,00)
5.	Trwały uszczerbek na zdrowiu z tytułu nieszczęśliwego wypadku (NW) – za 1%	350,00
6.	Śmierć małżonka	7 000,00
7.	Śmierć małżonka spowodowana NW (dodatkowo)	7 000,00
8.	Śmierć dziecka	2 100,00
9.	Urodzenie martwego dziecka	2 100,00
10.	Śmierć rodziców i teściów	1 750,00
11.	Urodzenie dziecka	1 050,00
12.	Osierocenie dziecka	2 800,00
13.	Śmierć ubezpieczonego spowodowana zawałem serca lub krwotokiem śródmózgowym	84 000,00 (razem ze świadczeniem z tytułu zgonu)
14.	Ciężkie choroby (zakres rozszerzony)	4 200,00
15.	Trwała niezdolność do pracy	7 000,00
16.	Leczenie szpitalne z powodu choroby (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	35,00
9.	Leczenie szpitalne z powodu wypadku (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	70,00
10.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku NW (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	35,00
11.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku komunikacyjnego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	35,00
12.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku wypadku przy pracy (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	35,00
14.	Leczenie szpitalne poza terytorium RP w wyniku zawału serca lub krwotoku śródmózgowego (dodatkowo) (świadczenie za dzień pobytu w szpitalu)*	35,00
15.	Pobyt na Oddz. Intens. Terapii – świadczenie jednorazowe	350,00
16.	Rekonwalescencja – świadczenie za dzień rekonwalescencji	17,50
17.	Składka miesięczna za osobę w grupach 10-30 osób	63,25
18.	Składka miesięczna za osobę w grupach 31-100 osób	55,95
19.	Składka mies. za osobę w grupach powyżej 100 osób	53,20

*świadczenie maksymalnie za 90 dni pobytu w szpitalu w ciągu 12 miesięcy trwania umowy

Jak Państwo porównacie te projekty, z pewnością zauważycie różnice. Pierwszy projekt ogranicza średni wiek grupy do 41 lat, a więc kierowany jest głównie do osób młodych. Został także ustalony limit ilości osób w grupie na minimum 30 i Ubezpieczyciel wyklucza możliwość zastosowania dwóch wariantów jednocześnie w tej samej grupie. Jest to produkt standardowy przygotowany dla grupy zawodowej związanej z transportem bez bardzo szczegółowej analizy ryzyka ani też bez badania struktury grupy (w poprzednim artykule pisałam, jak ważne są oba te elementy przy konstrukcji programu).

Drugi przedstawiony projekt także nie został oparty na bardzo szczegółowej analizie ryzyka ani też na badaniu struktury grupy, bowiem było to niemożliwe do wykonania w warunkach realizacji tego programu. Jednak z uwagi na fakt, iż został przygotowany na potrzeby członków ZMPD, nie występuje ograniczenie wynikające ze średniej wieku grupy, minimalna ilość osób w grupie wynosi 10 (mając na uwadze strukturę firm transportowych, które w większości stanowią kilkunastoosobowe przedsiębiorstwa) oraz mogą funkcjonować dwa warianty w danej grupie. Daje to możliwość dużo większego dostosowania świadczeń do potrzeb pracowników i właścicieli. Zalety takich programów są dosyć duże chociażby dlatego, iż jest niemożliwe zawarcie umowy ubezpieczenia w formie indywidualnej w takim zakresie za proponowaną składkę. Cena w przypadku ubezpieczenia indywidualnego jest dużo wyższa.

Ciekawym rozwiązaniem jest możliwość podziału składki na część płaconą przez pracownika oraz na część płaconą przez pracodawcę dla



wyróżniających się pracowników. Zwykle składka regulowana przez pracodawcę dotyczy świadczeń tylko pracowniczych, za świadczenia rodzinne płaci pracownik. Przy takim rozwiązaniu koszty tego ubezpieczenia są podzielone i prawie nieodczuwalne finansowo, a świadczenia stanowią zabezpieczenia na wypadek zdarzeń, które zawarte są w danym projekcie. Umowy ubezpieczenia grupowego zawierane są na okres 12 miesięcy i należy przed zbliżającym się zakończeniem umowy sprawdzić, czy może inny bądź ten sam ubezpieczyciel może nam zaproponować lepszy zakres ubezpieczenia. Pamiętajmy, że konkurencja na rynku omawianych ubezpieczeń jest bardzo duża, stąd są ogromne możliwości negocjacyjne. Pamiętajmy także, iż nie powinna być warunkiem wyboru oferty wysokość prowizji dla tzw. Pani Zosi (osoba zatrudniona w firmie), która będzie troskliwie dbała aby żadna inna oferta nie dotarła do firmy, bo to grozi utratą dodatkowego wynagrodzenia. Najważniejszym elementem tych umów jest zakres i wysokość świadczeń dla Ubezpieczonego. Zachęcam Państwa do analizy umów ubezpieczeń grupowych, które posiadacie w swoich firmach, tak aby nie były fikcją, a faktycznie ubezpieczeniem spełniającym swoją rolę.

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

OPERATOR SYSTEMU



"Berlio Credit Card" oferuje firmom przewozowym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty naftowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, domów towarowych, stacji obsługi technicznej, agencji celnych, parkingów, punktów poboru opłat drogowych na terenie Rosji, Białorusi, Polski, Niemiec i Ukrainy



Sp. z o.o. j.v. "KRISMAR"
21-500 Biała Podlaska, Al. Jana Pawła II 11
tel./fax 083 343 73 85, tel. 083 343 73 86
e-mail: krismar@bp.onet.pl
www.berlio.by
www.krismar-berlio.pl

Czy stać mnie na własnego prawnika?

To pytanie zadajemy sobie na ogół wtedy, kiedy jest już za późno. Zdarza się, że popadamy w sytuacje, które wymagają nie tylko porady, ale również daleko idącej pomocy specjalisty: lekarza, księgowego, pośrednika ubezpieczeniowego... i prawnika. Staramy się z porad tego ostatniego korzystać jak najmniej, jednak sytuacje, z którymi spotykamy się codziennie, coraz częściej wymuszają zaangażowanie prawnika, zarówno jeśli chodzi o prawo cywilne, jak i karne. Nasza nieuwaga, brak znajomości przepisów, mniej lub bardziej świadome niestosowanie się do nich, mogą wywrzeć skutki, których nigdy byśmy nie oczekiwali. Wzrasta również świadomość prawna i ubezpieczeniowa społeczeństwa, co powoduje wzrost wysokości roszczeń, i tych, które spowodowaliśmy, i tych które nam wyrządzono. Dochodzenie roszczeń czy długotrwałość procesów sądowych może zmęczyć każdego, jednak straty, na jakie jesteśmy narażeni, mogą stać się podstawą daleko idących nieprzyjemności, począwszy od finansowych, a kończąc na pozbawieniu wolności.

Oczywiście zawsze możemy wynająć prawnika lub dostać go z urzędu, jednak jednorazowe koszty wynajęcia prawnika w połączeniu z kosztami postępowania czy choćby dojazdów na rozprawy są horrendalne. Z kolei skuteczność obrońcy z urzędu jest porównywalna (zresztą przez samo środowisko!) do kwiatka w doniczce - weź go na sprawę (obrońcę lub kwiatek), efekt będzie taki sam.

Od początku współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Prze-

woźników Drogowych Certus Multiagencja czynnie uczestniczy w zebraniach regionalnych. Nasze produkty ubezpieczeniowe są oparte na standardach rynkowych, jednak dopasowanych do specyficznych wymagań naszych Klientów. Transport międzynarodowy jest ze wszech miar specyficzny, dlatego w celu najlepszego dopasowania produktów ubezpieczeniowych do oczekiwań międzynarodowych przewoźników drogowych staramy się na zebraniach regionalnych wyłapywać te problemy, z którymi borykają się przewoźnicy, oraz znajdować dla tych problemów rozwiązania ubezpieczeniowe.

Coraz więcej głosów przewoźników dotyczy kwestii bezprawnego zatrzymywania pojazdów pod pretekstem ich niesprawności technicznej. Takie działania mają miejsce nie tylko na terenie RP, ale coraz częściej poza Polską. Przewoźnicy sygnalizują największe nasilenie tego typu działań na terenie Niemiec. Stanowi to poważne zagrożenie dla biznesu transportowego, szczególnie w dobie uwolnienia i rozwoju transportów kabotażowych. Bezprawność tego typu działań polega, zdaniem przewoźników, na dowolności określenia przez policję przydatności pojazdu lub niektórych jego elementów do dalszej eksploatacji. Powoduje to konieczność zatrzymania pojazdu, czyli w konsekwencji zatrzymanie transportu na czas określenia przez rzeczoznawcę, czy pojazd może powrócić do ruchu. Te czynności generują koszty, ale trzeba pamiętać, że na tym sprawa się nie kończy. Przewoźnicy chcący dochodzić swoich praw i zwrotu utraconych korzyści, muszą przeprowadzić postępowanie dowodowe

na własną rękę. Generuje to jednak dodatkowe koszty, często równie wysokie jak należność główna.

W takich i w innych przypadkach warto pomyśleć z góry o własnym prawniku. Nie musimy go jednak zatrudniać na etat. Wystarczy posiadać polisę Ubezpieczenia Ochrony Prawnej. Takie ubezpieczenie oferuje coraz więcej ubezpieczycieli, jednak produkty te zasadniczo się różnią. Certus Multiagencja Sp. z o.o., znając Państwa problemy i oczekiwania związane z wykonywaną działalnością, posiada w sprzedaży produkt ubezpieczeniowy, który daje ochronę nie tylko przed opisanym wyżej przypadkiem. Ubezpieczenie Ochrony Prawnej zapewnia reprezentację prawną interesów ubezpieczającego i ponoszenie kosztów z tym związanych. Niezależnie od tego, czy ubezpieczający domaga się należnego odszkodowania, broni się w sprawie o wykroczenie albo w sprawie karnej lub dochodzi swoich praw z tytułu poniesionych kosztów na przykład z tytułu źle naprawionego pojazdu.

W większości tego typu produktów dostępnych na polskim rynku ubezpieczyciele zobowiązują się do pokrycia/zwrotu kosztów poniesionych przez ubezpieczającego. Oznacza to, że poszkodowany/ubezpieczający jest zobowiązany do zorganizowania i pokrycia kosztów ochrony prawnej, a następnie, po złożeniu roszczeń zostają one rozpatrzone przez ubezpieczyciela. Jednak „rozpatrzone” nie zawsze oznacza w pełni zaspokojone, ponieważ ubezpieczyciele mają prawo do weryfikacji kosztów ochrony prawnej udzielonej przez prawnika wynajętego „na własną rękę”.

W produkcie oferowanym za pośrednictwem Certus Multiagencja Sp. z o.o., Ubezpieczyciel, w ramach ustalonych sum ubezpieczenia, zobowiązuje się do reprezentowania prawnych interesów ubezpieczającego oraz do poniesienia kosztów niezbędnych dla reprezentowania następujących interesów prawnych:

- kosztów postępowania przed sądem powszechnym,
- kosztów postępowania egzekucyjnego,
- kosztów poręczenia majątkowego.

Ubezpieczyciel obejmuje ochroną prawną wypadki ubezpieczeniowe związane z:

- dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych,
- postępowaniem karnym bądź w sprawie o wykroczenie,
- dochodzeniem roszczeń z tytułów umowy ubezpieczenia
- dochodzeniem roszczeń z tytułów umów innych niż umowy ubezpieczenia,
- samego zaistnienia potrzeby porady prawnej.

Powodów do posiadania Ubezpieczenia Ochrony Prawnej jest wiele i to niezależnie od ilości pojazdów posiadanych przez przewoźnika. Straty, które może wygenerować utracone odszkodowanie, bezprawne zatrzymanie kierującego lub pojazdu, czy w końcu koszty zastępstwa procesowego czy kaucji, są w branży transportowej niezwykle wysokie. Należy podkreślić, że Ubezpieczenie Ochrony Prawnej dedykowane dla członków ZMPD nie ogranicza się jedynie do wypłacenia odszkodowania z tytułu pokrywania kosztów finansowych pomo-

cy prawnej. W ramach tego ubezpieczenia ubezpieczający otrzymuje dostęp do specjalistycznej wiedzy prawników zatrudnionych w ramach działania bezpłatnego telefonicznego systemu poradnictwa ubezpieczeniowego. Ubezpieczyciel „od ręki” udzieli wszelkich informacji prawnych ubezpieczającemu i/lub kierowcy. Jest to jeden z ważnych elementów działania, choćby w opisanym wcześniej przypadku zatrzymania pojazdu na terenie Niemiec.

Państwa pracownicy z pewnością docenią fakt, że pracodawca/przewoźnik, dbając o własne bezpieczeństwo prawne, zapewnia pokrycie kosztów profesjonalnej pomocy prawnej nie tylko sobie, ale również swoim pracownikom narażonym na kłopoty prawne związane ze specyficznym charakterem ich pracy.

Jakość produktu oferowanego przez naszą Multiagencję gwarantuje międzynarodowa korporacja finansowa, której logo umieszone na Państwa pojazdach jest dla innych użytkowników drogi w całej Europie i krajach basenu Morza Śródziemnego znakiem, że w sposób nowoczesny i odpowiedzialny podchodzicie Państwo do problemów prawnych związanych z samochodami w swojej firmie.

Szczególnie polecamy członkom ZMPD Pakietowe Ubezpieczenie Ochrony Prawnej Kierowcy i Pojazdu, chroniące interesy właściciela, posiadacza i kierującego pojazdem. W celu zawarcia ubezpieczeń zapraszamy do naszego punktu sprzedaży w siedzibie ZMPD w Warszawie lub do zgłoszenia chęci ubezpieczenia za pośrednictwem strony Sekcji Serwisowej ZMPD.





Jesteśmy zorientowani na rozwój

Rozmowa z Andrzejem Lenkiewiczem,
Dyrektorem Sekcji Serwisowej ZMPD

Jest Pan nowym szefem Sekcji Serwisowej, czy ta zmiana oznacza również zmianę jej funkcjonowania?

Sekcja Serwisowa działa w ZMPD od 2007 roku. Jej poprzednim szefem był Leszek Rajchert. Stworzył solidne podstawy dla jej dobrego funkcjonowania i dalszego rozwoju. Program „Razem w przyszłość” będzie kontynuowany i doskonalony. Naszym naczelnym zadaniem jest oczywiście pozyskiwanie nowych partnerów, oferujących swoje produkty firmom zrzeszonym w ZMPD po atrakcyjnych dla nich cenach, korzystniejszych niż te, które indywidualny klient otrzymuje na rynku. Jest to możliwe chociażby z racji potencjału członkowskiego ZMPD, z tzw. efektu scali. Warunkiem koniecznym dobrego funkcjonowania Sekcji Serwisowej jest płynność finansowa. Należy stworzyć niezawodny system realizacji płatności, tak, aby w równym stopniu zabezpieczał interesy wszystkich stron. Ponieważ operujemy pieniędzmi nas wszystkich, będziemy się starać ustalać takie terminy i okresy płatności, aby mogły one służyć z pożytkiem członkom ZMPD, a jednocześnie, aby była zapewniona gwarancja tych należności.

Innymi słowy „Razem w przyszłość” i rozwój Sekcji Serwisowej..

Po to ją powołano. Nie miało by sensu zatrudnianie nowego dyrektora tylko po to, żeby administrować

wał tym, co już zostało zrobione. To z dużym sukcesem robią dotychczas zatrudnieni pracownicy. Chcemy się rozwijać i mam nadzieję, że nam się to uda.

Objął Pan funkcję szefa Sekcji w czasie niedobrym do robienia interesów i wypracowywania zysków – kryzysu w transporcie.

Po pierwsze, mam nadzieję, że największy kryzys w branży mamy już za sobą i pojawiają się symptomy świadczące o odbijaniu się od dna. Po drugie: każdy czas jest dobry na robienie interesów. Głównym celem Sekcji jest stworzenie dla swoich klientów możliwości nabycia towarów lub usług na lepszych warunkach niż te, które sami, indywidualnie są w stanie uzyskać. Krótko mówiąc: nasz cel to członkowie ZMPD. Zyski i pieniądze są również ważne, nikt nie jest zainteresowany, aby do Sekcji dopłacać.

Jaka jest popularność usług oferowanych przez SSR?

Kartę „Razem w przyszłość” aktywowało ponad 1000 przewoźników, czyli około 1/4 członków ZMPD. To po dwóch latach jej funkcjonowania jest wynikiem bardzo dobrym. Ostatnio dużym zainteresowaniem cieszą się winiety. Dla naszych stałych i wiarygodnych klientów są one sprzedawane z możliwością przedłużonego terminu płatności. Usługi, z których członkowie ZMPD, najchętniej korzystają, to karty paliwowe firmy Lotos oraz M-oil i ubezpie-

czenia oferowane przez firmę Lutz. Zachęcam do korzystania z naszej strony internetowej, na której podajemy pełen zakres oferowanych przez nas usług. Ostatnio naszym partnerem strategicznym stała się giełda TimoCom. Warunki finansowe, jakie oferuje ona członkom ZMPD są zdecydowanie lepsze niż te, które mają klienci niezrzeszeni.

To znaczy, że kierunek został określony..

Tak – jedynie możliwy. Kontynuujemy dobre pomysły, rozwijamy te, które zostały wdrożone i myślimy o wdrożeniu kolejnych. Pierwsze dwa lata, to był okres tworzenia Sekcji Serwisowej. Teraz nadszedł czas na rozwijanie jej oferty.

Pracujemy właśnie nad nowym produktem, który chcemy zaoferować członkom ZMPD, który powinien choć trochę pomóc im w poprawie płynności finansowej. Myślę tu o prefinansowaniu zwrotu podatku VAT z zagranicy przez ZMPD. O ile nic nie stanie na przeszkodzie, usługa ta powinna ruszyć jeszcze w listopadzie. Przy jej konstruowaniu mamy zamiar oprzeć się o finanse ZMPD, dlatego koszt jej powinien być niższy niż w przypadku fakturowania netto, oferowanego przez istniejące serwisy kart paliwowych i autostradowych. Mam nadzieję, że w momencie, gdy aktualny numer „Przewoźnika” dotrze do Państwa, usługa będzie już dostępna.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

CZY MASZ JUŻ AKTYWNA KARTĘ ZMPD?

DZIĘKI NIEJ ZAOSZCZĘDZISZ W CIĄGU ROKU
WIELE TYSIĘCY ZŁOTYCH!

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ

PROGRAM USŁUG I POMOCY DLA FIRM W UZYSKANIU WIĘKSZEJ KONKURENCYJNOŚCI

KORZYSTNE WARUNKI ZAKUPU

- kart paliwowych ● ogumienia ● akumulatorów ● pojazdów dostawczych
- usług windykacji krajowych i międzynarodowych
- usług pomocy drogowej w Europie ● usług giełd ładunków i pojazdów
- usług rozliczania czasu kierowców ● reklamy ● i inne

Świadczymy usługi m.in. w zakresie zwrotu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych, pośrednictwa wizowego, pośrednictwa ubezpieczeniowego.

Sprzedaż winiet – atrakcyjna oferta dla Firm z grupy ZMPD
Do nabycia „Katalog Firm Transportowych z 2009 r.”
Zamów już dziś w TruckShop na www.uslugi.zmpd.pl

WYJĄTKOWA OFERTA PALIWOWA W POLSCE I INNYCH KRAJACH EUROPY!

Szczegóły na www.uslugi.zmpd.pl

Kontakt do Sekcji Serwisowej:

Tel. 022 536 10 90
Faks: 022 536 10 66

www.uslugi.zmpd.pl

sekcjaserwisowa@zmpd.pl

Truck
Shop ZMPD



SPONSORZY GŁÓWNI:

 www.uslugi.zmpd.pl

Zapraszamy do sklepu internetowego TRUCK SHOP
www.uslugi.zmpd.pl



WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA



TimoCom TRUCK & CARGO® – Europejski Lider wśród giełd transportowych.

- Dostęp do 230 tys. aktualnych ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych,
- 75 tys. użytkowników z 44 krajów Europy,
- atrakcyjna oferta dla członków ZMPD-użytkowników aktywnych Kart VIP



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

Szczegółowe informacje o wybranej ofercie dostępne na stronie internetowej www.uslugi.zmpd.pl tylko dla aktywnych użytkowników kart programu „Razem w przyszłość”. W przypadku zainteresowania wybraną ofertą, należy zalogować się na ww. stronie, następnie nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany” znajdujący się w „szczegółowych informacjach o ofercie”.

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!



Certus Multiagencja
Multiagent Ubezpieczeniowy



- ▣ ubezpieczenia komunikacyjne
- ▣ ubezpieczenia majątkowe
- ▣ ochrona prawna
- ▣ assistance
- ▣ następstwa nieszczęśliwych wypadków

Certus Multiagencja Sp. z o.o. jest rekomendowanym przez ZMPD dostawcą ubezpieczeń dla Członków Zrzeszenia

Znajdziecie nas Państwo na stoisku w holu głównym siedziby ZMPD

tel: +48 22 536 10 94, fax: +48 22 536 10 92
www.certusmultiagencja.pl, e-mail: biuro@certusmultiagencja.pl

Oferta Certus Multiagencja

LOTOS

BIZNES

Szczegóły
na stronie internetowej
www.uslugi.zmpd.pl

Specjalna oferta LOTOS Paliwa dla Przewoźników z ZMPD

- Wysokie rabaty za opłaty autostradowe oraz tunele w Europie
- Zwrot zagranicznego podatku VAT
- Rezerwacje pociągów oraz promów

transpass

Oferta firmy Transpass BV

**KATROM****OFERTA SPECJALNA
TYLKO DLA FIRM Z GRUPY ZMPD**

MONITOROWANIE GPS POJAZDÓW - System umożliwia monitorowanie pojazdów w trybie online na terenie całej Europy oraz na analizie tras archiwalnych. Rozbudowany system raportowy pozwala na precyzyjną analizę pracy monitorowanych pojazdów, dzięki czemu zarządzanie flotą pojazdów transportu międzynarodowego jest efektywniejsze.

KONTROLA PALIWA - System kontroli paliwa oparty jest na sondzie zamontowanej w zbiorniku pojazdu. Sonda mierzy stan paliwa w zbiorniku, momenty tankowania, zmianę paliwa oraz wylicza średnie jego zużycie.

Polski system monitorowania GPS i kontroli paliwa**DRABPOL****Tachografy,
beprzewodowe
pobieranie danych.****Oferta firmy Drabpol**

Daje możliwość bezgotówkowego zakupu paliwa w 15 krajach na 1400 stacjach, uzyskania linii kredytowej: atrakcyjne ceny paliw, faktarowanie bez VAT-u, brak opłat serwisowych.

Kontakt: tel. 022- 5361016
e-mail: karty paliwowe@zmpd.pl

Karta paliwowa M-Oil**VOBIS**

Atrakcyjna oferta firmy VOBIS S.A.
Rabaty do 75% na drukarki.

W celu uzyskania większej ilości informacji prosimy o kontakt z Radosławem Tokarskim tel. 0-607 731 048

Najnowsze zestawy komputerowe, nawigacja, laptopy**intrum  justitia**

Skuteczna windykacja należności zagranicznych i krajowych w 24 krajach Europy (UE).
Dla firm członkowskich ZMPD przygotowana jest specjalna oferta stawek windykacyjnych.

Oferta Intrum Justitia**Plus**
RAZEM LEPIEJ

Oferta największego na rynku operatora telefonii komórkowej, Polkomtel S.A., m.in. możliwość bezpłatnych rozmów pomiędzy pracownikami firmy; taryfa z niskim abonamentem, przedłużony termin płatności.
Telefon Nokia N6210 Navigator w promocji.

Kontakt: e-mail: malgorzata.pilot@plus.pl

Tańsze rozmowy telefoniczne i telefony

USŁUGI SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Szczegóły na stronie internetowej www.uslugi.zmpd.pl

Winiety

Dla stałych klientów ZMPD o sprawdzonej historii płatniczej istnieje możliwość nabycia kart opłaty drogowej z odroczonym terminem płatności. Karty zostaną wysłane kurierem do firmy na koszt ZMPD. Kontakt do sklepu ZMPD: tel. 022-5361087, e-mail: sklep@zmpd.pl. Winiety można też zamówić w sklepie internetowym TruckShop na stronie www.uslugi.zmpd.pl

**Ubezpieczenia transportowe OCP,
krajowe, międzynarodowe i kabotażu**

W jednej polisie firmy Lutz Assekuranz. Suma gwarancyjna -1 mln Euro na każde zdarzenie. Szybka likwidacja szkód.

Biurowisko Klienta przy ZMPD: tel. 022-5361084, faks: 022-5361085,
e-mail: lutz@zmpd.pl

Zwrot podatku VAT

z zagranicznych urzędów skarbowych od paliwa i opłat autostradowych zapłaconego przez polskie przedsiębiorstwa. Zwrot w trybie szybkim i zwykłym.
Tel. 022-5361006, faks: 022-5361066, e-mail: zwrotvat@zmpd.pl

Oferta rzeczoznawców motoryzacyjnych

Wyceny pojazdów, przygotowanie kompletnych roszczeń odszkodowawczych, weryfikacja wyliczeń odszkodowawczych, itp.
Tel. 032-2511708 faks: 032-2572347, e-mail: poleksmot@motorzeczoznawcy.pl

Ubezpieczenie kosztów leczenia i pomocy w podróży.

W celu umożliwienia członkom ZMPD skorzystania z ubezpieczenia kosztów leczenia i pomocy w podróży (assistance) niezbędnych przy ubieganiu się o wizy biznesowe do Federacji Rosyjskiej i krajów Unii Europejskiej, ZMPD umożliwiło firmie InterRisk sprzedaż produktów ubezpieczeniowych na terenie ZMPD. Dotyczy to tylko firm, które korzystają z pośrednictwa ZMPD przy składaniu wniosków o wydanie wizy.
Tel. 022-5361052

Pośrednictwo wizowe

Członkowie ZMPD podlegający terytorialnie pod konsulat Federacji Rosyjskiej w Warszawie, czyli z województw: mazowieckiego, łódzkiego, lubelskiego i podlaskiego, mają możliwość złożenia dokumentów oraz odbioru wizy w biurze ZMPD. Przewoźnicy z innych rejonów Polski oraz nie należący do Zrzeszenia, otrzymują od ZMPD zaświadczenia wymagane przez konsulaty rosyjskie, Białorusi i Kazachstanu. Tel. 022-5361052

Dystrybucyjny zawodnik Mercedes-Benz Atego



Niskie koszty eksploatacji, duża ładowność, zwrotność i bardzo szeroka możliwość komponowania zabudowy to główne cechy liczące się w pojazdach dystrybucyjnych. Atego, najmniejszy spośród ciężarowej gamy Mercedes-Benz, posiada te zalety, dlatego staje się coraz popularniejszym autem w branży dystrybucyjnej.

Mercedes-Benz Atego jest pojazdem wyróżniającym się kompaktowymi wymiarami, komfortem jazdy i niezawodnością. Cztery rodzaje kabin, trzy warianty kokpitu, różne rodzaje napędów i zawieszenia oraz wiele elementów wyposażenia dodatkowego sprawiają, że Atego spełnia wymagania lekkiego transportu dystrybucyjnego i dalekobieżnego. Testowe Mercedes-Benz Atego 1218 LnP w połączeniu z zabudową Spier z kurtynami bocznymi jest optymalnym pojazdem do dystrybucji napojów.

Komfortowe miejsce pracy kierowcy

Nisko położone, jednostopniowe wejście ułatwia dostanie się do kabiny i pozwala na częste wsiadanie i wysiadanie bez kłopotów i zmęczenia. Optymalną widoczność zapewnia nie tylko przestronna kabina z dużymi szybami, ale także system 6 lusterek zewnętrznych. Dogodną pozycję do jazdy można znaleźć bez trudu dzięki pneumatycznemu fotelowi kierowcy z możliwością indywidualnych ustawień, który jest standardowym wyposażeniem Atego o DMC powyżej 12 t. Testowy model jest przystosowany do transportu dystrybucyjnego, dlatego ma tylko jedno miejsce dla pasażera i standardowy kokpit dystrybucyjny z przejściem na stronę pasażera i nie zamontowano w nim leżanek. Jednakże na życzenie możemy mieć dodatkowy fotel środkowy pasażera czy wydłużoną o 180 mm kabinę ze składaną leżanką o szerokości 70 cm, która przydaje się, gdy kierowca czasem wyjeżdża na dłuższe trasy. Komfort jazdy

jest zapewniony również dzięki sprawnej klimatyzacji - wewnątrz się nie nagrzewa nawet przy ostrym słońcu wpadającym przez dobrze przeszkloną kabinę.

W Mercedes-Benz Atego warto zwrócić również uwagę na praktyczne półki i schowki, również te otwarte, w których można umieścić tachograf, radioodbiornik, radio CB czy Fleetboard - system zarządzania pojazdem i procesem transportowym. Dzięki temu wszystko jest „pod ręką” (a właściwie nad głową) dostępne bez trudu, nawet dla takich niewysokich kierowców, jak piszący te słowa.

Wspomaganie kierownicy w połączeniu z małym promieniem skrętu znacznie ułatwia parkowanie i jazdę, szczególnie w wąskich uliczkach i ciasnych podjazdach, co jest niebywałą zaletą auta dystrybucyjnego.

Moc na drogę

Testowe Atego 1218 LnP wyposażone było w wysokoprężny 4-cylindrowy silnik BlueTec o pojemności 4249 cm³, który rozwija moc 130 kW (177 KM) i spełnia normę Euro 4. Jednakże dostępne są również inne jednostki napędowe, w tym spełniające normę Euro 5. Wśród 4-cylindrowych są też jednostki o mocy: 95,115 i 160 kW. Silniki 6-cylindrowe rozwijają moc od 175 do 210 kW.

Niski poziom zużycia paliwa Atego zawdzięcza wydajnym silnikom w technologii SCR (Selective Catalytic Reduction – selektywna redukcja katalityczna) oraz dostosowanym do transportu dystrybucyjnego skrzyniom biegów. Najczęściej jest to 6-stopniowa, manualna przekładnia, tak jak w testowym egzemplarzu. Występuje również skrzynia 9-stopniowa, współpracująca z mocniejszymi silnikami. Opcjonalnie można zamówić 6-stopniową skrzynię z automatycznym systemem przełączania biegów, która ułatwia pracę kierowcy i przyczynia się do mniejszego zużycia materiałów.

Podczas testu dało się zauważyć, iż silnik Atego pracuje dynamicznie i na

pewno nie brakuje mu mocy, choć to „tylko” 177 koni. W zależności od obciążenia biegi można dość szybko zmieniać. Bez załadunku już przy 60 km/h można wrzucić szósty bieg. Jednocześnie ma się wrażenie, że auto prowadzi się trochę bez wycucia. Ale to tylko początkowe złudzenie. Poza tym większość samochodów użytkowych „na pusto” prowadzi się nieco gorzej niż z ładunkiem. Podobnie jest z hamulcami. Obciążenie auta powoduje zwiększenie stabilizacji i niweluje te odczucia.

Bezpieczna droga hamowania

Testowany Mercedes-Benz Atego miał hamulce tarczowe na wszystkich kołach oraz standardowy hamulec górski, który pomaga na zjazdach. Aby zwiększyć bezpieczeństwo, dodatkowo w pojazdach od 9,5 t DMC w standardzie montowany jest hamulec silnikowy i kłapa dławiąca. Krótszą drogę hamowania zapewni opcjonalny układ hamulcowy Telligent, który włącza w proces hamowania zwalniacze, a zintegrowana blokada zapobiega staczaniu się pojazdu z wzniesienia. Można także zamówić system ASR zapobiegający poślizgowi kół podczas ruszania.

Optymalne podwozie dla różnorodnych zabudów

Udostępniony do testów egzemplarz, oznaczony symbolem 1218, miał krótszy rozstaw osi 3620 mm. Był zaopatrzony w zabudowę marki Spier z bocznymi kurtynami, która służy do dystrybucji m.in. napojów w skrzynkach. Pod jej sufitem podwieszane zostały specjalne „drabinki”, które pomagają w wydzielaniu przestrzeni ładunkowej. Przesuwane kurtyny boczne umożliwiają szybki i dość swobodny dostęp do każdego miejsca przestrzeni ładunkowej, a odchylane podesty boczne pozwalają na szybkie dostanie się do naczepy. Z tyłu zamontowano łatwą w obsłudze windę ładunkową marki Bär.

Zaletą Atego jest fakt dostosowania podwozia do różnych rodzajów eksploatacji i zabudów. Przyłącze dla producentów zabudów pozwala na tańszy jej montaż i proste przyłączenie wszystkich funkcji elektrycznych. Funkcja integracji z naczepą umożliwia kontrolę ładunku za pomocą wyświetlacza w kabinie. Z kolei układ poziomowania Telligent umożliwia podnoszenie lub opuszczanie ramy podwozia. Jest to bardzo przydatne np. przy montażu i demontażu wymiennych skrzyń ładunkowych, kontenerów, zakładania naczep. Może także przydać się przy rampie.

Atego na fali

W sumie Mercedes-Benz Atego jest oferowany w 31 typach o DMC 6 - 16 t. Maksymalny rozstaw osi wynosi 6260 mm. Niskie koszty



Dzięki regulacji poziomu ramy Telligent powierzchnia ładunkowa pozostaje na tym samym poziomie, pomimo zmieniania się obciążenia podczas załadunku lub wyładunku

eksploatacji zapewniają m.in. ekonomiczne silniki BlueTec, skrzynie biegów, osie dostosowane do wymagań transportu dystrybucyjnego i opcjonalny system start-stop. Wyłącza on silnik, gdy auto stoi na biegu neutralnym, co zapewnia oszczędności rzędu 3%, a w ruchu miejskim jeszcze większe. Zaawansowana technologia sprawia, iż jest on w pełni bezpieczny i nie zmniejsza komfortu jazdy.

O powodzeniu tego modelu świadczą znakomite wyniki sprzedaży. W pierwszym półroczu 2009r. sprzedaż Mercedes-Benz Atego z systemem start-stop wzrosła o 130 % w stosunku do całego 2008r. Z kolei w Polsce udziały rynkowe Mercedes-Benz w segmencie 6-16t, w którym znajduje się właśnie Atego, wzrosły do września 2009r. o ponad 6% wobec analogicznego okresu roku 2008. Przyczyniła się do tego z pewnością różnorodność wersji Atego oraz jego niskie koszty eksploatacji, niezawodność i dostosowanie do potrzeb transportu dystrybucyjnego.

Klaudiusz Madeja



Trzy rodzaje kokpitów - dwa do transportu dystrybucyjnego oraz jeden do dalekobieżnego zapewniają optymalne miejsca pracy kierowcy bez względu na zadania transportowe

Motocykle Enduro



autor: Klaudiusz Madeja
fot.: archiwum autora

Nazwa „enduro” oznacza rodzaj sportu motorowego polegającego na pokonaniu trasy wytyczonej w terenie, czasem z niewielkimi odcinkami asfaltowymi.

Liczy ona zazwyczaj od 100 do 300 km. Odbывают się także wyścigi czasowe polegające na przejechaniu jak największej ilości rund w wyznaczonym przedziale czasowym. Najczęściej są to dwie, sześć lub dwanaście godzin. Rywalizacja ma za zadanie sprawdzenie wytrzymałości maszyn, jak i samych zawodników. Jest bardzo widowiskowa. Zarówno naturalne ukształtowanie terenu jak i dodatkowe przeszkody oraz utrudnienia wymyślane przez organizatorów sprawiają uczestnikom sporo kłopotu. Strome podjazdy lub zjazdy,

uskoki, kałuże – to wszystko towarzyszy jazdom enduro. Zawodnicy niejednokrotnie wykonują atrakcyjne skoki.

Enduro to jednak nie tylko dyscyplina sportowa, lecz także sposób wykorzystania motocykla jako hobby, poprzez jazdę motocyklem poza drogami utwardzonymi, odkrywanie nowych tras terenowych i ekstremalną turystykę motocyklową. Stąd też różnice pomiędzy maszynami wyczynowymi a tymi turystycznymi, dostosowanymi do wymogów przepisów o ruchu drogowym. Jeden z najbardziej utytułowanych i doświadczonych polskich motocyklistów, wielokrotny uczestnik najtrudniejszego chyba rajdu – Dakar, Jacek Czachor tak mówi o enduro: „Przede wszystkim na motorze terenowym jest bezpieczniej,

bo nie ma takich dużych prędkości. Aby osiągnąć 100 km/h trzeba zmienić kilka biegów, w ścigaczach są ogromne przyspieszenia. Poza tym w terenie, paradoksalnie, jest o wiele bezpieczniej niż na szosie. Wolę, aby mój syn jeździł właśnie w terenie - to jest obszar zamknięty. Owszem, zdarzają się wywrotki. Ale one nie są takie groźne, jak wypadki na drogach. Naprawdę trzeba mieć dużego pecha, żeby sobie coś poważnego na wyścigach terenowych zrobić. Oczywiście potrzebne jest doświadczenie. Nie można od razu próbować 15-metrowych skoków. No i przyjemność z jazdy. W terenie cały czas się coś dzieje, a to koło zabuksuje, a to trzeba zmienić bieg lub jest jakiś podskok czy uskok. Do jazdy terenowej wystarczy zwykła łąka, przy ścigaczach potrzebny jest profesjonalny tor”.

Szkoda, że nie wszyscy mają takie podejście do motocykla, co możemy niestety czasem obserwować na naszych drogach.

Zawody

W Polsce i w większości krajów są to próby: Cross, Enduro i Extrem.

W rajdach enduro ścigać się mogą motocykle o pojemnościach od 50 cm³, podzielone na poszczególne klasy:

- E1 – motocykle 2-suwowe do 125 cm³ lub 4 - suwowe do 250 cm³
- E2 – motocykle 2-suwowe od 125 cm³ do 250 cm³ lub 4-suwowe od 250 cm³ do 450 cm³
- E3 – motocykle 2-suwowe od 250 cm³ do 500 cm³ lub 4-suwowe od 450 cm³ do 600 cm³

Powyżej wymieniłem tylko główne kategorie. Jest również wiele innych, prowadzonych czasem tylko w jednych zawodach lub w konkretnym cyklu. Zawodnicy są klasyfikowani indywidualnie, ale

odbywają się także wyścigi, gdzie liczą się także osiągnięcia drużynowe. W regulaminie Mistrzostw Polski (MP) na 2009r. czytamy: „Zespół tworzy trzech zawodników zgłoszonych w co najmniej dwóch różnych konkurencjach indywidualnych motocykli, reprezentujących barwy jednego lub różnych klubów. Członkami zespołów mogą być też zawodnicy niestowarzyszeni. Nazwa zespołu może, lecz nie musi zawierać nazwę klubu (klubów). Skład zespołu zgłaszany jest na cały sezon. W przypadku zmiany składu zespołu w trakcie sezonu musi on zmienić nazwę i traktowany jest jako nowy zespół”.

Największą imprezą Enduro jest tzw. „sześciodniówka”, czyli Mistrzostwa Świata Drużyn Narodowych w Enduro. Oprócz dużych zawodów odbywa się wiele mniejszych imprez. W regulaminie rozgrywania imprez Głównej Komisji Sportu Motocyklowego można znaleźć kilka ciekawych zasad. I tak

podczas wyścigów odbywają się testy specjalne:

- rozruchu
- szybkości terenowej o charakterze motocrossu (cross test) o długości 3 do 7 km z pomiarem czasu w każdym okrążeniu
- sprawdzian szybkości terenowej w trasie (enduro test) o długości 3 do 7 km z pomiarem czasu
- jazdy okrężnej

Każdego dnia zawodów powinny być rozegrane minimum 4 testy. Łączna długość tych testów w obu dniach musi wynosić minimum 30 km, zaś najkrótszy czas przejazdu każdego z wymienionych testów to 216 sekund. Organizator może także zorganizować test ekstremalny. Trasa takiego testu powinna być tak wyznaczona, aby nie dochodziło do zatorów. Maksymalna długość tego odcinka specjalnego to 1 km lub czas przejazdu do 3 min. Średnia prędkość nie powinna w tym miejscu przekraczać 25 km/h. Na trasie testu zabroniona jest





obca pomoc z wyjątkiem udzielanej przez odpowiednio oznakowanych funkcjonariuszy organizatora. Oczywiście przed startem odbywa się kontrola techniczna sprzętu oraz dokumentów, zaś bezpośrednio po pierwszym dniu zawodów motocykl musi się znaleźć w zamkniętym parku maszyn. Dla tych, którzy nie ukończyli pierwszego dnia wyścigu, istnieje możliwość pojechania w następnym dniu, lecz muszą ponownie przedstawić swój motocykl do badania technicznego. Powinno to jednak nastąpić najpóźniej w godzinę po teoretycznym momencie dotarcia na metę pierwszego dnia, a maszyna musi mieć m.in. tę samą ramę, piasty i tłumik oznakowane przy pierwszym badaniu przed startem. Części oznako-

wane, z wyjątkiem tłumika, muszą być używane w czasie całych zawodów i powinny znajdować się na ich właściwym miejscu podczas końcowego odbioru technicznego, nawet gdy nie są niezbędne do ruchu motocykla. Nieprzestrzeganie tego przepisu jest karane wykluczeniem. Zasady regulujące wymiany poszczególnych elementów są dokładnie określone w regulaminie MP: „Zawodnik ma prawo wymienić każdą, nieoznakowaną część motocykla wszędzie na trasie, z wyjątkiem parku zamkniętego, strefy pomiędzy żółtą flagą a stolikiem PKC (punktem kontroli czasu), strefy pomiędzy końcowym PKC dnia a parkiem zamkniętym. Zawodnik może otrzymać części, narzędzia oraz obcą pomoc przy

pracy tylko w strefie pomiędzy białą i żółtą flagą na PKC, z wyjątkiem PKC bez serwisu, oznakowanych białą flagą z ukośnym czarnym krzyżem. Opony mogą być wymieniane tylko na końcowym PKC dnia, między białą i żółtą flagą Oponę musi wymieniać sam zawodnik, dozwolona jest natomiast pomoc przy zdjęciu i założeniu koła. Zabronione jest używanie narzędzi elektrycznych i pneumatycznych zasilanych z zewnętrznego źródła”. Brzmi trochę skomplikowanie, ale zawodnicy już po kilku startach znają wszystko na pamięć, a na początku pomagają im zespoły lub bardziej doświadczeni koledzy. To tylko kilka z wielu różnych reguł, takich jak np. ta, że w tzw. „parku zamkniętym” motocykl nie może

być niczym przykryty, a zawodnik może go zabrać do pola startowego na 5 minut przed swoim startem. Poza tym jest wiele szczegółowych przepisów technicznych. Nowością w tym sezonie było wprowadzenie obowiązku używania tzw. „mat ekologicznych” w czasie tankowania i wszystkich prac przy motocyklu w strefie PKC i Parku Roboczym. Mata musi mieć nieprzemakalny spód i wierzch z wsiąkliwego materiału i być większa niż rzut maszyny. Kara za brak tego elementu wynosi 300 złotych i jest płatna dla organizatora zawodów. Chodzi oczywiście o to, aby nie powstawały plamy lub substancje chemiczne nie były rozlewane na glebę.

Sprzęt

Jednym z podstawowych przesłań wszystkich regulaminów jest bezpieczeństwo. Dla samego zawodnika, oprócz własnego rozsądku podczas jazdy, takim atrybutem

podnoszącym jego bezpieczeństwo jest odpowiedni strój. Jacek Czachor radzi:

„Oprócz motocykla istotne jest ubranie. Na początek trzeba w to zainwestować, bo jest ono ważne, a wystarczy na parę lat. To jest niezbędne bezpieczeństwo. Nie może brakować żadnego elementu. Nie tylko dobry kask jest istotny, ale również kombinezon i rękawice. Do tego porządne buty. Lepiej wydać raz na kilka lat większe pieniądze niż przeznaczyć je na jakieś tuningi, czy oblepiać swoją maszynę różnymi nalepkami i ozdabiać innymi gadżetami. Podczas jazdy to i tak będzie niewidoczne lub zostanie zachłapane przez błoto albo pokryte kurzem, a nasze bezpieczeństwo jest najważniejsze”.

Właściwie nic dodać, może tylko to, że podaż na rynku jest duża i warto także pomyśleć o ochraniaczach na kolana i łokcie. Zwłaszcza, jeśli ktoś dopiero zaczyna przygodę

z enduro. Do tego dobre gogle. Wybierając się na kilkudniowe zawody dobrze jest zabrać zapasowe okulary i rękawice. Doświadczeni zawodnicy sugerują też, aby nie ubierać się zbyt grubo, nawet podczas zawodów rozgrywanych w okresie jesienno – zimowym.

Jeśli zaś chodzi o kupno samego motocykla, to niekoniecznie musi to być od razu nowy i najwyższy model. Tym bardziej, że po kilku startach jego wygląd ulegnie znaczącej zmianie, o czym przeczytają Państwo dalej. Ciekawe są spostrzeżenia Jacka Czachora dotyczące zakupu motocykla: „Duża podaż jest na rynku wtórnym. Ale tutaj trzeba uważać, co się kupuje. Czasem lepiej nabyć motocykl od wyczynowego zawodnika, który owszem, dużo jeździł, ale też po każdym starcie dobrze swoją maszynę serwisował u profesjonalnego mechanika. Bo nie może sobie pozwolić na zanie-





dbanie stanu technicznego przed następnymi zawodami. Z amatorami bywa czasem tak, że rzadko jeżdżą, ale też niewiele dbają o swój motocykl. Albo, dla oszczędności, sami dokonują napraw lub robią to u przypadkowych, nie zawsze dobrych mechaników. Należy zwracać uwagę bardziej na stan techniczny niż na cenę. Różnica wynosi czasem tysiąc czy dwa, ale późniejsze koszty mogą być o wiele większe w przypadku tego tańszego motocykla. Początkującym radzę zabrać ze sobą doświadczonego kolegę, który doradzi co kupić. Nabycie starszego motocykla często skutkuje od razu remontem kapitalnym na samym początku. Rozsądniej więc będzie te pieniądze, zamiast na renowację, dołożyć do kupna lepszej maszyny. Optymalne wydają się motocykle dwuletnie, które oferują dobrą jakość w stosunku do swojej ceny”.

Pielęgnacja

Po, opisanej wyżej, ekstremalnej jeździe, nie tylko zawodnik, ale i maszyna wymaga odpowiedniej pielęgnacji. Motocykle enduro mają

stosunkowo prostą budowę. Poza rozbieraniem silnika takie proste czynności, jak wymiana filtrów czy klocków hamulcowych można samodzielnie wykonać. Oczywiście, jeśli ktoś to potrafi. Ale np. serwis zawieszek jest już skomplikowany i tutaj należy zasięgnąć pomocy specjalisty. W nowoczesnym motocyklu enduro istnieje kilka punktów regulacji zawieszenia, co w połączeniu z liczbą położeń daje w sumie kilkaset kombinacji. Podobnie z wymianą tłoka lub rozrządu - to nie są czynności do zrobienia samodzielnie. „Oszczędność” 200–300 złotych może się skończyć np. kosztem 2000 zł na nową głowicę i cylinder z tłokiem. W przypadku serwisowania również dobrze jest skorzystać z pomocy doświadczonego kolegi, o ile to możliwe oczywiście. Niektórzy amatorzy startujący w weekendowych zawodach wolą oddać w tygodniu motocykl do wyspecjalizowanego serwisu, ponieważ sami także pracują zawodowo. Wtedy więcej jeżdżą, zamiast następny weekend po zawodach spędzać na doprowadzaniu swojej maszyny do stanu używalności. Z kolei

na parę godzin przed każdą jazdą warto przesmarować łańcuch, wtedy smar zdąży wchłonąć w jego ogniwa. Nie należy także zaniedbywać siebie samego. Aby dobrze wypaść na zawodach czy podczas jazd treningowych, trzeba również zadbać o swoją kondycję fizyczną i dobrze się odżywiać przed i po jazdach.

Nauka i praktyka

Dla początkujących są organizowane np. trzydniowe szkolenia enduro prowadzone przez doświadczonych instruktorów. Odbywa się to najczęściej w weekendy (piątek, sobota, niedziela). W przypadku większej ilości uczestników, są oni dzieleni na grupy w zależności od poziomu umiejętności. Jak wiadomo w Polsce nie brakuje wręcz wymarzonych terenów do uprawiania tej dyscypliny. Całkowity koszt rozpoczyna się już grubo poniżej tysiąca złotych i zależy od programu i tego, czy uczestnik przywozi swój motocykl lub też korzysta z maszyn organizatora. Wbrew pozorom, dla początkujących, nawet proste trasy mogą się okazać nie do pokonania. Cytowany

już wielokrotnie nasz mistrz Jacek Czachor przestrzega: „Nie sugerujemy się transmisjami telewizyjnymi. Tam doświadczeni zawodnicy pokazują różne efektowne akrobacje. Czasem są to także pokazy tricków wzbogacone o możliwości montażowe dzisiejszej techniki wizyjnej. Dla początkujących najlepszym rozwiązaniem jest zwykła łąka. Proponuję jeżdżenie ósemek, hamowanie, ostre wchodzenie slajdem w zakręt, dohamowywanie motocykla na dwa koła. Na dobrej łące można się uczyć jazdy na jednym kole i dohamowania na przednim kole. Sami zawodnicy robią takie rozgrzewki. Podobnie ja po dłuższej przerwie zaczynam od tych, prostych wydawałoby się, ćwiczeń.

Żeby sobie przypomnieć początki. Potem, już na trasie, też zaczynam od spokojniejszych pagórków, nie od razu od długich skoków, które są naprawdę bardzo trudne. Tutaj także polecam podpatrywanie doświadczonych zawodników, a jeśli to możliwe skorzystanie z ich fachowej pomocy. Ja sam na początku jeździłem na zawody, obserwowałem mistrzów i później sam na treningu próbowałem wykonywać te elementy. To na pewno nie jest nauka na pół roku czy rok, ale mozolna praca, która kiedyś przynosi jakieś efekty. Ale człowiek uczy się tu do końca życia. Nie można za bardzo ufać swoim umiejętnościom. Doświadczenie i pokora są w cenie. Po jakimś czasie pojawiają się

pewne, pozytywne nawyki. Ja sam czasem nie wiem, na którym biegu jadę, bo zmieniam je instynktownie”.

Tyle mistrz, a jednocześnie wychowawca młodzieży. To, co jest najpiękniejsze w enduro, to właśnie stosunkowo łatwa dostępność zarówno sprzętu, jak i miejsc do jeżdżenia, często bardzo ładne otoczenie lasów i łąk, czy np. zawody w górach. Przy tym sport ten nie musi być niebezpieczny, pod warunkiem przestrzegania zasad bezpieczeństwa, o których pisałem wyżej. I jeszcze jedna zaleta – motocyklem enduro można jeździć praktycznie przez cały rok, a frajda po zawodach, gdy bierzemy prysznic, jest zawsze taka sama.





I gdzie ten kryzys?

Ferrari model 458 Italia prezentowany podczas Jesiennego Salonu

autor i fot.: Kacper Jeneralski

Co czeka motoryzację w przyszłym roku? Gdyby przepowiednią miał być Jesienny Salon Motoryzacyjny we Frankfurcie, to przyszłość rysowałaby się kolorowo. Słowo na „k”, czyli kryzys, zostało tu zapomniane, a producenci zaprezentowali się tak, jakby nic się nie stało.

Trabant gwiazdą? To możliwe

Można powiedzieć, że skupił na sobie największą uwagę zwiedzających. Przypomnił stare czasy, ale w zupełnie nowym, elektrycznym wydaniu. Podczas odsłonięcia nowego trabanta wokół niepozornego stoiska, na którym stało auto,

utworzył się tłum, który skutecznie uniemożliwił dotarcie do potomka „Zemsty Honeckera”. Nowy trabant to prototyp, i choć jest wyposażony w elektryczny silnik, to cała reszta tego auta nawiązuje do swojego pierwowzoru - nawet kolorem. Czy samochód trafi do salonów, tego do końca nie wiedzą nawet jego twórcy. Żeby sprzedaż mogła ruszyć musi znaleźć się inwestor, który wyłoży pieniądze na uruchomienie produkcji. Jedno jest pewne, elektryczny trabant, jeśli pojawi się w salonach, będzie drogim gadżetem.



Trabant nT

Spokojna, nieco nudna.

I właśnie taka ma być

Rynek lubi samochody, które nie wyróżniają się z tłumu, więc na pewno polubi nowego Opla Astrę IV generacji. Produkowany w Gliwicach kompakt ma szansę stać się ratunkiem dla borykającego się

z problemami Opla. Silniki Astry będą miały od 95 do 180 koni mechanicznych. Producent zdecydowanie stawia na ekologię i zapewnia, że wszystkie jednostki będą charakteryzowały się stosunkowo niskim spalaniem.

Prototyp, a już kultowy.

Mazda postanowiła uczcić dwudzieste urodziny swojego sławnego na całym świecie roadstera - modelu MX5 - budując jego specjalną super lekką wersję. MX5 Superlight to bezkompromisowy kabriolet, który nie ma dachu (nawet rozkładanego) nie ma też przedniej szyby. Japończycy zbudowali sportowe auto nawiązujące do wyścigówek sprzed lat. Samochód ma zaledwie 126 koni mechanicznych, ale waży mniej niż 1000 kilogramów. Auto nie wejdzie do produkcji seryjnej, a jeśli by weszło, to musiałoby być sprzedawane z czapką pilotką w komplecie.

Rolls-Royce na ciężkie czasy.

Milionerzy też dziś oszczędzają, a przynajmniej takie wrażenie można odnieść patrząc na nowego brytyjskiego arystokratę. Model Ghost



Astra
IV generacji



Mazda MX5
Superlight



Rolls-Royce
Ghost



Saab 900



Citroën DS3



BMW X1

jest mniejszym bratem Phantoma, jest wyjątkowo mały jak na Rolls-Royce'a, choć ma aż 5,4 metra i waży 2,5 tony. Ghost będzie tańszym modelem marki, co nie oznacza, że tanim. Cena podstawowej wersji wyniesie 190 tysięcy euro, ale wiadomo, że jeśli ktoś pyta o cenę Rollsa, to znaczy, że go nie stać.

W Szwecji też żyją krokodyle

Czy ktoś pamięta jeszcze legendarną serię 900 w wykonaniu Saaba? Producent właśnie sobie o niej przypomniał i postanowił pokazać to w nowym modelu 9-5. Nieproporcjonalne nadwozie nowej limuzyny ze Szwecji nawiązuje do dawnych lat - zwłaszcza w tylnej części nadwozia. Nowy 9-5 będzie dysponował silnikami o mocy od 180 do 300 koni mechanicznych opakowanymi w solidną dawkę szwedzkiego indywidualizmu. Oby to starczyło, żeby wyciągnąć markę z kłopotów.

Bracia C3 i DS3

pierwszy masowy, a drugi prestiżowy. Citroën pokazał we Frankfurcie następcę modelu c3, ale największą uwagę skupiła na sobie jego luksusowa wersja. Citroën świętuje jubileusz 90 lat powstania marki i z tej okazji zbudował bazującego na c3 luksusowego malucha. DS3 stylem ma konkurować z takimi autami jak Mini, czy Alfa Romeo Mito. Jest lepiej wykonany i bardziej awangardowy od zwykłego C3.

BMW Grand Turismo i X1

Obie najważniejsze nowości od BMW stawiają na turystykę. X1 to zapowiadany od dawna najmniejszy SUV marki. Mały wszedł już w salony - za jego podstawową wersję trzeba zapłacić 131 tysięcy złotych. Drugą ciekawą propozycją niemieckiej marki jest pięciodrzwiowa „piątka”, czyli seria 5 GT. Jej najważniejszą cechą jest

obszerny bagażnik otwierany na dwa sposoby - jak w sedanie i jak w pięciodrzwiowym hatchbacku.

BMW postanowiło też poszybować nieco w chmurach pokazując koncepcyjne Vision EfficientDynamics. Samochód jest sportowo-ekologiczną fantazją. Tak w przyszłości mogłaby wyglądać seria M od BMW. Pod maską czterodrzwiowego coupe znajdują się trzy silniki. Półtoralitrowy diesel i dwa silniki elektryczne - słowem hybryda!



Prototyp
hybrydowego
BMW serii M

Wielkich powrotów ciąg dalszy

Można odnieść wrażenie, że Frankfurt opierał się na samochodach, które nawiązują do przeszłości. Tak było też w przypadku mercedesa, który pokazał gotowy do sprzedaży model SLS AMG. To w pewnym sensie następcą legendarnego Mercedesa 300SL, choć tak naprawdę samochód ma zastąpić model SLR. Nowy SLS ma pod maską 8-cylindrowy silnik o mocy 571 koni mechanicznych, który rozpędza nowego skrzydłaka do setki w 3,8 sekundy.



Mercedes
SLS AMG

Myśliwiec z bykiem na masce

Lamborghini Reventon powstało głównie dla reklamy – można zaryzykować takie stwierdzenie, ponieważ powstało w liczbie zaledwie 20 egzemplarzy. Mimo to Włosi postanowili zbudować również wersję bez dachu. Reventon Spider to najbardziej mroczny kabriolet, jaki pojawił się na ziemi. 12 cylindrów generuje moc 670 koni mechanicznych. Całość opakowana jest nie w nadwozie, a raczej w poszycie, które przypomina na przemian nowy pojazd Batmana i kadłub myśliwca niewidzialnego dla radarów.



Lamborghini
Reventon

Ferrari i niby-Ferrari

Producent z Maranello nie owija w bawełnę i zachęca swoich klientów



Abarth 695 Tributo Ferrari - hołd dla legendarnej „pięćsetki”



KIA Venga hatchback



Renault Fluence

porównaniami do bolidów Formuły 1. Model 458 Italia otrzymał nie tylko nowe rewolucyjne nadwozie, ale i kokpit nawiązujący do F1. Teraz nie tylko światła, ale i kierunkowskazy oraz wycieraczkę obsługiwane są bezpośrednio z kierownicy.

Zaledwie kilkanaście metrów od nowego czerwonego rumaka stał włoski kucyk. Abarth 695 Tributo Ferrari to nic innego jak stylizowana wersja produkowanej w Polsce „pięćsetki”. Samochód ma kubałkowe fotele, 180-konny silnik i mnóstwo gadżetów nawiązujących do Ferrari.

KIA Venga

Koreański koncern ma się w Europie bardzo dobrze i mówi o tym wprost. Po wielkim sukcesie, jaki odniósł model cee'd, producent postanowił wprowadzić na rynek kolejny samochód zbudowany wyłącznie z myślą o Europejczykach. KIA Venga to mniejszy od modelu cee'd okrągły hatchback. Auto można by określić mianem mikroskopijnego vana. Choć producent twierdzi, że Venga jest konkurentem toyoty Yaris, to już na pierwszy rzut oka widać, że mamy do czynienia z większym autem. Kabina oferuje sporo miejsca, nie brakuje go też w bagażniku.

Megane + bagażnik = Fluence

Wszyscy dobrze znamy losy pięciodrzwiowych hatchbacków, które otrzymały na siłę doklejony bagażnik. Efekty takich zabiegów często wychodzą marnie. Francuzi zapragnęli pójść inną drogą i zbudować niewielkiego i dla odmiany zgrabnego sedana. Przy okazji zmienili nazwę i Megankę z 530-litrowym bagażnikiem nazwali Fluence. Na początek samochód trafi do sprzedaży w krajach, które kochają wielkie bagażniki, czyli do Turcji, Rosji i Rumunii.

Viva-Trans w Pyskowicach

nowa stacja serwisowa w sieci Mercedes-Benz



25 września miała miejsce uroczystość otwarcia autoryzowanego punktu serwisowego samochodów dostawczych i ciężarowych Mercedes-Benz, uruchomionego przez spółkę transportową Viva-Trans Sp. z o.o. Stacja działa w Pyskowicach koło Gliwic od początku czerwca 2009r.

Jest to serwis dedykowany ciężkim pojazdom, a więc zaprojektowany i działający ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki klientów ciężarowych. Jego otwarcie jest kolejnym elementem jakościowej i ilościowej rozbudowy sieci dealersko-serwisowej samochodów ciężarowych Mercedes-Benz. W zeszłym roku otwartych zostało 6 punktów. Cała sieć Mercedes-Benz w Polsce uplasowała się na trzecim miejscu w międzynarodowym rankingu CSI (Customer Satisfaction Index - wskaźnik satysfakcji klienta), przeprowadzanym od 2007r. przez firmę zewnętrzną CBS na zlecenie Daimler AG.

Nowy serwis Viva-Trans - wszystko w jednym miejscu

Nowy serwis Viva-Trans w Pyskowicach to jedna z najnowocześniejszych autoryzowanych stacji obsługi samochodów użytkowych Mercedes-Benz w regionie. Obiekt powstał na działce powierzchni ponad 3 ha. Znajdują się w nim hale mieszczące: warsztat mechaniczny, serwis blacharsko – lakierniczy, automatyczną myjnię dla samochodów ciężarowych, Okręgową Stację Kontroli Pojazdów oraz część administracyjno-biurową.

Warsztat mechaniczny mieści 8 stanowisk naprawczych i pracuje w nim 15 wykwalifikowanych mechaników. Serwis działa w godzinach 7-21 w dni powszednie, a w soboty - 8-14. Poza tymi godzinami klienci również nie pozostają bez opieki. Dwa bardzo dobrze wyposażone samochody serwisowe dojadą do uszkodzonego samochodu użytkowego i w wielu przypadkach naprawią go na miejscu zdarzenia w ramach Service24h Mercedes-Benz - 24 godziny na dobę.

Stacja obsługi skrojona na miarę samochodów ciężarowych

Stacja obsługi jest zaprojektowana z myślą o użytkownikach samochodów ciężarowych. Ten aspekt był szczególnie ważny zarówno dla Mercedes-Benz, jak i Viva-Trans.

„Jesteśmy firmą transportową. Z doświadczenia znamy problemy i oczekiwania kierowców i właścicieli samochodów ciężarowych. Uruchomienie własnego serwisu Mercedes-Benz związane było z naszą strategią rozwoju - poszukiwania nowych rozwiązań w procesie transportowym oraz redukcji kosztów własnych. Ponadto wierzymy, iż jest to dochodowa inwestycja.” - podkreśla Przemysław Suchiński, Prezes Zarządu Viva-Trans Sp z o.o.

Viva-Trans Sp. z o.o.
Autoryzowany Serwis
Mercedes-Benz pojazdy użytkowe
ul. Gliwicka 20
44-120 Pyskowice
Tel. +48 32 494 34 00/01/02
Fax. +48 32 494 34 39

CARAVAN SALON DÜSSELDORF 2009

Kempingowy Mount Everest

autor i fot.: Jacek Wejman

Najnowszych propozycji dla wielbicieli turystyki mobilnej należało szukać na targach karawaningu w Düsseldorfie. Na przełomie sierpnia i września tę największą imprezę karawaningową odwiedziło ponad 150 tys. osób z całego świata. Część z nich przyjechała własnym „domem na kołach” i „koczowała na terenie” parkingów targowych przez kilka dni w oczekiwaniu na otwarcie 48. Caravan Salonu.

Echa kryzysu

Zabrakło kilku firm, jubileusz obchodzono bez fanfar, większość wystawców zmniejszyła powierzchnię wystawienniczą i ilość materiałów reklamowych, ale ogólnie było rodzinnie, jak co roku. Kryzys odcisnął piętno na tegorocznym Caravan Salonie. Prawie 26-procentowy spadek sprzedaży pojazdów kempingowych na rynku niemieckim (największy w całej Europie) spowodował „ostre cięcia” w wielu firmach. Największymi nieobecnymi

tegorocznej edycji były wielkie koncerny motoryzacyjne Daimler-Benz i Citroën. Pozostali dostawcy platform do zabudowy znacznie ograniczyli powierzchnię wystawienniczą. Renault na powierzchni kilku metrów kwadratowych pokazał trzy pojazdy, w tym ciekawy prototyp Dacia YAV (skrót: Young Activity Van) zbudowany razem z Hymerem, którego największą zaletą z pewnością będzie niska cena. Volkswagen, jakby w tęsknocie za czasami dobrobytu, zaprezentował historyczne



Adria Matrix z aerodynamiczną linią i funkcjonalnym wnętrzem dla 6 osób

modele kamperów na bazie Transportera. Zdecydowanie lepiej zaprezentował się Ford, który podkreślał na stoisku, że ich pojazdów do zabudowy używa aż 16 firm. Wieloletni lider branży Fiat, ze zdecydowanie największym stoiskiem, pokusił się nawet o prezentację nowego rozwiązania dedykowanego specjalnie pod zabudowy kempingowe – osi o poszerzonym rozstawie kół.

Co przyczepić do auta

Jeśli przyjmujemy, że kupując przyczepę jesteśmy posiadaczami auta zdolnego do jej ciągnięcia, to będzie to zdecydowanie najtańszy sposób na komfortowe spędzenie wakacji. W tej kategorii nie brakowało propozycji. Każdy mógł znaleźć coś dla siebie. W klasie popularnych lekkich przyczep najlepiej prezentował się Dethleffs Campy. Nowoczesny design, nietypowe lakierowanie i niewielkie wymiary idealnie nadają się aktywne wypady za miasto. Druga z propozycji marki, to model Aero Style, który jak sama nazwa wskazuje, został opracowany z zachowaniem zasad aerodynamiki. W odmianie największej – 570 TK – posiada cztery miejsca do spania, toaletę, przestrzeń kuchenną i może zabrać na pokład 230 kg. Niestety, do ciągnięcia tej 6,5-metrowej (długość nadwozia bez dyszla) przyczepy konieczny jest mocny samochód, gdyż jej masa w stanie załadowanym wynosi ponad 1,6 tony, a koszt zakupu uzależniony od wyposażenia dodatkowego waha się w granicach od 19 999 do 24 786 euro.

Dla wszystkich dysponujących małymi samochodami miejskimi najlepszym rozwiązaniem będzie lekka (do 750 kg DMC) przyczepa KIP Kompakt 300. Długość „skorupy” to zaledwie 3 m, wystarczy do zapewnienia odpowiednich warunków dla małej rodziny 2+1. Ponadto Kompakt 300 posiada unoszony na posto-



Francuska firma Vans Chardron, bardziej znana z koniwozów, tym razem zaprezentowała motorhome na podwoziu Scania T.



Burow Mobil Alibi zbudowany na podwoziu Peugeota Experta należy do klasy Van.



Na 20-lecie marki Bresler zaprezentował kamper wart ok. 150 tys. euro.

Historyczna nakładka mieszkalna Bimobil na podwoziu, nieprodukowanego od 20 lat, Peugeota 504 pickup.



T1 z 1966 roku wyposażony w silnik 1,5 l o mocy 44 KM.

Firma US Camper sprzedaje nostalgię z Ameryki – GMC Royale zabudowany przez Coachmen za kwotę 46.500 euro.



ju fragment dachu, który umożliwia swobodne poruszanie się po wnętrzu w pozycji wyprostowanej.

Najmniejszym rozwiązaniem mobilnego mieszkania, jakie można ciągnąć nawet motocyklem, jest Comanche McCamp. W stanie transportowym masa własna przyczepki wynosi zaledwie 150 kg, szerokość ok. 1 m, zaś długość bez dyszla – 1,7 m. Po dotarciu na kemping ta mała konstrukcja zamienia się w sporej wielkości namiot. Na drugim biegunie znajdują się potężne przyczepy dwuosiowe o długości nadwozia powyżej 8 m, które w stanie gotowym do drogi ważą niekiedy 3 tony. Jedną z ciekawszych jest Royal Hacienda firmy Kabe, którą dostaniemy za nieco ponad 70 tys. euro. W odmianie z czterema miejscami do spania to iście królewski apartament, z przestronną łazienką i wyodrębnioną przestrzenią sypialną.

Specyficzną odmianą przyczep są naczepy mieszkalne, które sprzęgają się z pojazdem przy pomocy siodła. Dzięki temu znacznie zmniejsza się długość całego zestawu i poprawia manewrowość. Konstrukcję tego typu pokazała firma Homar, Tischer oraz 5 Whell. Ostatni z producentów zaproponował dodatkowo powiększenie przestrzeni wewnątrz pojazdu za pomocą ruchomej ściany bocznej. Wysuwany na około metr element nadwozia zmienia wnętrze w przestronny salon.

Może jednak kamper

Najpopularniejszą klasą pojazdów na Caravan Salonie są samochody kempingowe, popularnie zwane kamperami. Wymieniając wszystkie musielibyśmy poświęcić na nie co najmniej całą objętość jednego numeru Przewoźnika, dlatego skupimy się na najciekawszych.

Autem idealnym dla wszystkich mających konflikt z prawem będącym

dzie Burow Mobil model Alibi. Ten niepozorny pojazd zbudowany na podwoziu Peugeota Experta potrafi zamienić się w komfortowe miejsce wypoczynku dla dwóch osób. Niestety „alibi” utracimy w momencie szukania toalety lub prysznica, w które nie został wyposażony.

Tegoroczne targi zostały zdominowane przez kampery o dopracowanej aerodynamice, dzięki której producenci próbują obniżyć zużycie paliwa i poprawić estetykę pojazdu. Do wyróżniających się konstrukcji należały kampery: Adria Matrix, Bürstner Aero Van i Ixeo Plus oraz TEC Panther Line. Nie w każdym przypadku rezygnacja z dodatkowej przestrzeni nad kabiną kierowcy oznaczała mniej miejsc do spania. Adria Matrix, pomimo sylwetki przypominającej zabudowę typu profil, najczęściej oferującej 2/3 lub czasami 4 miejsca do spania, mogła pochwalić się aż 6 pełnoprawnymi miejscami sypialnymi. W modelu tym zastosowano rozwiązanie znane z luksusowych kamperów o zabudowie integralnej, gdzie dodatkowe podwójne łóżko opuszcza się nad fotelem kierowcy. Adria poszła krok dalej i stworzyła platformę pod dachem, która na postoju obniża się razem z zamocowanymi do niej szafkami. Dodatkowe dwa miejsca tworzy się z kanap znajdujących się w przestrzeni salonowej, a pozostałe dwa znajdują się w tylnej części samochodu. Po rozłożeniu wszystkich pocujemy się jak w matrixie.

Dla osób ceniących sobie klasyczne rozwiązania w nowoczesnej formie propozycję nie do odrzucenia zaprezentowała Laika w modelu o tajemniczej nazwie X700. Futurystycznie wyglądająca alkowa o elipsoidalnej formie została wklejona w klasyczną bryłę kampera i uzupełniona kilkoma motywami stylistycznymi, które znajdują się także we wnętrzu pojazdu.



T3 Atlantic
Syncro,
1990 €,
2,1 l, 112 KM.



Volkner Mobil
modelem
830 HG 4x4
próbuję uciec
od wizerunku
pojazdów
dla nobliwych
panów.



Człowiek pod
kamperem
Bürstner
Ideo Plus
w rzeczywistości
był manekinem
wynajętym
do kampanii
wizerunkowej
AL.-KO.

Pełnowymiarowa kuchnia – na 90 m² można sobie pozwolić na rozrzutność.



Komponenty użyte do wykończenia wnętrza przyczepy mieszkalnej są identyczne jak przy klasycznych mieszkaniach.



Otwarta przestrzeń wnętrza to podstawowy wymóg przy budowie auta kempingowego dla osoby na wózku.



Abysmy nie zgubili się w gąszczu jednakowo pomalowanych samochodów kempingowych warto zwrócić oczy w kierunku firmy Robel Mobil, która swój ogromny model z alkową - Megaron, zbudowany na podwoziu Sprintera, maluje na jaskrawo-żółty kolor i dodatkowo wyposaża w przednie orurowanie.

Z odrobiną luksusu

Zaimponować na kempingu można na wiele sposobów. Najprostszy z nich, to podarować sobie odrobinę luksusu, a sąsiadom powód do zazdrości. Niemal każda firma przygotowała propozycję dla nieco bardziej zamożnych. Bavaria, marka znajdująca się w portfolio koncernu Pilote, zaprezentowała odświeżoną linię modelową Fjord – z ciekawym modelem I7402 LGJ. Kamper integralny został zbudowany w dwóch wariantach dopuszczalnej masy całkowitej. Wersja lżejsza 3,5 t została wykonana specjalnie dla osób posiadających prawo jazdy kat. B, natomiast odmiana 3,7 t wymaga już uprawnień kat.C, ale umożliwia przewożenie ładunku cięższego o 200 kg. Inny pomysł na kamper zaprezentowały firmy Eura Mobil, Itineo i Carthago, które stawiają na futurystyczny wygląd swoich pojazdów. Eura Mobil Terrestra to najlepszy przykład auta o szokującej stylistyce, przypominającej szarżującego nosorożca, groźnie marszczącego czoło. Czyżby zatrudnili stylistę z Ssang Younga? Itineo, karawaningowa ikea, konsekwentnie poszerza gamę pojazdów o prostej, minimalistycznej linii. Natomiast Carthago promuje odświeżony styl modelu Chic, z charakterystycznymi oświetleniem przednim zbudowanym z lamp ksenonowych i diod LED.

Aspiracje do klasy motorhome zgłosił Dethleffs, prezentując model Globetrotter XXL A9800-2, który został zbudowany na podwoziu

ciężarowej wersji Iveco Daily. Dopuszczalna masa całkowita 6,5 tony gwarantuje możliwość załadowania na pokład ponad 1200 kg ładunku. Długość prawie 9 m, szerokość 2,35 m i wysokość 3,45 m powodują, że manewrowanie takim kółem nie należy do łatwych. Dlatego kamper ten przeznaczony jest dla doświadczonych kierowców.

Bez dyskusyjnie do klasy motorhome można zaliczyć nową propozycję firmy Volkner – model 830 HG 4x4 zbudowany na podwoziu samochodu ciężarowego z napędem 4x4. Charakterystyczna dla firmy stylistyka została połączona z mocnym podwoziem o doskonałych właściwościach jezdnych. Pojazd idealnie sprawdzi się podczas zimowych eskapad i jazdy po nieutwardzonej drodze.

Vans Chardron, specjalista od przewozu koni, zaprezentował na swoim stoisku „dom na kołach” na podwoziu Scanii z nosem. Nieprodukowana od kilku lat klasyczna ciężarówka cieszy się ogromnym szacunkiem nie tylko trakerów, ale wszystkich fanów motoryzacji. Model pokazany na targach miał ogromny silnik o mocy 500 KM oraz rozsuwane na postoju ściany boczne i wysuwany tył.

Wielka, mała wyprawa

Klasyczny karawaning w większości sytuacji opiera się na poruszaniu utartymi szlakami. Dla tych, którzy zamierzają przemierzać niedostępne dla innych szlaki, producenci przygotowali terenowe wersje „mieszkań” przeznaczone na każdą niemal kieszeń. Najtańsze są przyczepki, z których na kempingu możemy rozłożyć sporej wielkości namiot. Z rewolucyjną propozycją wyszedł w tym roku Holtkamper. Zaprezentował możliwości opatentowanego systemu rozkładania namiotu. Dwie osoby, bez specjalnego przeszkolenia, rozkładają namiot w dwie minuty – wynik nieosiągalny dla konkurencji. Demontaż jest również prosty.



Dacia YAV – kto by pomyślał, że mając Logan kombi będzie można przenoćować 4 osoby.

Najwięcej pojazdów wyprawowych mogliśmy zobaczyć na specjalnej wystawie poświęconej ekspedycjom. Były tam zarówno samochody terenowe z zamontowaną na dachu platformą z rozkładanym dachem, jak i z przyczepą kempingową o zwiększonym prześwicie, wyposażoną

o zwiększonym prześwicie, wyposażoną



Do ciągnięcia 5 Wheel konieczny jest duży pickup np. Nissan Navara.

zoną w sprzęg umożliwiającą jazdę w terenie. Bimobil, obchodzący 30 rocznicę założenia firmy, pokazał nakładkę na pickup Toyota Land Cruiser, Iveco Daily 4x4 z zabudową mieszkalną oraz pojazd wyprawowy na podwoziu terenowego Mercedesa Atego. Przy okazji zaprezentował ponad 20-letnią zabudowę mieszkalną umieszczoną na Peugeocie 504 pickup.

Z ciekawszych propozycji w tym segmencie warto wymienić kamper Bocklet Dakar 685 zbudowany na podwoziu 218-konnego Unimoga U4000. Wyposażenie, na które składają się terenowe opony o regulowanym z kabiny ciśnieniu, wzmocnienia podwozia oraz mocna wyciągarka, umożliwia zmierzenie

się z każdą drogą.

Mały jubileusz 20-lecia działalności obchodziła także firma Bresler mająca w swojej ofercie uterenowiony model kampera z alkową, który powstał na platformie Mercedes-Benz Sprinter 4x4 wyposażonej w mocny 184-konny silnik i wzmocnione podwozie wersji 5 t.

Osobliwości targowe

Co roku na targach prezentowane są jakieś ciekawe projekty, praktyczne rozwiązania lub niezwykle konstrukcje. Wbrew pozorom na „kryzysowym” Caravan Salonie pokazano ich całkiem sporo.

AL.-KO, jako lider segmentu podwozi kempingowych, osi i systemów zawieszenia, mocowania i

innych komponentów karawaninowych, niemal na każdym stoisku umieścił swojego „człowieka”, który miał za zadanie zwracać uwagę na nowe zawieszenie osi jezdnych.

Blucamp, producent z Włoch, który odpowiada za projekt polskiego kampera Luxoo, zaprezentował jako jedyny samochód kempingowy przystosowany dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Pod nazwą Free kryje się pojazd z szerokim wejściem wyposażonym w windę, przebudowanym wnętrzem, odkrytą łazienką i toaletą oraz praktycznie umieszczonymi elementami wyposażenia.

Heku od lat lansuje swój pomysł na turystykę mobilną. Mianowicie przyczepę zintegrowaną z Oplem Astrą. Specjalnie spasowana zabudowa po złączeniu tworzy jednolitą bryłę z hatchbackiem.

Na targach pojawiły się także osobliwości zza oceanu. Firma US Camper sprzedaje w Europie kampery oldtimery, sprowadzane ze Stanów Zjednoczonych. Zachowane w doskonałym stanie pojazdy mają z reguły ponad 30 lat, ogromne silniki, automatyczne skrzynie biegów, duże ilości drewna i pluszu we wnętrzu.

Zjawiskiem rzadko spotykanym była także prezentacja Snakelina – ogromnej naczepy mieszkalnej zbudowanej na podwoziu dwuosiowej naczepy. Powstała na zamówienie architekta pojazd wymaga do ciągnięcia klasycznego ciągnika siodłowego. Jakby mało było przestrzeni na ogromnej platformie, zamawiający zażyczył sobie dodatkowego powiększenia przestrzeni na postoju. Efekt – wysuwane ściany boczne i ok. 90 m² powierzchni mieszkalnej. Wnętrze wykończone w najlepszych materiałach, salon, łazienka i biuro w rozmiarze XXL – czy ktoś tu widział kryzys?



Nieduża przyczepa Dethleffs Campy spełni oczekiwania nie tylko młodych.



Dethleffs Globetrotter XXL to największa konstrukcja jaka powstała na podwoziu Iveco Daily.

Jedyny ośrodek w Polsce akredytowany przez AKADEMIE IRU w GENEWIE oferujący PRESTIŻOWE DYPLOMY IRU

ZAPRASZA NA SZKOLENIA

- Kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego CPC
- Okresowe i kwalifikacji wstępnej kierowców
- Czas pracy kierowców i obsługi tachografów
- Zasad rozmieszczania i mocowania ładunków
- Doradców do spraw bezpieczeństwa (DGSA)

Organizuje szkolenia o wybranej tematyce transportowej wg indywidualnych potrzeb klientów.

ZAPRASZA DO WSPÓŁPRACY

zainteresowanych prowadzeniem szkoleń kierowców zawodowych.

POSZUKUJE

instruktorów, partnerów dysponujących pojazdami szkoleniowymi i placem manewrowym.

ZAPEWNIAM

programy, podręczniki i materiały dla wykładowców opracowane przez ATP



Szkolenia odbywają się w siedzibie ZMPD,
ośrodkach partnerskich lub w siedzibie klienta.

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69

tel. + 48 22 536 10 63

faks: + 48 22 536 10 70

e-mail: szkolenia@zmpd.pl



**Zapisy i informacje w COS ZMPD
Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie**



Rekord świata dla Actrosa: tylko 19,44 l na 100 km

Żadna ciężarówka nie zużywa mniej. Z tak niskim zużyciem paliwa nowy Actros trafił do Księgi rekordów Guinnessa. Tym samym pokonał wszystkie inne seryjnie produkowane samochody ciężarowe.

www.mercedes-benz.pl/actros



Trucks you can trust

Mercedes-Benz