

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (8) | styczeń/luty 2010



Najważniejsze zamierzenia wspierające polskich przewoźników w 2010 r. s. 18

Bądź widoczny – uratuj życie s. 62

I miejsce dla ZMPD „EXCELLENCE IN ROAD SAFETY” 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 jezdnym, 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

SZANOWNI PAŃSTWO

Rok 2009 już mija. I to jest dobra wiadomość. Co przyniesie następny?

Mam nadzieję, że notowany wzrost zapotrzebowania na transport jest zwiastunem wychodzenia z kryzysu dla całej gospodarki i tym samym dla naszej branży. Czy będzie okresem względnej stabilizacji i spokoju?

Kryzys światowy był zjawiskiem przez nas niezawinionym. Nie zwalnia to jednak z obowiązku wyciążenia wniosków z tej bolesnej lekcji, jaka została nam udzielona. Podjęliśmy wiele intensywnych działań zmierzających do zaradzenia negatywnym skutkom zaistniałej sytuacji. Dążyliśmy do integracji naszego środowiska. Powołane zostało w tym celu Forum Transportu Drogowego. Dzięki jego inicjatywie w Sejmie znalazł się projekt ustawy antykryzysowej dla branży przewozowej. Spodziewaliśmy się szybszego tempa prac legislacyjnych, żywią jednak przekonanie, że po wejściu w życie nowe akty prawne pomogą przedsiębiorcom.

Na nadchodzące święta Bożego Narodzenia życzę Państwu rodzinnego ciepła, spokoju i zdrowia, a także wszelkiej pomyślności w 2010 roku.

Jan Buczek



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:
Jan Buczek, Ewa Gajowczyk,
Kacper Jeneralski, Małgorzata Kaniewska,
Klaudiusz Madeja, Krzysztof Matuszewski,
Hanna Michalska, Anna Piotrkiewicz,

Robert Przybylski, Leszek Rajchert,
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:

I miejsce dla ZMPD „EXCELLENCE IN ROAD SAFETY”	6
Mamy Ustawę	8
IX posiedzenie FORUM TRANSPORTU DROGOWEGO	10
Przewoźnicy na kropłowce	14
Najważniejsze zamierzenia wspierające polskich przewoźników w 2010 r.	18
Znowu problemy z zezwoleniami rosyjskimi	28
Dyplomy honorowe IRU 2009	30
„W dobrych czasach bądźcie pewni, że przyjdą gorsze...”	32
Koniec kryzysu – fakt gospodarczy czy propaganda rządu?	34
Elektroniczne myto w Polsce: Tak, ale....	
ZMPD ma kilka pytań do rządu	40
Raport Polska 2030	
Konferencja na promie	42
Zmiany w przepisach VAT od stycznia 2010 roku	44
Stres! Kierując samochodem – kieruj też emocjami	46
Stawki podatku od środków transportowych na 2010 rok	50
Ubezpieczenia grupowe na życie – ciąg dalszy	54
Co kierowcy pod choinkę kupić warto...	64
Samochód w pudełku	69
Wróżby noworoczne	75



*Najserdeczniejsze życzenia szczęśliwych i radosnych
w nadchodzącym Nowym Roku wszystkim*

IRU

CELENIK
MILITARY BROKERŻ ENI
I EKSPERTY BROKERŹ
W GENEWIE



*Świąt Bożego Narodzenia oraz wszelkiej pomyślności
przewoźnikom – członkom Zrzeszenia
składają pracownicy biura ZMPD*

I miejsce dla ZMPD „EXCELLENCE IN ROAD SAFETY”

autor i fot.: Krzysztof Matuszewski

ZMPD zajęło pierwsze miejsce w konkursie organizowanym przez Komisję Europejską, związanym z Europejską Kartą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zyskując zaszczytny tytuł „EXCELLENCE IN ROAD SAFETY”.

2 grudnia 2009 roku w Brukseli w budynku Komisji Europejskiej podczas konferencji „Europejski program dotyczący poprawy bez-

pieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020” odebraliśmy od Komisarza ds. transportu UE Antonio Tajani’ego nagrodę za I miejsce w kategorii najlepszych europejskich stowarzyszeń.

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

Sygnatariusze Europejskiej Karty zobowiązują się do podejmowania długofalowych działań i akcji zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drodze.

Uroczystość otworzył Antonio Tajani, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, odpowiedzialny za transport, który wyraził swoje uznanie dla wszystkich osób zaangażowanych w projekt Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.



We wręczeniu nagrody uczestniczyły również: Isabelle Kardacz, dyrektor Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego DG TREN oraz Maria Teresa Sanz-Villegas z Komisji Europejskiej, które również wyraziły uznanie dla działań oraz wkładu organizacji w poprawę bezpieczeństwa na drogach europejskich.

Antonio Tajani podkreślił fakt, że bezpieczeństwo drogowe jest bardzo istotnym zadaniem, a zatem bardzo ważna jest współpraca różnych podmiotów, co będzie skutkowało znacznym zmniejszeniem liczby ofiar wypadków drogowych na poziomie lokalnym, krajowym i europejskim.

Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej wręczył laureatom nagrody i wyjaśnił, że „Zwycięzca” został wybrany ze względu na oryginalność swoich działań przy zachowaniu zgodności z celami i działalnością organizacji oraz skuteczność zaplanowanych działań w dalszej perspektywie.



Komisarz ds. transportu UE Antonio Tajani wręcza nagrodę dyrektorowi generalnemu ZMPD Wiesławowi Starostce

Mamy Ustawę

autor: Ryszard Gałczyński



Jan Buczek

Wiele wskazuje na to, że jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia zakończy się proces legislacyjny dotyczący ustawy antykryzysowej.

Na drugim posiedzeniu Podkomisji Nadzwyczajnej wyjaśniono kontrowersyjne zapisy dotyczące:

- zmniejszenie 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.

Ostatecznie dokument został przez Podkomisję Nadzwyczajną przyjęty w pierwotnym kształcie,



Debata

a więc ze wszystkimi korzystnymi zmianami dla środowiska przewoźników. Wyjątek stanowi artykuł 5:

Art. 5. Ośrodek szkolenia, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, może nie spełniać wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. c i pkt 3 lit. d do dnia 31 grudnia 2012 r.

Nacisk przedstawicieli ośrodków szkoleń był tak duży, że Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się wykreślić go z dokumentu. Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz krótko to uzasadnił: „Po zasięgnięciu opinii naszych prawników stwierdziliśmy, że ryzyko zaskarżenia MI i protestów jest na tyle duże, iż ministerstwo przychyliła się do skreślenia tego artykułu.”

„Takie stanowisko było zupełnie niezrozumiałe dla prezesa ZMPD Jana Buczka: „rozumiem, że pojawia się jakieś zagrożenie i ktoś może wystąpić z roszczeniami. Nie przypominam sobie jednak, aby rząd komukolwiek zagwarantował dostęp do rynku szkoleń. Tym bardziej, że do dnia dzisiejszego nie ma ani jednego ośrodka, który byłby zarejestrowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wszystkie ośrodki, które twierdzą, że są gotowe do szkoleń stosują różne uniki – stwierdzają na przykład, że dysponują pojazdami do szkoleń i symulatorami nauki jazdy, podczas gdy brak na dzień dzisiejszy precyzyjnie określonych wymogów technicznych, jakie powinien spełniać symulator. Postulujemy zatem, żeby do czasu dokładnego określenia wymogów dotyczących procesu szkolenia i urządzeń do tego przeznaczonych – wprowadzono *vacatio legis*. Chcemy bowiem uniknąć sytuacji, w których szkolenie kierowców kończy się wystawianiem lipnych zaświadczeń. Takie jest nasze stanowisko.”

Bolesław Milewski podkreślał brak dostatecznej liczby torów do jazdy w warunkach specjalnych

(w Polsce są tylko dwa takie obiekty) i odpowiednio wyposażonych do tego celu pojazdów.



Od lewej:
Bolesław
Milewski,
Tadeusz Wilk



Od lewej:
Zbigniew
Chmielowiec,
Zbigniew
Rynasiewicz,
Janusz
Piechocki



od lewej:
Tadeusz
Jarmuziewicz,
Andrzej
Bogdanowicz

IX posiedzenie FORUM TRANSPORTU DROGOWEGO

autor: Ryszard Gałczyński

IX posiedzenie Forum Transportu Drogowego, z 18 listopada, ze względu na zakres omawianych problemów i zaproszonych gości, podzielono na dwie części.

Pierwsza poświęcona była kwestiom bulwersującym branżę transportową, wynikającym z przygotowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury zmian prawnych: podwyżce cen winiet dobowych, która będzie obowiązywała od 1 stycznia 2010 r. i zmianom w systemie egzaminowania na przewozy ADR. W tej części obrad FTD uczestniczyli: wiceminister MI Tadeusz Jarmuziewicz i dyrektor Departamentu Transportu MI Andrzej Bogdanowicz. Ich obecność była odpowiedzią na pismo, jakie ZMPD wystosowało

w sprawie podwyżki cen winiet do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, które w konkluzji stwierdzało: „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”.

Na zarzuty o złamanie Porozumienia z 2 czerwca 2009 r. z powodu kolejnej podwyżki opłat drogowych (w Porozumieniu zapisano utrzymanie obowiązujących stawek do momentu wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych) T. Jarmuziewicz odpowiada-

dał, że ta decyzja wynika z wymagań dostosowania prawa polskiego do przepisów UE. W chwili podpisywania Porozumienia nie miał pełnej wiedzy, co do przyszłej konieczności takich zmian.

Forum uświadomiło również wiceministrowi, że podwyżka cen winiet nie jest jedyną, jaka czeka przewoźników w roku 2010. Od 1 stycznia wzrosną minimalne stawki podatku od środków transportu i ceny paliwa, na skutek podwyżki podatku akcyzowego od oleju napędowego. Obie te zmiany wynikają z dostosowania prawa polskiego do przepisów Unii Europejskiej, co znaczy, że są nieuniknione. W znaczny sposób zwiększy to koszty funkcjonowania firm i może spowodować



Posiedzenie
FTD

duże straty, zwłaszcza, że podwyżka opłat drogowych będzie już trzecią od stycznia 2009 roku. W związku z tym przewoźnicy zaproponowali rozwiązania, które ich wspomogą w innych obszarach. Forum przyjęło pakiet dotyczący trzech kwestii:

- Możliwości powrotu do bazy na winiecie miesięcznej w okresie zakazów ruchu.
- Ustanowienia odrębnej kategorii dla pojazdów Euro 3 w ramach opłat drogowych.
- Zwrotu pieniędzy za niewykorzystane winiety.

Wiceminister Jarmuziewicz zadeklarował rychłe załatwienie tych spraw, za wyjątkiem odrębnej kategorii dla pojazdów Euro 3.

Wielkie niezadowolenie budzi również pomysł przeniesienia obowiązku egzaminowania na przewozy ADR z zadań urzędów marszałkowskich do WORD-ów. Jest to, w opinii środowiska, psucie bardzo dobrze funkcjonującego i taniego systemu poprzez zastąpienie go drogim – i niewydolnym. Wiceminister zapowiedział jeszcze konsultacje w tej kwestii.

Dla zaprezentowania głosu przewoźników w tej sprawie, FTD wydelegowało Macieja Wrońskiego i Józefa Stelmachowskiego na Konwent Marszałków Województw RP, który odbył się w Opolu w dniach 19-20 listopada.

W drugiej części obrad Forum dyskutowało nad przedstawionym poprzednio społecznym projektem nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Za wyjątkiem zapisów dotyczących utworzenia Centrum Monitoringu Transportu (będą podlegały dalszym konsultacjom), uczestnicy zaopiniowali pozytywnie projekt do dalszych prac. Obradom przewodniczył Jan Buczek, współprzewodniczyli: Bolesław Milewski, Czesław Piel a i Mieczysław Marosz.



Od lewej:
Zbigniew Lizoń,
Dionizy Woźny



Od lewej:
Jan Buczek,
Tadeusz Jarmuziewicz,
Andrzej Bogdanowicz,
Bolesław Milewski



Euzebiusz Gawrysiak

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.
Al. Katowicka 40, Wollca
05 – 830 Nadarzyn
Internet: www.tb.eu
E – mail: tb-tts@tb.eu

Oddział Rzgów k. Łodzi
Ul. Katowicka 121/123
05 – 030 Rzgów
Internet: www.tb.eu
E – mail: tb-rzgow@tb.eu

DAF



Profesjoniści na Twojej drodze!

SERWIS

- serwis 24 h
- przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne
- naprawy mechaniczne
- naprawy powypadkowe
- bezpłatna pomoc w razie awarii (w Polsce i za granicą)
- własny holownik
- montaż Toll Collect

CZĘŚCI

- pełen asortyment oryginalnych części zamiennych
- części zamienne do naczep, przyczep oraz innych marek pojazdów ciężarowych
- oleje i środki smarne
- akcesoria



SPRZEDAŻ POJAZDÓW DAF

- sprzedaż serii LF, CF, XF
- pojazdy używane
- pojazdy specjalistyczne
- wynajem krótko i długoterminowy

Serwis Warszawa
Tel. +48 (0) 22 458 95 55
Fax. +48 (0) 22 739 98 79

Serwis Łódź
Tel. +48 (0) 42 209 22 22
Fax. +48 (0) 42 209 22 04

Sprzedaż Części Warszawa
Tel. +48 (0) 22 458 95 82
Tel.kom +48 691 917 250

Sprzedaż Części Łódź
Tel. +48 (0) 42 209 22 02 (lub 07)
Tel. +48 695 570 000

Sprzedaż Części
Białą Podlaską
Tel. +48 661 662 226

Dyrektor Sprzedaży
Rafał Korczak
tel.: +48 (0) 22 458 95 72
email: r.korczak@tb.eu

Warszawa
tel.: +48 607 392 669
tel.: +48 609 666 792
tel.: +48 693 061 421

Łódź
tel.: +48 601 288 567
tel.: +48 605 228 688

Siedlce
tel.: +48 603 939 815

Pojazdy specjalistyczne
tel.: +48 603 939 813

Pojazdy Używane Warszawa
tel.: +48 607 570 057

Pojazdy Używane Łódź
tel.: +48 661 661 477

TBL

TB TRUCK & TRAILER SERWIS SP. Z O.O.

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.
Al. Katowicka 40, Wolica
05-830 Nadarzyn
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-tts@TB.eu

Oddział Łódź
ul. Katowicka 121/123
95-030 Rzgów
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-rzgow@TB.eu

DAF

Profesjoniści na Twojej drodze!

Firma TB Truck & Trailer Serwis została autoryzowanym partnerem firmy Carrier Transicold w zakresie napraw, sprzedaży części oraz wyrobów gotowych.

Oferujemy wszystkie usługi serwisowe oraz części zamienne do agregatów naczepowych: Maxima, Ultra, Supra oraz Vector, a także agregatów Direct Drive do pojazdów z dopuszczalną masą całkowitą 12 ton (Viento, Xarios oraz Neos).

Zapraszamy także klientów posiadających agregaty chłodnicze innych marek.

Przypominamy, że nasza firma jest również autoryzowanym partnerem serwisowym firmy Wielton S.A. Posiadamy także autoryzacje z zakresu napraw oraz sprzedaży części zamiennych do osi **SAF, BPW** oraz układów pneumatycznych firm: **Haldex, Wabco** oraz **Knorr**.

Zapraszamy do korzystania z usług naszego serwisu w Rzgowie k. Łodzi przy ul. Katowickiej 121/123 (trasa krajowa nr 1).

Serwis Carrier +48 691 95 62 39

Części Carrier +48 605 55 18 94

Sprzedaż agregatów +48 661 66 14 77



Carrier
TRANSICOLD

Serwis Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 55
fax. +48 (0) 22 739 98 79

Serwis Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 22
fax. +48 (0) 42 209 22 04

Sprzedaż Części Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 82
tel. +48 691 917 250

Sprzedaż Części Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 02 (07)
tel. +48 695 570 000

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

Sprzedaż pojazdów DAF nowych oraz używanych

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: www.TB.eu

ZAPRASZAMY !

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

TB
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

Przewoźnicy na kroplówce

autor: Robert Przybylski
Rzeczpospolita

Kończy się 2009 rok – jeden z najgorszych w historii polskich przewoźników drogowych. Głęboki światowy kryzys gospodarczy doprowadził także w branży transportowej do spektakularnych bankructw, jednak pomoc rządowa – podobnie jak dla całej gospodarki – jest spóźniona. Przewoźnicy jeszcze poczekają na nią do początku przyszłego roku, a od 1 stycznia drożej zapłacą za dobowe winiety i paliwo.

Podczas debaty sejmowej 18 listopada na temat podwyżki opłaty paliwowej, poseł Janusz Piechocki (PSL) zapytał, jak się ma podwyżka ceny oleju napędowego

do porozumień, które w imieniu resortu infrastruktury podpisał wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz z przewoźnikami drogowymi, gdzie rząd wyraźnie zadeklarował utworzenie pakietu antykryzysowego. Rząd obiecał także poszukać rozwiązań zmniejszających koszty funkcjonowania tego sektora. Zamiast mniejszych kosztów od stycznia wzrosną o 16 groszy na litrze ceny oleju napędowego oraz o 8 zł – do 46 zł ceny dobowych winiety. A obiecwanego pakietu antykryzysowego nie ma. Projekt ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym (Druk sejmowy nr 2401) wpłynął do marszałka Sejmu Bronisława Komorowskiego 22 września 2009 roku, a zaprezentowa-

ny został przez posłów dopiero 20 października. Po porozumieniu zawartym 2 czerwca pomiędzy Sekretarzem Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeuszem Jarmuziewiczem, przewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury Zbigniewem Rynasiewiczem oraz Forum Transportu Drogowego, reprezentowanym przez Jana Buczkę, prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, branża spodziewała się szybciej prowadzonych prac legislacyjnych i dziś jest zaniepokojona ich wolnym tempem. Według sekretariatu Komisji Infrastruktury, ustawa wejdzie w życie najszybciej za dwa miesiące.



Pomoc jest w drodze

W projekcie ustawy w większości zawarte są postulaty środowiska przewoźników, w tym o zawieszeniu działalności. „Przewoźnik drogowy może zawiesić w całości lub w części wykonywanie transportu drogowego na czas nie dłuższy niż 12 miesięcy” – czytamy w projekcie. Przedsiębiorcy nie traciliby uprawnień i mogli odzyskać część opłat administracyjnych. Projekt zakłada także możliwość wyrejestrowanie pojazdów na okres od 2 do 24 miesięcy, z możliwością przedłużenia do 48 miesięcy i to bez konieczności płacenia OC. Projekt ustawy przewiduje uszczelnienie systemu kontroli wykorzystania zezwoleń przez przewoźników zagranicznych. „W przypadku niewypełnienia, nieprawidłowego wypełnienia lub błędnego wypełnienia zezwolenia, przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia” – przewiduje projekt i podnosi karę za tego rodzaju przewinienia do 10 tys. zł, a wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niezgodnie z warunkami wykonywania tych przewozów pociągnie za sobą karę 12 tys. zł.

Projekt przewiduje ułatwienia w dostępie do zawodu. W uzasadnieniu zapisano: „osoby legitymujące się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub zarządzania takim przedsiębiorstwem mogą uzyskać certyfikat kompetencji zawodowych (CKZ) po uzyskaniu pozytywnego wyniku testu z wiedzy. Zwolnieni są z pisemnych zadań egzaminacyjnych do rozwiązania”. Projekt zakłada, że ustawa o transporcie drogowym umożliwi odbycie przez kierowców kursu kwalifikacji wstępnej w trybie przyspieszonym. Zajęcia praktyczne z jazdy podczas kursów kwalifikacji wstępnej mogą

prowadzić także instruktorzy nauki jazdy, a nie wyłącznie instruktorzy techniki jazdy. Szkolenia z jazdy w warunkach specjalnych mogą prowadzić Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy lub mogą odbywać się one na symulatorze. Posłowie zaproponowali także umożliwienie uiszczania opłaty za winiety roczne w ratach oraz objęcie ubezpieczeniem OC ciągnika także naczepy. Projekt zakłada, że podróż służbowa poza miejsce zamieszkania uprawnia kierowcę do otrzymywania diet.

Czas pracy kierowców

Szybciej został uchwalony pakiet antykryzysowy dla całej gospodarki, gdyż rząd był zaniepokojony dużymi zwolnieniami grupowymi, które miały miejsce na przełomie 2008 i 2009 roku. 22 sierpnia weszła w życie ustawa z dnia 1 lipca 2009 r. o łagodzeniu skutków kryzysu ekonomicznego dla pracowników i przedsiębiorców (Dz. U. nr 125, poz. 1035), zwana również pakietem antykryzysowym. Rząd uelastyczył zasady naliczania okresu rozliczeniowego czasu pracy, zmienił zasady przyznawania, wypłaty i zwrotu świadczeń finansowanych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych; przyznawania, wypłaty i zwrotu środków na dofinansowanie kosztów szkoleń i studiów pracowników; umożliwił obniżenie wymiaru czasu pracy; wprowadził pojęcie przestoju ekonomicznego. Ustawa o łagodzeniu skutków kryzysu ekonomicznego ma także znaczenie dla branży transportowej. Z ustawy wynika, że kierowcy (ale tylko zatrudnieni u przedsiębiorców) mogą mieć 12-miesięczny okres rozliczeniowy. Przypomnijmy, że ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879 ze zm.) przewiduje maksymalnie czteromiesięczny okres rozliczeniowy

dla kierowców. – Z możliwości wydłużenia okresów rozliczeniowych do 12 miesięcy mogą skorzystać wszyscy przedsiębiorcy, a nie tylko znajdujący się w przejściowych trudnościach finansowych. Wprowadzenie tego rozwiązania wymaga jednak uzasadnienia przyczynami obiektywnymi lub technologicznymi bądź dotyczącymi organizacji pracy – na łamach Rzeczpospolitej pisał Łukasz Prasolek, asystent sędziego w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych Sądu Najwyższego. 12-miesięczny okresu rozliczeniowego nie mogą wprowadzić jednostki samorządowe lub administracji rządowej, bo nie są przedsiębiorcami.

Trudne warunki do spełnienia

Ustawa antykryzysowa została skrytykowana przez działaczy gospodarczych. Szef Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Jan Guz uważa, że warunki umożliwiające skorzystanie z pomocy finansowej z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych (FGŚP) są zbyt rygorystyczne. – Dla większości firm 25-proc. spadki produkcji czy obrotów to początek upadłości, a wtedy nie ma mowy o spełnieniu innych kryteriów, jak choćby o niezmnieszeniu zatrudnienia przez rok. Będziemy występować o złagodzenie kryteriów – deklaruje w rozmowie z Rzeczpospolitą. Wiceprzewodniczący BCC Zbigniew Żurek uważa, że problemem jest również biurokracja przy udzielaniu pomocy. Aby się o nią starać, firma musi przedstawić dziesiątki dokumentów, w tym dziesięć różnych zaświadczeń. W ramach pakietu antykryzysowego rząd przeznaczył ok. 1,5 mld zł na dofinansowanie w tym i w przyszłym roku wynagrodzeń pracowników za czas przestoju, obniżenia wymiaru czasu pracy czy szkolenia pracowników.

Cały pakiet antykrzysowy w latach 2009 i 2010 ma wartość ok. 2,7 mld zł. Michał Zieliński, ekspert ekonomiczny BCC, podlicza, że z zestawienia relacji kwot wydanych na wspieranie gospodarki do PKB wynika, że polski budżet wydał na ratowanie gospodarki 1 proc. PKB, czyli tyle samo co Belgia, Austria, Słowacja, a więcej niż Portugalia i Francja. – Pakiet antykrzysowy został wprowadzony zbyt późno, żeby mówić o jego zakładanej skuteczności. Dodatkowo niewypałem okazał się system poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa, który miał wykreować dodatkową, wartą 20 mld zł, akcję kredytową dla przedsiębiorstw – mówi ekspert. Zgadza się z nim wiceprezes Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową Bohdan Wyżnikiewicz, który zauważa, że mimo szumnych zapowiedzi rząd nie uruchomił w pełni zapowiadanych pakietów pomocowych, mających łagodzić skutki kryzysu.

Kryzys jeszcze nie minął

Według danych GUS gospodarka Polski nawet w tym roku zanotowała minimalny wzrost, jednak do wyjścia z kłopotów jest najprawdopodobniej daleko. To fatalne wiadomości dla branży transportowej, która w kryzys weszła bez oszczędności, gdyż poprzednie lata, mimo

szybkiego wzrostu gospodarczego, cechowały się malejącymi marżami z powodu wzrostu wartości złożeń oraz rosnących kosztów działalności. Gazeta Prawna spodziewa się, że w całym 2009 roku upadłości i likwidację może ogłosić około 420 firm transportowych, głównie małych i średnich. – W 2008 roku takich przypadków było 110 – mówi Tomasz Starzyk z Dun & Bradstreet. Eksperti Euler Hermes wskazują, że o ile w pierwszej połowie roku upadłości dotyczyły większych firm, to teraz padają głównie mniejsze. – Stanowią one około 80 – 90 proc. branży transportowej, ale statystyki nie oddają w pełni problemów branży – zauważa Grzegorz Błachnio. Ten segment rynku jest najbardziej narażony na utratę płynności. – To efekt wysokich kosztów stałych: paliwa, akcyzy, płac, rat leasingu czy kredytu przy bardzo niskich cenach usług wymuszanych przez rynek – tłumaczy Marcin Siwa z Coface.

Co gorsza, główny partner handlowy Polski – Niemcy – jest w marnej kondycji. Według raportu Euler Hermes z 23 listopada 2009 r., w Niemczech liczba bankructw firm wszystkich branż wzrosła w pierwszej połowie tego roku o 19,5 procent w porównaniu do pierwszej połowy 2008 roku. Liczba przedsiębiorstw, które za-

mknęły drzwi, wyniosła 38 900, a niespłacone długi sięgnęły 33 mld euro, gdy w 2007 roku wynosiły one 18,1 mld, a w 2008 roku 22,1 mld euro. Słaba kondycja niemieckiej gospodarki rzutuje na perspektywy polskich przewoźników. Euler Hermes zauważa, że wielu polskich przewoźników długo czeka na swoje pieniądze. Transport przynajmniej od dwóch lat boryka się z największymi problemami we wszystkich krajach UE. Niemcy są nie tylko największym rynkiem transportowym Europy, ale na dodatek położonym blisko Polski. Dlatego właśnie w Niemczech polscy przewoźnicy świadczą najwięcej zagranicznych usług i siłą rzeczy większość zależności płatniczych wobec polskich przewoźników pochodzi z rynku niemieckiego. Raport przyznaje jednak, że za usługi transportowe odbiorcy płacą źle w całej Europie, co wynika ze specyfiki rynku. Zlecenia uzyskuje się z giełd transportowych, nie ma czasu na sprawdzenie odbiorców, którzy często korzystając z niewielkich sum na fakturach (kilkuset do kilku tysięcy euro), nie płacą ich w terminie lub w ogóle nie zamierzają ich regulować, sądząc, że o tak małe sumy przewoźnik nie będzie występował do windykatora. Poza tym odbiorcy nie są zagrożeni perspektywą braku przewoźnika.



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



Najważniejsze wspierające polskich



Bogusław Liberadzki
poseł do Parlamentu
Europejskiego

Najważniejsze sprawy, które z naszego, polskiego punktu widzenia będą się działy w najbliższym czasie, to pokazanie fatalnej kondycji finansowej transportu europejskiego i uświadomienie zagrożeń, jakie z tego dla całej branży wynikają. Część firm już upadła, a następnym grozi upadek. W związku z tym znacznie spadła zdolność do odtwarzania majątku, zwłaszcza taboru. Przy utrzymującej się tendencji do obniżania ceny usług przewozowych, funkcjonują one na granicy rentowności.

Cięciu za wszelką cenę kosztów funkcjonowania firm towarzyszy spadek jakości świadczonych przez nie usług. W niedługim czasie będzie to miało przełożenie na bezpieczeństwo. Drugim ważnym aspektem sprawy jest wykorzystanie okre-

su zmniejszonej intensywności przewozów, szczególnie w przypadku naszego kraju, na modernizację infrastruktury.

Skutkiem spadku aktywności gospodarczej jest mniejsza presja na ruch drogowy, a z drugiej strony państwo dysponuje środkami budżetowymi przewidzianymi na te cele w perspektywie lat 2007 – 2013. Jeżeli spojrzymy na wykorzystanie tych funduszy, sytuacja jest następująca: na transport kolejowy nie wydaliśmy nic, a na transport drogowy (drogownictwo) – od 4 do 6%. Pozostałe środki są nietknięte. Mamy 6,5 mld euro, które UE przekazała Polsce, ale na razie te pieniądze są zaksięgowane po stronie dochodów budżetowych. Dlaczego podkreślam szczególnie znaczenie przedsięwzięć infrastrukturalnych? Samochód ciężarowy poruszający się po polskich drogach, ze względu na ich stan techniczny ma o 40% mniejszą wydajność niż w krajach Starej Unii

Europejskiej. Zatem może przewieźć mniej i w dłuższym czasie, a pojazd kosztuje tyle samo.

Trzeci obszar, do którego musimy się odnieść w Parlamencie Europejskim, to kwestia fiskalizmu dotyczącego firmy transportowe. Musimy sobie bardzo wyraźnie powiedzieć, że jesteśmy już na granicy fiskalizmu, jaki są w stanie znieść firmy przewozowe. A przecież mówi się o eurowiniecie, jako kolejnym przedsięwzięciu i internalizacji kosztów zewnętrznych. I tutaj mogę obiecać, że będziemy powracać do sposobu pojmowania tej idei. Ponieważ – jeżeli nie będzie internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w innych państwach (zwłaszcza Rosji) nienależących do UE, to u nas internalizacja spowoduje wzrost kosztów ponoszonych przez firmy i utratę na ich konkurencyjności. To nie jest rozwiązanie, które mogłoby działać antykryzysowo i prorozwojowo, zwłaszcza kiedy spadają ceny frachtów i pogarsza się kondycja finansowa firm.

Na coś musimy się w Europie zdecydować. To znaczy na zaprzestaniu prowadzenia tego rodzaju polityki fiskalnej wobec firm przewozowych. Rok przyszły będzie również ważny, bo kończy się ważność Białej Księgi, w której przedstawiono politykę transportową UE na lata 2001 – 2010. Musimy ten dokument radykalnie zrewidować. Czyli pokazać szansę, która wiąże się z transportem w wychodzeniu z kryzysu – transport jako czynnik jakości życia i jednocześnie transport jako sam w sobie dział tworzący produkt narodowy i dochód krajowy.

zamierzenia przewoźników w 2010 r.



Krzysztof Tchórzewski
posel na Sejm RP,
zastępca przewodniczącego
Sejmowej Komisji Infrastruktury

Transport drogowy jest w bardzo trudnej sytuacji w związku z trwającym kryzysem. Według mojej wiedzy kilkaset firm przewozowych może w najbliższym czasie zakończyć swoją działalność. Coraz większa grupa przewoźników drogowych stoi na krawędzi bankructwa. Problemem, który obnażył kryzys są źle zawierane umowy leasingowe. Wiele firm pomimo, że zostały pozbawione taboru muszą spłacać raty leasingowe do końca trwania umowy. Uważam, że stowarzyszenia powinny zająć się tym problemem i służyć pomocą prawną swoim członkom w takich sytuacjach. Oczywiście mam na myśli stworzenie takich mechanizmów, które zabezpieczałyby przewoźników na przyszłość. Wielu z nich nie posiada merytorycznego przygotowania do prowadzenia negocjacji oraz umiejętności wnikliwego spisywania

umów. Zrzeszenia powinny propagować wiedzę dotyczącą tych aspektów działalności przedsiębiorstw. Przewoźnicy muszą ponownie podjąć walkę o przywrócenie Rady do Spraw Transportu Drogowego, która działała przy Ministrze Infrastruktury. Z mojej inicjatywy 10 lat temu taka rada została powołana. Była złożona z członków organizacji reprezentujących przewoźników drogowych. Był to bardzo dobry sposób na przedstawianie i rozwiązywanie problemów branży w relacji: rząd-przewoźnicy. Na cyklicznych spotkaniach z Radą zbierał się zespół branżowy złożony z wiceministrów 5-ciu resortów: gospodarki, finansów, transportu, środowiska oraz urzędu ochrony konkurencji i konsumentów. Odbywały się one pod kierownictwem Wicepremiera- Ministra Gospodarki. Na tych spotkaniach przedstawiciele ZMPD oraz stowarzyszeń sprawnie przekazywali swoje problemy i szybciej wychwytywane były i wdrażane różnego rodzaju rozwiązania prawne, których bez takiego trybu nigdy nie uda-

łyby się uzgodnić. Sprawy transportu nie są przecież związane tylko i wyłącznie z jednym ministerstwem.

W 2010 roku stowarzyszenia powinny przejawiać więcej inicjatywy w interesie swoich członków. Spowoduje to większe zaangażowanie resortów w rozwiązywanie problemów środowiska transportowców. Przede wszystkim poprzez propagowanie wiedzy- szkolenia i kompleksową pomoc prawną. Mogłyby również samodzielnie, jako organizacje pozarządowe, przynajmniej podjąć próbę monitoringu na rynku cen frachtowych. W publikatorach zrzeszenia mogłyby być publikowane ceny określone wskutek badania rynku jako minimalne. Do tego nie potrzeba zmian w prawie. Uważam też, że stowarzyszenia powinny składać skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, np. w sytuacjach domniemych zmów cenowych wielkich spedytorów. Przyjmowanie przez przewoźników zleceń, których wartość nie pokrywa kosztów świadczonych usług nie jest normalnym zjawiskiem rynkowym. W kontaktach z rządem przewoźnicy powinni wykazać się większą determinacją. Należy zdać sobie sprawę ze smutnej prawdy, że obecny rząd zajmuje się tylko tym czym zajmować się musi. Z tego właśnie powodu wynikają moje powyższe sugestie odnośnie zwiększenia aktywności środowisk reprezentujących przewoźników drogowych, gdyż Rząd PO-PSL jest niezwykle biernym rządem i dlatego należy go inspirować wskazując istotne problemy do rozwiązania.

Najważniejsze wspierające polskich



Tomasz Poleć
Główny Inspektor Transportu
Drogowego

Kończące się właśnie prace nad ustawą anty kryzysową są znakomitym wstępem do tego, aby od początku roku 2010 zainicjować działania legislacyjne nad drugim bardzo ważnym projektem społecznym nowelizującym ustawę o transporcie drogowym. Jak mi wiadomo, projekt ten opracowany przez OZPTD uzyskał już akceptację Forum Transportu Drogowego. Mówię tu o dokumencie, który wprowadzi bardzo poważne zmiany w systemie sankcji i odpowiedzialności. Polegają one na ustanowieniu trzech kategorii osób odpowiedzialnych w transporcie: kierowcy (gdzie w tym momencie mówimy o odpowiedzialności zakotwiczonej w prawie o wykroczeniach), osoby zarządzającej w przedsiębiorstwie i ostatnim ogniwie – przedsiębiorcy. Jeżeli uda się rozpocząć prace nad tym dokumentem w parlamencie, będzie to finał wieloletnich starań

środowiska przewoźników na rzecz uporządkowania tych kwestii. Kolejna rzecz, bardzo istotna jeżeli chodzi o działalność ITD, to podjęcie działań na rzecz ujednoczenia systemu sankcji w Europie. Tutaj muszę przyznać, że oczekujemy większego niż dotąd wsparcia ze strony środowiska przewoźników. Firmy transportowe funkcjonują na terenie całej Unii Europejskiej w oparciu o taki sam system prawny. Natomiast jeżeli dojdzie do naruszenia przepisów prawa, to okazuje się, że system sankcji jest bardzo zróżnicowany. Dochodzi niekiedy do sytuacji, w których za to samo naruszenie w jednym kraju zapłacimy 50 euro, a w innym nawet 1500 euro. Podjęliśmy już działania w ramach Euro Controle Route, w której zrzeszona jest polska Inspekcja aby temu przeciwdziałać.

Na stronie internetowej ECR został umieszczony specjalny formularz, gdzie kierowca czy przedsiębiorca ukarany jego zdaniem bezzasadnie poza granicami kraju może taki przypadek szczegółowo opisać. Link

do formularza w języku polskim jest dostępny na stronie ITD. Co więcej – w kwietniu tego roku wystąpiliśmy do wszystkich organizacji zrzeszających przewoźników, aby umieścili na swoich stronach internetowych stosowny link. Chodzi o to, aby w ramach ECR zebrać kompleksowe informacje pokazujące jak naprawdę działa system sankcji w różnych krajach, by później mając już twarde dowody spotykać się z przedstawicielami Komisji Europejskiej i postulować ujednoczenie wysokości kar w skali Europy. Ze smutkiem muszę stwierdzić, że gdy teraz podsumowaliśmy tę inicjatywę (tzw. complain desk) okazało się, że do ECRu z Polski wpłynęły od kwietnia tylko cztery wypełnione formularze. Zupełnie nie koresponduje to z informacjami, którymi inspektorat jest ciągle zasypywany – dotyczącymi niesłusznego ukarania. Rzeczywistość pokazuje jak wielka jest ilość takich sytuacji. Musimy to jednak potrafić udowodnić. Bez informacji, którą mogą dostarczyć nam tylko przewoźnicy, nie mamy argumentów za wprowadzeniem zmian ujednoczających system kar w całej Europie.

Ostatnia kwestia, nad którą pracuje Departament Transportu Drogowego MI przy wsparciu ITD, to uporządkowanie przepisów związanych z przewozem ładunków nienormalnych. Chodzi o to, aby zezwolenia na ich przewóz były wydawane bez zbędnej zwłoki – a na pewno zdecydowanie szybciej niż obecnie i uporządkować system sankcji z tym związanymi. Stosowny projekt zmian ustawowych skierowany został właśnie do konsultacji międzyresortowych.

zamierzenia przewoźników w 2010 r.



Tadeusz Jarmuzewicz
sekretarz stanu w Ministerstwie
Infrastruktury

Przewoźnikom potrzebne jest ożywienie gospodarcze, bo tylko jeżeli produkcja i handel ruszą pełną parą, będzie co wozić. Oczywiście Ministerstwo Infrastruktury nie jest kreatorem polityki gospodarczej, nie mogę więc deklarować działań w tym zakresie. Mogę jednak z satysfakcją powiedzieć, że rząd, w którym jestem, wybrał rozsądny sposób zmagania się z kryzysem i że działania rządu przyniosły pozytywny skutek. Z tego wynikają oczywiste zamierzenia na przyszły rok. Trzeba umacniać polską gospodarkę, bo skutki jej rozwoju będą odczuwalne przez wszystkich.

Transport jest jak barometr zmian gospodarczych – pierwszy reaguje na oznaki dekoniunktury. Prezes ZMPD

dwa lata temu sygnalizował, że w gospodarce zaczyna się dziać coś złego, bo przewoźnikom ubywa zamówień. Dla nas ta prawda nie była wtedy tak oczywista. Dzisiaj Jan Buczek miałby prawo powiedzieć: „a nie mówiłem”. Wspominam o tym, ponieważ uważam, że ważnym zamierzeniem na przyszły rok powinno być doskonalenie jakości dialogu pomiędzy branżą a rządem i parlamentem. Mamy się na tym polu już czym pochwalić. Wymieniłbym po stronie osiągnięć porozumienie z 2 czerwca 2009 r. zawarte pomiędzy ministerstwem i sejmową komisją infrastruktury a Forum Transportu Drogowego. Wymieniłbym ustawę, którą branża nazwała „antykryzysową” i która z niezłym skutkiem przechodzi przez parlamentarne procedury. Wymieniłbym, w końcu, liczne spotkania w ramach Forum Transportu Drogowego, a także w innych stowa-

rzyszeniach skupiających przewoźników. Często przebieg tych spotkań nie był dla mnie szczególnie przyjemny, zdarzało mi się słuchać gorzkich słów, ale nie mam cienia wątpliwości, że każde z tych spotkań było ważne i pożyteczne dla obu stron.

W przyszłym roku musimy kontynuować i rozwijać dialog między nami. Muszę jednak w tym miejscu sformułować pewien postulat. Jeśli przewoźnicy chcą osiągać lepsze efekty w kontaktach z ministerstwem, potrzeba więcej zaufania i zdecydowanie mniej bezproduktywnych emocji. Nie ma sensu, w obliczu każdych trudności, wymachiwać maczugą i domagać się głów polityków. To nic nie daje. Jedynym efektem jest pogorszenie jakości współpracy i utrudnienie rozmów. Sprawy, które staramy się wspólnie rozwiązywać są, często, bardzo skomplikowane. Niekiedy nie da się ich rozwiązać szybko ani łatwo. Nie znaczy to jednak, że ministerstwo jest przeciwko branży. Nie ma, i nigdy nie było, po naszej stronie złej woli,

Jest jeszcze jedna ważna sprawa, o której chcę wspomnieć, mimo że niewiele mogę z tym zrobić. Pragnę życzyć branży, żeby w 2010 roku uporała się z groźną dla niej nadpodażą usług, powodującą dramatyczny, wyniszczający bardziej niż kryzys światowy, spadek cen przewozów. Myślę, że to jest dziś problem numer jeden. Obiecuję, że wszystko, co w tej kwestii może zrobić Ministerstwo Infrastruktury, zostanie zrobione. Sądę jednocześnie, że decydujące działania w tej mierze muszą podjąć sami przewoźnicy.

Najważniejsze wspierające polskich



Jan Buczek
prezes ZMPD

Polscy przewoźnicy - dzięki intuicji i kreatywności - odnieśli ogromny sukces na europejskim rynku transportowym. Jednakże kryzys, jaki dotknął branżę pokazał, że te cechy nie wystarczą, aby się uchronić przed skutkami kryzysu światowego. Bez wiedzy z zakresu ekonomii i zarządzania prowadzenie i rozwijanie własnej firmy jest w dzisiejszych czasach niemożliwe. Rok 2010 powinien być okresem wyciągania wniosków z tej bardzo kosztownej lekcji i wypracowywania sposobów dla uniknięcia podobnych błędów przy tworzeniu strate-

gicznych planów rozwoju przedsiębiorstw. Aby to, co się zdarzyło się w roku 2009 - więcej już nie powtórzyło!

Będziemy przekonywać przewoźników, że każda chwila zainwestowana w szkolenia przynosi konkretne korzyści dla przedsiębiorstwa. Dlatego powstał w strukturze ZMPD Centralny Ośrodek Szkoleń, który będzie prowadził zajęcia z zakresu mikroekonomii. Chcemy pokazać przewoźnikom, w jaki sposób trzeba obliczać koszty działalności, żeby mogli podejmować właściwe decyzje w rozmowie z potencjalnymi klientami. W cenie przewozu muszą również zawierać się środki na rozwój firmy.

Obecnie z inicjatywy ZMPD prowadzona jest zmiana kilku aktów prawnych, które po wejściu w życie na pewno pomogą przedsiębiorcom. Co prawda spodziewaliśmy się innego tempa prac legislacyjnych, a efekty zmian tych przepisów mogły być w większym stopniu wykorzystane. Niemniej bez względu na opóźnienia ich bezpośrednim skutkiem będzie poprawa sytuacji przedsiębiorstw transportowych. Nowy dokument wprowadzający gruntowne zmiany do ustawy o transporcie drogowym jest przedmiotem szerokiej dyskusji w środowisku przewoźników. Mam nadzieję, że już na początku 2010 roku podjęta zostanie inicjatywa legislacyjna. Bardzo ważnym jest również dalsze rozwijanie Departamentu Transportu ZMPD, aby w coraz większym stopniu usprawnić proces przepływu informacji, w tym przygotowywania bieżących komentarzy prawnych i komunikatów.

Notujemy ostatnio wzrost zapotrzebowania na transport, a skala wzrostu jest wyższa niż by to wynikało z corocznie powtarzającej się dynamiki przewozów, której stałym elementem jest zwiększenie zamówień pod koniec roku. To może być pierwszy zwiastun lekkiego ożywienia gospodarczego, co oznacza wzrost zapotrzebowania na świadczone przez transport usługi.

3 listopada 2009 roku Janusz Łacny został wybrany na kolejną kadencję prezydenta IRU. W imieniu własnym i zespołu redakcyjnego składam Panu prezydentowi gratulacje.

Ryszard Gałczyński
redaktor naczelny

zamierzenia przewoźników w 2010 r.



Janusz Łacny prezydent IRU

Uważam, że w 2010 roku nastąpi stabilizacja przewozów wewnątrz-wspólnotowych. Stosunkowo duży fragment tego rynku przewozowego, opanowany przez polskie przedsiębiorstwa transportowe, zostanie prawdopodobnie utrzymany. Obawiam się tylko polsko-polskiej konkurencji wymuszonej przez przewoźników operujących dotąd na rynkach wschodnich, szczególnie rosyjskim. Myślę, że powoli, acz systematycznie nasz udział będzie tam zmniejszany. Jesteśmy wypierani z tego rynku przez dynamicznie rozwijające się firmy rosyjskie, a także przez inne firmy wschodnio-europejskie, czy nawet azjatyckie. Wynika to z poziomu wykorzystania procedury TIR. Jeszcze kilka lat temu rosyjskie przedsiębiorstwa wykorzystywały ok. 200 tysięcy karnetów TIR rocznie. Obecnie liczba ta wynosi niemal 700 tysięcy. To znaczy, że dzisiaj realizują one 3,5 razy więcej operacji przewozowych rocznie.

Pewną szansę na spowolnienia tego procesu stwarza dynamiczny proces reaktywacji Jedwabnego Szlaku. Jednakże występują tam przeszkody, które pozostaną aktualne jeszcze w perspektywie co najmniej kilku kolejnych lat. Pierwszą i podstawową jest brak harmonizacji przepisów celno-przewozowych między poszczególnymi krajami. Kolejna to nieautoryzowane opłaty osiągające nawet 80% opłat oficjalnych, czyli bakszysz rozumiany tam jako naturalny element funkcjonowania rynku.

Jeśli chodzi o rynek unijny, to po raz pierwszy IRU udało się zawrzeć porozumienie z Komisją Europejską i przysłą, belgijską prezydentką UE, rozpoczynając się w połowie 2010 roku. Dotyczy ono organizacji konferencji opartej na wzorze Konferencji euro-azjatyckich. Wspólnie z przedsiębiorcami uczestniczyć w niej będą ministrowie odpowiedzialni za transport w państwach UE. Będzie to dobra okazja do rozmów o uproszczeniu zasad funkcjonowania transportu. Będzie to również okazja, aby nakłó-

nić polskie władze do organizacji podobnego przedsięwzięcia rok później, ponieważ w 2011 przypada polska prezydencja w UE.

Bardzo ważnym dla nas partnerem, może w niedalekiej przyszłości, okazać się Turcja. Dlatego przy podpisywaniu porozumień dwustronnych powinno się już teraz rozważać możliwość wzajemnego zwolnienia się z wymogu posiadania zezwoleń. Wiąże się to z coraz szerszym otwieraniem się rynku państw Afryki północnej i Azji południowo-zachodniej. W październiku Liga Państw Arabskich podpisała porozumienie o współpracy z IRU po to, aby wspólnie rozwijać tam transport drogowy. To również odkrywa nowe możliwości przed polskimi przewoźnikami. Uważam, że należy myśleć w tej perspektywie, ponieważ tradycyjne rynki dla polskiego transportu kurczą się.

Dotychczas w Polsce pokutowało rozumowanie, że trzeba prowadzić politykę intensywnego (ilościowego) rozwoju swojej firmy. Po kryzysie należy zrewidować tego typu przekonania. Dalsza dynamika ilościowego rozwoju przewozów jest nierealna i należy to sobie uzmysłowić. W tej chwili powinniśmy się bardziej koncentrować na rozwoju jakościowym. Nie tylko proste przewozy, ale także usługi okołoprzewozowe oraz rozwijanie usług logistycznych. Co więcej, nasi przedsiębiorcy, którzy są operatywni i twórczy, powinni swoje działania bardziej niż dotąd wspierać wiedzą z zakresu ekonomii. Przepuszczam bowiem, że dla dalszego rozwoju firm bardzo istotne będzie podwyższanie kwalifikacji ich właścicieli.

Najważniejsze zamierzenia polskich przewoźników



Stanisław Żmijan
poseł na Sejm RP, przewodniczący
Komisji Infrastruktury

Wyrażam przekonanie, że transport drogowy w 2010 roku złapie oddech i wyjdzie ze stanu zadyszki. Jesteśmy bowiem zdeterminowani, zarówno resort infrastruktury, jak i sejmowa Komisja Infrastruktury, w działaniu na rzecz wsparcia tak ważnej dla gospodarki branży transportu. Doskonale rozwijający się transport drogowy po 1989 roku znalazł się w bardzo trudnej sytuacji, głównie w następstwie kryzysu

gospodarczego i spadku masy przewozowej na rynku. Dlatego konieczne jest doprowadzenie do końca pracy nad tzw. ustawą kryzysową dla transportu drogowego, napisaną w wyniku porozumienia zawartego pomiędzy resortem infrastruktury a środowiskiem przewoźników drogowych w czerwcu bieżącego roku. Osobiście patronuję procesowi wdrożenia tego porozumienia w życie.

Właśnie nadzwyczajna komisja zakończyła pracę nad tym projektem ustawy, sprawozdanie podkomisji konsumuje zapisy zawartego porozumienia. Mam nadzieję, że wkrót-

ce zakończymy proces legislacyjny i z początkiem roku ustawa wejdzie w życie. Chciałbym w tym miejscu podkreślić zaangażowanie i merytoryczny udział w pracy legislacyjnej przedstawicieli branży transportu drogowego. Przekonany jestem, że w 2010 roku będzie kontynuowana praca nad pozostałymi 5 punktami porozumienia. Realizacja postulatów zawartych w porozumieniu niewątpliwie da szansę skutecznego konkurencyjnego przewoźników drogowych na europejskim rynku przewozowym. Wysiłek ze strony komisji infrastruktury jest zasadny i konieczny, gdyż transport drogowy to miejsca pracy i dochody budżetu państwa w granicach 12% PKB rocznie.

Wyrażam także nadzieję, że w 2010 roku środowisko przewoźników drogowych dokona mobilizacji wewnętrznej i zrestrukturyzuje firmy w takim stopniu, aby dostosować moce przewozowe do masy towarowej na rynku. Likwidacja nadpodaży usług przewozowych na rynku wyeliminuje zjawiska szkodliwe, a mianowicie zaniżanie cen i stosowanie dumpingu. W każdym razie tego wszystkiego całemu środowisku przewoźników drogowych u progu nowego 2010 roku życzę.



wspierające w 2010 r.



Jarosław Jakoniuk
prezes Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia na Rzecz
Obrony Przewoźników

Dotychczasowa polityka antykryzysowa rządu była iluzoryczna. Na rynku potrzeba obecnie tanich linii kredytowych oraz „rozterminowania” umów leasingowych. Przez półtora roku trwającego kryzysu firmy skonsumowały wszystkie swoje zapasy finansowe i w tym momencie stoją nad przepaścią. Dostępność kredytów dla naszej branży jest coraz bardziej ograniczona, a stopy procentowe bardzo wysokie. Przewoźnicy niemieccy mogą starać się o kredyt oprocentowany w wysokości 3%. Polskie banki oferują kredyty, których oprocentowanie wynosi 11%. W związku z tym najważniejsze działania w 2010 roku powinny zmierzać do uruchomienia tanich kredytów o dłuższych terminach spłaty. Wprawdzie rząd od początku bieżącego roku deklarował, że uruchomi narzędzia finansowe, które

mają łagodzić skutki kryzysu, ale my, jako branża, tego nie odczuwamy. Czekamy tylko na windykację firm leasingowych i banków. Największy problem stanowi fakt, że sporo firm utraciło płynność finansową. Dodatkowo firmy paliwowe nie stosują odroczonej terminowości płatności na paliwa. Z kolei zleceniodawcy, wykorzystując taką sytuację na rynku przewozów, wydłużyli terminy płatności nawet do 90 dni. W chwili obecnej za rok swojej działalności formy przewozowe mają tyle zobowiązań do uregulowania, że bez szybkiej zewnętrznej pomocy kredytowej nie będą w stanie się utrzymać. Działania prezesa NBP, który obniżył stopy procentowe w niczym nie pomogły, jeżeli chodzi o dostępność do kredytów. Ten ruch wzmocnił jedynie banki, ponieważ uwolnione rezerwy finansowe zamieniły na obligacje. Bez płynności finansowej żadne, nawet radykalne cięcia kosztów własnych, nie pomogą w dalszym funkcjonowaniu firmom transportowym.

„KRISMAR” Sp. z o.o.j.v.

BERLIO

KARTY PALIWOWE

Sp. z o.o.j.v. „KRISMAR”
21-500 Biała Podlaska, ul. Aleje Jana Pawła II 11
tel./fax 83 343 73 85, tel. 83 343 73 86
e-mail: krismar@bp.onet.pl

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

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

Rosja, Białoruś, Polska, Niemcy, Ukraina

www.berlio.by
www.krismar-berlio.pl



expoSilesia

13 – 15 kwietnia 2010



LOGISTEX

IV Targi Logistyki, Magazynowania i Transportu

Targi Logistyki, Magazynowania i Transportu LOGISTEX to:

- konsolidacja i integracja środowiska branży związanej z logistyką, magazynowaniem i transportem
- prezentacja ofert i osiągnięć firm działających w branży logistycznej
- profesjonalna obsługa i wysoki standard usług wystawienniczych
- szeroki wachlarz imprez towarzyszących

Potencjał województwa śląskiego:

- znakomita lokalizacja
- logistyczne centrum kraju
- najgęstsza sieć kolejowa w Polsce
- największy Polski eksporter

Dyrektor Projektu

Wioletta Błońska-Dudek
tel. 032 78 87 506, 032 78 87 543
fax 032 78 87 503
kom. 510 031 732
e-mail: logistex@exposilesia.pl

tereny targowe

expoSilesia
Expo Silesia – Kolporter Expo
Braci Mieroszewskich 124
41-219 Sosnowiec,
www.exposilesia.pl

Patronat Merytoryczny



Partner Targów



www.logistex.pl

11-14.05.2010, Kielce



AUTOSTRADA-POLSKA

XVI Międzynarodowe Targi
Budownictwa Drogowego
www.autostrada-polska.pl



MASZBUD

XII Międzynarodowe Targi
Maszyn Budowlanych
i Pojazdów Specjalistycznych
www.maszbud.com



TRAFFIC-EXPO

VI Międzynarodowe Targi Infrastruktury
www.traffic-expo.com



ROTRA

III Międzynarodowe Targi Transportu
Drogowego - Pojazdy Użytkowe
www.rotra.targikielce.pl

20-22.10.2010

Współpraca:



Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych

Organizator: TARGI KIELCE ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów: Bogusława Grzechowska, tel. 041 365 12 10, grzechowska.b@targikielce.pl

www.targikielce.pl

Czy Twoje samochody

pracują
tak jak powinny ?



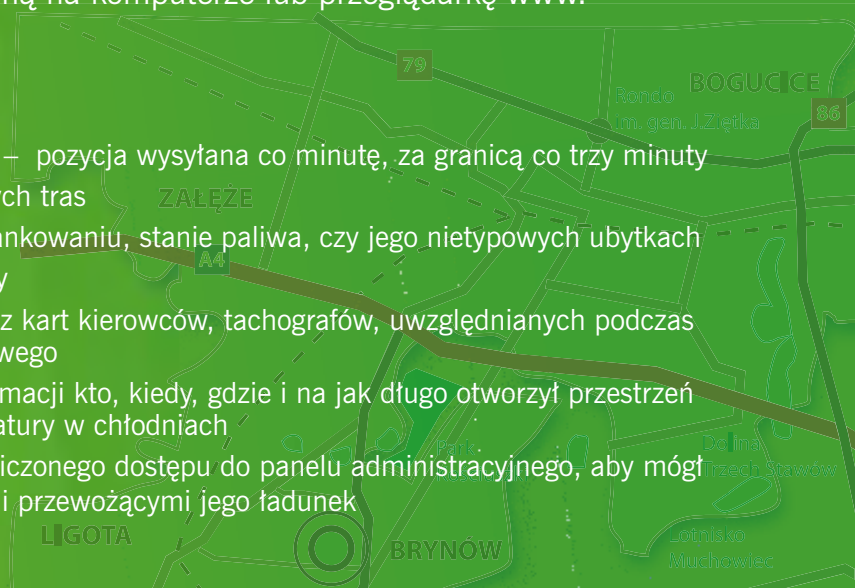
SATELITARNA
LOKALIZACJA
POJAZDÓW



System składa się z urządzenia GBOX - instalowanego w samochodzie - przesyłającego informacje z pojazdu do Klienta, który odczytuje je poprzez aplikację zainstalowaną na komputerze lub przeglądarkę www.

Co daje Ci GBOX:

- ↘ monitoring On-Line floty pojazdów – pozycja wysyłana co minutę, za granicą co trzy minuty
- ↘ możliwość analizowania archiwalnych tras
- ↘ informacja o aktualnej prędkości, tankowaniu, stanie paliwa, czy jego nietypowych ubytkach
- ↘ informacja o zalogowanym kierowcy
- ↘ pobieranie obowiązkowych danych z kart kierowców, tachografów, uwzględnianych podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego
- ↘ zabezpieczenie ładunku dzięki informacji kto, kiedy, gdzie i na jak długo otworzył przestrzeń ładunkową, monitorowanie temperatury w chłodniach
- ↘ udostępnianie Kontrahentowi ograniczonego dostępu do panelu administracyjnego, aby mógł śledzić co dzieje się z samochodami przewożącymi jego ładunek



www.gbox.pl

PC NET SERVICE®
SOFTWARE

Znowu problemy z zezwoleniami rosyjskimi

Tadeusz Wilk
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

W momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych przestały stanowić problem dla części polskich przewoźników drogowych. Akcesja pozwala bowiem wykonywać bez zezwoleń praktycznie prawie wszystkie przewozy pomiędzy krajami unijnymi. Limitowane pozostają jednak przewozy do krajów pozaunijnych.

Od wielu lat uzyskanie dostatecznej liczby zezwoleń rosyjskich jest sprawą trudną. Praktycznie co roku prowadzimy ze stroną rosyjską trudne negocjacje. Szczególnie ciężkie są rozmowy dotyczące zezwoleń „Rosja – do i z krajów trzecich”, które pozwalają na wykonywanie przewozów z krajów innych niż Polska do Federacji Rosyjskiej i z Federacji Rosyjskiej do innych krajów poza Polską.

W 2004 r. weszła w życie nowa umowa dotycząca transportu drogowego między Polską i Federacją Rosyjską, która wprowadziła m.in.

nowe rodzaje zezwoleń. Od tego momentu strona rosyjska zaczęła ograniczać liczbę zezwoleń dla nas na przewozy pomiędzy krajami trzecimi a FR. W 2005 r. zezwolenia te stanowiły około 40% wszystkich zezwoleń przekazanych Polsce, a w 2009 r. wskaźnik ten spadł do ok. 15%. W liczbach bezwzględnych jest to spadek o 15 tys. zezwoleń.

Przewoźnicy polscy w tych przewozach wspomagają się dodatkowo specjalnymi zezwoleniami emitowanymi przez ITF (International Transport Forum – dawna Europejska Komisja Ministrów Transportu), które pozwalają wykonywać przewozy pomiędzy 42 krajami należącymi do tej organizacji. Do organizacji tej należą także Polska i Rosja.

W październiku br. mocno zintensyfikowano działania w sprawie określenia kontyngentów na rok 2010, zarówno w dwustronnych negocjacjach ze stroną rosyjską, jak również w ramach ITF. Na początku października, podczas posiedzenia grupy roboczej ITF do spraw transportu drogowego w Lizbonie, strona rosyjska nieoczekiwanie poinformowała członków grupy, iż zamierza samoograniczyć kontyngent zezwoleń EKMT z 299 bazowych ze-

zwoleń do 67, żądając od pozostałych krajów ograniczenia zezwoleń z możliwością wjazdu do Federacji Rosyjskiej do takiej samej liczby. Dla Polski stanowiłoby to ograniczenie kwoty bazowej z 153 do 67 sztuk, czyli o 56%. Decyzję rosyjską krytycznie oceniły pozostałe kraje członkowskie ITF, m.in. dlatego, że wszystkie złożyły już zapotrzebowanie na zezwolenia według wcześniejszych zasad, a jednostronna decyzja burzyła te zasady. Sekretarz Generalny ITF J. Short wystosował pismo do Ministra Transportu Federacji Rosyjskiej I. Lewitina z prośbą o rozważenie zmiany stanowiska. W odpowiedzi rosyjski Minister Transportu przedstawił możliwość zmiany stanowiska, ale pod warunkiem rozważenia zmiany sposobu wykorzystania tych zezwoleń. Przedstawił cztery konkretne warunki, których spełnienie przez wszystkich członków ITF mogłoby skutkować wycofaniem się strony rosyjskiej z decyzji o ograniczeniu kontyngentu.

Zwołano nadzwyczajne posiedzenie grupy roboczej do spraw transportu drogowego ITF, które odbyło się w Paryżu 10 grudnia 2009 r. Trudne obrady toczyły się wokół możliwości uzyskania kompromisu w sprawie kontyngentu zezwoleń EKMT na rok 2010. Po ośmiu godzinach dyskusji kompromis został osiągnięty, chociaż trzy kraje: Włochy, Grecja i Luksemburg nie do końca się z nim zgadzają. Prawdopodobnie zostanie zapisane



zdanie odrębne tych trzech krajów. **W efekcie kompromisu kontyngent zezwoleń EKMT na rok 2010 dla polskich przewoźników pozostanie taki sam, jak w roku 2009.** Zmienia się nieznacznie zasady korzystania z tych zezwoleń, nie powinno to mieć jednak znaczącego wpływu na wykonywanie przewozów. Bardzo istotnym postanowieniem Grupy jest natomiast powołanie Podgrupy, która opracuje nowe zasady podziału kontyngentu na najbliższą przyszłość. Polska zgłosiła się do prac w tej Podgrupie.

Rozmowy dwustronne o wymianie zezwoleń na rok 2010 pomiędzy Polską i Federacją Rosyjską niestety nie zastały sfinalizowane. Spotkanie Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych odbyło się w Swietłogorsku (Obwód Kaliningradzki) w październiku 2009 r. Wobec dużych rozbieżności w oczekiwaniach stron – nie uzyskano porozumienia. Strona polska wystąpiła z wnioskiem o 145 000 zezwoleń ogólnych oraz 50 000 zezwoleń do i z krajów trzecich. Strona rosyjska zaproponowa-

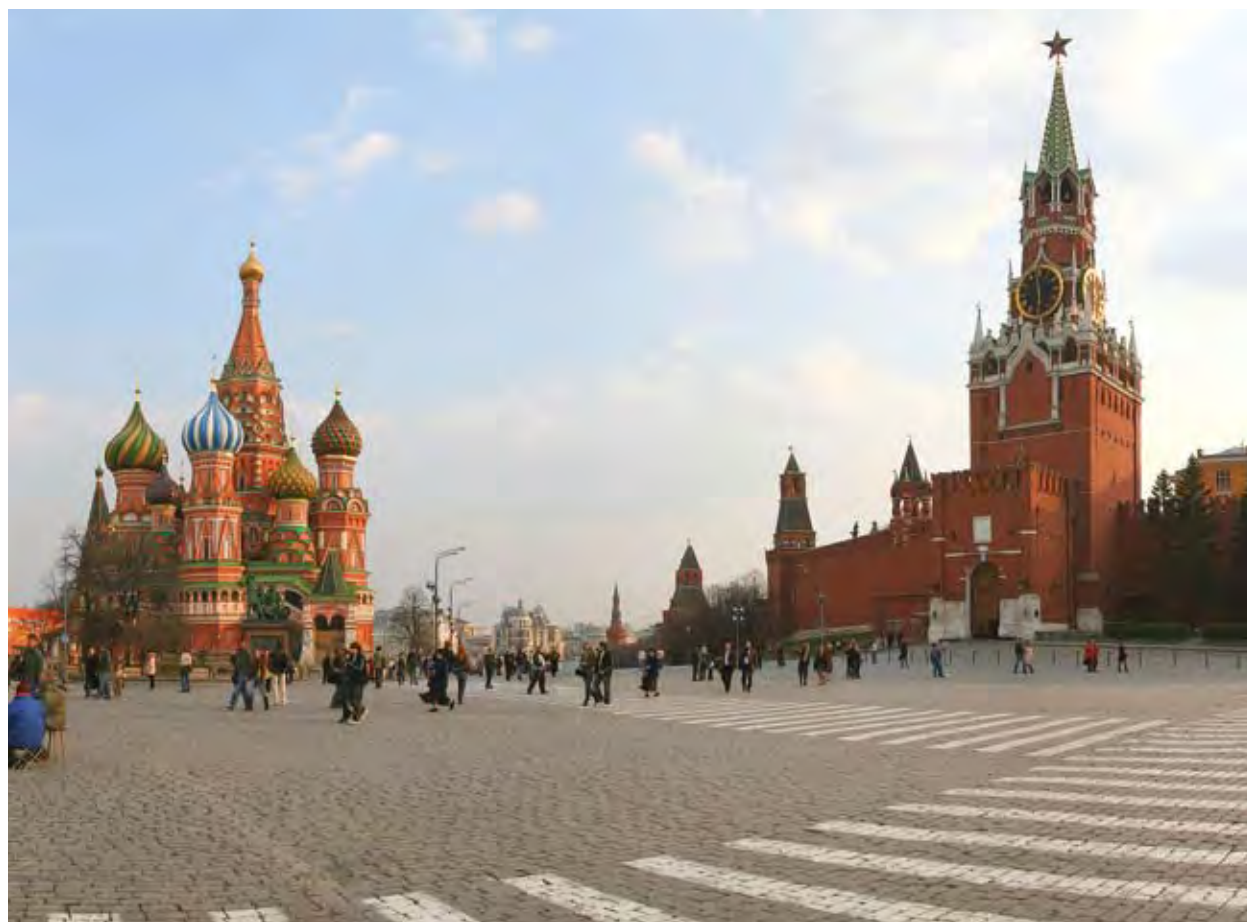
ła dla obu stron wymianę po 190 000 zezwoleń ogólnych i 5 000 zezwoleń do i z krajów trzecich. Mimo długich negocjacji nie osiągnięto porozumienia. Zbliżenia stanowisk miały poszukać organizacje przewoźników, których przedstawiciele brali udział w posiedzeniu komisji.

Spotkanie przewoźników odbyło się 27 listopada 2009 r. w Moskwie. Delegacjom przewodniczyli prezesi stowarzyszeń; dziewięcioosobowej delegacji ZMPD – prezes Jan Buczek, natomiast delegacji ASMAP – prezes E. Moskwiłow. Przewoźnicy zaprezentowali swoje stanowiska. Polscy przewoźnicy uważają, że – zgodnie z zapisami polsko-rosyjskiej umowy – liczba zezwoleń do i z krajów trzecich musi być proporcjonalna do liczby zezwoleń ogólnych i powinna być zbliżona do procentowego udziału, jaki polscy przewoźnicy osiągnęli w przeszłości, czyli około 40%. Według przewoźników rosyjskich – przewozy towarów do Rosji z krajów trzecich powinny być ich domeną, więc udział przewoźników zagranicznych w tych przewozach powinien być zdecydowanie ogra-

niczony. Ponadto strona rosyjska zdecydowanie naciska na zmianę zapisów umowy w zakresie dotyczącym wwozu pełnych zbiorników paliwa przez pojazdy wjeżdżające na terytorium Polski i od tego uzależnienia powodzenie dalszych negocjacji w sprawie kontyngentu zezwoleń. W trakcie spotkania w Moskwie uzgodniono potrzebę przemyślenia stanowisk i przeprowadzenia jeszcze jednego spotkania przedstawicieli organizacji przed podjęciem ostatecznej decyzji na posiedzeniu Komisji Mieszanej. Wstępnie zaproponowano termin kolejnej komisji w dniach 22 – 23 grudnia, jednakże według ostatnich sygnałów, jakie otrzymujemy z Ministerstwa Infrastruktury, bardziej prawdopodobne jest spotkanie w pierwszych dniach stycznia 2010 r.

Należy przypomnieć, że zezwolenia z roku 2009 są ważne do końca stycznia przyszłego roku.

O wszystkich dalszych działaniach i decyzjach będziemy informowali w kolejnych wydaniach „Przewoźnika”.



Dyplomy honorowe IRU 2009

autor: Anna Wrona

Od wielu już lat Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do zrzeszeń krajowych – członków IRU. Dyplom może również otrzymać

właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Kierowcy kandydujący do dyplomu i odznaczenia IRU muszą spełniać wysokie wymagania zapisane w Regulaminie, którego aktualne wydanie pochodzi

z 7.02.2007 r. Zgodnie z przepisami Regulaminu, dyplom może otrzymać zawodowy kierowca, wykonujący transport krajowy lub międzynarodowy przez co najmniej 20 lat bez przerwy, a przez ostatnie 5 lat w tym samym przedsiębiorstwie transportowym. Wymaga się, aby w okresie tych 20. lat kierowca przejechał co najmniej 1 mln km bez spowodowania poważnego wypadku drogowego (powodującego uszkodzenie ciała) oraz, by w ciągu ostatnich 5 lat nie popełnił poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

Dyplom honorowy IRU jest przyznawany raz w roku podczas posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego IRU tym kierowcom, którzy zostali zgłoszeni przez zrzeszenia członkowskie.

Kierowca może otrzymać tylko jeden dyplom: za rok, w którym spełnił po raz pierwszy wymagane kryteria.



Kierowcy z Polski wyróżnieni w roku 2009

Lp.	Imię i Nazwisko
Przedsiębiorstwo Obsługi PKS S.A. Olsztyn	
1	Grzegorz Niedzielski
2	Stanisław Józwiak
3	Henryk Nagadowski
P.P.H.U. PROSPERPLAST	
4	Mieczysław Kotlewski
Centrum PKS Spółka z.o.o. Szczytno	
5	Stanisław Piórko
6	Sławomir Gajownik
W.P.P.H. Maktronik S.A.	
7	Mirosław Bartosz
8	Zenon Kaczmarek
9	Leszek Konopka
10	Henryk Malicki
11	Wojciech Trepto
12	Marek Walczak
12	Witold Wajnert
14	Lech Żurawski
TIRTRANS Sp. z.o.o.	
15	Piotr Różański
16	Andrzej Nowicki
17	Jerzy Zdzisław Fabiszewski
18	Józef Kryczka
19	Andrzej Wojtyra
Spółdzielnia Transportu Wiejskiego w Lipnikach	
20	Piotr Michalski
21	Wiesław Kuczkowski
22	Jacek Woźniak

PEKAES Błonie	
23	Anioł Stanisław
24	Baran Sylwester
25	Bessert Jan
26	Cimek Władysław
27	Dudziński Zbigniew
28	Gołaszewski Stefan
29	Grzesiuk Adam
30	Grzęda Jacek
31	Kochanek Marian
32	Kołaciński Roman
33	Leśniewski Zdzisław
34	Mikołajczyk Mieczysław
35	Nester Roman
36	Opalka Waldemar
37	Przybysz Mieczysław
38	Przygocki Kazimierz
39	Rabczewski Zdzisław
40	Rębkowski Marek
41	Romanowski Zbigniew
42	Sandelewski Marek
43	Siekiera Florian
44	Siwiec Wojciech
45	Staniszek Leszek
46	Weber Sławomir
47	Witfer Stanisław
48	Zieliński Mariusz
PTS Danuta i Henryk Sworowscy S.C	
49	Leszek Laaser
50	Adam Pyrz
ELSTAL	
51	Witold Sawczuk

„W dobrych czasach bądźcie pewni, że przyjdą gorsze...”

Rozmowa z Wojciechem Sienickim,
dyrektorem ds. transportu i spedycji Rhenus Logistics



Pracuje Pan w branży transportowej i reprezentuje to środowisko od bardzo długiego czasu. Jakie były Pana początki w transporcie?

Praca w branży transportowej wynika z połączenia wiedzy i pasji. Studiowałem handel zagraniczny, a także zawsze pasjonowałem się motoryzacją. Kiedy pojawiła się możliwość prowadzenia działalności gospodarczej (w 1989 roku), założyliśmy z kolegą, Leszkiem Jankowskim, firmę przewozową. Właśnie z połączenia: handel międzynarodowy i ciężarówki – powstał transport międzynarodowy. Później

to już poszło samo – był joint venture z Duńczykami, następnie całe lata organicznego wzrostu jako firma CJ International. Od samego początku swojej działalności orientowałem się, że w naszej branży jest wiele spraw, które są źle zorganizowane i wymagają zmian. Stąd moje zaangażowanie w działalność ZMPD. Jestem w Zrzeszeniu od 1990 roku, a od 1992 w Zarządzie. Mój początkowy numer w ZMPD to 95. Uważam, że oprócz działalności gospodarczej należy dać coś z siebie w działalności społecznej – jest to dla mnie bardzo ważne. Obecnie

kieruję działem transportowo-spedycyjnym firmy Rhenus Logistics. Jest to koncern rodzinny, składający się z 300 firm, z czego dwie znajdują się w Polsce.

Jaki jest profil działania firmy Rhenus Logistics?

Rhenus – jako globalny operator – zajmuje się wszystkimi dziedzinami transportu i logistyki, w tym bardzo intensywnie logistyką magazynową i związanymi z tym wszystkimi usługami dodatkowymi. Ostatnio również spedycją drogową. Wynika to z decyzji, jaką podjęliśmy w zeszłym roku w związku z kryzysem. Otóż doszliśmy do wniosku, że budowanie własnej floty transportowej w dzisiejszych, niepewnych czasach jest obciążone zbyt dużym ryzykiem i wręcz niepotrzebne. Przy obecnej nadpodaży usług lepiej mieć dobrych i sprawdzonych przewoźników, z którymi tak samo można wykonać wszystkie zadania transportowe, jak przy pomocy własnej floty. Uważam, że była to decyzja słuszna – korzystna dla finansów firmy. W tej chwili nikt już nie myśli o odtwarzaniu własnej floty transportowej.

Cięcie kosztów to recepta na przetrwanie trudnych czasów. Stoi to w sprzeczności z jakością usług, tzn. wartością dodaną. Czy pańska firma potrafi to pogodzić?

Uważam, że usługa transportowa sensu stricto znajduje się, że tak powiem, na końcu łańcucha pokarmowego. Na tej podstawowej usłudze budowane są wszystkie wartości dodatkowe.. Przewóz

z A do B to najprostsza usługa, następny etap: przewóz z A do B, ale nie całopojazdowy ładunek, tylko kilka mniejszych – jest to już inna usługa. Z kolei im więcej na samochodzie mamy ładunków i im dalsza jest ich droga – to jest następna wartość dodana. Jeżeli dołożymy częściowe czy czasowe magazynowanie tych towarów lub ich przeładunki w czasie drogi, to otrzymujemy jeszcze jedną wartość dodaną. Zależy również, co w magazynach z towarami robimy: czy go tylko przeładujemy, czy przepakujemy, konfekcjonujemy i załadujemy w inne jednostki transportowe. I jaki jest standard wymienionych usług? Te czynniki kumulują się i nie można sobie wyobrazić końca wartości dodanych. Logistyka jest dziedziną praktycznie nieograniczoną. Natomiast podstawowa usługa transportowa jest w tym kontekście, przepraszam za wyrażenie, narzędziem najbardziej prymitywnym, co do którego oczywiście wymagania stale rosną. Ekologiczny, nowoczesny tabor, odpowiednio przeszkoleni kierowcy, systemy zarządzania flotą i ludźmi – te wszystkie czynniki generują bardzo wysokie koszty. Jak już wspominałem, doszliśmy do wniosku, że wolimy tę bazową usługę, jaką jest przewóz, kupić i dopiero do niej dokładać wartości dodane.

Czy taka strategia gwarantuje powodzenie finansowe?

„Gwarantuje” to może złe słowo, w każdym razie daje dużo więcej możliwości. Dlatego, że w wartościach dodanych możemy wykorzystać różne przewagi konkurencyjne, np. systemy informatyczne, czy systemy zarządzania ludźmi. Dzięki nim możemy organizować usługi lub czynności w sposób bardzo nowoczesny. Dzisiaj spedytor, jeśli oferuje wysoką wartość dodaną, musi być wykształconym

człowiekiem, który zna przepisy i opanował zarządzanie systemem komputerowym. Powinien umieć wytyczyć jasne wskazówki dla swoich podwykonawców oraz kontaktować się z klientami na odpowiednim poziomie. Dzisiaj nikt już nie wysyła faksu ze zleceniem. Klienci chcą, aby z ich systemów informatycznych zlecenia automatycznie szły do naszego systemu. A w drugą stronę, aby szły wskaźniki wykonania, czyli kiedy dostarczyliśmy towar, w jaki sposób, itp. Takie działania świadczą o jakości usługi, a to z kolei ma bezpośredni wpływ na wysokość wynagrodzenia operatora logistycznego. Tego rodzaju praca pozwala w dużo większym stopniu, niż w usłudze transportowej, włączyć intelekt. Czyli szukania możliwości udoskonalenia tych usług przez użycie najnowocześniejszych rozwiązań. Mnie to pociąga bardziej niż zastanawianie się, np. jak tu spowodować, żeby samochód nie jeździł 10 tysięcy km, tylko 11. Jest to po prostu mniej interesujące. Nie wyobrażam sobie powrotu do czystego transportu, ponieważ obecna działalność stawia przede mną większe wymagania.

Czy kryzys dla Pańskiej firmy już się skończył?

Jestem przekonany, że początek i koniec tego kryzysu to sprawa indywidualnego przypadku, niekoniecznie wynikająca z publicznych obwieszczeń o jego początku czy zakończeniu. Dla niektórych kryzys już się skończył, dla innych jeszcze trwa, a jeszcze inni w ogóle z niego nie wyjdą. Osobiście uważam, że zakończył się spadek koniunktury. Z punktu widzenia naszej firmy jesteśmy już zdecydowanie na ścieżce wzrostowej. Jest to wzrost niestety niezbyt szybki na skutek reperkusji po tym, co się w ubiegłym roku na rynku wydarzyło. Wolumeny zamówień zmalały o 30%, a do tego ceny

usług obniżyły się o 20%. Nie jest łatwo z tego wyżyć, przede wszystkim dlatego, że należy utrzymać w firmie najlepszych fachowców. W chwili obecnej Rhenus znajduje się w fazie zachowywania zasobów i oczekiwania na lepsze czasy. Bardzo ważnym jest, aby utrzymać dotychczasowe stanowiska pracy. Zbyt wielkie redukcje są niebezpieczne dla zachowania stabilności firmy. Należy również zaznaczyć, że taki kryzys działa stymulująco, ponieważ bezlitośnie obnaża słabe strony przedsiębiorstwa. Uważam, że nasza firma dobrze przetrwała ten czas.

Rok 2010 będzie okresem obrony przed skutkami kryzysu. Czy Pańska firma będzie poszukiwała nowych rynków oraz obszarów dla swojej działalności?

Na pewno będziemy szli w kierunku nowych rynków, nowych produktów, a także nowych specjalizacji. Natomiast dla branży transportowej sensu stricto miałbym radę – nie inwestujmy głupio. Jeżeli mamy pieniądze, to zbudujmy sobie nowoczesny magazyn, albo wprowadźmy nowoczesne rozwiązania informatyczne. Chodzi o to, aby nie inwestować jednostronnie. To znaczy: firmy transportowe powinny iść nie tylko na nowe rynki, ale w inne produkty i inne specjalizacje. Aby udział transportu w strukturze przedsiębiorstwa wynosił 30 do 50%, a nie 100%. Na tym polega dywersyfikacja ryzyka, czyli posiadania palety alternatywnych wpływów do firmy, a nie tylko 100 pojazdów. Zresztą muszę przyznać, że powoli już tak się dzieje. Przedsiębiorcy, zwłaszcza z większych firm, nie prowadzą wyłącznie działalności transportowej. Jeżeli firma zajmowała się tylko tym – to dzisiaj już prawdopodobnie nie istnieje.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Koniec kryzysu – fakt gospodarczy czy propaganda rządu?

Czat z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD

Witam Państwa na czacie zorganizowanym przez ZMPD. Zapraszamy do dyskusji!

Sprawa diet nie jest załatwiona. Kończy się rok, a my nie wiemy jak rozliczać diety dla kierowców – US i ZUS nie mają skrupułów.

Istotnie, rozwiązanie problemu przeciąga się. Projekt ustawy antykryzysowej zawiera przepisy, które regulują problem diet dla kierowców.

Wszystko wskazuje na to, że na początku przyszłego roku ustawa będzie zatwierdzona. Przy rozliczaniu kierowców należy postępować tak jak dotychczas, ze szczególną uwagą na miejsce wykonywania pracy kierowcy. Czyli w umowie

o pracę i w regulaminach zakładowych nie może być stwierdzenia, że miejscem wykonywania pracy jest Polska albo Europa. Musi być wskazana siedziba firmy-zakładu pracy. Jest to bardzo ważny element przy kwalifikowaniu tego kosztu przez ZUS, US czy inspekcję pracy.

Co z zezwoleniami rosyjskim? Jak mamy zaplanować przewozy na przyszły rok?

Sytuacja na chwilę obecną nie jest wyjaśniona. Mamy do czynienia z bardzo rozbieżnymi stanowiskami strony polskiej i rosyjskiej. My oczekujemy akceptacji naszego stanowiska, związanego z utrzymaniem dotychczasowego poziomu wykony-

wania przewozów z UE do Rosji. Natomiast Rosjanie chcą nas z tego rynku prawie całkowicie wyeliminować. Ostatnia ich propozycja to: wydanie 5 tys. zezwoleń – kr III dla polskich przewoźników, a to stanowi znikomy procent całego kontyngentu zezwoleń. Jeszcze w latach 2004 i 2005 ilość tych zezwoleń stanowiła 40% kontyngentu. Dlatego nasze stanowisko jest dość jasne i bezkompromisowe, ponieważ ta propozycja nie może być przez nas zaakceptowana. Prawdopodobnie w dniach 22 i 23 grudnia dojdzie do spotkania przedstawicieli administracji polskiej i rosyjskiej i dalej będziemy ten temat wyjaśniać.



Jak pan, panie prezesie, uważa, czy możemy powiedzieć, że wychodzimy z kryzysu tak jak informuje rząd, czy to tylko zwykła propaganda?

Propagandowe zachowanie rządu w dużym stopniu przyczyniło się do złagodzenia skutków kryzysu, bo konsumenci przekonani, że kryzys omija nasz kraj nie zachowywali się nerwowo i poprzez konsumpcję napędzali gospodarkę. Transport międzynarodowy jest branżą, która obsługuje procesy gospodarcze poza Polską, a z tych rynków – ze względu na światowy kryzys – zostaliśmy wyparci. Nie dostrzegamy oznak wychodzenia z kryzysu, wręcz przeciwnie – kryzys, nawet jeśli nie będzie odczuwany u nas w kraju, to dla polskiego transportu międzynarodowego będzie to trudny okres powrotu na utracone pozycje rynkowe.

Dlaczego tak długo czekamy na ustawę antykryzysową?

Ustawa antykryzysowa utknęła w podkomisji sejmowej. Stanowisko sprzeczne z oczekiwaniami środowiska przewoźników reprezentowały środowiska ubezpieczycieli, szkoleniowców i samorządowe. Wywiązała się burzliwa dyskusja, która spowolniła prace. Dziś mam dobrą wiadomość – ustawa wyszła z podkomisji i z 9 zagadnień, których dotyczy, 8 jest w niej rozstrzygniętych po naszej myśli. Mam nadzieję, że w styczniu nowe przepisy wejdą w życie.

Jak ocenia Pan nadchodzący rok? Czy można już coś stwierdzić, przewidzieć?

Powiedziałem wcześniej, że następny rok będzie bardzo trudny, będzie to okres walki o przetrwanie polskich firm transportowych. Po kryzysie pojawią się nowi klienci i pracę marketingową trzeba będzie zacząć od nowa.

Dlaczego w ustawie antykryzysowej nie uwzględniono spedycji,

które nie chcą płacić. Gdyby nie długi spedycji, wielu przewoźników do dziś by działało i nie padło!

Jest to bardzo poważny problem, z którym mierzymy się od dawna, dlatego zmieniliśmy już wcześniej przepisy, zmuszając spedycje do posiadania licencji, czyli wyeliminowaliśmy w pewnym stopniu pojawiających się jak grzyby po deszczu niekompetentnych pośredników. Natomiast w porozumieniu podpisanym między środowiskiem, rządem i parlamentem, znajduje się zapis o wpisaniu do polskiego systemu prawnego zasady zwrotu VAT wyłącznie od faktur ZAPŁACONYCH.

Ale nie jest to prosta sprawa, napotykamy na spory opór przedstawicieli administracji, ale próbujemy z tym tematem walczyć.

Jak Pana zdaniem najoptymalniej przygotować się na nadchodzący – jak to Pan ujął – trudny rok, by nie odbiło się to na pracownikach i firmie? Czy istnieje tak naprawdę jakieś rozwiązanie?

Przyszły rok będzie wymagał od nas dużo pracy. W trakcie szkoleń ZMPD profesor Orłowski i prof. Kordel wskazywali przewoźnikom

sposoby zachowań w czasie kryzysu. Zasada jest krótka i prosta: ciąć wszystkie zbędne koszty, ograniczając koszty związane z posiadaniem nieproduktywnego taboru i poszukiwać intensywnie nowych rynków i nisz.

Rząd planuje kolejne podwyżki, a my jako środowisko nie? Co robi Forum TD, aby ochronić nasze bieżące interesy?

Każda docierająca do nas informacja o podwyżkach budzi natychmiastową reakcję, zarówno ZMPD, jak i Forum Transportu Drogowego, a także, o ile mi wiadomo, innych organizacji zrzeszających przewoźników. Przykład – wzrost cen winiet dobowych. Skierowaliśmy protest na ręce Ministra Infrastruktury, przypominając mu, że podwyżka stanowi złamanie umowy z 2 czerwca. Mamy nadzieję, że strona rządowa postanowi wywiązywać się z piśmennych ustaleń.

Ukraińcy jeżdżą po Polsce jak chcą. I czym chcą. A polski przewoźnik stoi na granicy i trzepią go tamożnicy.

Dobrze pamiętamy, że był okres, kiedy jeździliśmy kiepskim sprzętem. Ukraińcy później zaczęli inwestować w tabor i z całą pewnością



będą dysponować dobrym sprzętem, ale to wymaga czasu. Natomiast granica to problem nie tylko polskich przewoźników. Na granicy stoją wszyscy i tu nie potrafimy wpłynąć na polski rząd, aby ten problem rozwiązał. Dlatego ZMPD wyszło z inicjatywą zorganizowania posiedzenia przedstawicieli grup parlamentarnych polsko-rosyjskiej i polsko-ukraińskiej, a także zespołu do spraw Białorusi, żeby na takim posiedzeniu wyjaśnić wszystkie aspekty dotyczące tego problemu i zmusić administracje zainteresowanych państw do wspólnego działania. Zgadzam się z tym, że problem granicy unijnej, za który odpowiada polska administracja celna, to skandal.

Czy można już planować nowe inwestycje? Zakup nowego taboru? Co zrobić, żeby kryzys znów nie powrócił, żeby nie przeinwestować?

Oczywiście można już kupować nowe samochody, jeśli ktoś czuje taką potrzebę, natomiast przewoźników przed tym ostrzegamy. Lepiej skoncentrować się na efektywnym wykorzystaniu posiadanego taboru, niż kupić nowy sprzęt i postawić go na kołkach.

Bardzo dużym obciążeniem w dobie kryzysu jest podatek od środków transportu, czy nie ma możliwości, aby rząd go zminimalizował?

Podatek od środków transportu ustanowiony jest na podstawie europejskich przepisów i władze samorządowe same określają wysokość podatku, bowiem z ustawy mają określony przedział „od – do”. Bardzo ważnym jest, żeby przewoźnicy we własnym zakresie występowali do władz samorządowych o ograniczenie lub zmniejszenie tego podatku. Mamy liczne przykłady pozytywnych skutków takich działań.

Dlaczego jakość usług polskich przewoźników jest co raz gorsza? Zleceniodawcy zaczynają chwalić sobie wschodnich transportowców.

Nie zgadzam się z tym poglądem. Nasi przewoźnicy w 19-letnim okresie udziału w wolnym rynku wypracowali sobie bardzo dobrą opinię. Potrafią świadczyć usługi na najwyższym poziomie i dysponują doskonałym taborem. Przewoźnicy ze wschodu już dysponują dobrym taborem, natomiast przed nimi ciężka praca, aby osiągnąć poziom usług porównywalny z oferowanym przez polskich przewoźników

Powinno się odwołać obecnego ministra w związku z tym, że nie dotrzymuje słowa. ZMPD powinno o to wystąpić!

Napisać pismo z wnioskiem o odwołanie ministra – nic prostszego. Zastanówmy się nad skutkami takiego działania. Po pierwsze premier z całą pewnością nie odwoła ministra w wyniku naszego pisma, po drugie – skomplikowało by ono i tak niełatwe relacje z Ministerstwem Infrastruktury. Chcemy czy nie, jesteśmy skazani na współpracę z ministrami, gdyż to jedyna droga do rozwiązania problemów przewoźników. Dlatego staramy się unikać działań z założenia nieskutecznych. Naszą zasadą jest szukanie sposobów na dobrą współpracę z każdym, kto pełni funkcję ministra, niezależnie od osobistych przekonań.

Nie zgadzam się z Panem Prezesem, za tak niskie stawki jak polscy przewoźnicy, to w Europie rzadko kto jeździ, a w dalszej perspektywie to znacznie obniża jakość usług.

Na wysokość stawek wpływ ma zachwianie równowagi między podażą i popytem i zawsze jest tak, że gdy spada popyt uczestnicy rynku starają się wszelkimi dostępnymi metodami uatrakcyjnić swoją ofertę. Niestety polscy przewoźnicy

najchętniej obniżają cenę i godzą się na dyktat pośredników, którzy często są w nielegalnej zмовie cenowej. To od samych przewoźników zależy, jak się zachowają na rynku. Z przykrością muszę stwierdzić, że nie potrafimy utrzymać sensownego poziomu cen, ale wiemy również, że zagraniczni przewoźnicy oferują swoje usługi jeszcze taniej.

Dlaczego w ZMPD nie ma prawnika dla przewoźników?

Reprezentować przewoźnika w sporze przed sądem czy przed urzędem może tylko adwokat, natomiast nie ma takiej możliwości, żeby prawnicy organizacji mogli rozwiązywać spory w imieniu przewoźnika. ZMPD zatrudnia prawników, jednakże ich zadaniem jest analizowanie przepisów, przygotowywanie instrukcji i komunikatów dla przewoźników, które codziennie są przekazywane naszym członkom.

Panie Prezesie czas działa na niekorzyść, ilu przewoźników upadnie dlatego, że ustawa antykryzysowa nie weszła jeszcze w życie?

W pełni zdaję sobie sprawę, że trudna sytuacja powoduje zniecierpliwienie przewoźników, nasze też, że ustawa nie została jeszcze uchwalona. Mieliśmy nadzieję, że nastąpi to najpóźniej w grudniu. Z drugiej strony trzeba spojrzeć prawdzie w oczy. Prace nad ustawą trwają 5 miesięcy. W polskiej praktyce parlamentarnej to nie jest długo. Mamy nadzieję, że nowe przepisy będą gotowe w styczniu.

Kryzys i coraz gorsza sytuacja finansowa przewoźników niszczy zupełnie współpracę między przewoźnikami i coraz trudniej się temu środowisku dogadać. Dlaczego ZMPD nie łagodzi napięcia w naszym środowisku?

Z inicjatywy ZMPD, a ściślej mojej, pół roku temu powstało Forum Transportu Drogowego. Głównym celem działania FTD jest właśnie

łagodzenie napięć i wypracowywanie wspólnych stanowisk środowiska w najważniejszych kwestiach. Dziś mogę z pełną odpowiedzialnością powiedzieć, uważam, że mój pogląd podzielią inni liderzy środowiska, że FTD dobrze spełnia swoją rolę. To jest nasz wspólny środowiskowy sukces, proszę go nie bagatelizować.

Czy rok 2010 będzie rokiem dalszej restrukturyzacji kosztowej i redukcji zatrudnienia w transporcie?

To oczywiście, już wcześniej mówiłem, że przyszły rok będzie rokiem walki o przetrwanie i będą miały miejsce dalsze redukcje zatrudnienia.

Gdy my mówiliśmy o kryzysie, to przedstawiciele rządu ignorowali nasz głos, opóźniali wszelkie inicjatywy zmierzające do wypracowania działań antykryzysowych, dlatego my nie możemy odpowiedzialności za skutki tych działań wziąć na siebie.

Są opóźnienia w uchwaleniu tej ustawy antykryzysowej. Myślę, że ministerstwo zależy, żeby ta ustawa nie była przyjęta. A jak pan uważa?

W naszej ocenie obecne opóźnienia nie wynikają z winy rządu. Prace opóźniły się, ponieważ zastrzeżenia zgłosiły środowiska ubezpieczeniowe, szkoleniowe i samorządowe. One także mają prawo wypowiadać się w kwestii tej ustawy, ona też ich dotyczy. Uważam, że wyszliśmy z tej dyskusji zwycięsko, powtórzę: z 9 kwestii, których dotyczy ustawa – 8 zostało rozstrzygniętych na naszą korzyść.

Jakoś nie słychać, by przewoźnicy spektakularnie walczyli o swoje prawa. Nie widać ich pod sejmem, czy ministerstwem, tak jak np. górników, czy stoczniowców. Czyba to jest bardzo słabe środowisko?

W minionym roku pod sejmem i kancelarią premiera odbyło się

bardzo wiele manifestacji, niektóre bardzo głośne. Zadajmy sobie jednak pytanie, ile z protestujących grup społecznych bądź zawodowych wywalczyło specjalne ustawy antykryzysowe. Znam odpowiedź na to pytanie: my i stoczniowcy. My wywalczyliśmy ustawę antykryzysową nie paląc opon pod kancelarią premiera.

Może w kontekście tych faktów należy ocenić naszą skuteczność.

Czy Pan wie, że jazdy na wschód są co raz trudniejsze, stawki mniejsze, łapówki większe, a tu jeszcze nie ma zezwoleń! Nie ma jak planować na przyszły rok! Kiedy to się skończy?

Oczywiście sprawa jest nam znana. Nie siedzimy z założonymi rękami. 27 listopada z grupą polskich przewoźników byłem w Moskwie i rozmawialiśmy na ten temat ze stowarzyszeniem przewoźników rosyjskich. Dziś nasza delegacja uczestniczy w posiedzeniu EKMT w Paryżu. To też jest istotna dla przewoźników polsko-rosyjskich kwestia.

Mam stale problemy z niemiecką policją, czepiają się stanu technicznego pojazdów i zabezpie-

czenia ładunku i tego, że jestem Polakiem. Czy ZMPD wreszcie coś zrobi, żeby skończyły się te przechery?

Sprawa jest bardzo dobrze nam znana, niestety mamy do czynienia z bardzo surowym niemieckim prawem. W kilku przypadkach udało się przewoźnikom, korzystając z naszych instrukcji, uniknąć szykan, ale sami byli bez winy i uruchomili działania kancelarii niemieckich, których adresy można znaleźć na naszej stronie www.zmpd.pl

Który system poboru myta preferują przewoźnicy i polski rząd: system niemiecki czy system austriacki – mam nadzieję, że ten tańszy, bowiem nasi klienci nie będą chcieli pokrywać dodatkowych opłat?

Wg naszej wiedzy rządowi zaprezentowano kilka systemów, w tym austriacki i niemiecki. Nie potrafimy powiedzieć, który z nich zostanie wybrany. Nasze stanowisko, wyrażane wielokrotnie, zakłada, aby wybrać system, który nie wygeneruje zbyt wysokich kosztów własnych – bo to przełoży się na wysokość opłaty drogowej.



Karty LOTOS Biznes



Agnieszka Maculewicz
Szeł Projektu Sprzedaży
Międzynarodowej LOTOS/ESSO

Spółka LOTOS Paliwa jest emitentem kart flotowych LOTOS Biznes, przeznaczonych dla firm i instytucji użytkujących samochody ciężarowe, dostawcze i osobowe. Karty upoważniające do dokonywania zakupów na stacjach sieci LOTOS (jest ich ponad 200) można dowolnie programować, tak, aby dostosować je do indywidualnych

potrzeb klienta. Poza tym spółka we współpracy z koncernem Esso oferuje na polskim rynku kartę paliwową LOTOS EssoCard dla rodzimych przewoźników międzynarodowych. Program oferuje bezgotówkowe zakupy na stacjach paliw sieci Esso oraz stacjach partnerskich, zarówno za zachodnią, jak i za wschodnią granicą naszego kraju.

Karty LOTOS Biznes

LOTOS Paliwa oferuje karty paliwowe LOTOS Biznes, przeznaczone zarówno do rozliczeń bezgotówkowych, jak i gotówkowych. Każda karta może być modyfikowana w dowolny sposób

trzeb klienta, sposób, pod kątem.

- identyfikacji użytkownika w zależności od tego, czy jest wystawiona na numer rejestracyjny pojazdu i/lub nazwiska kierowcy, bądź po prostu nazwą firmy;
- dostępności poszczególnych grup towarowych, dając możliwości ograniczenia zakupu niektórych towarów i usług;
- możliwości wprowadzania limitów zakupów.

Wyposażona w mikroprocesor karta jest dobrze zabezpieczona przed ingerencją niepowołanych osób.

Za wszystkie transakcje dokonane kartami LOTOS Biznes wystawiane są w miesiącu tylko dwie zbiorcze faktury z odroczonym terminem płatności, który jest ustalany indywidualnie. Możliwe jest także spełnienie indywidualnych wymagań klienta w zakresie fakturowania, zarówno w przypadku częstotliwości, jak i podziału sprzedaży, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi odliczeń podatku VAT.

Dzięki usłudze internetowego serwisu transakcyjnego klienci mają możliwość bieżącego monitorowania realizowanych przez kierowców transakcji, tworzenia

Karta jest honorowana na stacjach paliw LOTOS objętych programem LOTOS BIZNES

Właścicielem karty jest
LOTOS Paliwa Sp. z o.o.
80-718 Gdańsk
ul. Elbląska 135
biuro@lotosbiznes.pl
www.lotosbiznes.pl

Center 0801 345 678 z tel. stacjonarnych
43 00 z tel. komórkowych



raportów oraz wglądu do posiadanych kart i warunków umowy.

Bazując na dotychczasowych doświadczeniach oraz wsłuchując się bezpośrednio w potrzeby klientów, dział kart spółki LOTOS Paliwa proponuje obok tradycyjnych form rabatowania, dostępnych dla każdego posiadacza karty, ofertę zakupu paliw niezależną od cen funkcjonujących na stacjach. Taka formuła to innowacyjne narzędzie na rynku kart paliwowych, skiero-

wane w stronę grupy dużych przewoźników drogowych. Możliwość redukcji kosztów, przy wysokim standardzie obsługi oraz inne produkty poza kartą paliwową, które służą przewoźnikom na każdym etapie procesu transportowego, to konkretne korzyści z posiadania kart flotowych LOTOS Biznes.

Dodatkowo użytkownicy kart LOTOS Biznes mogą korzystać z programu lojalnościowego Navigator, który cieszy się wśród naszych klientów dużym uznaniem, umożliwiając zebranie w krótkim czasie puli punktów, upoważniającej do wyboru atrakcyjnych nagród z bogatego katalogu. Na początku marca 2009 r. rozpoczęła się druga już edycja programu Navigator, w której są do zdobycia nowe, ciekawe nagrody.

Spółka zachęca również do tankowania markowych paliw LOTOS Dynamic, które zdobyły I miejsce w piątej edycji programu „LAUR KONSUMENTA 2009” w kategorii „Paliwa Premium”.

Wspólnie z Esso

Firmom transportu międzynarodowego emitent poleca karty LOTOS EssoCard, które służą do regulowania płatności za paliwo i akcesoria zakupione na stacjach Esso oraz partnerskich w całej Europie. Przy użyciu tej karty można także wносить opłaty drogowe w krajach europejskich (Niemcy, Austria, Czechy) oraz płacić za naprawy pojazdów, które odmówiły w drodze posłuszeństwa. Klient może też liczyć na zwrotu zagranicznego podatku VAT.

System akceptacji karty magnetycznej LOTOS EssoCard autoryzuje każdą transakcję on-line, czyli w czasie rzeczywistym, co stanowi gwarancję bezpieczeństwa. Każdy klient może mieć dostęp do indywidualnego, internetowego konta oferującego raporty zarządzania flotą, zarządzanie kartami oraz kontrolę transakcji. Indywidualnie ustalone są terminy płatności, rabat oraz forma zabezpieczeń.



Elektroniczne myto w Polsce: Tak, ale....

ZMPD ma kilka pytań do rządu

Jan Buczek, prezes ZMPD

Ostatnio ożywiła się debata dotycząca wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd drogami. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce bacznie monitoruje rozwój rządowej strategii, gdyż to właśnie przewoźnicy drogowi staną się głównymi płatnikami tego systemu i najbardziej odczują skutki jego wprowadzenia.

Elektroniczne myto, to sprawa ważna dla całej gospodarki

Decyzja o tym, że w przyszłości Polska wprowadzi elektroniczny pobór myta za każdy przejechany kilometr, jest nieodwracalna. ZMPD rozumie potrzebę przejścia na nowy system opłat, ale apeluje do rządu, aby zobowiązał się do jego wdrożenia z poszanowaniem konkretnych zasad.

- Niezbędna jest gwarancja, że środki z opłat będą inwestowane w sieć dróg w Polsce.
- Rząd zapowiada wprowadzenie systemu na drogach krajowych. Jednak media donoszą, że opłaty będą pobierane również za przejazd pozostałymi drogami. Domagamy się więc zdefiniowania obszaru, który będzie objęty działaniem elektronicznego systemu poboru opłat.
- Należy wybrać system, który nie będzie wymagał od kierowców zatrzymywania się lub wjeżdżania na wyznaczony pas ruchu dla na-



liczenia opłaty, i który zapewni zyski nie poprzez windowanie opłat, ale racjonalne, odpowiednio niskie koszty operacyjne.

- System powinien działać w oparciu o sprawdzoną technologię, ma być prosty w obsłudze, umożliwić kierowcy prosty i szybki montaż w pojazdach tanich, niewielkich i łatwych w obsłudze urządzeń pokładowych. Apelujemy do rządu o zrezygnowanie z pomysłu wybrania systemu generującego wysokie koszty komunikacji między urządzeniem pokładowym, a operatorem systemu.
- Brak gotowości technicznej i organizacyjnej systemu mógłby stworzyć zagrożenie dla międzynarodowego transportu drogowego i wywołać poważne konsekwencje dla europejskiej gospodarki i wymiany handlowej. Dlatego ważne jest, aby elektroniczny system po-

boru opłat w Polsce pochodził od sprawdzonego dostawcy z bogatym doświadczeniem.

- Ministerstwo Infrastruktury potwierdziło, że elektroniczny system poboru opłat będzie uruchomiony w połowie 2011 roku. W związku z tym domagamy się ogłoszenia z odpowiednim wyprzedzeniem harmonogramu realizacji tego projektu.

Kolejną ważną kwestią jest określenie skutków wprowadzenia nowego systemu dla polskiego transportu drogowego. Spodziewamy się, że jego wprowadzenie negatywnie odbije się na przepływach pieniężnych firm transportowych, ponieważ przewoźnicy będą musieli uiszczać opłaty natychmiast lub z minimalnym przesunięciem w czasie, podczas gdy termin płatności za usługi transportu drogowego na

ogół wynosi 60–90 dni, a nawet dłużej.

Nie mniejszy problem stanowi niechęć klientów do zaakceptowania wyższych kosztów operacyjnych przewoźników i w związku z tym podniesienia ceny usług transportowych, a w konsekwencji – także wzrost ceny towarów. Niestety, z powodu kryzysu gospodarczego sektor transportowy balansuje na krawędzi rentowności i wprowadzenie niewłaściwie skonstruowanego elektronicznego poboru myta może zagrozić istnieniu wielu firm transportowych..

Oczywiście, elektroniczny system poboru opłat przyniesie także korzyści, np. jasno określone ceny za rzeczywiste korzystanie z infrastruktury drogowej. Nie zmienia to faktu, że jako ci, którzy w największym stopniu odczują skutki jego wprowadzenia, domagamy się prawa do uczestniczenia we wszystkich istotnych dyskusjach dotyczących realizacji systemu. Chcielibyśmy – wspólnie z instytucjami odpowiedzialnym za tę inwestycję – wypracować definicję wymogów, które powinien spełniać nowy elektroniczny system. Oczekujemy przygotowania analizy, któ-

ra przedstawi efekty ekonomiczne jego wprowadzenia i wykaże, że nie wywoła on negatywnych skutków na poziomach makro i mikro. Nie chcielibyśmy, aby po czasie okazało się, że koszty operacyjne systemu są zbyt wysokie, a opłaty pokrywają jedynie jego własne koszty, nie generując wpływu do budżetu.

Wyliczenia ekonomiczne: brak

W dyskusji na temat elektronicznego systemu poboru opłat słyszymy, że odpowiedni dla Polski byłby system satelitarny. Część informacji z dyskusji skłania do podjęcia polemiki. Dziwi na przykład argument, że systemem satelitarnym należy objąć całą sieć dróg, aby uniemożliwić kierowcom unikania opłat poprzez wybór dróg alternatywnych. Należy z całą mocą stwierdzić, że taki zamiar byłby nieporozumieniem. W innych krajach Unii Europejskiej płatne są jedynie autostrady (np. w Niemczech) i drogi ekspresowe (np. w Czechach). Tego typu bezprecedensowe posunięcie mogłoby wpłynąć nie tylko na koszty systemu, ale również uderzyć w nas – przewoźników.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

domaga się od rządu odpowiedzi na następujące pytania:

- Jakie są rzeczywiste koszty budowy i eksploatacji elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg w Polsce?
- Jakie będą przewidywane zyski dla państwa z opłat, przy założeniu, że pobierane będą od pojazdów powyżej 3,5 tony?
- Jakie będą koszty urządzenia pokładowego i czy będą je musieli ponosić przewoźnicy?
- Czy instytucje odpowiedzialne za wprowadzenie systemu poddadzą publicznej debacie analizę wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat i skutków jego oddziaływania, zarówno na przewoźników transportu drogowego, jak i na całą gospodarkę?

Powinniśmy skorzystać z doświadczeń innych krajów unijnych, które już wdrożyły u siebie takie rozwiązania. We wszystkich opłaty pobierane są jedynie na autostradach, a tylko w nielicznych również na drogach ekspresowych. Większość krajów korzysta z systemów w technologii mikrofalowej, jedynie Niemcy posiadają system satelitarny. Jakie rozwiązanie wybierze Polska?



Raport Polska 2030 Konferencja na promie

autor: Ryszard Gałczyński

Konferencja „Potencjał infrastruktury w ramach raportu Polska 2030 – wyzwania rozwojowe”, która odbyła się 13 listopada w Gdańsku, była jedną z dziesięciu publicznych debat poświęconych temu dokumentowi.

Miejscem dyskusji o szansach rozwoju infrastruktury naszego kraju był prom Scandinavia. Spotkanie, wspólnie z Konfederacją Pracodaw-

ców Prywatnych, zorganizowało ZMPD. Włączenie się zrzeszenia do ogólnopolskiej debaty wynika z przyczyn jednoznacznych – przewoźnicy najbardziej odczuwają zły stan infrastruktury. „Zwyczaj się mówić – i słusznie – że za niedorozwój infrastruktury najwyższą cenę płacą przedsiębiorcy. To stwierdzenie wymaga jednak pewnego uzupełnienia – w przypadku branży transpor-

towej ta cena jest podwójna. Wciąż fatalny stan infrastruktury drogowej uniemożliwia bowiem efektywne wykorzystanie taboru i podnosi koszty prowadzenia działalności” – uzasadnia Jan Buczek.

Swój komentarz do raportu przedstawili: Jan Dyduch i Andrzej Cholewa – transport kolejowy, Wacław Iszkowski – teleinformatyka, Bogusław Liberadzki – transport drogowy, Paweł Szykaruk – transport morski. Wybitni w swoich dziedzinach specjaliści podkreślali unikalny charakter dokumentu, aczkolwiek jego poważnym mankamentem był brak odpowiedzi na zasadnicze pytanie – w jaki sposób dojść do zakładanych w nim celów. Konkretów brakowało także w zakresie dotyczącym wizji rozwoju transportu drogowego.

Zdaniem Bogusława Liberadzkiego: „cel polityki transportowej w omawianym dokumencie jest sformułowany odmiennie niż w dokumentach unijnych. W dokumentach unijnych cel polityki transportowej polega na zapewnieniu stałego wzrostu konkurencyjności



gospodarki unijnej (dotyczy to przewozów ładunków) i systematycznym podnoszeniu jakości życia obywateli europejskich poprzez niezawodny, tani, bezpieczny system przewozu osób.

Prof. Liberadzki uważa, że: „ze względu na położenie geograficzne, możliwe wsparcie finansowe ze strony Unii Europejskiej, dobry stan taboru, przedsiębiorczość przewoźników – transport może stać się narodowym przemysłem. Eksport usług transportowych może być poważnym źródłem dochodów i dobrobytu pod warunkiem, że taką strategię zaczniemy realizować. Przewoźnicy drogowi stworzyli dobre podstawy, zdobywając już znaczącą rolę na rynku europejskim. Zrealizowanie planów infrastrukturalnych w drogownictwie, kolejnictwie, lotnictwie oraz portach morskich może radykalnie podnieść znaczenie Polski w przewozach tranzytowych. Zwłaszcza jest to realne, kiedy wsparte koncepcją budowy terminali i centrów logistycznych. Raport na ten temat nie wnosi istotnych wniosków czy rekomendacji”.



Zmiany w przepisach VAT od stycznia 2010 roku

autor: Leszek Rajchert, dyrektor Transpass w Polsce
Ewa Gajoczyk

Niewielu już jest dzisiaj w Polsce przedsiębiorców, którzy wykonując międzynarodowe usługi transportowe nie zwracaliby podatku od wartości dodanej, zapłaconego w innych krajach Unii Europejskiej. Ten prosty sposób obniżania kosztów prowadzenia działalności gospodarczej był możliwy dzięki odpowiednim dyrektywom unijnym z lat 1977, 1979 i 1986 oraz właściwym uregulowaniom krajowym. Określały one warunki zwrotu zagranicznego podatku VAT pomiędzy krajami członkowskimi, a także między krajami Unii Europejskiej i krajami poza UE.

Kolejne dwie dyrektywy Rady UE z 2008 roku, dotyczące zasad zwrotu VAT i miejsca świadczenia usług, spowodowały zmiany przepisów, które wchodzi w życie od stycznia 2010 r. Według ich twórców mają na celu usprawnienie i ujednoczenie rozliczenia podatku VAT w transakcjach między podmiotami z różnych krajów unijnych.

Najważniejsze odstępstwa od poprzednich uregulowań następują m.in. w zakresie zmiany podmiotów, do których kierowane są wnioski o zwrot podatku, sposobu i terminów składania wniosków, terminów na rozpatrzenie wniosków przez urzędy skarbowe i zapłaty minimalnych wnioskowanych kwot VAT oraz zakresu weryfikacji wniosków przez władze skarbowe i ich roli w procesie odzyskiwania VAT. Kolejna ważna zmiana dotyczy miejsca powstania obowiązku podatkowego VAT

i miejsca świadczenia usługi oraz konieczność raportowania usług w kwartalnej deklaracji.

Od stycznia 2010 roku wnioski o zwrot VAT składa się elektronicznie poprzez specjalne portale internetowe, stworzone przez urzędy skarbowe w państwie, w którym wnioskodawca ma swoją siedzibę. Polskie firmy składają wnioski do lokalnych urzędów skarbowych, a nie – jak w większości krajów członkowskich – do jednego głównego. Władze unijne ustaliły, że urzędy skarbowe muszą stworzyć też portal internetowy dla agentów podatkowych tych firm. Uznano, że złożoność spraw wymaga nadal udziału wyspecjalizowanych firm pośredniczących w zwrocie podatku VAT, z którymi *de facto* urzędy skarbowe się najczęściej obecnie kontaktują w kwestii przystosowania się do nowych wymagań w 2010 roku.

Urząd skarbowy ma obowiązek przesłać w terminie do 14 dni wniosków do władz skarbowych w kraju unijnym do dalszego rozpatrzenia i podjęcia decyzji o zwrocie podatku naszemu przedsiębiorcy. Zagraniczny urząd skarbowy ma 4 miesiące na podjęcie decyzji o zwrocie VAT. W okresie tym ma prawo zażądać dodatkowych informacji i wówczas obowiązek podjęcia decyzji przedłuża się o kolejne 4 miesiące. Na wypłatę kwot zwróconego podatku urzędy mają 10 dni roboczych. W przypadku przekroczenia terminów będą płacić karne odsetki.

Ulegają zmianie minimalne kwoty złożenia wniosku. W przypadku

wniosku kwartalnego kwota minimalna wynosi 400 € a w przypadku rocznego – 50 €. Określono także dokładnie wzór wniosku, w którym znajdzie się obowiązkowo miejsce na podanie adresu e-mail do kontaktu z wnioskodawcą lub jego agentem, a oznaczone na fakturach zakupione towary będą opisywane za pomocą kodów.

Polski urząd skarbowy nie będzie weryfikował poprawności zgłoszonych we wniosku faktur i paragonów, lecz ograniczy się do sprawdzenia, czy wnioskodawca jest czynnym płatnikiem VAT w Polsce, będzie prowadził ewidencję dostarczanych przez firmy i ich agentów wniosków oraz rozsyłał je do urzędów skarbowych w krajach, z których polski przedsiębiorca będzie chciał otrzymać zwrot podatku. Polski urząd skarbowy nie będzie też pośredniczył w obiegu dokumentacji lub informacji pomiędzy wnioskodawcą lub jego agentem a zagranicznym urzędem skarbowym. Wezwania, zapytania dotyczące wyjaśnień, przedstawienia oryginałów, kopii faktur czy paragonów oraz decyzje będą kierowane bezpośrednio do firm lub ich pośredników. Wniosek będzie oceniany według prawa kraju, do którego został wysłany przez urząd właściwy dla siedziby firmy wnioskującej, a więc przy składaniu wniosku należy dobrze znać przepisy prawne i język tego kraju.

Do końca 2009 roku istniała zasada, że usługi transgraniczne pomiędzy przedsiębiorstwami z różnych państw Unii Europejskiej są

opodatkowane VAT w kraju, w którym znajduje się siedziba usługodawcy. I tak na przykład, polski przedsiębiorca, posiadający numer identyfikacji podatkowej VAT i siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności w Polsce, świadczący usługi transportowe na rzecz klienta np. z Niemiec, również podatnika VAT, naliczał podatek zgodnie z obowiązującym prawem w Polsce, gdzie w tej sytuacji powstawał obowiązek VAT. Panujące jednak wyjątki od tej reguły powodowały wiele nieścisłości, wynikających z różnych interpretacji przepisów. Obecnie dyrektywa unijna jednoznacznie określa, że usługa świadczona pomiędzy firmami z różnych państw unijnych opodatkowana będzie w kraju zleceniodawcy, czyli usługobiorcy. W naszym przykładzie kontrahent niemiecki będzie musiał teraz rozliczyć podatek VAT. Uczyni to na zasadzie obciążenia odwrotnego (ang. reverse charge), co oznacza, że firma niemiecka wykaże wartość VAT od zakupionych u polskiego przedsiębiorcy usług transportowych w swojej deklaracji VAT i na jej podstawie będzie mogła rozliczyć sobie ten podatek.

Są jednak odstępstwa od tej zasady. I tak na przykład, w przypadku świadczenia usług hotelowych, miejscem świadczenia usługi jest miejsce, gdzie zlokalizowany jest hotel. W transporcie pasażerskim, miejscem świadczenia usługi jest miejsce, gdzie odbywa się transport w zależności od odległości. Podobnie w przypadku imprez targowych i wystaw – miejscem świadczenia usługi jest kraj, w którym odbywa się impreza i w nim właśnie nastąpi rozliczenie podatku. Podobnie będzie w przypadku usług cateringowych, restauracyjnych i w zakresie krótkoterminowego wynajmu samochodów. To firma „Rent a Car” w Polsce, o ile klient zagraniczny otrzymał tu samochód do swojej dyspozycji, bę-

dzie musiała rozliczyć podatek VAT, a nie klient w swoim kraju.

Zmiany pociągają ze sobą konieczność także zmian samej faktury. Polski przedsiębiorca, wystawiający taki dokument zagranicznemu kontrahentowi z Unii Europejskiej, musi podać na fakturze, że ma do niej zastosowanie zasada obciążenia odwrotnego. Najprawdopodobniej na fakturze pojawi się międzynarodowy napis „VAT przeniesiony na odbiorcę” lub inny, podobny. Na dokumencie tym musi być teraz zawsze podany numer identyfikacji podatkowej zagranicznego kontrahenta.

Nowa dyrektywa, poprzez wprowadzenie zasady obciążenia odwrotnego, dokładnie precyzuje moment powstania obowiązku VAT. Do tej pory momentem tym była data wystawienia faktury. Od 2010 roku w przypadku usług wewnątrzwspólnotowych, dla których ma zastosowanie zasada obciążenia odwrotnego, moment powstania obowiązku VAT określony jest czasem, w którym usługa jest świadczona i czas ten musi być wykazany w deklaracji Intrastat kontrahenta zagranicznego.

Nowością w przepisach jest obowiązek sporządzania – na podobieństwo dotychczasowej wewnątrzwspólnotowej listy dostawy towarów – listy dostawy usług (deklaracja Intrastat), która musi być złożona w kraju pochodzenia. O terminie sporządzania listy zdecyduje poziom obrotów. Jednym z powodów pojawienia się dodatkowych wymagań było ułatwienie kontroli krzyżowych przez urzędy skarbowe.

Zmiany w 2010 roku dotyczą głównie zasad zwrotu VAT. Ocenia się, że wprowadzane zmiany tylko pozornie uproszą firmom zwrot podatku VAT, a cała procedura nie będzie taka łatwa, jak by się wydawało. Poprzez wprowadzenie obowiązków sporządzania listy usług wewnątrzwspólnotowych, przewoź-

nicy zamiast mieć mniej obowiązków, obarczani są kolejnymi wymaganiami administracyjnymi.

W 2010 roku nie ulegają zmianie przepisy unijne w sprawie zwrotu VAT podatnikom nie mającym siedziby na terytorium Unii Europejskiej. Reguluje to dyrektywa XIII z 1986 roku. Ażeby firma transportowa np. z Ukrainy mogła zwrócić VAT z kraju unijnego, w którym dokonała zakupów, musi być zarejestrowanym podatnikiem VAT w swoim kraju, ale nie może być zarejestrowanym płatnikiem VAT w kraju, z którego zwraca podatek i nie może mieć siedziby w tym kraju. Na dzień dzisiejszy możliwy jest zwrot podatku z niektórych krajów Unii Europejskiej dla przedsiębiorców z Białorusi, Rosji i Ukrainy. Są to: Holandia, Belgia, Luksemburg, Francja, Austria, Włochy, Wielka Brytania, Irlandia Norwegia, Dania, Szwecja, Finlandia i Malta. Zwrot z pozostałych krajów uzależniony jest od istnienia zasady wzajemności pomiędzy zainteresowanymi krajami.

Grupa Transpass, w której znajduje się firma Versluis International Taxes B.V., odpowiedzialna za obsługę klientów VAT, jest jednym z wiodących przedsiębiorstw w krajach Unii Europejskiej w zakresie zwrotu podatku od wartości dodanej i świadczenia usług opłat drogowych, rezerwacji promów i pociągów dla wielu tysięcy firm transportowych w Europie. Firma posiada ponad 20-letnie doświadczenie w obsłudze firm transportowych, jest członkiem International VAT Association, posiada własne biura w krajach unijnych, w tym w Polsce. Biuro obsługujące klientów VAT w Polsce znajduje się w Ostrowie Wielkopolskim (tel. 062-735 62 91).

Stres!

Kierując samochodem – kieruj też emocjami

autor: Hanna Michalska
psycholog – trener komunikacji, mediator

Stres w ruchu drogowym jest powszechny. Każdy kierowca podczas jazdy czasami odczuwa przykre napięcie, irytację, czy negatywne emocje, np. złość. Te przykre stany, to reakcja stresowa na różne sytuacje, które przeżywamy na drodze. Skutki stresu kierowcy odczuwają podobnie. Nie ma tu znaczenia kategoria prawa jazdy kierującego, czy lata spędzone za kierownicą. Coraz więcej badaczy i praktyków zajmuje się tym zjawiskiem, szczególną uwagę poświęcając zawodowym kierowcom, którzy większą część

swojej pracy spędzają za kierownicą.

Jest wiele definicji stresu, większość z nich określa stres jako złożony proces. Lazarus definiuje stres jako specyficzną relację między jednostką a otoczeniem, którą ocenia ona jako nadwyrężającą lub przekraczającą jej zasoby i zagrażającą jej dobrostanowi, tj. sytuację, która stanowi dla niej zagrożenie utraty cennych wartości, w tym zdrowia lub życia. Sytuacja stresująca to taka, która stawia kierowcy wymagania będące na granicy lub przekraczające jego możliwości. Stres jako element naszego życia może

pełnić funkcje pozytywne, motywuje, mobilizuje siłę i daje „napęd”. Jest jednak także stres negatywny. Ten dezorganizuje, zawęża pole poznawcze, osłabia, wypala, powoduje choroby, zmienia nasze spojrzenie na świat, tj. wartości, potrzeby, priorytety.

Analizując stres bierzemy pod uwagę:

- stresory,
- czynniki modyfikujące przebieg reakcji stresowej,
- skutki stresu.

Najczęstsze stresory wynikające bezpośrednio z uczestnictwa w ruchu drogowym, to:



- trudne warunki na drodze wynikające z dużego nasilenia ruchu,
- złe warunki atmosferyczne powodujące ograniczenie widoczności, czy zmniejszenie przyczepności kół pojazdu,
- „trudna droga”, np. kręte drogi, roboty na drogach, zła nawierzchnia, objazdy, zdarzenia drogowe, tj. kolizje lub wypadki,
- zagrażające zachowania innych uczestników ruchu drogowego.

Inna grupa stresorów wynika z właściwości ergonomicznych pojazdów czy systemu informacyjnego, stosowanego w samochodzie: telefony komórkowe, urządzenia do nawigacji, radio. Na ogół wystąpienie pojedynczego czynnika stresogennego nie wywołuje wystąpienia reakcji stresowej. Nasilenie stresu kierowców rośnie w warunkach natężenia dużego ruchu drogowego, presji czasowej i negatywnych czynników organizacyjnych, jak choćby rodzaj przewozów: towarów, ludzi; długość tras, przejazdy miejskie, krajowe, międzynarodowe. Do ważnych stresorów należą czynniki osobiste, pozazawodowe: problemy zdrowotne, kłopoty życia codziennego, np. trudności finansowe, konflikty rodzinne lub inne trudne wydarzenia życiowe.

Ludzie różnią się między sobą sposobami reakcji na takie same wydarzenia. Określamy to różnicami indywidualnymi, które związane są z właściwościami indywidualnymi kierowcy, takimi jak m.in. poziom lęku, neurotyzm, płeć, wcześniejsze doświadczenia. U kierowców, którzy często doświadczają różnych problemów łatwiej dochodzi do kumulacji napięcia, negatywnych emocji, co podwyższa stres związany z kierowaniem pojazdem. Badania wykazują (Hill, Boyle, 2007), że silniejszy stres odczuwają kierowcy starsi lub kierowcy, którzy w przeszłości uczestniczyli w wypadkach dro-

gowych. Ważne są także osobiste właściwości kierowcy, np. skłonność do zachowań agresywnych, podatność na zmęczenie, poszukiwanie wrażeń czy monitorowanie ryzyka. Warto zaznaczyć, że w sytuacjach trudnych kierowcy często mobilizują się i koncentrują uwagę. Badacze stresu (Greiner i wsp., 1998 r.; Tse, 1996 r., Brenner i Selzer 1996 r.) wykazali, że kierowcy będący pod wpływem stresu pięciokrotnie częściej są sprawcami wypadków w porównaniu do kierowców nie przeżywających stresu. Dla kierowców ważnym problemem jest przeżywanie stresu chronicznego, ale ważny jest także tzw. stres traumatyczny, czyli reakcja człowieka na fizyczne zagrożenie. Powtarzające się sytuacje stresowe, bez efektywnych strategii radzenia sobie z nimi, skutkują występowaniem różnorodnych, fizjologicznych i psychologicznych patologii. Następuje wzrost wydzielania tzw. hormonów stresu, wzrost częstości skurczów serca, wzrost ciśnienia tętniczego, rośnie poziom lęku i nasilają się negatywne emocje (Aronsson, Wissler, 1998 r.).

Wobec rosnącej liczby wypadków drogowych w Polsce (46 876 wypadków drogowych w 2006 r.) coraz częściej pojawia się pytanie, w jaki sposób można zapobiegać stresowi kierowców i zwalczać jego negatywne skutki. W wielu krajach podejmowane są różnorodne działania w tym zakresie. Działania te nakierowane są na lepszą organizację ruchu drogowego, na eliminację czynników stresogennych na drodze, na przystosowanie organizacji pracy do indywidualnych właściwości kierowcy. Druga grupa działań skierowana jest na kierujących pojazdami: uczenie ich lepszemu radzenia sobie w sytuacji stresu, wzmacnianie odporności kierowcy na stres, np. techniki relaksacyjne, czy uczenie efektywnych sposobów

radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Ważna jest także umiejętność samooceny poziomu stresu wśród kierowców – umiejętność dostrzegania symptomów, takich jak bóle głowy, trudności z zasypianiem, koszmarnie sny, wysokie ciśnienie, niestrawność, przyspieszony oddech, migrena, zbyt wczesne budzenie się, biegunka, bóle karku, ramion, ataki kolki, palpacje serca, problemy seksualne, zimne dłonie i stopy, nadużywanie alkoholu, kawy lub leków, a także chroniczne zmęczenie, częste podenerwowanie, stany lękowe, napady rozdrażnienia, stany depresyjne, trudności w koncentracji, trudności w podejmowaniu decyzji, w porozumiewaniu się z innymi oraz niskie poczucie własnej wartości. Niezwykłą wartością wtedy będzie miała świadomość, że inni mogą nam pomóc, a jeszcze większą – umiejętność skorzystania z tej pomocy, np. kierowcy skłonni do agresywnych reakcji na drodze powinni pracować nad strategiami radzenia sobie z frustracją i złością, oraz ćwiczenie empatii. Ważne jest urealnianie możliwości psychofizycznych kierowcy – ludzie często przeceniają swoje możliwości utrzymania koncentracji, może to doprowadzić do zaśnięcia za kierownicą. Wielu kierowców nie dostrzega zagrożeń związanych z używaniem telefonów komórkowych, urządzeń nawigacyjnych, które często rozpraszają kierowców, stwarzając poważne zagrożenia. Warto pamiętać, iż statystyki wypadków drogowych wskazują, że w około 90% znaczącą rolę odgrywa czynnik ludzki. A więc poza doskonaleniem technologii, lepszą organizacją pracy, podnoszeniem jakości dróg, ważne jest wychowanie komunikacyjne ze szczególnym uwzględnieniem samooceny, autorefleksji i wyrabianiem postawy do poszanowania innych i do poszanowania zasad współżycia społecznego.

ANGLIA – NOWY „HOT SPOT” KRADZIEŻY ŁADUNKÓW

W ostatnim czasie przy likwidacji i rozpatrywaniu szkód LUTZ Assekuranz został skonfrontowany z mnożącymi się przypadkami zorganizowanych kradzieży ładunków w Anglii. Zgodnie z informacjami IRU (International Road Transport Union – Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego) należy zachować wzmożoną ostrożność, w szczególności przy przewozach na terenie Londynu, West Midlands (Birmingham, Coventry, Walsall), Liverpoolu oraz Manchesteru.

W przeszłości były to głównie pojedyncze przypadki, w międzyczasie kradzież ładunków rozwinęła się do lukratywnej gałęzi biznesu w świecie przestępczym. Kradzieże są dokonywane na zlecenie przez zorganizowane grupy przestępcze. Pożądanym celem zorganizowanej kradzieży są coraz częściej urządzenia elektroniczne o wysokiej wartości, np. telefony komórkowe, ale również rzeczy powszednie, takie jak ubrania, buty, artykuły spożywcze i alkohol.

Ważnym środkiem zapobiegawczym kradzieży ładunków jest pisemne pouczenie kierowców (nie tylko w Anglii), aby przerwy w jeździe planować bez wyjątku na strzeżonych parkingach. Listę parkingów strzeżonych w Anglii znajdzie Państwo na angielskiej stronie internetowej www.uk-trucking.net (oraz zobacz: www.iru.org również i w innych państwach; bez odpowiedzialności za zawarte tam informacje).

Niestety ten środek ostrożności nie zabezpiecza przed pomysłowością oszustów, którzy wymyślają wciąż to nowsze sposoby na dokonanie rabunku, używając coraz doskonalszych podstępów.

Najczęstszy sposób postępowania w przypadku pojazdów zagranicznych jest następujący: kierowcy mówi się, że towar nie może być przyjęty pod wskazanym w dokumentach adresem dostawy i musi go wyładować w innym miejscu. Oszuści postępują najczęściej tak profesjonalnie i wiarygodnie, że kierowca – ze względu na zastosowaną taktykę zaskoczenia – nic nie podejrzewając przekazuje dokumenty złodziejom jeszcze na ulicy.

W negatywnym słowa znaczeniu na uwagę zasługuje także wysoki stan informacji sprawców. Oszuści zawdzięczają wiedzę o ładunku i rozładzie jazdy często ze swoich wtyczek (nawet z okradzionych firm) lub tłumaczy się to tym, że osoba - wabik wciąga kierowcę w rozmowę, aby uzyskać informację o przewożonym towarze. W wielu przypadkach sprawcy uzyskują taki rodzaj „pomocy” również od nadawcy, przewoźników lub odbiorcy, którzy łatwowiernie podają przez telefon zupełnie obcym osobom informacje o ładunkach, planach jazdy, itp.

W jednej z takich szkód kierowca został poinformowany w miejscu rozładunku przed terenem firmy przez dwóch dobrze ubranych mężczyzn, którzy podali się jako współpracownicy odbiorcy, że magazyn jest pełny i przesyłka musi być rozładowana w innym miejscu. Kierowca przekazał dokumenty i pojechali razem do nowego miejsca rozładunku. Po przybyciu na miejsce miał się zatrzymać na ulicy, gdzie czekała już inna ciężarówka. Mężczyźni poinformowali kierowcę, że jego ciężarówka

jest za szeroka, a wjazd do magazynu za wąski, aby tam wjechał i dlatego się zdecydowali, aby przeładować towar na inną ciężarówkę. Dopiero jak została przeładowana połowa towaru, kierowca powziął podejrzenie i zadzwonił do swojego pracodawcy, który nakazał mu niezwłocznie powrócić do właściwego miejsca rozładunku. Wskutek tego dwaj mężczyźni szybko zniknęli razem z wyłudzonym towarem, nie pozostawiając za sobą śladu. Ich nazwiska i numery telefonów okazały się zmyślone.

Na tym przykładzie można stwierdzić, że również doświadczony kierowca (w tym przypadku kierowca mógł się wykazać 40-letnim doświadczeniem) nie jest na tyle uświadomiony, aby nie stał się ofiarą kradzieży z użyciem podstępu, nawet gdy wszystko zostało wcześniej sprawdzone i zorganizowane.

LUTZ Assekuranz zaleca, aby dawać wskazówki kierowcom, żeby w takich lub podobnych przypadkach zawsze kontaktowali się z dyspozytorem lub zleceniodawcą. Najlepiej, aby przy dostawie towaru niezwłocznie odszukać biuro odbiorcy i przekazać mu dokumenty. W żadnym przypadku nie powinno się udzielać dobrowolnie informacji o przewożonym ładunku osobom nieznanym ani stosować się do wskazówek osoby, która zagaduje na ulicy i której tożsamość nie jest do końca znana.

Mirosław Siech

*Autor jest pracownikiem Lutz Assekuranz MaklergesmbH
specjalistą ds. ubezpieczeń transportowych*



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

Dział likwidacji szkód:

telefon: +43 1 8175573 21, +43 1 8175573 16

telefaks: +43 1 8175573 22, +43 1 8175573 22

e-mail: siech@lutz-assekuranz.at

chiang@lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl

office@lutz-assekuranz.pl

OSTROŻNIE Z PRZEWOZAMI TEKSTYLIÓW DO WŁOCH!

Firma Lutz Assekuranz stwierdza drastyczny wzrost brutalnych napadów we Włoszech na samochody ciężarowe, przewożące tekstylia, które z reguły przebiegają według podobnego schematu:

1. Samochód ciężarowy zostaje na północy Europy załadowany, zgodnie ze zleceniem, tekstyliami z przeznaczeniem do Włoch, przy czym dotychczas chodziło wyłącznie o tanie towary z krajów azjatyckich. Zanim do towaru zostanie wystawiona faktura sprzedaży dla odbiorcy we Włoszech, to towar ten jest już wielokrotnie sprzedany pomiędzy firmami połączonymi ze sobą siecią powiązań, co uniemożliwia stwierdzenie dokładnego pochodzenia towaru.
2. We Włoszech – najczęściej w Rzymie lub w okolicach Rzymu – na kierowcę tuż przed podanym adresem dostawy „czeka ją” już dwie lub trzy osoby (z reguły pochodzenia azjatyckiego) i – gdy jest on dostatecznie naiwny – pilotują go niewielkim minibusem do rzekomego „właściwego odbiorcy”.
3. Jeżeli kierowca nie do się nabrać na taki sposób postępowania, zostaje brutalnie potraktowany i przymuszony bronią, ciężarówka wraz z towarem zostają skradzione, a towar wyładowany w nieznanym miejscu. Pusta ciężarówka przeważnie w późniejszym czasie odnajduje się w innym miejscu.
4. Niestety włoska policja przeważnie nie wykazuje woli współpracy z kierowcami przy tego typu zdarzeniach i pozostaje bezczynna – poza niechętnym przyjęciem zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa.

Pomimo iż chodzi o brutalne napady, sądy wykazują tendencję do orzekania winy umyślnej przewoźnika, nakazując mu całkowite pokrycie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej, ponieważ w przypadku starannego zaplanowania przewozu takich szkód przeważnie można byłoby uniknąć.

Również z działów likwidacji szkód innych ubezpieczycieli dobrze wiemy, iż przedstawiony fenomen przybiera aktualnie na sile, z tego powodu apelujemy do naszych klientów o zachowanie szczególnej ostrożności przy przyjmowaniu podobnych zleceń transportowych i:

- **dokładne poinstruowanie** kierowców, co pozwala uniknąć późniejszego zarzutu rażącego niedbalstwa,
- **dokładne zaplanowanie trasy przejazdu**, tak aby kierowca trafił pod wskazany dokładnie adres odbiorcy towaru w godzinach pracy jego biura; nie zaleca się żadnych postojów tuż przed miejscem dostawy (a jeśli już jest to konieczne - np. z uwagi na korki, itd. - to tylko na parkingach strzeżonych – wykaz takich parkingów: http://www.ania.it/aero_trasp/attivita/2005_GUIDA%20TASCABILE.pdf lub na stronie IRU: www.iru.org (bez odpowiedzialności za zawarte tam informacje),
- **sprawdzenie adresu odbiorcy** (przejrzenie internetu, rozmowa telefoniczna),
- wykorzystanie pojazdów wyposażonych w **systemy nawigacyjne**,

- **obowiązek zameldowania się kierowcy dyspozytorowi** krótko przed i zaraz po dostawie.

W razie dodatkowych pytań firma Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa dyspozycji, dziękując z góry wszystkim klientom za podjęcie działań prewencyjnych, zapobiegających wystąpieniu szkody.

Mirosław Siech

Autor jest pracownikiem Lutz Assekuranz w Wiedniu, specjalistą ds. ubezpieczeń transportowych

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

telefon: (022) 536 10 84, telefaks: (022) 536 10 85

e-mail: lutz@zmpd.pl; www.zmpd.pl („Partnerzy Biznesowi”)

LUTZ ASSEKURANZ Makler

Maklergesellschaft m.b.H.

A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 51-53

Likwidacja szkód: +43 1 817557316

Sprzedaż polis: +43 1 817557321

Telefaks: +43 1 817557322

siech@lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl

Jeżeli ubezpieczenie
OCP
Kabotażu to



**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 spedycje
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem



LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Telefon: (022) 536 1084

Telefaks: (022) 536 1085

E-mail: lutz@zmpd.pl

(„Partnerzy Biznesowi”) www.zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl

A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstr. 51-53

Dystrybucja polis: +43 1 8175573 21

Likwidacja szkód: +43 1 8175573 16

Telefaks: +43 1 8175573 22

office@lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsvermittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320G01/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związkowe d/s Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Stawki podatku od środków transportowych na 2010 rok

autor: Anna Piotrkiewicz

Stawki maksymalne podatku od środków transportowych obowiązujące na terenie danej gminy, na dany rok, określa w drodze uchwały rada gminy.

Stawki minimalne podatku od środków transportowych na dany rok określone są w załączniku do ustawy i aktualizowane rozporządzeniami lub obwieszczeniami Ministra Finansów.

Podatnicy są obowiązani składać, w terminie do dnia 15 lutego roku podatkowego, właściwemu organowi podatkowemu, deklaracje DT-1 na podatek od środków transportowych wraz z załącznikami o posiadanych środkach transportowych na dany rok podatkowy, sporządzone na formularzu według ustalonego wzoru oraz odpowiednio skorygować deklaracje w razie zaistnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub wygaśnięcie obowiązku podatkowego.

Podatek oblicza w deklaracji podatnik zobowiązany do jego zapłaty. Podatek w kwocie ustalonej przez podatnika w deklaracji DT-1 wpłaca się w dwóch ratach, w terminach

do dnia 15 lutego i 15 września każdego roku, na rachunek budżetu gminy, na terenie której znajduje się miejsce zamieszkania lub siedziba podatnika.

Wzór deklaracji DT-1 na podatek od środków transportowych określony jest w rozporządzeniu Ministra Finansów w sprawie wzoru deklaracji na podatek od środków transportowych. Wzór ten jest dostępny na stronie www.mf.gov.pl w dziale podatki i opłaty lokalne lub w dziale formularze podatkowe.

Tryb poboru podatku, zasady stosowania zwolnień i wyłączeń

z opodatkowania oraz sposób ustalania i wysokość stawek podatku od środków transportowych dla pojazdów o dmc nie mniejszej niż 12 ton, w tym również sposób określania przedmiotu opodatkowania, podlega harmonizacji we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej zgodnie z Dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (1999/62/WE).

STAWKI MINIMALNE PODATKU DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	
Dwie osie			
12	13	0	143,64
13	14	143,64	397,01
14	15	397,01	559,30
15	18	559,30	1265,69
Trzy osie			
15	17	143,64	249,88
17	19	249,88	512,58
19	21	512,58	665,55
21	23	665,55	1 025,15
23	25	1 025,15	1 593,77
25	26	1 025,15	1 593,77
Cztery osie i więcej			
23	25	665,55	674,89
25	27	674,89	1 053,17
27	29	1 053,17	1 671,99
29	31	1 671,99	2 479,97
31	32	1 671,99	2 479,97



Stawki maksymalne podatku od środków transportowych na 2010 rok

Stawki te zostały ustalone w Obwieszczeniu Ministra Finansów z dnia 3 sierpnia 2009 r. w sprawie wysokości górnych stawek kwotowych w podatkach i opłatach lokalnych w 2010 r. Obwieszczenie to jest dostępne na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl. **Wysokość stawek podatku** od środków transportowych określa w drodze uchwały rada gminy, z tym że roczna stawka podatku od jednego środka transportowego nie może przekroczyć:

- 1) od samochodu ciężarowego, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu:
 - a)ponad 3,5 tony do 5,5 tony włącznie – 729,28 zł,
 - b)powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie – 1 216,64 zł,
 - c)powyżej 9 ton – 1 459,96 zł,
- 2) od samochodu ciężarowego o całkowitej masie równej lub wyższej niż 12 ton – 2 786,03 zł
 - z tym, że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 1 do ustawy,
- 3) od ciągnika siodłowego lub balastowego przystosowanego do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu od 3,5 tony i poniżej 12 ton – 1 703,27 zł,
- 4) od ciągnika siodłowego lub balastowego, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów od 12 ton:
 - a)do 36 ton włącznie – 2 153,41 zł,
 - b)powyżej 36 ton – 2 786,03 zł
 - z tym że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie

mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 2 do ustawy,

- 5) od przyczepy lub naczepy od 7 ton i poniżej 12 ton – 1 459,96 zł,
- 6) od przyczepy lub naczepy, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów powyżej 12 ton:
 - a)do 36 ton włącznie – 1 703,27 zł,
 - b)powyżej 36 ton – 2 153,41 zł
 - z tym że w zależności od liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i rodzaju zawieszenia stawki podatku nie

mogą być niższe od kwot minimalnych określonych w załączniku nr 3 do ustawy,

- 7) od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia:
 - a)mniejszej niż 30 miejsc – 1 703,27 zł,
 - b)równej lub wyższej niż 30 miejsc – 2 153,41 zł.

Stawki minimalne podatku od środków transportowych w 2010 roku

Stawki te zostały ustalone w Obwieszczeniu Ministra Finan-

STAWKI MINIMALNE PODATKU DLA CIĄGNIKÓW SIODŁOWYCH I BALASTOWYCH

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów: ciągnik siodłowy + naczepa, ciągnik balastowy + przyczepa (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	
2 osie			
12	18	0	38,54
18	25	268,57	485,74
25	31	566,30	929,42
31	40	1 427,98	1 959,23
3 osie			
36	40	1 259,85	1 742,06
40	44	1 742,06	2 576,88

STAWKI MINIMALNE PODATKU DLA PRZYZEP I NACZEP

Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów: naczepa/przyczepa + pojazd silnikowy (w tonach)			Minimalna stawka podatku (w złotych)
nie mniej niż	mniej niż	oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub zawieszeniem uznanym za równoważne	
1 oś			
12	18	0	25,71
18	25	179,82	323,44
25	28	323,44	567,47
2 osie			
23	28	212,52	312,94
28	33	620,01	859,37
33	38	859,37	1 305,39
38	44	1 161,77	1 718,71
3 osie			
36	38	684,23	952,76
38	44	952,76	1 294,88

sów z dnia 6 października 2009 r. w sprawie stawek podatku od środków transportowych obowiązujących w 2010 r. Tekst zamieszczony jest na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl

Na stronie internetowej Ministerstwa Finansów dostępne jest obwieszczenie Ministra Finansów z dnia 3 sierpnia 2009 r. w sprawie górnych granic stawek kwotowych podatków i opłat lokalnych w 2010 r. Stawki maksymalne podatku od środków transportowych na 2010 rok wymienione w treści tego artykułu, określone w obwieszczeniu, zostały podwyższone o 3,5% w stosunku do stawek maksymalnych z 2009 roku.

Stawki minimalne dla środków transportu objętych harmonizacją unijną (samochody ciężarowe, ciągniki, przyczepy, naczepy) w kwotach zamieszczonych w powyższych tabelach zostały ogłoszone przez Ministra Finansów w obwieszczeniu z dnia 6 października 2009 r. w sprawie stawek podatku od środków transportowych obowiązujących w 2010 r.

Orzecznictwo administracyjne dotyczące podatku od środków transportowych – skróty z uzasadnień wyroków

**Wyrok z dnia
19 czerwca 2008 r.
Wojewódzki Sąd
Administracyjny w Gdańsku
I SA/Gd 239/08**

Każdy z wymienionych w art. 8 ustawy z 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych środków transportowych podlega opodatkowaniu niezależnie od tego, czy wchodzi w skład zespołu pojazdów (pojazd plus przyczepa (lub naczepa), czy też jest wykorzystywany samodzielnie. Opodatkowaniu nie podlega zespół pojazdów, lecz każdy ze środków transportowych, który może składać się na ten zespół. Niedopuszczalne jest traktowanie ciągnika siodłowego i przyczepy jako jednego pojazdu podlegającego opodatkowaniu. Przedmiotem podatku jest zarówno ciągnik, jak i przyczepa.

pa), czy też jest wykorzystywany samodzielnie. Opodatkowaniu nie podlega zespół pojazdów, lecz każdy ze środków transportowych, który może składać się na ten zespół. Niedopuszczalne jest traktowanie ciągnika siodłowego i przyczepy jako jednego pojazdu podlegającego opodatkowaniu. Przedmiotem podatku jest zarówno ciągnik, jak i przyczepa.

**Wyrok z dnia
10 grudnia 2008 r.
Wojewódzki Sąd
Administracyjny w Opolu
I SA/Op 323/08**

Dopiero wydanie przez właściwego starostę decyzji o wyrejestrowaniu pojazdu powoduje, iż z końcem miesiąca, w którym dokonano wyrejestrowania pojazdu, następuje wygaśnięcie obowiązku podatkowego. Dopóki właściciel nie złoży wniosku o wyrejestrowanie pojazdu i – w konsekwencji – nie zostanie wydana decyzja o jego wyrejestrowaniu, dopóty ciążyć będzie na nim obowiązek podatkowy w podatku od środków transportowych. Bez znaczenia będzie zatem fakt zutilizowania pojazdu, wywozu pojazdu z kraju, czy jego kradzieży, jeżeli jego właściciel nie złoży stosownego wniosku, a starosta nie wyda decyzji o wyrejestrowaniu pojazdu.

**Wyrok z dnia
22 października 2008 r.
Naczelny Sąd Administracyjny
w Warszawie
II FSK 992/07**

Zwrot podatku od środków transportowych wykorzystywanych w transporcie kombinowanym został ograniczony jedynie do transportu drogowo-kolejowego i jedynie dokument potwierdzający wykonanie transportu kolejną stanowi podstawę sporządzenia wniosku o zwrot zapłaconego podatku od środków transportowych.

Organy podatkowe ustaliły, że żaden z posiadanych przez podatnika środków nie korzystał z przewozu kolejną, który to warunek jest niezbędny dla uzyskania zwrotu podatku od środków transportowych na podstawie art. 11a ust. 1 i 2 ustawy.

Przewożone przez podatnika kontenery nie były jego własnością, a wykonana przez niego usługa polegała jedynie na dowozie lub odwozie kontenerów do lub z terminala kontenerowego w Sławkowie.

Zwrot podatku od środków transportowych wykorzystywanych w transporcie kombinowanym został ograniczony jedynie do transportu drogowo-kolejowego i jedynie dokument potwierdzający wykonanie transportu kolejną stanowi podstawę sporządzenia wniosku o zwrot zapłaconego podatku od środków transportowych.



Zmiany sum gwarancyjnych vs. możliwe podwyżki składek OC



Od dnia 10 grudnia 2009 r. obowiązują wyższe sumy gwarancyjne w obowiązkowym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm). Wzrost sum gwarancyjnych, czyli maksymalnych odszkodowań możliwych do uzyskania od ubezpieczyciela, wynosi odpowiednio:

- z 1 500 000 do 2 500 000 euro w przypadku szkód na osobie,
- z 300 000 do 500 000 euro w przypadku szkód w mieniu.

W odniesieniu do ustawowych podwyżek sum gwarancyjnych OC ppm ubezpieczyciele planują również podwyżki cen ubezpieczenia OC. Ubezpieczyciele tłumaczą swoje plany nie tylko wzrostem sum gwarancyjnych, ale głównie brakiem rentowności. Rosnąca świadomość ubezpieczonych powoduje wzrost wysokości roszczeń, a w konsekwencji wypłacanych odszkodowań i świadczeń. Nowelizacja kodeksu cywilnego spowodowała większe możliwości zaspokojenia roszczeń poszkodowanych, zwłaszcza w szkodach osobowych. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej otworzyło możliwości swobodnego podróżowania po Europie, co niesie za sobą dodatkowe ryzyko dla ubezpieczyciela. Tym bardziej, że w większości państw europejskich zniesione zostało ubezpieczenie tzw. „zielonej karty”, a składka, którą posiadacze pojazdów mechanicznych płacą obecnie za OC, pokrywa szkody spowodowane poza terytorium RP. Z kolei w większości krajów europejskich sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC są znacznie wyższe niż w Polsce, a w niektórych nawet nielimitowane usta-

wowo. Zwiększa to ryzyko dla ubezpieczycieli, zwłaszcza w przypadku ubezpieczeń OC ppm dedykowanych dla branży transportu międzynarodowego. Maksymalna wartość ryzyka powoduje, że ubezpieczyciele muszą je reasekurować, czyli sami się ubezpieczać, sprzedając część ryzyka odpowiednim instytucjom.

Wszystkie te czynniki uzasadniają wzrost składek ubezpieczeniowych, choć pojawiają się również oczywiste głosy przeciwko podwyżce. Wartość średniej szkody z ubezpieczeń OC ppm jest bowiem o wiele mniejsza niż wartość sumy gwarancyjnej. W zależności od źródeł szacowana jest na 4 000 – 6 000 złotych. Gdzie zatem proporcja? Czy niespełna dwukrotny wzrost sum gwarancyjnych spowoduje proporcjonalny wzrost średnich wysokości odszkodowań? Jak będą kształtowały się podwyżki składek?

Konkurencja cenowa, prowadzona przez ubezpieczycieli, doprowadziła do znacznego obniżenia stawek na przestrzeni ostatnich lat. To z kolei spowodowało znaczne obniżenie rentowności ubezpieczeń komunikacyjnych, a niektórzy ubezpieczyciele akceptują w ryzy-

kach komunikacyjnych działalność pod kreską. Dlatego niezależnie od zmiany sum gwarancyjnych, ceny polis OC będą miały tendencję zwyżkową. Dal- sze akceptowanie strat poniesionych w nierentownych ubezpieczeniach OC nie da się już tak łatwo zrekompenso- wać zyskami z komunikacyjnych ubez- pieczeń dobrowolnych.

Pocieszający dla ubezpieczających może być fakt, że analizy oparte są na raportach organu nadzoru, czyli doty- czą całego rynku. Znajdą się więc ubez- pieczyciele osiągający lepsze wyniki, zawdzięczone w znakomitej części do- brej ocenie ryzyka, jak i w mniejszym stopniu dotychczasowemu szczęściu, oferujący tańsze polisy niż konkuren- cja. Ale są też tacy, którzy poprzez za- porowe ceny polis OC będą ograniczać to ryzyko w swoim portfelu. Już poja- wiają się polisy OC dla ciągników sio- dłowych w cenach przekraczających 18 000 złotych.

Warto też zastanowić się nad wyku- pem polisy w odpowiednim terminie, czyli przed jej automatycznym odno- wieniem, żeby móc porównać składki proponowane na rynku. W tym celu zapraszamy również do Certus Multi- agencji na terenie biura ZMPD w War- szawie.

Jarosław Adamkiewicz
prezes Zarządu Certus Multiagencja
Sp. z o.o.





Ubezpieczenia grupowe na życie – ciąg dalszy

autor: Małgorzata Kaniewska

prezes zarządu BMK Broker Ubezpieczeniowy Sp. z o.o.

W poprzednich artykułach omówione zostały istota i zasady zawierania grupowych umów ubezpieczeń na życie, a także przykładowe projekty takich umów przygotowane dla branży transportowej. Niezwykle istotnym elementem każdej umowy ubezpieczenia jest jej zakres czyli określenie kiedy, w jakim przypadku i za co można spodziewać się należnego świadczenia. W tym celu do każdej umowy ubezpieczenia (polisy) dołączane są **Ogólne Warunki Ubezpieczeń w których szczegółowo zdefiniowane są zdarzenia ubezpieczeniowe, zakres ubezpieczeń, warunki likwidacji szkody itp.**

Każdy ubezpieczyciel określa katalog zdarzeń ubezpieczeniowych jakie może włączyć do zakresu ubezpieczenia, a jakie podlegają wykluczeniu. Aby dokonać wyboru właściwego zakresu ubezpieczenia bezwzględnie należy porównać definicje zdarzeń w poszczególnych ryzykach u różnych ubezpieczycieli.

Zwykle w grupowych ubezpieczeniach na życie klienci zwracają uwagę na katalog świadczeń, ich wysokość i oczywiście wysokość składki. Bardzo rzadko się zdarza aby klient zechciał przeczytać ogólne warunki ubezpieczeń w tym definicje zdarzeń. Niestety czytanie

OWU następuje dopiero w momencie odmowy wypłaty świadczenia przez ubezpieczyciela co zdarza się dosyć często. Okazuje się, że ubezpieczony nie otrzyma świadczenia za poważne zachorowanie ponieważ nowotwór na jaki zachorował nie mieści się w katalogu nowotworów za które ubezpieczyciel zapłaci świadczenie bowiem u większości ubezpieczycieli wypłata świadczenia następuje wówczas gdy ubezpieczony wykaże, iż nowotwór ma postać inwazyjną.

Poniżej na przykładzie poszczególnych definicji opisujących takie same zdarzenia wskażę na występujące różnice, które mogą w określonym przypadku stanowić o odmowie wypłaty świadczenia. Posłużę się tutaj definicjami z kategorii ryzyk poważnych zachorowań.

Jedną z bardziej powszechnych jednostek chorobowych objętych ochroną ubezpieczeniową w kategorii poważnych zachorowań w grupowym ubezpieczeniu na życie jest ryzyko zawału serca.

Zawał serca

Definicja I

Zawał serca, który oznacza martwicę części mięśnia sercowego spowodowaną nagłym zmniejszeniem dopływu krwi do tej części mięśnia sercowego. Rozpoznanie musi być potwierdzone łącznie:

- wystąpieniem znamienego wzrostu poziomu troponiny
- pojawieniem się patologicznego załamka Q w EKG (nieobecnego przed zdarzeniem)
- pojawieniem się nieistniejących wcześniej globalnych lub regionalnych zaburzeń kurczliwości mięśnia sercowego w badaniach obrazowych.

Definicja II

Zawał mięśnia sercowego

– martwica mięśnia sercowego spowodowana ostrym niedokrwieniem, której rozpoznanie musi być potwierdzone wystąpieniem trzech z wymienionych niżej objawów:

- typowy ból dławicowy stwierdzony w wywiadzie,
- typowy ból dławicowy stwierdzony w wywiadzie, EKG charakterystyczne dla przebytego zawału mięśnia sercowego
- charakterystyczny wzrost aktywności enzymów sercowych (CPK-MB, CPK)
- charakterystyczny wzrost aktywności troponiny
- frakcja wyrzutowa lewej komory serca wynosi mniej niż 45% (wg pomiaru uzyskanego w okresie co najmniej 3 miesięcy od daty zdarzenia).

Definicja III

Zawał serca – martwica części

mięśnia sercowego w następstwie nagłego zatkania światła jednej lub kilku tętnic wieńcowych. Diagnoza powinna w dokumentacji zawierać opis typowych bólów w klatce piersiowej, wyników badań laboratoryjnych specyficznych dla mięśnia sercowego odbiegających od wartości prawidłowych (np. CPK, CKMB) i ich typowej ewolucji w czasie oraz charakterystycznych dla ostrego zawału serca zmian EKG.

Definicja IV

Zawał serca – pełnościenna martwica fragmentu mięśnia sercowego w wyniku nagłego przerwania dopływu krwi, której rozpoznanie potwierdzone być musi wystąpieniem typowych dolegliwości bólowych w klatce piersiowej, pojawieniem się nowych, charakterystycznych dla zawału serca zmian w zapisie EKG, podwyższeniem poziomu enzymów wskaźnikowych martwicy mięśnia serca. Wszystkie powyższe objawy muszą wystąpić łącznie.

Definicja V

Zawał serca – martwica części (lub fragmentu) mięśnia sercowego (myocardium) w następstwie zamknięcia tętnicy wieńcowej, rozpoznanie musi być potwierdzone stwierdzeniem w wywiadzie typowego bólu w klatce piersiowej, ujawnieniem świeżych zmian w zapisie elektrokardiograficznym i zwiększeniem aktywności enzymów wskaźnikowych martwicy mięśniowej serca powyżej standardowych wartości prawidłowych.

Jak wynika z powyższego żadna z tych definicji nie jest taka sama. Zgodnie z definicją nr I aby otrzymać świadczenie za przebyty zawał – stwierdzony przez kardiologa – należy spełnić łącznie 3 warunki, w definicji II należy bezwzględnie spełnić 3 spośród 5 warunków.

W jednych definicjach zawał to jest martwica mięśnia sercowego, w drugich pełnościenna martwica fragmentu mięśnia sercowego, a w innych martwica części mięśnia sercowego. Wybór niewłaściwej oferty z niekorzystnym zapisem dla ubezpieczającego skutkuje odmową wypłaty świadczenia. Wystarczy aby ubezpieczony po przebytym zawałe nie spełnił wszystkich wymaganych przez ubezpieczyciela warunków i nie otrzyma świadczenia, które byłoby należne w przypadku ubezpieczenia się u innego ubezpieczyciela.

Chirurgiczne leczenie naczyń wieńcowych

Definicja I

Chirurgiczne leczenie choroby naczyń wieńcowych – by-pass, które oznacza przeprowadzenie u osoby z objawami niewydolności naczyń wieńcowych operacji w celu korekty zwężenia lub zamknięcia co najmniej jednej tętnicy wieńcowej poprzez wytworzenie przepływów omijających (by-pass) z użyciem przeszczepów naczyniowych;

Definicja II

Operacyjne wykonanie pomostów naczyniowych – (by-pass) – wykonanie w działającym zgodnie z prawem szpitalu, przez uprawnionego lekarza i zgodnie ze wskazaniem lekarza zabiegu operacyjnego polegającego na wytworzeniu pomostów naczyniowych w celu ominięcia zwężonych lub całkowicie zamkniętych dwóch lub więcej tętnic wieńcowych. Z zakresu ubezpieczenia wyłączone zostają wszelkie inne zabiegi na naczyniach wieńcowych, w tym zabieg angioplastyki przeszłokornej.

Definicja III

Operacja by-pass – to przeprowadzenie chirurgicznego zabie-

gu na otwartym sercu, w trakcie którego omija się zwężenie lub zatkanie dwóch lub więcej naczyń wieńcowych serca u osób z objawami choroby wieńcowej przy pomocy implantów naczyniowych (by-pass).

Definicja IV

Angioplastyka naczyń wieńcowych – leczenie choroby wieńcowej, polegające na likwidacji zwężenia lub niedrożności w jednej lub w kilku tętnicach wieńcowych za pomocą zabiegu, polegającego na przez skórnym poszerzeniu tętnicy wieńcowej przy użyciu balonu, cewnika, lasera lub innych przyrządów, wprowadzonych do naczynia

Definicja V

Chirurgiczne leczenie choroby wieńcowej (by-pass) – przebycie zabiegu operacyjnego z otwarciem klatki piersiowej w celu korekcji dwóch lub więcej zwężonych lub niedrożnych naczyń wieńcowych poprzez przeszczep naczynia wieńcowego (CABG). Wskazania do operacji muszą się opierać na wyniku angiografii wieńcowej, a wykonanie operacji musi być potwierdzone przez lekarza specjalistę.

I znowu sytuacja się powtarza: w jednej z wyżej przytoczonych definicji za chirurgiczne leczenie choroby wieńcowej otrzymamy świadczenie w przypadku, kiedy nastąpi korekta jednej lub więcej zwężonych lub zatkanych tętnic a wg pozostałych definicji co najmniej dwóch.

W jednym i drugim przypadku potencjalny ubezpieczony został poddany operacji a różnica polega na tym, że tylko jeden z nich otrzymał świadczenie ponieważ miał zwężone dwie tętnice a nie jedną, a umowa ubezpieczenia przewiduje wypłatę świadczenia w przypadku defektu dwóch tętnic.

Nowotwór złośliwy

Definicja I

Nowotwór złośliwy – nowotwór złośliwy, który oznacza chorobę objawiającą się obecnością złośliwego guza (tzn. takiego, który nie jest otoczony torebką i charakteryzuje się zdolnością do naciekania tkanek i do tworzenia odległych przerzutów). Pod pojęciem nowotworu złośliwego określa się również białaczkę oraz złośliwe schorzenia układu limfatycznego, takie jak ziarnica złośliwa (choroba Hodgkina) i chłoniaki nieziarnicze. Rozpoznanie nowotworu złośliwego musi być zweryfikowane badaniem histopatologicznym. Z zakresu ubezpieczenia zostają wyłączone:

- a) wszystkie nowotwory skóry poza czerniakiem złośliwym,
- b) wszystkie guzy, gdzie po badaniu histopatologicznym stwierdzono stan przednowotworowy lub przedinwazyjny,
- c) nowotwory wykazujące zmiany typu carcinoma in situ,
- d) choroba Hodgkina w pierwszym stadium,
- e) nowotwory będące objawem choroby AIDS lub zakażenia wirusem HIV;

Definicja II

Nowotwór złośliwy – choroba objawiająca się obecnością złośliwego guza, która charakteryzuje niekontrolowany wzrost i rozprzestrzenianie się złośliwych komórek oraz naciekanie tkanek. Pod pojęciem nowotwór złośliwy określa się również białaczkę oraz złośliwe schorzenia układu limfatycznego, takie jak ziarnica złośliwa (choroba Hodgkina). Klasyfikacja nowotworów złośliwych musi być zweryfikowana badaniem histologicznym.

Z zakresu ubezpieczenia zostają wyłączone:

- a) wszystkie nowotwory skóry poza czerniakiem złośliwym występu-

- jącym w postaci inwazyjnej,
- b) wszystkie nowotwory opisane histologicznie jako stadia przedinwazyjne,
- c) nowotwory wykazujące zmiany typu carcinoma in situ, w tym dysplazja szyjki macicy,
- d) choroba Hodgkina w pierwszym stadium,
- e) nowotwory będące objawem choroby AIDS lub zakażenia wirusem HIV.

Definicja III

Nowotwór – choroba której objawem jest obecność patologicznych komórek, które rozprzestrzeniają się w sposób niekontrolowany i naciekają zdrowe tkanki, a także dają przerzuty. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje złośliwe czerniaki skóry, białaczkę i wszystkie złośliwe nowotwory systemu limfatycznego, z wyjątkiem choroby Hodginsa (ziarnicy złośliwej) w 1 okresie.

Ochrona ubezpieczeniowa nie obowiązuje w przypadku wystąpienia nowotworów łagodnych, wszystkich nowotworów skóry (z wyjątkiem złośliwego czerniaka), nowotworów jeżeli występuje przy tym zakażenie HIV jakiegokolwiek typu, nieinwazyjnych i bardzo wczesnych stadiów nowotworowych (tzw. carcinoma in situ) i odizolowanych łagodnych guzów w gruczole mlecznym oraz nowotworów prostaty.

Definicja IV

Nowotwór złośliwy – niekontrolowany wzrost komórek nowotworowych z naciekaniem zdrowych tkanek, udokumentowany rozpoznaniem histopatologicznym, gdzie o odpowiedzialności ubezpieczyciela decyduje data pobrania materiału do badania. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela obejmuje pierwszorazowe rozpoznanie nowotworu u Ubezpieczonego. Termin ten obo-

wiązuje również białaczkę (z wyłączeniem przewlekłej białaczki limfatycznej) i chłoniaki, włącznie z ziarnicą złośliwą (choroba Hodgkina). Termin ten nie obejmuje nieinwazyjnych nowotworów In situ, nowotworów towarzyszących zakażeniu wirusem HIV oraz wszelkich rodzajów nowotworów skóry (poza czerniakiem złośliwym)

Definicja V

Nowotwór – niekontrolowany wzrost liczby i rozprzestrzenianie się komórek nowotworu złośliwego, naciekających zdrowe tkanki. Choroba musi być potwierdzona wynikiem badania histopatologicznego. Pojęcie to nie obejmuje nowotworów „in situ”, nowotworów współistniejących z infekcją HIV, nowotworów skóry (z wyłączeniem czerniaka złośliwego w stadium inwazyjnym), przewlekłej białaczki limfatycznej, choroby Hodgkina (ziarnicy złośliwej) w pierwszym stadium

Analizując powyższe może się okazać, że ubezpieczony poważnie zachorował a świadczenie nie będzie mu należne bo nowotwór nie jest nowotworem inwazyjnym, złośliwym, nie ma przerzutów, jest nowotworem złośliwym ale wyłączonym z katalogu nowotworów w danej ofercie lub jest to stadium choroby którego ubezpieczyciel nie uznaje jako poważnego zachorowania.

Dalsze przykłady różnic wynikających z definicji zdarzeń ubezpieczeniowych zaprezentuję w następnym numerze Przewoźnika.

Korzystając z okazji życzę Wszystkim Państwu wszelkiej pomyślności z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia oraz ciepłości w czytaniu ogólnych warunków ubezpieczeń.

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 prowizyjne opłacanie 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.

Nowa dynamika w branży TimoCom uruchamia „TC eBid®”

– prawdziwy łut szczęścia dla europejskiej branży transportowej i logistycznej!

Działające na rynku międzynarodowym przedsiębiorstwo TimoCom rozszerza paletę swoich produktów. Od października 2009 r. ten wiodący na europejskim rynku giełd transportowych dostawca - dzięki Platformie Przetargowej TC eBid® - wkracza również w dziedzinę długoterminowych kontraktów transportowych. Skorzystają na tym wszyscy uczestnicy łańcucha transportowo-logistycznego, a zwłaszcza przedsiębiorstwa, które są już klientami giełdy ładunków TimoCom. Mogą oni bezpłatnie zamieszczać swoje oferty na nowej platformie przetargowej.

TimoCom ma na uwadze to, co najistotniejsze, i odważnie sięga po sukces! W ciągu zaledwie kilku lat firma TimoCom stała się w branży transportowej nieodzownym partnerem. A przy tym zawsze w centrum uwagi: łączenie sukcesu firmy z bliskim kontaktem z klientem. Elastyczność, dążenie do sukcesu oraz lojalność, jak mówi Jens Thiermann, prezes firmy TimoCom, są przy tym istotnymi czynnikami uzyskania optymalnego zadowolenia klientów. Dzięki swojemu doświadczeniu jako spedytor wie, „co w branży piszczy” i wykorzystuje tę praktyczną wiedzę w opracowywaniu produktów:

Na zdjęciu: TC eBid® – Europejska Platforma Przetagowa!

„Stale stawiamy na konsekwentny rozwój i w tym celu zbieramy od naszych klientów regularne informacje zwrotne. Dzięki temu kierujemy się ich konkretnymi potrzebami i wprowadzamy do naszych koncepcji rozwiązań konkretne życzenia dotyczące optymalizacji.” Wynik jest widoczny: 75 000 użytkowników z całej Europy stawia na partnerską współpracę z firmą TimoCom, co jest motorem obustronnego sukcesu!

Aby dla tych użytkowników otworzyły się na europejskim rynku transportowym nowe szanse, TimoCom oferuje następujący produkt: TC eBid®, europejską Platformę Przetargową, która jest logi(sty)czną konsekwencją platformy rynku transakcji doraźnych TC Truck&Cargo®. Dzięki temu produktowi transakcje pomiędzy firmami i usługodawcami, dotyczące częściowych lub kompletnych ładunków w długoterminowych transakcjach kontraktowych, staną się znacznie prostsze i bardziej ekonomiczne. Korzyści dla klientów używających już TC Truck&Cargo® są następujące: mogą oni teraz brać udział w transakcjach kontraktowych i bezpłatnie umieszczać swoje oferty na platformie TC eBid®! Ponadto mogą oni również – poprzez wypełniony profil w indeksie transportowym firm TC Profile® – dać się wyszukać użytkownikom TC eBid® i zostać przez nich bezpośrednio zaproszonym do danego przetargu. Tak więc są to możliwości, dzięki którym można zdobywać

lukratywne zlecenia od sprawdzonych przez TimoCom kontrahentów, nawiązywać trwałe kontakty handlowe i efektywnie redukować puste przebiegi!

Klienci TC eBid® mogą z kolei składać, długoterminowe lub związane z pojedynczym projektem, oferty transportu licznym sprawdzonym usługodawcom TC Truck&Cargo® z całej Europy. Ponadto otrzymują bezpłatny dostęp do europejskiego indeksu firm transportowych TC Profile® oraz do modułu kalkulacyjnego tras TC eMap®.

Pierwsze reakcje na TC eBid® były jednoznacznie pozytywne. Nowy produkt jest wyjątkowo łatwy w obsłudze i dostępny w 24 językach. Thiermann: Cieszymy się, że dzięki TC eBid® możemy udostępnić naszym dotychczasowym klientom nowe pole działania. Jesteśmy pewni, że firmy, które właściwie wykorzystają potencjał obydwu naszych produktów, mogą jeszcze bardziej zdynamizować swoją działalność. Nie chodzi przy tym jedynie o czysty zysk. Serwis, międzynarodowy zasięg i możliwość długoterminowej współpracy z optymalnymi i poważnymi kontrahentami z całej Europy to korzyści, które umożliwiają przetrwanie na dłuższą metę w tej trudnej branży.”

Dalsze informacje dotyczące TimoCom, TC Truck&Cargo® i nowego produktu TC eBid® można znaleźć na stronie www.timocom.com.



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 szu-

kali 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 wyrażony 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 za-

czną 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 Logisitcs 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 istnieje 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 uczestnikom 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, wiceminister 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 wspólnie 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



Oznakowanie konturowe – od października 2009 roku wszystkie noworejestrowane samochody ciężarowe muszą posiadać odblaskowe oznakowanie konturowe

Bądź widoczny

Oko ludzkie w nocy rejestruje tylko 5 proc. tego, co w dzień. Dlatego każde dodatkowe działania zwiększające widoczność pojazdów oraz użytkowników dróg pomagają zmniejszyć liczbę wypadków.

3 listopada br. w warszawskim Instytucie Transportu Samochodowego odbył się pokaz prasowy pod hasłem „Bądź widoczny – uratuj życie”. Jego organizatorami byli: Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Transportu Drogowego, firma 3M oraz Mercedes-Benz Polska. Pokaz miał na celu zwrócenie uwagi na zagadnienie, które nabiera szczególnego znaczenia w okresie jesienno-zimowym – widoczności na drodze. Dotyczy ono zarówno niechronionych użytkowników dróg, czyli m.in. pieszych i rowerzystów, jak również pojazdów.

Lepiej widoczni – bardziej bezpieczni

Z badań statystycznych zaprezentowanych przez panią Annę Zielińską z Instytutu Transportu Samochodowego wynika, iż w Polsce wypadki w nocy stanowią 35% wszystkich zdarzeń, jednakże liczba osób zabitych wynosi już 52%, rannych zaś 34%. Biorąc pod uwagę wszystkie zdarzenia drogowe, piesi i rowerzyści stanowią 43% ofiar śmiertelnych i są zdecydowanie najbardziej zagrożoną grupą użytkowników dróg w nocy. Ten stan się utrzymuje, mimo iż w ostatnim czasie przeprowadzanych jest sporo akcji promujących noszenie elementów odblaskowych. Są one głównie skierowane do dzieci, podobnie jak odzież i dodatki, takie jak plecaki czy torby, które zawierają elementy odblaskowe.

W czasie pokazu dziennikarze oraz decydenci mogli zobaczyć różnicę w widoczności pieszego, który przechodzi przez ulicę bez żadnego elementu odblaskowego na ubraniu, oraz takiego, który posia-

da stosowne oznaczenie. Z odległości 50-100 m pierwszy był prawie niezauważalny, zaś drugi widoczny bez problemu. Podobnie sytuacja przedstawiała się w przypadku rowerzystów.

Ciężarówki widoczne w nocy nawet z odległości 1000 m

Jeszcze większą różnicę można zobaczyć na przykładzie samochodów ciężarowych oznakowanych bądź nie odblaskową taśmą konturową. Dzięki niej pojazd jest zauważalny już z odległości 1000 m. Czas reakcji innych kierowców w sytuacji zagrożenia skraca się nawet dziesięciokrotnie. Niebezpieczeństwo wystąpienia wypadku z udziałem pojazdów ciężkich zmniejsza się nawet o kilkadziesiąt procent, czego dowodzą liczne testy i badania, m.in. wykonane przez Politechnikę w Darmstadt (Niemcy).



W nocy jak w dzień – asystent widzenia nocnego to tylko jedno z najnowszych rozwiązań technologicznych zwiększających widoczność samochodów osobowych Mercedes-Benz

Ponadto taśma konturowa pozwala wyróżnić pojazdy ciężarowe poruszające się po drodze. Dzięki temu kierowcy pojazdów osobowych mogą lepiej ocenić wielkość i prędkość ciężarówki, a przez to bezpieczniej wykonać np. manewr wyprzedzania. Zwiększają również widoczność pojazdu zaparkowanego na poboczu lub włączającego się do ruchu.

Dobra widoczność pojazdów ciężarowych ma duże znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wprawdzie wypadki z udziałem samochodów ciężarowych stanowią tylko 14%, ale mają stosunkowo poważne konsekwencje. Poza tym transport drogowy w dużej mierze wykonywany jest w nocy, a każdy wypadek wiąże się ze stratami niematerialnymi i materialnymi. Jednorazowy koszt wykonania pełnego oznakowania to kilkaset złotych, ale ryzyko wypadku zmniejsza się o kilkadziesiąt procent. Dlatego warto robić wszystko, aby zminimalizować niebezpieczeństwo wypadków.

Obowiązek oznakowania konturowego

10 października 2009 r. wprowadzony został obowiązek stosowania konturowego oznakowania odblaskowego dla wszystkich nowo



– uratuj życie

zarejestrowanych pojazdów ciężarowych na terytorium RP. Obowiązek ten wynika z ratyfikowanych przez Polskę regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (Reg. nr 48) i wprowadzony został Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 maja 2009 roku, zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr 75 poz. 639).

Technologie zwiększające widoczność

Technologia zastosowana w pojazdach również może zwiększyć bezpieczeństwo. Mercedes-Benz od przeszło 50 lat pracuje nad rozwojem systemów bezpieczeństwa biernego oraz czynnego, do których zaliczają się rozwiązania technologiczne zwiększające widoczność dla kierowcy oraz innych użytkowników dróg. Dzięki temu dziś nowe modele Mercedesa nie tylko chronią swych pasażerów, ale przyczyniają się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa innych użytkowników dróg.

Czujniki deszczu, reflektory bixenonowe czy lusterka wsteczne o powiększonym polu widzenia w Actrosie i samochodach dostawczych Mercedes-Benz zapewniają lepszą widoczność dla kierowcy. W mniejszych autach użytkowych kierowcy pomagają również światła mijania doświetlające zakręt oraz adaptacyjne światła hamowania, ostrzegające przed niebezpieczeństwem użytkowników dróg, którzy jadą z tyłu. Rozwiązania te znane są z samochodów osobowych, których technologia bezpieczeństwa jest jeszcze bardziej zaawansowana. Warto wspomnieć choćby o asystencie martwego pola, ograniczenia prędkości czy widzenia nocnego NightView. Dzięki tym rozwiązaniom kierowca może czuć się pewniej, przemierzając drogi w złych warunkach atmosferycznych lub nocy.



Jest wiele możliwości, aby zwiększyć bezpieczeństwo pojazdów i niechronionych użytkowników dróg: m.in. odblask, adaptacyjne światła stop czy szerokokątne lusterka

Co kierowcy pod choinkę kupić warto...

autor: Klaudiusz Madeja
fot.: archiwum autora

Główkowanie nad prezentami stanowi nie lada problem. Kiedyś nie było w sprzedaży prawie niczego, dzisiaj wszystkiego jest aż za dużo. Dla fanów motoryzacji, zapalonych kierowców czy zawodowych szoferów oferta jest bardzo szeroka. Oczywiście nie chcemy Państwu w tym ar-

tykule proponować nowej gąbki do szyb czy tandetnego wentylatora do przymocowania nad głową. Współczesna elektronika pędzi do przodu i oferuje coraz bardziej zmyślnie i skomplikowane urządzenia. Sprawdźmy, co moglibyśmy wybrać dla tych, którzy sporo czasu spędzają

w pojazdach własnych lub służbowych.

Melomanom lżej

Najpierw było zwykłe radio z pokrętkami i topornymi przyciskami. Potem pojawiły się odtwarzacze kaset magnetofonowych typu compact, a także programowane stacje. Kierowca przestał kręcić gałką w poszukiwaniu innego programu. Nawiasem mówiąc, niewielki wówczas był wybór, a wszystko i tak pod kontrolą cenzury. Słuchanie muzyki z kaset dawało więcej przyjemności. Ale tamte odtwarzacze szybko się „męczyły” i po kilkudziesięciu minutach zdarzało się, że dźwięk „zwalniał”, bo mechanizm ciągnął taśmę z mniejszą prędkością niż 4,75 cm/sek. Podobny efekt występował podczas upałów. Wysoka temperatura nie służyła zarówno ówczesnym odtwarzaczom, jak i taśmom. Dzisiaj kierowcy mają o wiele lżej. Nie trzeba już nosić dużego pudełka z kasetami, a wystarczy mała pamięć przenośna. Ponadto coraz więcej urządzeń samochodowych ma wejścia umożliwiające podłączenie muzycznego telefonu lub przenośnego odtwarzacza mp3, czy wreszcie iPod'a. Ale po kolei. Sporo firm oferuje fabrycznie zabudowane konsole środkowe z systemem audio. W zależności od wersji są one mniej lub bardziej rozbudowane i wyposażone. Czasem jest to np. twardy dysk o pojemności nawet 20 GB lub odbiornik tv. Jednak wielu nabywców woli samemu wybrać sobie wyposażenie audio we własnej

Referencyjna seria
Pioneera oprócz
znakomitych
parametrów
dźwięku odznacza
się również
klasycznym,
dystyngowanym
designem



W specjalistycznych
nawigacjach dla
ciężarówek można
m.in. wprowadzić
gabaryty
prowadzonego
pojazdu, co pozwala
uniknąć przykrych
niespodzianek
w trasie.
Tutaj wersja
firmy Falk

konfiguracji. Taka sytuacja występuje bardzo często w przypadku pojazdów dostawczych i ciężarowych, a także autobusów. Poza tym sprzęt proponowany przez koncerny samochodowe jest z reguły droższy od tego kupowanego w sklepie. Oczywiście nie jest tajemnicą, że żaden producent samochodów nie robi tych urządzeń sam, tylko zamawia u znanych wytwórców audio/video, takich jak np. Kenwood, JVC, Blaupunkt czy Alpine.

Do koloru do wyboru

Zglądając do specjalistycznych sklepów lub stoisk ze sprzętem samochodowym możemy dostać zawrotu głowy. Podobnie jest ze stronami internetowymi, zarówno firmowymi, jak i multibrandowymi. Dlatego zacznijmy od określenia, czego szukamy. Wpływ na to ma ilość miejsca, jaką dysponujemy w samochodzie. Standardowy otwór w aucie ma wymiary 200 x 180 x 70 mm (wg normy DIN), czasem spotyka się podwójną kieszeń, czyli zamiast 70 mamy 140 mm. Przy typowych odtwarzaczach nie musimy się martwić, ponieważ każdy producent spełnia te normy. Rozwój techniki sprawił, że nawet pojedyncza kieszeń pozwala na zabudowanie sporego „kombajnu”, a to dzięki wysuwającym ekranom, itp. Ale wróćmy do początku naszej drogi. Zastanówmy się, jakiego źródła będziemy najczęściej słuchać, oprócz radia oczywiście. Jeśli ktoś ma dużo płyt CD (obojętnie, czy oryginalnych, czy wypalanych jako mp3 na swoim komputerze), powinien szukać pośród urządzeń z czytnikami CD. W tym miejscu warto zaznaczyć, że niektórzy melomani kopiują swoje płyty, by się nie niszczyły w pojeździe podczas podróży. Inną przychylną jest możliwość zmieszczenia większej ilości muzyki w formacie mp3 na jednej płycie kompaktowej.

Proszę przy tym pamiętać, że nielegalne kopiowanie lub ściąganie muzyki z sieci jest przestępstwem i grozi konsekwencjami prawnymi. Coraz więcej nowych odtwarzaczy ma wejście USB, do którego możemy podłączyć pamięć przenośną, na której zapisaliśmy wcześniej dźwięk. Podobnie jest z urządzeniami wypo-

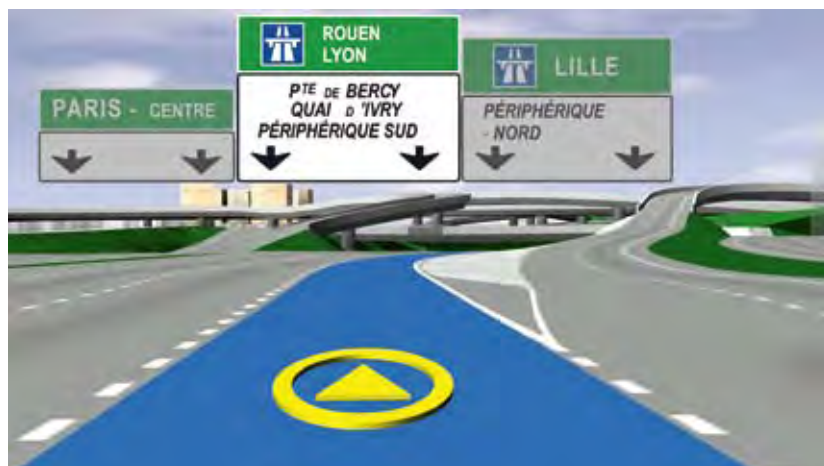
życzonymi w wejście typu Jack lub Cinch, dzięki któremu możemy podłączyć przenośny odtwarzacz, także ten starszej generacji, jak np. Mini Disc czy Discman. Nowością, choć już nie taką „sprzed chwili”, jest komunikacja Bluetooth, która oprócz połączeń telefonicznych pozwala również na bezprzewodowy trans-



Z zewnątrz nostalgiczny wygląd, a w środku najnowsza technologia – Becker Mexico 7948



„Kombajn” JVC KW-NT1 współpracuje m.in. z iPodem oraz iPhone’em



Grafika współczesnych systemów nawigacyjnych jest coraz bardziej przyjazna kierowcy. Przykład trójwymiarowego widoku systemu Navteq

fer muzyki. Z kolei dla właścicieli starszych odtwarzaczy, które nadal dobrze pracują, znajdziemy w sprzedaży adaptery w kształcie kasyety magnetofonowej z wyjściem Jack. Do niego podłączymy źródło dźwięku, a kasetę wkładamy do kieszeni radioodtwarzacza. Podobnie działa miniaturowy nadajnik FM. Z tą różnicą, że przekazuje on sygnał na określonych częstotliwościach UKF, do których dostrajamy nasze radio w aucie.

Jeśli już wybierzemy najczęściej używane źródła dźwięku, powinniśmy się zastanowić, czy wystarczy nam sam radioodtwarzacz plus głośniki, czy też chcemy wzmocnić siłę i przede wszystkim brzmienie, kupując dodatkowy samochodowy wzmacniacz mocy. Podkreślam – wzbogacenie jakości muzyki, a nie poziomu jej głośności. Spotykamy czasem na drogach „dudniące” samochody. Nie mam zamiaru zajmować się tuningiem, gdzie mamy do czynienia z przerostem formy nad

treścią, a czasem po prostu z tanim szpanem. Dodatkowy wzmacniacz w samochodzie pozwala na lepsze brzmienie i uniknięcie „charczenia”, buczenia, itp. Poza tym jazda w nadmiernym hałasie stanowi zagrożenie dla naszego zdrowia i na pewno nie wpływa pozytywnie na sposób prowadzenia pojazdu. Jeśli zdecydujemy się na dodatkowy wzmacniacz, ale nie tylko wtedy, powinniśmy również pomyśleć o dobrych głośnikach. I tu najważniejszą sprawą są wymiary. Po pierwsze, czy dane urządzenie można zamontować w naszym aucie, bo nie każdy głośnik da się w dowolnym aucie zabudować. A po drugie, im większe wymiary głośników średnio- i niskotonowych, tym lepsze brzmienie. Ale też nie należy z tym przesadzać, Średnica 16 lub 20 cm daje bardzo dobry efekt. Głośniki wysokotonowe mogą mieć małe wymiary i często występują pośrodku zestawów

lub jako oddzielne, niewielkie urządzenia montowane np. po wewnętrznej stronie lusterek zewnętrznych aut osobowych. Stanowczo odradzam „mini kolumny” samochodowe składające się z dwóch lub trzech głośniczków o małej średnicy w jednej obudowie. Ich wartość użytkowa jest żadna i z reguły bardziej „skrzeczą” niż grają. Lepiej wybrać osobne głośniki niż taki, tylko pozornie dobry zestaw. Proszę też pamiętać, że obojętnie na co się zdecydujemy, musi to być trwale przymocowane w samochodzie. Niedopuszczalne są walające się gdzieś w kabinie (albo w części bagażowej auta typu kombi) głośniki czy kolumny połączone tylko kablami ze wzmacniaczem lub odtwarzaczem. Ostatnia rada dotyczy samego montażu. Naprawdę nie warto go wykonywać samemu, jeśli nie mamy doświadczenia i umiejętności w tym zakresie. Co prawda większość producentów fabrycznie wyposaża samochody w instalację do przyłączenia urządzenia audio, ale tylko fachowiec potrafi go właściwie zamontować, co zagwarantuje nam dobre użytkowanie, a przy okazji nie pozbawi nas gwarancji na zakupiony sprzęt. Liczy się także estetyka – wycięcie otwór w tapicerce na głośnik wcale nie jest tak łatwo. Wystarczy wybrać odpowiednie urządzenia i poradzić się sprzedawcy, czy nadaje się do naszego pojazdu. W przypadku ciężarówek zadanie to jest częściowo ułatwione, bo miejsca i przestrzeni jest o wiele więcej niż w osobówkach, zwłaszcza tych małych.

Godne polecenia

Aby ułatwić Państwu wybór spośród mnóstwa urządzeń, poniżej przedstawię kilka, ciekawych moim zdaniem, wyrobów. Będąc na początku września w Berlinie na Targach IFA (Internationale Funkausstellung – Międzynarodowe Targi

Nowoczesna nawigacja może być również połączona z odbiornikiem naziemnej TV cyfrowej DVB-T. Model Mio V735 odtwarza też pliki video i mp3 przez USB lub z kart SD



Sony Marine – wodoodporny, poręczny panel zdalnego sterowania



Elektroniki Użytkowej), mogłem zapoznać się z aktualną ofertą wiodących producentów. I od razu jedno spostrzeżenie, które jest niejako uzupełnieniem poprzedniego rozdziału. Kupując sprzęt dla siebie lub bliskiej osoby w prezencie, zwróćmy też uwagę na wyświetlacz i obsługę. Wiele współczesnych urządzeń wręcz razi swoją grafiką i podświetleniem. Jednym się to spodoba, dla innych będzie to „odpuśtowe” światełko. Niektóre odtwarzacze mają możliwość całkowitego wyłączenia ekranu – wówczas, po ustawieniużądanego źródła dźwięku, możemy wygasić niechciane efekty, albo np. zmieniające się napisy systemu RDS. To bardzo przydatna funkcja, zwłaszcza nocą. I druga rzecz – łatwość obsługi. Większość specjalistycznych stoisk lub zakładów ma ścianę, w której są zamontowane różne modele odtwarzaczy. Proszę się trochę tym „pobawić”. Przekonają się Państwo sami, że czasem skorzystanie nawet z jakiejś podstawowej funkcji wcale nie jest takie proste. A jeśli weźmiemy pod uwagę, że mamy dane urządzenie obsługiwać podczas poruszania się samochodem, to już będzie wyższa szkoła jazdy. Bardzo dobre są piloty lub panele pozwalające sterować w prosty sposób najważniejszymi funkcjami, także głosem. Ponadto niektóre firmy (np. Pioneer) sprzedają złącza do fabrycznie zamontowanych układów sterowania w kierownicy. Innym, dobrym rozwiązaniem, są piloty zdalnego sterowania, mocowane właśnie na kierownicy – proste do samodzielnego montażu właściwie dla każdego. Mają tę zaletę, że z reguły pasują do innych modeli tej samej firmy i można ich używać później także w innych autach. A przechodząc do konkretów, to na pewno znakomitym, choć nie tanim prezentem świątecznym, może być któryś z referencyjnej

serii firmy Pioneer (oznaczone liczbami 88 i 99). Cechuje je przede wszystkim bardzo dobra jakość dźwięku i atrakcyjny, klasyczny wygląd. Zapewnia go aluminiowy panel czołowy i biały wyświetlacz OEL. Flagowy model współpracuje, oprócz portu USB, także z iPhone’em oraz iPodem. Ciekawy jest również model FH-P80BT tej samej firmy. Ma on wspomniane wyżej wymiary podwójnego DIN, a jedną z przydatnych funkcji jest m.in. 7-pasmowy korektor graficzny. Godne polecenia są również urządzenia z serii KDC innego, znanego producenta sprzętu samochodowego – Kenwooda. Zwłaszcza te, oznaczone liczbami 8044, 7544 oraz 7044. Oferują również klasyczny, spokojny styl i współpracują odpowiednio z urządzeniami przenośnymi USB i Bluetooth. Inny, uznany gracz na rynku – JVC aktywnie promuje swoje modele wyposażone w szeroki ekran dotykowy. Odtwarzacze KD-AVX 77 i KD-AVX 55 mają niemal cały front wypełniony wyświetlaczem 5,4”. Na uwagę zasługują także dwa „kombajny” tej firmy o wymiarze podwójnego DIN: KW-NT 1 oraz KW-NX 7000. Są wyposażone odpowiednio w ekrany 6,1” i 7”. Oprócz nawigacji umożliwiają korzystanie z DVD, CD, USB, a także kart SD lub technologii Bluetooth. O sys-

temach nawigacyjnych wspomnę jeszcze dalej, ale te dwa urządzenia wyznaczają chyba najbliższy trend w urządzeniach samochodowych. Mianowicie multifunkcyjnych odbiorników współpracujących niemal ze wszystkim i odtwarzających nie tylko dźwięki i filmy, ale także chociażby zdjęcia zapisane na karcie SD. Jakby zupełnym przeciwieństwem tych „kombajnów” jest odbiornik firmy Becker Mexico 7948. Wyglądem zewnętrznym przypomina urządzenia z lat 60-tych, zaś wyposażeniem technicznym nie ustępuje współczesnym modelom. Ten „nostalgiczny” odtwarzacz wydaje się idealny do coraz bardziej popularnych samochodów historycznych lub starszych modeli ciężarówek czy dostawczaków (np. VW Transportera wcześniejszych generacji). Zawiera, oprócz nawigacji, inne współczesne nowinki, i może być sterowany głosem. Niestety, 200 fabrycznie zapisanych komunikatów i 50 możliwych do zaprogramowania samodzielnie, na razie nie ma polskiej wersji.

Po sznurku do celu

Pisanie o nowych modelach nawigacji jest, w takim czasopiśmie jak nasze, bardzo trudne, bo postęp techniczny i szybkość wprowadzania zmian w tej branży są ogromne.



Seria Marine firmy Sony jest przeznaczona dla łodzi, ale czy taki sprzęt nie będzie dobrze wyglądać również w kabinie ciężarówki?

Dlatego bardziej skoncentruję się na trendach panujących obecnie. Otóż ważną rzeczą jest aktualność map i możliwość ściągania następnych wersji ze strony producenta. U niektórych jest to usługa bezpłatna np. przez 2 lata od daty zakupu i rejestracji na stronie. Warto też zwrócić uwagę na to, jaki obszar obejmuje aktualna mapa (czy jest to np. cała Europa). Istotnym elementem jest obsługa. Niektóre urządzenia nie do końca kieruje się intuicją

i mogą denerwować podczas wprowadzania danych. Także podstawowe funkcje, jak choćby „ustaw jako dom”, są czasem ukryte gdzieś głęboko w zakładkach. Zdarzają się opóźnienia w przedstawianiu mapy – na wyświetlaczu widzimy skręt za 20 metrów, a my już z tego zakrętu wychodzimy. Ostatnio miałem do czynienia z urządzeniem, gdzie każdorazowo musiałem wyłączać komunikaty głosowe, których nie lubię. A radio i tak się wyciszało w momencie, gdy taka informacja była wprowadzana. Stwarzało to wrażenie „uciekającej” stacji. Dlatego, o ile to możliwe, proszę samemu „przetestować” nawigację, którą chcemy kupić lub poprosić znajomych, którzy już takie urządzenie mają, o poradę. Czy nawigacje mają przewagę nad wspomnianymi wyżej „kombajnami” i telefonami komórkowymi, wyposażonymi w funkcję GPS? Zdania są podzielone, ale na pewno górują wielkością wyświetlacza nad „komórkami”. Zaś wszelkiego rodzaju urządzenia multifunkcyjne mają częstsze tendencje do awarii lub „zawieszania się”. Natomiast wszystkim trakerom polecam

nawigacje dedykowane specjalnie dla aut ciężarowych i uwzględniające specyficzne wymogi tej grupy pojazdów. Są to modele, gdzie kierowca może nawet ręcznie wprowadzić gabaryty prowadzonego pojazdu albo zestawu z przyczepą lub naczepą. Takie specjalistyczne urządzenia oferują m.in. zupełnie u nas nieznanymi niemiecki Falk oraz, bardziej popularny, Becker. Ponadto przy nawigacji do ciężarówki warto zapytać także o pilota, który bardzo się przydaje w dużych gabarytowo szoferkach.

Przydatny drobiazg

Spośród opisywanych wyżej rzeczy możemy wybierać i konfigurować zestawy w bardzo dużym przedziale cenowym. Od kilkuset do nawet kilkunastu tysięcy złotych, jeżeli wybierzemy dobry sprzęt z dwoma lub więcej wzmacniaczami i szeregiem głośników. Ale pośród idealnych wręcz prezentów dla każdego kierowcy jest też zestaw słuchawkowy lub głośnomówiący. Ceny pracujących w technologii bezprzewodowej Bluetooth urządzeń zaczynają się już od kilkudziesięciu złotych, a mogą nawet uratować komuś życie. Zakaz rozmawiania przez telefon komórkowy trzymany w dłoni jest nagminnie łamany i wciąż jeszcze nieczęsto ścigany i karany przez policję (mandat wynosi 200 złotych). Wszak łatwiej stanąć z „suszarką” lub ustawić fotoradar. Ale nie traktujmy tego jako niewygodnego przepisu, lecz pomyślmy o naszym i innych bezpieczeństwie. Rozmowa przez „komórkę” odwraca uwagę i zajmuje jedną rękę. Chyba nie ma kierowcy, który nie zdenerwował się widząc, że w źle jadącym aucie ktoś trzyma telefon przy uchu. Dlatego polecam ten niedrogi, a wręcz niezbędny każdemu kierowcy prezent, który przecież może być także używany poza samochodem.



Prosta i niedroga słuchawka Bluetooth, jak choćby Nokia BH-104 na pewno pomoże uniknąć wielu niebezpiecznych i nieprzyjemnych sytuacji na drodze



Na razie jeszcze niedostępna usługa w Polsce, ale pewnie już niedługo. Aktualne i przewidywane warunki atmosferyczne u celu podróży w Navigonie 6350

Samochód w pudełku

autor: Kacper Jeneralski

fot.: archiwum autora

W subiektywnych rankingach najgorszych prezentów gwiazdkowych dla mężczyzn królują takie upominki jak skarpetki, krawaty i tanie kosmetyki. Pewnie zdarzają się osoby, które są zadowolone z takich prezentów, ale można śmiało przyjąć, że trzy wymienione pozycje to najmniej oryginalne pomysły na podarunek. A gdyby tak pomi-

nać kwestie finansowe i wybrać najlepszy prezent gwiazdkowy pod słońcem? Oczywiście trzeba by przeprowadzić głosowanie, na które nie ma już czasu, ale na pewno w ścisłym finale takiego rankingu znalazłby się samochód.

Tu dobra wiadomość – jest pewna grupa samochodów, które dałoby się

nawet zapakować do pięknie przyozdobionego pudełka – to Kit Cary.

Samochód w pudełku

Czym są Kit Cary? To w dużym uogólnieniu samochody do samodzielnego składania. Zabawki dla dużych chłopców. Kit Car to samochód, który składa się z części dostarczonych przez producenta i podzespołów z samochodu dawcy –

Caterham
– znany producent replik Lotusa Super oferuje wyłącznie gotowe pojazdy





Detale to podstawa



Bugatti Kit Car

którymi często są stare Fordy Sierra lub Taurus. Ale w założeniu dawcą może być niemal każdy samochód.

Producent sprzedaje nam ramę przystosowaną zazwyczaj pod konkretny silnik i zawieszenie, surową karoserię z laminatu i elementy wykończeniowe. Reszta części pochodzi z wybranego seryjnie produkowanego samochodu. W zależności od potrzeb i finansów dobiera się odpowiedni silnik, zawieszenie i resztę osprzętu potrzebnego nam do szczęścia.

Jak to wygląda?

Kit Cary najczęściej kojarzone są z replikami legendarnych samochodów wyścigowych, tu królują auta z lat 50' i 60' ubiegłego stulecia, takie jak AC Cobra i Lotus Super Seven. Oba auta charakteryzują się prostą konstrukcją pozbawioną dachu (wopcji jest brezentowy zdejmowany dach lub zakładany hardtop). Ich najważniejszą cechą są mocne silniki połączone z napędem na tylną oś. Kit Cary występują też jako nowe, indywidualne konstrukcje. Zdarzają się pojazdy zupełnie lub prawie zupełnie pozbawione karoserii, przeznaczone wyłącznie na tor.

Kit Car to hobby, które najbardziej popularne jest w Wielkiej Brytanii. Dlatego właśnie na wyspach funkcjonuje największa liczba producentów i warsztatów tworzących takie pojazdy.

Ile to kosztuje?

Na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Według producentów samochód można zbudować już

za 25 tysięcy złotych, ale to koszt minimalny – a co za tym idzie gotowe auto będzie pozostawiało wiele do życzenia. Poza tym prawda stara jak świat mówi, że budżet budżetem, a w praktyce z portfela ubywa i tak więcej pieniędzy. Zestaw, w którego skład wchodzi rama i karoseria, może kosztować kilka, kilkanaście tysięcy lub więcej. Cena zależy będzie od modelu



Goła rama
Kit Cara
– źródło:
kitcarbuild.co.uk



Lotus Super Seven
– najpopularniejszy
wśród Kit Carów

auta, stopnia skomplikowania i jakości wykonania. Samochód – dawca teoretycznie może kosztować kilka tysięcy, ale jeśli jego podzespoły

będą nadmiernie wyeksploatowane, to nie będą się nadawały do naszego Kit Cara nawet po regeneracji. Budowane auto będzie też potrze-

bowało wielu nowych części – mowa tu w szczególności o takich elementach auta jak chromowane okucia, szyby, tapicerka. To one będą decy-



Pod maską może znaleźć się dowolny silnik – ten ma 1100 KM



Replika Porsche 356 Speedster – źródło: www.kitcar.com

dowały o końcowym efekcie, więc na pewno pochłoną znaczną część budżetu. Koszt budowy auta zwykle zamyka się w kilkudziesięciu tysiącach złotych, ale miłośnicy mocnych silników bez problemu przekraczają barierę 100 tysięcy – górnej granicy zwyczajnie nie ma.

Kit Car czy replika?

To dwa pokrewne, ale różne pojęcia. W skrócie – nie każdy Kit Car jest repliką i odwrotnie. Repliki to w założeniu wierne kopie kultowych samochodów, wspomnianego Lotusa, Cobry, ale i klasyków, takich jak Bugatti czy super samochodów pokroju Ferrari i Lamborghini. Niektóre z nich budowane są na bazie ramy, która jest cechą charakterystyczną Kit Cara, ale jest też inna szkoła. Niektórzy konstruktorzy wykorzystują nadwozia współczesnych samochodów, które obudowują kompozytowym nadwoziem kształtem przypominającym samochód, którego replikę budujemy. Popularnym i najbardziej znanym pomysłem tego typu są repliki Ferrari, budowane na bazie Pontiac Fiero.

Zbudowany we własnym garażu

Nie ukrywajmy, nie każdy może sam sobie zbudować samochód, ale nie jest to z drugiej strony tak trudne. Żeby zabrać się za budowę Kit Cara trzeba – oprócz chęci – dysponować odpowiednim miejscem. Ciasny garaż, który z trudem mieści jeden samochód, może nie wystarczyć. Czego jeszcze potrzeba? Narzędzi, wielu godzin pracy i „smykałki” do tego typu prac, bo ich zakres jest bardzo szeroki. Teoretycznie wszystko da się zrobić samemu, także montaż podzespołów, lakierowanie nadwozia, a nawet szycie tapicerki. Wielu domorosłych konstruktorów Kit Carów zleca część prac fachowcom. Nie wszyscy czują się na siłach i dysponują odpowiednią ilością czasu, więc wbrew definicji Kit Cara nie budują go sami, tylko zamawiają gotowe auto. Większość producentów oferuje złożone samochody. Są też firmy, które sprzedają wyłącznie gotowe auta.

Szacuje się, że na świecie działa około kilkunastu tysięcy firm produkujących Kit Cary. Branża cały czas się rozwija, głównie w krajach dobrze prosperujących. Istnieje cała

masa klubów zrzeszających miłośników aut budowanych samemu. Działalność wielu z nich polega na organizacji wyścigów i zlotów tego typu pojazdów. Kit Car zazwyczaj jest szybkim i lekkim samochodem, dającym sporo radości z jazdy, więc nie dziwi fakt, że właściciele tych samochodów często spotykają się na torach wyścigowych.

Samochód na co dzień?

Masowi producenci samochodów nie mają wyłączności na budowanie aut, które poruszają się po publicznych drogach. Auto zbudowane własnoręcznie również można zarejestrować, jako tak zwany „SAM”. Gotowy samochód musi w tym celu przejść szczegółowy przegląd w stacji diagnostycznej, tam zostaną nabite numery ramy, a otrzymane dokumenty pozwolą nam na rejestrację.

Kit Carem można teoretycznie jeździć na co dzień, ale z oczywistych względów zdecyduje się na to niewielu ich właścicieli. Z założenia są to samochody, które trzeba traktować jako nawet nie drugi, a trzeci pojazd w rodzinie.



Weineck
Cobra 780
– niemiecka
replika Cobry

Weineck Cobra 780





Wróżby noworoczne

autor: Jacek Wejman
fot. Colani

Andrzejki, Mikołajki, Wigilia, Nowy Rok – to zawsze okazja do zabawy, żartów i prognozowania przyszłości. Za oknami hula kryzys, świńska grypa i wydobytujące się z każdego sklepu pop-kolędy, a my postaramy się wybiec nieco w przyszłość i zobaczyć, co ciekawego zaserwuje nam w najbliższym czasie Święty Mikołaj.

Obserwując motoryzacyjne premiery ostatnich lat w najcięższej klasie samochodów ciężarowych nie sposób odnieść wrażenia, że wszystko zostało już odkryte. Wielka Siódemka (w kolejności alfabetycznej: DAF, IVECO, MAN, Mercedes-Benz, RENAULT, Scania, Volvo) na Starym Kontynencie zaskakuje co najwyżej innym zamocowaniem górnej leżanki w kabinie sypialnej lub kolejną wariacją w temacie Euro 5. DAF z typowo holenderskim skąpstwem w tym roku sobie odpuścił.

IVECO po porażce w „Truck of the Year” przestało się interesować samochodami ciężarowymi. MAN tylko przez chwilę dzierżył berło mocy z modelem TGX 680 KM i przez rok tytuł „Ciężarówki Roku” dla rodziny TGX/TGS. Wszystko przez Volvo, które 700-konnym FH-aczem powetowało sobie sromotną porażkę w TOTY i teraz zamierza panować przez długie lata. Mercedes-Benz, po zaprezentowaniu podświetlanej diodami LED gwiazdy Actrosa, skupił się na utrzymaniu pozycji światowego lidera samochodów użytkowych. W ogólnoeuropejskim wyścigu zdecydowanie najrozsądniej postępuje Scania, na której widmo dostania się w niemieckie panowanie wymusiło przeczekanie nawałnicy modeli innych firm i pokazanie odświeżonej R-ki. Teraz obudzona ze snu „królowa szos – R-ka” po raz kolejny ewoluuje, niemal niezauważalnie i od razu wskakuje na tron

TOTY – zadanie o tyle proste, że żaden konkurent nie zaprezentował nic ciekawego. Wniosek – warto było odczekać, aż przeciwnicy się wykruszą i w diamentowej bieli (nowe szaty firmowe R-ki) ze zmienionymi detalami w stylu szafek, półek i diod LED, wyskoczyć przed szereg. Szkoda tylko, że ceremonia przyznania nagrody głównej odbędzie się w siedzibie firmy, a nie podczas targów w Amsterdamie, które ze względu na kryzys zawiesiły działalność.

Co będzie za rok?

Z pewnością ujrzymy jakąś kolejną ewolucyjną nowość. Choć może być ciekawie, jeśli Renault Trucks zdecyduje się na zmianę wizerunku Magnum. Francuzi, jako jeden z nielicznych producentów samochodów użytkowych, od lat zasypują nas pojazdami koncepcyjnymi, które potrafią jeździć, a nie tylko stać w skali 1:18, w gablocie na

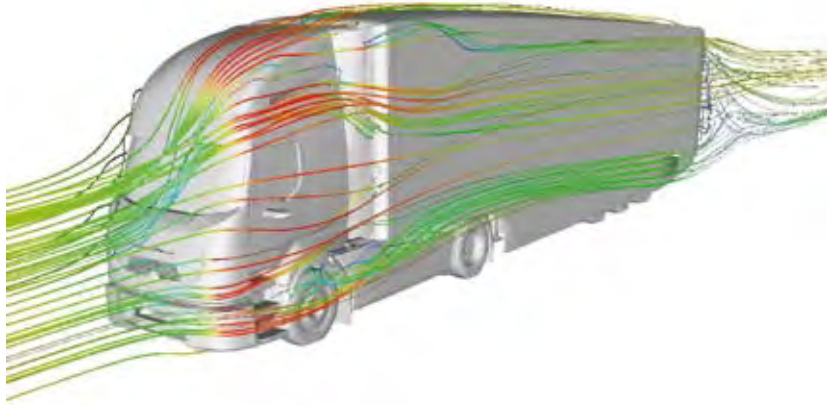


wystawach motoryzacyjnych. Oczywiście wszyscy wzdychają do Radiance, który zachwyił stylem, ale w kolejce jest też studium Hybrys lub prototyp Fideus. W cieniu pozostaje pojazd zbudowany na potrzeby programu badawczego Optifuel, który wyróżnia się aerodynamicznym nadwoziem idealnie spasowanym z naczepą Lamberet. Wyposażony w system dyfuzorów i spoilerów tandem oferuje zmniejszenie zużycia paliwa aż o 13%, a przy tym wygląda atrakcyjnie. Z takim podejściem Renault Trucks idealnie wpisuje się w obecną proekologiczną i proekonomiczną filozofię transportową.

Czas na naukę

Kryzys to idealny czas na podniesienie kwalifikacji, jednak dla wielu to także czas marazmu i szukania oszczędności. Niejednokrotnie postawa defensywna powodowała dłuższe przebywanie w niekorzystnej sytuacji, a rewolucyjne pomysły windowały ceny akcji wielu firm. Większość firm zadufana we własnej nieomyślności nawet nie próbuje sięgnąć po pomysły, jakie prezentują

niezależni projektanci specjalizujący się w samochodach użytkowych. Ot, choćby taki Luigi Colani, który już od przeszło dekady buduje na specjalne zamówienia samochody ciężarowe o futurystycznej linii, które oprócz walorów czysto estetycznych posiadają także doskonale dopracowaną aerodynamikę. Po raz pierwszy zaszerwował koncepcyjną ciężarówkę w 1977 roku. Futurystyczny pojazd rodem z kolejnej części Mad Maxa zachwycił publiczność międzynarodowych targów IAA we Frankfurcie. Całkowicie odbiegał od ówczesnej formy samochodów ciężarowych, choć został opracowany na podwoziu seryjnego modelu. Uwagę przykuwała ogromna przednia szyba o okrągłym kształcie, której centralnym elementem było mocowanie obrotowych, potrójnych wycieraczek i brak lusterek wstecznych, które zostały zastąpione przez kamery umocowane w aerodynamicznych obudowach. Oczywiście koncept wymagał dopracowania detali i usunięcia wielu usterek, jednak dokładnie wytyczył kierunek rozwoju firmy Colani'ego.





Bomba milenijna

W tym samym czasie, kiedy pojawiła się groźba uszkodzenia milionów komputerów, czyli w 2000 roku, Colani po raz kolejny zaskoczył świat motoryzacyjny wprowadzając do ruchu wehikuł będący kontynuacją prototypu z 1977 roku – DAF 3000 zbudowany na podwoziu modelu XF 95. W międzyczasie wykonał jeszcze kilka podobnych projektów. W dwa lata po modelu DAF 3000, na zamówienie producenta silosów i cystern firmy – Spitzer Silo, wykonał ciężarówkę o podobnej formie, którą dodatkowo dopasował do aerodynamicznej cysterny sygnowanej marką zleceniodawcy.

Przez kolejne lata Luigi Colani zbierał owoce niekonwencjonalnego podejścia do projektowania samochodów ciężarowych i wykonywał podobne pojazdy demonstracyjne dla wielu firm.

Ostatnią nowością, zupełnie zrywającą ze stylistyką ciężarówek z okrągłą szybą czołową, jest model



roboczo zwany Super Truck, który został wykonany na zlecenie klienta z Bliskiego Wschodu. Zupełnie niekonwencjonalne podejście do projektu zaowocowało pojazdem o niesłychanie niskim współczynniku oporu powietrza. Smukła jak wałka Super Ciężarówka posiada kabinę przypominającą kapsułę myśliwca. Nie ma tam tradycyjnych drzwi, a przesuwany do przodu dziób. Kierowca siedzi centralnie i ma niemal nieograniczoną widoczność we wszystkich kierunkach przez otaczające go zewsząd poszycie szklane. Martwe pole widzenia jest zredukowane do minimum dzięki systemowi kamer wstecznych dających obraz do wnętrza.

Z pewnością pojazd ten w kolejnych wcieleniach będzie hitem eksportowym profesora design'u samochodów ciężarowych. Może z czasem trafi i na nasze drogi. Ciekawe, czy któryś z przewoźników w trosce o wizerunek własnej firmy zdecyduje się zamówić ekscentryczne dzieło sztuki użytkowej.



NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD –

PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW

DOTYCZĄCYCH ZWROTU

PODATKU VAT

ZMPD

SEKCJA
SERWISOWA

Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

- **Atrakcyjna opłata prowizyjna** - stawka prowizji jest mniejsza, niż w przypadku korzystania z możliwości zwrotu podatku VAT oferowanego przez firmy będące operatorami kart paliwowych,
- **Niska stawka minimalnej opłaty prowizyjnej** - prefinansowanie opłaca się nawet przy mniejszych kwotach zwrotu podatku VAT,
- **Gwarantowana wypłata wartości podatku VAT w ciągu 14 dni** od złożenia kompletu dokumentów dotyczących zwrotu podatku VAT,
- **Fachowa pomoc w kwestiach spornych.**

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów:

Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Słowenia, Dania, Irlandia, Luxemburg, Holandia

**Usługą prefinansowania mogą być objęte
tylko i wyłącznie oryginały regularnych faktur VAT
z ww. krajów**

dotyczące zakupu oleju napędowego lub przejazdów autostradami.

Szczegółowe informacje na temat naszej nowej usługi prefinansowania (zwrot VAT) dostępne są na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD www.uslugi.zmpd.pl

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

Tel. 022 536 10 61, Faks: 022 536 10 66

zwrotvat@zmpd.pl

WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”



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!



- ▣ 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

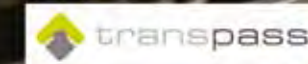


Szczegóły
na stronie internetowej
www.uslugi.zmpd.pl

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**



Oferta firmy Transpass BV



OCRK

Oferta firmy PC Net Service.
Analiza i rozliczanie czasu pracy, dostarczanie gotowych wniosków, raportów i zaświadczeń.

Rabat dla wszystkich firm członkowskich ZMPD.

OCRK – analiza czasu pracy kierowców



POL

Tachografy,
beprzewodowe
pobieranie danych.

Oferta firmy Drabpol



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

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

Karta paliwowa M-Oil



Starter

Truck Service

Tel. do centrum Starter:
+48 608222222

(podać numer aktywnej karty programu „Razem w Przyszłość”)

Profesjonalna pomoc drogowa w 36 krajach Europy w tym w Rosji

Nisza opłata za organizację pomocy i jej udzielenie. Awaryjnie można zgłosić w języku polskim z każdego kraju w Europie.

Oferta firmy Starter Truck Service.

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

Continental

Markowe opony w niskiej cenie.

Wystarczy wskazać na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD www.uslugi.zmpd.pl „Markowe opony taniej”, typ ogumienia oraz ilość i nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany”.

Opony Continental

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.

Biuro Obsługi 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 wycień 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 wiza 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 wiza.

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 wiza 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

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**



Spokojnego powrotu do domu na Święta życzy
Mercedes-Benz – Samochody Ciężarowe

Mercedes-Benz

