

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Obleżenie Calais

6-11

Postowie:
jacy byli? Jacy będą?

20-24

Pod okiem trenera Trucker Academy

66

N°018

TRONER

90

Iveco with



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



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

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



HI-SCR

IVECO
WWW.IVECO.PL

**PORTAL POLSKICH
PRZEWOŹNIKÓW
DROGOWYCH**

www.zmpd.pl



**Informacje
na wyciągnięcie ręki**
400 tys. odsłon
miesięcznie



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE





Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Czy Unia się rozpada?

Do tej pory spotykaliśmy się z szykanami polskich przewoźników m.in. w Niemczech, Austrii lub Francji. Polegały głównie na prymitywnych (choć niestety skutecznym) próbach wymuszenia opłat za rzekomo niezbędne naprawy (często nowych) ciężarówek lub odmowie załadowania towaru.

Wprowadzane w coraz większej liczbie krajów płace minimalne, ale również inne niekorzystne dla przewoźników, szczególnie z nowych krajów unijnych, działania, każą zadać pytanie o dalsze funkcjonowanie Unii Europejskiej.

Na naszych oczach podważany jest jeden z filarów Traktatów Rzymskich, czyli swobodny przepływ usług. Okazuje się, że reguły gry są jednostronnie zmieniane w dowolnym momencie przez najsilniejsze i najbogatsze państwa Unii. Co gorsza następuje to przy bardzo powściągliwej reakcji Komisji Europejskiej. Formuła funkcjonowania Unii oddala się od zapisanej w Traktacie Lizbońskim.

Wydaje się, że politycy oraz dyplomaci zachowując olimpijski spokój, zdają się nie dostrzegać nadchodzącej burzy. Burzy powodowanej bezprawnym ograniczaniem naszej aktywności gospodarczej. Polska, wchodząc do Unii Europejskiej, przekazała część uprawnień Brukseli. Zgodziliśmy się na prywatyzowanie wypracowanego przez wiele lat majątku, w rezultacie czego znaczna jego część jest w obcych, w tym francuskich i niemieckich rękach. W zamian nie dostaliśmy nawet obiecanej dostępu do rynków tamtych państw, a jedna z nielicznych polskich branż, która w europejskiej skali odniosła sukces, czyli samochodowe przewozy międzynarodowe, jest właśnie niszczone przez rzekomo otwarte na wolną konkurencję kraje Europy Zachodniej. Nawet jeżeli ta akcja nie jest skoordynowana między tymi państwami, z pewnością ma poparcie rządów, zatem walka, jaka czeka nas o swoje prawa, będzie trudna i długa. Nie możemy się jednak poddawać.

Nasi posłowie

20

Zbliża się koniec kadencji Sejmu, a z nim czas podsumowań. Nie raz przedstawiciele ZMPD musieli wkładać dużo wysiłku w przekonanie parlamentarzystów do działań, które stworzyłyby, jeśli nie przychylne, to przynajmniej neutralne dla przedsiębiorców środowisko.

Złote lata transportu żywca

47

Polska eksportowała sporo zwierząt, czym m.in. zajmowała się założona w 1951 roku centrala handlu zagranicznego Animex. W 1990 roku firma kupiła 5 zestawów Mercedes 1735 i rozpoczęła międzynarodowe przewozy żywca.

Polski super samochód

72

Jej premiera była wielokrotnie przekładana, ale jeśli już wyjedzie na drogi będzie pierwszym super samochodem w historii polskiej motoryzacji. Arrinera Hussarya to pomysł na rodzime auto celujące w klientów Ferrari.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719

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

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Wieczorek, Anna Wrona,
Ryszard Gałczyński, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk.

Współpracują:

Grzegorz Chmielewski, Piotr Gawętczyk,
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyżko
Roland Myca,

Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

We Francji napadają na polskie ciężarówki

12

Napastnicy zignorowali obecność samochodów na rejestracji francuskiej, niemieckiej i włoskiej, natomiast siłą wywlekli kierowców z trzech polskich pojazdów, żądając otwarcia naczep. Uzbrojeni w łomy i siekiery zniszczyli zamki chłodni i wyrzucili ładunek na parking.



Święto przewoźników i kierowców

70

Jedenasty Master Truck nie zawiódł oczekiwań gości, których przybyło ponad 120 tysięcy. Mogli podziwiać 506 ciężarówek, które zjechały z Czech, Białorusi, Finlandii, Irlandii, Niemiec, Słowacji i Węgier.

Terror zagranicznej płacy minimalnej

16

Władze Niemiec, Francji i Norwegii postanowiły, że ich stawka powinna być wypłacana wszystkim kierowcom ciężarówek, które wjadą na ich terytorium, nawet jeśli będzie to przejazd tranzytowy. W ten sposób łamane są podstawowe zasady rynku UE, czyli swoboda przepływu towarów, ludzi i usług.

| | |
|--|----|
| Oblężenie Calais | 6 |
| Ale kanał! | 10 |
| We Francji napadają na polskie ciężarówki | 12 |
| Władze zareagują dopiero wtedy, gdy dojdzie do nieszczęścia... | 14 |
| Terror zagranicznej płacy minimalnej | 16 |
| Parlamentarna arytmetyka | 18 |
| Nasi posłowie | 20 |
| Ranking aktywności posłów | 22 |
| Sieć lub wegetacja | 26 |
| Fotomorgana. Modły branżowe | 30 |
| Białoruska strategia logistyczna | 36 |
| Forum Transportu Drogowego: przede wszystkim MiLoG | 38 |
| BAG wykryje wszystko, nawet to, czego nie ma | 40 |
| Zebranie regionalne członków ZMPD z czterech regionów | 42 |
| Co z leasingiem przy stracie całkowitej? | 44 |
| Retro. Złote lata transportu żywca | 47 |
| Retro. Andrychowska Andoria | 54 |
| Powypadkowe odszkodowania w Niemczech | 60 |
| Odpowiedzialność przewoźnika | 62 |
| Warto mieć swój nr ID w TimoCom... | 64 |
| Pod okiem trenera Trucker Academy | 66 |
| Święto przewoźników i kierowców | 70 |
| Polski super samochód | 72 |

Obleżenie Calais

Emigranci, strajki, zerwane połączenia promowe i w tym wszystkim kierowcy samochodów ciężarowych, którzy stali się zakładnikami sytuacji. Jak nie działa przeprawa przez kanał La Manche – piszemy z Calais.

Robert Przybylski

A takują pojedynco i grupami. Dwóch składa lusterka, żebyś nie widział, co się dzieje, reszta tnie plandeki, wchodzi do ładowni lub chowa się w zakamarkach podwozia – opisuje sposoby imigrantów kierowca polskiej ciężarówki Darek, który pokonuje kanał 2-3 razy w tygodniu. – Człowiek boi się wychylić nosa z kabiny, bo może zostać pobity. Policji prawie nie ma. Najgorzej jest w nocy, bo całe chmary próbują wejść do ciężarówek – stwierdza.

Podobnie ocenia „pracę” francuskiej policji inny kierowca z Polski, Paweł, który także regularnie obsługuje trasę do Wielkiej Brytanii. – Stoimy na parkingu stacji paliw i choć płacę za dobę 25 euro, to parking nie jest nawet ogrodzony. Stoję od 2 sierpnia i jestem w połowie tygodniowego wypoczynku, ale policjanta jeszcze nie widziałem. Mundurowi nie pojawiają się nawet w nocy, gdy wokół ciężarówek zaczynają się podchody imigrantów. Pakują się do wszystkich, w ciemno. Zawsze trafią na taką, która jedzie do Anglii – stwierdza. – Imigranci mają swoje sposoby. Raz coś mnie tknęło, choć wszystkie plomby były w porządku. Podjechałem do kontroli, a tam francuska policja znalazła dziwięciu pasażerów na gapę – wspomina.

Kto kogo?

Pomiędzy kierowcami ciężarówek oraz imigrantami trwa prawdziwa wojna. – Jeżeli policja znajdzie gapowiczów już na Wyspach, karę ponosi kie-

rowca i przewoźnik. Ale najgorzej, jak emigranci wmawiają policji, że zapłacili kierowcy. Wtedy sytuacja jest beznadziejna – ostrzega Darek. Nie jest to jednak koniec kłopotów prowadzącego i jego pracodawcy. – Jeżeli przewoźnik na była żywność, brytyjski odbiorca odmawia jej przyjęcia. Wtedy ładunek trzeba utylizować, a ubezpieczyciel dochodzi, kogo obciążyć rachunkiem. I kto jest zawsze winien? Proste – kierowca, bo nie upilnował!

Zawsze próbuję wjeżdżać na prom prosto z drogi, pauzę kręcę daleko od Calais, np. w Antwerpii, ale ostatnie miesiące są tak niespokojne, jest tyle strajków i opóźnień, że trudno utrafić – przyznaje Darek. W czerwcu, gdy strajkowali promowcy, policja najpierw zakazała wjazdu ciężarówek w promieniu 60 km od portu. Potem nie wpuszczali nawet do Francji, tylko kazali stawać w Belgii i Holandii – wspomina Darek. – Gehennę przeżyli ci, którzy zabrali ze sobą dzieci w wakacyjną podróż – dodaje.

Z usług promowych niezadowolony jest także Paweł. – Promy chodzą jak chcą, miałem rezerwację na 14.45, wjechałem dopiero po 16.00. Najpierw nie można było się dostać do Anglii, a do soboty zablokowany był wyjazd z Wysp. Stałem 7 godzin w kolejce – skarży się Paweł. Pokazuje kartkę z pomarańczową przepustką. – Policja rozdawała je na końcu kolejki na autostradzie – wyjaśnia.

W liczącym 60 km ogonku stał także rumuński kierowca Ion. – Dziewięć godzin trwało, zanim wjechałem na prom – przyznaje. – Nie było mowy, żeby ominąć kolejkę. Na

Kalendarium wydarzeń 1/2

Kryzys w Calais

23 czerwca. Strajk francuskich pracowników linii promowej MyFerryLink powoduje zamknięcia portu w Calais. Błyskawicznie tworzą się gigantyczne korki ciężarówek oczekujących na przeprawę przez kanał La Manche. Nielegalni imigranci wykorzystują zamieszanie i masowo włamują się do stojących w kolejce samochodów, starając się przedostać do Wielkiej Brytanii.

24 czerwca. Przepawy przez kanał funkcjonują normalnie, lecz ciężarówki stoją w długich kolejkach. Problemy występują po obydwu stronach kanału; w Kent na autostradzie M20 wyznaczono część drogi dla pojazdów oczekujących na możliwość przeprawy.

24 czerwca. Brytyjski rząd zapowiada zaostrzenie kontroli w Dover i Calais. Wielka Brytania deklaruje 2 mln funtów na sprzęt do wykrywania ludzi w ciężarówkach i 1 mln funtów w patrole z psami. Dołoży też Francuzom 12 mln funtów w ciągu 3 lat do funduszu na rzecz bezpieczeństwa wokół portu.

29/30 czerwca. Ponowna blokada portu w Calais przez pracowników MyFerryLink. Zawieszono są linie promowe, na przejazd pociągiem przez tunel trzeba czekać 3 godziny. Sam przejazd przez port zajmuje kolejne 3 godziny.

30 czerwca. O godz. 17 zostaje przywrócony ruch w tunelu pod Kanałem La Manche.

1 lipca. Pracownicy MyFerryLink kontynuują strajk. Kerek do przeprawy promowej osiąga kilkanaście kilometrów. Wjazd do Francji przez autostradę E40 zostaje zamknięty dla samochodów ciężarowych. Po stronie brytyjskiej służby wprowadziły specjalne działania na drogach, gdzie oczekują samochody ciężarowe w kolejce do portu. Panuje chaos. Kierowcy ciężarówek narzekają nie tylko na długi czas oczekiwania na przeprawę, lecz także na upał. Nie mają dostępu do toalet, kończy się woda.

1 lipca, godz. 20. Koniec blokady. Na przeprawę po stronie brytyjskiej czeka blisko 3,5 tys. ciężarówek. Wprowadzono procedurę Stack i tylko pojazdy posiadające specjalne naklejki mogą wjechać do Dover. Pracownicy brytyjskiej straży granicznej rozdali kierowcom ok. 5 tys. butelek wody i kanapki.

2 lipca. Na autostradzie z Londynu do portu w Dover i tunelu pod Kanałem La Manche kerek rośnie do ponad 40-kilometrów.

7 lipca. Po wykryciu w eurotunelu dużej liczby imigrantów wstrzymano ruch pociągów.

8 lipca. Na skutek blokady w porcie w brytyjskich supermarketach zaczyna brakować artykułów spożywczych.



W pobliżu wjazdu do portu powstało miasteczko imigrantów, w którym mieszka ponad trzy tysiące osób.



autostradzie kierowcy dostawali od policji kartki z kolorowym kodem. Jednego dnia to był pomarańczowy, innego niebieski, żółty, zielony. Bez tej kartki policja nie wpuszczała na teren portu. Nie masz jej, jedziesz na koniec kolejki – tłumaczy Ion.

W niedzielę rano, 2 sierpnia, już było po kolejkach. – Wjechaliśmy na prom prosto z drogi – zapewniają kierowcy busów Marek i Rafał. – Zniknęły kolejki nawet dużych ciężaró-

wek, choć ich kierowcy w ostatnich tygodniach mieli przechłapanie – oceniają.

Namiotowe miasteczko

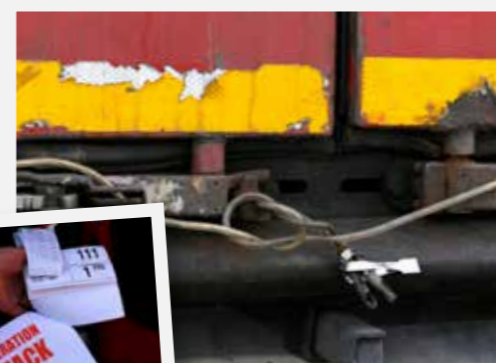
Liczące 72 tysiące mieszkańców Calais ma ostatnio nową dzielnicę. Z dojazdowej drogi do terminalu promowego z Calais widać namiotowe miasteczko imigrantów. Niewielkie płachty pałatek wykwitają spomiędzy krzewów. Na całym kilkunastoktrowym terenie

mieszka trzy tysiące osób. Przy zjeździe z drogi stoi furgonetka lub dwie z żandarmami. Nic się nie dzieje, wiatr przewiewa śmieci i pył z rozdeptanej ziemi.

Namiotowe miasteczko rozłożyło się 200 metrów od dużej stacji paliw, tuż przy głównej drodze do terminalu promowego. Wkrótce będzie całkowicie odgródzone od niego trzema rzędami siatek i drucianych, wysokich na 4 metry płotów. Pomiędzy nimi też rozciągnięte zostaną druty.

Kilometry płotów zostały wzniesione w ostatnich miesiącach. Na niektórych odcinkach jeszcze pracują wiertnie i trwa montaż ogrodzeń. Nawet dla zawodowych kierowców to prawdziwy labirynt. My także pogubiliśmy się w nim i wraz z grupą kilku aut ciężarowych i osobowych trafiliśmy objazdem do strażniczek terminalu, która znużonym ruchem wskazała wyjazd.

Chociaż siatki są coraz dłuższe i wyższe, a na ich



Takie przepustki wydawali Brytyjczycy kierowcom oczekującym na wyjazd z wysp.



szczytę rozpięto setki metrów drutu kolczastego, imigranci nieodmiennie szturmują na Brytanię. Tylko w niedzielę 2 sierpnia 1 700 uchodźców próbowało przedrzeć się do Euroterminala.

Kierowcy nie spodziewają się stałej poprawy. – Co miesiąc jest jakiś strajk. Albo dokerzy, albo promy, a jak nie oni, to pracownicy terminali i tak wkoło. Do tego imigranci, których też jest coraz więcej – stwierdza Darek.

- Mam wrażenie, że tak naprawdę nikomu nie zależy na sprawnym rozwiązaniu tego problemu – uważa Paweł. – Francuzi pozbywają się imigrantów i razem z nimi kłopotów, z kolei Anglicy kasują za każdego ponad 2 tys. funtów i mają z tego forszę, więc po co walczyć? – zastanawia się Paweł. Przed nim jeszcze 30 godzin stania w upale. Ponieważ wraca do Polski, nie musi przynajmniej martwić się, czy wiezie pasażera na gapę.

Kalendarium wydarzeń 2/2

10 lipca. Port w Calais jest częściowo zablokowany, czas oczekiwania na wjazd na prom wynosi około 4 godzin. Po stronie angielskiej kolejka na wjazd na promy ma około 60 km, co przekłada się na 9-godzinny czas oczekiwania.

15 lipca. Władze ogłaszają, że w Calais powstanie specjalna „strefa bezpieczeństwa”, która pomieści 230 ciężarówek. Nie będą stać na drodze, gdzie stanowią łatwy cel dla imigrantów.

22 lipca. Spółka Eurotunnel domaga się od francuskich i brytyjskich władz 10 mln euro na dodatkowe zabezpieczenie przed przedostaniem się imigrantów do tunelu i ciężarówek.

22 lipca. Rozpoczyna pracę dodatkowy, szósty prom P&O Ferries. Dzięki temu wydajność przewozów wzrasta o ok. 12 proc., do 6 tys. ciężarówek dziennie.

28 lipca. Około dwóch tysięcy nielegalnych imigrantów próbuje wejść na teren terminalu kolejowego w Calais. Uniemożliwia im to 200 strażników oraz oddziały policji.

29 lipca. Ministerstwo spraw wewnętrznych Francji wysłało do Calais oddziały prewencyjne policji, by zabezpieczyć tereny wokół eurotunelu. Według danych francuskiego MSZ od dwóch miesięcy od 1,5 do 2 tys. imigrantów próbuje co noc dostać się do tunelu pod kanałem.

30 lipca. W celu ochrony ciężarówek atakowanych przez imigrantów, do Calais zostaje wysłanych dodatkowo 120 funkcjonariuszy szturmowych jednostek policji.

30 lipca. Brytyjskie Ministerstwo Transportu wprowadza nadzwyczajne złagodzenie przepisów czasu jazdy i odpoczynku kierowców z Unii Europejskiej, którzy stoją w kolejkach do przeprawy po obydwu stronach kanału. Wydłużono dzienny limit jazdy z 9 na 11 godzin; skróciło dzienny odpoczynek z 11 na 9 godzin; zachowało jednak obowiązek zrobienia 45-minutowej przerwy po 4,5 godzinach jazdy. Przepisy mają obowiązywać przez 30 dni.

31 lipca. Problemy z przeprawą przez kanał La Manche potrwają jeszcze co najmniej miesiąc – prognozuje stowarzyszenie transportu towarowego z Wielkiej Brytanii.

2 sierpnia. Francuscy posłowie chcą wysłać imigrantów z Calais do Wielkiej Brytanii

3 sierpnia. W obozowiskach koczuje ponad trzy tysiące uchodźców. Ich liczba ciągle rośnie, podobnie jak liczba imigracyjnych gangów, które obiecują koczującym odpłatny przetransport na Wyspy. Co noc przez tunel usiłuje się przedostać nawet 2 tysiące ludzi.

4 sierpnia. Minister spraw zagranicznych Philip Hammond informuje, że Wielka Brytania sfinansuje zatrudnienie stu dodatkowych strażników chroniących wejście do eurotunelu.

Ale kanał!

Przewoźnicy i kierowcy są pozostawieni sami sobie przez administracje francuskie i brytyjskie, które nie potrafią sobie poradzić ze wspomaganą przez gangi falą emigrantów pragnących pokonać kanał La Manche.



Tomasz Małyszko

Dlaczego ja mam płacić? – pyta przewoźnik z okolic Poznania, który dostał wezwanie do złożenia wyjaśnień z brytyjskiego urzędu Home Office, zajmującego się kontrolą graniczną. Miesiąc temu odebrał telefon od kierowcy, że ten ma przerwę w przewozie, bo w czasie kontroli w Dover z samochodu zaczęły dochodzić głosy osób wzywających pomocy. Później okazało się, że w pojeździe było jedenastu pasażerów na gapę, z których kilku potrzebowało pilnie pomocy medycznej. Funkcjonariusze służb imigracyjnych spisali protokół i pozwolili kierowcy kontynuować przewóz. Teraz przewoźnik ma wezwanie do złożenia wyjaśnień, nie zawierające zbyt dużo treści, ale jest w nim informacja, że postępowanie administracyjne może zakończyć się nałożeniem kary do dwóch tysięcy funtów za każdą przewiezioną nielegalnie osobę. – To niemożliwe, taka kara położy moją firmę – załamuje ręce właściciel.

Zawsze winni

Przewoźnicy i kierowcy skarżą się, że administracja Francji i jej służby porządkowe nie zapewniają im bezpieczeństwa. Władze francuskie nie mogą poradzić sobie z ponad czterotysięcznym tłumem imigrantów koczujących w okolicach portu w Calais. Ludzie ci bezwzględnie i wielokrotnie, aż do skutku, starają się nielegalnie przekroczyć granicę. Pomagają im w tym zorganizowane grupy przestępcze.

Problem zaogniła na przełomie czerwca i lipca 2015 roku blokada portu i terminala Eurotunelu przez strajkujących pracowników linii promowej MyFerryLink. Nielegalni imigranci mogli dowolnie wybierać ciężarówki stojące w długiej kolejce na drogach dojazdowych do portu i włamywać się bezkarnie do pojazdów, mimo świadków, czyli innych kierowców oczekujących w kolejce.

Według informacji z administracji brytyjskiej, w rynku przewozów, które odbywają się z przekroczeniem kanału La Manche, polscy przewoźnicy mają 23 proc. udziału, wyprzedzili nawet angielskich, którzy mają

20-procentowy udział. Polscy przewoźnicy najbardziej więc doświadczają problemów wynikających z nielegalnej imigracji. I nie chodzi tylko o same kary. Dodatkowe kontrole, opóźnienia na granicach, szkody na ładunkach i na pojazdach dokonywane przez włamujących się nielegalnych imigrantów, czy też zagrożenie życia i zdrowia kierowców, to skutki przekraczania kanału La Manche, mimo promów i tunelu nadal mocno odgraniczającego Francję od Wielkiej Brytanii.

Zgodnie z prawem angielskim to na kierowcy i przewoźniku ciąży odpowiedzialność administracyjna za wwiezienie nielegalnego imigranta, nawet w przypadku, gdy kierowca nie był świadomy włamania do pojazdu. Większe sankcje kierowcy grożą, nawet wiele lat więzienia, jeśli dowody wskazują, że wiedział i pomagał nielegalnym imigrantom przekroczyć granicę. O wysokości wyroku i kary pieniężnej decyduje sąd.

Fala emigrantów

Z nielegalnymi imigrantami przewoźnicy międzynarodowi mają do

czynienia na co dzień. Jednak zjawisko to coraz bardziej się nasila. Ucieczka od wojny i prześladowań, problemy ekonomiczne, konflikty zbrojne, czy też prześladowania na tle politycznym, to powody zwiększającego się napływu do Unii Europejskiej uchodźców, głównie z Afryki Północnej. Swoją przyszłość widzą w bogatszych państwach. Tylko w tym roku do Włoch przybyło ponad 54 tys. osób (w całym 2014 r. ponad 174 tys.). Do Grecji trafiło w tym samym okresie ponad 48 tysięcy. W Niemczech w pierwszym półroczu 2015 roku służby ujawniły 63 tysiące przypadków nielegalnej imigracji, a prawie 180 tys. osób ubiega się o azyl. W Wielkiej Brytanii w okresie styczeń – maj 2015 roku wykryto około 18 tysięcy przypadków osób próbujących dostać się nielegalnie, czyli dwa razy więcej niż w tym samym okresie zeszłego roku. Ci ludzie przez kanał La Manche byli „przerzucani” głównie samochodami ciężarowymi. Stanowi to dla przewoźników poważny problem, bowiem przepisy różnych państw przewidują dotkliwe sankcje za przemyt ludzi.

Jak nie płacić

Istnieją jednak możliwości przewidziane prawem angielskim, pozwalające na uniknięcie kary. Przewoźnik powinien wdrożyć u siebie w firmie wewnętrzny system przeciwdziałania nielegalnej imigracji. System ten polega na określeniu działań kierowcy i firmy. Kierowca musi być świadomy problemu i musi przestrzegać określonych zasad. Musi otrzymać od swojego pracodawcy odpowiednią instrukcję postępowania. W tym dokumencie przewoźnik wyznacza sposoby sprawdzenia pojazdu, zabezpieczanie przestrzeni w pojeździe (typu schowek, skrzynia, itp.) np. poprzez użycie plomby, zamka, kłódki. Przewóz również musi być odpowiednio zaplanowany, tak aby unikać dłuższego postoju, kiedy jest największe prawdopodobieństwo włamania do pojazdu. Kierowca musi prowadzić dodatkową dokumentację potwierdzającą dokonanie kontroli – jest to lista kontrolna. Kierowca powinien ją wypełniać w czasie przewozu. Przed wjazdem na prom/terminal kolejowy lista kontrolna powinna być w całości uzu-

pełniona, a po zakończonym przewozie powinien przekazać ją wraz z inną dokumentacją przewozową do swojego pracodawcy. Firma powinna zapewnić kierowcy wyposażenie, którym może zabezpieczyć pojazd (zamki, plomby jednorazowe, kłódki), a także wyposażenie za pomocą którego może sprawdzać pojazd (np. latarka, drabinka). Kierowca również powinien być przeszkolony, najlepiej okresowo, w temacie obowiązków z zakresu przeciwdziałania nielegalnej imigracji. Wszystkie procedury wewnętrzne firma powinna spisać oraz nadać im status „obowiązujących” i kontrolować ich przestrzeganie. Jeśli zdarzy się, że brytyjskie służby kontrolne znajdą nielegalnego imigranta w pojeździe, a firma dowiedzie, że należyście wypełniła obowiązki w zakresie zabezpieczenia, to kara nie będzie nałożona.

Szczegółowe informacje dotyczące sposobów zabezpieczania się przed karami można znaleźć na stronach rządowych administracji brytyjskiej <https://www.gov.uk/secure-your-vehicle-to-help-stop-illegal-immigration> oraz na stronie www.zmpd.pl



We Francji napadają na polskie ciężarówki

Robert Przybylski

W nocy z 5 na 6 lipca we Francji grupa kilku-dziesięciu osób napadła po północy na 3 polskie ciężarówki stojące na parking przy autostradzie A81, w pobliżu bramek, 10 km od miejscowości Laval. Napastnicy zignorowali obecność samochodów na rejestracji francuskiej, niemieckiej i włoskiej, natomiast siłą wywlekli kierowców z trzech

polskich pojazdów, żądając otwarcia naczep. Rzucili kierowców na ziemię, a sami, uzbrojeni w łomy i siekiery, zniszczyli zamki chłodni i wyrzucili ładunek na parking.

Kierowca jednej z firm zdołał uciec i zrobił z ukrycia zdjęcia zniszczonego samochodu i ładunku. Pomiędzy upływu ponad czterech tygodni francuska policja nie przysłała żadnego protokołu, choć kierowca przesłuchiwany był przez 7 godzin, a firma wielokrotnie kontaktowała się z policją. Natomiast francuskie służ-

by sanitarne chcą obciążyć przedsiębiorstwo Roberta Stępnia, do której należy jeden z zaatakowanych samochodów, rachunkiem za sprzątnięcie parkingu.

Bandyckie napady na polskie ciężarówki

Przewoźnik jest oburzony także postawą polskich służb konsularnych, które nie zareagowały na zdarzenie i nie udzieliły poszkodowanemu kierowcom żadnej pomocy.

To nie jest pierwszy przypadek, gdy polskie samo-

chody są na celowniku francuskich przestępców. Smarowanie samochodów farbą, przecinanie opon, rzucanie butelkami w szyby - takie zdarzenia są raportowane przez polskich przewoźników. Szykany spotykają także te zestawy, które mają plandeki w polskie barwy narodowe.

Napad pod Laval jest jednak najpoważniejszym bandyckim aktem. Choć miało miejsce w pobliżu autostradowych bramek, policja przyjechała późno (dopiero w ciągu dnia) i działała powoli. Można zatem

We Francji mnożą się napady na polskich kierowców, policja nie reaguje, a polskie służby konsularne nie pomagają. Kierowcy i przewoźnicy są pozostawieni sami sobie.

podejrzewać, że nie będzie dokładać starań, aby wyjaśnić sprawę i ująć sprawców.

Napad wyraźnie nie miał na celu rabunku, ale służył zastraszeniu, ponieważ ładunek nie został skradziony, podobnie jak osobiste rzeczy kierowców. O takim charakterze napadu świadczy również przeprowadzenie ataku wyłącznie na polskie ciężarówki, choć na parking stało wiele innych samochodów. Celem tego łajdactwa mogło być przestraszenie polskich kierowców i zniechęcenie przewoźników do wysyłania sa-

mochołów do Francji.

Polski rząd stanąłby przed poważnym dylematem. Jeden z pragnących zachować anonimowość przewoźników zauważa, że w Polsce mogą działać zgodnie z prawem francuskie firmy i zarabiać miliardy złotych. Co więcej, Polska kupuje francuskie pociągi i śmigłowce, płacąc znow ciężkie miliardy. Dlaczego zatem polscy przedsiębiorcy nie mogą uczyć się, ciężką pracą zarabiać na francuskim rynku? Na taką Unię Europejską się nie zgadzamy - zapewnia. ■

Historia

Francuzi od stuleci zaciekle bronią swojego rynku

Nie jest nowością takie zachowanie Francuzów wobec Polaków. Przypominamy podobny przypadek sekowania polskich przedsiębiorców we Francji, który opisał Wojciech Herbacyński w książce „W dawnych cukierniach i kawiarniach warszawskich” W 1932 roku przedsiębiorczy Karol Albrecht, właściciel znanej warszawskiej kawiarni „Ziemiańska” postanowił otworzyć filie w Nicei. „Projektem zainteresował dyrektora Banku PKO, który zgodził się sfinansować przedsięwzięcie. Zorganizowaniem placówki zajął się brat dyrektora wspólnie z Albrechtem. Kupiono w Nicei plac. Wzniesiono budynek, urządzono piekarnie oraz magazyny i mieszkania dla pracowników. W różnych punktach miasta kupiono dziesięć sklepów, które od zewnątrz jednakowo pomalowano, a wewnątrz jednakowo urządzono i oświetlono. Wyroby przygotowali sprowadzeni z Polski piekarze i cukiernicy. I oto jednego dnia o jednej i tej samej godzinie otwarto wszystkie sklepy. Powodzenie niesamowite! Nicea wówczas miała 200 tys. mieszkańców, nie mówiąc o turystach, którzy zawsze tu pełno. A pieczywo i ciastka były dobre, co się zowie. Niestety, powodzenie to stało się niebezpieczną konkurencją dla miejscowych piekarzy i cukierników, którzy zastosowali bojkot. Pech chciał, że zbiegło się to w czasie z napięciem w stosunkach polsko-francuskich, na tle spłat zaciągniętych przez Polskę długów za dostarczoną w 1920 roku broń.

W tej sytuacji merostwo Nicei poparło bojkot tamtejszych rzemieślników przeciwko polskiemu przedsięwzięciu. Piekarze i cukiernicy francuscy, ubrani w białe fartuchy, wystawili pikiety, nie wpuszczając nikogo do sklepów. Słoneczna Nicea przeżyła sensację, a polska firma bankrutowała” - pisał Herbacyński.

Władze zareagują dopiero wtedy, gdy dojdzie do nieszczęścia...

■ Francja to dziś dziki kraj?

Nie tylko Francja, Anglia też. Cywilizowanymi i normalnymi krajami są dziś Rosja czy Ukraina.

■ Pytam o to, bo podobno jacyś rolnicy napadli tam na Pańską ciężarówkę.

Niech Pan nie żartuje, naprawdę łatwo jest odróżnić rolnika od doskonale ze sobą skomunikowanych, wjeżdżających w samochodach osobowych na autostradę pod prąd bandyckich bojówek z łomami i pałkami w rękach. To była naprawdę świetnie zorganizowana, silna grupa licząca ok. 150-200 osób.

■ Domyśla się Pan może, skąd się wzięli ci bandyci?

Jak Pan zapewne wie, Francuzi są generalnie niezadowoleni z faktu, że polskie firmy transportowe wygrywają z nimi walkę konkurencyjną. Tamtejsi europarlamentarzyści niemal wprost mówią, że zrobią wszystko, by wyrzucić Polaków ze swojego rynku. Ci bandyci działali w określonym celu – zastraszyć. Gdyby to była jakaś przypadkowa grupa chuliganów, to co to by była dla nich za różnica – zniszczyć ciężarówkę na polskich, włoskich czy jakichkolwiek innych numerach...

■ Kierowca bał się o swoje życie?

Wywlekli go z samochodu, dostał czymś w głowę i stracił przytomność. Kiedy się ocknął, pół naczepy było już porozrzucane na ziemi. Uciekł i schował się w krzakach, gdzie prze-



z przewoźnikiem Robertem Stępień rozmawia Piotr Gawelczyk

siedział do siódmej rano, bo bał się wyjść. Potężny, ważący 130 kilogramów facet, mający dwa metry wzrostu, bał się jak dziecko. Nie dziwię mu się; każdy by się bał, gdyby dano mu do zrozumienia, że jak będzie podskakiwał, to będzie miał poderżnięte gardło. Bandyci robili co chcieli. Niczego się nie obawiali, przejeżdżająca obok co jakiś czas policja w ogóle nie reagowała na to, co się dzieje. A przecież

napad nie trwał kilka minut, bo zaczął się ok. godz. 1 w nocy, a skończył ok. godz. 5 nad ranem.

■ Nie było jakiejś reakcji ze strony np. innych kierowców?

A jaka może być reakcja, kiedy widzi się latający po parkingach, rozwścieczony tłum z kijami i pałkami? Inni kierowcy jak tylko zobaczyli co się dzieje, natychmiast zaczęli odpalać silniki i uciekać.

■ Policja jednak w końcu przyjechała.

Tak, przyjechała. O godz. 8 rano. Wzięli kierowcę na przesłuchanie, które polegało na zadawaniu pytań przez komputerowego translatora. Czy to jest normalne, że nie było tłumacza? Dla kontrastu opowiem Panu pewną historię – niedawno jednemu z naszych kierowców na francuskiej autostradzie nawaliło koło, więc obstał się pachółkami i zaczął je wymieniać. Policja pojawiła się w ciągu sześciu minut. Postawili go z podniesionymi rękami pod plandeką i nie pozwolili wziąć klucza do ręki. Przyjechał serwis, ściągnęli samochód pół kilometra, wzięli za to 2 tys. euro. Pojawił się drugi serwis, wymienili mu oponę za kolejne 2,5 tys. euro i zapowiedzieli, że dopóki nie zobaczą pieniędzy na koncie, samochód nie ruszy z parkingu. Musiałem podawać kierowcy przez telefon numery kart kredytowych, a oni ściągali z nich na miejscu pieniądze. Wyobraża sobie Pan sobie takie rzeczy? To działa

jak mafia. Jeśli nasi ministrowie nadal będą tylko przytakiwać innym, to za chwilę nie będziemy mogli wyjechać naszymi ciężarówkami za granicę.

■ Jakie poniósł Pan straty?

O dokładnych stratach trudno teraz mówić. Został zniszczony cały ładunek, 23 tony mrożonej dyni. Samo ściągnięcie ciężarówki do Polski kosztowało ok. 2 tys. euro.

■ Podobno kazano Panu zapłacić na sprzątnięcie parkingu?

Tak. Francuzi zapytali się nas, na kogo mają wystawić fakturę. Chcieli za to do 2 tys. euro. Nie wiem, jak to nazwać. Bezcelność?

■ Jaką pomoc uzyskał Pan od polskich służb?

Żadnej. Dzwoniliśmy na numer alarmowy do polskiej ambasady o godzinie 2 w nocy i do godz. 9 rano nikt nie odebrał telefonu. Nie wiem, jak to nazwać, może Pan mi w tym pomoże, bo mnie brakuje słów. Niech Pan zadzwoni na numer alarmowy do ambasady rosyjskiej, niemieckiej czy amerykańskiej, nie mówiąc już o izraelskiej. Po 15 sekundach ktoś podnosi słuchawkę. A jak już wreszcie jakaś paniąka raczyła odebrać telefon, to z oburzeniem stwierdziła, że skoro policja zabrała kierowcę na przesłuchanie, to niech zapewni mu odpowiednie warunki, z tłumaczem włącznie. Ona nie jest w stanie nic zrobić i musimy sobie radzić sami. To ja pytam, po co ta ambasada jest?! Robią wszystko, by nie robić nic! Najlepiej, by nikt im

głowy nie zawracał. W sprawę nie ingeruje także polskie MSZ. Gdyby Polacy zniszczyli francuską ciężarówkę, to Francuzi by nas roznieśli.

■ Od zdarzenia minęło już sporo czasu, jaka jest aktualna sytuacja?

Kierowcy nawet nie chcą słyszeć o tym, że mają jechać do Francji. Jeden zapowiedział, że jak go do tego zmuszą, to zostawi samochód w Niemczech i wróci do Polski. Sytuacja jest naprawdę dramatyczna. Na razie próbujemy ustabilizować emocje, spokojnie rozmawiamy z kierowcami, nie wywieramy presji, ale sytuacja jest bardzo trudna.

Nic się nie zmieniło oprócz tego, że szukam kancelarii w Paryżu, która się tą sprawą zajmie. Będę domagał się odszkodowania, bo do tego bandyckiego napadu doszło na pełnym kameralnym parkingach strzeżonym obok płatnej autostrady. Kierowcy twierdzą, że do tej pory nigdzie nie było tak bezpiecznie, jak tam.

■ Co dalej z Pańskim biznesem?

Jaka atmosfera panuje teraz wśród Pańskich pracowników?

Kierowcy nawet nie chcą słyszeć o tym, że mają jechać do Francji. Jeden zapowiedział, że jak go do tego zmuszą, to zostawi samochód w Niemczech i wróci do Polski. Sytuacja jest naprawdę dramatyczna. Na razie próbujemy ustabilizować emocje, spokojnie rozmawia-

my z kierowcami, nie wywieramy presji, ale sytuacja jest bardzo trudna. Do tej pory w tamtym kierunku wykonywaliśmy ok. 20 zleceń tygodniowo; dziś we Francji jest teraz tylko jeden samochód. A przecież mamy podpisane umowy z kontrahentami, z którymi musimy teraz prowadzić bardzo trudne rozmowy.

■ Myśli Pan, że był to tylko jednorazowy wybryk, który nas mocno wystraszył?

Z tego co słyszę od kierowców, problem zaczyna narastać. Ta spirala zaczyna się mocno nakręcać, bo skoro bandyci widzą, że nikt nie reaguje, za chwilę zrobią to samo. Dopiero może jak ktoś straci życie, polski MSZ zainteresuje się tym, co się wyrabia.

Robert Stępień

Przedsiębiorca z 30-letnim stażem w branży transportowej. Zatrudnia 120 kierowców, ma 100 ciężarówek. Zajmuje się głównie przewozem materiałów niebezpiecznych. Firma realizuje zlecenia od Portugalii po Ukrainę.

reklama

Ruptela
Transport Telematics

GPS MONITORING I KONTROLA
TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM
Z NAJLEPSZYM STAŁYM ABONAMENTEM
od Portugalii po Kazachstan!

Skontaktuj się z nami i zapytaj o ofertę dopasowaną do Ciebie!



Telefon: +48 22 206 21 97
Email: info@ruptela.pl
www.ruptela.pl



Sczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie .DDD



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



Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu



Kontrola paliwa

Terror zagranicznej płacy minimalnej

Od ponad pół roku najważniejszym problemem przewoźników są stawki płacy minimalnej.



Anna Wrona,
Piotr Gawelczyk

Władze Niemiec, Francji i Norwegii postanowiły, że ich stawka powinna być wypłacana wszystkim kierowcom ciężarówek, które wjadą na ich terytorium, nawet jeśli będzie to przejazd tranzytowy. W ten sposób łamane są podstawowe zasady przepływu towarów, ludzi i usług.

Do Niemiec, gdzie stawka obowiązuje od 1 stycznia br., dołączyła Norwegia (nowe prawo przyjęła 1 lipca, ale nie przygotowała przepisów wykonawczych,

w tym dotyczących kontroli) oraz Francja. Przeprowadziła Loi Macron przez Zgromadzenie Narodowe, ale nie sformalizowała ustawy do końca.

Podobne zakusy mają też inne kraje, czemu dały wyraz 18 czerwca br. w piśmie do Marianne Thyssen, komisarz ds. zatrudnienia, spraw socjalnych i mobilności pracy, sygnowanym przez ministrów spraw socjalnych z siedmiu krajów: Austrii, Belgii, Francji, Niemiec, Luksemburga, Holandii i Szwecji. Zawarte w nim hasła o równej płacy za taką samą pracę i „dumpingu socjalnym” z trudem maskują fakt, że chodzi im o to, aby administracyjnymi barierami likwidować konkurencyjność na unijnym rynku.

ZMPD interweniuje w tej sprawie, podejmując własne działania w Polsce i za granicą, ale także mobilizuje polski rząd do zwiększenia nacisku na poszczególne kraje i instytucje unijne. Przewodniczącemu kalendariuszowi unijnemu z płacą minimalną wydarzeń, jakie nastąpiły od czasu poprzedniego wydania naszego pisma.

NIEMCY

1 - 2 lipca: Delegacja ZMPD z dyr. Departamentu Transportu Tadeuszem Wilkiem rozmawia w Brukseli z polskimi posłami do Parlamentu Europejskiego: Elżbietą Łukacijewską, Bogusławem Liberadzkiem, Tomaszem Porębą, Januszem Zemke i

Kosmą Złotowskim. Posłowie deklarują wsparcie kolejnych działań polskich i zagranicznych przewoźników.

1 lipca: Federalny Sąd Konstytucyjny nie przyjął do rozpatrzenia skargi konstytucyjnej na ustawę MiLoG, skierowanej w imieniu 14 polskich i zagranicznych firm transportowych przez jedną z niemieckich kancelarii prawnych. Sąd uzasadnia odmowę m.in. koniecznością przejścia drogi sądowej (sądy pracy, ds. spraw społecznych czy administracyjnych).

20 lipca: Niemcy odpowiadają Komisji Europejskiej w toczącej się procedurze wyjaśniającej. Podtrzymują swoje stanowisko. Przewiduje się, że w

październiku Niemcy dostaną kolejne upomnienie. - Do tego czasu stosowanie MiLoG zapewne pozostanie zawieszony – media cytują anonimowego urzędnika unijnego. Tak jednak się nie stało.

29 lipca: Kolejna interwencja ZMPD w Brukseli. Prezes ZMPD Jan Buczek i dyr. Tadeusz Wilk rozmawiają m.in. z przedstawicielem Komisji Europejskiej, dyrektorem Gabinetu Komisarz Elżbiety Bieńkowskiej Tomaszem Husakiem. Z rozmowy wynika, że proces wyjaśnienia problemu może potrwać nawet do końca roku. Przedstawiciele ZMPD uważają, że w tej sytuacji należy wprowadzić moratorium na stosowanie tego kontrowersyjnego przepisu.

FRANCJA

16 czerwca: Francuski rząd przeforsował bez głosowania w Zgromadzeniu Narodowym pakiet reform, który zakłada m.in. wprowadzenie stawki minimalnej (9,61 euro) dla zagranicznych – w tym polskich – kierowców ciężarówek (tzw. Loi Macron). Prezydent Francji zapowiedział wprowadzenie nowych uregulowań w odpowiedzi na żądania francuskich przewoźników, którzy zagrozili blokadami dróg w całym kraju, jeżeli rząd nie ograniczy konkurencji z innych krajów, które oferują „tańsze” usługi.

30 czerwca: Z informacji francuskiego stowarzyszenia przewoźników FNTR wynika, że nowe przepisy o płacy minimalnej zaczną obowiązywać za 5-6 miesięcy.

9 lipca: Premier Francji został zobowiązany do wdrożenia ustawy Macrona.

10 lipca: Przyjęto projekt ustawy. Jej wdrożenie nastąpi po przygotowaniu i opublikowaniu przepisów wyko-

nawczych, co przewidywane jest na przełom 2015/2016 r.

NORWEGIA

24 czerwca: W ślad za działaniami ZMPD - polskie MSZ wystosowuje notę do ambasady Norwegii z pytaniami dotyczącymi płacy minimalnej dla zagranicznych kierowców. Ma obowiązywać od 1 lipca w wysokości 158,32 koron norweskich - ok. 75 zł (plus dodatek za spanie w kabinie samochodu - 307 koron, czyli ok. 147 zł). Pytania dotyczą uwarunkowań prawnych i spraw technicznych, związanych ze stosowaniem i egzekwowaniem przepisów.

26 czerwca: Minister Infrastruktury i Rozwoju Maria Wasiak wystosowuje pismo do Komisarz UE ds. Transportu Violety Bulc, w którym informuje o negatywnych konsekwencjach wynikających z wprowadzenia przez Norwegię płacy minimalnej.

1 lipca: Wchodzi w życie norweska płaca minimalna. Obowiązuje ona m.in. zagranicznych kierowców pojazdów powyżej 3,5 tony oraz autobusów, którzy czasowo znajdą się na terytorium Norwegii w ramach wykonywanych obowiązków.

4 lipca: Poseł do Parlamentu Europejskiego Adam Szejnfeld składa pisemną interpelację do Komisji Europejskiej w sprawie norweskiej ustawy o płacy minimalnej.

20 lipca: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju występuje do Komisji Europejskiej ws. norweskich przepisów o płacy minimalnej dla kierowców. Młir domaga się, by KE oceniła zgodność tych przepisów z regulacjami Europejskiego Obszaru Gospodarczego, którego członkiem jest Norwegia.

XV LAT RAZEM

ZAPRASZAMY WSZYSTKICH KLIENTÓW SYSTEMU BERLIO NA WSPÓLNE OBCHODY XV-LECIA KRISMAR DNIA 16.10.2015 R. W RESTAURACJI CHROBRY W MIĘDZYRZECU PODLASKIM.

PROSIMY O ZGŁOSZENIA TELEFONICZNE DO DNIA 15.09.2015 R. ISTNIEJE MOŻLIWOŚĆ REZERWACJI POKOI HOTELOWYCH.

KRISMAR Spółka z o.o. j.v.
Biała Podlaska
ul. Kraszewskiego 12
tel. +48 83 343 73 86;
tel./fax +48 83 343 73 85

Paliwo i opłaty drogowe we wszystkich krajach Europy



www.berlio.by

reklama

Land und See Speditionsgesellschaft mbH



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.

dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych** w relacjach:

PL - EU - PL

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe. Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów eksploatacyjnych
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przyjmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

Tel: 0049 4107 8770 2140 Fax: 0049 4107 8770 1140
e-mail: a.hische@dls-logistics.de

Diana Sokół przedstawiciel Firmy na terenie Polski

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

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



Parlamentarna arytmetyka

Polska jako członek Unii Europejskiej jest zobowiązana do stosowania zasad w niej obowiązujących. Prawo unijne tworzone jest przez instytucje UE – Parlament, Komisję Europejską i Radę UE w postaci dyrektyw i - coraz częściej - rozporządzeń unijnych. Eksperti obliczają, że obecnie już nawet 70 procent prawa krajów – członków Wspólnoty powstaje w UE.

Tadeusz Wilk

Niezmiernie ważną rolę w tworzeniu europejskiego prawa, podobnie jak w naszym kraju Sejm, odgrywa Parlament Europejski. Posiedzenia Parlamentu odbywają się głównie w Brukseli, ale każdego roku na 12 sesji członkowie PE wyjeżdżają do Strasburga. Kadencja Parlamentu trwa 5 lat.

Liczba europosłów jest niezmienna - 750 plus 1 - przewodniczący PE. Liczba

mandatów dla poszczególnych państw członkowskich zależy od liczby ludności, ale żaden kraj nie może mieć mniej niż 6 lub więcej niż 96 posłów do PE. Posłowie wybierani są we wszystkich państwach członkowskich w wyborach powszechnych.

Polskę w Parlamencie Europejskim reprezentuje 51 posłów z różnych ugrupowań politycznych. Większą liczbę posłów niż Polska mają Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Włochy i Hiszpania. Posłowie w Parlamencie Europejskim działają w ugrupowaniach politycznych, do których przystępują według

przynależności politycznej krajowych ugrupowań partyjnych, których są członkami.

W Parlamencie Europejskim aktualnie występuje 8 ugrupowań politycznych oraz 1 grupa posłów niezrzeszonych.

- Grupa Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci) – liczy 217 posłów, w tym 23 polskich posłów. Do grupy tej należą posłowie i posłanki z Platformy Obywatelskiej (19) oraz Polskiego Stronnictwa Ludowego (4).
- Grupa Postępowego Sojuszu Socja-

listów i Demokratów w Parlamencie Europejskim – liczy 189 posłów, w tym 5 polskich. Do grupy tej należą posłowie i posłanki Sojuszu Lewicy Demokratycznej (3), 1 poseł Unii Pracy oraz 1 posłanka niezrzeszona.

- Europejscy Konserwatyści i Reformatorzy – liczy 74 posłów, w tym 19 posłów i posłanek z Polski. Do tego ugrupowania należą posłowie Prawa i Sprawiedliwości (16), 1 poseł z Pracy Rzeczypospolitej, 1 poseł bezpartyjny oraz 1 poseł niezrzeszony.
- Grupa Porozumienia Liberalów i Demokratów na rzecz Europy – liczy 70 posłów. Nie ma w niej posłów z Polski.
- Konfederacyjna Grupa Zjednoczonej Lewicy Europejskiej / Nordycka Zielona Lewica – liczy 51 posłów. Nie ma w niej posłów z Polski.
- Grupa Zielonych / Wolne Przymierze Europejskie - liczy 50 posłów. Nie ma w niej posłów z Polski.
- Grupa Europa Wolności i Demokracji Bezpośredniej – liczy 45 posłów, w tym 1 poseł z Polski reprezentujący Kongres Nowej Prawicy.
- Grupa Europa Narodów i Wolności - liczy 38 posłów, w tym 2 posłów z Polski reprezentujących Kongres Nowej Prawicy.
- Niezrzeszeni – liczą 15 posłów, w tym 1 posła z Polski reprezentującego partię KORWIN.

Głosowania w Parlamencie Europejskim odbywają się na ogół w taki sposób, że głosują całe ugrupowania. W związku z tym obecnie w Parlamencie praktycznie dwa ugrupowania: Grupa Europejskiej Partii Ludowej oraz Grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów, które w sumie skupiają ponad połowę ogólnej liczby posłów – 406 z 751, to jest 54,1 procent, mogą zdominować wszystkie głosowania. I z taką sytuacją mamy najczęściej do czynienia. W ostatnich latach przewodniczącymi Parlamentu Europejskiego byli przedstawiciele tych dwóch ugrupowań: Jerzy Buzek z Grupy Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańskich Demokratów) w latach 2009 - 2012 i aktualnie, od roku 2012, Martin Schultz z Grupy Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim.



Przynależność polskich europosłów do ugrupowań parlamentu europejskiego

5 Grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim

- Lidia Joanna GERINGER de OEDENBERG - bezpartyjna
- Adam GIEREK - Unia Pracy
- Bogusław LIBERADZKI - SLD
- Krystyna ŁYBACKA - SLD
- Janusz ZEMKE - SLD - Unia Pracy

23 Grupa Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci)

- Michał BONI - PO
- Jerzy BUZEK - PO
- Andrzej GRZYB - PSL
- Krzysztof HETMAN - PSL
- Danuta Maria HÜBNER - PO
- Danuta JAZŁOWIECKA - PO
- Jarosław KALINOWSKI - PSL
- Agnieszka KOZŁOWSKA-RAJEWICZ - PO
- Barbara KUDRYCKA - PO
- Janusz LEWANDOWSKI - PO
- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA - PO
- Jan OLBRYCHT - PO
- Julia PITERA - PO
- Marek PLURA - PO
- Dariusz ROSATI - PO
- Jacek SARYUSZ-WOLSKI - PO
- Czesław Adam SIEKIERSKI - PSL
- Adam SZEJNFELD - PO
- Róża Gräfin von THUN UND HOHENSTEIN - PO
- Jarosław WAŁĘSA - PO

- Bogdan Brunon WENTA - PO
- Bogdan Andrzej ZDROJEWSKI - PO
- Tadeusz ZWIEFKA - PO

19 Europejscy Konserwatyści i Reformatorzy

- Ryszard CZARNECKI - PiS
- Edward CZESAK - PiS
- Anna Elżbieta FOTYGA - PiS
- Beata GOSIEWSKA - PiS
- Marek Józef GRÓBARCZYK - PiS
- Dawid Bohdan JACKIEWICZ - PiS
- Marek JUREK - Prawica Rzeczypospolitej
- Karol KARSKI - PiS
- Zdzisław KRASNOBĘBSKI - bezpartyjny
- Zbigniew KUŹMIUK - PiS
- Ryszard Antoni LEGUTKO - PiS
- Stanisław OŻÓG - PiS
- Bolesław G. PIECHA - PiS
- Mirosław PIOTROWSKI - niezależny
- Tomasz Piotr PORĘBA - PiS
- Kazimierz Michał UJAZDOWSKI - PiS
- Jadwiga WIŚNIEWSKA - PiS
- Janusz WOJCIECHOWSKI - PiS
- Kosma ZŁOTOWSKI - PiS

1 Postowie Niezrzeszeni

- Janusz KORWIN-MIKKE - KORWiN

2 Grupa Europa Narodów i Wolności

- Michał MARUSIK - Kongres Nowej Prawicy
- Stanisław ŻÓŁTEK - Kongres Nowej Prawicy

1 Grupa Europa Wolności i Demokracji Bezpośredniej

- Robert Jarosław IWASZKIEWICZ - Kongres Nowej Prawicy

51

europosłów z polski



Nasi posłowie

Zbliża się koniec kadencji Sejmu, a z nim czas podsumowań. Doceniamy posła Zbigniewa Rynasiewicza, który gdy był wiceministrem infrastruktury, miał czas na wysłuchanie przedstawicieli branży i niejednokrotnie przychylił się do jej postulatów.

Mimo tych przyjaznych gestów, nie brakowało wyzwań stojących przed branżą i nie raz przedstawiciele ZMPD musieli wkładać dużo wysiłku w przekonanie parlamentarzystów do działań, które stworzyłyby, jeśli nie przychylnie, to przynajmniej neutralne dla przedsiębiorców środowisko.

Przykładem może być zgłoszona niedawno przez posłów nowelizacja ustawy o ruchu drogowym, w której bez należytego przemyślenia pojawił się zapis o obciążaniu mandatami właścicieli aut, a nie kierowców, którzy popełnili wykroczenie. Po kilkutygodniowej pracy przedstawiciele ZMPD zapis na szczęście zniknął. Nie wszystkie działania przedsiębiorców zakończyły się sukcesem, tam jednak, gdzie wieńczył on dzieło, było to możliwe dzięki przychylniej postawie posłów.

Publikujemy nasz ranking wyróżniających się posłów. Widoczna jest w nim nadreprezentacja członków partii opozycyjnej, co jest naturalne, jako że w kontaktach z partią rządzącą większość prac przebiegała z członkami rządu i reprezentantami resortu.

Oto posłowie, którzy najczęściej współpracowali z przedsiębiorcami transportu samochodowego:

PO



Stanisław Żmijan

Jako przewodniczący Komisji Infrastruktury brał aktywny udział w pracach legislacyjnych dotyczących transportu samochodowego. Wysłuchiwał argumentów przedsiębiorców i zapraszał przedstawicieli ZMPD na spotkania sejmowej Komisji Infrastruktury. Dzięki niemu głos środowiska był słyszalny w Sejmie.

PiS



Andrzej Adamczyk

Zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury - aktywnie włączał się do prac legislacyjnych dotyczących naszej branży. Chętnie wysłuchiwał stanowiska przedsiębiorców i wspierał je w wielu działaniach.

PSL



Józef Racki

Zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury - należał do aktywnych uczestników procesu legislacyjnego. Chętnie brał udział w spotkaniach z przewoźnikami i miał czas, aby zaznajomić się z ich stanowiskiem.

PiS



Krzysztof Tchórzewski

Zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury - włączał się do wszystkich prac legislacyjnych dotyczących transportu drogowego i robił to zawsze po wysłuchaniu opinii przewoźników, dla których dysponował czasem.

PiS



Adam Abramowicz

Członek Komisji Infrastruktury - należał do aktywnych uczestników procesu legislacyjnego. Chętnie brał udział w spotkaniach z przewoźnikami i miał czas, aby zaznajomić się z ich stanowiskiem.

PiS



Piotr Król

Członek Komisji Infrastruktury - zainteresował się problemem ryczałtów i niemieckiej płacy minimalnej. Brał aktywny udział w spotkaniach z przewoźnikami, zbierając informacje z pierwszej ręki.

PiS



Jerzy Polaczek

Członek Komisji Infrastruktury - brał aktywny udział w tworzeniu prawa dotyczącego transportu drogowego oraz infrastruktury drogowej. Wysłuchiwał opinii przewoźników.

PiS



Jerzy Szmit

Członek Komisji Infrastruktury - był bardzo zaangażowany w rozwiązanie problemu opłat drogowych ViaTOLL i stworzenia ram prawnych dla zdroworozsądkowego podziału odpowiedzialności w przypadku braku opłaty.

TR



Paweł Sajak

Członek Komisji Infrastruktury - jako jedyny poseł wziął udział w całonocnej akcji ZMPD „Polityku, posiedź w tirze”, która miała zwrócić uwagę na ogromne kolejki ciężarówek oczekujących na możliwość przekroczenia granicy.

Ranking aktywności posłów



Zajrzeliśmy na strony Sejmu, aby sprawdzić, którzy posłowie mijającej kadencji ze stałych podkomisji ds. transportu drogowego i drogownictwa zgłaszali problemy branży międzynarodowego transportu drogowego podczas posiedzeń sejmowych.

Katarzyna Pachólska

Taka właśnie aktywność jest oczywistym, chociaż tylko jednym z mierników zaangażowania posłów w sprawy branży. Uznaliśmy, że warto przyjrzeć się, nad czym pracowali nasi przedstawiciele i czy przez ostatnie cztery lata pamiętali o potrzebach przewoźników.

Listę na podstawie strony internetowej Sejmu specjalnie dla „Przewoźnika” przygotowała Katarzyna Pachólska z Departamentu Transportu ZMPD.

- ctwa i gospodarki morskiej w sprawie możliwej niekonstytucyjności przepisów dotyczących e-myta
- Interpelacja nr 30858 do ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30859 w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30860 w sprawie płacy minimalnej na terenie Niemiec, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik

+4 Andrzej Kania [PO]

- Interpelacja nr 16438 w sprawie wprowadzenia kształcenia kierowców zawodowych na poziomie szkoły ponadgimnazjalnej
- Interpelacja nr 23932 w sprawie wydawanych licencji na przewozy międzynarodowe
- Interpelacja nr 30431 w sprawie niemieckiej ustawy o płacy minimalnej w wysokości 8,50 euro za godzinę, obowiązującej wszystkich pracujących (także i tych w transzycie) na terytorium Niemiec

+6 Rzońca Bogdan [PIS]

- Interpelacja nr 23124 w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie drogowym i jej skutków
- Interpelacja nr 4609 w sprawie sytuacji polskich międzynarodowych przewoźników drogowych
- Interpelacja nr 26071 w sprawie rosyjskiego zakazu importu polskiej wieprzowiny i wynikającej z niego trudnej sytuacji przewoźników
- Interpelacja nr 25224 w sprawie niedokonywania opłat przez kierowców pojazdów zarejestrowanych poza granicami Polski za przejazd krajowymi drogami płatnymi
- Interpelacja nr 29803 w sprawie ustawy o czasie pracy kierowców
- Interpelacja nr 29804 w sprawie uchwały Sądu Najwyższego dotyczącej ryczałtów należnych kierowcom jeżdżącym na międzynarodowych trasach

+5 Andrzej Adamczyk [PIS]

- Interpelacja nr 1757 w sprawie problemów występujących przy procesie nakładania mandatów na kierowców za wykroczenia drogowe zarejestrowane fotoradarem stosowanym przez Inspekcję Transportu Drogowego
- Interpelacja nr 1915 do ministra transportu, budowni-

- Interpelacja nr 16440 w sprawie występujących problemów na rynku pracy związanych z brakiem kierowców dużych samochodów osobowych (tirów)

+3 Piotr Babiaryz [PIS]

- Interpelacja nr 30860 w sprawie płacy minimalnej na terenie Niemiec, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30859 w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30858 do ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik

Krzysztof Ćwik [PIS]

- Interpelacja nr 30860 w sprawie płacy minimalnej na terenie Niemiec, plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30859 (w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech) plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik
- Interpelacja nr 30858 (do ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie przepisów o płacy minimalnej w Niemczech), plus inni: Andrzej Adamczyk, Łukasz Babiaryz, Krzysztof Ćwik

+2 Kmiecik Henryk [PSL]

- Interpelacja nr 5295 (w sprawie rozważenia zmian w zakresie naliczania, poboru i wykorzystania podatku od środków transportu
- Interpelacja nr 32665 w sprawie wprowadzenia w Niemczech płacy minimalnej dla polskich firm transportowych

Wielichowska Monika [PO]

- Interpelacja nr 25836 w sprawie wykorzystania biopaliw i biokomponentów w transporcie
- Interpelacja nr 30457 w sprawie nowelizacji prawa pracy w Niemczech dotyczącego płacy minimalnej

Lassota Józef [PO]

- Interpelacja nr 15507 w sprawie zezwoleń ADR dla kierowców przewożących materiały niebezpieczne
- Interpelacja nr 22203 w sprawie nowych zasad polityki transportowej opublikowanych przez Komisję Europejską

Pluta Mirosław [PO]

- Interpelacja nr 19909 w sprawie interpretacji przepisów przewidujących możliwość obniżenia wieku osób uprawnionych do kierowania pojazdami
- Interpelacja nr 19910 w sprawie szkolenia doskonalącego i okresowego dla kierowców zawodowych

Arkadiusz Litwiński [PO]

- Interpelacja nr 3334 w sprawie przeszkód w rozwoju branży transportowej
- Interpelacja nr 29591 w sprawie ustawy o czasie pracy kierowców

Tomasz Szymański [PO]

- Interpelacja nr 13500 w sprawie wprowadzenia częściowego zwrotu podatku akcyzowego zawartego w oleju napędowym dla pojazdów powyżej 7,5 t użytkowanych w towarowym i osobowym transporcie drogowym
- Interpelacja nr 10863 w sprawie ustawy o transporcie drogowym

+1 Bukiewicz Bożenna [PO]

- Interpelacja nr 11610 w sprawie projektu rozporządzenia dotyczącego warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych

Lamczyk Stanisław [PO]

- Interpelacja nr 9698 w sprawie poruszania się po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych

Pacholski Michał Tomasz [PSL]

- Interpelacja nr 5583 w sprawie homologacji pojazdów i części motoryzacyjnych

Polaczek Jerzy [PIS]

- Interpelacja nr 18069 w sprawie wyjaśnienia informacji w zakresie ochrony danych osobowych właścicieli i kierowców pojazdów, które zostały zarejestrowane przez fotoradary Inspekcji Transportu Drogowego

Wojtkiewicz Michał [PIS]

- Interpelacja nr 1073 w sprawie kart kandydatów na kierowców

Woźniak Grzegorz Adam [PIS]

- Interpelacja nr 5554 (w sprawie określenia w formie rozporządzeń szczegółowych wymagań dotyczących podmiotów szkolących oraz ośrodków egzaminowania kierowców)

Krzysztof Tchórzewski [PIS]

- Interpelacja nr 23541 w sprawie sytuacji polskich przewoźników drogowych i pomocy rządu w odzyskaniu ich samochodów zajętych na Białorusi

Kazimierz Moskal [PIS]

- Interpelacja nr 30459 w sprawie działań podjętych wobec wprowadzonych w Niemczech przepisów uderzających w polskie firmy transportowe

Damian Raczkowski [PO]

- Interpelacja nr 31945 w sprawie zastosowania niemieckich regulacji w transzycie międzynarodowym

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %

- Maria Małgorzata Janyska [PO]
- Interpelacja nr 30691 w sprawie skutków wynikających z wprowadzonych przez Republikę Federalną Niemiec zmian prawnych dotyczących płacy minimalnej
- Krzysztof Gadowski [PO]
- Interpelacja nr 30643 w sprawie niemieckiej ustawy o płacy minimalnej w odniesieniu do zagranicznych pracowników transportu międzynarodowego
- Dariusz Piontkowski [PIS]
- Interpelacja nr 20750 w sprawie wadliwości działania systemu viaTOLL
- Małgorzata Pępek [PO]
- Interpelacja nr 19910 w sprawie szkolenia doskonalącego i okresowego dla kierowców zawodowych
- Stanisław Szwed [PIS]
- Interpelacja nr 18402 w sprawie pobierania opłat i karnia kierowców w systemie viaTOLL
- Wojciech Szarama [PIS]
- Interpelacja nr 5362 w sprawie niebezpieczeństwa wyeliminowania polskich przewoźników z rynku rosyjskiego
- Elżbieta Kruk [PIS]
- Interpelacja nr 5276 w sprawie podjęcia działań chroniących polskich przewoźników drogowych wykonujących przewozy z Unii Europejskiej do Federacji Rosyjskiej
- Artur Dębski [PSL]
- Interpelacja nr 4166 w sprawie długich terminów rozpatrywania wniosków o udzielenie lub zmianę licencji na międzynarodowy transport drogowy
- Paweł Sajak [PSL]
- Interpelacja nr 4166 w sprawie długich terminów rozpatrywania wniosków o udzielenie lub zmianę licencji na międzynarodowy transport drogowy
- Henryk Siedlaczek [PO]
- Interpelacja nr 1431 w sprawie zmian w ustawie o transporcie drogowym w kwestii uzyskania licencji lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu do posiadanej licencji

- Pietrzczyk Lucjan Marek [PO]
- Racki Józef [PSL]
- Sibińska Krystyna [PO]
- Szeliga Piotr
- Szmit Jerzy [PIS]
- Tomczak Jacek [PO]
- Żmijan Stanisław [PO]
- Leszek Aleksandrak [SLD]
- Abramowicz Adam [PIS]
- Banaszak Maciej [SLD]
- Grabarczyk Cezary [PO]
- Jaki Patryk [ZP]
- Materna Jerzy [PIS]
- Poręba Marek [PO]
- Skibińska Krystyna [PO]
- Świło Teresa [PO]
- Piotr Babinetz [PIS]
- Dariusz Cezar Dziadzio
- Andrzej Gut - Mostowy [PO]
- Tomasz Kamiński [SLD]
- Aldona Młyńczak [PO]
- Anna Paluch [PIS]
- Kazimierz Smoliński [PIS]

0

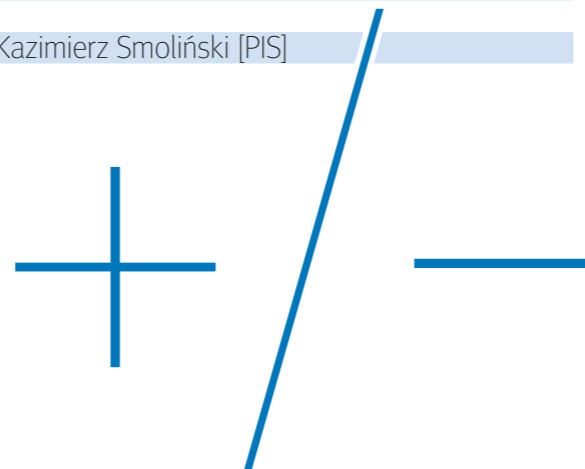
Bodio Bartłomiej [PSL]

Cycoń Marian [PO]

Król Piotr [PIS]

Paluch Anna [PIS]

Pierzchała Elżbieta Apolonia [PO]



Promocyjna oferta dla nowych klientów

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

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Prof. SGH Wojciech Paprocki roztacza wizję sieci stworzonej przez przewoźników drogowych, pozwalającej na skuteczniejszą konkurencję na rynku. Bez niej, ostrzega, grozi im wegetacja.

Sieć lub wegetacja

z prof. Wojciechem Paprockim rozmawia Robert Przybylski

■ **Czy to już koniec drogi dla polskich przewoźników?**

Tę kwestię postawiłbym inaczej: w 1988 roku, czyli po reformie Wilczka, wyszliśmy z socjalizmu bez transportu drogowego.

■ **A choćby potężny PKS?**

Nie dajmy się omamić, po 1989 r. funkcjonowały tylko fragmenty starego systemu, a państwowy właściciel nie chciał nawet myśleć, już nie mówię - działać, o ratowaniu lub przebudowie tej gałęzi transportu. Jeden z ministrów transportu z tamtego okresu przyznał, że kwestia transportu drogowego w ogóle zniknęła z pola widzenia polityków. Wówczas także nikt nie myślał o rozbudowie infrastruktury transportowej.

Na przełomie lat 80. i 90. minionego wieku do tej gałęzi transportu weszli nowi ludzie, skuszeni perspektywami rozwoju, którzy bez niczyjego wsparcia, wręcz sekowani na wielu rynkach i przez państwową administrację, morderczą pracą swoją i swoich współpracowników, osiągnęli sukces.

■ **A wielu ma wrażenie, że teraz stoją przed ścianą...**

Branża stanęła wobec kilku wyzwań. Zwróćmy uwagę, że transport drogowy funkcjonuje przede wszystkim dla obsługi rynku wewnętrznego. Skoncentrujemy się na przewozach krajowych. I tu dochodzimy do pierwszego problemu. Jeżeli popatrzymy na mapę planowanych dróg krajowych z roku 2009, która była programem minimum rozbudowy sieci drogowej, widzimy, że w jego realizacji nie doszliśmy nawet do pół-

metka, choć wiele zostało zrobione. Co więcej, nawet GUS do opisu sieci drogowej posługuje się pojęciami z XIX wieku, mówiąc o drogach gruntowych i o nawierzchni ulepszonej, nie ma natomiast kategorii dróg o podwyższonym standardzie.

Wiele modernizacji zostało zrobionych źle, jak np. fragment A4 między Krzyżową i Wrocławiem, gdzie są tylko 2 pasy ruchu i brak miejsca na pas awaryjny. Nie ma ciągu drogowego S5 pomiędzy Poznaniem i Bydgoszczą, podobnie jak porządnego połączenia Poznania z Katowicami (S11), że nie wspomnę o całej ścianie wschodniej. Te drogi z poprzedniej epoki muszą obsługiwać gospodarkę XXI wieku.

■ **Przecież sieć ekspresówek i autostrad powstaje za ciężkie pieniądze...**

Ale ten program nie jest skończony, wymaga dalszych inwestycji. Stara sieć drogowa z poprzedniej epoki nie da rady obsłużyć nowoczesnej gospodarki. Przykładem może być droga krajowa nr 1 na odcinku pomiędzy Katowicami i Bielsko-Białą. Niezależnie od pory dnia jest nieustannie przeciążona indywidualnym ruchem aut osobowych i ciężkim taborem w ruchu krajowym i międzynarodowym. Co gorsza, nie ma żadnych perspektyw, że coś się zmieni, bo S69 budowana jest kawałeczkami i na dodatek nie tam, gdzie potrzeba, bo od strony granicy. Z tych kilku przykładów widać zatem, że budowa sieci drogowej odpowiadającej potrzebom współczesnej gospodarki musi pozostać dla państwa priorytetem.

■ **Jednak dla przewoźników najważniejszym pytaniem pozostaje - gdzie zarabiać?**

Wpisuje się ono w ogólnoswiatową dyskusję o redystrybucji dochodów. Dla czego pogłębia się dysproporcja między

bogatymi i biednymi? Ten proces przebiega we wszystkich krajach, zarówno uprzemysłowionych, jak i rozwijających się. To wszystko ma także bezpośrednie przełożenie na to, co dzieje się w transporcie drogowym. A polski przewoźnik charakteryzuje się dwiema cechami: sam będąc przedsiębiorcą jest biedny, a jego kierowca jest jeszcze biedniejszy.

■ **Ale w lokalnych społecznościach przedsiębiorcy transportowi uznawani są za bogatych...**

Jeśli ktoś chce powiedzieć, że przewoźnik jest bogaty, bo jeździ Porsche, to się myli, bo nawet jeżeli Jan Kowalski jest liderem polskiego rynku (a takich osób w skali kraju jest kilkaset) i ma przychody liczone w milionach euro, to trzeba mieć świadomość, że jego konkurent z Francji ma przychody 4 miliardy euro. Powtarzam: miliardy. Zatem zachodni konkurenci są tysiąc razy bogatsi! Nie dziesięć, nie sto, lecz tysiąc.

■ **W latach 90. nasi przedsiębiorcy zaczynali bez kapitału, tylko z pomysłem...**

Owszem, zaczęli od niczego, osiągnęli sukces, jednak równie zdolni i równie ciężko pracujący konkurenci z Europy Zachodniej są znacznie więksi. Skoro oceniamy, co się stało w minionych 25 latach, to zobaczymy zatem, jak w okresie 20-30 lat może rozwinąć się rynek i jakie są perspektywy dzieci założycieli obecnych firm?

■ **Czyli jak będzie wyglądała branża w perspektywie 2040 lub 2050 roku?**

Już wiemy, że wszystko co pisze Unia w Białych Księgach jest niewiele warte. Nie może być realnej wizji europejskiego rozwoju gospodarczego bez uwzględnienia dominującej roli transportu samochodowego. Po pierwsze będzie rozwijała się motoryzacja indywidualna i to widać choćby po trwających inwestycjach w nowe fabryki samochodów. Takie powstają nawet w Polsce, a wznosi się je co najmniej na 20-30 lat. Po drugie w transporcie towarowym zwiększy się ruch w obsłudze małych ładunków oraz dostawy dóbr konsumpcyjnych, także w obrębie aglomeracji. Natomiast zaopatrzenie przemysłowe fabryk, a zatem stałe potoki ładunków, będzie można przenieść do przewozów intermodalnych, które są mniej elastyczne od samochodowych. Wzrostowi znaczenia

transportu intermodalnego sprzyja polityka unijna, wspierająca oszczędność energii oraz ograniczająca czas pracy kierowców.

■ **Zmierza pan do autonomicznych samochodów?**

Transport funkcjonuje w technologicznym i gospodarczym kontekście. Sfera transportu nakłada się na sieci komunalne, które inaczej można nazwać infrastrukturą energetyczną oraz na telekomunikację. W niej wydarzyło się najwięcej. Dzisiaj każdy samochód ma 4 koła i kierownicę. Za dekadę lub dwie nadal będzie miał cztery koła, nie wiadomo jednak, czy pozostanie kierowca. Podczas przelotu przez Atlantyk, na 7 godzin lotu pilot prowadzi maszynę tylko przez 7 minut. Resztę czasu maszyna jest kontrolowana przez automatycznego pilota. Jednak nawet gdyby człowiek sterował samolotem tylko przez minutę i tak musiałby siedzieć za sterami.

Na dodatek nie możemy spodziewać się, że z dnia na dzień samochody autonomiczne zastąpią obecnie używane. Przez wiele dekad będziemy mieli ruch mieszany. A kierowca, szczególnie ten po kielichu, popełnia błędy.

■ **Ale jak to wpłynie na warunki działania przewoźników?**

Przedsiębiorca ma smartfona, podobny telefon ma kierowca. Gdyby wykorzystać te urządzenia w pracy, obaj skorzystają z technologii mobilnych.

■ **Przewoźnicy korzystają z narzędzi elektronicznych, jak choćby do zarządzania flotą...**

Dzisiaj stoją przed innym wyzwaniem, a mianowicie - jak spowodować, aby cała zbiorowość polskich przewoźników wpisała się w nowoczesną gospodarkę? Jeżeli wozi on części dla Toyoty, to jest współpracownikiem najbardziej innowacyjnej firmy motoryzacyjnej świata. Jak dorównuje swoimi rozwiązaniami do systemów sterowania łańcuchami dostaw przez swoich klientów? Mówimy o wyzwaniach dla przewoźników. Oni nie powinni utracić zdolności do samodzielnego sterowania procesami operacyjnymi i rozliczeniami. W przeciwnym przypadku całkowicie uzależnią się od operatorów logistycznych.

Przewoźnik to ostatnie ogniwo i niezależnie od gałęzi transportu cierpi na ten sam problem: niskie marże. Popatrz-

my na przewoźników lotniczych: marża 4 proc., gdy firmy leasingujące samoloty osiągają 9 proc., zaś globalni operatorzy korzystający z transportu lotniczego dochodzą do 20 proc. Armatorzy natomiast rwą sobie włosy z głowy, bo już teraz przewóz kontenera z Azji do Europy kosztuje prawie tyle co z Hamburga do Warszawy. Zatem przewoźnicy wszystkich gałęzi walczą o utrzymanie swojej liczej pozycji, nie o poprawienie.

■ **Nawołuje pan do zмовy cenowej?**

Nie, nawołuję tylko do wykorzystania nowych narzędzi, których zaledwie kilka lat temu nie było. Przewoźnicy mają do wyboru poddać się lub zbudować sieć. Przykładem mogą być pośrednicy sprzedaży biletów lotniczych. Planując podróż nie wchodzimy na stronę linii lotniczych, tylko na internetowe strony w rodzaju „lataj tanio” i tam sprawdzamy ofertę wszystkich połączeń. Ale nie kierujemy się przy tym kryterium najtańszego połączenia. Musi być dogodne, a dopiero w drugiej kolejności tanie. Przewoźnicy drogowi budując wspólną sieć mogą w nowy, wręcz innowacyjny sposób, ukształtować swoje relacje z klientami, ale także z ich dostawcami taboru, części, paliwa, a co najważniejsze - z kierowcami, czyli ze swoimi pracownikami. Proszę mnie teraz nie pytać, jak to będzie działać. Jeśli będzie innowacyjne, to znaczy inne, dziś nam jeszcze nieznane.

■ **A giełdy transportowe?**

To jest inne rozwiązanie, które nie tworzy nowej jakości i które zresztą już miało swoje apogeum. Dzisiaj na giełdzie przewoźnik oświadcza, że ma OCP. W sieci klient mógłby sprawdzić w towarzystwie ubezpieczeniowym, czy przewoźnik opłacił ostatnią ratę ubezpieczenia i zweryfikować, czy jego zlecenie jest w pełni pokryte warunkami polisy. To będzie nowa jakość. Jest przy tym ważna cecha - w sieci zachowana będzie tajemnica handlowa wszystkich uczestników, tak jak jest zachowana tajemnica klientów internetowego banku.

Skoro przewoźnik jest uzależniony od dwóch wyżej wymienionych obszarów, czyli infrastruktury energetycznej i telekomunikacji, to niezbędna jest integracja z jego udziałem. Tymczasem ten proces zatrzymał się na operatorze logistycznym. Jeżeli przewoźnicy nie wykorzystają nowych narzędzi i technologii, są skazani na wegetację.

TWÓJ ZYSK NASZYM CELEM



**DAF TRANSPORT
EFFICIENCY**

Doskonale rozumiemy jak efektywność jest ważna w biznesie transportowym.

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

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

DAF Transport Efficiency to platforma oznaczająca najwyższy zysk z kilometra.

ZWIĘKSZONA RENTOWNOŚĆ TRANSPORTU ZACZYNA SIĘ DZIŚ

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

**MNIEJ
ZUŻYTEGO PALIWA**



**WIĘCEJ
PRZEJECHANYCH KILOMÉTRÓW**



**MNIEJ
PONIESIONYCH KOSZTÓW**



**WIĘCEJ
ZAROBIONYCH PIENIÉDZY**

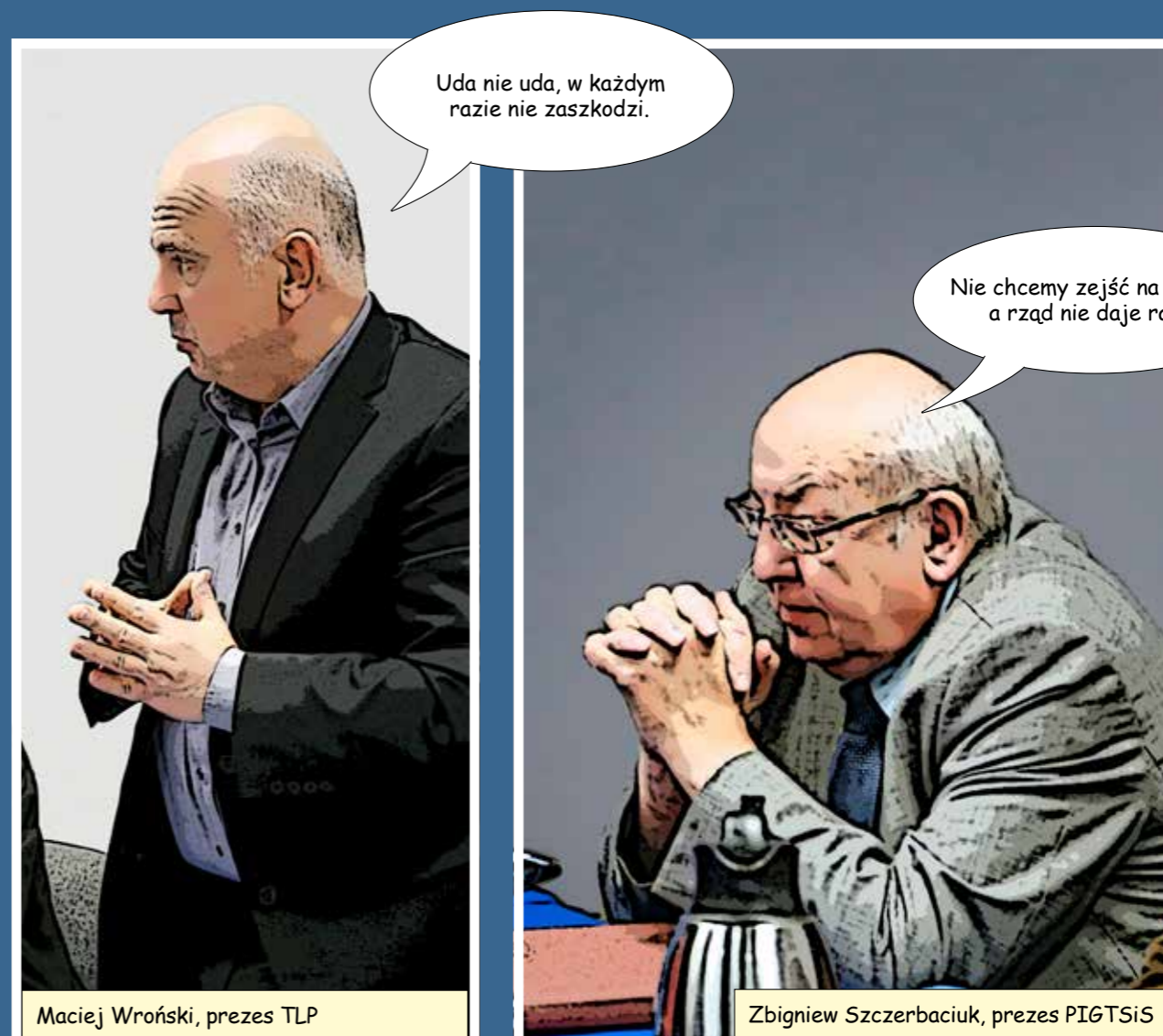


**MNIEJ
SUBSTANCJI SZKODLIWYCH**



DRIVEN BY QUALITY

Modły branżowe





Podlaska olimpiada Spedycja-Transport-Cło

29 czerwca 2015 roku w siedzibie Studium Celnego w Białej Podlaskiej odbył się finał VIII Ogólnopolskiej Olimpiady Wiedzy Spedycja – Transport – Cło. Organizatorami Olimpiady byli: Studium Celne prowadzone przez PAC RECTUS-WOC w Białej Podlaskiej, Izba Celna w Białej Podlaskiej, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników przy wsparciu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i Polskiego Konsorcjum Gospodarczego.

Olimpiadę przeprowadzono w dwóch etapach:

- pierwszy odbywał się do 21 czerwca za pośrednictwem poczty e-mail
- drugi został rozstrzygnięty w siedzibie organizatora w Białej Podlaskiej.

Patronatem honorowym Olimpiadę objęli:

- minister gospodarki – wicepremier Janusz Piechociński
- wiceminister infrastruktury i rozwoju Zbigniew Rynasiewicz

- podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów - Szeł Stuby Celnej Jacek Kapica
- poseł do Parlamentu Europejskiego prof. Bogusław Liberadzki
- marszałek województwa lubelskiego Sławomir Sosnowski
- Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Poleć
- prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek
- dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr hab. inż. Marcin Ślęzak.

Do drugiego etapu zakwalifikowano 7 uczestników.

25 czerwca w Białej Podlaskiej w siedzibie Studium Celnego rozegrano finał Olimpiady, w którym uczestniczyło 6 osób oraz wręczono nagrody. Wszyscy finaliści otrzymali od organizatorów dyplomy za uczestnictwo.

Zwycięzcami VIII Olimpiady zostali:

I miejsce

Karol Kołodyński – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie otrzymał Puchar Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, dyplom oraz nagrody rzeczowe, ufundowane przez firmę AUTOSFERA Ewy Magier;

II miejsce

Bartłomiej Stolat – Technikum Transportowo – Komunikacyjne im. Tadeusza Kościuszki w Lublinie otrzymał Puchar Dyrektora Izby Celnej w Białej Podlaskiej oraz dyplom;

III miejsce

Konrad Gajownik – Technikum Transportowo – Komunikacyjne im. Tadeusza Kościuszki w Lublinie otrzymał Puchar Dyrektora Studium Celnego w Białej Podlaskiej oraz dyplom.



Leasing samochodów ciężarowych na plusie

W pierwszej połowie roku wartość wyleasingowanych samochodów ciężarowych wzrosła o 4 proc., do niemal 956 mln zł. Wartość wyleasingowanych ciągników siodłowych powiększyła się o 25,7 proc. do 2,97 mld zł, zaś naczeo o 9,1 proc. - do 1,31 mld zł. W sztukach było to 9 657 ciągników i 10 583 naczepy.

Łączna wartość wyleasingowanych aktywów rynku transportu ciężkiego wyniosła 6,22 mld zł i była większa o 11 proc. niż w poprzednim roku. Związek Polskiego Leasingu ocenia nastroje w branży jako dobre, pomimo problemu z ustawą o płacy minimalnej w Niemczech. Udział firm wynajmu w rejestracjach samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony wyniósł 70,9 proc., natomiast w rejestracjach naczep i przyczep - 64,4 proc.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego podał, że w pierwszym półroczu rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony powiększyły się o 22 proc. - do 10 189 sztuk, w tym ciągniki siodłowe o 29,7 proc. - do 7 922 sztuk.

Wśród marek na pierwszym miejscu znalazł się MAN z wynikiem 1 814 pojazdów, na drugim DAF (1 803) i na trzecim Scania (1 712). Wśród ciągników siodłowych najpopularniejszą marką został DAF z wynikiem 1 605 samochodów, przed MAN (1 393) oraz Scanią (1 383).

Rejestracje nowych naczep zwiększyły się o 7,6 proc., do 8 464 sztuk. Wśród nich najpopularniejsze były: Krone (2 007 sztuk), Schmitz (1 816) oraz Wielton (1 228).



Rosja w systemie TIR

Rosyjskie władze celne bezterminowo (do czasu ewentualnego wyłonienia innej firmy) przedłużyły współpracę ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych - ASMAP Moskwa, jako zrzeczeniem poręczającym w systemie TIR w Rosji.

Współpraca ta będzie nadal bazować na warunkach określonych w porozumieniu pomiędzy obiema stronami,

podpisanym w 2004 r. Oznacza to dla użytkowników systemu TIR, że przewozy towarów do i przez Rosję po 28.06.2015 r. będą odbywać się na dotychczasowych zasadach.

Konkurs dla najlepszych pracodawców TSL

„Przyjazny Pracodawca TSL” to ogólnopolski plebiscyt skierowany do tych firm TSL, które dbają o warunki zatrudnienia oraz wykazują się troską o pracownika. Zgłoszenia będą przyjmowane do 30 września 2015 r.

Nagroda przyznana zostanie w trzech kategoriach: małe firmy (o zatrudnieniu do 50 pracowników), średnie firmy (o zatrudnieniu od 51 - 500 pra-

cowników), duże firmy / korporacje (o zatrudnieniu powyżej 500 pracowników). Zwycięzcy zostaną wyłonieni przez kapitułę plebiscytu, na podstawie punktowej oceny nadesłanych ankiet, które zawierają pytania dotyczące trzech obszarów funkcjonowania firmy w zakresie polityki personalnej: rozwój kadr, wynagrodzenia i motywacja, zarządzanie kadrami. Rozstrzygnięcie plebiscy-

tu oraz wręczenie statuetek „Przyjazny Pracodawca TSL 2015” odbędzie się 4 listopada 2015 r. w Warszawie, podczas uroczystego bankietu, odbywającego się w ramach III edycji targów TransPoland. Inicjatorami i jednocześnie organizatorami plebiscytu są Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki TransPoland i redakcja portalu pracujwlogistyce.pl.

Białoruska strategia logistyczna

Rząd Białorusi ma plan zarabiania na obsłudze logistycznej europejskiego importu z Chin oraz przechwycenia rynku przewozów z Europy na wschód, głównie do państw Unii Celnej. W całym kraju i przy głównych przejściach drogowych buduje magazyny celno-logistyczne.



Robert Przybylski

W lipcu prezydent Białorusi Aleksander Łukaszenka podpisał dekret o budowie w pobliżu wsi Bołbasowo w obwodzie witebskim centrum logistycznego. Będzie składać się ono z magazynów o powierzchni co najmniej 50 tys. m kw., hal produkcyjnych o powierzchni co najmniej 2 tys. m kw., biur mających co najmniej 5 tys. m kw. oraz parking na 500 zestawów. Centrum logistyczne ma stać się jednym z głównych węzłów w korytarzu łączącym Chiny z Europą. Najprawdopodobniej część finansowania zapewni China Development Bank. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2023 rok, a 4 lata wcześniej ma powstać połączenie magazynów z siecią dróg.

Nieco mniejsze centrum zostanie wzniesione (przez tego samego, prywatnego inwestora, „Bremino Group”, w którym jest kapitał austriacki) w miejscowości Kamienny Łog, tuż przy

granicy z Litwą, na drodze do Wilna. Ten kompleks ma obsługiwać także przesyłki północ-południe i być gotowy do końca 2016 roku.

Przy zachodniej granicy

Aktywność ekonomiczna rządu Białorusi zaowocowała także nowymi magazynami w zachodniej części kraju, które zajmą się obsługą przesyłek na wschód. Pierwszy kompleks logistyczny w Brześciu, nazwany Centrum Transportowo-Logistycznym, powstał po zawarciu porozumienia z lokalnymi władzami celnymi w kwietniu 2008 roku. Otwarcie nastąpiło 20 września 2011 roku. Obiekt ma powierzchnię 2,3 tys. m kw., posiada 6 doków dla samochodów ciężarowych. Znajduje się 6 km od granicy z Polską, z dobrym dojazdem od autostrady M1/E30. Obok jest parking na 124 miejsca dla zestawów oraz na 82 miejsca dla samochodów osobowych.

Najnowszy kompleks logistyczny w Brześciu „Biełtamożserwis-2”, oddany do użytku pod koniec 2014 roku, położony jest 800 metrów od gra-

nicy z Polską, przy terminalu Kozłowicze. Na 3-hektarowej działce znajdują się magazyn oraz skład celny. Całkowita powierzchnia magazynu to 15 tys. m kw. Magazyn jest zmechanizowany, można składować w nim palety w pięciu warstwach. Jest w nim 11 208 miejsc paletowych. Znajduje się w nim magazyn odpraw czasowych oraz komory chłodnicze na 1 008 miejsc paletowych. Obok magazynu znajduje się także hostel na 40 miejsc. Parking pomieści 140 zestawów.

Droga do terminalu jest bezpłatna, ale obowiązkowo samochód musi być wyposażony w czytnik systemu BelToll (można go kupić dopiero za terminalem). Bez niego kierowca zapłaci mandat w wysokości 260 euro.

Państwowy białoruski program skierowany do branży TSL, mający na celu obsługę przewozów do krajów Unii Celnej, jest na wczesnym etapie rozwoju. Na razie duży magazyn pod Brześciem jeszcze nie wypełnia się. Możliwe że z tego powodu, w okresie kanikuły od 10 lipca Biełtamożserwis wprowadził 10-procentową obniżkę cen na usługi celne i składowe.

Jednak dyrektor generalny Biełtamożserwisu J. Korolow już w 2011 roku wspominał, że magazyny wypełniają się szybciej niż planowano i zostaną zapewnione w 5-6 lat, o 2 lata szybciej od założenia.

Rządowy program

Te wszystkie projekty to część programu Rady Ministrów Białorusi, która podjęła 29 sierpnia 2008 roku uchwałę nr 1249 o rozwoju sieci logistycznej kraju do 2015 roku. Dla zachęcenia kapitału prywatnego do wznoszenia centrów logistycznych, prezydent Łukaszenka podpisał w 2009 roku serię dekrety, zapewniających inwestorom m.in. zwolnienia z podatków.

W dokumencie rząd wskazuje, że systemy logistyczne zwiększają konkurencyjne szanse nie tylko przedsiębiorstw, ale i całych państw. Tymczasem z dokumentu wynika, że branża logistyczna była na Białorusi poważnie niedorozwinięta: odpowiadała za wytworzenie 7 proc. PKB Białorusi, gdy w krajach o podobnym położeniu ten odsetek był blisko 3 razy większy.

W tym rządowym dokumencie podano w uzasadnieniu, że w 2007 roku Białoruś posiadała 7 392 magazyny, jednak choć ich liczba powoli wzrasta, to przeciętna powierzchnia magazynu zmalała do 276 m kw. w 2007 roku z 389 m kw. w 2004 r. Władze wyciągają stąd wniosek, że większość obiektów należała do najniższych klas. Jednocześnie wskaźnik pustostanów na 1 stycznia 2008 roku wynosił tylko 4,5 proc. Władze spodziewały się, że przez centra logistyczne będzie przepływać do 30 mln ton ładunków rocznie.

Lokalny lider

Choć rząd przewidział zachęty dla kapitału prywatnego i zagranicznego, Białorusini postanowili zainwestować także własne, głównie państwowe kapitały. Wytypowali w pierwszej kolejności inwestycje w rejonach: Mińska, Brześcia, Witebska, Homla, Grodna i Mohylewa.

Tylko w okolicach Mińska ma stać 13 magazynów, Brześcia - 6, Mohylewa - 5, a w całym kraju łącznie 36. W 2011 roku z tej listy w realizacji by-

ło 25 inwestycji oraz 16 należących do zamkniętych spółek akcyjnych. Spośród nich w Mińsku wznoszonych było 12 centrów (programu rządowego) i 10 prywatnych, natomiast w Brześciu 7.

Spółka Biełtamożserwis budowała 7 obiektów. Coraz aktywniej reklamuje się jako pośrednik w dostawach towarów na rynki rosyjski i kazachski. Przekonuje, że jest najwygodniejszym przedstawicielem celnym, a jej klient (przewoźnik białoruski lub rosyjski) nie potrzebuje członkostwa w ASMAP lub BAMAP, gwarancji osób trzecich i depozytów. Biełtamożserwis udostępnia także certyfikaty poręczające na kwotę (do 500 000 euro) przewyższającą gwarancję wynikającą z karnetu TIR.

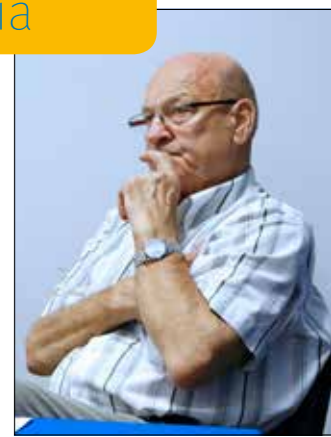
Biełtamożserwis jest państwową spółką należącą do białoruskiej służby celnej, założoną w 1999 roku. Jest to jeden z największych białoruskich operatorów logistycznych, który realizuje rządowy program rozbudowy usług dla branży TSL. Usługi oferowane są na 15 terminalach granicznych, które są dostępne dla ruchu samochodowego, w 50 punktach nadeń ładunków oraz w ponad 30 miastach.



przewoźnik nr 43



przewoźnik nr 43



Forum Transportu Drogowego: przede wszystkim MiLoG

Robert Przybylski

Tematem, który zdominował posiedzenie, było zastosowanie niemieckiej ustawy o płacy minimalnej – MiLoG wobec zagranicznych kierowców, którzy wykonują transporty do i przez terytorium Niemiec. Przewoźnicy poprosili wiceministra Olszewskiego o wskazanie stanowiska polskiego rządu w sprawie niemieckiej płacy minimalnej. – Jeste-

śmy zobligowani do przestrzegania prawa polskiego i niemieckiego, tymczasem oba te kraje mają różne systemy wynagradzania i nie wiemy, jakie składniki możemy wliczać do płacy minimalnej – mówił jeden z przedsiębiorców. Jeszcze gorzej wygląda sprawa z płacą minimalną w Norwegii. – Norwescy urzędnicy chcą wyjaśnić naszych wątpliwości, tłumacząc się urlopami specjalistów – informował dyr. Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk.

Prezes ZMPD Jan Buczek apelował do ministra, aby uparcie przeciwstawiać się objęciu płacą minimalną zagranicznych przewoźników, kiedy jeszcze jest to precedensowa sprawa. Za Niemcami idą już kolejne państwa, jak Norwegia i Francja. Ten pierwszy kraj postanowił tego typu regulacjami objąć zagranicznych przewoźników już od 1 lipca tego roku (nie określił jednak niezbędnych przepisów wykonawczych), a drugi – od grudnia br.

Marian Osuch, wiceprzewodniczący Pracodawców Transportu Publicznego stwierdził, że należy przygotować się na ewentualność przyznania racji Niemcom przez Komisję Europejską. Środowisko poparło go, stwierdzając, że już należy przygotować wystąpienie do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Kolejnym ważkim tematem był dostęp do sieci dróg przystosowanych do ciężkiego transportu. Przewodniczący Ogólnopol-

15 lipca 2015 roku w siedzibie ZMPD odbyło się posiedzenie Forum Transportu Drogowego, w którym uczestniczyli prezesi stowarzyszeń przewoźników drogowych oraz przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z sekretarzem stanu Pawłem Olszewskim.

skiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński przytoczył przykład drogi w powiecie tarnowskim. Wjazd na nową obwodnicę Wojnicza jest ograniczony dla samochodów o nacisku do 8 ton na oś. – Czyli zbudowana za unijne pieniądze droga jest praktycznie zamknięta dla ruchu ciężkiego, który musi przedostać się przez miasto. Gdzie tu logika? – dopytywał Litwiński.

Minister Olszewski potwierdził, że raport sporządzony przez Instytut

Badawczy Dróg i Mostów pozwala z technicznego punktu widzenia na wprowadzenie na nowych, dostosowanych do ciężkiego ruchu drogach, 10-procentowej tolerancji nacisku na oś. Minister poinformował, że jeszcze w tej kadencji chciałyby wprowadzić odpowiednie przepisy i prosi środowisko o współudział w ich tworzeniu.

Przedyskutowane zostały także kwestie dostępu i podziału zezwoleń oraz funkcjonowania Konwencji TIR w Rosji.



BAG wykryje wszystko, nawet to, czego nie ma



Orzekanie wysokich kar finansowych za nieistotne czy wydumane naruszenia jest przez polskich przewoźników operujących na terytorium Niemiec odbierane jako przejaw niechęci ze strony przedstawicieli tamtejszych służb kontrolnych.

Ryszard Galczyński

Coraż częściej kontrole mają na celu nie zbadanie zgodności stanu faktycznego z przepisami prawa, ale pokazanie siły BAG i nieuchronności nakładanych przez nich decyzji, bez względu na to, jak absurdalnych powodów miałyby dotyczyć. Karać można za wszystko, bo tylko nieliczni będą się odwoływali do niemieckich sądów, z powodu bardzo wysokich kosztów procesowych.

W sierpniu 2014 roku na drodze A9 pomiędzy Norymbergą a Berlinem została skontrolowana ciężarówka należąca do firmy Edwarda Stefanowskiego. Przewoziła substancje niebezpieczne (ADR), a samochód prowadził sam właściciel przedsiębiorstwa. Funkcjonariusz BAG, który sprawdzał stan pojazdu orzekł, że tablica ostrzegawcza umieszczona na masce ciężarówki

jest... „nieprawidłowa”.

500 euro na początek

Oto jak według relacji Edwarda Stefanowskiego wyglądała realizacja procedur kontrolnych dokonywanych przez funkcjonariusza instytucji uznanej w Europie za wzorcową: „wyciągnął tę tablicę za oprawy, potem ustawił w skosie, zrobił zdjęcie i stwierdził, że: „to jest uszkodzenie”. Jakie uszkodzenie? – zapytałem – przecież to pan ją wyjął. Następnie wstawiałem tablicę z powrotem, tak jak powinna być. Później przeczytałem, co on o tym zdarzeniu napisał w protokole pokontrolnym, a mianowicie, że po naprawie puścił mnie dalej i wziął tylko 50 euro kaucji na poczet czynności służbowych!”. Pojazd, na którym realizowano ten przewóz, był w niepełnym stanie technicznym – niespełna roczny DAF. Od razu przy zakupie auta zostały nabyte tablice posiadające certyfikat Instytutu Transportu Samochodowego.

Po dwóch miesiącach od tego zdarzenia do firmy Edwarda Stefanowskiego wpłynęło listownie żądanie zapłaty mandatu w wysokości 500 euro. Właściciel natychmiast, zgodnie z niemieckimi przepisami, odwołał się od tej decyzji. Na swoje pismo nie otrzymał wtedy żadnej odpowiedzi ze strony BAG.

W kwietniu tego roku jego pojazd zatrzymano w Niemczech do kontroli celnej. W trakcie tamtejsi funkcjonariusze poinformowali E. Stefanowskiego, że jest winien niemieckiemu fiskusowi 500 euro i zaarrestowali ciężarówkę do momentu uregulowania należności. W takich okolicznościach natychmiast zdecydował się zaspokoić roszczenia niemieckich instytucji.

250 euro też może być

Po tym fakcie Edward Stefanowski zwrócił się do kancelarii w Berlinie (wskazanej przez ZMPD), aby tę bulwersującą sprawę z tamtejszymi służ-

bami wyjaśnić. Interwencja niemieckiego prawnika doprowadziła do zmniejszenia o połowę wysokości kary. Natomiast nie było zgody BAG na jej całkowite anulowanie. Powód, dla którego BAG tak upierała się przy swojej decyzji o popełnieniu naruszenia, w innych okolicznościach można by uznać za żart.

Instytucja ta stwierdziła, że wprawdzie tablica była z atestem, ale niedostatecznie zabezpieczona przed wysunięciem. Gdyby samochód przewrócił się do góry kołami – wtedy mogłaby wypaść (!), ponieważ kieszeń, do której jest wsuwana została wyposażona tylko w kuleczki zaciskowe. Podsumowując: pojazd był oznaczony zgodnie z obowiązującymi przepisami ADR, ale kieszeń była zła.

Reprezentujący polskiego przewoźnika adwokat stwierdził na podstawie opinii przedstawionej przez BAG, że można byłoby wygrać z nimi sprawę przed sądem. Niemniej wejście na tę drogę dochodzenia swoich racji będzie się wiązać z bardzo wysokimi kosztami ze strony pozywającego, wielokrotnie przekraczającymi kwotę 250 euro. Wszystkie opłaty procesowe trzeba wnieść natychmiast, natomiast przychylny dla siebie werdykt można usłyszeć za dwa lata. Powody finansowe przesądziły o tym, że przedsiębiorca zrezygnował z takiego rozwiązania i sprawa zakończyła się na karze 250 euro, na którą zgodziło się BAG.

BAG ściga polskich przewoźników

W całym tym zdarzeniu najbardziej bulwersująca dla Edwarda Stefanow-

skiego była jednakże inna kwestia. Dwie godziny wcześniej – przed zatrzymaniem przez BAG - jego pojazd był już raz bardzo skrupulatnie sprawdzany pod względem bezpieczeństwa

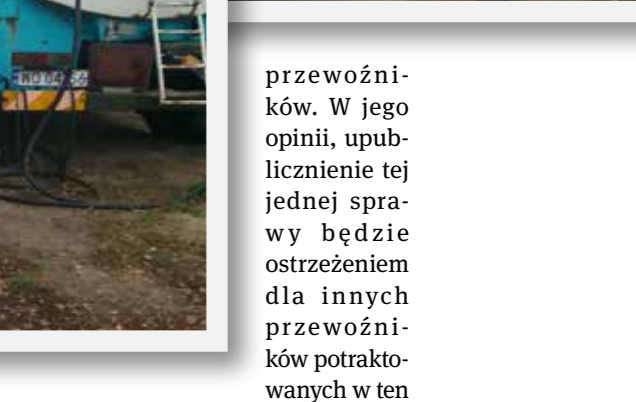


przewoźników. W jego opinii, upublicznienie tej jednej sprawy będzie ostrzeżeniem dla innych przewoźników potraktowanych w ten

sposób i może wpłynąć na jakość kontroli BAG. Twierdzi, że: „Jesteśmy ścigani przez niemieckie służby z powodu jakichś głupstw. Nie powinno się w ogóle stosować żadnych kar za takie „przewinienie”. Wydaje mi się, że funkcjonariusze BAG z rozmysłem łupią nas mandatami za rzeczy nieistotne, ponieważ są pewni, że i tak nie pójdziemy do niemieckiego sądu walczyć o swoje racje – bo nam się to po prostu nie opłaca. Dlatego jedyne co my możemy teraz zrobić, to nie dawać im pretekstu do ukarania. Ja już kupiłem tablice zamknięte (od góry) i wszystkim radzę, aby zrobili to samo. W innym wypadku można samodzielnie wykonać pro-

przewozu. Samochód został załadowany w Niemczech, w fabryce produkującej chemikalia. Ponieważ przewoził substancję niebezpieczną dla środowiska, podlegał bardzo wnikliwej kontroli pracowników odpowiedzialnych za ADR. Wykonano wtedy między innymi zdjęcia pojazdu z przodu i z tyłu dla udokumentowania prawidłowości oznaczeń. Gdyby stwierdzono jakieś uchybienie, ciężarówka nie wypuszczono by z fabryki. Tymczasem na drodze okazuje się, że w BAG obowiązują „własne kryteria”, jeżeli chodzi o przewóz ADR.

Zdaniem Stefanowskiego jego przypadek nie jest odosobnionym przykładem szczególnej gorliwości funkcjonariuszy BAG w stosunku do polskich



reklama



Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników

Wielkie cięcie kosztów!

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

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



Zebranie regionalne członków ZMPD z czterech regionów

Wybór delegata regionu wielkopolskiego na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD oraz konferencja dotycząca niemieckiego neoprotekcjonizmu w usługach transportowych były głównymi punktami Zebrania Regionalnego Członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce z 4 regionów: wielkopolskiego, lubuskiego, dolnośląskiego i opolskiego.

Piotr Gawelczyk

Zebranie odbyło się 30 czerwca w Perzycach koło Krotoszyna. Członkowie ZMPD z regionu wielkopolskiego w tajnym głosowaniu wybrali na delegata Janusza Gruntkowskiego, a na delegata rezerwowego Józefa Kaminiarza. Wybory uzupełniające wiązały się z faktem wygaśnięcia manda-

tu Waleriana Michalskiego oraz z tym, iż w regionie wielkopolskim nie zostali wybrani delegaci rezerwowi.

W drugiej części zebrania odbyła się konferencja pt. „Niemiecki neoprotekcjonizm w usługach transportowych. Jak dostosować się do funkcjonowania w nowych warunkach” z udziałem dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Łukasza Twardowskiego, prof. dr hab. Woj-

ciecha Paprockiego ze Szkoły Głównej Handlowej, Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego Sławomira Nastały, adwokata Rolanda Mycy z niemieckiej kancelarii prawnej oraz Jakuba Orдона z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczenia Kierowców.

Gorącą dyskusję wywołał temat konieczności zmiany polskiego kodeksu pracy. W sprawie MiLoG pojawiły się głosy, by w odwecie za objęcie nim za-



granicznych kierowców wstrzymać się na 36 godzin z realizowaniem przewozów na terenie Niemiec.

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki z SGH wyjaśnił, dlaczego mamy do czynienia z tak dużą liczbą elementów protekcjonizmu w gospodarkach narodowych. – Gospodarcze i polityczne decyzje podejmowane są na różnych szczeblach: unijnym, państw członkowskich oraz samorządów terytorialnych. Interesy uczestników każdego z tych poziomów są często ze sobą sprzeczne – powiedział prof. Paprocki. Zwrócił uwagę na to, że integracja europejska zostawiła transport na szarym końcu, a MiLoG może doprowadzić do bankructwa polskich przewoźników.

O światelku w tunelu, czyli o tym, jakie są praktyczne sposoby na wypłacanie stawki minimalnej, które nie spowodują podniesienia kosztów pracy, powiedział Jakub Ordon z OCRK. Podkreślił jednak przy tym, że ryzyko istnieje zawsze i każdy przewoźnik z osobna musi je skalkulować. – To między innymi dzięki naszym działaniom rozgorzała w Europie dyskusja

na temat niemieckich działań związanych z wprowadzeniem płacy minimalnej w transporcie – powiedział z kolei dyr. Twardowski.

Uczestnicy zebrania czekali na odpowiedź dotyczącą jednoznacznej interpretacji niemieckich przepisów. – Jeśli ktoś z Państwa spodziewa się, że niemiecki rząd taką interpretację przedstawi, to jesteście Państwo w błędzie. Tym zajmą się prawnicy – powiedział adwokat Roland Myca z niemieckiej kancelarii prawnej we Frankfurcie nad Odrą, zajmującej się pomocą dla członków ZMPD na terenie Niemiec. – Spodziewam się, że jakieś wiążące interpretacje pojawią się nie wcześniej niż za 1,5-2 lata – powiedział prawnik.

Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego Sławomir Nastały podkreślił, że konkurować na międzynarodowym rynku można także poprzez bezpieczeństwo. Przedstawił funkcjonującą od dwóch lat w poznańskim inspektoracie Akademię Krokodyla, promującą bezpieczne zachowania na drodze.

4 - 6 listopada 2015
Warszawa

**Trans
Poland**

III Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki

trans-poland.pl



**Bądź na bieżąco
z branżą TSL**



Co z leasingiem przy stracie całkowitej?

W jaki sposób firma reaguje na problemy klientów branży transportowej w sytuacji kryzysowej, np. utraty kontaktu czy wypadku samochodowego?

Piotr Warmuła

Branża transportowa jest jednym z kluczowych segmentów w strukturze obrotów Raiffeisen-Leasing Polska S.A. Dlatego procedury wewnętrzne dotyczące zarówno podpisania umowy, jak również wszelkiego rodzaju zmian w umowach, uwzględniają specyfikę tej branży i potrzeby klientów.

W sytuacjach przejściowych kłopotów z terminowym realizowaniem czynszów leasingowych, klient każdorazowo może się zwrócić do Raiffeisen Leasing z prośbą o zmianę harmonogramu rat lub odroczenie. Wniosek taki jest procesowany podobnie jak nowa umowa leasingu i decyzję w tej sprawie podejmują upoważnione jednostki w firmie. Należy zwrócić uwagę, że wniosek o obniżenie czynszów ma większą szansę na akceptację niż całkowite zawieszenie spłacania rat leasingu.

Rzeczywistość branży transportowej stawia czasem klientów również przed koniecznością zmiany leasingobiorcy na nowy podmiot. Zmiana jest oczywiście możliwa, jednak mamy tutaj do czynienia z dwoma rodzajami sytuacji. W przypadku wszystkich umów zawartych do końca roku 2012, muszą one zostać zakończone, a następnie podpisywana jest nowa umowa na wartość rynkową pojazdu. W niektórych przypadkach może to oznaczać znaczny wzrost ceny i tym samym utratę spłacanej części kapitału. Jest to jednak odgórny wymóg ustawodawcy i leasingodawca nie może takiej zmiany rozliczyć inaczej. W umowach zawartych po 1 stycznia 2013 roku obowiązują już inne zasady: dokonuje się tylko zmiana

podmiotowej umowy i tym samym klient nie traci wpłaconych czynszów leasingowych, a jego zobowiązania przejmuje nowy podmiot.

Innym problemem, przed którym stają przedsiębiorcy leasingujący pojazdy, są powstałe szkody. Sposób postępowania jest w tym przypadku zgodny z Ogólnymi Warunkami Umów Leasingu i jest niezależny od przedmiotu leasingu. Przy szkodach całkowitych, takich jak kasacja lub kradzież przedmiotu leasingu, umowa wygasa z końcem miesiąca, w którym leasingodawca otrzymał informację od ubezpieczyciela o zakwalifikowaniu szkody jako całkowitej bądź otrzymał notatkę policyjną o zaistniałej kradzieży. Po wygaśnięciu umowy klient nie otrzymuje kolejnych faktur. Po otrzymaniu odszkodowania leasingodawca rozlicza ostatecznie umowę z klientem. Dodatkowym zabezpieczeniem, które minimalizuje ryzyko, że wartość odszkodowania nie pokryje kapitału pozostałego do spłaty, jest ubezpieczenie GAP.

Przy szkodach częściowych nie ma możliwości zawieszenia rat na czas naprawy - choć oczywiście zespół szkód wspomaga klienta w procesie likwidacji szkody. Dodatkowo Raiffeisen Leasing dysponuje siecią naprawczą, do której kieruje klientów. Mogą oni skorzystać z preferencyjnych warunków naprawy uszkodzonego pojazdu, a dodatkowo Raiffeisen Leasing pokryje VAT od wartości naprawy.

Dodatkową wartością, jaką Raiffeisen Leasing oferuje swoim klientom, jest możliwość zarejestrowania pojazdu w jednym z ponad 40 oddziałów. Oznacza to nie tylko możliwość rejestracji pojazdu na numerach reje-

stracyjnych ze swojego regionu, ale realne obniżenie kosztów podatku drogowego. Możemy zaoferować także rejestrację w jednej z kilku gmin, które oferują najniższy z możliwych (ograniczenie minimalnej wysokości przez Ministra Finansów) podatków drogowych w Polsce.

Zdajemy sobie sprawę z trudności, z jakimi w codziennej pracy muszą się mierzyć aktywni na rynku przedsiębiorcy. Dlatego w każdej sytuacji staramy się znaleźć zadowalające dla obu stron rozwiązanie, dopasowane do specyficznych warunków rynku transportowego.

Piotr Warmuła dyrektor sprzedaży ds. Rynków Strategicznych Raiffeisen Leasing.

Raiffeisen-Leasing Polska S.A.

Firma rozpoczęła swoją działalność 30 stycznia 1998 roku. Udziałowcem Raiffeisen Leasing jest Raiffeisen Bank Polska S.A. (100% udziałów). Po II kwartale 2015 r. Spółka jest jedną z największych firm leasingowych w Polsce z 79-procentowym udziałem, zajmując tym samym czwartą pozycję na rynku leasingu.

Misją Spółki jest wspieranie polskich firm (szczególnie z sektora małych i średnich przedsiębiorstw) w finansowaniu ich działalności. Raiffeisen Leasing jest jednym z liderów w finansowaniu środków trwałych tj. pojazdy, środki transportu ciężkiego, maszyny i urządzeń oraz nieruchomości. Jednocześnie Raiffeisen Leasing oferuje finansowanie w obszarze IT i sprzętu medycznego, wyposażenia biur.

 **Raiffeisen LEASING**



Drogi na 11,5 t

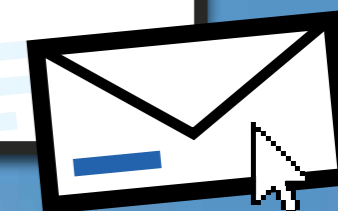
ZMPD walczy z ograniczeniami dla transportu drogowego.

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

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

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

drogi@zmpd.pl



Złote lata transportu żywca

Przez kilka dekad przewozy zwierząt były ważnym fragmentem transportowego rynku. Ćwierć wieku temu zadebiutował na nim Animex.

Robert Przybylski

Końskie mięso jest cenione w kuchni francuskiej i włoskiej. Baranina z kolei należy do przysmaków kuchni bliskowschodniej. Cielęcina i młoda wołowina poszukiwana jest w europejskich krajach. Na te rynki Polska eksportowała sporo zwierząt, czym m.in. zajmowała się założona w 1951 roku centrala handlu zagranicznego Animex. Do przewozu koni, bydła, trzody i owiec wykorzystywała pociągi. W 1962 roku przewozy żywca na zlecenie Animexu rozpoczęła nawet Polska Żegluga Morska, która kupiła dwa małe statki „Boruta” i „Rokita”. Rejsy najpierw z końmi (do dwustu sztuk), a następnie z bydłem trwały do 1973 roku. Głównym środkiem transportu pozostała kolej. – Z nadgranicznych stacji, głównie na południe Europy, wyjeżdżały czasem po dwa pociągi dziennie – wspomina Andrzej Lenkiewicz, który pracował w Animexie od 1976 roku.

W przypadku pilnych dostaw zwierzęta trafiały do odbiorców we Włoszech i w Izraelu samolotami. – Na pokład Ila-18 ładowałem na krajowym lotnisku Okę-

cie po 900 cieląt – wspomina ówczesny dyrektor warszawskiego Przedsiębiorstwa Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi Antoni Zaborny.

Samochodowe trasy

W latach 80. zwierzęta zaczęły wozić Pekaes, żeby zarobić trochę na tej usłudze, którą wcześniej wykonywali wyłącznie przewoźnicy włoscy. Gdy po wprowadzeniu w życie ustawy Wilczka można było samodzielnie wykonywać przewozy międzynarodowe, Animex postanowił zarabiać także na transporcie. W 1990 roku, żeby móc kupować karne-

ły zaadaptowane obiekty w Warszawie na ul. Staniewickiej.

– Kierowców dla pierwszych pięciu zestawów rekrutowaliśmy z ogłoszenia. Zgłosili się ludzie najróżniejszych profesji, w tym: milicjant, kierowca z Komitetu Wojewódzkiego PZPR, kierowca, który prowadził ciężarówkę w USA – wylicza Lenkiewicz.

Do tej właśnie grupy należał Artur Więckowski, który jako kierowca pracuje od 1980 roku. – Trafiłem do Animexu dzięki koledze, który zadzwonił z pytaniem, czy nie chciałbym jeździć na Zachód. Dostałem nowego Merce-

jenniku i żeby nie zapowietrzył się układ smarowania. Teraz nic się nie smaruje, części są jednorazowe – porównuje Więckowski. – Pojechałem do Rosji tym Mercedese i jak tamtejsi kierowcy z Kamazów i innych lokalnych ciężarówek zobaczyli Mercedesa, to stwierdzili, że mogą pracować za darmo, byle na takim sprzęcie. Nie chciałem im mówić, że Mercedes też robił błędy, jak np. wąska i niska kabina. Dla podwójnej obsady była zbyt mała – uważa kierowca.

Dużym odbiorcą żywca z Polski były Włochy. Tam trafiało 80-90 proc. transportów. Reszta jecha-

Pamiętam mój pierwszy wyjazd z bydłem do Jugosławii. W 1990 roku jeszcze był taki kraj, zaznacza Więckowski. Duże przygotowania, najpierw dokładna rozpiska trasy na papierze - gdzie skręcić na skrzyżowaniu lub w mieście. Miałem zeszyt, w którym wszystko zapisywałem.

ty TIR, Animex wstąpił do ZMPD, gdzie otrzymał numer 483. – Zrzeszenie nie robiło nam żadnych trudności w przyjęciu – zapewnia Lenkiewicz. Firma kupiła także 5 zestawów Mercedesa 1735 z zabudowami niemieckiej firmy Weiber. Na bazę i warsztaty zosta-

desa i jeździłem z kolegą w podwójnej obsadzie. Dla mnie ten Mercedes to był XXI wiek. Kierownicy wcale nie musiałem dotykać, żeby prosto jechać. Model 1735 jako pierwszy miał centralne smarowanie. Wtedy to był och i ach! Tylko pilnowałem, żeby smar był w po-

ła do Turcji, Rumunii, Francji, Niemiec i Danii. Lenkiewicz wspomina, że za transport owiec do Włoch odbiorca płacił 5 mln lirów (czyli 5 tys. DM, co odpowiada 2,5 tys. euro), natomiast na Ferragosto (Święto Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, 15 sierp-



Ciężarówki w kolejce, na pierwszym planie Mercedes Animexu, za nim TAM. To Bośnia, 1993 rok.



nia) oraz Wielkanoc, kiedy każdy Włoch musi mieć na stole jagnię, ceny przewozu rosły trzykrotnie.

– Pamiętam mój pierwszy wyjazd z bydłem do Jugosławii. W 1990 roku jeszcze był taki kraj – zaznacza Więckowski. – Duże przygotowania, najpierw dokładna rozpiska trasy na papierze – gdzie skręcić na skrzyżowaniu lub w mieście. Miałem zeszyt, w którym wszystko zapisywałem. Teraz do Włoch jadę z zamkniętymi oczami, ale wtedy wszystko było nowe. Pytaliśmy doświadczonych kierowców, jak się przygotować. Wszędzie były granice, a ich przekroczenie nie było proste. Jechało się na granicę, na którą było wystawione zezwolenie. Kupował je Animex – przypomina sobie pan Artur.

Opłacalna inwestycja w tabor

Lenkiewicz dodaje, że dobrze wynagradzani kierowcy potrafili w tygodniu zrobić dwa kursy do Włoch i to mimo pięciu granic: pol-

sko-czeskiej, słowackiej, węgierskiej, słoweńskiej i włoskiej. – Niby ciężarówki z żywcem nie stały w kolejce, ale i tak, jak wszystko szło dobrze, to pokonanie granicy zajmowało ponad godzinę. Kierowcy „zjadali” tarczki tachografów, zresztą wtedy na czas pracy kierowcy nikt nie zwracał uwagi – przyznaje Lenkiewicz.

Ciężarówki z żywymi zwierzętami, w tym Animexu, okrążyły Austrię, bo tamtejsze służby żądały opinii weterynaryjnych i stwarzały wszelkie możliwe kłopoty, aby tylko zniechęcić do tranzytu.

Animex stosował podwójne obsady, żeby przyspieszyć transport. – Były niezbędne, roboty zawsze było dla dwóch, poza tym samemu nic bym nie ujechał, a we dwóch prowadziliśmy łącznie po 18 godzin na dobę. Cała sztuka polegała na takim dobraniu kierowców, żeby się rozumieli i mieli podobne wymagania – wyjaśnia Więckowski.

Sprawne przewozy do Włoch zachęciły kierownictwo Animexu do wyszuki-

wania dalej położonych odbiorców. Przedsiębiorstwo rozpoczęło dostawy owiec z Turcji. Przewóz żywca z Polski do Turcji kosztował 11 tys. marek niemieckich. – Ceny były słone, bo zwierzęta trzeba było poić i dbać o nie – tłumaczy Lenkiewicz. Trudno było także znaleźć ładunek powrotny. – Pamiętam pojedyncze przypadki, gdy nam się to udało, np. konie do Francji, a bydło do Polski. Ze zwykłymi ładunkami też jest kłopot, bo zabudowa ogranicza możliwości załadunku. Kiedyś nadawcy rzadziej używali palet, więc łatwiej było upchnąć towar – przyznaje Lenkiewicz.

W tamtej dekadzie Turcja już miała eleganckie drogi. – W Turcji główne drogi były dobre. Jeździliśmy grupami i poruszaliśmy się głównie autostradami. Czasem z powodu obecności wojsk tureckich trafialiśmy na objazdy, miały np. 300 km. Jednak 10 marek łapówki sprawiło, że można było jechać prosto. Tak obejrzałem legendarną Troję – przyznaje Więckowski.

Najbardziej męczyła ciężką wagą. – Turcy potrafili nagle z prawej strony przejechać przez cztery pasy na lewo, tylko pasażer rękę wystawiał. Trzeba było mieć oczy naokoło głowy.

Najdalej byłem w Izmirze. Góry wysokie, nawet latem leżał na nich śnieg i trzeba było uważać na podjazdach – wspomina.

W związku z planami debiutu na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych, zarząd Animexu wyodrębnił działalność transportową. W 1992 roku powołana została spółka zależna Animex-Trans sp. z o.o. Pierwszym szefem był Edward Trzeciński, drugim Andrzej Lenkiewicz. W tym samym roku dokupiono kolejnych 6 zestawów. Część zakupu finansowała nowa spółka, która miała samodzielność finansową.

Byki fikaty koziołki

Firma przyjęła kolejnych kierowców. – Wyszkoliliśmy ich i w sumie szczęśliwie jeździli, choć każdy z nich na zakręcie położył cięż-



Za kierownicą Artur Więckowski, gdzieś w Bośni i Hercegowinie.



arówkę. Na szczęście nigdy nic poważnego się nie stało. Samochody z żywcem mają 3 pokłady i w związku z tym wysoko położony środek ciężkości – tłumaczy Lenkiewicz.

Swoją przygodę wspomina także Więckowski. – Położyłem samochód i do dziś mam to przed oczami. Na południe jechało się przez Chałupki. Jest tam dosyć stromy zjazd z góry, na którym byki zsunęły się na przód zabudowy samochodu i przyczepy. Gdy powolutku wjechałem w zakręt, wózek przyczepy, tak jak trzeba, obrócił się, ale węższy rozstaw kół spowodował, że przyczepa straciła stateczność i zaczęła się kłaść. W lusterku wstecznym zobaczyłem, jak cała przyczepa, niczym w zwolnionym filmie, kładzie się, jej dach odrywa się, a byki z drugiego pokładu wylatują fikając koziołki. Na szczęście hak był obrotowy i przyczepa nie wyrzuciła ciężarówki, a i taki obrazek widziałem. Przyczepa wyrzuciła samochód Włocha. Tam też działo się wszystko powoli. Co ciekawe nie pękł hak, tyl-

ko pociągnął całą ciężarówkę – podkreśla kierowca.

Na szczęście zwierzętom nic się nie stało. Tylko jeden miał ułamany róg. – Z pomocnikiem i policją byki pozgarnialiśmy, a za chwilę wracał kolega na pusto. Zabrał zwierzęta i odstawił do Zebrzydowic, gdzie zbadał je weterynarz. Potwierdził, że byki mogą jechać dalej. Ja zaholowałem uszkodzoną przyczepę do warsztatu Pekaes w Czechowicach-Dziedzicach. Mechanicy pracowali całą dobę i naprawili przyczepę, w której nawet nie było dużego uszkodzenia. Następnego dnia kontynuowałem trasę – wspomina Więckowski. Jednak to nie wypadki drogowe należą do najdramatyczniejszych wspomnień kierowcy, lecz wyjazd do ogarniętej wojną Jugosławii.

Pod ostrzałem

W 1993 roku trafił się Animex-Transowi kurs do Bośni i Hercegowiny. Nikt tam nie chciał jechać, jedynie Artur Więckowski z kolegą nie zlekli się wojny. – Trafili-

śmy tam od dołu, przez Słowenię. Tam także było niespokojnie, Serbowie walczyli również ze Słoweniami. Wisiało nad nami zagrożenie nalotami. Policja słoweńska zatrzymała ciężarówkę na autostradzie i cięła siatkę odgradzającą drogę od lasu. Funkcjonariusze ostrzegli, że gdyby pojawiły się samoloty, to mamy zostawić ciężarówki i uciekać do lasu. Tam widziałem ostrzał i jego skutki na zniszczonym przez artylerię posterunku wojskowym przy drodze – wspomina Więckowski.

Kierowcy najpierw pokonali 100 km Wybrzeżem Dalmatyńskim, przez Chorwację, a potem 300 km w górę. – Po przebyciu jednego z łańcuchów górskich zobaczyliśmy na dnie doliny most. Zjechaliśmy do niego i okazało się, że jest uszkodzony wybuchem (zbyt małym ładunkiem). Na wjeździe stał znak ograniczający przejazd do 3,5 tony. Objazd bardzo daleki, na cały dzień. Zastanawiamy się co zrobić, a tu jeden tir przejechał, potem drugi. To i my

powolutku, otwarte drzwi od kabiny i przepawiliśmy się. Po drugiej stronie był szereg bunkrów, więc zwieździliśmy je. Niedaleko był nasz odbiorca w Bugojnie. Zdziwiliśmy się, że u niego w podwórzu wszystkie psy mają 3 łapy. Okazało się, że cała okolica jest zaminiowana i nie wolno schodzić z drogi lub chodnika – wspomina dramatyczne momenty Więckowski.

– Mieszkaliśmy w domu naszego klienta, obok była ubojnia i zakład marnarski. Wszystkie okna były bez szyb, zabite deskami, bo dom był ostrzelany, gdy linia frontu przechodziła 2 kilometry dalej. Za naszego pobytu front był 5 km dalej i nikt do nas nie strzelał. Z urzędu celnego widzieliśmy jednak obłoczki wystrzałów, które pierwotnie wzięliśmy za eksplozje pocisków. Serbscy artylerzyści byli tak wstrzelani, że nawet jeśli samochód wjechał w żyto, to i tak go trafili – zapewnia kierowca.

Bugojno było całe zniszczone wojną. – Nie działała sieć wodociągowa, w domu



gospodarza woda była tylko na parterze, na piętro, gdzie nocowaliśmy, nie dochodziła. W takich warunkach nie mieliśmy gdzie wymyć ciężarówki. Wjechaliśmy nią do rzeki i ręczną pompką splukaliśmy bród. Przyjechał do nas nawet weterynarz, który podstępował dokumenty i potwierdził dezynfekcję samochodu – opisuje trudne warunki pan Artur.

- Wracając miałem przekazane przez Andrzeja Lenkiewicza, żeby zadzwonić, że wszystko dobrze. Wyjeżdżając z Bośni zatrzymałem się przy jakimś hotelu i zamówiłem telefoniczne połączenie międzynarodowe. Zapytałem wtedy, czy może mają coś do zawiezienia do Czeczenii – żartuje Więckowski.

Nowe czasy

Animex-Trans rozbudowywał się. Każdy z Mercedesów pierwszej dostawy w 5 czy 6 lat przejechał milion kilometrów, co było możliwe w podwójnej obsadzie. - Zrobiliśmy nawet zdjęcie licznika, jak przeskakiwał z 999 999 na zero – pamięta Więckowski. - Z Mercedesu SK przesiadłem się na Volvo FH 380. To była zmiana!

na! Duża kabina i komfort – dodaje.

Sukces Animexu zachęcił do działania innych. Przedsiębiorstwa Obrót Zwierzętami Hodowlanymi wzorowały się na Animexie i tylko jeśli eksportowały i było je stać, kupowały podobne zestawy. Równocześnie z Animexem samochody kupił POZH w Warszawie. - Mieliśmy 18 zestawów MAN – wspomina Zaborny. W ślady stołecznego przedsiębiorstwa poszły POZH m.in. w Łodzi i Kielcach. Pekaes miał 10 zestawów.

Wzrastała liczba przewoźników, rosło zapotrzebowanie na zezwolenia na wjazd do obcego kraju. - Zezwolenia wydawało ZMPD i po nie jeździłem do Bukszińskiego. Zawsze miał ich mało i nie chciał dawać. Jednak poważne braki występowały, gdy dystrybutorem był już BOTM. Początkowo brakowało zezwoleń włoskich, potem słoweńskich – przyznaje Lenkiewicz.

Przewozy zwierząt są specyficzne. Za załadunek zwierząt do rampy samochodu odpowiedzialny był załadowca, a na samochodzie kierowca. Kierowca musi pozamykać przegrody, sprawdzić, czy zwierzęta nie są

okaleczone, czy któremuś nie uwięzła noga lub nie przewróciło się.

Transport zwierząt to brudna robota. - Po przewozie samochód trzeba obowiązkowo umyć, a jak chce się to dobrze zrobić, to trzeba 5-6 godzin poświęcić. Najpierw wyrzucić gnój, potem zmyć wodą i spryskać środkami dezynfekującymi. Myć samochód trzeba także zimą. Na Ural wieźliśmy zarodowe knury i świnki, i tam przyszło mi myć samochód przy piętnastostopniowym mrozie. Karcher był, ale 150 m od samochodu i zanim szlauchem woda doleciała do dyszy, to już była zimna. Myć jednak trzeba było, bo na granicach kontrole – podkreśla Więckowski.

Przyznaje, że kiedyś spędzał więcej godzin za kółkiem. - Nikt nie czepiał się tachografów, inne były też regulacje. Teraz ograniczają nas nie tylko regulami-

ny czasu pracy kierowcy, ale także przepisy transportu zwierząt. Cielęta można wieźć 19 godzin, po czym mają obowiązkową dobową przerwę i odprowadzane są do cieleńnika. To samo z koźmi: 24 godziny, doba paury w stajni i kolejna doba jazdy. Jadąc z Litwy do Włoch trzeba najpierw odbyć postój dobowy w Zembrzydowicach, potem dojeżdżając do Włoch stanąć na kolejną dobową pauzę i dopiero stamtąd dociera się do odbiorcy – wylicza przerwę w podróży kierowca.

- Kiedyś młode konie woziliśmy luzem, teraz co koń to przegroda. Wszystkie muszą być powiązane. Gdy jeden z koni przewróci się, żeby do niego się dostać trzeba po kolei wszystkie wyprowadzić, bo nie może leżeć zbyt długo – tłumaczy Więckowski.

Lenkiewicz zgadza się, że w ostatnich dwóch dekadach branża bardzo zmie-

LIDER jest tylko jeden!

31.05-2.06.2016

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



AUTOSTRADA-POLSKA

XXII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

V SALON KRUSZYW

organizowany przy współpracy IMBiGS



TRAFFIC -EXPO

XII Międzynarodowe Targi Infrastruktury



EUROPARKING

II Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej



ROTRA

VIII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego



Najlepsza oferta do 30 września

www.autostrada-polska.pl

WSPÓLPRACA



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

Targi Kielce SA,

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

niła się. – Unijni politycy stwierdzili, że przewozy zwierząt są niehumanitarne i zaczęli mnożyć utrudnienia. Przewozy ze stosunkowo masowych stały się marginalne – uważa.

Inne zwyczaje

Zmieniły się także warunki wykonywania zawodu. – Przekraczanie granicy było męką, zwłaszcza na wschodzie, gdzie każdy domagał się bakszyszu. Pamiętam bułgarsko-turecką granicę w Kapitan Andrejewo. Na tureckiej trzeba było rozdać 100 marek, żeby przejechać. Dopiero kamery i nagrywanie wszystkiego co dzieje się na granicach sprawiło, że łapownictwo zostało przykrócone. Teraz boją się nawet dolca wziąć – stwierdza Więckowski.

Wracając na pusto można było szybciej pokonywać granice. – Ładowni, ze zwierzętami, też w kolejkach nie staliśmy, podjeżdżaliśmy od razu pod szlaban. Ale trzeba było pójść z papierami do spedycji, weterynarza i też schodziła godzina lub lepiej. To szybkie przekracza-

nie granicy było chyba jedynym plusem wożenia zwierząt. Ale jak z Zebrzydowic wyjeżdżało jeden po drugim 10 samochodów, to na granicy też tworzyła się kolejka. Na CB pytałem, gdzie jest najmniejsza. Radio do zdobycia informacji drogowych to wspinała sprawa – zapewnia pan Artur.

Zimą inne były zwyczaje. W Rumunii podczas opadów śniegu ciężki transport musiał zjeżdżać na parkingi i puszczać dopiero po oczyszczeniu dróg. – We Francji, jak jechaliśmy na Mont Blanc, to nie pomogły żadne tłumaczenia: na prawym pasie zrobili parking i dopiero po oczyszczeniu nawierzchni, gdzieś po trzech godzinach, stopniowo nas wypuszczali. To samo w Słowenii do tej pory.

W Rosji, podobnie jak w Turcji, zawsze ktoś się zatrzymał, żeby pomóc nieuruchomionemu. Polak pojechał dalej, a Rosjanin stanął. Zawsze mieli dużo narzędzi, bo do ich samochodów musieli być przygotowani z naprawami. Teraz w Niemczech nie wolno samemu zmienić na autostra-

dzie koła. Trzeba wzywać pomoc – porównuje zmianę Więckowski.

Wspomina, że w Polsce brakowało wtedy dróg. – We Włoszech cały czas jechało się po autostradzie i tylko przy odbiorcy zjeżdżało się na lokalne szosy. W Rumunii fatalny, polepiony, nierówny asfalt. Jak wjechało się na Węgry, co to była za ulga! Przynajmniej asfalt był równy. A przecież Węgry też miały wąskie drogi zapchane samochodami – zauważa.

Więckowski stwierdza, że z perspektywy kierowcy przewożącego żywiec gorzej już nie może być. – Sam inspektor WITD powiedział mi: „jak zatrzymuję ciężarówkę ze zwierzętami, to wiem, że zawsze coś znajdzie”. Bo to plan podróży zły, albo brak czegoś. W Słowenii weterynarz urządza lotne kontrole. Sprawdza, czy zwierzęta mają wodę, podściółkę, czy włączone są wentylatory. Teraz zabudowy do przewozu zwierząt mają nawet klimatyzatory. Służą do przewozu małych warchlaków. Taka zabudowa ma jednocześnie ścia-

nę, bez szpar, słoma już nie wyleci z takiego samochodu – podkreśla.

- Dobrze, że żona zaakceptowała moją pracę i przyzwyczała się. Mam w niej wsparcie, bez tego nie ma spokoju w robocie. Lubię wracać do domu – dodaje.

W lutym 2003 roku Animex-Trans niezależnił się od Animexu. Prezes zarządu i współwłaściciel Antoni Zaborny podkreśla, że zmieniły się kierunki eksportu zwierząt, przepisy (w tym rozporządzenia i dyrektywy unijne), lecz problemy pozostały. – Kłopoty z weterynarią, ITD (chodzi o przeważenia osi na skutek przemieszczania się zwierząt) i czas transportu zwierząt niezgodny z czasem pracy kierowców – wylicza Zaborny.

Od 2011 roku dysponuje własnym zapleczem biurowo-technicznym w Łajskach koło Legionowa oraz sześcioma zestawami Volvo z trzy-pokładowymi naczepami Pezzaiolli. – Reszta taboru to chłodnie i naczepy plandekowe, bo coraz rzadziej wozi się żywe zwierzęta – podsumowuje Zaborny.

Tankuj rozsądniej



Paliwo w konkurencyjnych cenach Opłaty drogowe w całej Europie Zwrot podatków

Z kart Eurowag korzystają już tysiące klientów, w szczególności profesjonalne firmy transportowe oraz firmy z flotą samochodów osobowych.

Eurowag oferuje:

- Możliwość tankowania na ponad 8000 stacji benzynowych, w 24 krajach Europy.
- Możliwość ustawienia limitów dla każdego pojazdu, która jest najlepszym instrumentem zapobiegającym nadużyciu karty.
- Całodobowe wsparcie telefoniczne dla Państwa kierowców.



Andrychowska Andoria

Marka Andoria bardzo wiele znaczyła w polskiej motoryzacji. Fabryka była głównym dostawcą silników do średniej pojemności autobusów z Sanoka, maszyn żniwnych oraz budowlanych. Niedługo minie 70 lat od rozpoczęcia produkcji silników w Andorii.

Grzegorz Chmielewski
Fot. archiwum A. Fryś

Na pytanie o najważniejsze punkty w dorobku zakładu inżynierowie Andrzej Fryś (były główny konstruktor Andorii) i Michał Sumera (były dyrektor handlowy) odpowiadają pytaniem: a którą miarę należy do tego przyłożyć? Bo jeśli idzie o dorobek produkcyjny, to bez wątpienia są to silniki z rodziny licencyjnych Leylandów, wyprodukowane w kilkuset tysiącach egzemplarzy (do końca 1998 powstało 266 tys. jednostek SW400 i 29 tys. SW266). Jednostki SW400, SW266, 6C107, 6CT107,

4CT107 były wykorzystywane przez Sanocką Fa-

brykę Autobusów (do Autosanów), Fabrykę Maszyn Żniwnych w Płocku (kombajny Bizon, Bizon Rekord i Super Bizon), wrocławską Fadromę (maszyny budowlane i górnicze), Warszawskie Zakłady Maszyn Budowlanych im. Waryńskiego, Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Starachowicach (Star 244RS), Jelczańskie Zakłady Samochodowe (Jelcz 080), Poznańską

Fabrykę Maszyn Żniwnych „Agromet” (samobieżne kombajny do zbioru zielonek), a także do lokomotyw manewrowych Fablok i do jednostek pływających, gdzie w zmarynizowanej wersji nosiły nazwę Rekin. SW400 to była jednostka licencyjna, ale wywodzące się z niej silniki SW266, 6C107, 6CT107 i 4CT107 zostały zaprojektowane własnymi siłami biura konstrukcyjnego Andorii przy współpracy z brytyjskim Instytutem Ricardo, Instytutem Lotnictwa na Okęciu i Politechniką Krakowską – podkreśla Andrzej Fryś.

Gdyby zaś jako kryterium osiągnięć przyłożyć miarę intelektualną, to bez wątpienia najważniejszy był program silników 4C90 oraz ich kolejnych ewolucji, samodzielnie zaprojektowanych i wdrożonych do produkcji siłami WSW Andoria – uważają panowie Fryś i Sumera.

U stóp Beskidu Małego

W 1966 r. nazwa Wytwórnia Silników Wysokoprężnych została rozszerzona o słowo Andoria, stanowiące zarazem znak towarowy. Słowo Andoria dobrze brzmi, może nawet budzić skojarzenia z Andorą, choć to nie jest do-

bry trop. Andoria wywodzi się od Andrychowa, miasta liczącego ponad 20 tysięcy mieszkańców, położonego u podnóża Beskidu Małego. Wschodnia część tego pasma jest nazywana Beskidem Andrychowskim.

Wieś powstała na przełomie XIII i XIV stulecia i początkowo nazywała się Indrzychów. Miejscowość rozwijała się za sprawą tkactwa, które najpierw miało formę rękodzieła, a na początku XX wieku przeobraziło się w przemysł. Prawa miejskie uzyskał Andrychów w 1767 r. Czołową rolę w gospodarce Andrychowa zaczęła odgrywać Pierwsza Galicyjska Tkalnia Mechaniczna, nowoczesna fabryka tekstyliów, uruchomiona w 1908 r. Już w latach międzywojennych rosła również funkcja letniskowa i turystyczna miasta (aktualna do dziś).

Z wojennej zawieruchy

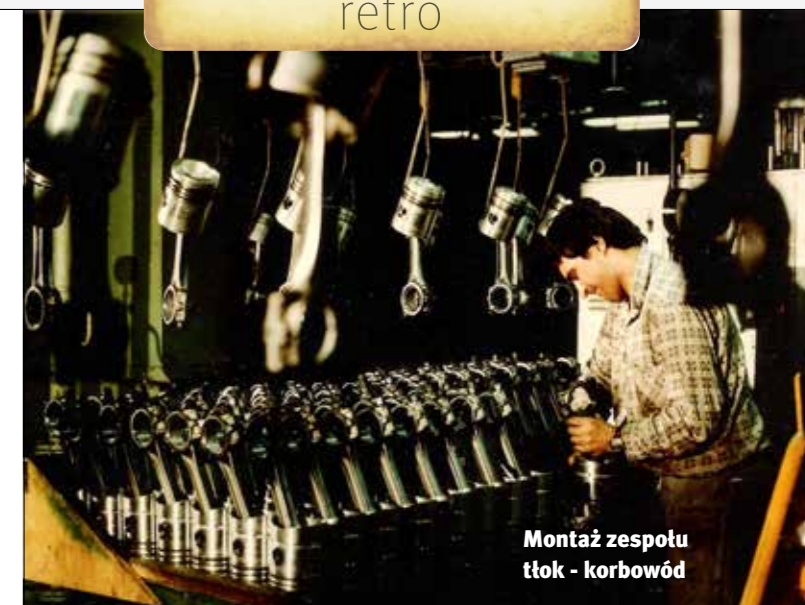
Tkalnie i farbiarnie służyły produkcji tekstylnej. W mieście dominował więc przemysł lekki i nic nie zwiastowało nadejścia ery przemysłu maszynowego. Stało się to podczas II wojny światowej za sprawą niemieckich zakładów Aero-Stahl, które w 1942 zostały do Andrychowa ewakuowane z oko-

lic Kolonii, gdzie były narażone na alianckie naloty. Specjalnością Aero-Stahl była aparatura wtryskowa do lotniczych silników Daimler-Benz i BMW, stosowanych w samolotach myśliwskich.

Precyzyjną produkcję Niemcy ulokowali w przystosowanych pomieszczeniach dawnej farbiarni i pralni chemicznej i w specjalnie wzniesionych drewnianych halach. Pracowało w nich ponad tysiąc osób – polscy robotnicy przymusowi oraz jeńcy włoscy, rosyjscy, ukraińscy, czescy i holenderscy. W 1944 roku, gdy front wschodni zbliżył się do linii Sanu, Niemcy z powrotem przenieśli zakład w pobliże Kolonii.

Krótko po wyparciu przez Armię Czerwoną Wehrmachtu z Andrychowa, wiosną 1945 roku powstały Państwowe Zakłady Metalurgiczne, których założę stanowili zarówno dawni pracownicy Aero-Stahl Werke, jak i inni andrychowianie, którzy wywiezieni na przymusowe roboty do Niemiec nauczyli się tam zawodu tokarza, szlifierza czy frezera. W PZM były początkowo wytwarzane urządzenia dla przemysłu spożywczego (m.in. sita, huszczarki i młyniki, a więc urządzenia młyńskie). W 1947 zosta-

Kontrola wału korbowego



Montaż zespołu ttek - korbówód



Azotownia wałów korbowych

S301 D - pierwszy polski diesel chłodzony powietrzem



ZE 400

„Już w 1968 biuro konstrukcyjne przystąpiło do tworzenia zmodyfikowanych odmian jednostki SW400. Szybko zostały wdrożone mniejsze (czterocylindrowe) silniki SW266, a z czasem także wywodzące się z Leylandów silniki turbodoładowane 6CT107 i 4CT107, przeznaczone m.in. do samochodów Star 244RS.

ła podjęta produkcja dwusuwowych, gaźnikowych silników S80; były one dostarczane do bielskiej Wytwórni Sprzętu Mechanicznego z przeznaczeniem do strażackich motopomp. W ponad sześć lat powstały 4 298 takie jednostki; ich konstrukctorem był inż. Fryderyk Blumemke, twórca silników do Syreny.

Rok później w fabryce (która w 1951 r. zmieniła nazwę na Wytwórnę Sprzętu Mechanicznego) ruszyła produkcja rodziny wysokoprężnych jednostek S60 i pochodnych S61-S64 (miały od jednego do czterech cylindrów), zaprojektowanych w Centralnym Biurze Technicznym Przemysłu Motoryzacyjnego, a zmodyfikowanych w Andrychowie. Były używane przede wszystkim w rolnictwie (np. jako napęd młocarni i pras), a w przemyśle jako awaryjne źródła napędu, np. do pomp i generatorów prądu. Do 1961 r. powstało 40 tysięcy tych silników, które trafiły nie tylko na rynek krajowy, ale i na eksport (m.in. do Chin i Brazylii). Były wytwarzane najpierw w Zakładach Mechanicznych Ursus, potem także w Zakładach Mechanicznych „Gorzów” w Gorzowie Wielkopolskim i w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Andrychowie.

Nowa nazwa, nowe projekty

W roku 1957 zakład otrzymał nazwę Wytwórnia Silników Wysokoprężnych. Powstało własne biuro konstrukcyjne, kierowane przez dr inż. Romana Błockiego, absolwenta Politechniki Lwowskiej. Błocki tuż po wojnie podjął pracę w warsztatach kolejowych w Krakowie, skąd przeniósł się do zakładów w Andrychowie; w latach 1947-1951 łączył funkcje głównego inżyniera fabryki i dyrektora Państwowej Szkoły Przemysłowej nr 1, która została powołana przy Państwowych Zakładach Metalurgicznych. Roman Błocki to postać wybitna, o której z wielkim uznaniem pisał prof. Aleksander Rummel w książce „Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980”, określając go jako wyjątkowo rzutkiego, zdolnego i pracowitego konstruktora silnikowego. Inż. Fryś mówi o Błockim jako o konstruktorze wręcz genialnym, choć o dość trudnym, konfliktowym usposobieniu. Błocki był przy tym zawołanym sportowcem – grał w tenisa, jeździł na nartach, był dobrym brydżystą. Roman Błocki w chwili wybuchu II wojny światowej miał

22 lata. Choć skończył studia na Politechnice Lwowskiej, to formalnie był absolwentem Politechniki Charkowskiej, której w czasach ZSRR został podporządkowany Lwowski Instytut Politechniczny – wspomina Fryś.

Pod kierunkiem Romana Błockiego została zaprojektowana rodzina silników S320 (liczyły od jednego do sześciu cylindrów), wykorzystywanych w rolnictwie, a także do napędu maszyn budowlanych, pomp i zespołów prądotwórczych. Od 1957 roku łącznie wyprodukowano ich ponad 220 tysięcy, znaczna część została wyeksportowana na rynki krajów azjatyckich i afrykańskich, gdzie w wersji jednocylindrowej były stosowane m.in. do pomp nawadniających.

W 1964 r. w WSW zaczęła funkcjonować własna odlewnia żeliwa. Była to inwestycja o wielkim znaczeniu dla funkcjonowania zakładu, zbudowana wedle własnego projektu. Przed jej powstaniem odlewy kadłubów i głowic, a także misek olejowych, np. do produkowanej od 1957 r. rodziny S320, były przywożone aż z Zakładów Mechanicznych w Gorzowie Wielkopolskim! Inż. Andrzej Fryś podaje, że hala odlewni mierzyła 8 tys. m². Zdolność produkcyjna tego wydziału była zaplanowana na 13 tys. ton odlewów w ciągu roku, ale realnie została osiągnięta wydatność na poziomie ponad 10 tys. ton. Odlewnia dysponowała dwoma żeliwiakami, a w zwią-

ku z licencją Leyland Motor Corporation dodano jeszcze dwa podgrzewacze indukcyjne firmy Tagliaferri. Obok funkcjonowała też niewielka odlewnia aluminium.

Powstawały kolejne konstrukcje: chłodzony powietrzem silnik S301 (w latach 1961-1985 zbudowano 56 493 jednostki) i jednocylindrowy leżący silnik dla rolnictwa (z chłodzeniem przez odparowanie) o symbolu S231 (w latach 1965-1977 wyprodukowano ich 17 671), oparty częściowo na elementach ciągnikowej jednostki Ursus S312. Chłodzenie wodą przez odparowanie, stosowane uprzednio również w silnikach S60 i S320, polegało na tym, że leżący cylinder był omywany wodą z umieszczonego nad nim zbiornika. W miarę ubywania wody w zbiorniku należało ją uzupełniać. Zaletą takiego układu była prostota: zbędna stawała się pompa wodna i chłodnica. W tym okresie (przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych) rozpoczęła się także produkcja zespołów prądotwórczych.

W ówczesnym Zjednoczeniu Przemysłu Ciągników i Maszyn Rolniczych powstała koncepcja, aby WSW w Andrychowie podjęła produkcję silników S313, S314 i S316 (a wszystkie wywodziły się od jednostki S312, skonstruowanej w Zakładach Mechanicznych Ursus). Andrzej Fryś opowiada, że – o ile pamięta – powstały prototypy S313 i S314, ale nie została uruchomiona ich seryjna produkcja.

Józef Alama, wtedy dyrektor techniczny WSW, wpadł na pomysł, aby istniejący prototyp andrychowski silnika S231 zunifikować z Ursusem. Dzięki temu powstał S231, który miał pochodzące z Ursusa tłok, pierścienie, sworzeń, korbówód

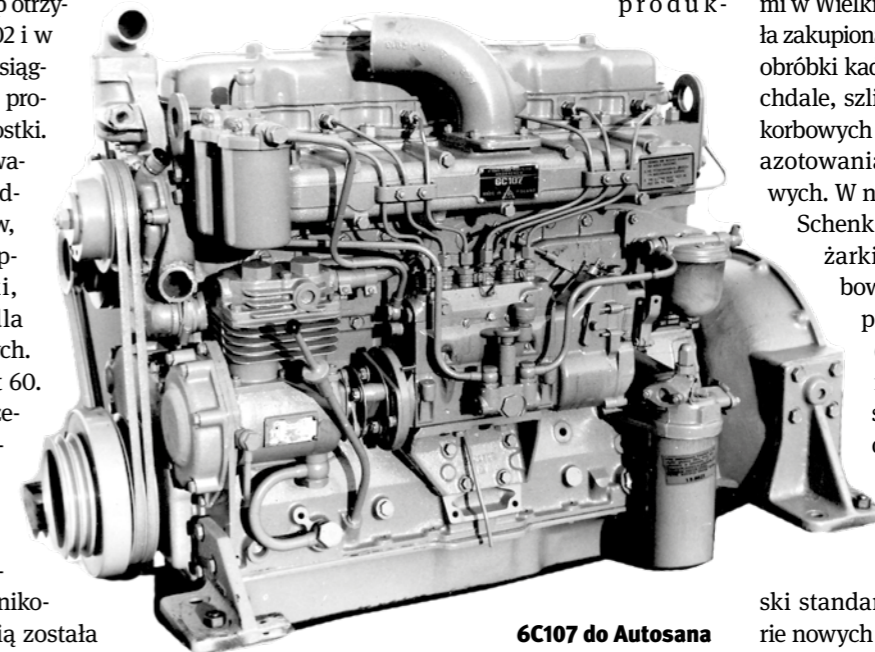
z panewkami, tuleję, zawory i wtryskiwacz. Potem tę wersję jeszcze rozwinięto, podnosząc prędkość obrotową i moc, a w ślad za tym wielkość zbiorników na wodę i na paliwo. Ten typ otrzymał symbol 1HC102 i w latach 1973-1996 osiągnął poziom łącznej produkcji 61 843 jednostki. Był chętnie stosowany przez samorodnych konstruktorów, budujących chałupniczo tzw. capki, proste ciągniki dla gospodarstw rolnych.

Na początku lat 60. powstało Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego (w 1980 przekształcone w Zrzeszenie Sprzętu Lotniczego i Silnikowego). Jego częścią została fabryka w Andrychowie. W 1966 roku władze przeniosły z warszawskich Zakładów Mechanicznych im. Nowotki do Andrychowa produkcję jednostek S560, przeznaczonych do ciężarówek A80 Jelcz. W Andrychowie wcześniej nie produkowano tak dużych, wysokoobrotowych silników wysokoprężnych. W sumie w WSW powstało ich 3 638.

To były jednostki zawodne, a źródłem wielu awarii były wałki napędu pompy wtryskowej; drgania skrętne tych wałków powodowały ich pękanie.

Brytyjski impuls

Jesienią 1965 roku Motoimport zawarł umowę z brytyjską firmą Leyland Motor Corporation na licencyjną produkcję



6C107 do Autosana

W WSW zostały wprowadzone pewne zmiany konstrukcyjne. Wytwarzanie silników S560 w Andrychowie było o tyle ważne, że oznaczało przejście do budowania szybkoobrotowych jednostek trakcyjnych, zatem stanowiło pośredni etap, który poprzedził zbliżający się moment podjęcia przez WSW produkcji licencyjnej.

Wytwarzanie silników S560 w Andrychowie było o tyle ważne, że oznaczało przejście do budowania szybkoobrotowych jednostek trakcyjnych, zatem stanowiło pośredni etap, który poprzedził zbliżający się moment podjęcia przez WSW produkcji licencyjnej.

we objekty, z renomowanych firm światowych zostały sprowadzone nowoczesne urządzenia, które zdecydowanie wzmocniły park maszynowy WSW. Między innymi w Wielkiej Brytanii została zakupiona kompletna linia obróbki kadłubów firmy Archdale, szlifierki do wałów korbowych Landis, piece do azotowania wałów korbowych. W niemieckiej firmie Schenk kupiono wywazarki do wałów korbowych. Można bez przesady stwierdzić, że Wytwórnia Silników Wysokoprężnych radykalnie odmieniła swoje oblicze i zyskała prawdziwie europejski standard. Pierwsze serie nowych silników wyprodukowano na przełomie lat 1967 i 1968 z wykorzystaniem wielu elementów sprowadzonych z Wielkiej Brytanii. Zanim ruszyła produkcja Leylandów, trzeba było „spolonizować” dokumentację brytyjskich silników, odpowiednio przystosować technologię wytwarzania. Konieczne było „zmetrykowanie” wymiarów (przejście z cali na milimetry), wprowad-



S320 na Bliskim Wschodzie, inż. K. Adamus z użytkownikami

dzenie oznaczeń gładkości i materiałów zgodnych z Polskimi Normami. Intensywnie zajmowały się tym wspólne zespoły, złożone ze specjalistów z Andrychowa i z mieleckiej WSK. Inż. Andrzej Fryś przypomina, że dla realizacji tych celów został utworzony swoisty most powietrzny. Fachowcy z Andorii dojeżdżali wczesnymi poniedziałkowymi porankami na lotnisko Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach i stamtąd lecieli dwupłatowcem AN2P do Mielca, skąd powracali w soboty.

Już w 1968 biuro konstrukcyjne przystąpiło do tworzenia zmodyfikowanych odmian jednostki SW400. Szybko zostały wdrożone mniejsze (czterocylindrowe) silniki SW266, a z czasem także wywodzące się z Leylandów silniki turbodoładowane 6CT107 i 4CT107, przeznaczone m.in. do samochodów Star 244RS. W oznaczeniu pierwsza cyfra to liczba cylindrów, C to silnik czterosuwowy, T turbodoładowany, a 107 to średnica cylindra w milimetrach. W latach 80. roczna produkcja licencyjnych Leylandów i odmian pochodnych sięgała 20 tysięcy.

Inwencja własna

58 Bloki był bezpartyjny, co nie podobało się ówczesnej

dyrekcji fabryki, więc został odwołany z funkcji głównego konstruktora. Bloki przeniósł się wtedy do tworzonej w 1969 w Bielsku-Białej filii Politechniki Łódzkiej, zorientowanej na kierunku mechaniczne (głównie motoryzacyjne) i włókiennicze. Dr inż. Bloki stał się filarem Instytutu Pojazdów PŁ w Bielsku-Białej, w którym działał wraz z inżynierami Stanisławem Sikorskim, Jackiem Jurzakiem i Kazimierzem Romaniszynem. W pierwszych latach pracował jako docent u prof. Jana Wajanda, wysokiej klasy specjalisty w dziedzinie silników spalinywych, prodziekana Wydz. Mechanicznego PŁ do spraw filii w Bielsku. Ta współpraca nie układała się jednak harmonijnie, a w konsekwencji Bloki przeniósł się do prof. Marka Trombskiego i tam dostrwał do przejścia na emeryturę.

W 1969 roku funkcję głównego konstruktora WSW objął mgr inż. Andrzej Fryś, pochodzący z Andrychowa absolwent Politechniki Krakowskiej. Pod jego kierunkiem powstały pionowe, chłodzone powietrzem silniki 1CA90 (jednocylindrowy) i 2CA90 (dwucylindrowy), przeznaczone do różnych małych maszyn, zespołów prądotwórczych, a także (podobnie jak poprzednio jednostki

S60, S320 i S301) chętnie stosowane w amatorskich ciągnikach-samach, zwanych capkami. Bardzo ważną rolę w tworzeniu własnych konstrukcji nowych silników odegrały wiedza i doświadczenie zdobyte przy modyfikacjach silników Leylanda.

W modernizowanych autobusach, kombajnach zbożowych i siewkarniach polowych wzrastało zapotrzebowanie na moc. To było powodem, dla którego powstały turbodoładowane jednostki 4CT107 oraz 6CT107 (w produkcji od 1973). Prof. Rumel pisał, że pierwotnie silniki CT nie były przystosowane do doładowania, nie miały np. dodatkowej magistrali olejowej, służącej do chłodzenia tłoków. Andrzej Fryś potwierdza ten fakt i wyjaśnia, że została wprowadzona kolejna modernizacja, oznaczona symbolem 6CT107-1 i w tej ewolucji było już wprowadzone chłodzenie tłoków z dodatkowej magistrali olejowej. – Jednostki CT były wytwarzane do późnych lat dziewięćdziesiątych, a być może dłużej, zaś głównym odbiorcą turbodoładowanych silników była Płocka Fabryka Maszyn Żniwnych, producent kombajnów – uzupełnia Andrzej Fryś. Jego zdaniem seria CT wcale nie osiągnęła kresu możliwości rozwoju technicznego. Pod względem konstrukcyjnym były jeszcze perspektywy doskonalenia np. poprzez wzrost średniego ciśnienia użytecznego. Wiele osiągnięto też w dziedzinie redukcji toksyczności spalin. Głównym powodem zakończenia produkcji stał się drastyczny spadek zapotrzebowania, wynikający z redukcji produkcji u odbiorców tych jednostek.

Zmodyfikowane w Andrychowie jednostki leylandowskie były w latach 90. przedmiotem eksportu do Indii; były tam stosowane do samochodów Ashok Leyland.

Projekt wielkich nadziei

Na początku lat 70. andrychowski konstruktorzy rozpoczęli projekt, który otrzymał symbol 4C90. Chodziło o lekki, czterocylindrowy silnik z przeznaczeniem do samochodów dostawczych, terenowych, ale także z możliwością stosowania w większych autach osobowych.

Tę część dziejów WSW Andoria przedstawiliśmy szczegółowo w naszym magazynie „Przewoźnik” nr 6 (39), grudzień 2014/styczeń 2015], więc ograniczymy się do syntetycznego przedstawienia owego projektu, nazwanego 4C90. Został podjęty w Andrychowie, by zastąpić nieekonomiczny silnik S21, wywodzący się z FSO Warszawy (licencja GAZ), a stosowany z braku lepszych jednostek do napędu Żuków, Nys i Tarpanów. To zadanie było oddolną inicjatywą andrychowskich konstruktorów; idea na dobrą sprawę nigdy nie zyskała należnego wsparcia ze strony władz przemysłu silnikowego (i w ogóle motoryzacyjnego). Lata siedemdziesiąte, tzw. dekada gierkowska, to był czas zachłystnięcia się przez naszą gospodarkę zagranicznymi licencjami; uważano je za najbardziej szczytową drogę do odrabiania technicznych i technologicznych zaległości, przez co lekceważono krajowy potencjał rozwojowy.

Prace konstrukcyjne, zakończone w 1975 roku, zyskały wysoką ocenę prof. Rummla. We wspomnianej książce napisał, że proces konstrukcyjny przebiegał w pełni prawidłowo. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych powstawały kolejne serie prototypowe oraz informacyjne silników 4C90, aczkolwiek brak funduszy na uruchomienie se-

Oni zarządzali fabryką

Poczet naczelnych dyrektorów andrychowskiej fabryki

Roman Karatnicki, Bogusław Matyja, Władysław Dawidek, Władysław Faliński, Witold Młyniec, Kazimierz Greła, Maksymilian Szejok, Antoni Wojniak.

ryjnej produkcji uniemożliwił jej podjęcie w latach 70. Wytwarzanie na niewielką skalę ruszyło dopiero w 1982 r., a w skali seryjnej – w 1988. Do roku 1998 (tylko do tego roku opiewa szczegółowe zestawienie, którym dysponuje redakcja) powstało łącznie 74 578 tych jednostek, które w dalszym ciągu pozostały w produkcji (w tym ewolucje turbodoładowane).

Profesor dr hab. inż. Marek Brzeżański, dyrektor Instytutu Pojazdów Samochodowych i Silników Spalinowych Politechniki Krakowskiej pamięta, że z WSW Andoria jeszcze w latach siedemdziesiątych blisko współpracował prof. dr hab. inż. Marian Zabłocki, wybitny specjalista z dziedziny silników wysokoprężnych, czystości spalin i paliw alternatywnych (profesor Zabłocki współdziałał też z Wytwórną Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu i ze stołecznymi Zakładami Mechanicznymi Wola). Kiedy w pierwszych partiach silników 4C90 zaczęły objawiać się pewne niedomagania (zbyt niska sztywność kadłubów skutkowało m.in. nadmiernym zużyciem oleju silnikowego), prof. Zabłocki włączył się w poszukiwania rozwiązań z a r a d -

S230 na wózku

czych; skończyło się na tym, że wprowadzono wzmocnione tuleje cylindrów, co zażegnało kłopoty.

Prof. Brzeżański uważa, że główną przeszkodą w rozwinięciu produkcji na taką skalę, na jaką ten silnik zasługiwał, był stan i jakość technologii (rozumianej jako zasoby środków produkcji), którymi dysponowała Andoria. Ta część zakładu nie była dostosowana do potrzeb wytwarzania jednostki 4C90, a centralnie sterowana maszyna gospodarcza nie kwapiła się do skierowania do Andrychowa odpowiednich nakładów.

Analizy ekonomiczne z tamtego okresu wskazywały, że roczne minimum twórcze dla silników tego rodzaju (tzn. do pojazdów dostawczych) wynosiło 100 tys. jednostek; takiego poziomu nigdy w Andrychowie nie osiągnięto. Produkcji 4C90 bardzo niekorzystnie przysłużyła się nigdy nie zrealizowana koncepcja wytwarzania w Andorii (wtedy, tzn. pod koniec lat 90., pod skrzydłami Daewoo) licencyjnych silników Renault. I wreszcie upadek produkcji Żuków, Nys, Lublinów i Honkerów

kompletnie zredukował popyt na andrychowskie silniki, które straciły rację bytu.

Andoria przegrywa...

W latach 70. i 80. XX wieku andrychowska fabryka przeżywała rozkwit. Pracowały w niej blisko 4 tysiące osób, obiekty zakładu były zlokalizowane na terenie o powierzchni ponad 45 hektarów, główne budynki produkcyjne miały powierzchnię 82 329 m² (plus 16 802 m² obiektów pomocniczych, 30 330 m² magazynów i ok. 11 000 m² obiektów administracyjno-usługowych). Jak to się stało, że obecna spółka Andoria-Mot jest tylko cieniem dawnej Wytwórni Silników Wysokoprężnych Andoria S.A.?

Po pierwsze spłot czynników zewnętrznych sprawił, że w latach dziewięćdziesiątych na polskim rynku zaczęły dominować importowane samochody (w tym żywiołowo sprowadzane pojazdy używane). Skutkiem tego było znaczne ograniczenie popytu na krajowe pojazdy, w tym także na te, które były napędzane silnikami z Andorii.

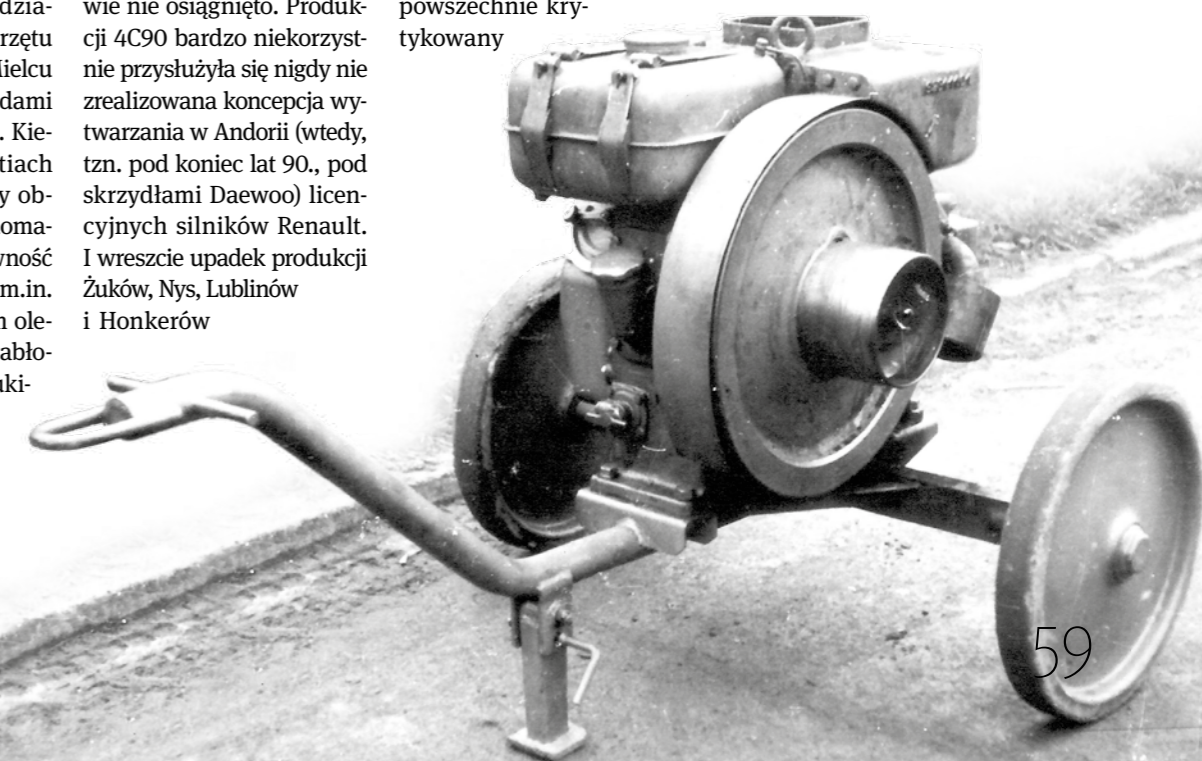
Drugi istotny czynnik to powszechnie krytykowany

program prywatyzacyjny, w ramach którego Skarb Państwa w sposób chaotyczny i niekontrolowany pozbywał się setek państwowych zakładów. Obecny właściciel dawnej spółki WSW Andoria S.A. jest Grupa Kapitałowa Gwarant, która sama przechodziła przez poważny kryzys finansowy.

Owszem, ta firma wciąż ma w swojej ofercie jednostki z rodziny 4C90 (w tym modyfikację o symbolu ADCR z wysokociśnieniowym wtryskiem common rail), ale jest to w zasadzie jednostkowa skala produkcji. Ciekawostka: Andoria-Mot nadal oferuje przeznaczone dla zastosowań rolniczych jednocylindrowe silniki S320 i S321 (z chłodzeniem za pomocą odparowania wody). Te jednostki mają niemal sześćdziesięcioletni rodowód!

Od redakcji

Serdecznie dziękujemy emerytowanemu pracownikowi WSW Andoria mgr inż. Andrzejowi Frysiowi za nieocenioną współpracę – dostarczenie autorowi materiałów źródłowych, przejrzanie maszynopisu artykułu i wniesienie istotnych poprawek i uzupełnień.



Powypadkowe odszkodowania w Niemczech

Roland Myca

O jakie odszkodowania może występować leasingobiorca po wypadku komunikacyjnym w Niemczech? Przedstawiamy zasady dochodzenia odszkodowań przysługujących leasingobiorcom z tytułu wypadków komunikacyjnych.

Leasingobiorcy przysługują następujące ograniczone roszczenia o charakterze odszkodowawczym, związane z prawem do używania samochodu:

- **Odszkodowanie za brak możliwości korzystania z pojazdu obejmujące:**

- koszty wynajmu pojazdu zastępczego na czas naprawy lub w wypadku szkody całkowitej na czas niezbędny do zawarcia następnej umowy leasingowej lub bezpośredniego nabycia pojazdu. Określenie czasu ustalane jest w opinii rzeczoznawcy.

Uwaga:

Warunki umowy leasingowej mogą zawierać regulację w sprawie tzw. przelewu na zabezpieczenie na rzecz leasingodawcy roszczeń leasingobiorcy z tytułu odszkodowania za niekorzystanie z pojazdu lub kosztów wynajmu pojazdu zastępczego.

- utracone korzyści spowodowane niemożnością leasingobiorcy korzystania z uszkodzonego pojazdu.

- **Zwrot kosztów sporządzenia opinii przez niezależnego biegłego rzeczoznawcę**

- **Pokrycie kosztów przed sądowych doradztwa prawnego przez niemieckiego adwokata, związanych z załatwieniem**

- **sprawy odszkodowania z ubezpieczalnią sprawcy (pojazdu).**

- **Zwrot kosztów finansowania tzw. dodatkowych kosztów powstałych w związku z przedwczesnym rozwiązaniem umowy leasingowej**

Leasingobiorca może żądać jedynie zwrotu kosztów kredytu operacyjnego na sfinansowanie opłaty dodatkowej w związku z przedwczesnym rozwiązaniem umowy leasingowej. W takim wypadku należy przedstawić odpowiednie zaświadczenie z finansującego banku.

Uwaga:

Na podstawie umowy leasingowej leasingobiorcy może dodatkowo przysługiwać roszczenie o dochodzenie zwrotu kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu do wartości tzw. szkody całkowitej.

W takim wypadku należy przedstawić ubezpieczalni sprawcy dowód na możliwość dochodzenia przez leasingobiorcę kosztów naprawy poprzez przedstawienie warunków umowy leasingowej. Wystarczającym jest przedstawienie odpowiedniego zaświadczenia wystawionego przez leasingodawcę (najlepiej sporządzone w miarę możliwości w języku niemieckim lub angielskim).

Na podstawie mojej wieloletniej praktyki zawodowej w tym zakresie stwierdzam, że czasami niektóre polskie firmy leasingowe utrudniają dochodzenie roszczeń dotyczących zwrotu kosztów naprawy według kosztorysu sporządzonego jako załącznik do opinii rzeczoznawcy.

Spotkałem się parokrotnie z przypadkami, że polskie firmy leasingowe przed wydaniem upoważnienia dla leasingobiorcy na samodzielne dochodzenie roszczeń odszkodowawczych żądały dokonania wcześniejszej naprawy uszkodzonego pojazdu w autoryzowanej stacji obsłu-

gi, co związane było z wcześniejszym opłaceniem znacznych kwot za faktury naprawcze.

Stąd ważnym jest przed zawarciem umowy leasingu dokładne zapoznanie się i ustalenie, na jakich zasadach firma leasingowa będzie udzielała zgody na samodzielne dochodzenie roszczeń przez leasingobiorcę z tytułu uszkodzenia pojazdu.

Wiele polskich firm leasingowych na etapie zawierania umowy leasingowej jest skłonne do udzielenia znacznych ustępstw w tym zakresie, w szczególności przez przyjęcie zapisu w warunkach umowy leasingu stwierdzającego, że leasingobiorca otrzyma po zgłoszeniu powstałej szkody upoważnienie do samodzielnego dochodzenia roszczeń od ubezpieczalni sprawcy na podstawie kosztorysu rzeczoznawcy.

Inne firmy leasingowe w tym wypadku nie robią żadnych problemów przy wydaniu zgody na dochodzenie roszczeń odszkodowawczych według kosztorysu rzeczoznawcy.

- **Zwrot bądź pokrycie kosztów tłumaczeń dokumentów na język niemiecki (np. zaświadczeń o scedowaniu praw do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych).**

Jeżeli chodzi o wyżej podane roszczenia odszkodowawcze dotyczące szkód rzeczowych oraz wymienionych dodatkowo kosztów, jak np. koszty sporządzenia opinii przez biegłego, koszty zastępstwa prawnego przez niemieckiego adwokata, itp., odsyłam do informacji zawartych w artykule „Jak dochodzić odszkodowania komunikacyjnego w Niemczech” opublikowanych w „Przewoźniku” w numerze 3(42).

Roland Myca, adwokat niemiecki z kancelarii Anwaltskanzlei Roland Myca www.kanzlei-myca.net

Jesteś solidnym Przewoźnikiem?

Masz dość dokładania do Twojego biznesu?

Sprawdź, czy spełniasz kryteria

Zadzwoń do nas:
+48 556 194 082

Albo odwiedź naszą stronę:
www.adar.pl

Adar sp. z o.o., al. Grunwaldzka 103a, Gdańsk 80-244



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXII

LUTZ ASSEKURANZ

W artykule nr 12 naszej serii przedstawiliśmy kwestię „odpowiedzialności przewoźnika z tytułu sprawowania pieczy nad przewożonym ładunkiem“, która rozpoczyna się w momencie przyjęcia towaru do przewozu, a kończy z chwilą wydania go odbiorcy. Jeżeli w tym okresie dojdzie na przykład do zaginięcia transportowanego towaru, to przewoźnik odpowiada za to na podstawie art. 17 ust. 1 CMR, chyba że może się powołać na którąś z przesłanek zwalniających, uregulowanych przepisami Konwencji CMR. Jak zatem należy rozpatrzeć sytuację, w której przewoźnik sprawuje jeszcze pieczę nad przesyłką, jednakże umówiony termin dostawy (to zagadnienie porusza artykuł nr 21 niniejszej serii) został przekroczony o ponad 30 dni, albo jeżeli nie uzgodniono takiego terminu, a minęło już ponad 60 dni od kiedy przewoźnik przyjął towar do przewozu? Odpowiedź jest prosta: osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką (a właściwie „osoba uprawniona do odszkodowania“ zgodnie z wyłączeniem wiążącą angielsko- i francuskojęzyczną wersją Konwencji CMR)

Praktyczne wskazówki

- Z fikcji prawnej, na podstawie której przyjmuje się, że towar zaginął, można skorzystać również wtedy, gdy wiadomo, gdzie się on znajduje.
- Odzyskanie odnalezionego towaru w zamian za zwrot odszkodowania jest w pewnych okolicznościach możliwe.
- Bardzo często chodzi tu o wysokie sumy, dlatego też ważne jest posiadanie wystarczającego ubezpieczenia.

może uważać towar za zaginiony - nawet jeżeli dokładnie wie, gdzie znajduje się pojazd z tym towarem - i dochodzić roszczeń z tytułu zaginięcia przesyłki. Prawo do tego daje jej art. 20, który ma następujące brzmienie:

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.
2. Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za zaginiony towar, może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku po wypłacie odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. Należy potwierdzić jej na piśmie to żądanie.
3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu tego zawiadomienia osoba uprawniona może żądać, aby towar został jej wydany za zapłatą należności wynikających z listu przewozowego i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, po ewentualnym potrąceniu kosztów, które byłyby objęte tym odszkodowaniem i z zastrzeżeniem wszelkich praw do od-

szkodowania za opóźnienie dostawy, przewidzianego w artykule 23 i ewentualnie w artykule 26.

4. Jeżeli nie wysunięto żądania, przewidzianego w ustępie 2, lub nie udzielono żadnych instrukcji w przewidzianym w ustępie 3 terminie trzydziestu dni, albo jeżeli towar został odnaleziony później niż w rok po wypłacie odszkodowania, przewoźnik rozporządza nim stosownie do przepisów obowiązujących w miejscu, gdzie znajduje się towar.

Niepodważalne domniemanie ustawowe

Artykuł 20 ust. 1 CMR przewiduje mianowicie niepodważalne ustawowe domniemanie zaginięcia towaru. Oznacza to, że przewoźnikowi nie pomogłaby nawet możliwość wykazania, że mógłby dostarczyć towar w ciągu jednego tygodnia po upływie tych 60 dni. Sens tego postanowienia staje się jasny, gdy zrozumiemy, że od określonego momentu - właśnie po upływie tego 30- lub 60-dniowego terminu - musi obowiązywać pewność prawa. Zatem osoba uprawniona uzyskuje znowu pod względem handlowym zdolność do wydawania dyspozycji, zlecając na przykład wykonanie dostawy zastępczej, co naturalnie w przypadku „unikatów“, tj. np. specjalnie, jednorazowo wytworzonych części jakiejś maszyny, będzie miało się z celem. W tym przypadku osoba uprawniona do złożenia reklamacji - zwłaszcza, jeżeli wie, gdzie znajdują się towary - będzie raczej czekać na to, aż przesyłka w końcu zostanie dostarczona, a potem zgłosi roszczenia odszkodowawcze z tytułu opóźnienia dostawy.

Odzyskanie towaru jest możliwe

Każda osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką powinna przy odbiorze odszkodowania z powodu zaginięcia cennych towarów, przyjętego na podstawie fikcji prawnej, zażądać na piśmie, aby powiadomiono ją niezwłocznie o odnalezieniu towaru (szczegóły w tej sprawie zawiera art. 20 ust. 2 CMR), aby potem, w sytuacji gdy towar zostanie odnaleziony (art. 20 ust. 3 CMR), mogła zażądać wydania go po zwróceniu odszkodowania (pomniejszonego o koszty wymienione w art. 23 ust. 4 CMR) i zaspokojeniu roszczeń wynikających z listu przewozowego.

Ma to sens zwłaszcza wtedy, gdy na przykład odnaleziony towar ma znacznie wyższą wartość niż otrzymane odszkodowanie (kwestia wysokości odszkodowania wypłacanego na podstawie Konwencji CMR będzie poruszana w następnych artykułach naszej serii). Taka sytuacja ma miejsce regularnie w przypadku towarów o małej masie, ale dużej wartości.

Prawo przewoźnika do rozporządzania towarem

Przewoźnik nabywa prawo do rozporządzania przesyłką, jeżeli osoba uprawniona nie zażąda, aby ją powiadomiono o odnalezieniu towaru zgodnie z ust. 2, albo jeżeli pomimo wysunięcia powyższego żądania nie zażąda wydania towaru w terminie 30 dni od jego odnalezienia, albo jeżeli towar zostanie odnaleziony dopiero po ponad roku od momentu wypłaty odszkodowania - w takiej sytuacji, na podstawie prawa do rozporządzania przesyłką, przewoźnik może dokonać spieniężenia towaru.

Oby tylko mieć ubezpieczenie!

Artykuł 20 CMR opisuje rzadki, ale wysoce kontrowersyjny przypadek ponoszenia odpowiedzialności. Jak już pisaliśmy na wstępie, przyjęcie na zasadzie fikcji prawnej, że przesyłka zaginęła, wywiera skutek nawet wtedy, gdy towar znajduje się w pieczy przewoźnika, ale nie może być wydany w terminie 30 albo 60 dni od przyjęcia go do przewozu, przy czym

okres ten można przedłużyć tylko czasem składowania towaru w ramach wypełniania instrukcji, o których mowa w art. 14 CMR, w przypadku wystąpienia przeszkód w przewozie ładunku. Często zastosowanie wyżej wspomnianej fikcji prawnej odnosi się do zaginięcia ładunku całopojazdowego, a zatem w grę wchodzi tu wysokie sumy. Jeżeli przewoźnik ma w tej sytuacji polisę ubezpieczeniową, zawierającą wyłączenie, przykładowo o następującym brzmieniu: „spod ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są roszczenia odszkodowawcze na podstawie art. 20 CMR“, to musi on pokryć szkodę z własnej kieszeni.

Z tego względu opłaca się sprawdzić treść swojej polisy lub udać się po poradę do doświadczonego maklera-specjalisty. Jeśli chcieliby Państwo zasięgnąć porad i oczywiście zawrzeć umowę ubezpieczenia, firma Lutz Assekuranz pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji.

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78
00-175 Warszawa
Telefon: 22 536 10 84
Telefaks: 22 536 10 85
lutz@zmpd.pl, www.uslugi.zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

reklama



KORZYSTASZ
z podwykonawców
ubezpiecz własną
odpowiedzialność
cywilną
(CMR Art. 3)



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie **OCP** to 

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

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

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe).
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarceji
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony nawet do 40 SDR/kg towaru bez dodatkowej składki.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Udzielamy wsparcia prawnego dla firmy transportowej w zakresie o bjętym ubezpieczeniem OCP.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponadgabarytowe, elektronika ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu: Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczania” przez spedycję.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.
- Odpowiedzialność z umów odpłatnego użyczenia środka i transportu wraz z kierowcą, jeżeli jedną z podstaw prawnych jest Konwencja CMR.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Lutz Assekuranz MaklerGmbH

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax.: (22) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

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

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

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

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

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

www.lutz-assekuranz.pl



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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320501/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Współpracy z Gospodarką i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Warto mieć swój nr ID w TimoCom...



Przygoda firmy TimoCom z sektorem usług IT dla branży TSL trwa już ponad 18 lat. Przez ten czas firma rozwinęła się do lidera wśród giełd transportowych w Europie. Jak wyglądały początki projektu oraz jak współpraca wygląda dziś opowie Piotr Słomski - dyrektor Logistyki Mebli w firmie F.F. Fracht Sp. z o.o., jeden z pierwszych użytkowników oferowanej przez TimoCom giełdy transportowej.

TimoCom

- **Czy pamięta Pan okres wdrażania TimoCom do Państwa firmy? Co Pana przekonało do wyboru tychże narzędzi?**

Firma FF Fracht była jednym z pierwszych klientów TimoCom w Polsce. Pamiętam, że początki były trudne i mieliśmy sporo uwag do funkcjonowania giełdy. Zwłaszcza wiarygodność firm zgłaszających oferty pozostawiała wiele do życzenia. Czasy były trudne, branża TSL należała do grupy największego ryzyka finansowego. Nigdy nie wiedzieliśmy, czy za wykonaną usługę otrzymamy zapłatę. Z tego też powodu, mając dwucyfrowy numer TimoCom zdecydowaliśmy się na re-

zygnację z usług Timo, a kiedy po 2-3 miesiącach ponownie chcieliśmy podpisać umowę otrzymaliśmy już nowy numer 47102. To najbardziej przekonywało do możliwości rozwojowych i wiarygodności TimoCom.

- **Od wielu lat należycie Państwo do grona klientów TimoCom. Jakie korzyści czerpią Państwo z użytkowania platform zleceń TimoCom?**

Przede wszystkim TimoCom jest prostym narzędziem szybkiego dostępu do ofert ładunków i aut w najbardziej interesujących naszą firmę obszarach Europy Środkowej. System weryfikacji klientów giełdy doprowadził do stworzenia grupy wiarygodnych, godnych zaufania klientów, dzięki czemu pra-

ca w oparciu o TC Profile daje większe poczucie bezpieczeństwa. Oszczędzamy czas i pieniądze na weryfikację nowych klientów. Obecnie niski numer TimoCom to jedna z najlepszych referencji klienta.

- **Co, Pana zdaniem, stanowi o sukcesie i przewadze TimoCom w stosunku do innych dostępnych na rynku giełd konkurencyjnych?**

Łatwość i prostota obsługi, czytelność danych, szybkość w dostępie do informacji, ciągłe doskonalenie i rozszerzanie oferty oraz otwartość na uwagi klientów. Dynamiczny rozwój giełdy obrazuje wciąż wzrastająca liczba operatorów logistycznych, spedycji i przewoźników, będących jej użytkownikami.

- **TimoCom jest nieodłącznym elementem branży TSL. Państwo, jako nasz wieloletni klient, korzystacie z usług giełdy codziennie. Czy i jak wyobrażacie sobie Państwo organizację transportu w XXI wieku bez giełd transportowych?**

Obecnie trudno sobie wyobrazić pracę spedycyjną bez takiego narzędzia jak giełdy transportowe. Co prawda większość operatorów logistycznych obsługuje swoich klientów flotą pojazdów własnych oraz przewoźników kontraktowych. Jednak giełdy transportowe spełniają funkcję dodatkowego narzędzia wspomagającego i optymalizującego działania spedycyjne. Atrakcyjność oferty decyduje o tym, którą giełdę wybierze poważny klient bądź operator logistyczny. Istnienie kilku giełd wymusza na nich dbanie o konkurencyjność, jakość świadczonych usług oraz ciągłe poszerzanie oferty.

- **Czy na międzynarodowym rynku transportowym spotkał się Pan z sytuacją, kiedy dla kontrahenta ważnym argumentem przemawiającym na korzyść współpracy był numer ID TimoCom?**

Tak, wielokrotnie klienci pytają o numer ID TimoCom jako formę gwarancji jakości usług. Przez podanie niższego numeru unika się czasami zbędnego wysyłania dokumentów firmy do weryfikacji czy referencji.

- **Jakie znaczenie dla tak dużej firmy jak FF Fracht mają zlecenia doraźne? Czy koncentrujecie się Państwo wyłącznie na umowach długoterminowych i stałych partnerach biznesowych, czy jednak dopuszczacie możliwość współpracy jednorazowej?**

FF Fracht stawia na długofalową współpracę i długotrwałe partnerskie stosunki z firmami z branży TSL. Posiadając flotę 60 własnych aut, dużą bazę przewoźników kontraktowych, rozwinięte działy spedycji, występujemy również w roli bezpośredniego klienta branży meblowej, w której jesteśmy obecni jako operator logistyczny FM FORTE SA od ponad 20 lat. Oczywiście część ładunków zgłaszamy na



giełdzie, jeśli w danym momencie nie możemy wykonać danej usługi żadnym z naszych aut. Jednocześnie optymalizujemy transport zgłaszając auta, na które w danym momencie i miejscu nie mamy zleceń. Jednak wprowadzone procedury szczegółowej kontroli klientów i przewoźników mają za zadanie wyeliminowanie przypadków odbiegających od standardów przyjętych w firmie. Nowi kontrahenci sprawdzani są pod kątem wiarygodności finansowej, a przewoźnicy – doświadczenia w transporcie, aktualności dokumentów i wysokości ubezpieczenia.

- **Producenci oprogramowań odpowiadają na potrzeby rynku transportowego, co Pana zdaniem ułatwiłoby w jeszcze większym stopniu pracę firm związanych z branżą TSL?**

Na rynku jest wiele dobrych systemów informatycznych, kluczowym jest jednak przemyślane, profesjonalne wdrożenie takiego systemu. Myślę, że dobrym pomysłem dla spedycji byłoby integrowanie giełd z innymi narzędziami informatycznymi, tak aby zautomatyzować i przyspieszyć niektóre czynności.

- **Jeżeli to Pan miałby decydować o zmianach w TimoCom'ie, to co zmieniłby Pan jako pierwsze?**

Możliwość otwierania kilku alternatywnych okienek do poszukiwania ładunków albo samochodów. Przy poszukiwaniu ładunków dla kilkudziesięciu aut



jednocześnie (lub odwrotnie) praca jedynie na jednym „oknie” znacznie spowalnia działania spedycyjne.

- **Czy po tylu latach umacniania pozycji Państwa firmy na rynku, TimoCom nadal jest ważnym narzędziem służącym do pozyskiwania ładunków? Czy może większość ładunków pozyskują już Państwo poza giełdami, a giełda służy tylko do tego, by wesprzeć działalność i utrzymać nr ID jako referencję podkreślającą prestiż firmy?**

Oczywiście większość zleceń pochodzi spoza giełdy. Wyłącznie dzięki niskiemu numerowi ID nikt nie osiągnie pozycji lidera. Wraz z rozwojem firmy musi zwiększać się jej oferta i zakres działania. Aby budować pozycję firmy, dziś trzeba być o kilka kroków przed konkurencją i nieustannie zaskakiwać wszystkich profesjonalizmem i zaangażowaniem. Dzięki temu nasi klienci polecają nas innym firmom, swoim partnerom, czy podwykonawcom.



Pod okiem trenera Trucker Academy

Ecodriving to dziś w coraz większej liczbie firm transportowych podstawowy wymóg stawiany kierowcom. Mercedes-Benz uczy oszczędnej i bezpiecznej jazdy już od niemal 15 lat

KIELECKA FIRMA TRON – to wyjątkowy przykład nowoczesnego zarządzania w branży transportowej. Właściciele – Justyna i Piotr Machoccy – od początku postawili na dwa elementy: najwyższej jakości oszczędne ciężarówki oraz możliwie najlepiej wyszkoloną załogę. Dlatego niedługo po odebraniu pierwszych nowych Actrosów, w jeden z weekendów na terenie Targów Kielce odbyło się szkolenie z ekonomicznej jazdy dla kierowców firmy TRON, zorganizowane przez Trucker Academy Mercedes-Benz Polska. – Naszym celem jest pracować i zarabiać w bezpiecznych i możliwie najbardziej komfortowych warunkach, dlatego tak ważne jest ciągłe doskonalenie. Ma to również znaczący wpływ na ekonomię jazdy i tym samym rentowność firmy. W ten sposób także kierowcy inwestują w swoją przyszłość – opowiada Machocki. Taki właśnie cel przyświeca trenerom szkoły jazdy dla kierowców zawodowych Trucker Academy, która działa przy Mercedes-Benz

Polska od 2001 roku i wyszkoliła już ponad 10 tys. kierowców. – Uczymy ekonomicznej jazdy, ale przede wszystkim stawiamy na bezpieczeństwo – tłumaczy jeden z trenerów Trucker Academy, Ireneusz Chłopek. – Te dwa elementy są właściwie nierozłączne, a spaja je trzeci, niezbędny czynnik: przewidywalność. Umiejętność przewidywania to główna cecha dobrze wyszkolonego kierowcy i tę cechę chcemy w naszej akademii pomagać rozwijać. – Zdecydowaliśmy się na nowego Actrosa, bo doskonale wpisywał się w naszą wizerunkową strategię: profesjonalistów, o których się mówi – opowiada Piotr Machocki. Razem z działem technicznym właściciele stworzyli listę najważniejszych dla firmy czynników, które były punktowane podczas testów. Jednym z ważniejszych było zużycie paliwa. Oprócz Mercedesa weryfikacji poddane zostały cztery inne marki. Wyniki testów były ciekawe. Podczas standardowej eksploatacji spalanie okazało się porównywalne.

Sytuacja się zmieniała, gdy za kierownicą siadali kierowcy przeszkoleni w wykorzystaniu nowoczesnych systemów pokładowych, z wiedzą o zasadach ecodrivingu. Tu wyniki osiągane przez nowego Actrosa okazały się bezkonkurencyjne, zwłaszcza przy wykorzystywaniu systemu PPC.

Szkolenie, które odbyło się w Kielcach to Driver Training – teoretyczne seminarium, pogłębiające wiedzę kierowców o zasadach ecodrivingu, a także wyjaśniające, jak najlepiej można wykorzystać nowoczesne systemy zainstalowane w nowym Actrosie. – Oprócz tego typu szkoleń (także w wersji rozszerzonej o moduł poświęcony systemowi telematycznemu FleetBoard) najczęściej prowadzimy treningi ecodrivingu w praktyce – mówi Ireneusz Chłopek. – Każdy uczestnik najpierw przejeżdża trasę do 20 km w asyście trenera, który pełni wyłącznie rolę obserwatora. Następnie odbywa się część teoretyczna. Szkolenie kończy się ponownym przejazdem pod okiem trenera, który tym razem podpowiada w odpowiednich momentach, co można zrobić inaczej, lepiej. Z reguły wynik spalania paliwa podczas tego przejazdu jest o nawet kilkanaście procent lepszy od pierwszego, co pokazuje, jak wiele można zmienić w ciągu zaledwie jednego szkolenia.

Często jednak wielu kierowców ma już utrwalone nawyki, które mogą pogarszać ich bezpieczeństwo i podnosić zużycie paliwa. – Dlatego oprócz pojazdu oraz szkolenia, potrzebny jest nadzór nad postępowaniem, w postaci obiektywnej zwrotnej informacji – tłumaczy Ireneusz Chłopek. Taką informację zapewnia system telematyczny FleetBoard, który z jednej strony daje wsparcie kierowcy, z drugiej zaś dostarcza ważnych informacji właścicielom firm transportowych.

– FleetBoard jest bezstronny – mówi Sebastian Aftanas, kierowca i wewnętrzny trener ecodrivingu w firmie TRON. – Weryfikuje styl jazdy kierowcy, biorąc pod uwagę takie czynniki, jak ukształtowanie terenu, warunki, obciążenie. To pozwala realnie i miarodajnie ocenić wynik. Nowy Actros to świetne auto, ale wymagające – trzeba się stosować do zaleceń producenta, zgrać z pojazdem, żeby wykorzystać w pełni jego potencjał.

Trucker Academy oferuje też klientom Mercedes-Benz, którzy nie mają własnych wewnętrznych trenerów, podobne wsparcie coachingowe. – Prowadzimy treningi dla kierowców już przeszkolonych z ecodrivingu – mówi Ireneusz Chłopek. – Odbywają się one na pojazdach klienta. Zwykle taki coaching trwa dzień, czasem dłużej. Pomocną formą są też szkolenia, które organizujemy przy okazji większych wydań pojazdów. Odbywają się one w siedzibie dealera Mercedes-Benz Trucks.



Podczas seminarium Ireneusz Chłopek, trener Trucker Academy, przekazuje kierowcom tajniki konstrukcji nowego Actrosa

TRUCKER ACADEMY MERCEDES-BENZ POLSKA

Powstała w 2001 roku, obecnie prowadzi ją trzech certyfikowanych trenerów. Realizuje program Profitraining zbudowany przez specjalistów z fabryki w Wörth, w której powstają ciężarówki Mercedes-Benz. Dysponuje dwoma pojazdami szkoleniowymi, wyposażonymi we wszystkie systemy dostępne dla nowego Actrosa, które jednocześnie dzięki specjalnie dostosowanej kabine stanowią salkę szkoleniową na kółkach. Oprócz trenera mieści się w niej nawet sześciu kierowców, co pozwala aktywnie obserwować umiejętności innych, samemu się uczyć i wspólnie wypracowywać najlepsze praktyki.

Kierowcy firmy TRON testują możliwości nowego Actrosa w praktyce



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Narkotesty, a dopalacze

Policja ma problem z coraz popularniejszymi dopalaczami. Narkotesty nie wykrywają obecności substancji zawartych w tych syntetycznych narkotykach. Testy zostały stworzone, aby wykrywać najpopularniejsze substancje psychoaktywne, zawarte w marihuanie, amfetaminie, itp. Wobec dopalaczy policja wydaje się bezsilna. Jedyną drogą jest skierowanie podejrzanej zachowującego się kierowcy na specjalistyczne testy w laboratorium. Od ręki, na drodze, takich testów przeprowadzić się na razie nie da.

Angliki w cenie?

Rosną ceny samochodów z kierownicą po prawej stronie. Na razie nieznacznie, ale auta z Anglii zaczęły drożeć. Wszystko przez nowe przepisy, które umożliwiają ich rejestrację bez kosztownego przekładania kierownicy na lewą stronę. Zmieniła się też lista modeli sprowadzanych z wysp. Kiedyś królował Land Rover Freelander, znany z tego, że łatwo go przerobić. Teraz popularność zyskały auta lubiane przez Polaków, czyli volkswageny, audi oraz ople.

Jednośląd Tesli

Gdyby amerykańska marka znana z produkcji luksusowych elektrycznych samochodów wzięła się za budowę motocykli, ich jednośląd powinien wyglądać tak. To wizja projektanta Jansa Slapinsa, który wprawdzie nie pracuje dla Tesli, ale być może powinien. Elektryczny silnik modelu Tesla M ma 200 koni mechanicznych, co przy charakterystyce elektrycznych pojazdów dawałoby piorunujące przyspieszenie. Dawałoby, bo czerwony motocykl istnieje tylko w komputerze.



1,799 sek. rekord przyspieszenia



Ferrari z wadliwymi poduszkami

Akcja serwisowa poduszek powietrznych firmy Takata jest już rekordowa i obejmuje w samych Stanach Zjednoczonych prawie 20 milionów samochodów, ale lista wadliwych aut poszerza się. Tym razem Ferrari ogłosiło, że musi wymienić boczne poduszki kierowcy w 2 600 samochodach. Poduszki, które mogą razić człowieka odłamkami, zamontowano w takich modelach jak 458, California, FF, Berlinetta, czy nawet ultra drogim LaFerrari

Tydzień prędkości odwołany

Speed Week, czyli impreza, podczas której bite są co roku rekordy prędkości, została odwołana. Wszystko przez pogodę. Tydzień prędkości odbywa się na wyschniętym słonym jeziorze Bonneville w Stanach Zjednoczonych. Problem w tym, że drugi raz z rzędu słona powierzchnia nie jest zupełnie sucha i przypomina bagno. Bonneville to kultowe miejsce dla fanów szybkich aut. Kiedy jest sucha, powierzchnia prehistorycznego jeziora jest zupełnie płaska i idealna do rozwijania kosmicznych prędkości.

Rekord przyspieszenia

1,799 sekundy, tyle wynosi nowy rekord przyspieszenia od 0 do 100 km/h w wykonaniu samochodu elektrycznego. Tak szybki wóz

zbudowała grupa studentów ze Stuttgartu. Choć zamiast słowa wóz, powinno się użyć określenia wózek, bo pojazd jest wyjątkowo ma-

ły. Ma 136 koni mechanicznych i waży zaledwie 160 kilogramów. Poprzedni rekord pobito o 0,006 sekundy, a więc symbolicznie. Zanim

wynik trafi do księgi rekordów Guinnessa musi zostać potwierdzony przez stosowną komisję.

TVR wyprodukuje SUV'a?

Brytyjska marka znana z produkcji piekielnie szybkich i równie drogich samochodów sportowych być może powróci na rynek i poszerzy swoją działalność. Les Edgar, który wykupił dwa lata temu prawa do marki, chce stworzyć w najbliższych latach 4 nowe auta. Jednym z nich może być SUV. Zanim jednak to nastąpi, na rynek wejdzie auto typowe dla logo TVR, czyli mały zwinny roadster z silnikiem V8 i napędem na tylną oś. Premiera za dwa lata.



Najgorszy samochód świata

Wydawać by się mogło, że producenci samochodów starają się projektować jak najlepsze samochody. Otóż nie zawsze. Tartan Prancer to auto stworzone na potrzeby filmu „Wakacje”, które ma zadatki na miano najgorszego pojazdu wszech czasów. Auto wystąpiło w komedii i poza wątpliwą urodą ma szereg nie działających lub niepotrzebnych gadżetów. Na przykład lusterka z przodu i z tyłu, stojaki na kieliszki w zewnętrznych klamkach, czy źródło do picia pomiędzy fotelami. Dobra wiadomość - Tartan nie będzie produkowany seryjnie.



Święto przewoźników i kierowców



Jedenasty Master Truck był jak zwykle bardzo ciekawy i zgromadził wiele ciężarówek oraz liczne grono podziwiających je entuzjastów, których nie odstraszył nawet lejący się z nieba żar.

Robert Przybylski

Od 17 do 19 lipca br. na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi k. Opola odbył się 11. Master Truck. Impreza jak zwykle nie zawiodła oczekiwań gości, których przybyło ponad 120 tysięcy. Mogli podziwiać 506 ciężarówek, które zjechały z Czech, Białorusi, Finlandii, Irlandii, Niemiec, Słowacji i Węgier. Za najpiękniejszą ciężarówkę zlotu uznano Highway Hero, która przyjechała z Finlandii. Właściciel zestawu Mika

Auvinen poświęcił na przygotowanie samochodu ponad 11 miesięcy pracy. Same zabiegi lakiernicze zajęły ponad 2 tys. godzin. Twórcą rysunków jest Perttu Papunen. Drugie miejsce Master Truck przypadło Scanii „Nostalgia” ze Słowacji, trzecie Scanii „Red Rose” chorwackiej firmy Klanatrans. Publiczność typowała podobnie: na pierwszym miejscu znalazł się Highway Hero, na drugim Mercedes „Czarna perła” firmy Mularski, a na trzecim Scania „Red Rose”.

Najładniejsze stoisko miała firma Iveco Poland; w kategorii Mini Truck pierwsze miejsce zajął Mercedes Ac-

tros Pawła Dziewońskiego; najpiękniejszą Mercedesem zlotu okrzyknięto „Czarną perłę” T. Mularskiego; najładniejszym MAN-em zlotu samochód firmy Kołeczko; najładniejszym Iveco okazał się Stralis Jana Motyla ze Słowacji.

Puchar dla pierwszego pojazdu zgłoszonego na zlot otrzymało Renault „Blondyneczka” firmy Zgoda, podobnie jak jedenasty zgłoszony pojazd: Scania „Black lady” firmy Hińczewski.

Najdłuższy dystans w dojeździe na zlot pokonał Tom Cannon z Irlandii. Nagrodę za największą flotę zgarnęła

firma Repiński Transport, za najlepsze nagłośnienie Scania firmy Goltran, za fantazję MAN „Pingwiny z Madagaskaru” firmy Frachter Logistic, za ciekawy motyw DAF firmy Nika Trans.

Ciężarówki zdobione są motywami pirackimi lub baśniowymi. Niezależnie od wieku wyglądały tak, jakby właśnie wyjechały z salonu. Wszystkie na co dzień normalnie pracują.

Na zlocie pojawiły się także zabytkowe Stary (Star 29 firmy Sachs-Trans otrzymał tytuł najładniejszego oldtime-ra zlotu, natomiast model 25 dostał nagrodę Komendy Głównej Policji), American La France, MAN, Magirus i Praga. ■

Nagroda ZMPD

Scania

ZMPD nagrodziło pucharem Scanię z firmy transportowej Zbigniewa Kmiecika. Samochód ma ćwierć wieku, przejechał 3 mln km i nadal jeździ w ruchu krajowym.



Polski super samochód



Od początku budzi kontrowersje, jej premiera była wielokrotnie przekładana, ale jeśli już wyjedzie na drogi będzie pierwszym super samochodem w historii polskiej motoryzacji. Arrinera Hussarya to pomysł na rodzime auto celujące w klientów Ferrari lub Lamborghini.

Kacper Jeneralski

Po raz pierwszy z Arrinera mogliśmy się zetknąć w 2011 roku, kiedy zaprezentowano prototyp auta określonego mianem polskiego super samochodu. W tym roku na targach poznańskich pokazano jeżdżący samochód bez kamuflażu i - jak zapewnia producent - gotowy do rynkowego debiutu. Arrinera Hussarya to niemal w całości polski projekt, podkreślić ma to nazwa nawiązująca do legendy polskiej kawalerii, czyli husarii.

Nad nadwoziem auta pracowano długo. Obecny kształt, czyli najnowsza i być może ostateczna wersja karoserii, to wynik czternastu miesięcy prac. Jak zapewnia producent, auto zostało przetestowane w tunelu aerodynamicznym. Sprawdzano jak zachowuje się nadwozie przy prędkościach sięgających 360 km/h. Przy projekcie firma Arrinera współpracowała z Politechniką Warszawską.

Polskie Lamborghini?

Kształt nadwozia utrzymany jest faktycznie w klimacie włoskiej marki. To pierwsze skojarzenia, jakie pojawiły się po prezentacji samych szkiców auta światowej publiczności. W obecnej wersji Hussarya nie ma jednak drzwi podnoszonych do góry, tak jak w lambo. Zrezygnowano z nich na rzecz tradycyjnie otwieranych drzwi w poziomie. Samochód miał być lekki optycznie - to główne założenie, jeśli weźmiemy pod uwagę stylistyczne cele projektantów.

Ponoć auto bez problemu będzie mogło pokonać krawężnik czy próg zwalniający, co nie jest takie oczywiste w przypadku super sa-

Auto będzie mogło pokonać krawężnik czy próg zwalniający, co nie jest takie oczywiste w przypadku super samochodów z najwyższej półki. Założenie jest takie, żeby Arrinera dało się używać na co dzień. Producent zaryzykował nawet stwierdzenie, że Hussarya jest w stanie wjechać do lasu lub na łąkę!

mochodów z najwyższej półki. Istnieją przecież modele Lamborghini lub Ferrari, które mimo piorunujących osiągnięć nie są w stanie wykonać tak prozaicznego manewru jak zjazd z chodnika. Założenie jest więc takie, żeby Arrinera dało się używać na co dzień. Producent zaryzykował nawet stwierdzenie, że Hussarya jest w stanie wjechać do lasu czy na łąkę!

Auto wyposażono w tak zwaną aktywną aerodynamikę. Chodzi głównie o ruchomy tylny spoiler, który wysuwa się w górę w zależności od potrzeb. A zwiększają się one proporcjonalnie do rosnącej prędkości auta. Elektryczne siłowniki wysuwają skrzydło przy prędkości 120 km/h. Pomaga ono nie tylko docisnąć samochód do drogi. Kiedy rozpoczyna się hamowanie, komputer przesyła sygnały do siłowników, a te ustawiają spoiler pod kątem 55 stopni. W ten sposób zamienia się on w hamulec aerodynamiczny. Droga hamowania przy dużych prędkościach, jakie osiąga Hussarya, może skrócić się dzięki temu nawet o kilkadziesiąt metrów. Do budowy nadwozia użyto wielu super lekkich materiałów, takich jak karbon czy tytan.

Ciekawostką jest grafen, który wykorzystali twórcy nadwozia. Został on użyty do produkcji paneli kompozytowych, jako dodatek do włókna węglowego. Ten zabieg zdaniem producenta ma zwiększyć wytrzymałość nadwozia. Grafen został też użyty jako domieszka do lakie-

ru. To z kolei ma ograniczyć powstawanie rys.

Amerykańskie serce

Pod maską, a właściwie za siedzeniami, umieszczony jest centralnie sporych rozmiarów silnik. To jednostka V8 pochodząca z Corvetty. Hussarya jest więc polska ciałem, ale niekoniecznie sercem. Amerykański silnik ma 6,2 litra pojemności, współpracuje z dedykowaną do niego skrzynią biegów wykonaną przez Australijczyków. Deklarowana moc silnika to 800 koni mechanicznych, co przy masie 1 300 kilogramów pozwala osiągnąć pierwszą setkę w 3,2 sekundy. Tak przynajmniej zapewnia producent. Moc przekazywana jest, jak na tego typu auto przystało, wyłącznie na tylną oś. Moment obrotowy to 820 niutonometrów, a prędkość maksymalna wynosi 360 km/h. Nie podano jak długo trwa osiągnięcie tej prędkości. Wiadomo natomiast, że 200 km/h pojawi się na liczniku po 8,9 sekundy, a więc znacznie szybciej niż większość przeciętnych aut rozpędza się do setki. Trwają już prace nad wersją wyścigową Arrinera - jak zadeklarowała firma ma ona być dostępna jeszcze tej jesieni. W roboczym kształcie właśnie takie auto można było zobaczyć na targach w Poznaniu.

Konstrukcja samochodu bazuje na ramie przestrzennej wykonanej ze stali używanej w lotnictwie. To częste rozwiązanie w tego typu autach.



Na szkielet „naciągnięte” jest kompozytowe poszycie. To daje dość dużą swobodę w projektowaniu i wprowadzaniu zmian w zawieszeniu czy stylistyce auta. Pozwala też eksperymentować z silnikami.

Niewiele wiadomo o wnętrzu auta, bo prace nad nim nie zostały jeszcze zakończone, a przynajmniej producent nie pochwalił się ich ostatecznymi wynikami. Wnętrzem zajmuje się duet projektantów Luc&Andre. Stworzyli oni między innymi meble inspirowane kształtami aut Porsche 911 i Cobra. Wiadomo, jakie materiały zostaną użyte wewnątrz, oprócz włókna węglowego i skóry ma to być na życzenie klienta miedź i tytan.

Wersja wyścigowa i limitowana

Gotowa homologowana wersja Hussaryi nie pojawi się na drogach wcześniej niż w 2016 roku. To później niż wyścigówka, bo samochód dopuszczony do ruchu będą czekały jeszcze dłuższe i skomplikowane testy. Dokładne daty nie są znane, a nawet gdyby - trudno byłoby się do nich przywiązywać, ponieważ przygotowanie Arrineri trwa już dość długo. Tego typu niszowe projekty często wyjeżdżają z fabryki z opóźnieniem. Kiedy już się to stanie, jeden egzemplarz ma kosztować około 500 tysięcy euro, czyli ponad 2 miliony złotych. To znacznie więcej niż wspomniane już podstawowe Lamborghini Aventador, Ferrari F12 Berlinetta, czy należący do zupełnie innej klasy Rolls Royce Phantom.

Pierwsza limitowana edycja, nazwana Hussarya 33, zostanie wyprodukowana w liczbie 33 sztuk. Ta wersja będzie różniła się od standardowej detalami wnętrza i nadwozia. Chętnych na auto według zapewnień producenta tylko do chwili premiery było ponad 220 osób. W większości to zagraniczni klienci, w Polsce autem zainteresowało się prawie 40 fanów super samochodów. Po wyczerpaniu limitowanej serii Arrinera będzie sprzedawana w wersji standardowej, ale już zapowiedziano wprowadzenie nadwozia typu roadster, czyli kabrio.

TimoCom

Tylko pozazdrościć!

W jaki sposób przewoźnik Marcin tak łatwo znajduje odpowiednie dla siebie oferty frachtów? Z pewnością dzięki TC Truck & Cargo®! Przetestuj bezpłatnie, przez 4 tygodnie, naszą wiodącą w Europie giełdę ofert transportowych i przekonaj się jak sprawdzi się w Twojej codziennej pracy.





Wojciech Gniot, Gniotpol

Nowy Actros pozwolił nam zaoferować klientom najefektywniejszy zestaw na rynku.

Pojawienie się Nowego Actrosa stanowiło istotny przełom w podejściu do efektywności transportu. Wyniki spalania są wręcz niewiarygodne, a dzięki niższej ramie udało nam się pierwszy raz skonstruować zabudowę o ładowności 25 ton. To zmiana o dużym znaczeniu – samochody naszych klientów najczęściej jeżdżą na dalekie trasy. Szukamy więc rozwiązań, które pozwolą uzyskać maksymalną ładowność w połączeniu z największą przestrzenią ładunkową. Nowy Actros zapewnił nam postęp pod tym względem. W połączeniu z naszą zabudową aluminiową z serii Prestige Line powstał

najefektywniejszy zestaw na rynku. Działamy już 25 lat, z marką Mercedes-Benz współpracujemy najdłużej. Bardzo cenimy profesjonalne podejście – wspólne szukanie jak najlepszych możliwych rozwiązań dla klientów. Samochody Mercedes-Benz cechuje wysoka jakość, a Nowy Actros jest dowodem na to, że wciąż można znaleźć jeszcze bardziej efektywne rozwiązania. Dla nas to istotne, bo dzięki temu my również możemy rozwijać nasze produkty, oferować klientom coraz lepsze i ekonomiczniejsze zestawy.

