

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

## Protest

Polsko-irańska  
konferencja transportowa

Idealnie płynna współpraca

20  
64





## Pobór opłat drogowych w Belgii

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

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



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

 **TimoCom**

# Wyróżnij się!

W jaki sposób przewoźnik Marcin zachęca potencjalnych klientów do współpracy? Z pewnością poprzez tracking w TC eMap®, dzięki któremu uzyskuje dużą przewagę konkurencyjną! Sprawdź i Ty naszą platformę, która skupia wiele powszechnie używanych systemów telematycznych. Do 4 tygodni bezpłatnego testu!

Teraz także dostęp mobilny!



[www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)

**NOWA OFERTA**  
**Usługa serwisowa ZMPD**

E-mail [oplaty.drogowe@zmpd.pl](mailto:oplaty.drogowe@zmpd.pl)

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

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







**Tadeusz Wilk,**  
dyr. Dep. Transportu

## Protestujemy

Skala protekcjonizmu starych krajów unijnych jest zaskakująca. Te państwa nie wahają się w imię obrony swoich partykularnych interesów łamać podstawowych zasad funkcjonowania Unii Europejskiej. Pogwałceniem unijnych zasad jest projektowana zmiana dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług oraz niemieckie i francuskie przepisy o płacy minimalnej. W ślad za tymi krajami do wdrożenia podobnych regulacji szykują się kolejne państwa. Nie rozumiemy, dlaczego kierowcy samochodu ciężarowego lub autobusu, którzy są w danym kraju jedynie przejazdem i nie uczestniczą w jego

życiu gospodarczym, mają być objęci lokalnymi przepisami o wynagrodzeniach. Co więcej, nie rozumiemy, dlaczego obce państwa wkraczają w umowę cywilnoprawną pomiędzy przedsiębiorcą i pracownikiem, zawierane na gruncie prawa kraju, w którym faktycznie zarejestrowana jest firma. Taka postawa budzi nie tylko nasze oburzenie. 31 maja br. odbył się w Warszawie protest przeciwko instrumentalnemu traktowaniu zasad unijnych przez rządy niektórych krajów UE. Podobne protesty przetoczyły się przez jedenaście europejskich stolic. Liczymy na to, że skłonią one polityków do opamiętania się.

## Belgijskie myto

60

Belgia jest kolejnym krajem w Europie, który wprowadził elektroniczne opłaty za przejazd autostradami i niektórymi drogami szybkiego ruchu. System zastąpił dotychczas obowiązujące eurowiniety. Myto można wykupić także w ZMPD.

## Kosztowna pomoc

44

Do ZMPD zwraca się zdesperowany przewoźnik, który właśnie dowiaduje się, że firma holująca jego pojazd po wypadku żąda zapłacenia od kilku do kilkunastu tysięcy euro za usługi związane z pomocą drogową.

## Hyperloop

72

Lot przeciętnym pasażerskim odrzutowcem z Gdańska do Krakowa powinien zająć nieco ponad godzinę. Kolej, którą wymyślili Amerykanie, przeniosłaby tę podróż bliżej ziemi i skróciła do pół godziny.



**Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik**  
ISSN 1899-9719  
**Wydawca:** Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,  
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78  
**Prezes ZMPD:** Jan Buczek

**Redaguje kolegium:**  
Robert Przybylski – redaktor naczelny,  
Anna Wieczorek, Anna Wrona,  
Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski,  
Tadeusz Wilk.

**Współpracują:**  
Alicja Chodorowska,  
Kacper Jeneralski,  
Tomasz Matyszko,  
Piotr Mikiel,  
Joanna Popiołek.

**Ogłoszenia i reklamy:**  
Dorota Grabczyńska-Pazik  
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

**Grafika i skład:** Adrian Podbielski  
**Druk:** Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

## Szkolenia kierowców ruszą jesienią

26

Przedstawiciele ZMPD spotkali się z minister edukacji narodowej Anną Zalewską. Są szanse uruchomienia kształcenia w szkołach ponadgimnazjalnych w zawodzie kierowca-mechanik już w roku szkolnym 2016/2017.



## Polski standard usługi przewozowej

46

Opracowane przez ZMPD Ogólne Warunki Przewozu (zwane „OWP”) mają zapewnić równowagę pomiędzy zleceniodawcą i wykonawcą oraz ujednolicić praktyki wykonywania usługi w całym kraju.

## Zestawy dla AGD i samochodówki

56

Wielkopojemne zestawy zyskują popularność. Razem z rosnącym popytem poszerza się oferta, najnowszym dodatkiem jest DAF XF z siodłem na wysokości 91 cm oraz lekki LF, tworzący zestawy o pojemności 120 m sześciennych.

Europa przeciwko Loi Macron	6
NIE dla francuskiego i niemieckiego protekcjonizmu	12
Francuski protekcjonizm w pełnej krasie	14
Jesteśmy za czy przeciw, czyli dyrektywa o delegowaniu w polskim wydaniu	15
Żółta kartka dla Komisji Europejskiej	16
Włoski protekcjonizm	18
Polsko-irańska konferencja transportowa	20
Szkolenia kierowców ruszą jesienią	26
Fotomorgana. Trąbienie w cenie	28
Zebranie Regionów Mazowieckich ZMPD w cieniu Loi Macron	34
Pieniądze leżą na ulicy, czyli korki nasze codzienne	38
Platon, czyli rejestracja nie do przejścia	42
Kosztowna pomoc	44
Polski standard usługi przewozowej	46
Telematyka w firmie transportowej system monitoringu	48
Akademia Krokodyla	49
Retro. Lekkie Jelcze	50
Zestawy dla AGD i samochodówki	56
Belgia: ruszył elektroniczny system opłat	60
Gmina Chetmiec przyjazna przedsiębiorcom	62
Idealnie płynna współpraca	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Większa efektywność w UE dzięki kabotażowi?	68
Hyperloop - kolej przyszłości	72



# Europa przeciwko Loi Macron



Prezes ZMPD Jan Buczek

## Jesteśmy we wspólnej Europie nierównych szans

To, co nam obiecywano podczas negocjacji akcesyjnych – że będziemy mogli korzystać z olbrzymiego rynku usług i że będziemy mogli usługi wykonywać na terenie każdego z państw na warunkach, jakie obowiązują w naszym kraju – okazało się fikcją.

W tej chwili silne europejskie państwa szukają sposobu, jak ograniczyć oferowane przez nas na najwyższym światowym poziomie usługi. Wraz z organizacjami zrzeszającymi przewoźników z innych państw chcieliśmy jednym głosem sprzeciwić się francuskiemu protekcjonizmowi.

Ten protest jest tylko początkiem walki o równe prawo dla wszystkich. Francja ignoruje międzynarodowe konwencje i traktatowe uzgodnienia – z jednej strony w pełni korzysta z tego, co daje UE, z drugiej zaś za wszelką cenę stara się ograniczyć udział zagranicznych usługodawców na swoim obszarze.

Przykładem jest absurdalny przepis związany z odpoczynkiem kierowców. Francuskie prawo nakazuje im odpoczywać we francuskich hotelach. Problem w tym, że nie ma takich, pod które można by podjechać ciężarówką, zostawić ją na bezpiecznym parkingu i zlecić jej ochronę. A przecież to my jesteśmy odpowiedzialni za towar.

Przez pół Europy 31 maja 2016 r. przeszła fala protestów przeciwko wchodzącej w życie 1 lipca 2016 r. ustawie Macrona, mającej doprowadzić do wyeliminowania zagranicznych przedsiębiorców z francuskiego rynku transportu drogowego.

### Piotr Gawelczyk

Ostatni dzień maja był wyjątkowy. Tego dnia o tej samej godzinie w wielu europejskich stolicach rozpoczął się protest przewoźników drogowych, nie zgadzających się na łamanie przez Francję jednej z podstawowych zasad, jakimi kierowali się twórcy zjednoczonej Europy – swobodnego przepływu usług. Ustawa Macrona, nazwana tak

od nazwiska jej pomysłodawcy, francuskiego polityka Emmanuela Macrona, pod płaszczykiem ochrony interesów zagranicznych pracowników ma w efekcie doprowadzić do de facto likwidacji konkurencji na tamtejszym rynku poprzez drastyczne podwyższenie kosztów pracy zagranicznych przedsiębiorców z branży transportowej.

By zaprotestować przeciwko takim działaniom, na zaproszenie prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jana



# Warszawa



Buczka do Warszawy zjechali przedstawiciele 20 stowarzyszeń z całej Polski. Protestujący zgodnie podkreślali, że nie było, nie ma i nie będzie zgody na podział Unii Europejskiej na część gorszą i lepszą, a do tego prowadzą decyzje władz znaną Sekwany. – Francuskie przepisy są przejawem nowej formy protekcjonizmu w Europie. Nie wolno się na to zgodzić! – mówił Jan Buczek. Przypomnił wiele działań ZMPD, mających na celu wyrażenie sprzeciwu wobec działań Niemiec (ustawa MiLoG dotycząca płacy minimalnej w tym kraju) i Francji, m.in. specjalną sesję Parlamentu Europejskiego poświęconą problemowi płacy minimalnej.

„Wspólna Europa nie dzieli na lepszych i gorszych”, „Chronimy miejsca pracy w naszych firmach” – te hasła pojawiły się na transparentach, niesionych przez protestujących. Uczestnicy demonstracji przeszli ulicami centrum stolicy, zatrzymując się na dłużej pod ambasadą Republiki Francji oraz przedstawicielstwem Komisji Europejskiej w Polsce. W obu tych miejscach głos zabrali liderzy poszczególnych regionów, przypominając, na jakich zasadach wchodziliśmy w 2004 r. do wspólnej Europy. – Po dwunastu latach okazało się, że mamy być tylko i wyłącznie rynkiem zby-

tu. Okazało się, że nasze firmy, które przez ten czas urosły w siłę i stały się zagrożeniem dla tamtejszych przedsiębiorców, nie mają prawa działać we Francji czy w Niemczech na normalnych rynkowych zasadach – mówili protestujący. – Byliśmy dobrzy, gdy było to w interesie wielkich europej-

bezpieczenia socjalne dla polskich pracowników łamane są wszelkie konwencje, co uniemożliwia naszym przewoźnikom pracę za granicą.

Zebrani podkreślali, że polscy przedsiębiorcy mają takie samo prawo do rozwoju jak firmy z Francji czy Niemiec. – Krytykuje się nas, bez po-

Jesteśmy w Europie nierównych szans i asymetrii prawa. Jednak nasza determinacja do walki o respektowanie prawa jest olbrzymia. Nie poddamy się.

skich państw. Przesztano nas tolerować, kiedy okazało się, że nasze firmy z branży stanowią potęgę na Starym Kontynencie – dało się słyszeć wśród protestujących.

– Chcieliśmy wstąpić do Unii Europejskiej, ale pod warunkiem, że będziemy traktowani na równi z innymi państwami. Szybko okazało się, że tak nie jest. Dlatego popieramy ten protest i domagamy się od polskiego rządu, by wreszcie uderzył pięścią w stół i powiedział: dosyć tego! – mówił przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński. W jego opinii, pod pretekstem walki o za-

dawania faktów, że przejęliśmy europejski rynek transportowy. A nikt nie protestuje, że nasz handel został opanowany przez francusko-niemieckie konsorcja. Dziś, kiedy zagraniczne firmy przejęły nasz handel i nasze banki, jesteśmy jedyną branżą, która jeszcze się broni – mówiono podczas kolejnych wystąpień przed ambasadą Republiki Francuskiej, domagając się m.in. większej aktywności polskich europosłów w walce z neoprotekcjonizmem.

W ambasadzie Francji prezes ZMPD Jan Buczek oraz prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych Adam Ję-





drych w imieniu polskich transportowców złożyli petycję, przygotowaną przez ZMPD. Została ona skierowana do prezydenta Francji Francois Hollande'a.

Jej autorzy zaapelowali o wycofanie ustawy w zakresie płacy minimalnej oraz nowych wymogów administracyjnych dla właścicieli firm realizujących transporty kabotażowe, jak również do i z Francji (m.in. obowiązek posiadania przedstawiciela we Francji). – Niemieckie i francuskie prawo w transporcie jest (...) próbą narzucenia własnych interesów innym. Nie możemy zostać bierni i pozwolić na dyktat niektórych państw członkowskich – czytamy w oświadczeniu.

Podobną w tonie petycję wręczono także zastępcy dyrektora Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej Marzenie Guz-Vetter. Protestując pod siedzibą przedstawicielstwa, Jan Buczek powiedział: - Nie można wprowadzać jednostronnie zmian bez żadnej dyskusji tylko dlatego, że ma się większą reprezentację w Komisji Europejskiej. Dlatego żądamy od urzędników KE,

aby realizowali swoje zadania zgodnie z misją, jakiej się podjęli. Bogate państwa dopuszczają się nieprawdopodobnych naruszeń. Silne państwa narzucają swoją wolę, a KE nie reaguje – jest ślepa i głucha.

### Stowarzyszenia, które wzięły udział w warszawskim proteście

Oprócz Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w proteście wzięli udział przedstawiciele 20 innych podmiotów: Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych, Dolnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych, Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych, Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”, Ogólnopolskiego Stowa-

rzyszenia Przewoźników, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników i Transportowców „Radom”, Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, Podkarpackiego Stowarzyszenia Przewoźników i Spedytorów Drogowych w Rzeszowie, Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Polskiej Unii Transportu, Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”, Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Mazowsza, Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej, Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, Wielkopolskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych, Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce oraz Stowarzyszenia Przewoźników „Wybrzeże”.

### Loi Macron

7 kwietnia 2016 r. rząd francuski przyjął dekret, zmieniający kodeksy

pracy i transportu. Przepisy wprowadziły dodatkowe obowiązki dla zagranicznych firm transportowych czasowo delegujących pracowników w transporcie drogowym i wodnym do pracy na terytorium tego kraju oraz francuskich zleceniodawców takich usług.

Oprócz wprowadzenia francuskiej płacy minimalnej, nowe przepisy zakładają także m.in. wymóg przygotowania dla każdego pracownika zaświadczeń o delegowaniu w języku francuskim, powołania przedstawiciela na terenie Francji, obowiązek przechowywania przez przedstawiciela dokumentacji delegowania pracowników dla danej firmy, a przez kierowcę – zaświadczenia oddelegowania oraz umowy o pracę w kabinie pojazdu.

Przepisy przewidują poważne konsekwencje za ich nieprzestrzeganie. Sankcje dotyczą nie tylko kierowcy, ale także dyrektora (osoby zarządzającej) przedsiębiorstwa delegującego pracownika. Kara może wynieść nawet 500 000 euro.



# NIE dla francuskiego i niemieckiego protekcjonizmu



Praga



Przez Europę przetoczyła się fala demonstracji przewoźników, protestujących przeciwko protekcjonizmowi niektórych krajów Unii Europejskiej.

**D**nia 31 maja w stolicach europejskich przewoźnicy protestowali pod ambasadami Francji oraz siedzibami przedstawicielstw Komisji Europejskiej. W ambasadach przedsiębiorcy złożyli pisma do prezydenta Francji Francois Hollande'a, natomiast w przedstawicielstwach Komisji Europejskiej do Jean Claude Junckera. Europejskie protesty odbyły się niemal we wszystkich stolicach 31 maja, za wyjątkiem Wilna, gdzie transportowcy protestowali dzień wcześniej, 30 maja.

Powszechny protest wobec odradzającego się protekcjonizmu odbywał się również przed siedzibami przedstawicielstw Komisji Europejskich, ponieważ przedsiębiorcy uważają, że Komisja jest bierna i nie podejmuje niezbędnych działań dla ratowania wspólnego rynku.



Wilno



Budapeszt



Bratysława



Bukareszt



Sofia



Lizbona



Madryt



Tallinn



Ryga

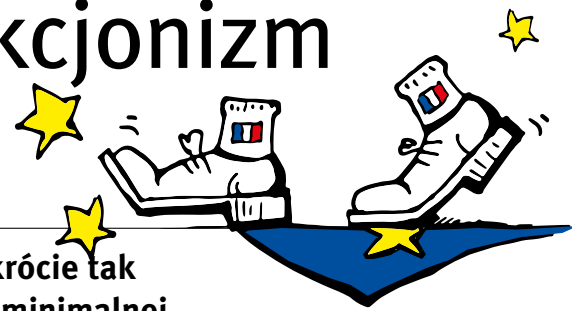


Warszawa





# Francuski protekcjonizm w pełnej krasie



Niejasne przepisy, drakońskie kary – w skrócie tak przedstawia się francuskie prawo o płacy minimalnej, które już wkrótce wejdzie w życie.

Robert Przybylski

## Przedstawiciel we Francji

1 lipca wchodzi w życie w Francji nowe przepisy dotyczące płacy minimalnej w przewozach samochodowych. Termin wprowadzenia jest bardzo bliski, jednak szczegółowe wiadomości są bardzo skąpe, mimo że Francuzi przygotowują przepisy od ponad roku. Bardzo jasno opisane są kary, których wysokość może sięgać pół miliona euro, a zatem są nieproporcjonalnie duże i mają na celu wyeliminowanie takiego przewoźnika z obrotu gospodarczego, a nie naprawę ewentualnych „krzywd socjalnych”.

Strona francuska odmaiała do tej pory bliższych informacji zarówno polskiemu MSZ, jak i ZMPD, co jest zadziwiające, biorąc pod uwagę liczbę polskich samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Francję.

Zasadność i legalność wprowadzenia Loi Macron pozostaje pod dużym znakiem zapytania, choć trudno nie zauważyć, że ospałość Komisji Europejskiej w wyjaśnianiu legalności objęcia niemiecką placą minimalną przewoźników międzynarodowych jest wielce mówiąca. KE zaznaczyła jedynie, że MiLoG nie może obejmować przewozów tranzytowych i nie dotyczy ich także Loi Macron.

Niezależnie od typu przewozów, czyli zarówno w przypadku kabotażu, jak i przewozów dwustronnych, przedsiębiorstwo musi mieć swojego przedstawiciela na terenie Francji. Prawnik Paweł Smoręda wskazuje, że przepisy Loi Macron można znaleźć w kilkudziesięciu ustawach i łącznie jest to 3 tys. stron dokumentów. Dobry prawnik przewoźnikom się przyda, ponieważ – jak podkreśla Smoręda – to właśnie ten człowiek będzie bronił przewoźnika w razie kontroli i na nim spocznie obowiązek udowodnienia, że przedsiębiorca spełnia francuskie wymogi.

## Zleceniodawca i odbiorca muszą kontrolować

Według francuskich przepisów, kierowca będzie musiał okazać wypełnione przez przedsiębiorstwo transportowe zaświadczenie o delegowaniu. Wiadomo, że jego ważność wynosi do sześciu miesięcy, że ma być w języku francuskim oraz że może ono obejmować kilka przypadków oddelegowania.

Kierowca w razie kontroli musi także okazać umowę o pracę – w tym wypadku nie wiadomo, czy musi być ona tłumaczona na język francuski. W przypadku kierowcy zatrudnionego

w agencji pracy tymczasowej, umowa musi być tłumaczona na język francuski, podobnie jak umowa agencji z przewoźnikiem o udostępnienie pracownika.

Na zleceniodawcy spoczywa obowiązek kontroli, czy zostało sporządzone zaświadczenie o oddelegowaniu. Jeżeli nie zostało ono sporządzone, to w ciągu 48 godzin od rozpoczęcia delegowania zleceniodawca ma obowiązek wysłać zgłoszenie do inspekcji pracy w miejscu, gdzie rozpoczęła się realizacja usługi.

Jeżeli tylko odbiorca usługi znajduje się na terytorium Francji, wówczas to na nim spoczywa obowiązek kontroli. W szczególności, jeżeli organy kontrolne zawiadomią go o złamaniu przepisów dotyczących płacy minimalnej, wówczas odbiorca ładunku musi wezwać wykonawcę na piśmie do niezwłocznego zaprzestania takiej sytuacji.

Gdyby wykonawca nie odpowiedział na powyższe pismo, wówczas odbiorca ma poinformować funkcjonariuszy kontroli, a gdyby odbiorca nie wywiązał się ze swoich obowiązków, wówczas zobowiązany jest do zapłaty kary.

## Obowiązki i prawa pracownika

Prawa i obowiązki pracownika określone są we Francji poprzez Kodeks pracy, Kodeks transporto-

wy, dekrety Rady Państwa oraz układy i porozumienia zbiorowe. Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców wskazuje, że w myśl tych przepisów w czasie pracy kierowcy należy uwzględnić godziny równoważne, nadliczbowe oraz urlopy i dni wolne.

OCRK przypomina, że we Francji płaca minimalna uzależniona jest od grupy zaszerogowania pracownika, dodatków stażowych, dodatków wynikających z pracy w nocy oraz w niedziele i święta. Dodatkowo z tytułu podróży służbowych przysługuje 55,92 euro za każdą dobę obejmującą zakwaterowanie i dwa posiłki.

Natomiast czas pracy reguluje prawo krajowe, które definiuje go jako czas, „w którym kierowca pozostaje do dyspozycji pracodawcy i musi stosować się do jego poleceń bez możliwości swobodnego zajmowania się sprawami osobistymi”. Z powyższego wynika, że do czasu pracy wlicza się nie tylko czas prowadzenia pojazdu, ale także czas oczekiwania, różnych prac (np. tankowanie, załadunek, mycie pojazdu) i czas jazdy w załodze.

Do płacy minimalnej we Francji nie zalicza się kwot wypłacanych tytułem zwrotu faktycznie poniesionych wydatków w związku z oddelegowaniem, jak koszty zakwaterowania, wyżywienia lub przejazdu. ■

# Jesteśmy za czy przeciw, czyli dyrektywa o delegowaniu w polskim wydaniu

Piotr Mikiel

Już niewiele czasu pozostało do 18 czerwca br., czyli do dnia, w którym wszystkie państwa członkowskie UE miały obowiązek transpozycji do krajowego ustawodawstwa postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Do tej pory zrobiły to jedynie Niemcy, wprowadzając już od stycznia u.br. ustawę w sprawie regulacji powszechnej płacy minimalnej (MiLoG) oraz Francja, uchwalając pakiet zmian do przepisów prawa pracy (tzw. Loi Macron). Mając na uwadze, z jakimi kłopotami borykają się polscy przewoźnicy, podejmując wysiłek, aby sprostać różnym wymaganiom administracyjnym wynikającym z tych przepisów i ponosząc z tego tytułu dodatkowe koszty, a tym samym zmniejszając swoją konkurencyjność na tych rynkach. Aż strach pomyśleć, co zrobią kolejne państwa, wdrażając przepisy wspólnotowe, bo na razie obserwując Niemcy, a następnie Francję, to ich kolejne wykonanie jest coraz bardziej restrykcyjne i coraz trudniejsze do spełnienia przez firmy zagraniczne, w tym polskie. Czy rzeczywiście o to chodziło unijnemu prawodawcy?

## Chronią swój rynek

Wysłuchując się w wypowiedzi przedstawicieli władz niemieckich i francuskich, czyli tych państw, które jako pierwsze wdrożyły postanowienia dyrektywy, w zasadzie nie ma wątpliwości, że chodziło o ochronę swojego rynku, choć czyniono to pod hasłem „równej płacy za tą samą pracę”. Z kolei wśród wielu, i to nie tylko w Polsce, ale także w tych krajach, które jako jedne z ostatnich wchodziły do UE,

istnieje przekonanie, że działalność to pozostaje w sprzeczności z zasadą swobody świadczenia usług. W tym zakresie wiele pozostaje w rękach Komisji Europejskiej, która powinna dążyć do tego, aby nie doszło do rozbięcia wspólnego rynku, aby interes kilku krajów zachodnich – w tym przypadku w obszarze szeroko rozumianego sektora usług – nie zdominował interesu wspólnotowego, czyli jeszcze większej konkurencyjności.

## Jak polski rząd wdroży dyrektywę?

Pod koniec ubiegłego miesiąca do Senatu wpłynęła uchwalona 20 maja 2016 r. przez Sejm ustawa o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Senat będzie miał teraz możliwość zgłoszenia ewentualnych poprawek, które następnie Sejm będzie mógł przyjąć lub odrzucić. Później pozostanie już tylko formalność, czyli podpis Prezydenta RP i ogłoszenie w Dzienniku Ustaw.

Co znajduje się w uchwalonym tekście ustawy? Dla branży transportowej najważniejszym jest zapis art. 2 tej ustawy, w którym wprost wskazane jest, że przepisów ustawy nie stosuje się do transportu międzynarodowego, z wyłączeniem przewozów kabotażowych. Chciałoby się powiedzieć „brawo”, bo o to przecież walczą polscy przewoźnicy na forum krajowym i unijnym, dążąc do generalnego wyłączenia transportu międzynarodowego z dyrektywy o delegowaniu, podobnie jak to uczyniono w stosunku do załóg morskich statków handlowych. Lecz po chwili zastanowienia pojawia się pewne zdziwienie... bo co to oznacza? A mianowicie oznacza to, że przewoźnicy zagraniczni, wykonujący usługi transportowe na terytorium naszego kraju, nie będą w ogóle podlegali przepisom polskiej ustawy o delegowaniu pracowników. Co więcej, w zasadzie

także w przypadku wykonywania kabotażu, gdyż w art. 2 ust. 2 ustawy wskazuje się, że do tego rodzaju przewozów nie stosuje się przepisów art. 24 i 25, które określają obowiązki pracodawcy delegującego pracownika na terytorium RP. Są to obowiązki administracyjno-techniczne, podobne do tych, do jakich muszą się dostosować polskie firmy, czyli obowiązek złożenia przez zagranicznego przedsiębiorcę oświadczenia o pracownikach delegowanych, wskazania osoby upoważnionej do kontaktów z Państwową Inspekcją Pracy, czy też do przechowywania dokumentacji dotyczącej pracownika delegowanego. Czy takie rozwiązanie rzeczywiście jest w interesie polskiego transportu?

## Za a nawet przeciw

Z analizy prac legislacyjnych nad rządową ustawą o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług wynika, że propozycja wyłączenia z tej regulacji transportu międzynarodowego została wprowadzona na wniosek Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Zgodnie z tym stanowiskiem, operacje transportowe nie podlegają przepisom dotyczącym delegowania pracowników, gdyż ich stosowanie wiązałoby się z dużą uciążliwością oraz praktycznymi trudnościami związanymi z wypełnieniem określonych w ustawie obowiązków. W tym miejscu chciałoby się powiedzieć – „jesteśmy za, a nawet przeciw”, gdyż wskazane powyżej uzasadnienie, to nic innego jak argumenty środowiska przewoźników drogowych, kierowane do polskiego rządu i Komisji Europejskiej. Argumenty mające na celu całkowite wyłączenie transportu międzynarodowego z dyrektywy o delegowaniu, lecz nie z krajowej ustawy, które to rozwiązanie spowoduje, że zagraniczni przewoźnicy będą w Polsce traktowani bardziej liberalnie niż polscy przewoźnicy za granicą. ■



# Żółta kartka dla Komisji Europejskiej

**Komisja Europejska mimo żółtej kartki dla nowelizowanej dyrektywy o pracownikach delegowanych nadal trzyma się założenia, że obejmuje ona międzynarodowy transport drogowy.**



Robert Przybylski

**D**o Senatu wpłynął projekt Ustawy o pracownikach delegowanych. Projekt został przyjęty przez Sejm i zawiera, ku zaskoczeniu środowiska przewoźników, zapis o niestosowaniu przepisów dotyczących delegowania pracowników do operacji transportowych na terytorium RP.

Stanowisko takie wynika z opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, które wskazuje, że wymienione operacje stanowią jedynie część transportu międzynarodowego wykonywanego przez pracowników, którzy są zatrudnieni i mieszkają w innym państwie członkowskim, większość czasu spędzają na terytorium tego państwa, gdzie ponoszą koszty utrzymania, gdzie znajdują się siedziba pracodawcy, z której otrzymują dyspozycje w zakresie pracy oraz środki służące do jej wyko-

nywania i dokąd każdorazowo powracają po jej zakończeniu.

**Zakładamy, że przepisy nie dotyczą transportu**

„W ocenie MIB europejskie przepisy o delegowaniu pracowników zasadniczo nie dotyczą międzynarodowego transportu drogowego. W związku z tym regulacje przyjmowane przez niektóre państwa europejskie, nakładające na polskich przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy obowiązki w zakresie płacy minimalnej oraz nadmierne obciążenia administracyjne, stoją w sprzeczności z prawem europejskim” – twierdzi rzeczniczka resortu Elżbieta Kisil.

Przewoźnicy wskazują jednak na stan faktyczny, to jest wprowadzanie przez kolejne kraje obowiązków dotyczących płacy minimalnej i uruchomienie całego aparatu rządowych re-

presji (łącznie z karami dla przedsiębiorców do pół miliona euro), a zatem rozciągnięcie stosowania dyrektywy także na transport samochodowy.

Mimo to MIB wskazuje, że sytuacja może się zmienić. „Istotne znaczenie w tej sprawie mają trwające obecnie w UE prace nad projektem zmiany dyrektywy nr 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r., dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, które jest właściwe w zakresie tej dyrektywy, ma poważne uwagi do jej projektu i podnosi je na forum UE. MIB podziela te uwagi i stoi jednocześnie na stanowisku, że dyrektywa ta nie ma zastosowania do międzynarodowego transportu drogowego, w tym do kabotażu. Takie podejście znalazło wyraz w oficjalnym stanowisku Rządu RP do projektu dyrektywy”.

Resort słusznie zauważa, że „Wprowadzane regulacje nie mogą prowadzić do fragmentaryzacji wspólnego rynku, jak również naruszenia fundamentalnej swobody przepływu towarów i usług. Dotyczy to w szczególności regulacji przyjmowanych aktualnie przez Niemcy (MiLoG) i Francję (Loi Macron). Podejmowane przez Polskę

działania na forum europejskim mają na celu wyłączenie obowiązywania tych przepisów wobec polskich przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Jednocześnie rozwiązania krajowe powinny pozostawać w zgodności z powyższym, jednolitym stanowiskiem, wobec czego MIB zaproponowało w projekcie ustawy o pracownikach delegowanych przepisy przewidujące zasadnicze wyłączenie transportu międzynarodowego spod jej zakresu”.

**Ale jednak dotyczą**

Polska postanowiła wyjaśnić zapisy dyrektywy i wezwała Komisję Europejską do wycofania projektu zmian w dyrektywie o pracownikach delegowanych. Na wniosek Polski propozycja zmian w dyrektywie o pracownikach delegowanych była tematem dyskusji podczas Rady ds. konkurencyjności, choć przepisami w tej dziedzinie zajmuje się Rada ds. zatrudnienia i polityki społecznej.

26 maja w Brukseli wicepremier Mateusz Morawiecki ocenił, że przyjęcie projektu osłabi swobodę świadczenia usług w UE.

- Dyrektywa o pracownikach delegowanych narusza zasady konkurencyjności, zmniejsza swobodę świadczenia usług na jednolitym

rynku europejskim i to nam się nie podoba – podkreślił wicepremier.

Morawiecki powiedział, że zwrócił się o omówienie tej sprawy także przez unijnych ministrów gospodarki, ponieważ proponowane przez KE zmiany wpłyną również na konkurencyjność wspólnego rynku. Jego zdaniem propozycja KE nie służy „strategii pro wzrostowej” UE i nie jest przykładem lepszego stanowienia prawa. - Nie rozumiemy też, dlaczego tworzy się nowe przepisy, które osłabiają konkurencyjność krajów, zarówno wysyłających, jak i przyjmujących pracowników delegowanych. W ogólnym interesie UE jest zwiększanie konkurencyjności jednolitego rynku europejskiego – stwierdził Morawiecki na posiedzeniu Rady UE.

Dodał, że projekt Komisji „osłabia wolność świadczenia usług w UE”, która jest jedną z czterech wolności UE, które nie zostały zrealizowane. Pozostałe trzy swobody: przepływu pracowników, kapitału i dóbr zostały wdrożone i funkcjonują dobrze, ale zazwyczaj przynoszą więcej korzyści bogatszym krajom – ocenił Morawiecki. - Dla krajów uboższych, jak państwa Europy centralnej, wolność świadczenia usług jest bardzo ważna, ale nie działa – podkreślił.

**Żółta kartka dla projektu**

Przeciwko projektowi KE uruchomiona została procedura żółtej kartki. Parlamenty 11 krajów unijnych zgłosiły zastrzeżenia do propozycji przepisów wskazując, że nie są one zgodne z zasadą pomocniczości.

Według tej zasady Unia nie powinna regulować spraw, które mogą być lepiej uregulowane na poziomie krajowym. Wsku-

tek uruchomienia procedury żółtej kartki KE musi ponownie przeanalizować swą propozycję, a następnie zdecydować, czy ją podtrzyma, zrewiduje czy też wycofa. - Polska prośba jest prosta: wzywamy do wycofania tej propozycji i skoncentrowania naszych wysiłków na wdrażaniu istniejącego prawa – powiedział Morawiecki. Krytyczne stanowisko Polski podzieliły: Rumunia, Bułgaria, Litwa, Węgry, Łotwa i Czechy. - Celem mojej interwencji było wyłumaczenie, dlaczego wystawiliśmy Komisji tzw. żółtą kartkę. Komisja się tego nie spodziewała, ale my mamy bardzo ściśle określone zdanie w tej kwestii. Uważamy, że swoboda przepływu usług ograniczona wraz z wprowadzeniem tej dyrektywy o pracownikach delegowanych, dlatego protestujemy, nie chcemy wdrażania tej dyrektywy, wnioskujemy do Komisji o wycofanie tej dyrektywy i sprawnie zbudowaliśmy koalicję 11 państw, które w parlamentach narodowych wystawiły żółtą kartkę Komisji Europejskiej – powiedział Morawiecki PAP po posiedzeniu Rady.

Argumentował, że swobody, które działają na korzyść krajów wysoko rozwiniętych, czyli swoboda przepływu towarów, kapitału i pracowników „są właściwie w 100 procentach zaimplementowane”. - A jeżeli coś komuś nie pasuje, tak jak Wielkiej Brytanii, to Brytyjczycy wprowadzają pewne ograniczenia. Natomiast ta swoboda z traktatu rzymskiego, którą moglibyśmy z Europy Centralnej lepiej wykorzystywać, czyli swoboda przepływu usług, jest ograniczana, jest ponownie ograniczana właśnie przez tę dyrektywę o pracownikach delegowanych – podsumował.

**Walka trwa**

Francja i Belgia poparły propozycję Komisji Europejskiej, posługując się argumentem ochrony praw pracowników. UE gra na zwłokę, unijna komisarz ds. zatrudnienia Marianne Thyssen stwierdziła, że uważnie przeanalizuje zastrzeżenia przeciwników zmian w dyrektywie o pracownikach delegowanych, ale broniła swojej propozycji. - W wielu krajach widać znaczne różnice w wysokości wynagrodzenia pracowników lokalnych i pracowników delegowanych z innych państw. To nieuczciwe zarówno dla pracowników, jak i usługodawców – powiedziała.

Zatem Komisja raczej nie zmienia zdania. Stąd rosną obawy przewoźników, że dyrektywa zacznie obo-

wiązywać także transport, a Polska, przyjmując przeciwnie założenia, pozbawi się możliwości jakichkolwiek retorsji.

Rzeczniczka MIB dodaje, że „przyjęcie adekwatnych rozwiązań do tych, jakie wprowadziły Niemcy ustawą MiLoG oraz Francja poprzez ustawę Macrona, raczej nie spełniłoby zamierzonego celu, tj. wycofania się przez te państwa ze swoich przepisów. Regulacje tego typu w minimalnym stopniu mogłyby objąć francuskich i niemieckich przewoźników, którzy w bardzo niewielkim wymiarze uczestniczą w przewozach międzynarodowych na terytorium Polski”.

Przewoźnicy uważają, że żółta kartka należy się raczej całej Komisji Europejskiej za demontaż wspólnego rynku.

reklama

**Na sprzedaż naczepa firanka 13,6 m**

(producent Krone – używana)



**Zainteresowany? Prosimy o kontakt pod numerem:**

Tel.: +43 2236 3010-3251

E-Mail: naczepa-zmpd@walter-leasing.com

**WALTER LEASING**

www.walter-leasing.pl



# Włoski protekcjonizm

**Kwalifikacja drogowego transportu międzynarodowego powinna opierać się wyłącznie o list przewozowy CMR, apeluje ZMPD do komisarz Violety Bulc.**



**Robert Przybylski**

Przewóz drobnicy z Włoch do krajów pozaunijnych poprzez magazyn w innym państwie UE jest – według włoskich władz – niemal nielegalny. Wbrew zapisom konwencji CMR służby kontrolne Włoch domagają się od przewoźnika wykonującego dwustronny transport drobnicy z Włoch do magazynu przeładunkowego w innym kraju członkowskim UE zezwolenia na przewozy na kraje trzecie.

ZMPD razem ze stowarzyszeniami przewoźników z Litwy (Linava), Łotwy (Lativijas Auto) i Estonii (ERAA) wystąpiło wspólnie do Komisarz Violety Bulc z protestem przeciw takim praktykom.

Wystąpienie to dotyczy nieprawidłowych interpretacji prawa i działań włoskich służb kontrolnych. Funkcjonariusze w przypadkach, gdy z dokumentów handlowych wynika,

że kupującym towar jest firma spoza Unii Europejskiej, wymagają od przewoźników posiadania zezwolenia EKMT.

Wymóg obowiązuje nawet w przypadku, gdy z dokumentacji przewozowej wynika, że miejsce załadunku jest we Włoszech, a miejsce rozładunku w Polsce lub innym państwie UE. Problem ten do chwili obecnej nie znalazł swojego rozwiązania na poziomie kontaktów bilateralnych z Włochami, stąd podjęto wspólne działanie.

Przewoźnicy nie rozumieją, dlaczego Włochy nie stosują się do dyrektywy 1072/2009, regulującej dostęp do rynku transportowego, oraz do Konwencji CMR. Oba dokumenty stwierdzają, że przewozy pomiędzy dwoma krajami dokonywane są na podstawie zezwoleń dwustronnych.

W wystąpieniu przedstawiciele przewoźników przypominają, że list przewozowy zawiera jasne informacje o miejscu załadunku i rozładunku. Tymczasem włoscy mundurowi

aresztują samochody z ładunkami do państw spoza Unii, nawet jeżeli list przewozowy zawiera wyraźną informację, że ładunek trafi do magazynu na terenie Unii. Funkcjonariusze potrafią kwalifikować rodzaj transportu nawet na podstawie dokumentów handlowych towarzyszących przesyłce. Redakcji znane są przypadki wielotygodniowego uwięzienia zestawów. Na dodatek Włochy odmówiły wydania zezwoleń na kraje trzecie nowym państwom UE, w tym Estonii, Litwie, Łotwie i Polsce.

Spedytorzy wskazują, że przewóz przesyłek z Włoch do np. Rosji jest wyraźnie droższy od transportu na trasie o podobnej długości do np. Turcji, a więc także zawierającej przekroczenie granicy. Wskazuje to na ochronę rynku i praktyki protekcjonistyczne.

Autorzy listu do komisarz Bulc tłumaczą, że przewozy są częścią wielogalęziowych operacji logistycznych i postawa władz włoskich poważnie utrudnia funkcjonowanie branży logistycznej.

## NAJCZĘŚCIEJ WYBIERANE CIĄGNIKI W POLSCE

Jedenasty rok z rzędu marka DAF jest najchętniej wybieranym ciągnikiem siodłowym w Polsce.

Serdecznie dziękujemy za zaufanie i dwadzieścia lat współpracy.

Zespół DAF Trucks Polska

Aby uzyskać więcej informacji skontaktuj się ze swoim dealerem

lub wejdź na stronę [www.daftrucks.pl](http://www.daftrucks.pl)

NUMER 1





# Polsko-irańska konferencja transportowa



## Robert Przybylski

Głównym celem spotkania było rozszerzenie wymiany handlowej i intensyfikacja przewozów drogowych między obydwojoma krajami oraz odnowienie umowy o międzynarodowych przewozach drogowych z grudnia 1976 roku.

W konferencji „Polska – Iran: warunki wykonywania przewozów drogowych” wzięli udział przedstawiciele irańskich instytucji i organizacji przewoźników, w tym Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Iranu, Irańskiej Izby Handlu, Przemysłu, Ko-

pałń i Rolnictwa oraz Stowarzyszenia Żeglugi Iranu. Polskich przedsiębiorców reprezentowało Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, obecni byli również przedstawiciele Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych.

Konferencję otworzyli wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít oraz ambasador Islamskiej Republiki Iranu w Polsce Ramin Mehmanparast. Minister witając gości wskazał, że transport służy komunikowaniu i łączeniu ludzi oraz wymianie towarów. Rząd Polski wspomaga transport inwestując w infrastrukturę. Jako przykład podał najnowszy projekt, trasę Via Carpatia, która ma po-

łączyć Europę Północną z Południową i dalej wiedzie do Iranu.

Wymiana handlowa między Polską i Iranem w ub.r. przekroczyła 100 mln dolarów, jednak ambasador Mehmanparast zapewnił, że potencjał obu krajów jest wielokrotnie większy i wskazał na ostatnie wizyty przedstawicieli rządu Rzeczypospolitej Polskiej w Iranie, które mają na celu intensyfikację wymiany handlowej.

## Duży potencjał dla przewozów drogowych

W ślad za rosnącą wymianą handlową przybędzie pracy także przedsiębiorstwom transportowym. W ub.r.

W Gdańsku 11 maja 2016 r. po raz pierwszy od dziesiątek lat spotkali się przewoźnicy Iranu i Polski, aby omówić wzajemne otwarcie rynków transportowych. Inicjatorem rozmów gospodarczych było Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.



irańską granicę przekroczyło kilkadziesiąt ciężarówek z Polski, zaś z Iranu do Polski wjechało ponad trzysta samochodów.

Przedsiębiorcy z Iranu, których było kilkunastu oraz z Polski (kilkudziesięciu) są żywotnie zainteresowani zwiększeniem przewozów. Obie grupy podkreślały, że Polska oraz Iran mogą stać się centrami regionalnej dystrybucji importowanych towarów. Ambasador Mehmanparast przypomniał, że Iran oraz kraje sąsiednie stanowią region o populacji liczącej 400 mln konsumentów.

Swoje wsparcie dla rozwoju przewozów drogowych pomiędzy obu krajami przekazał także minister Szmít, wyrażając gotowość do stworzenia zespołu roboczego, który zajmie się przygotowaniem warunków do wykonywania przewozów drogowych. Prezes ZMPD Jan Buczek jako kwestie do omówienia wymienił: dostęp do infrastruktury, warunki odpraw celnych, ubezpieczenia, wizy dla kierowców i pomoc techniczną w nagłych przypadkach losowych.

Dyrektor generalny TIR/ATA ICCIMA Hassan Ziai wyraził gotowość do jak najszybszego rozpoczęcia rozmów. Na zakończenie konferencji podpisano porozumienie o współpracy pomiędzy Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

oraz Irańską Izbą Handlu, Przemysłu, Kopałń i Rolnictwa.

## Nie tylko samochody

Delegacja irańska nie koncentrowała się wyłącznie na kwestiach transportu samochodowego. Obejrzała polskie porty i zwróciła uwagę na możliwości połączeń żeglugowych, w tym kontenerowych oraz intermodalnych.

Hassan Ziai wskazał na koleje, jako korytarz transportowy północ-południe. Miał ku temu powody, jako że prezes Rosyjskich Kolei Żelaznych (RZD) Oleg Biełozierow w połowie maja spotkał się w Teheranie z irańskim ministrem infrastruktury Abbasem Ahmad Akhoundi oraz ze swoim odpowiednikiem, prezesem irańskich kolei IRIR Mohsen Pour Seyed Aghaei.

Rozmówcy zapewnili, że potencjał przewozów kolejowych pomiędzy obu krajami jest daleki od wyczerpania. Omówili kwestię budowy połączenia kolejowego pomiędzy Rosją, Azerbejdżanem oraz Iranem. Chodzi o odcinek linii kolejowej Rasht–Astra oraz elektryfikację odcinka Garmsar–Ince Burun o długości 495 km, z czego 203 km w terenie górzystym.

Biełozierow podkreślił, że w pierwszych czterech miesiącach 2016 roku przewozy pomiędzy Rosją oraz Iranem wzrosły o 25 proc.

## Wypowiedzi



**Ramin Mehmanparast**  
Ambasador Islamskiej Republiki Iranu w Polsce

Duże znaczenie dla przedsiębiorców ma obniżenie kosztów transportu. Dotyczy to także przewozu z Iranu do krajów sąsiednich. Dlatego Iran inwestuje w połączenia z Azerbejdżanem, przez Gruzję do Europy.

Po rozbudowie infrastruktury przewidują dziewięciokrotny wzrost polsko-irańskiej wymiany handlowej. Obecne połączenia drogowe i morskie sprawiają, że na przemieszczenie towaru pomiędzy Europą oraz Iranem potrzeba dwa miesiące. Zmodernizowanymi liniami kolejowymi przewóz potrwa dwa tygodnie.

Powstaną bezpośrednie połączenia Warszawa–Teheran. LOT od marca trzy razy w tygodniu będzie latał





## Wypowiedzi

do Teheranu. Tworzymy także bezpośrednie połączenia między irańskimi regionami oraz polskimi województwami.



**Jerzy Szmit**  
Wiceminister infrastruktury i budownictwa

Transport służy komunikowaniu i łączeniu ludzi, dlatego deklaruję wsparcie mojego resortu dla rozwoju przewozów drogowych pomiędzy obu krajami. Jesteśmy gotowi do stworzenia zespołu roboczego, który zajmie się przygotowaniem warunków do wykonywania tych przewozów.

Inwestujemy także w infrastrukturę transportową, zarówno drogową jak i kolejową.

Jednym z przykładów naszych działań jest rozpoczęcie bardzo intensywnych prac związanych z projektem budowy międzynarodowego szlaku Via Carpatia, który ma połączyć północ i południe Europy, przez Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię do Turcji i Iranu.



**Hassan Ziai**  
Dyrektor generalny Departamentu TIR i ATA w Irańskiej Izbie Handlu, Przemysłu, Kopalń i Rolnictwa (ICCIMA)

Zaproszenie delegacji irańskiej wyśtosowane przez prezesa ZMPD Jana Buczka pokazuje, że istnieje przyjaźń między obu krajami. Współpraca transportowa między Iranem a Polską funkcjonuje od wielu lat. Stworzyliśmy delegację publiczno-prywatną, z przedstawicielami państwa i firm transportu lądowego, morskiego oraz spedytorem.

Biorąc pod uwagę położenie geograficzne Iranu, wszystkie kraje europejskie wysyłają do nas swoje delegacje w celu nawiązania kontaktów handlowych. Należałoby przeanalizować potencjał wymiany handlowej między obu naszymi krajami.

W ostatnim czasie ze względu na sankcje, polsko-irańska wymiana handlowa nie była zbyt wysoka. Należy mieć nadzieję, że wymiana delegacji, które w ostatnim czasie przyjechały do naszego kraju oraz tych delega-

cji, które w najbliższym czasie nastąpią, doprowadzi do wzrostu wymiany handlowej do poziomu oczekiwanego.

Podczas spotkań z polskimi firmami, które zostały nam przedstawione w czasie naszej wizyty, zobaczyliśmy, że jest możliwe osiągnięcie oczekiwanego przez nas poziomu. Oba nasze kraje bardzo szybko rozwijają się głównie w sferze transportu.



**Behnam Faramarzian**  
Szef operacji TIR i ATA w Irańskiej Izbie Handlu, Przemysłu, Kopalń i Rolnictwa (ICCIMA)

Uważam, że dla rozwoju handlu niezbędna jest infrastruktura między obu krajami, w tym drogową oraz intermodalną. Niezbędne jest także odpowiednie otoczenie prawne, w tym warunki uzyskiwania wiz dla kierowców, ubezpieczeń działalności transportowej, itd. Jeżeli jest pewność rozwoju gospodarek obu krajów, rządy powinny podjąć kroki, aby umożliwić

dalszy rozwój wymiany handlowej i transportu. Czas na nowe działania, na nowe horyzonty. Bez wsparcia rządowego prywatny sektor nie odniesie sukcesu. Mam nadzieję, że rząd zdaje sobie sprawę z potrzeb gospodarek, nie tylko naszej, ale i europejskiej.

Potencjał irańskiego transportu jest duży. Mamy blisko 400 tys. ciężarówek w transporcie międzynarodowym, w tym ponad 30 tys. jeżdżących pod karnetem TIR. Uważam, że mamy spory potencjał w transporcie lądowym i morskim. Dlatego ZMPD i ICCIMA powinny razem pracować, przygotować odpowiednie warunki pracy dla przedsiębiorców, aby nasze kraje były bliżej siebie.



**Jan Buczek**  
Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Iran to szansa dla naszych przewoźników. Polskie samochody masowo jeździły do tego kraju w latach 70. i 80., zaś późniejsze zmiany polityczne

w obu krajach i wprowadzenie sankcji praktycznie wstrzymały wymianę handlową i ten ważny rynek przestał dla nas istnieć.

Dlatego Zrzeszenie przygotowało międzynarodową konferencję i branżę obydwu krajów domagają się od rządów stworzenia warunków, które ułatwią funkcjonowanie przewozów samochodowych. Do ustalenia jest wiele istotnych spraw, w tym dostęp do infrastruktury na jednakowych zasadach, warunki odpraw celnych, ubezpieczenia, wizy dla kierowców, udzielanie pomocy technicznej w nagłych przypadkach losowych.



**Adam Byglewski**  
Wiceprezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Iran to naturalny rynek dla naszych towarów i przewoźników. Polskie ciężarówki jeździły do Iranu przed embargiem i po jego uchyleniu ten rynek staje przed nami jako nowe wyzwanie.

Konferencja w Gdańsku może być

traktowana jako kamień milowy w kontaktach polsko-irańskich. Jestem przekonany, że nasi przedsiębiorcy będą korzystać z tego otwarcia. Trafiliśmy na dobrych partnerów, dobry rynek i grupy towarowe, dające możliwość osiągania zysków, a my, przewoźnicy, będziemy wspomagać naszych kolegów – handlowców.



**Jan Paździoro**  
Członek Rady ZMPD, przewodniczący Zespołu ds. współpracy polsko-irańskiej

Oceniam spotkanie jako dające szansę na nawiązanie owocnej współpracy w przewozach pomiędzy Polską oraz Iranem. Niezbędne są do ustalenia warunki dla przewozów, doprecyzowanie pewnych kwestii, jednak przy dobrej woli, którą widzę po obu stronach, nie powinno to stanowić większego problemu. Liczę na to, że jesienią ruszą prace polsko-irańskiej komisji mieszanej w sprawie ustalenia warunków dla przewozów samochodowych pomiędzy naszymi krajami.





## Okiem przewoźnika

### Właściciel firmy Imperial Transport Międzynarodowy i Spedycja Michał Wereszczyński

Firmy Imperial oraz Marwer mają łącznie za sobą kilkadziesiąt lat funkcjonowania, a od kwietnia 2007 roku wykonują przewozy żywych zwierząt. Pierwsze trasy z tym ładunkiem prowadziły do Rosji i krajów Europy Zachodniej, a z czasem przybyło bardziej egzotycznych kierunków, w tym do Uzbekistanu i od 2013 roku do Azerbejdżanu. Do Iranu pierwsze samochody z żywcem firm Imperial oraz Marwer pojechały w marcu 2016 roku, po kilku miesiącach przygotowaliśmy procedurę ubiegania się o wizy. – Potrzebowaliśmy miesiąc, aby otrzymać wizy dla kierowców. Na dodatek nie mogliśmy ubiegać się o nie w Warszawie, lecz musieliśmy pokonać łącznie 6 tys. km, aby je dostać. Do Warszawy mamy tylko 100 km – porównuje Wereszczyński. Kolejną zagadką był wybór optymalnej drogi. – Wybrałem trasę przez Białoruś, Rosję, drogą nad brzegiem Morza Kaspijskiego w pobliżu Czeczenii, do Azerbejdżanu i do Iranu – wyjaśnia Weresz-

czyński. Podkreśla, że w Czeczenii było spokojnie i przejazd obok Groznego odbył się bez przygód. Przewoźnik ostrzega, że niezależnie od ładunku samochody stoją na irańskiej granicy po kilkadziesiąt godzin. – Moje zestawy z żywymi zwierzętami stały dwie doby. Na szczęście kierowcom udało się zapewnić wodę dla zwierząt – podkreśla. Stan irańskich dróg Wereszczyński określa jako dobry. Zastrzega, że w Iranie nie jeździ się po zmroku. W nocy samochody powinny stać na parkingach. Chociaż Iran może pochwalić się największymi na świecie złożami gazu ziemnego i ropy naftowej, stare instalacje rafinerii produkują marnej jakości paliwo. – Moje samochody tankowały do pełna w Azerbejdżanie przed wjazdem do Iranu i do momentu wyjazdu nie uzupełniały paliwa. Tankowanie irańskiego paliwa do pojazdów nowej generacji z silnikami Euro 6 jest wysoce ryzykowne. Przestrzega, aby nie wywozić z Iranu paliwa, ponieważ jest ono obciążone cłem wywozowym. – Przy wjeździe najlepiej żądać od irańskich celników zaplombowania zbiornika, o ile oczywiście kierowca nie zamierza tankować w Iranie – podkreśla Wereszczyński.

## Okiem przewoźnika

### Prezes Ava Iberico Saba Bravesh

Firma Ava Iberico z wielkopolskich Wroniek ma ponad 20 zestawów plandekowych i chłodni. Zajmuje się spedycją, magazynowaniem i transportem. Dysponuje magazynem o powierzchni 5 tys. m kw, zaś samochody od 2014 roku wysłał do krajów Azji Środkowej i Bliskiego Wschodu, jak Turkmenistan, Kazachstan, Gruzja, Kirgistan oraz Iran. – Iran był największą niewiadomą. Nie wiedzieliśmy, jakie są opłaty drogowe, jaką trasą pojechać. Wraz z pierwszym kursem do wyjaśnienia pozostało dużo spraw i wiele rzeczy nas zaskoczyło – przyznaje prezes firmy Ava Iberico Saba Bravesh. Mimo niezbyt zachęcających początków firma wysłała kolejne samochody. – Do Iranu jeździmy już 1,5 roku i opanowaliśmy procedury. Niespodzianek już nie ma – podkreśla. Wskazuje na niedogodności, które znacznie komplikują pracę firm transportowych. – Jako polscy przewoźnicy płacimy w Iranie wysokie myto, z którego zwolnieni są przewoźnicy irańscy. Drugą kwestią to wizy dla kierowców. Wystawiane są tylko na

7 dni, a to jest zbyt krótko. Na dodatek po wizy musimy jeździć do Warszawy i tracimy na to dwa dni – podlicza. Prezes firmy Ava Iberico ostrzega, aby wziąć pod uwagę, że w Iranie sieć serwisowa nie jest tak rozwinięta jak w Europie. – W Iranie zepsuła się nasza ciężarówka z silnikiem Euro 5. Po kolei przyjeżdżali do niej irańscy mechanicy i wszystko bez skutku. Po dwóch tygodniach postoju wysłałem swojego mechanika, który bez komputera usunął usterkę w 20 minut – wspomina Bravesh. Kolejną ważną kwestią są ubezpieczenia. Kupowane w Polsce zielone karty nie obowiązują w Azji. – Jedną z moich ciężarówek w 2014 roku miała stłuczkę w Turcji. Policja spisała protokół, dokumenty wysłaliśmy do ubezpieczyciela, ale do tej pory nie otrzymałem odszkodowania – martwi się prezes firmy. Saba Bravesh miał kontakt z bliskowschodnim rynkiem już w 2011 roku, gdy eksportował do Iranu polskie mięso i znał nieco ten rynek. – Korzystałem wówczas z samochodów irańskich i tureckich – wyjaśnia.



# Szkolenia kierowców ruszą jesienią



**Minister obiecuje, że jeszcze w tym roku ruszy kształcenie kierowców w szkołach zawodowych.**

**Robert Przybylski**

Przedstawiciele ZMPD spotkali się 19 maja 2016 roku z ministrem edukacji narodowej Anną Zalewską. Uzgodnienia przyjęte podczas rozmowy wskazują na realne szanse uruchomienia kształcenia w szkołach ponadgimnazjalnych w zawodzie kierowca-mechanik już w roku szkolnym 2016/2017, z uzyskaniem przez absolwenta kwalifikacji wstępnej i prawa jazdy w kategorii C.

Stanowi to zwińczenie kilkuletnich starań Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce o wprowadzenie nauczania w szkołach ponadgimnazjalnych w deficytowym i poszukiwanym na rynku zawodzie kierowcy.

## MĘŻCZYŹNI Z PRAWEM JAZDY - STAN NA KONIEC 2014 ROKU [W TYS.]

Wiek	Liczba uprawnień kategorii C	Liczba uprawnień kategorii C+E	Liczba uprawnień razem
18-24	53,6	26,0	79,6
25-34	392,2	192,4	584,6
35-44	479,3	250,7	730,0
45-54	510,9	263,6	774,5
55-64	479,1	299,5	778,6
Powyżej 65	390,8	301,2	692,0
Razem	2 305,9	1 333,4	3 639,3

Źródło: MSW

## Kategoria C nie jest wykluczona

W trakcie spotkania omówiono główne zagadnienia dotyczące nauczania w zawodzie kierowcy. W listopadzie 2015 roku w wyniku starań i zabiegów ZMPD oraz innych organizacji transportu drogowego MEN wpisało zawód kierowca-mechanik do nowego rozporządzenia. Przy współudziale przedstawicieli środowiska transportu powstała podstawa programowa dla tego zawodu, w której ujęto zagadnienia dotyczące nauczania kierowcy z kat. C. MEN przekazało wówczas swoje obiekcje dotyczące wieku kandydatów oraz trybu przeprowadzania badań psychologicznych kandydatów na kierowców w szkołach zawodowych.

Minister Zalewska poinformowała, że nie są to bariery nie do pokonania, w związku z tym jest szansa podjęcia nauczania w szkołach zawodowych nie tylko kierowców z kat. B i kwalifikacją wstępną, ale też z kat. C - co najmniej w zakresie teoretycznym. Minister zadeklarowała, że w najbliższym czasie zostanie podpisana podstawa programowa w kształcie takim, jaki został opracowany w KOWEziU w dniach 26 i 27 listopada 2015 roku, tzn. z uwzględnieniem kwalifikacji wstępnej i nauczaniem na prawo jazdy kategorii C. W związku z tym staje się realną możliwością rozpoczęcia nauczania zawodu kierowcy w szko-

łach zawodowych już w roku szkolnym 2016/2017.

Podczas spotkania minister Zalewska podniosła problem wysokich kosztów i braku zaplecza do zajęć praktycznych w szkołach zawodowych. Przedstawiciele ZMPD zadeklarowali pomoc w wyszukiwaniu bazy i pojazdów do organizowania zajęć praktycznych.

Uczestniczący w spotkaniu przedstawiciele ZMPD: prezes Jan Buczek, przewodniczący Komisji ds. szkoleń Euzebiusz Gawrysiuk i dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński przekazali minister Zalewskiej materiały dotyczące nauczania zawodu kierowcy w innych krajach oraz opracowania wskazujące na pogłębiający się deficyt kierowców w Polsce.

## Najstarsi kierowcy

Według badań przeprowadzonych przez portal barometrzedow.pl, w pięciu województwach kierowca samochodu ciężarowego lub autobusu jest najbardziej poszukiwanym specjalistą, a w trzech kolejnych ta specjalność wymieniana jest na drugim miejscu.

Według Instytutu Transportu Samochodowego, w kraju brakuje 30 tys. kierowców zawodowych. Przedsiębiorcy zapewniają, że mogliby powiększyć floty, jednak z braku kierow-

## SZKOŁY WSPÓŁPRACUJĄCE Z PSPD

### KLASY O PROFILU KIEROWCA-MECHANIK W REJONIE POMORSKIM

Szkoła	Adres i kontakt
Zespół Szkół Samochodowych w Gdańsku	ul. Elbląska 54/64 80-724 Gdańsk tel. 58 301 20 17 www.zss.gda.pl e-mail: sekretariat@zss.gda.pl
Zespół Szkół Mechanicznych / Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1 w Gdyni	ul. Morska 79 81-222 Gdynia tel. 58 621 68 91 www.zsm.gdynia.pl e-mail: zsm@zsm.gdynia.pl
Powiatowy Zespół Szkół nr 2 w Kościerzynie	ul. Wybickiego 1 83-400 Kościerzyna tel. 58 686 35 86 www.pzs2.edu.pl e-mail: pzs2.koscierzyna@powiatkoscierski.pl
Zespół Szkół Mechanicznych i Logistycznych w Słupsku	ul. Niedziałkowskiego 2 76-200 Słupsk tel. 59 842-48-31 www.mechanik.slupsk.pl e-mail: sekretariat@mechanik.slupsk.pl
Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Żukowie	ul. Gdynska 5 83-330 Żukowo tel. 58 681 85 12 www.zsziozukowo.pl e-mail: zsziozukowo@wp.pl
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Prabutach	ul. Szkolna 4 82-550 Prabuty tel. 55 278 20 40 www.zspprabuty.pl e-mail: zspp@zspprabuty.pl
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 4 w Wejherowie	ul. Sobieskiego 344 84-200 Wejherowo tel. 58 672 24 15 www.zspg4.wejher.pl e-mail: info@zspg4.wejher.pl
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 Rumi	ul. Grunwaldzka 57 84-230 Rumia tel. 58 671 13 36
Zespół Szkół Zawodowych w Barlewickach	Barlewicki 13 82-400 Barlewicki tel. 55 640 57 00 www.barlewicki.pl

Źródło: Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

ców nie mogą tego uczynić.

Tymczasem od 1986 roku nie ma w kraju państwowego systemu szkolenia kierowców. Jest ich zatem coraz mniej. Prawdziwa zapaść nastąpiła w najmłodszych rocznikach, mających od 18 do 24 lat – tylko 26 tys. osób ma uprawnienia kategorii C+E. Nawet biorąc pod uwagę, że ta grupa obejmuje tylko 5 roczników, a nie 10 jak kolejne, skala redukcji jest bardzo niepokojąca.

Porównajmy spadek liczby osób z uprawnieniami do zmian w populacji. Według danych GUS mężczyzn w wieku 18-24 lat było na koniec 2014 roku 1 756,6 tys. Natomiast w grupie wiekowej od 55 do 64 lat było 2 637,3 tys., a zatem o 66,6 proc. więcej. Tymczasem osób z uprawnieniami C+E było wśród

starszych roczników o 91,3 proc. więcej! Innymi słowy liczba kierowców zmalała dwunastokrotnie, gdy populacja zmniejszyła się o dwie trzecie.

Sporządzone przez MSWiA statystyki wydanych na koniec 2014 roku praw jazdy kategorii C+E wskazują, że obejmująca 15 lat grupa wiekowa od 18 do 34 roku życia liczy 218,4 tys. osób, gdy najliczniejsza jest grupa kierowców mających ponad 65 lat: 301,2 tys. Zakładając, że są to w większości emeryci, zwróćmy uwagę, że kolejna najliczniejsza grupa wiekowa to osoby mające od 55 do 64 lat – liczy ona 299,5 tys. osób.

Zatem przystąpienie do kształcenia kierowców jest pilnie potrzebne i jest to ostatni dzwonek, aby zapewnić branży dopływ świeżych kadr. ■

**Trans Poland**

8 - 10 listopada 2016  
Prądyńskiego 12/14, Warszawa

**BIZNES.**

IV MIĘDZYNARODOWE  
TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

trans-poland.pl



fotomorgana



Jan Buczek, Adam Jędrych







Piotr Litwiński

Potrzebujemy jakiejś wielkiej trąby. Nie, nie chodzi o powietrzną.



Policjant, Jan Buczek

Potrzebujecie trąb co najmniej takiej wielkości.

Katastrofa, te nasze trąbki są kompletnie do niczego.



„Wielka trąba dla każdego”

Tylko czytelnie.

Podpisujemy wspólną rezolucję.

Władysław Żero, Andrzej Olechnicki, Joanna Popiołek



Co robimy?

Jak trąbki małeńkie, to trzeba dąć z całej siły.

Tylko żeby żyłka nie pękła.

Ryszard Butkiewicz, Mieczysław Książkowski



Adam Byglewski

Wydech!

Wdech!



## Transport krajowy liczniejszy od międzynarodowego

Z danych zebranych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wynika, że w połowie 2015 roku samorządy wydały 61 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy. Liczba wypisów sięgnęła 210,6 tys. Do tego wydano 47,2 tys. zaświadczeń na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy i 132,7 tys. wypisów z zaświadczeń na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy. Samorządy wydały także 8 tys. licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Na przewozy osób samorządy wydały 8,3 tys. zezwoleń oraz 63,3 tys. wypisów.

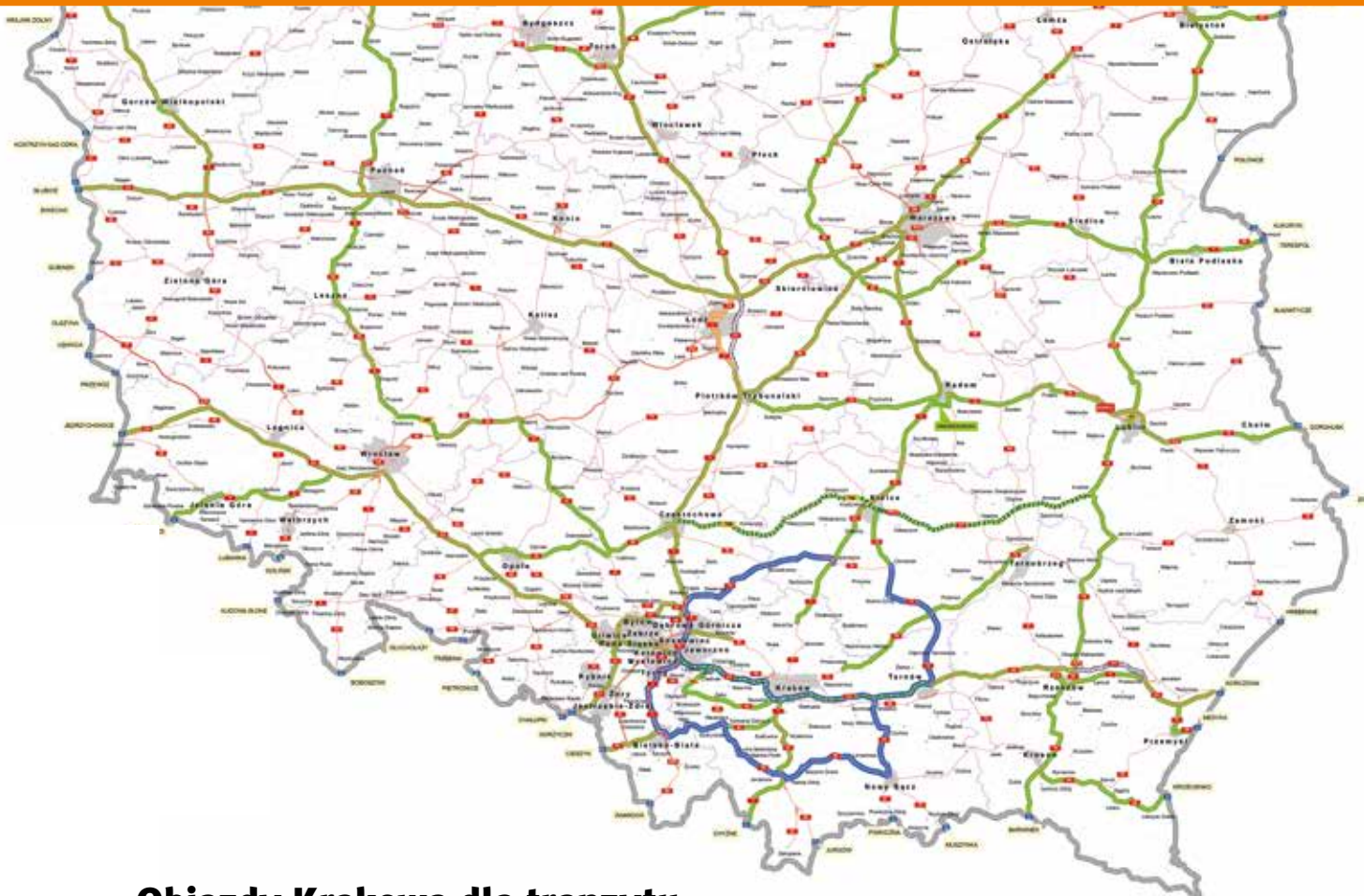
## Zmotoryzowani i transport zużywają więcej paliw.

W 2015 roku 6,6 tys. stacji sprzedało ponad 5 mln m sześciennych benzyn (o 4 proc. więcej niż w 2014 roku i jest to pierwszy wzrost od pięciu lat!) oraz 14,8 mln m sześciennych ON, o 9 proc. więcej niż w 2014 roku. Zużycie LPG wzrosło o 3 proc. do 4,3 mln m sześciennych, wynika z danych zebranych przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego. POPIHN podaje także, że Orlen dysponuje 1794 stacjami, BP ma 501 obiektów, Lotos 476, Shell 426 i Statoil 355. W sieciach prywatnych działa 818 stacji, zaś przy marketach 179. W podziale na województwa 15 proc. sprzedaży paliw przypada na woj. mazowieckie, 13 na śląskie i po 10 proc. na dolnośląskie i małopolskie.

## Ministrowie transportu debatowali w Lipsku

W Niemczech o warunkach wykonywania przewozów polsko-rosyjskich i polsko-ukraińskich rozmawiali przedstawiciele polskiego rządu. W dniach 18 – 19 maja br. w Lipsku odbyła się doroczna sesja Ministrów Transportu w ramach Międzynarodowego Forum Transportu - ITF. W konferencji uczestniczyli przedstawiciele ZMPD. Konferencja poświęcona jest m.in. innowacyjności i automatyzacji w transporcie, bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz przeciwdziałaniu zakłóceniom w systemach transportowych, a także organizacji i przyszłości ITF. Podczas konferencji odbywały się również nieformalne spotkania pomiędzy delegacjami krajowymi. Polska delegacja pod przewodnictwem podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa

Jerzego Szmita spotkała się 18 maja z delegacją rosyjską, której przewodniczył wiceminister Nikołaj Asaut. Rozmawiano o aktualnych sprawach związanych z niedawno podpisanym protokołem Polsko – Rosyjskiej Komisji Mieszanej w zakresie realizacji przewozów drogowych i problemów z tym związanych. 19 maja odbyło się spotkanie delegacji polskiej z delegacją ukraińską pod przewodnictwem ministra transportu Ukrainy Wołodymir Omeljana. Rozmowy dotyczyły aktualnych problemów transportowych oraz zwołania w najbliższym czasie Polsko – Ukraińskiej Komisji Mieszanej, która powinna zająć się bieżącymi zagadnieniami we współpracy pomiędzy Polską i Ukrainą w transporcie drogowym. W obu spotkaniach na zaproszenie ministra Szmita uczestniczyli przedstawiciele ZMPD.



## Objazdy Krakowa dla tranzytu

Z uwagi na utrudnienia wynikające ze wzmoczonego ruchu w czasie Świątynych Dni Młodości (27-31 lipca), GDDKiA zaleca objazd dla ruchu tranzytowego po drogach krajowych wokół aglomeracji krakowskiej. W ce-

lu zapewnienia przejazdu drogami krajowymi na uroczystości związane ze Świątynymi Dniami Młodości w Krakowie oraz zgodnie art. 23 ustawy z dnia 18 marca 2016 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z

organizacją wizyty papieża Franciszka w Rzeczypospolitej Polskiej oraz Świątynych Dni Młodości - Kraków 2016, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i autostrad udostępnia powyższą mapkę.

## Na drogi samorządowe z subwencji MIB



Zakończył się podział środków dostępnych w ramach rezerwy subwencji ogólnej, przeznaczonych na dofinansowanie inwestycji na drogach samorządowych w 2016 roku. Dostępne w tym roku 336 mln zł trafiło do 169 jednostek samorządu terytorialnego w tym:

- 12 województw - 27,3 mln zł,
- 119 powiatów - 120,6 mln zł,
- 38 prezydentów miast na prawach powiatu - 165,1 mln zł,
- Prezydenta Świnoujścia na utrzymanie rzecznych przepraw promowych - 23 mln zł.

Poziom dofinansowania z rezerwy to 50 proc. wartości zadania. W 2016 roku dofinansowanie uzyskiwały zadania inwestycyjne obejmujące budowę lub przebudowę obiektów inżynierskich, którym nadane zostały jednolite numery inwentarowe; posiadające decyzję o pozwoleniu na budowę oraz zadania remontowe dróg i obiektów inżynierskich na drogach krajowych i wojewódzkich w miastach na prawach powiatu. Środki z rezerwy subwencji ogólnej są przeznaczane na:

- dofinansowanie inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu,
  - remont, utrzymanie, ochronę i zarządzanie drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu,
  - utrzymanie rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2 tys. pojazdów na dobę - przeprawa promowa w Świnoujściu.
- Rezerwa subwencji ogólnej funkcjonuje od 1999 roku. Corocznie środki dzielone są według ściśle ustalonych kryteriów uzgodnionych wspólnie przez stronę rządową i samorządową. Rezerwa jest tworzona w budżecie państwa na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy z 13 listopada 2003 roku o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dysponentem środków jest minister właściwy do spraw finansów publicznych, działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.



# Zebranie regionów mazowieckich ZMPD w cieniu Loi Macron

**Zebranie członków trzech regionów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce: Mazowieckiego I, Mazowieckiego II i mazowieckiego III, które odbyło się 3 czerwca w Zielonce koło Warszawy, zostało zdominowane przez problem, który można określić dwoma słowami: Loi Macron.**



Piotr Gawelczyk

Tegoroczny czerwiec to wyjątkowo gorący miesiąc dla polskich przewoźników, i to nie ze względu na pogodę. 9 czerwca Francuzi mają przedstawić szczegóły niezwykle groźnej dla przyszłości branży transportowej ustawy, znanej pod nazwą Loi Macron, 16 czerwca odbędzie się w Jachrance koło Warszawy Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, a dwa tygodnie później, 1 lipca, zacznie obowiązywać ustawa Macrona.

Wprowadzany właśnie w życie francuski protekcjo-

nizm jest potwierdzeniem powtarzanych od wielu miesięcy coraz głośniejszych opinii o równych i równiejszych państwach w Unii Europejskiej. Nie wytrzymują krytyki zapewnienia strony francuskiej, że chodzi wyłącznie o dobro polskiego (i innych krajów realizujących przewozy do Francji) pracownika. Jest wręcz odwrotnie – panuje ogólne przekonanie, że nowe prawo we Francji doprowadzi do likwidacji wielu miejsc pracy w naszym kraju w transporcie i to sami kierowcy powinni protestować przeciwko nowym porządkom.

Wiele o Loi Macron mówiono także na sali obrad zebrania regionalnego w Zielonce. Przedstawicie-

le Zrzeszenia wraz z zaproszonymi prawnikami przygotowali komplet informacji dotyczących nowych przepisów. Niemal każda wypowiedź rozpoczynała się jednak od stwierdzenia, że ciągle wiemy niewiele. „Prawdopodobnie”, „chyba”, „raczej” i „być może” – tak opisywano to, co czekać nas będzie od 1 lipca 2016 r. Nie wiadomo jeszcze np. tego, jak strona francuska podejrze do kierowców będących na samozatrudnieniu.

– Musimy zrobić wszystko, by powstrzymać francuskie władze przed lekceważeniem unijnych traktatów – powiedział w emocjonalnym wystąpieniu prezes ZMPD Jan Buczek. Przypomniał o wspólnych protestach organizacji branży transportowej w 11 europejskich stolicach, które stały się fundamentem pod współdziałanie rządów krajów zagrożonych ustawą Macrona. – Rozmawiałem o naszych francuskich problemach z wicepremierem Morawieckim. Byłem zbudowany wiedzą, jaką posiada na ten temat. Obiecał interwencję w Brukseli i o ile wiem, nie jest to tylko obietnica.

Rząd jest po naszej stronie – powiedział prezes Buczek.

– Swoboda działalności gospodarczej, w tym swobodny przepływ usług, obowiązuje wszystkich. I z taką wiarą przystępowaliśmy w 2004 r. do Unii Europejskiej – powiedział dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk. Nie było z tym problemów aż do czasu, kiedy okazało się, że nowe kraje unijne, w tym Polska, na konkurencyjnym rynku doskonale sobie radzą i stają się realnym zagrożeniem dla starych krajów UE. – Okazaliśmy się godnym rywalem i w tej walce zaczęliśmy wygrywać. Na odpowiedź nie trzeba było zbyt długo czekać – Niemcy i Francja zaczęły likwidować konkurencję, zwłaszcza w transporcie międzynarodowym – powiedział dyr. Wilk. Piotr Mikiel, zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD przypomniał, że cały problem wziął się ze zmiany unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, co skrupulatnie wykorzystwała Francja. Do tej pory kierowcy w transporcie międzynarodowym by-



li uważani za pracowników mobilnych; po zmianie objęła ich definicja pracownika delegowanego. – Będziemy dążyć do zmiany przepisów, które wyłączyłyby z dyrektywy sektor drogowego transportu międzynarodowego – powiedział dyr. Mikiel. Prawnicy poinformowali, że karą za złamanie prawa może być zakaz prowadzenia działalności gospodarczej w tym kraju, a także odpowiedzialność karna – grzywny różnego stopnia, a odpowiedzialny będzie nie tylko przewoźnik, lecz także i jego kontrahent.

Przedstawiciele Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców zwrócili uwagę na dodatkowe koszty, jakie będą musi ponieść polscy przedsiębiorcy. Z opinii OCRK wynika, że nowe wymagania strony francuskiej bardzo mocno odbiją się na rentowności biznesu przewoźników z nad Wisły. Zwrócili m.in. uwagę na fakt, że kierowcy zatrudnieni w polskiej firmie transportowej obejmie francuski zbiorowy układ pracy. Wynika z niego, że stawka godzinowa jest uzależniona od dmc pojazdu, kwalifikacji kierowcy, a także stawki pracy w danej firmie oraz pracy w niedziele, święta i w nocy. Zdaniem przedstawi-

cieli OCRK do każdej delegacji należy doliczyć 55 euro dziennie. Do czasu pracy będzie wliczany nie tylko, co jest oczywiste, czas prowadzenia pojazdu, lecz także czas oczekiwania oraz jazdy w załodze.

Ustawa Macrona nie była jedyną kwestią poruszaną podczas spotkania. Przewoźnicy podjęli temat negocjacji z Rosją w sprawie zezwoleń, dziękując za ich efekty. Prezes Buczek podkreślił fakt niezwykle trudnych rozmów z rosyjskimi władzami: – Wiedzieliśmy, że wprowadzenie ustawą federalną zmian w przewozach do Rosji kompletnie zmieni obraz międzynarodowego transportu, dlatego dążyliśmy do zawarcia kompromisu; w innym przypadku groziło nam zamknięcie tej części Europy i świata dla naszego transportu. Poinformował także o zbliżającym się posiedzeniu grupy roboczej, podczas którego będzie analizowana realizacja ostatnich ustaleń komisji. – Oczywiście możemy zrezygnować z wypracowanego kompromisu, lecz z tego instrumentu musimy korzystać bardzo roztropnie. Jedni przewoźnicy są gotowi stać i czekać na lepsze warunki, inni natomiast chcą korzystać z tego, co już jest na stole.

Podczas zebrania przewoźnicy skarżyli się m.in. na długi proces załatwiania pozwoleń na pracę dla zagranicznych kierowców (przede wszystkim z Ukrainy). – W wielu firmach pracownicy spoza Polski stanowią już nawet 50 procent za-

łogi, dlatego konieczne jest przyspieszenie wydawania wiz dla tych osób – argumentowali przedsiębiorcy. Jeden z nich kontaktował się w tej sprawie z konsulem w Łucku. – Usłyszałem, że moi pracownicy niczym się nie różnią od tych, którzy

reklama

**dls** Land und See Speditionsgesellschaft mbH



**UWAGA! CAŁOROCZNA WSPÓŁPRACA!**

**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 **planekowych** w relacjach:

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU

Oferujemy bezpłatnie naczepy planekowe

Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KĄDZY** kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. 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)

E-Mail: a.hische@dls-logistics.de

http://www.dls-logistics.de

Andrzej Hische Tel: 0049 4107 8770 2 140, Fax: 0049 4107 8770 1 140





przyjeżdżają do nas opiekować się dziećmi czy też zbierać truskawki. Tak nie może być; tego typu myślenie rozkłada nasze firmy – powiedział przewoźnik. By w perspektywie kilkuletniej rozwiązać problem braku kierowców, ZMPD podjęło się wyzwania dotyczącego wpisania zawodu kierowca – mechanik na listę MEN i rozpoczęcia kształ-

cenia młodych ludzi w tym kierunku. – Zajmujemy się tym od dwóch lat, w tym czasie z wielkim trudem udawało się nam przekonać do naszej koncepcji kolejnych ministrów. Trzeba pamiętać o tym, że MEN unikał tego tematu jako ognia, bo choć deficyt kierowców jest ogromny, to jednak ich wykształcenie jest o wiele droższe niż fryzjera czy

specjalisty od marketingu i zarządzania – powiedział Jan Buczek. Wreszcie udało się doprowadzić do bardzo cieszącego nas przełomu – obecnie urzędująca minister edukacji narodowej Anna Zalewska wydała rozporządzenie o wpisaniu zawodu kierowcy na listę zawodów do nauczania. Prezes przypomniał jednak, że nadal brakuje podstawy programowej. – Nasi eksperci uczestniczą w tym procesie – powiedział prezes ZMPD. Dzięki współpracy Zrzeszenia ze Związkiem Powiatów Polskich w nowym roku szkolnym ruszą już pierwsze klasy o profilu kierowca – mechanik.

Gośćmi zebrania regionalnego byli m.in. Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur, który odczytał list wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita do uczestników zjazdu. Wraz z prezesem Buczkiem wręczył honorowe dyplomy

i odznaczenia IRU dla najlepszych kierowców. Za 2015 r. otrzymali je: Janusz Mieczysław Pawłowski z firmy Janusz Pawłowski Usługi Transportowe – Handel, Eugeniusz Łabaj z P.P.H.U. „TRANSAD” Romaniak Sebastian oraz Adam Solarski z firmy PTS SPEDYKO Marcin Wróbel.

Dyrektor Departamentu Ceł w Ministerstwie Finansów Tomasz Michalak przedstawił najnowsze informacje dotyczące ceł i odpowiadał na liczne pytania uczestników zjazdu, dotyczące m.in. problemów z kontrolami certyfikatów ATP.

Po części oficjalnej uczestnicy zebrania wzięli udział w pikniku, podczas którego była okazja zarówno do dobrej zabawy przy muzyce na żywo jak i do kuluarowych rozmów i dyskusji. Przewoźnicy z uznaniem wyrażali się o organizacji całego wydarzenia, co byłoby niemożliwe bez poważnego wsparcia sponsorów.



# 74 %

właściciele firm transportowych rozwinęło z nami swój biznes\*

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

\*dane za 2015 r.

Chcesz nawiązać współpracę?  
Zapraszamy na spotkanie!

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

☎ +48 587 395 051  
✉ wspolpraca@adar.pl

www.adar.pl



Partner Strategiczny ZMPD



Partnerzy ZMPD



Sponsorzy





# Pieniądze leżą na ulicy, czyli korki nasze codzienne



**Kierowcy poruszający się po siedmiu największych polskich miastach tracą z powodu korków 3,8 mld zł rocznie.**

najwyższe są we Wrocławiu. Tamtejszy kierowca traci rocznie z tego powodu tyle, ile wynosi prawie cała jedyna miesięczna pensja (81 proc. miesięcznego wynagrodzenia).

Z „korkowego” rankingu Deloitte i targeo.pl wynika, że najbardziej zatłoczonym miastem w Polsce jest Wrocław. Drugie miejsce zajął Kraków, trzecie Poznań, czwarte – Warszawa, a piąte – Łódź. Na szóstym miejscu uplasował się Gdańsk, na siódmym zaś Katowice.

Twórcy raportu przeanalizowali także wąskie gardła w poszczególnych miastach. Zauważyli, iż w Warszawie, dzięki przebudowie wjazdu do miasta od strony Krakowa i Katowic, udało się zlikwidować wąskie gardło w al. Krakowskiej.

To jednak niewielka pociecha, bo wiem – mimo dużych nakładów na infrastrukturę komunikacyjną i bardzo wysokich współczynników wykorzystania transportu publicznego – liczba i skala miejsc trudno przejezdnych z roku na rok rośnie. Pośród najbardziej zakorkowanych miast w Polsce niechlubnym liderem w najniższej średniej prędkości jest Wrocław. W tym mieście we wszystkich „wąskich gardłach” samochody poruszają się ze średnią prędkością 2,2 km/h.

Dane do badania przeprowadzonego w październiku 2015 roku pochodziły ze 100 tys. pojazdów poruszających się po sieci 29 tys. km dróg.

nie. Największy koszt korków na jednego kierowcę odnotowano w Warszawie (średnio blisko 4 tys. zł rocznie), najniższy zaś ponieśli kierowcy w Łodzi i Gdańsku (nieco ponad 2 tys. zł rocznie). W sumie koszt korków na kierowcę-mieszkańca jednego z siedmiu największych polskich miast wzrósł rok do roku aż o 18 proc. W 2015 roku wyniósł średnio 3 350 zł, przy 2 848 zł w 2014 roku.

W ujęciu względnym (w relacji do średniego miesięcznego wynagrodzenia w danym mieście), koszty korków

Obwodnice najlepszą radą na korki

**Jak sobie radzą z korkami?**

## Wrocław

Wrocławscy urzędnicy przypominają, że ruch ciężarowy w mieście jest od dawna ograniczany – w obrębie miasta funkcjonują strefy 9, 12 i 18 ton, do których wjazd możliwy jest wyłącznie za pozwoleniem wydanym przez Wydział Inżynierii Miejskiej UM. Ruch tranzytowy kierowany jest na Autostradą Obwodnicę Wrocławia. Wyjątkiem są pojazdy, które z przyczyn oczywistych muszą wjechać w strefę ze względu na obsługę budowy, dostawy towarów, itd. Urzędnicy podkreślają więc, że trudno uznać ruch ciężarowy za przyczynę powstawania zatorów, szczególnie że w liczbie zarejestrowanych pojazdów osobowych Wrocław bije na głowę Berlin.

## Łódź

Z szacunków wynika, że otwarcie autostrady A1 na odcinku Stryków – Tuszyń spowoduje zmniejszenie ruchu o około 30 proc. Dotychczas ze względu na brak obwodnicy cały tranzyt północ-południe przebiegał przez miasto.

Wraz z autostradą A1 powstanie pięć węzłów autostradowych po wschodniej stronie miasta, co przełoży się na równomierne rozłożenie ruchu na trasach dojazdowych do A1 i A2. Obecnie ten ruch skupia się na dwóch trasach przecinających miasto. Po otwarciu autostrady planowane jest ponownie wprowadzenie zakazu wjazdu tirów do miasta. To rozwiązanie było wprowadzone w trakcie realizowania licznych inwestycji drogowych na terenie Łodzi – pozwoliło zmniejszyć zakorkowanie miasta w trakcie trwania remontów. Niedawno stworzony został obszarowy system sterownia ruchem (OSSR), który obejmuje ponad 240 skrzyżowań. Pętle indukcyjne, system kamer i Centrum Sterownia Ruchem czuwają nad sytuacją na łódzkich ulicach, a całość systemu poprawia płynność przejazdu oraz nadaje priorytet komunikacji miejskiej. Zamontowano również dziewięć tablic zmiennej treści, które przekazują informacje o natężeniu ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich przechodzących przez Łódź i średnim czasie przejazdu na danym odcinku. Dane wyliczane są na podstawie kamer rejestrujących przejazd pojazdów.

kierunkowych na jednokierunkowe z jednoczesnym zakazem skrętu w lewo. Droga będzie wtedy dłuższa, lecz będzie się ją przemierzało szybciej.

- Wydłużenie pasów do skrętu w lewo kosztem pasów zieleni między jezdniami oraz likwidacja przewężenia ulic, które są efektem tworzenia miejsc parkingowych na drogach zamiast obok nich, albo celowym działaniem ograniczającym ruch.
- Zakaz parkowania na drodze z jednoczesnym tworzeniem miejsc parkingowych tam, gdzie jest to uzasadnione ekonomicznie, w tym zwłaszcza przy punktach usługowych. Znaczącą rezerwę miejsc parkingowych stanowią pasy trawy w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni,

które są nagminnie obudowywane różnymi płotkami i palikami uszkadzającymi pojazdy i szpecącymi wygląd polskich miast.

## Polska na tle

Raport Deloitte i targeo.pl nie jest jedynym, który ukazał się w ostatnim czasie. Drugie badanie opisuje najbardziej zatłoczone miasta świata z uwzględnieniem także i polskich metropolii. W światowym rankingu TomTom Traffic Index 2016 uwzględniono 12 polskich miast.

Z tego raportu wynika, że najbardziej zakorkowanym miastem w Polsce jest Łódź, która zdecydowanie wyprzedza Warszawę, Lublin, Wrocław i Kraków. W pierwszej dziesiątce znalazła się

Piotr Gawelczyk

Koszt korków dla gospodarki (po odjęciu dochodów podatkowych) wyniósł w 2015 roku prawie 3,3 mld zł, czyli 0,19 proc. PKB, obliczyli eksperci Deloitte i targeo.pl. Z analizy wynika, że pracujący kierowcy tracili w korkach w siedmiu największych polskich miastach średnio 14,6 mln zł dziennie, czyli prawie 321 mln zł miesięcznie i ponad 3,8 mld zł rocz-





zły się jeszcze, kolejno: Poznań, Bydgoszcz, a także Gdańsk, Gdynia i Sopot (jako jeden trójmiejski organizm), Szczecin oraz Białystok.

TomTom oblicza poziom zakorkowania procentowo, jako dodatkowy czas, o jaki wydłuży się podróż w porównaniu z normalną sytuacją

(czyli bez korków). Mniejsze zatory, w stosunku do zestawienia z 2015 roku odnotowano w ośmiu aglomeracjach (Łódź, Warszawa, Lublin, Poznań, Szczecin, Białystok, Bielsko-Biała, Katowice). W dwóch sytuacjach nie uległa zmianie (Wrocław i Bydgoszcz). Większe zatłoczenie zareje-

strowano natomiast w Trójmieście oraz w Krakowie.

W Łodzi tamtejsi zmotoryzowani mogą spodziewać się wydłużenia czasu podróży średnio o 54 proc., a podczas wieczornych godzin szczytu nawet o 98 proc. w porównaniu z sytuacją, gdy na drogach nie ma zatorów. Oznacza to, że tamtejsi kierowcy spędzają w podróży dodatkowe 200 godzin w skali roku. To miasto zajmuje w rankingu trzecie miejsce na świecie (sic!), za Mexico City (59 proc. dłuższej jazdy z powodu korków) i Bangkokiem (57 proc.), a przed Stambulem i Moskwą.

Jest jednak szansa, że sytuacja w Łodzi się poprawi, i to znacznie. Zgodnie z harmonogramem autostradowa obwodnica miasta miała być oddana na przełomie lipca i sierpnia tego roku, lecz prace posuwają się tak sprawnie, że najprawdopodobniej uda się uczynić ją przejezdną już pod koniec czerwca. Licząca 37 km długości trasa między Strykowem a Tuszyńem nie tylko spowoduje odciążenie niezwykle zakorkowanego miasta, lecz także połączy ze sobą dwie drogi: A2 z S8.

Jako ciekawostkę można przytoczyć informację, że spośród europejskich miast z populacją powyżej 800 tys. mieszkańców na pierwszym miejscu wśród zakorkowanych jest Moskwa (44 proc. dłuższej jazdy z powodu korków), na drugim Bukareszt (43 proc.), na trzecim Sankt-Petersburg (40 proc.), a na czwartym Warszawa (38 proc.).

W raporcie TomTom Traffic Index 2016 przedstawiono dane dotyczące poziomu zakorkowania 295 miast z 38 krajów i 6 kontynentów.

Ciężarówek więcej niż autobusów

## Jak sobie radzą z korkami?

### Warszawa

W Warszawie za ogólną politykę i koncepcję dotyczącą ruchu w mieście odpowiada Biuro Komunikacji i Drogownictwa m.st. Warszawy. Ruch w mieście jest na bieżąco monitorowany i kontrolowany. Sztandarowym przykładem jest tutaj Zintegrowany System Zarządzania Ruchem, który co roku rozrasta się o nowe skrzyżowania. Wszystkie projekty inwestycyjne są szczegółowo analizowane także pod kątem wpływu na ruch w mieście, i – co najważniejsze – na koniec akceptowane przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy.

W stolicy obowiązuje tzw. strefa ograniczeń w ruchu dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton. Została ona wprowadzona zarządzeniem prezydenta m.st. Warszawy z 2006 roku i obowiązuje na terenie całego miasta (w określonych godzinach). Rocznie ZDM wydaje ok. 20 tys. identyfikatorów C-16 uprawniających do wjazdu i poruszania się po strefie, czyli de facto po mieście. Tylko od stycznia do marca takich zezwoleń wydano 6 tys. Warszawski Zarząd Dróg Miejskich podkreśla, że w analizach dotyczących ruchu na stołecznych drogach nie różnicuje się pojazdów ze względu na ich przeznaczenie, wielkość, masę, itp. Według danych codziennie do Warszawy wjeżdża i wyjeżdża z niej blisko 1 mln pojazdów.

Na stronie internetowej (<https://zdm.waw.pl/robi-sie/badania-i-analizy/analiza-ruchu-na-drogach>) znajdują się cykliczne, roczne raporty zawierające dane o natężeniu ruchu w poszczególnych rejonach i na konkretnych ulicach miasta. W rocznych raportach znajdują się także dane dotyczące natężenia na stołecznych mostach. Warto zwrócić uwagę, że 2015 rok był specyficzny, głównie ze względu na zamknięty dla ruchu most Łazienkowski i zwężony most Grota Roweckiego.

Ważny udział w:

# QUALITUM MOTOR OIL 12 MASTER TRUCK SHOW

Opole, 22-24.07.2016

NA OSI

IMPREZA TOWARZYSZĄCA: MISTRZOSTWA ŚWIATA UNIMOTO DRAG RACING LOTOR CUP 2016

Pojazdy \* Najpiękniejsze tuningowane ciężarówki Europy \* Klasyczne oldtimery Militaria \* Strefa amerykańska \* Pokazy Szatańskie Rydwany \* Pokazy powietrzne Muzyka \* Babsztyl \* Cashflow Rebelianci \* SŁAWOMIR \* Disco z Dj'em Atrakcje \* Konkursy z nagrodami Wesołe Miasteczko \* Targi Branżowe Program i szczegółowe info: [www.mastertruck.pl](http://www.mastertruck.pl)

ORGANIZATORZY: TVBrawo, Delta, Aeroklub Opole, Opoltrans, Sławomir, MOTO WIZJA, TELE 5, ntl

PATRONI HONOROWI: ZMPD, GIP, KAPITAŁ, DOJAZD AUTOBUSEN LINII NR 8

PATRON DUCHOWY: KAPITAŁ, ZYGMUNT LABIŃSKI, KAPITAŁ SPORTU OPOLSKIEGO

SPONSORZY: QUALITUM MOTOR OIL, IVECO, Mercedes-Benz, GRUPA WRÓBEL, MAN, DAF, CONTINENTAL, NAMPLAN, SAH HOLLAND, OPOLTRANS, MEGA, TRIANGLE, WANICKI, KLENART, KLUDA, IMPRA

PATRONI MEDIALNI: Gold, TVP3, CIEZAROWKI, TRANSPORT, Vanekstra, TRUCK, przewoźnik, Traker, SAMOCHODY EPIMAJLING, TRUCKS MACHINES, nto, RADIO OPOLE, Auto Świat, 4x4, TruckVan, Logistyka, TruckFocus.pl, warsztat, MOTO, TRUCK.PL, Pielęgniarki, warsztat, Transport manager

PARTNERZY: TYTAN, TSL, e-ROUTE, Forum.pl, Barista, TRANSPORT 12, Forum transportu.pl, przewoźnik.pl, gazo.pl, TRANSPORT, PANTON, POLBREDNIK

WYSTAWCY: ena truck, Trux, MARTEX, ALCCA, NALPMA, SBE, TRANSPORT, ANMAQ, Stabilo, LOTUSGRILL, moya, inviPay.com, FEBER, TIMEX, 4x4 TERENOWO, TR Transline Group, TURBO TEC, ET Transi@t, BEMET, BENALU, 24No.pl, KM Import, DRAB PDL, MTM, COLMEC, oe industry, REG-TRUCK, NUMMI-PRO, Kässbohrer, ProElite, WESEM, TOMEXOTRANS, ACITOINOX, KH-KIPPER, IMEX PIECHOTA, KASBOHRER



# Platon, czyli rejestracja nie do przejścia



**Wprowadzony w Rosji w połowie listopada 2015 roku elektroniczny system poboru opłat Platon sprawia polskim przewoźnikom ogromne problemy.**

Piotr Gawelczyk

Rosyjski operator elektronicznego systemu poboru opłat drogowych „Platon” zachęca polskich przewoźników do pobierania i korzystania z urządzeń pokładowych, a ci chętnie by je widzieli w swoich samochodach. Tymczasem na blisko 10 tys. zarejestrowanych w systemie elektronicznego poboru opłat pojazdów z Polski, jedynie 146 (dane na początek maja) owe urządzenia posiada. Cała reszta nadal posługuje się dużo bardziej uciążliwymi w obsłudze kartami marszrutowymi, których ważność wynosi zaledwie siedem dni. Skąd ten paradoks?

Jak zwykle diabeł tkwi w szczegółach. W tym przypadku kluczem do rozwiązania zagadki są kosztowne i czasochłonne wymagania stawiane przez stronę rosyjską, związane z rejestracją w rosyjskim systemie.

By wyjaśnić wszelkie wątpliwości, przedstawiciele operatora systemu, firmy RT-INVEST, dwukrotnie spotkali się z przewoźnikami. Na zaproszenie prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jana Buczka do Polski przyjechali: dyrektor generalny RT-INVEST Anton Zamkow, jego zastępczyni Jelena Ignatienkowa oraz sekretarz prasowy Oleg Kiryłow, którzy 12 i 13 maja dyskutowali z polskimi przedsiębiorcami w Grębiszewie koło Mińska Mazowieckie-

go oraz w siedzibie ZMPD w Warszawie. Podczas kilkogodzinnych rozmów rosyjska delegacja przedstawiła sposoby dokonywania opłat na terenie Rosji, a także próbowała odpowiadać na często bardzo szczegółowe i poświęcone konkretnym przypadkom pytania.

Z dyskusji wyłoniło się kilka głównych problemów, do których należy m.in. konieczność poświadczenia wszystkich przetłumaczonych dokumentów przez rosyjskiego notariusza, długi czas oczekiwania na urządzenie pokładowe, brak możliwości korzystania z tzw. apostille, a także brak kontaktu ze strony przedstawicieli operatora. Charakterystycznym przykładem dla pokazania kłopotów polskich przewoźników

była wypowiedź jednego z obecnych na sali przedsiębiorców, dysponujących flotą stu pojazdów: - Wymieniłem ze stroną rosyjską kilkadziesiąt maili. Udało mi się zarejestrować jeden samochód – mówi przewoźnik.

Jak wyjaśniał Anton Zamkow, konieczność potwierdzenia przetłumaczonych dokumentów przez rosyjskiego notariusza jest związana z przepisami Federalnej Agencji Dróg (rosyjski odpowiednik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad). – Niestety, nie wszystko zależy od nas. Nie możemy zmienić ustawodawstwa Federacji Rosyjskiej – powiedział dyr. Zamkow, podkreślając jednocześnie znaczenie polskich przewoźników. – Obok Białorusinów, Ukraińców i



Problemy przewoźników

## Pytania przewoźników, które czekają na odpowiedź

- Jak mamy dokonać rejestracji pojazdów, skoro najbliższym miejscem, gdzie można potwierdzić przetłumaczone dokumenty, jest Kaliningrad? Trudno sobie wyobrazić jeżdżenie w tym celu tam i z powrotem po 600-700 kilometrów. Przecież to absurd.
- Czym różnią się polscy tłumacze przysięgli od rosyjskich notariuszy? Czy są tak samo „niewiarygodni” jak apostille z polskiego MSZ?
- W całej Europie dokonuje się rejestracji na podstawie jednego dokumentu – dowodu rejestracyjnego. Nie ma mowy o wyciągach z KRS-u, nie ma potrzeby tłumaczenia np. dowodu osobistego kierowcy. Po co to robić?
- Czy firmy zarejestrowane w systemie Platon mogą otrzymywać informację, czy i czego konkretnie brakuje, by móc otrzymać urządzenie pokładowe?
- Od kilku miesięcy czekamy na odpowiedź na pytanie, kiedy otrzymamy urządzenie pokładowe. Czy tego procesu nie da się przyspieszyć?

Kazachów jesteście naszymi najważniejszymi partnerami – zapewniał dyr. Zamkow.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że Rosja jest sygnatariuszem konwencji haskiej z 1961 r., dotyczącej zniesienia wymogu legalizacji zagranicz-

nych dokumentów urzędowych. Z konwencji tej wynika, że dokument poświadczony apostille może być przedłożony właściwym władzom, urzędom i instytucjom innego państwa z pominięciem dodatkowych legalizacji. ■

Rosyjskie myto w pigułce

## O systemie Platon

System poboru opłat Platon został wprowadzony na terytorium Federacji Rosyjskiej na podstawie ustawy federalnej z 6 kwietnia 2011 r. oraz ustawy federalnej z 8 listopada 2007 r.

Objął on mytem środki transportu o masie ponad 12 ton. Według stanu na 12 maja 2016 r. rejestracji w systemie dokonało blisko ćwierć miliona przedsiębiorców dysponujących ponad 700 tysiącami pojazdów o masie pow. 12 ton. Z tego grona polskich przewoźników zarejestrowało się blisko 3 200, dysponujących ponad 9 550 pojazdami. Operator systemu szacuje, że zarejestrował 71 proc. wszystkich środków transportu. Do 12 maja przewoźnicy wykupili ponad 7,2 mln kart marszrutowych, a wpływy z tego tytułu przekroczyły 7,4 mld rubli. Cena przejechania jednego kilometra pierwotnie została wyznaczona przez rząd na 3,73 rubla, ale po protestach obniżono ją do 1,53 rubla. Po zmianie przepisów, do których doszło 15 kwietnia 2016 r., po drogach federalnych Rosji nie może się poruszać żaden pojazd powyżej 12 ton, który nie został zarejestrowany w systemie Platon. Za złamanie tego przepisu grozi grzywna – 5 tys. rubli za pierwsze wykroczenie i 10 tys. rubli za „recydywę”. Jak wynika z zapisów prawnych, rosyjski inspektor transportu drogowego może „zatrzymać pojazd do czasu usunięcia przyczyny zatrzymania” i zapłacenia grzywny. Warto także pamiętać, że zagraniczny przewoźnik po przekroczeniu granicy Federacji Rosyjskiej może przejechać bez opłat maksymalnie 50 km pod warunkiem, że potem opłaci przejechany odcinek.



# Kosztowna pomoc

**Prawnik może przywołać do porządku zagraniczne firmy holownicze, żerujące na nieszczęściu przewoźnika.**



**Tomasz Małyszko**

Zdarza się, że do ZMPD zwraca się zdesperowany przewoźnik, który właśnie otrzymał telefon od kierowcy, że ma do zapłaty od kilku do kilkunastu tysięcy euro. Przedsiębiorca dowiaduje się, że firma holująca jego pojazd po wypadku żąda zapłaty takiej kwoty za usługi związane z pomocą drogową.

Może ona wydawać się „kosmiczną”, ale w celu uwolnienia pojazdu trzeba ją zapłacić na miejscu. Co więcej, w przyszłości wyegzekwowanie takiej sumy od firmy ubezpieczeniowej w praktyce będzie bardzo trudne. Ubezpieczyciele nie zwracają kosztów za wszystkie udokumentowane wydatki, robią to w granicach przyjętych przedziałów stawek.

## To ile mam zapłacić?

Stawki za pomoc drogową i holowanie różnią się w poszczególnych krajach. Tylko w niektórych państwach stawki są częściowo uregulowane administracyjnie. Tam nie ma możliwości negocjacji. W innych przypadkach stawki stosowane przez firmy pomocy drogowej powinny być zgodne z ich własnym cennikiem. Zwykle cena takiej usługi zależy od miejsca, gdzie wykonywana jest usługa, dnia

tygodnia, pory dnia. Usługi nocą, w święta i weekendy są nawet dwa razy droższe.

Usługa jest droższa, gdy zestaw jest z ładunkiem. Ważny jest też zakres wykonywanych czynności przy usłudze pomocy drogowej. W to wlicza się dojazd do miejsca zdarzenia, holowanie, pracę mechanika związaną z przygotowaniem pojazdu do holowania, prace porządkowe, załadunek/rozładunek samochodu ciężarowego, sprzątnięcie miejsca po zdarzeniu, podnoszenie i/lub wyciąganie zestawu oraz inne czynności w zależności od sytuacji.

Ustalane są ryczałty na wykonywane czynności lub ryczałty godzinowe. Firmy pomocy drogowej, nawet te z wygórowanymi stawkami, za prostą operację wyciągnięcia zestawu z pobocza i holowania do 50 km w ciągu dnia, która zakończy się w ciągu 3 godzin, zadowolą się stawką w wysokości 800 euro, a nawet mniej. Ale zdarzają się od tego wyjątki.

## Po wypadku

Praktyka pokazuje, że z miejsca wypadku pojazdy uczestniczące w zdarzeniu drogowym są odholowywane na parking firmy holującej lub parking wyznaczony przez służby. Pojazd jest tam przetrzymywany do momentu, gdy zostanie uregulowana kwota wyznaczona za usługę wyciągnięcia, holo-

wania i parkingu.

Ale co się dzieje, jeśli te stawki są nadzwyczaj wygórowane? Firma musi negocjować. Problematyczne może być zebranie na szybko stawek porównawczych firm konkurencyjnych z okolicy. Za granicą najlepszym rozwiązaniem w takim przypadku jest powierzenie sprawy i współpraca z rekomendowanym prawnikiem, który znając realia w danym państwie będzie mógł podjąć odpowiednie środki obrony. Takim środkiem może być również zgłoszenie do prokuratury lub organów ścigania zamiaru wyłudzenia pieniędzy przez firmę holowniczą. To może przywołać do porządku nieuczciwych przedsiębiorców.

## Najpierw cennik, potem zgoda

Problem może okazać się bardziej skomplikowany, gdy kierowca lub przewoźnik jeszcze przed operacją wyciągnięcia samochodu z pobocza zgodzili się na stawki i usługi świadczone przez daną firmę holowniczą. Dlatego należy uczyć kierowców, że przed udzieleniem zgody na wykonanie zlecenia jakiegokolwiek operacji holowania lub czynności związanych z pomocą drogową trzeba domagać się ustalenia stawki za usługę. To na początku wyjaśni wiele problemów.

Dobrym rozwiązaniem jest współpraca z sieciami pomocy drogowej. Wcześniej podpisana umowa zagwarantuje, że za wykonaną usługę nie będzie trzeba zapłacić nadzwyczaj wygórowanej stawki. Decyzja należy do firmy, w jaki sposób będzie sobie radzić z ryzykiem i nieprzewidywanymi kosztami związanymi z wypadkami drogowymi. Jedno jest pewne - codziennie na drogach pojawiają się nagłe zdarzenia, które muszą zakończyć się skorzystaniem z pomocy drogowej. Ich prawdopodobieństwo zajścia nie jest duże, ale trzeba je mieć na uwadze. ■

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

**Znaleźliśmy usługę faktoringu dopasowaną do naszej branży.**

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

Bezpłatna infolinia: 800 224 229 | [www.bibbyfinancialservices.pl](http://www.bibbyfinancialservices.pl)

**BIBBY**  
FINANCIAL SERVICES



**Biznes nabiera rozpędu**

Dla CZŁONKÓW ZMPD oferta specjalna  
zniżki na prowizję od limitu finansowania  
**50%**



# Polski standard usługi przewozowej



ZLECENIE - UMOWA PRZEWOZU MIĘDZYNARODOWEGO	
ZLECENIODAWCA	
Nazwa	Adres
Telefon	Fax
PRZEWOŹNIK	
Nazwa	Adres
Telefon	Fax
PRZEDMIOT I WARUNKI ZLECENIA - UMOWY	
1. Dane ogólne	
Nazwa usługi	Opis usługi
Termin	Ważność umowy
2. Dane szczegółowe	
Adres odbiorcy	Adres nadawcy
Adres odbiorcy	Adres nadawcy
Adres odbiorcy	Adres nadawcy
3. Dane dodatkowe	
Adres odbiorcy	Adres nadawcy
Adres odbiorcy	Adres nadawcy
Adres odbiorcy	Adres nadawcy

Opracowane przez ZMPD Ogólne Warunki Przewozu (zwane dalej „OWP”) mają zapewnić równowagę pomiędzy zleceniodawcą i wykonawcą oraz ujednolicić praktyki w skali kraju.

## Robert Przybylski

Większość branż świadczących usługi narzuca klientom własne warunki ogólne ich wykonania. Dobrym przykładem są towarzystwa ubezpieczeniowe lub banki. Także Polska Izba Spedycji i Logistyki przygotowała i wdrożyła ogólne warunki spedycyjne.

Tymczasem w przewozach samochodowych to zleceniodawca określa warunki wykonywania usługi, gdy odpowiedzialność spoczywa na przewoźniku.

Co więcej, Polska jest niechlubnym wyjątkiem, jako że w krajach Europy Zachodniej przewoźnicy korzystają z ogólnych warunków wykonywania przewozów przygotowanych przez organizację samorządu gospodarczego. Dlatego też ZMPD wyszło z inicjatywą

przygotowania „OWP”, aby zapewnić równowagę między dwiema stronami umowy oraz ujednolicić praktyki w skali kraju.

## Punkty nie do przecenienia

Dowolna umowa przewozu zawsze zawiera podstawowe informacje, jak: co należy przetransportować, kiedy i za ile, jednak często przewoźnicy zapominają o jej nie mniej ważnych aspektach. Cho-

dzi np. o sytuację, kiedy można odstąpić od umowy, kiedy można naliczać kary umowne, np. związane z naliczaniem postojowego. Ponieważ OWP dotyczy przewozów międzynarodowych, a zatem rozliczenia są często w walucie obcej, ważną kwestią jest również kurs euro. Czy powinien być z dnia zawarcia umowy czy też wykonania usługi?

Kolejnym problemem nie rozwiązany przez dotychczasowe umowy są terminy płatności. OWP odwołują się w tej kwestii do ustawy o transakcjach handlowych, która reguluje tę sprawę i jasno określa, kiedy przewoźnikowi z automatu przysługuje prawo do naliczania odsetek i w jakiej wysokości.

Umowa przewozu przygotowana przez ZMPD określa także, kto jest odpowiedzialny za załadunek oraz zabezpieczenie towaru na pojeździe. Wiąże się z tym sprawa przeładowania pojazdu i przeciążenia osi oraz odpowiedzialności przed odpowiednimi służbami.

Następną sprawą wymagającą regulacji są: termin i sposób realizacji reklamacji z powodu niewłaściwie wykonanej usługi przewozu. Chodzi m.in. o wyznaczenie maksymalnego odszkodowania z tytułu opóźnienia w dostarczeniu przesyłki, które według OWP nie może być wyższe niż 50 proc. ustalonego wynagrodzenia za usługę transportową.

OWP wprowadzają także zakaz stosowania wzajemnych potrąceń. W razie sporu strona uważająca się za poszkodowaną dochodzi swych praw w odrębnym postępowaniu.

## Kto jest stroną umowy?

Jedną z zasadniczych kwestii jest sprawa podmiotów umowy przewozu. Jeżeli dojdzie do jej zawarcia, często jedynym dokumentem jest list przewozu CMR. Zazwyczaj to spedytor jest zleceniodawcą usługi, tymczasem on nie występuje w liście CMR. Stąd umowa zawarta na podstawie OWP

jest ważna, bo stanowi podstawę do ubiegania się o odszkodowanie.

Zleceniodawca jest podmiotem uprawnionym do wydawania przewoźnikowi instrukcji pozwalających rozwiązać problemy z wykonaniem usługi, w tym np. nieodebranie przesyłki przez odbiorcę.

We wzorze OWP zawarto podstawowe elementy umowy i wzór zlecenia, a w nim najważniejsze postanowienia realizacji usługi przewozowej. W momencie podpisania zlecenia przez obie strony, staje się ono umową.

Warto, aby przewoźnicy solidarnie stosowali Ogólne Warunki Przewozu opracowane przez ZMPD, ponieważ zabezpieczą one ich interesy, są wyważone i dlatego powinny stać się standardem usług wykonywanych przez polskie firmy drogowego transportu międzynarodowego.

OWP ZMPD wraz ze wzorem zlecenia przewozu jest do pobrania na [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

reklama

Do przejazdów po:

# NEW Telepass EUROPEJSKI:

## po raz pierwszy również Włochy w jednym urządzeniu.

**Bezpłatny przez pierwsze 3 miesiące\***

Nowy Telepass Europejski TrackyService jest wyjątkowym urządzeniem, które pozwala podróżować wygodnie po autostradach we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Portugalii i przejechać przez tunel Liefkenshoek w Belgii oszczędzając czas i pieniądze. Opłata za przejazd będzie łatwiejsza, Jak również odzyskanie podatku Vat w poszczególnych krajach. TrackyService jest z Wami.

Zamów teraz na [www.trackyservice.pl](http://www.trackyservice.pl)

\*dotyczy nowych aktywacji i trwa do 31/12/2016

Your way, our solutions



**TRACKYSERVICE**  
POLSKA PARTNER W TRANSPORCIE

TRACKYSERVICE POLSKA Sp. z o.o.  
ul. Poleczki 35, 02-822 Warszawa - Regon - 9512385717  
Tel. 0048 22 255 56 91 - Fax 0048 22 255 56 90  
[info@trackyservicepolska.pl](mailto:info@trackyservicepolska.pl)



## Telematyka w firmie transportowej system monitoringu



**Zalety zaawansowanych rozwiązań monitoringu floty pojazdów są oczywiste. Przedsiębiorcy coraz częściej zdają sobie sprawę, że bez nadzoru – i to mocno zaawansowanego – każdy dzień ich pracy może być powodem do dużych zmartwień. Nic więc dziwnego, że dziś poszukują zaawansowanych rozwiązań telematycznych, zapewniających im biznesową stabilność i bezpieczeństwo.**

System [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl) jest otwarty na potrzeby i sugestie klientów. Dla nich powstał moduł definiowania zleceń, wytyczania tras przejazdu, a także komunikacji z kierowcą. Jest ona zapewniona dzięki zainstalowanym w kabinach tabletom. Dzięki temu rozwiązaniu kierowcy nie tylko natychmiast otrzymują wskazówki co do przewozu ładunku z wytyczoną trasą przejazdu i potwierdzają jego przyjęcie, lecz także bezpośrednio komunikują się z dyspozytorem. Innym ciekawym narzędziem, stworzonym na potrzeby klienta, jest moduł serwisowy, który „pilnuje” terminów przeglądów technicznych, okresowej wymiany olejów, opon, itp.

Wysoka jakość i niezawodność pracy całego systemu [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl) opiera się także na nadajniku GPS, zarówno własnego projektu, jak i własnej produkcji, który jest oczkiem w głowie konstruktorów z Net Free System. Własna linia produkcyjna nadajników GPS zapewnia niezawodność nadajnika i jego trwałość, a co najważniejsze – ciągłe poszerzanie jego możliwości w ramach potrzeb klientów. Nadajnik posiada wymaganą przepisami unijnymi homologację.

10-letnia obecność na rynku transportowym w Polsce, rzetelność i niezawodność usługi, wielu zadowolonych klientów oraz rozsądne ceny są gwarantem na doskonałą i długoletnią współpracę z systemem [nawi24.pl](http://nawi24.pl).

### [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl)

To właśnie rosnąca świadomość polskich przedsiębiorców przekłada się na wzrost ich wymagań i oczekiwań wobec oferowanych na rynku systemów kontrolujących flotę. Profesjonalny system monitoringu jest dziś źródłem informacji przydatnych w planowaniu transportu, kontroli realizacji zleceń, czasu pracy i aktywności kierowcy na podstawie tachografu i danych do raportowania.

10-letnia obecność na krajowym rynku transportu, wiele wdrożonych rozwiązań i setki godzin rozmów z przedsiębiorcami pozwala stwierdzić, że system telematyczny [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl), oferowany przez firmę Net Free System Sp. z o.o. z Katowic, doskonale sprawdza się jako nowoczesny, profesjonalny, a jednocześnie bardzo intuicyjny w obsłudze.

Poza podstawowymi funkcjonalnościami systemu [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl) jak: lokalizacja i śledzenie pojazdów w czasie rzeczywistym, informacje o stanie pracy

pojazdu, prędkości czy postoju, a także kontroli paliwa i sposobu jazdy kierowcy ma on wiele innych zalet. Bezpośredni podgląd w pracę tachografu eliminuje nadużycia oraz podnosi efektywność pracy kierowcy, a możliwości zdalnego odczytu danych z karty kierowcy oraz tachografu, bez konieczności powrotu pojazdu na bazę i to nawet w przypadku, gdy pojazd znajduje się poza granicami Polski, eliminuje zbędne przebiegi i chroni przed mandatami. Zdalny odczyt nie wymaga ingerencji kierowcy i może być wykonany przy włączonej stacyjce bez żadnych ograniczeń. Dane pobrane z tachografu są szyfrowane i przekazywane na serwery systemu [www.nawi24.pl](http://www.nawi24.pl), gdzie są dostępne do 12 miesięcy wstecz, licząc od dnia pobrania. Mogą być one wielokrotnie pobierane w celu przeliczenia do programów służących do rozliczeń czasu pracy kierowców, można je też obrabiać w systemie [nawi24](http://nawi24.pl), uzyskując niezbędne informacje do rozliczenia kierowcy i wykrywania ewentualnych nadużyć.

## Akademia Krokodyla

Zdobywcą tytułu Wielkopolskiego Kierowcy Zawodowego w kategorii „C+E” został Ariel Kosztowny, a tytuł Wielkopolskiego Kierowcy Zawodowego w kategorii „D” otrzymał Wojciech Klarzyński.



### WITD Poznań

Dnia 2 kwietnia 2016 r. na Torze Poznań odbyła się trzecia edycja, organizowanego corocznie przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu konkursu „Wielkopolski Kierowca Zawodowy”. – Konkurs to przede wszystkim sprawdzenie swoich umiejętności i dobra zabawa. Poza tym jest doskonałą okazją na spotkanie osób myślących o bezpieczeństwie w ruchu drogowym – tłumaczy wielkopolski wojewódzki inspektor transportu drogowego Sławomir Nastał.

Przy ładnej, słonecznej pogodzie 68 uczestników, a wśród nich 4 panie, zmierzyło się z testem weryfikującym wiedzę teoretyczną. Następnie 30 najlepszych uczestników rywalizowało w konkurencjach sprawdzających ich umiejętności praktyczne w różnych dyscyplinach jak: eco driving, poruszanie się po placu manewrowym wraz z obsługą pojazdu, a także udzielanie pierwszej pomocy.

„Wielkopolski Kierowca Zawodowy” cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Z każdym rokiem przyjmujemy więcej zgłoszeń i wyraźnie podnosi się poziom zawodów, co związane jest z rosnącą konkurencją. Konsekwentnie dążymy do tego, aby organizowany przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu konkurs na stałe wpisał się

w kalendarz najważniejszych wydarzeń branży transportowej w Polsce, promujących bezpieczeństwo w transporcie drogowym – podkreśla wielkopolski wojewódzki inspektor transportu drogowego.

W kategorii „C+E” do części praktycznej konkursu zakwalifikowało się 15 uczestników, którzy w ostatecznej klasyfikacji uplasowali się następująco:

1. Ariel Kosztowny (Firma Transportowo-Spedycyjno-Handlowa Mielczarek Andrzej)
2. Sebastian Mikita (INTER-TRANS-SPED Zdzisław Żal)
3. Michał Ignaszewski (ANWIL Transport Sp. z o.o. Sp.k.)
4. Patryk Makarewicz
5. Marcin Sobol
6. Sławomir Bartkowiak
7. Krzysztof Rerek
8. Szymon Urbaniak
9. Robert Galusik
10. Marcin Jaraszkiwicz
11. Artur Narożny
12. Grzegorz Hajdrych
13. Radosław Kinowski
14. Tomasz Szymański
15. Rafał Ciemny

W kategorii „D” do części praktycznej konkursu zakwalifikowało się 15 uczestników, którzy w ostatecznej klasyfikacji uplasowali się następująco:

1. Wojciech Klarzyński (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.)
2. Mirosław Braczyński (Miejski Zakład Komunikacji

- Sp. z o.o. w Pile)
3. Ireneusz Tausz (Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Pile)
4. Grzegorz Sulejewski
5. Andrzej Łabęcki
6. Dariusz Przytuła
7. Krzysztof Rubik
8. Paweł Wróblewski
9. Paweł Kukuła
10. Adam Iwański
11. Robert Chojnicki
12. Edyta Gładyszak
13. Krzysztof Kraszewski
14. Daniel Piotr Szukalski
15. Mariusz Szaroleta

Każdy z 68 uczestników został nagrodzony medalem Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego. 15 najlepszych uczestników w każdej kategorii zostało uhonorowanych upominkami i drobnymi nagrodami. Zdobywców pierwszych trzech miejsc w obu kategoriach, oprócz medali i pucharów Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego, wyróżniono dodatkowo nagrodami rzeczowymi: tabletami – za zajęcie III miejsca i laptopami – za zajęcie II miejsca. Nagrodami głównymi dla zwycięzców konkursu w obu kategoriach były voucher na wycieczkę zagraniczną dla dwóch osób w wybrane miejsce. Spośród wszystkich uczestników konkursu rozlosowano też nagrodę dodatkową – voucher na ośmiogodzinne „Szkolenie z zakresu bezpiecznej jazdy” organizowane przez ŠKODĘ Auto Szkołę.



# Lekkie Jelcze

Chociaż Jelcz w latach 90. poważnie zmodernizował gamę samochodów ciężarowych i znacznie podniósł ich trwałość, tracił udziały w rynku.



Ciągniki C 422 można było spotkać na polskich drogach do końca pierwszej dekady XXI wieku.

Robert Przybylski

W 1984 roku konstruktorzy Jelcza przystąpili do prac nad ciągnikiem siodłowym zdolnym do pracy na dalekich dystansach przy dmc zestawu 42 tony. Dyrektor Ośrodka Badawczo-Konstrukcyjnego Jelczańskich Zakładów Samochodowych Henryk Orzechowski przyznawał, że ambicją zakładu było stworzenie komfortowego,

szybkiego i dobrze wyposażonego pojazdu. W kabinie przewidziano klimatyzator, lodówkę, umywalkę i kuchenkę gazową.

Prace posuwały się powoli bo, jak wskazywał Orzechowski w miesięczniku Auto Technika Motoryzacyjna z grudnia 1985 roku, „do podniesienia estetyki wnętrza niezbędne są pianki półsztywne, do których brak krajowych składników”. Krajowy przemysł nie dostarczał także wysokiej jakości gum, tworzyw sztucznych, w tym płyt ABS i elementów z pia-

nek integralnych oraz lakierów. Nie zapewniał pełnych dostaw resorów półeliptycznych, już nie mówiąc o tym, że Jelcz oczekiwał dostaw resorów parabolicznych. Jelcz potrzebował również tarcz do opon bezdętkowych 11x22,5, których wytwarzanie planowała podjąć lubelska FSC.

Jednak największym zmartwieniem był brak silnika o mocy ponad 220 kW, porządnej aparatury paliwowej, osi przedniej zdolnej przenosić duże obciążenia, wielostopniowych skrzyń biegów (co najmniej 8 przeło-

żeń) i dostosowanych do większych momentów wałów napędowych oraz tylnych mostów.

Zlikwidowanie tych braków wymagało stworzenia bazy metalurgicznej, pozwalającej na produkcję odlewów z żeliwa sferoidalnego oraz odkuwek ciężkich. „Rozwiązanie problemów kooperacyjnych nie nastąpi z dnia na dzień. Wymagają one harmonijnego rozwoju i mądrych decyzji” – zauważył Orzechowski w artykule.

Mimo niedostatków, pod koniec 1986 roku był gotowy prototyp Jelcza C 422 D ze skonstruowanym przez Adama Wielgórskiego, który zajmował się zawieszaniem i podwoziami od lat 60. oraz Jana Kubali, który specjalizował się w zawieszaniach pneumatycznych, takim właśnie zawieszeniem tylnej osi. Był to pierwszy samochód ciężarowy Jelcza z powietrznym zawieszeniem. Z przodu konstruktorzy wykorzystali resory półeliptyczne, choć wtedy w Europie Zachodniej powszechnie wchodziły do użycia resory paraboliczne, zapewniające większy komfort jazdy.

Tylny most zaprojektowany został na podstawie konstrukcji Berlieta (MT1332) i wyposażony był w blokadę mechanizmu różnicowego oraz zwolnice planetarne w piastach, o przełożeniu całkowitym 6,68.

Produkowana na licencji Steyra przednia oś przenosiła 6,5-tonowe obciążenia. Rozstaw osi pierwszego Jelcza 422 D wyniósł 3,8 m. Pojazd otrzymał prototypowy silnik SWT 11 o mocy 260 KM. Zakład Produkcji Silnikowej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu zmodernizował SW680, który otrzymał inny rozrząd, wał korbowy, układ dolotowy z turbosprężarką mocowaną na środku, a nie na końcu kolektora oraz intercooler plecakowy, umieszczony za silnikiem i chłodzony wodą. – Konstruktorzy Jelcza nie chcieli niczego zmieniać w podwoziu, więc intercooler mogliśmy zamontować tylko w miejscu gdzie wcześniej była turbosprężarka – tłumaczy nietypowe miejsce instalacji intercoolera główny konstruktor mieleckich silników Aleksander Lesiński.

Jelczańscy konstruktorzy przewidywali stosowanie 8-stopniowych przekładni TS8-121, których prototyp Fabryka Przekładni Samochodowych w Tczewie zbudowała w 1985 roku.



Jelcz C424 Max otrzymał 425-konny, sterowany elektronicznie silnik Detroit Diesel Serii 60 oraz kabinę z podwyższonym dachem.

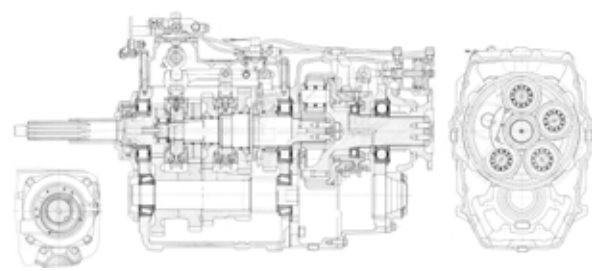


Deska rozdzielcza Jelcza 425, następcy 424.

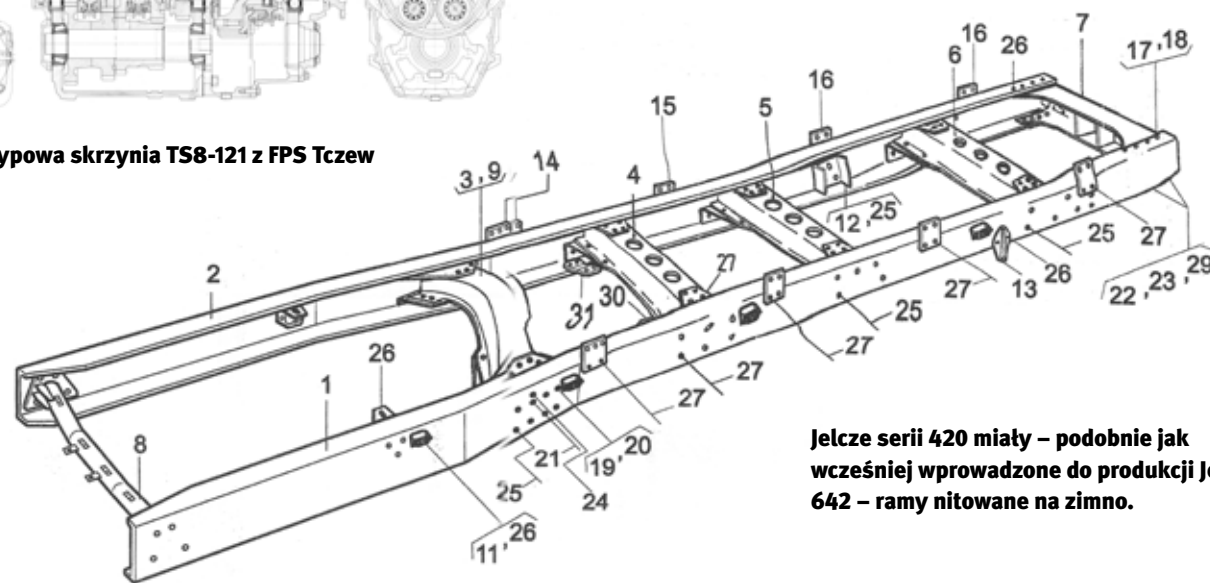
Tylny most Jelcza C424 Max zawieszony była na miechach.auta malowane były w żywe kolory dzięki nowej mieszalni farb.







Prototypowa skrzynia TS8-121 z FPS Tczew



Jelcze serii 420 miały – podobnie jak wcześniej wprowadzone do produkcji Jelcze 642 – ramy nitowane na zimno.

Wiosną 1990 roku zakład pracował przez 3 dni w tygodniu, na jednego zatrudnionego przypadło 0,77 zbudowanego pojazdu, gdy współczynnik powinien sięgać 1. Jednak cały 1990 rok JZS zakończyły zyskiem 130 mld zł.

JZS przygotowane były do stosowania również prototypowych przekładni TS16-141. Obie konstrukcje wykorzystywały planetarne reduktory, których konstrukcję FPS Tczew opanowała w skrzyni TS9-160 (opisaliśmy ją w „Przevoźniku” nr 41 z kwietnia 2015 roku).

### Uproszczony prototyp

Choć od gorzkich słów Orzechowskiego o powszechnych brakach mijały lata, oferta dostawców nie poszerzała się. W 1989 prototypownia zmontowała drugi, uproszczony egzemplarz Jelcza C 422 D ze skróconym rozstawem osi do 3,5 m. W tylnym zawieszaniu konstruktorzy zastąpili importowane miechy powietrzne nieco łatwiejszymi do kupna, choć zapewniającymi mniejszy komfort jazdy, resorami półeliptycznymi. Nadal nie było mowy o zastosowaniu resorów parabolicznych.

Jedynie WSK Mielec przygotowały ulepszoną, 280-konną wersję silnika SWT 11, z nowym, chłodzonym powietrzem intercoolerelem montowa-

nym z przodu, przed chłodnicą silnika. Maksymalny moment obrotowy SWT 11 sięgał 1059 Nm przy 1500 obr./min. – W tym silniku zadaniem intercoolera było podniesienie mocy silnika, a nie zmniejszenie emisji toksycznych związków w spalinach – dodaje Lesiński.

W tym czasie inżynierowie FPS Tczew opracowali nową rodzinę dwukrzyżakowych mechanizmów wybierania przełożeń zawierającą m.in. wersję dostosowaną do kabin odchylanych, które 2,5-krotnie zmniejszyły siły na drążku zmiany biegów.

Jelcz nie chciał prototypów skrzyń biegów z planetarnymi reduktorami, lecz sprawdzonej konstrukcji. Producent uzgodnił zatem dostawy skrzyni TS12-100, a więc wzmocnionej przekładni licencyjnej S6-90 razem ze zmodernizowanym zespołem rozpiętości przełożeń TGV-90. W obu skrzyniach tczewscy konstruktorzy zastąpili łożyska kulkowe i walcowe łożyskami stożkowymi, dzięki czemu zwiększyli moment wejściowy z 900 Nm do 1100 Nm. Taka skrzynia wymagała najmniejszych inwestycji

ze strony dostawcy, dlatego weszła w 1991 roku do produkcji, choć ważyła 280 kg, była zatem o 15 kg cięższa od TS8-121, która na zawsze pozostała prototypem. Skrzynia TS12-100 oferowana była z dwoma cięgami przełożeń: od 7,03 do 0,82 lub od 8,67 do 0,81.

Gdy udało się uruchomić wytwarzanie wszystkich komponentów, Jelcz C 422D z silnikiem SWT 11, skrzynią TS12-100 i półeliptycznymi resorami wszedł do produkcji w 1991 roku.

### Otwarty rynek

Produkcja przygotowywanego sześć lat Jelcza 422 ruszyła w całkowicie zmienionych realiach gospodarczych. Do tej pory chroniony administracyjnie i celnie rynek otworzył się na import. Zostały urealnione ceny oraz zapotrzebowanie i w rezultacie popyt na jeliczańskie ciężarówki gwałtownie zmalał. Wiosną 1990 roku zakład pracował przez 3 dni w tygodniu, na jednego zatrudnionego przypadło 0,77 zbudowanego pojazdu, gdy współczynnik powinien sięgać 1. Jednak cały 1990 rok JZS zakończyły zyskiem 130 mld zł.

Konieczna była pilna modernizacja produkcji i JZS skorzystał z możliwości, jakie dawał otwarty rynek. W styczniu 1991 roku zakład podpisał z MAN (właścicielem od 1990 części ciężarówkowej Steyra) umowę o

CIĄGNIK  
SIÓDŁOWYJELCZ  
C423D/1 4x2

MASA CAŁKOWITA MAX. 18000 kg



CIĄGNIK SIÓDŁOWY C 424 MAX

sprzedaży austriackich silników. Jeliczańscy konstruktorzy szybko opracowali dokumentację instalacji tych diesli i już 14 marca 1991 we Wrocławiu JZS zaprezentował przevoźnikom, w tym PKS, Jelcza C-422 D/1 z 10-litrowym silnikiem Steyr WD 615.

W ten sposób jeliczański zakład zaoferował 310-konny silnik, spełniający zachodnioeuropejskie normy czystości spalin. Jego maksymalny moment obrotowy sięgał 1250 Nm przy 1300 obr./min. i FPS Tczew nie miał w ofercie produkcyjnej przekładni zdolnej przenieść tak duże obciążenie, dlatego JZS zdecydował się na kolejny importowany komponent: 16-stopniową przekładnię ZF 16S 130 o przełożeniach od 11,46 do 0,85. Tylony most T1323 miał przełożenie całkowite 5,125.

Nowy samochód pojawił się w ostatniej chwili, bo na początku 1991 roku Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oświadczyło, że spośród wszystkich polskich producentów silników z zapłonem samoczynnym, jedynie Ursus i Star spełniają wymagania polskiej normy branżowej BN-84/1374-12. W ślad za tym oświadczeniem Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wystosowało pismo zakazujące świadczenia przewozów międzynarodowych Jelczami.



CIĄGNIK SIÓDŁOWY C 424 MAX

JZS zapewnił ministerstwo, że samochody spełniają wszystkie wymagania Konwencji Wiedeńskiej. Za fabryką murem stało Ministerstwo Przemysłu i napisało do MTiGM, że to niczym nieuzasadniona dyskryminacja. Pismo Ministerstwa Transportu było dolewaniem oliwy do ognia, jako że dotychczasowi klienci Jelcza i bez tych przepychanek masowo znikali. W 1991 roku Sejm późno uchwalił budżet państwa, więc dotacje dla PKS były opóźnione, załamało się budownictwo, rolnictwo, zachwiało się eksport. Zniknęło NRD, które kupowało dużo Jelczy, walki ogarnęły Jugosławię, Chiny przeszły na clearing.

W 1991 roku na jednego zatrudnio-



JELCZ

nego przypadło 0,37 zbudowanego pojazdu, a na 1 800 wyprodukowanych samochodów w tymże roku, 1 047 stanowiły ciężarówki. W rekordowym 1988 roku z fabryki wyjechało 5 211 samochodów ciężarowych, a wszystkich pojazdów 8,7 tys. W drugiej połowie lat 80. eksport przekraczał tysiąc pojazdów rocznie, w 1989 roku wyniósł 1 085 pojazdów, zaś w kolejnym roku 343 i zaledwie 13 sztuk w 1991 roku.

### Wyścig z czasem

Dyrekcja zakładu obawiała się, że Jelcz nie zapewni sobie przyszłości jako samodzielna firma i 6 września 1991 roku dyrektor naczelny JZS Krzysztof Rozenberg i dyrektor naczelny Volvo Trucks Corporation Sten Langenius podpisali list inten-



Fot. Bogusław Postek



**Na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1988 roku Jelcz wystawił prototypowy C 422 z kierownicą po lewej stronie. Kilka takich samochodów trafiło na Tajwan.**

cyjny pomiędzy JZS i Volvo o utworzeniu wspólnego przedsięwzięcia Jelcz-Volvo.

Równolegle konstruktorzy przygotowywali nowe modele. Powrócili do zawieszenia pneumatycznego z tyłu i zaprojektowali ciągnik oznaczony C423 D/1, którego premiera miała miejsce na Międzynarodowych Targach Poznańskich w kwietniu 1992 roku. Austriacki silnik, znany z modelu 422, spełniał normę Euro I, która stawała się obowiązkowa od stycznia 1993 roku.

Układ napędowy nie różnił się od stosowanego w C 422 D/1, natomiast tylny most był zawieszony na poduszkach pneumatycznych Continentala. Sterowanie pneumatyką zawieszenia, łącznie z regulacją jego wysokości, zapewniał system Wabco. Z przodu po raz pierwszy Jelcz zastosował paraboliczne resory (produkowane w podszczecińskim Golczewie przez firmę TES), o 40 proc. lżejsze od eliptycznych.

Zanim C 423 wszedł do produkcji, podstawą oferty w tym segmencie był C 422 D, wyceniany w 1992 roku na 360 mln zł, o 40 mln drożej do mającego dekadę C 417. Wersja z silnikiem Steyra, oznaczona C422 D/1, wyceniona została na 606 mln zł i

poza drogim, importowanym silnikiem otrzymała także system zapobiegający poślizgowi podczas hamowania - ABS. Wkrótce nawet ta cena, wysoka jak na Jelcza, została przyćmiona. Zakład szykował coś zupełnie specjalnego.

### Amerykański silnik

Konstruktorzy postanowili zamontować w podwoziu C 423 amerykański silnik Detroit Diesel Serii 60 o mocy 425 KM. Wysoką moc kontrolował system antypoślizgowy ASR, a do tego jednostka miała hamulec silnikowy Jake Brake. Moment obrotowy sięgający 1966 Nm przy 1200 obr./min. przenoszony był poprzez 12-stopniową skrzynię Eaton TSO 15612A na most MT1332 o przełożeniu zmniejszonym do 4,32. Dzięki dużej mocy i długiemu przełożeniu mostu, ciągnik rozpędzał się do 120 km/h.

Samochód oznaczony C 424 Max był wyjątkowo zelektronizowany. Miał 2 km przewodów, a wszystkie poprowadzone na zewnątrz otrzymały osłonki, aby zlikwidować awarie elektryczne. Silnik miał elektroniczne sterowanie, zatem pedał gazu był połączony z pompą paliwa za pośrednictwem elektrycznych prze-

wodów, a nie jak dotychczas cięgien.

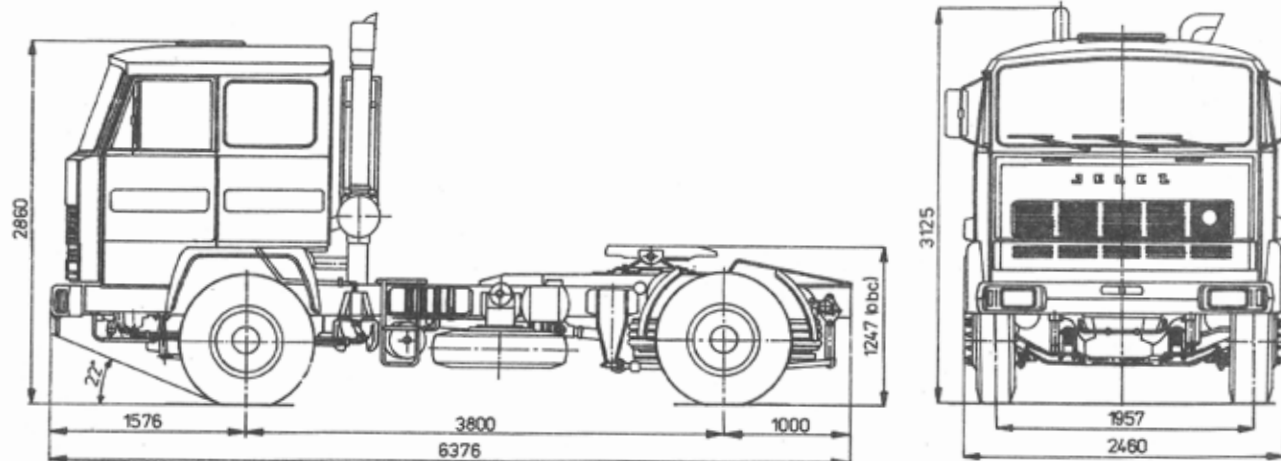
Inżynierowie Jelcza zastosowali wiszące pedały, usuwając jednocześnie dziury w podłodze, przez które przedostawało się do wnętrza zimne powietrze i hałas. Wewnątrz głośność nie przekraczała 74 dB. Blachy kabiny były jednostronnie cynkowane. Spód kabiny zabezpieczony został masą bitumiczną, zaś błotniki kabiny wykonano z plastiku.

Zmodernizowana dla potrzeb Jelcza 424 kabina 134 powstała w 6 miesięcy. Pracowało przy niej pięciu konstruktorów, a dokumentacja mieściła się na czterech tys. formatów A4. Podniesiony został dach, dzięki czemu wysokość wewnątrz wzrosła do 180 cm. W powiększonej kabinie zmieściły się: szafka na ubrania, schowek na rzeczy osobiste, chłodziarka i kuchenka.

Poliestrową nadbudówkę dostarczała podszczecińska Kuda. W zawieszaniu odchylanej o 58 stopni kabiny (z pompą napędzaną elektrycznie) wykorzystano hydrauliczną amortyzację.

W kabinie pojawiła się nowa nagrzewnica oraz niezależne ogrzewanie wodne z oprogramowaniem czasowym. Dzięki nowej mieszalni farb Jelcz mógł pokryć kabinę lakierem o dowolnym kolorze.

Odpowiedzialny za kabiny jelczań-



**Prototyp dalekodystansowego ciągnika Jelcza z końca lat 80. Tylny most już na miechach powietrznych i długi rozstaw osi, wynoszący 3,8 m. W wersji produkcyjnej został skrócony do 3,5 m.**

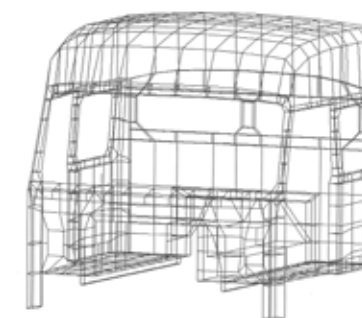
szych samochodów Bronisław Surma zaprosił do zaprojektowania wnętrza kabiny C 424 Wilhelma Semaniszy na z wrocławskiej ASP. W latach 80. Semaniszyn wraz z czterema plastykami opracował nową kabinę dla Jelcza, która nie weszła do produkcji, ale artyści wykazali się dużą wiedzą i umiejętnościami współpracy z biurem konstrukcyjnym. – Do projektowania wnętrza kabiny Jelcza 424 przystąpiłem z moim współpracownikiem Janem Kukułką – wspomina profesor ASP Wilhelm Semaniszyn. – Przyjęliśmy, że w formie zewnętrznej wykażemy, że to mocny samochód, z ponad 400-konnym silnikiem. Model deski rozdzielczej wylepiliśmy z plasteliny. Początkowo inżynierowie dziwili się, że to takie masywne, ale po zdjęciu form okazało się, że wszystko wspaniale wyszło – zapewnia profesor. Pod tym rozbudowanym parapetem było dużo miejsca na kanały wentylacyjne i wiązki elektryczne. Zmieściła się nawet centralka elektryczna.

Deska rozdzielcza miała dwie płaszczyzny, co ułatwiało kierowcy sięgnięcie do przełączników. – Przyjęcie takiego rozwiązania wynikało z doświadczenia zebranego przy wcześniejszych pracach nad kabinami – tłumaczy Semaniszyn. – Pracowaliśmy nad kabiną bardzo intensywnie, wykonaliśmy ją w kilka miesięcy, aby zdążyć na premierową wystawę – podkreśla profesor. Prototyp samochodu trafił na Międzynarodowe Targi Poznańskie w maju 1993 roku.

Jelcz spytał nas, czy nie produkowalibyśmy laminatów do tej deski. Zgodziliśmy się, bo już łatwiej było o materiały, m.in. żywicę kupowaliśmy w hurtowniach – tłumaczy projektant.

W październiku 1993 roku Jelcz wycenił ciągnik C 424 Max na 1,96 mln zł. Samochód objęty był roczną gwarancją lub na 100 tys. km.

### Okiem właścicieli



Jelcz C 424 Max kosztował tyle, co importowany ciągnik, więc popyt był znikomy. – Od czasu do czasu otrzymywaliśmy zlecenie na kolejne egzemplarze. Zrobiliśmy ok. trzydziestu kompletów – podsumowuje projektant wnętrza kabiny. Najczęściej przewoźnicy kupowali model 422 (z całkowicie stalowym zawieszaniem) lub 423 (z pneumatycznym z tyłu).

Kazimierz Olszański z firmy Olszański odkupił na początku lat 90. Jelcza S 422. – Samochód miał rok i wcześniej służył do wożenia paczek z pomocą. Ciężarówkę napędzał mie-

lecki, 280-konny silnik, połączony z 6-stopniową skrzynią biegów z Tczewa – opisuje Olszański. – W trzy lata przejechałem nim 400 tys. km. Z Głogowa woziłem materiał do piaskownia. Samochód pracował z 10-tonową przyczepą.

Na tamte lata to był dobry, bezawaryjny pojazd. Wymieniłem w nim tylko (za namową mechanika z PKS) turbosprężarkę. Chyba zrobiłem to przedwcześnie, bo moc nie wzrosła, a drobne dolewki oleju między wymianami nadal się zdarzały. Olej wymieniałem co 15 tys. km – podsumowuje. Bezawaryjność wynikała także z zastosowania kół z bezdętkowymi oponami, wyraźnie trwałszymi od poprzednio używanych, montowanych na rozbieranych obręczach.

Zaś były kierownik stacji obsługi szczecińskiego STW Romuald Szymt dodaje, że tamte Jelcze miały dobre wyposażenie i rewelacyjną masę własną. – Nawet z klimatyzacją ważyły niecałe 7 ton i gdybym takiego znalazł, to od razu bym wziął – zapewnia.

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

Podziękowania dla: Marcina Kardasa, Aleksandra Lesińskiego, Kazimierza Olszańskiego, Jerzego Oleńcaka, Bogusława Postka, Wilhelma Semaniszy i Romualda Szymta.



# Zestawy dla AGD i samochodówki



**Wielkopojemne zestawy zyskują popularność. Razem z rosnącym popytem poszerza się oferta, najnowszym dodatkiem jest DAF XF z siodłem na wysokości 91 cm oraz lekki LF, tworzący zestawy o pojemności 120 m sześciennych.**

**Robert Przybylski**

Przewoźnicy zaopatrujący fabryki m.in. w części samochodowe oraz hurtownie np. w sprzęt AGD coraz częściej wykorzystują pojazdy wielkopojemne, a załadownicy żądają nawet trzech metrów wysokości wewnętrznej.

Do tej pory tego typu naczepy współpracowały z ciągnikami o wysokości siodła 94-96 cm, jednak inspekcje drogowe mierzą wysokość ciężarówek z coraz większą dokładnością i robią to wykorzystując automatyczne systemy pomiaru. Potrafią wlepić mandaty nawet za 4-centymetrowe przekroczenie. Szczególnie dotyczy to służb szwajcarskich.

## Siodło na wysokości 91 cm

Stąd DAF, który do tej pory oferował siodło na wysokości 94-96 cm, przy-

gotował podwozie ciągnika z siodłem obniżonym do 91 cm. Obniżenie siodła o kilka centymetrów wymusiło przeróbkę podwozia, tym bardziej że kierowcy narzekali na prowadzenie obniżonych ciągników siodłowych. Denerwowała ich wyraźna nadsterowność takich pojazdów.

Odpowiedzialny w DAF za testy pojazdów Raoul Wijnands tłumaczy, że nadsterowność powstawała przy skręceniu, gdy prowadzące tylny most, równoległe do ramy drążki reakcyjne wymuszały jego lekkie przesunięcie, w rezultacie którego ciągnik zacieśniał zakręt.

Nowy obniżony ciągnik siodłowy otrzymał drążki reakcyjne nowego kształtu, których rozstaw punktów mocowania do ramy jest węższy niż do tylnego mostu. Dzięki temu nie przemieszcza się on i pozostaje cały czas w położeniu prostopadłym do osi podłużnej samochodu. Poza tym zawieszenie, podobnie jak poprzednio, wykorzystuje cztery poduszki.

Przednia oś może być zawieszona na resorach parabolicznych lub powietrznych.

W modelu DAF z siodłem o wysokości 91 cm, belka ochronna jest standardowo montowana na ramie pod naczepą. Rama wykonywana jest w jednej długości, przystosowanej do 380-centymetrowego rozstawu osi. Pojemność zbiornika paliwa pozostała bez zmian, wynosi 1 090 litrów.

## Kluczowe i kosztowne opony

Osie pozostały te same co w ciągniku o wysokości siodła 94 cm, jednak nowe są opony. – Po wielu latach prób otrzymaliśmy od Goodyeara opony o rozmiarze 315/45 R22,5. Długo dobieraliśmy na tył i na przód odpowiednie rozmiary, aby zapewnić ich harmonijną współpracę i wytrzymałość – zauważa Wijnands.

Z oponami o profilu 45 na tylnej osi jej nośność wynosi 11,5 tony. Samochód może otrzymać z przodu opony

375/45 R22,5 lub na życzenie 355/50 R22,5. Dotychczasowy ciągnik siodłowy miał opony o profilu 60 i szerokości 315 mm z przodu i 295 mm z tyłu.

Opony są jednym z kluczowych elementów przy wyborze ciągnika z niskim siodłem. Mercedes-Benz Actros LowLiner ma również 91-centymetrowy wznios siodła. – Przy tym najniższym siodle stosujemy ogumienie 315/45 R 22,5 na osi napędowej, ale tzw. standard Low Linera ma preferowane przez klientów ogumienie 295/60 R 22,5 i osiąga wysokość pod-

siodłową 930-940 mm w stanie obciążonym – tłumaczy Product & Marketing Manager Mercedes-Benz Trucks Tomasz Ciesielski.

Actros może mieć opony 355/50 R 22,5, ale klienci raczej preferują 315/60 R 22,5 o nośności na przodzie min. 7 500 kg. Jest to podyktowane ceną opony, jej dostępnością oraz nieznacznie mniejszym oporem toczenia i w rezultacie zużyciem paliwa. Z tyłu może też wystąpić 295/55 R 22,5 jako preferowany wariant z niższą wysokością podsiodłową w stosunku 295/60

W przypadku ciągników siodłowych Renault, odpowiedzialny za sprawy techniczne w tej organizacji handlowej Andrzej Czajkowski wskazuje, że standardowo ciągnik T XLOW ma siodło na wysokości 974/956 mm na oponach 295/60 i siodle 150 mm. – Zazwyczaj spotykane są rozmiary 315/60 przód i 295/60 tył lub 295/60 na obu osiach. Czasem mamy też zamówienia na 315/60 (dość rzadko). Jest możliwość zastosowania opon 295/55 R22,5 na moście tylnym i obniżenia zawiesz-

## CIĄGNIKI DO ZESTAWÓW MEGA, DOSTĘPNE OD DRUGIEJ POŁOWY 2016 ROKU

Marka	Wysokość siodła w cm	Najniższe przełożenie tylnego mostu	Opony tył	Opony przód
DAF XF Low Deck	91	2,38	315/45 R22,5	375/45 lub 355/50 R22,5
Iveco Stralis FP LT	95	2,47	295/60R22,5	295/60 R22,5
MAN	95	2,53	315/45 R22,5	315/45 R22,5
Mercedes-Benz Axor LowLiner	91	2,27	315/45 R 22,5	355/50 R 22,5
Renault T XLOW	95	2,31	295/55 R22,5	295/55 R22,5
Scania R	95	2,59	295/60 R22,5	315/60 R22,5
Volvo FH XLOW	95	2,31	295/60 R22,5	315/60 R22,5





nia o około 20 mm. Miałem 2 takie zamówienia – przyznaje Czajkowski.

Product Manager Heavy & Medium Iveco Ryszard Morozek przyznaje, że standard fabryczny to opony w rozmiarze 295/60R22,5 na obu osiach. – Niestety nośność opon w tym rozmiarze to 6,7 t/oś przy montażu pojedynczym, co mocno ogranicza nacisk na oś przednią. Stąd nasz standard krajowy na Polskę obejmuje ogumienie 315/60R22,5 na osi przedniej i 295/60R22,5 na osi tylnej. Dzięki temu uzyskujemy naciski na osie 7,1 t przód i 12,3 t tył (administracyjnie 7,1/11,5 t) – wylicza przedstawiciel Iveco.

W Volvo większość zamówień to ogumienie na tylną oś w rozmiarze 295/60 R22.5. Natomiast w Scanii najniższa wysokość siodła wynosi 960 mm, przy ogumieniu takiego ciągnika 315/60 z przodu oraz 295/60 z tyłu.

### Niskie opony, szybkie mosty

Dobór opon 315/45 daje koło o średnicy 85,5 cm, o 7 cm mniejszej niż z oponami o rozmiarze 295/60. Dla utrzymania podobnej prędkości marszowej konieczne jest zwiększenie szybkości obrotu kół, a zatem szybsze przełożenia w tylnych mostach.

DAF oferuje przełożenie tylnego mostu 2,38. Mercedes przy silniku drugiej generacji przygotował zmniejszone przełożenie tylnego mostu w Low Linerze do wartości 2,27.

Renault do tej pory stosowało 2,64, zaś od kwietnia można zamawiać 2,31 lub 2,47, przy wysokości siodła 95 cm. Volvo wraz z silnikami generacji D13K oraz nowymi mostami tylnej osi proponuje szybkie przełożenia przy skrzyni biegów I-Shift, w większości przypadków to 2,31, jednak przy róż-

nych zastosowaniach czasem wolniejsze 2,47 lub 2,50.

W Iveco zazwyczaj stosowane jest 2,64, ale dla nowego modelu, który wejdzie w drugiej połowie tego roku (tzw. MY2016 z nowym mostem oznaczonym EVO) będzie dostępne 2,47. Scania ma przełożenie tylnego mostu 2,59, natomiast MAN 2,53 lub 2,71 (w zależności od skrzyni biegów).

### Megi coraz popularniejsze

Nie tylko DAF zwrócił uwagę na rosnące zapotrzebowanie na wielkopojemne zestawy. Logistic & Product Team Leader Volvo Group Trucks Piotr Werner przyznaje, że zainteresowanie nimi w ostatnim okresie rośnie, także za sprawą zwiększenia pojemności zbiorników na specjalne życzenie do 1 260 l przy najniższej ramie, dodatkowo w ostatnim czasie Volvo wprowadziło lżejsze materiały w konstrukcji ramy, a co za tym idzie podniosło ładowność całego zestawu.

W Renault parę lat temu ciągniki do zestawów wielkopojemnych stanowiły 5-6 proc. do 10 proc. sprzedaży, a w tym roku przekraczają 15 proc. – Spedytorzy wymagają coraz częściej ok. 3 m wewnątrz niezależnie od potrzeb. Jest też chyba mniejsza różnica w kosztach eksploatacji niż to było parę lat wstecz – tłumaczy rosnącą sprzedaż Czajkowski.

Szef marketingu Scania Polska Paweł Paluch także zauważa, że z roku na rok popyt na megi rośnie. – Orientacyjnie notujemy około 15 proc. wzrostu 2015 do 2014 roku – szacuje przedstawiciel Scanii.

Marcin Topór, Product Manager odpowiedzialny za produkt Wielton SA wskazuje, że spółka ma naczepy na ciągniki z siodłem o wysokości 950

mm. – Nikt jeszcze nie składał zapytań na naczepy z siodłem o wysokości 910 mm. Wewnętrzna wysokość wynosi 2 950, a przy wysokości 3-metrowej wysokość całkowita sięga 4 015 mm – wylicza.

Dodaje, że w naczepach Wieltonu do załadunku można podnieść stelaż o 450 mm. Brak popularności naczep do współpracy z ciągnikami o siodle na wysokości 91 cm tłumaczy wysokimi kosztami zestawu. – Przedsiębiorcy unikają opon o średnicy osadzenia 19,5 cali, z uwagi na wysoką cenę takich opon. Na dodatek takich naczep nie można odsprzedać na wschodnim rynku, co utrudnia wymianę taboru – wskazuje przedstawiciel Wieltonu.

### Zestawy średniotonowe

Marcin Topór przypomina, że w przypadku wielkopojemnych zestawów popularne są 18-tonowe lekkie podwozia z przyczepami. – Po zmianie wysokości myta w Niemczech, straciły popularność podwozia 12-tonowe. Jedynym minusem takich samochodów są ciasne kabiny, na które narzekają kierowcy – zaznacza.

Producenci samochodów przygotowali już nieco cięższe wersje takich zestawów kubaturowych ze średnim (14-16-tonowym) podwoziem i przyczepą. Na 19,5-calowych kołach taki zestaw ma 120 m sześciennych pojemności. W przypadku DAF-a nowością jest wersja LF z 280-konnym, 7-litrowym silnikiem, która tworzy zestawy o dmc 22 ton, a technicznie do 26 ton.

Samochód został wyposażony w 12-stopniową, zrobotyzowaną skrzynię biegów, która zapewnia na kołach o blisko 50 proc. większy moment obrotowy w porównaniu do 6-stopniowej ręcznej. Dla kierowcy oznacza to, że może używać niższych przełożeń, co przyczyni się do 2-procentowego spadku spalania. Zautomatyzowana przekładnia umożliwia tworzenie 32-tonowych zestawów.

16-tonowe podwozie LF może być wyposażone w zbiorniki o pojemności 1 200 l (poprzednio maksymalna pojemność wynosiła 340 l), zatem, jak wylicza DAF, przy cenie paliwa w Polsce 0,79 centów, samochód pokona 3 700 km na jednym tankowaniu, oszczędzając do 600 euro na kursie dzięki uniknięciu tankowania za granicą. ■



# Najbezpieczniejsze karty paliwowe do Państwa usług

Eurowag opracował unikatowe zabezpieczenie przeciwko kradzieży, które umożliwia:

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





# Belgia

## Ruszył elektroniczny system

Belgia jest kolejnym krajem w Europie, który wprowadził elektroniczne opłaty za przejazd autostradami i niektórymi drogami szybkiego ruchu. System zastąpił dotychczas obowiązujące eurowiniety.

Piotr Gawelczyk

Od 1 kwietnia 2016 r. każdy pojazd powyżej 3,5 tony, chcący poruszać się po blisko pięciu tysiącach kilometrów płatnych belgijskich dróg, musi być wyposażony w urządzenie pokładowe, które automatycznie nalicza odpowiednią opłatę. Można je otrzymać w biurze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce - jedynym poza Belgią punkcie obsługi klienta; wysyłkowo za pośrednictwem belgijskiego operatora systemu - firmy Satellic; albo w specjalnych punktach obsługi klienta na terenie Belgii oraz przy granicach tego kraju.

### Co trzecia z Polski

Nie przypadkowo ZMPD jest partnerem Satellica. - To podkreślenie wagi polskiego transportu w Europie i naszej w nim roli - stwierdza dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz. Co trzeci duży samochód na belgijskich drogach jest z naszego kraju. Zrzeszenie posiada odpowiednie doświadczenie, by pomóc w rejestracji klientów. Już realizuje zadania związane z elektronicznym poborem opłat: jest partnerem dla viaTOLL-a, ma także podpisaną umowę z węgierskim operatorem na dystrybucję urządzeń HU GO.

Andrzej Lenkiewicz odsłania nieco kulisy podpisania umowy. - Można powiedzieć, że szukaliśmy się równolegle. Wiedząc, że Belgia stosunkowo niedługo wprowadzi opłaty drogowe, dzięki odpowiedniemu doświadczeniu mogliśmy wyjść im naprzeciw. Byliśmy przygotowani technicznie i organizacyjnie do reprezentowania tamtejszego ope-

rata na polskim rynku. Z kolei Belgowie, znając przecież wartość polskiego rynku transportu międzynarodowego, kilkukrotnie wizytowali nasz kraj, szukając punktu zaczepienia przez ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Koniec końców odbyło się spotkanie belgijskiej delegacji z rządowej agencji odpowiedzialnej za wdrożenie opłat i Satellica w ministerstwie, oraz - tego samego dnia - w ZMPD. Po kilku kolejnych spotkaniach i telekonferencjach udało się podpisać stosowną umowę na reprezentowanie tamtejszego operatora.

Przygotowania do wprowadzenia systemu były dosyć długie. - Ostatnie spotkanie mieliśmy z Belgami w styczniu 2016 r. Już wtedy poinformowano nas, że system działa testowo - wspomina dyr. Lenkiewicz. Wówczas było w nim zarejestrowanych kilka tysięcy pojazdów jeżdżących z w pełni sprawnymi i komunikującymi się z systemem urządzeniami. Formalnie elektroniczny pobór opłat w Belgii ruszył 1 kwietnia. W przypadku Satellica ZMPD od początku nastawiło się na obsługę przede wszystkim mniejszych podmiotów, którym zależało na otrzymaniu urządzeń pokładowych szybko i w prosty sposób. Opłaty za zarządzanie są ustalone na symbolicznym poziomie, co powoduje, że Zrzeszenie jest z pewnością najbardziej konkurencyjne.

Oferowany przewoźnikom system postpaid powoduje, że ZMPD nie tylko przejmuje odpowiedzialność za sprawy finansowe związane z dokonywaniem opłat za przejazdy płatnymi drogami w Belgii, lecz także służy pomocą przy ewentualnych technicznych problemach dotyczących obsługi OBU. Jedynym zaś obowiązkiem przedsiębiorcy jest opłata faktur wysyłanych dwa razy w miesiącu przez przedstawicieli Zrzeszenia. Warto pamiętać, że za OBU

trzeba zapłacić kaucję w wysokości 135 euro (za każde urządzenie). Koszt przejechania kilometra belgijskiej drogi jest różny w różnych regionach kraju. Zależy to od masy pojazdu, normy emisji spalin - EURO oraz kategorii dróg. Średnio można jednak przyjąć, że wynosi on ok. 15 eurocentów. W przypadku braku urządzenia grzywna wynosi tysiąc euro.

### Kolejne umowy

Zarządzanie drogami w Belgii ma ciekawą konstrukcję - odbywa się ono z trzech niezależnych regionów: Flandrii, Walonii i regionu Brukseli. Każdy z nich ma oddzielne ministerstwo prowadzące swoją politykę w tym zakresie. Tym trzem niezależnym ministerstwom udało się powołać wspólną agencję „ponad podziałami” - Viapass, odpowiadającą za stworzenie systemu, który jest... różny w różnych krajach związkowych. I tak w regionie Brukseli, gdzie jest najwięcej płatnych dróg, niemal wszystkie są włączone do systemu Satellic. Z kolei we Flandrii i Walonii płaci się tylko za te tranzytowe. W regionie Brukseli i w Walonii drogi są państwowe i w związku z tym nie ma VAT-u, natomiast we Flandrii istnieje prywatna agencja zarządzająca drogami, i tu VAT już jest.

ZMPD planuje rozszerzenie oferty. - Chcemy rozwijać ten segment naszej działalności, tym bardziej że widać, iż istnieje popyt na nasze usługi, a my coraz lepiej rozumiemy potrzeby przewoźników w tym zakresie oraz działanie tych systemów - przyznaje dyr. Lenkiewicz. I dodaje: - Myślę, że już niedługo będziemy mogli poinformować o podpisaniu podobnych umów z operatorami w kolejnych krajach - we Francji, Włoszech, Hiszpanii oraz Portugalii.

# Pobór opłat drogowych na Węgrzech

## z urządzeniem pokładowym

## WEBBASE

## OBU EASY!



### KORZYŚCI:

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



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

**SZCZEGÓLNE INFORMACJE**  
oplaty.drogowe@zmpd.pl  
tel. +48 723 688 239  
tel. +48 22 53 61 850





# Gmina Chetmiec przyjazna przedsiębiorcom



Wójt Gminy Chetmiec  
Bernard Stawiarski

## Atuty Gminy Chetmiec

- niskie podatki
- infrastruktura drogowa
- połączenie z drogami krajowymi nr 75 i 28
- rozwinięta sieć wodno-kanalizacyjna
- szybka zmiana planu zagospodarowania przestrzennego
- planowana budowa specjalnej strefy ekonomicznej

### Gmina Chetmiec

**Chetmiec jest najludniejszą gminą wiejską w Polsce - liczy blisko 28 tys. mieszkańców. Położona jest w północnej części powiatu nowosądeckiego w województwie małopolskim. Obszar gminy otacza pierścieniem miasto Nowy Sącz.**

Pięciokrotnie z rzędu gmina zdobywała pierwsze miejsce w Polsce w rankingu organizowanym przez Związek Powiatów Polskich w kategorii "Najlepsza gmina wiejska".

Gmina zabiega o jakość życia mieszkańców, stąd wielka skala zrealizowanych inwestycji. W ciągu ostatnich 9 lat kwota wydana na inwestycje przekracza 300 mln zł. Gmina stawia na rozwój przedsiębiorców i z tą myślą od 2016 roku zostały obniżone podatki, w tym od środków transportowych i od nieruchomości, co powoduje, że w regionie w tym względzie jest najtańsza. Dużym atutem jest bardzo dobrze roz-

winięta infrastruktura drogowa, w tym połączenie z drogami krajowymi nr 75 i 28 oraz sieć wodociągowo-kanalizacyjna. To w połączeniu z możliwością szybkiej punktowej zmiany planu zagospodarowania przestrzennego daje możliwość przedsiębiorcom do inwestowania w atrakcyjnym miejscu. Przykładem firm prężnie i dynamicznie rozwijających się i inwestujących na terenie gminy Chetmiec jest firma Wiśniowski – producent bram, drzwi i ogrodzeń, Zakłady Mięsne Szubryt, KSS Klęczany – kopalnia surowców skalanych – producent kruszywa drogowego, Dako – producent okien, rolet, drzwi i bram oraz firma JawTrans, świadcząca usługi transportowe, roboty ziemne i wynajem sprzętu. Bardzo ważnym ekonomicznym aspektem przyciągającym do gminy inwestorów są niskie podatki, w tym w szczególności podatek od nieruchomości oraz podatki od środków transportowych.

Gmina Chetmiec znana jest z biznesowego podejścia do zarządzania. Posiada własne przedsiębiorstwo KSS Klęczany – kopalnie kruszywa drogo-

wego, które inwestuje również w odnawialne źródła energii - przykładem jest wybudowana farma fotowoltaiczna o mocy 1 MW. Więcej o działalności kopalni oraz jej ofercie handlowej na stronie obok.

### CHEŁMIEC to:

- najniższe podatki w Polsce
- raj podatkowy dla firm transportowych.



oszczędność 1 szt. – 1 718,42 zł



oszczędność 1 szt. – 1 585,51 zł

Więcej o stawkach podatkowych  
Urząd Gminy Chetmiec Ul. Papieska 2  
Tel. 18 414 56 32  
E-mail: gmina@chetmiec.pl  
www.chetmiec.pl

**Największy producent kruszyw w regionie!**

www.ksskleczany.pl

**KOPALNIA SUROWCÓW SKALNYCH  
KLĘCZANY sp. z o.o.  
33-394 Klęczany 176  
tel: +48 443 - 37 - 20  
powiat nowosądecki**



- ✓ tłucznie, klince
- ✓ mieszanki kruszyw łamanych
- ✓ kamień budowlany
- ✓ piasek budowlany
- ✓ niesorty

**Przy większym zamówieniu ceny ustalane indywidualnie!**

**Rabaty dla stałych klientów!**

**KSS**  
KLĘCZANY

**Posiadamy pierwszą na Sądecczyźnie  
Farmę Fotowoltaiczną o mocy 1 MW!**





#### Ekonomicznie i bezpiecznie

Nowe Actrosy z Predictive Powertrain Control zapewniają najwyższej jakości transport przy optymalnych kosztach

## Idealnie płynna współpraca

Firma Wekta Transport z Olsztyna jako jedna z pierwszych w Polsce wyspecjalizowała się w transporcie płynnych produktów spożywczych. Dziś jej granatowe Actrosy można spotkać nieomal w całej Europie.

- Kiedy zdecydowaliśmy, że zajmiemy się transportem międzynarodowym, od razu postawiliśmy na cysterny, choć na początku mieliśmy też zabudowy z plandekami i kontenery - wspomina Tomasz Choiński, który jako współwłaściciel firmy odpowiada za sprzęt i kierowców. - Byliśmy jedną z pierwszych firm w Polsce, które nastawiły się na płynne produkty spożywcze. Dziś konkurencja jest zdecydowanie większa, choć branża nie należy do łatwych. Ale my punktujemy doświadczeniem i dobrą opinią, na którą ciężko pracowaliśmy.

Wekta już w momencie powstania 20 lat temu postawiła na jakość, rozumianą jako przestrzeganie najwyższych standardów, bezwzględnej czystości, wymaganej w takim transporcie, i punktualności dostaw. A do tego niezbędne są dobre samochody. Jednym z pierwszych ciągników, które rozpoczęły pracę w firmie, był Mercedes. Potem przez lata Wekta korzystała z pojazdów innych producentów aż do początku 2015, kiedy przy Towarowej w Olsztynie pojawiły się nowe Actrosy. - Pierwszy ciągnik testowaliśmy przez pół roku. Postanowiliśmy, że jeśli

się sprawdzi pod względem kosztów eksploatacji, zostaje. Spełnił nasze oczekiwania, więc dziś jeździ u nas już 14 Actrosów, a cała firmowa flota liczy 60 pojazdów. Niedługo planujemy wymianę kolejnych pojazdów, więc pojawią się następne, w charakterystycznym, niebieskim kolorze - opowiada Tomasz Choiński. - Średnie zużycie to około 27 litrów. To bardzo dobry wynik, bo przecież cysterna nie jest aerodynamiczna, a my niemal cały czas jeździmy z dużymi obciążeniami.

- Kiedy okazało się, że będziemy testować Mercedesa, byłem bardzo ciekawy. Podobał mi się od strony wizualnej, ale o samych samochodach wiedziałem tyle, co słyszy się podczas rozmów na parkingach. Teraz, po roku, jestem bardzo zadowolony - mówi Marcin Zych, kierowca, który w olsztyńskiej firmie pracuje już kilkanaście lat. Jego opinię szefowie Wekty brali pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o wprowadzeniu do floty ciągników z gwiazdą. - Z mojego punktu widzenia najważniejsza jest ergonomia. Tu wszystko jest pod ręką, logicznie ułożone. Obsługa Actrosa jest intuicyjna i nie stwarza żadnych

problemów. Mój model jest wyposażony w Predictive Powertrain Control, to doskonale rozwiązanie. Jak zacząłem z tego korzystać, to od razu poszedłem do szefa i powiedziałem mu, że kolejne ciężarówki muszą mieć ten system. W przypadku kierowców z mniejszym doświadczeniem system właściwie za nich myśli. Umożliwia też najbardziej ekonomiczną i efektywną jazdę. Nowe Actrosy trafiły do Wekty w ramach najmu z pełną obsługą. Jak tłumaczy Tomasz Choiński, kontrakt został podpisany na cztery lata, bo to się najbardziej opłaca. Wszystko w ramach redukcji zbędnych kosztów, bo zanim taki pojazd może ruszyć w trasę, musi zostać wyposażony w dodatkowy osprzęt, niezbędny do obsługi naczepy. Trzeba wyprowadzić z silnika system podgrzewania cysterny, bo niektóre towary wymagają wyższej temperatury. Cysterna może być wyposażona w pompę, a wtedy potrzebny jest napęd hydrauliczny z ciągnika lub kompresor do wydmuchu ciśnieniowego, który wymaga napędu mechanicznego. Jedną z podkreślanych w firmie zalet Nowych Actrosów jest ich niezawodność. A ta jest ważna, bo dostawy płynnych produktów spożywczych to transport just in time. Załadunek zaplanowany jest na konkretną godzinę, rozładunek też. Jak podkreśla Tomasz Choiński, rygorystyczne przestrzeganie tych harmonogramów również jest elementem polityki jakości Wekty. Do cystern trafiają różne produkty: soki, oleje, glukoza, różnego rodzaju tłuszcze, koncentraty, ale i miazga owocowa, wino, piwo, śmietana, mleko lub czekolada. Główne kierunki to Niemcy, Holandia, Grecja i Włochy, a od niedawna również Francja, gdzie popularna stała się miazga kakaowa z Polski. Ponieważ transport odbywa się w ścisłym rygorze sanitarnym, Wekta już ponad 10 lat temu wdrożyła system jakości ISO 9001:2000 / HACCP. Ma także certyfikaty wydawane przez niektórych klientów, u których obowiązują dodatkowe procedury związane z bezpieczeństwem żywności.



#### Odpowiedzialność za ładunek

Jakość jest najważniejsza - zapewnia ją Nowy Actros i profesjonalny kierowca, który nim cysterna ruszy w trasę, musi wszystko skontrolować osobiście



#### Skomplikowane procedury

Każdy z produktów płynnych ma inne wymagania dotyczące przewozu - kierowca musi je znać





# Odpowiedzialność przewoźnika

## w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXVII

### LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednich częściach naszej serii artykułów zajmowaliśmy się tak zwanymi „granicami odpowiedzialności standardowej”, a więc ograniczonym na podstawie art. 23 i 25 CMR odszkodowaniem, jakie należy zapłacić za zaginięcie przesyłki, jej uszkodzenie i opóźnienie dostawy. W jednym z kolejnych odcinków omówimy zagadnienie nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa w myśl art. 29 CMR. Ale co zrobić w przypadku, gdy zleceniodawca zleca transport towarów o wysokiej wartości lub deklaruje wyższą kwotę interesu w bezzuszkodowej dostawie przesyłki? W pierwszej z wyżej wymienionych sytuacji zawierane jest - często kosztowne - ubezpieczenie ładunku w transporcie (cargo, w przypadku którego ubezpieczyciel, po pokryciu szkody transportowej, dochodzi od przewoźnika kwoty odszkodowania w drodze regresu), zaś w drugiej sytuacji - zwłaszcza, gdy mamy do czynienia ze szkodami majątkowymi - trudno jest zorganizować dla zleceniodawcy odpowiednią ochronę ubezpieczeniową. Jakże zatem istnieją alternatywy, których przewoźnik - z uwagi na istniejące wysokie ryzyko odpowiedzialności, a także ze względu na niełatwe rozwiązanie

kwestii adekwatnej ochrony ubezpieczeniowej dla niego samego - nie będzie musiał narzucać zleceniodawcy? Odpowiedź na to pytanie znaleźć można w artykułach 24 i 26 Konwencji CMR, wymienionych w art. 23 ust. 6 CMR.

Artykuł 24 CMR umożliwia zleceniodawcy obejście górnych granic odpowiedzialności, wskazanych w art. 23 ust. 3 CMR (8,33 SDR za kg wagi brutto), ale dotyczy to tylko sytuacji zaginięcia lub uszkodzenia towaru. Szkoły majątkowe, takie jak utracony zysk w przypadku opóźnienia dostawy, nie są objęte artykułem 24 CMR. W tym celu konieczna jest deklaracja specjalnego interesu w dostawie, przy czym szczegóły dotyczące tej kwestii reguluje art. 26 Konwencji CMR. Jednakże art. 26 CMR odnosi się nie tylko do opóźnień dostawy. Specjalny interes w dostawie można uzgodnić także na wypadek zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki. Obydwa te środki, mające na celu uzyskanie wyższych odszkodowań w razie wystąpienia szkody, można stosować równocześnie.

### Warunki zastosowania art. 24 CMR

Deklarowaną wartość przesyłki strony muszą ustalić już na wstępie. W ten sposób przewoźnik nie jest narażony na różne przykre niespodzianki i może się wcześniej zabezpieczyć adekwatną

ochroną ubezpieczeniową. Specjalny interes w dostawie należy z góry uzgodnić z przewoźnikiem, ponieważ kierowca z reguły, przy tego rodzaju nietypowych ustaleniach, nie będzie posiadał pełnomocnictwa do zawarcia odpowiedniej umowy.

Ponadto deklarację wartości należy wpisać do listu przewozowego. Wpis ten ma też uświadomić kierowcy, zobowiązanemu do przeczytania listu przewozowego, jak wysoką wartość ma przesyłka, która zostaje mu powierzona, oraz zmotywować go do dołożenia szczególnej staranności, wykraczającej poza spoczywający na nim obowiązek dochowania należytej staranności, a więc do zachowania, jakie cechuje idealnego kierowcę.

Wreszcie, aby deklaracja wartości była skuteczna, należy koniecznie uzgodnić i uiścić dopłatę do przewoźnego.

Jeżeli nie wystawiono listu przewozowego (por. art. 4 CMR), to nie można dokonać wpisu deklaracji wartości, w związku z czym podjęte w tej kwestii uzgodnienie może stać się nieskuteczne. Takie same reguły obowiązują w przypadku zadeklarowania kwoty specjalnego interesu w dostawie w rozumieniu art. 26 CMR.

Ważne jest, aby ustalić, iż deklaracja wartości nie prowadzi automatycznie do sytuacji, w której w razie wystąpienia szkody w ramach odszkodowania zwracana będzie zadeklarowana wartość. Pokrywana będzie raczej rzeczywista szkoda, jaka wystąpiła na skutek zaginięcia czy uszkodzenia towaru, skalkulowana w oparciu o art. 23 ust. 1 i 2 lub art. 25, maksymalnie do wysokości zadeklarowanej kwoty, która zawsze będzie stanowić górną granicę. Jeżeli kwota ta jest wyższa niż szkoda rzeczywista, to jedynie szkoda rzeczywista zostanie pokryta z ubezpieczenia. Oprócz tego przewoźnik będzie musiał jeszcze zwrócić np. cło i inne wydatki

poniesione w związku z przewozem towaru, ponieważ art. 24 CMR „uchyla” tylko ograniczenie art. 23 ust. 3 CMR.

Artykuł 26 Konwencji CMR przewiduje dla przewoźnika konsekwencje sięgające dalej niż art. 24 CMR. Nadawca może bowiem zgodnie z ustępem 1 za umówioną dodatkową opłatą ustalić poprzez wpis w liście przewozowym kwotę specjalnego interesu w dostawie na wypadek zaginięcia lub uszkodzenia towaru oraz na wypadek przekroczenia umówionego terminu dostawy. W takiej sytuacji wszystkie ograniczenia przewidziane w art. 23, 25 i ewentualnie w 24 stają się nieważne.

### Warunki zastosowania art. 26 CMR

Tak jak ma to miejsce w przypadku deklaracji wartości, nadawca musi porozumieć się w tej sprawie z przewoźnikiem. Kwotowo ustalony specjalny interes w dostawie należy wpisać do listu przewozowego, a także uzgodnić dopłatę do przewoźnego i uiścić ją. Wspomniana dopłata - tak samo jak w przypadku deklaracji wartości - musi umożliwić przewoźnikowi pokrycie kosztów dodatkowych, związanych z adekwatną ochroną ubezpieczeniową, obejmującą ustalony specjalny interes w dostawie. Skutkiem tak uzgodnionego interesu w dostawie jest nie tylko uchylenie ograniczeń odpowiedzialności wynikających z art. 23 (23 ust. 3 - zaginięcie towaru; 23 ust. 5 - szkody wynikłe z opóźnień dostawy), ewentualnie 24 i 25 (uszkodzenia towaru), lecz także konieczność pokrycia w całości każdej kolejnej wykazanej szkody, np. utraconego zysku czy szkody następczej, do wysokości górnej granicy kwoty ustalonej jako specjalny interes w dostawie.

Przyczyna, dla której zleceniodawcy sporadycznie korzystają z takich instrumentów jak deklaracja wartości i specjalny interes w dostawie pomimo wszystkich wykazanych tu korzyści, leży chyba w surowym orzecznictwie sądów dotyczącym winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, w myśl którego w przypadku, gdy zachodzą przesłanki określone w art. 29 CMR, ustają między innymi wszelkie ograniczenia odpowiedzialności.

Na koniec, w związku z ochroną ubezpieczeniową obejmującą art. 24 i 26 CMR, należy dodać, że w razie wystąpienia takiej ewentualności zawsze

trzeba kontaktować się z ubezpieczycielem polisy CMR.

W razie konieczności zasięgnięcia bliższych informacji lub/i w przypadku chęci zawarcia umowy ubezpieczenia firma brokerska Lutz Assekuranz pozostaje chętnie do dyspozycji wszystkich przewoźników.

### Lutz Assekuranz MaklergesmbH

A-1120 Wien,  
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53  
Telefon: +43 1 8175573 31  
Telefaks: +43 1 8175573 22  
E-mail: office@lutz-assekuranz.pl  
www.lutz-assekuranz.pl

### Punkt kontaktowy w Warszawie

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

### Regionalne punkty kontaktowe:

Rzeszów: 17 860 32 48  
Zielona Góra: 68 328 34 72  
Szczecin: 723 688 208  
E-mail: lutzocp@zmpd.pl  
**Dział likwidacji szkód:**  
Tel.: +43 1 8175573 w. 16 lub 29  
Fax: +43 1 817557322  
E-mail: office@lutz-assekuranz.pl

reklama

**LUTZ ASSEKURANZ**  
 IZALNE DOPŁATE  
 KOMPLETNE DORADZTWO  
 SZYBKĄ LIKWIDACJĄ SZKÓD  
 SIĘC EKSPERTÓW  
 KOLEJNA INFORMACJA

**UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH**

## SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMÓWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

**Dział likwidacji szkód:**  
 Tel.: +43 1 8175573 w. -16, -27 lub 29  
 office@lutz-assekuranz.pl

**Biurowo w Wiedniu**  
 Lutz Assekuranz Maklerges. m.b.H.  
 A-1120 Wien  
 Meidlinger Hauptstr. 51 - 53  
 tel.: +43 1 8175573 31  
 gebicka@lutz-assekuranz.at  
 tel.: +43 1 8175573 21  
 siech@lutz-assekuranz.at

**Regionalne punkty kontaktowe:**  
 17 860 32 48 Rzeszów  
 68 328 34 72 Zielona Góra  
 723 688 208 Szczecin  
 lutzocp@zmpd.pl

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ:

- Oferowane ubezpieczenie to pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu.
- Suma ubezpieczenia 1.000.000 EUR na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślnej i rażącego niedbalstwa kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. ochrona prawna związana ze szkodą.
- Szeroki zakres towarowy: przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- Zakres terytorialny OCP - wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „do ubezpieczenia” przez spedycję i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiazący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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 przedsiębiorstw ubezpieczeniowych (Versicherungsmittlerregister 996) pod numerem rejestru zwiadowcy 01332001/88 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

### Praktyczne wskazówki

- Przewoźnicy powinni być ostrożni przy uzgadnianiu deklaracji wartości lub/i specjalnego interesu w dostawie z uwagi na ekstremalnie podwyższone ryzyko odpowiedzialności oraz ze względu na potrzebną w takim przypadku ochronę ubezpieczeniową.
- Zastosowanie obydwu tych „instrumentów” wiąże się ze spełnieniem następujących warunków: uzgodnienie zastosowania danego instrumentu, wpis do listu przewozowego oraz ustalenie i uiszczenie dopłaty do przewoźnego.



# Większa efektywność w UE dzięki kabotażowi?

TimoCom

## Uregulowany ruch kabotażowy może ożywić gospodarkę i zredukować liczbę pustych przebiegów

Wielu osobom powyższe hasło kojarzyć się może bezpośrednio z tematem nielegalności czy łamaniem prawa. Kabotaż, czyli świadczenie usług transportowych w danym kraju przez firmę zagraniczną jest to, jak się okazuje, całkiem popularne zjawisko, choć niesie ze sobą sporo kontrowersji. A przecież legalny kabotaż to nie czarna magia.

To, że w drogowym transporcie towarów kabotaż sam w sobie jest bardzo korzystny i rekomendowany, jest pewne, przynajmniej od momentu opublikowania przez Komisję Unii Europejskiej ostatnich badań z 2014 roku. Według nich wciąż ponad 25% pojazdów porusza się po drogach Europy bez ładunku - a to właśnie dzięki kabotażowi mogłyby być lepiej wykorzystane. Okazuje się, że przeszkodą dla wielu firm transportowych w podejmowaniu takiego rodzaju transportu jest nieznanostwo dokładnych przepisów i brak odpowiednich kontaktów w innych krajach. Zleceń nie powinno jednak zabraknąć dzięki dużym i międzynarodowym platformom transportowym takim jak giełda TimoCom, na której każdego dnia publikowanych jest do pół miliona ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych.

Choć transporty kabotażowe stanowią jedynie niewielką część ogólnego natężenia ruchu w krajach Unii Europejskiej, bo tylko 2,5%, niosą ze sobą wiele kontrowersji. W Niemczech na przykład branża krytykuje często niewystarczające kontrole nielegalnych przejazdów kabotażowych. To przypuszczenie zostało "obalone" w ostatnim wywiadzie z prezydentem federalnego urzędu transportu drogowego (BAG) Andreasem Marquardtem, opublikowanym w gazecie die Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ, Nr 26 z kwietnia 2016). Była w nim mowa o karach w wysokości 650,000 €, które tylko w samych Niemczech zostały nałożone w 2015 roku. Według Marquardta głównymi zleceniodawcami przewozów kabotażowych są w dużej mierze zachodnioeuropejskie spedycje i przedsiębiorstwa z branży produkcji i handlu, które do wykonywania zleceń posługują się pojazdami swoich zagranicznych przedstawicielstw. Dodatkowo w 2013 roku w Wielkiej Bry-

## Kabotaż: korzystny dla ruchu granicznego

tanii w związku z deficytem pojazdów w transporcie drogowym zostały złagodzone przepisy dotyczące kabotażu. Jednak w praktyce wielu usługodawców transportowych nie jest zainteresowanych zleceniami kabotażowymi, gdyż obawiają się potencjalnych wykroczeń, powiązanych z tym kar oraz możliwych komplikacji. Nie wystarczy bowiem tylko przestrzeganie rozporządzenia unijnego 1072 z 2009 roku odnośnie przewozów kabotażowych, nieodzownym jest także zapoznanie się, przy wykonywaniu tego typu zleceń, z przepisami obowiązującymi w danym kraju.

**Aktualne przepisy i możliwe przykłady**

Ogólnie obowiązujące dla całej europejskiej gospodarki rozporządzenie unijne nr 1072/2009 artykuł 8, ustęp 2 mówi, że kierowcy po rozładunku towaru w ramach transgranicznego transportu drogowego towarów przysługuje prawo dokonania jeszcze trzech przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni, w danym państwie członkowskim UE.

## Przykład dla ruchu kabotażowego wewnątrz UE: włoskie przedsiębiorstwo otrzymało zlecenie na przewiezienie ładunku z Verony do Innsbrucka w Austrii. Podczas poszukiwań odpowiedniego ładunku powrotnego

Przykład dla ruchu kabotażowego wewnątrz UE: włoskie przedsiębiorstwo otrzymało zlecenie na przewiezienie ładunku z Verony do Innsbrucka w Austrii. Podczas poszukiwań odpowiedniego ładunku powrotnego

zofe, firma transportowa, dzięki wyszukiwaniu krzyżowemu na platformie transportowej TimoCom, znalazła następną atrakcyjne zlecenie - przejazd z Innsbrucka do Rosenheim, dalej z Rosenheim do Salzburga i z Salzburga do Linz.

Kolejną możliwością jest, zamiast wykonania trzech przejazdów kabotażowych w kraju, w którym nastąpił rozładunek, przeprowadzenie jednego przejazdu kabotażowego w kraju tranzytowym. Przykład: pochodzący z Włoch pojazd realizował transgraniczny transport z Włoch na Węgry. Następnie podjął zlecenie kabotażowe wewnątrz Austrii z Graz do Wiednia. Podróż powrotna z Wiednia do Wenecji znów będzie traktowana jako międzynarodowy transport drogowy.

**Wskazówki i zalecenia**

Ważne jest, by kierowca zawsze miał przy sobie dokument, który dowodzi, że przed przejazdem kabotażowym brał udział w transporcie transgranicznym. Ponadto należy zwrócić uwagę na to, że jeden list przewozowy jest dowodem tylko na jeden przejazd kabotażowy. Jest to niezwykle ważne, ponieważ może zdarzyć się sytuacja, w której pojazd dostarcza trzy różne frachty na to samo miejsce rozładunku, a każdemu przypisane są oddzielne listy przewo-

zowe. W takim przypadku dozwolony limit usług transportowych zostanie wyczerpany i nie mogą zostać podjęte żadne inne przejazdy kabotażowe. Do tej pory sprawa wydaje się być prosta.

Najczęstsze problemy z kabotażem wynikają z różnic w przepisach poszczególnych krajów. Chodzi przede wszystkim o unormowania dotyczące umów przewozu, czasów przerwy i pracy, które niewystarczająco poinformowanych uczestników transportu mogą kosztować sporo czasu i nerwów. Na przykład we Francji czy Belgii tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być spędzane w kabinie pojazdu ciężarowego, ponieważ państwa te nakładają wysokie grzywny, a nawet stosują kary pozbawienia wolności. To z kolei oznacza, że po niemieckiej stronie granicy z Belgią i Francją w weekendy bardzo trudno znaleźć kierowcom wolne miejsce parkingowe. Ponadto, w Niemczech, Austrii, Norwegii oraz (od 1.07.2016) we Francji musi być przestrzegane minimalne wynagrodzenie obowiązujące w danym kraju, także w odniesieniu do przewozów kabotażowych.

## Szansa mimo ryzyka

Skomplikowane przepisy i wysokie kary często utrudniają sensowne wykorzystanie pojazdów ciężarowych. Za-

równie UE, jak i pojedynczym krajom powinno bardzo zależeć na tym, by ograniczyć liczbę pustych przebiegów, a tym samym zmniejszyć natężenie ruchu drogowego i ograniczyć zużycie paliwa. Aby stworzyć bardziej korzystne dla kabotażu warunki, niezbędna jest harmonizacja przepisów w obszarze socjalnym oraz podatkowym. Mimo trudności związanych z mnogością unormowań europejskich i krajowych, nie można sobie wyobrazić funkcjonowania międzynarodowej branży transportowej bez kabotażu. Tendencja powinna iść w takim kierunku, aby przewoźnicy nie obawiali się kabotażu, lecz po zapoznaniu się z jego warunkami, mogli korzystać z wielu możliwości biznesowych, jakie dają tego rodzaju zlecenia transportowe.

O TimoCom

Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH jest średniej wielkości specjalistą w dziedzinie IT, który koncentruje się na tworzeniu i łączeniu narzędzi online dla branży transportowej. Przedsiębiorstwo stworzyło największą platformę transportową w Europie, na której każdego dnia wystawianych jest aż do pół miliona międzynarodowych ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych. Zintegrowana w platformie sieć logistyczna składa się z ponad 36.000 sprawdzonych firm.





### Wodorowej rewolucji nie widać

Amerkańscy eksperci pozbawiają nas złudzeń w kwestii wodorowych samochodów i rozpowszechnienia ich w codziennym użytku. Nawet jeśli wszystkie plany producentów aut się spełnią, a infrastruktura będzie się rozwijać w założonym tempie, to i tak za 10 lat wodorowe auta będą stanowić 0,1 proc. wszystkich samochodów używanych na drogach. W tej chwili na całym świecie istnieje tylko 100 ogólnodostępnych stacji do tankowania wodoru.

### Promile za kółkiem

Nawet poza drogą publiczną można mieć problemy za jazdę pod wpływem. Przekonał się o tym pewien kierowca, który trafił przed częstochowski sąd. Poruszał się pod wpływem po leśnej drodze. Mimo że nie była to droga publiczna, sąd stwierdził, że było to zagrożenie dla ruchu lądowego. Kara to dwa lata w zawieszeniu i zakaz prowadzenia na trzy lata.

### Elektryczne Kosyniery

Zasilane prądem rowery Kosynier mają zawojować świat. Pod Poznaniem bracia Marcin i Michał Bielawscy stworzyli retro rower, który zamierzają sprzedawać być może nawet na całym świecie. Pomagał im Mateusz Przysiał, czyli jeden z projektantów pracujących dla Ferrari. Obecnie rower jest w fazie testów, sprawdzane są między innymi akumulatory i elektryczny silnik.



# 100 stacji tankowania wodoru



### Playmate we Fiacie

Eugena Washington otrzymała tytuł Playboy Playmate of the Year. Tytuł przyznawany modelkom Playboya łączy się z pokaźną kwotą 100 tysięcy dolarów oraz nowym autem. Amerykańska modelka i aktorka otrzymała fiata 124 Spider i ma nim jeździć przez dwa lata. Pierwszy od lat roadster w ofercie Fiata debiutował w tym roku. Ma pod maską silnik 1,4 o mocy 160 koni mechanicznych.

### Pieszcy na drodze

Niemal co trzecią ofiarą wypadku drogowego w 2015 roku był pieszy. Komenda Główna Policji przedstawiła statystyki wypadków. Żadna inna grupa użytkowników dróg nie jest tak narażona na śmierć na drodze. Za pieszymi byli kierowcy samochodów. Statystyki pokazały, że liczba wypadków zmalała po raz kolejny, co jest między innymi zasługą nowych dróg. W terenie zabudowanym sytuacja nie jest już tak dobra. W gęstym ruchu największa liczba niebezpiecznych sytuacji dotyczy właśnie pieszych.

### Aplikacja pomocna w parkowaniu

Piekary Śląskie uruchomiły system pomagający kierowcom w odnalezieniu miejsca parkingowego. Na kilku ulicach w drodze umieszczono czujniki, które sprawdzają, czy miejsce parkingowe jest zajęte. System połączony jest z internetem. Przy pomocy specjalnej aplikacji kierowcy mają dostęp do mapy z wolnymi miejscami. Aplikacja pomaga też nawigować w stronę wolnego miejsca.



### Dakar bez Chile

Organizatorzy Dakaru, w tym Marc Coma, odwiedzili Warszawę, żeby opowiedzieć o najbliższym rajdzie Dakar. W styczniu 2017 roku najstawniejszy maraton terenowy świata przejedzie przez trzy kraje: Argentynę, Boliwię i po raz pierwszy przez Paragwaj. Drugi raz z rzędu zawodnicy nie przejadą przez słynne piaszczyste odcinki w Chile. Trasa będzie miała długość niemal 9 tys. kilometrów.

### Ferrari na prąd

Pierwsze w pełni elektryczne Ferrari stworzyli pewni pasjonaci z Kalifornii. Na bazie Ferrari 308 GTB, pochodzącego z 1978 roku, zbudowano pojazd z trzema silnikami elektrycznymi zamiast tradycyjnego spalinowego V8. Auto było po pożarze w 2013 roku. Konstruktorzy ze

Stanów postanowili odrestaurować je na swój sposób. Teraz Ferrari 308 GTE, bo tak nazwano to dzieło, ma moc 400 KM.



### Walka o patent

Niemiecki sąd po 10-letnim procesie zdecydował, że Mercedes nie może oferować w swoich samochodach tak zwanego „powietrznego szala”. To rozwiązanie, które ogrzewa karki i szyje pasażerów kabrioletów z gwiazdą na masce. Gadżet narusza patent Ludwiga Schatzingera. Motoryzacyjny gigant nie tylko straci możliwość sprzedaży samochodów z systemem AirScarf, ale będzie też musiał wypłacić odpowiednie odszkodowanie właścicielowi patentu. Jego wysokość zależna będzie od łącznej liczby sprzedanych samochodów z tym rozwiązaniem.



# Hyperloop

## kolej przyszłości

**Lot przeciętnym pasażerskim odrzutowcem z Gdańska do Krakowa powinien zająć nieco ponad godzinę. Kolej, którą wymyślili Amerykanie, przeniosłaby tę podróż bliżej ziemi i skróciła do pół godziny.**

Kacper Jeneralski

Pomysł ultra szybkiej kolei pod nazwą „Hyperloop” został przedstawiony już w 2013 roku przez wizjonera Elona Muska. To człowiek pełen pomysłów, współczesny Ironman, jak mówią niektórzy. Musk współtworzył między innymi system PayPal i założył amerykańską markę samochodową Tesla, która sprzedaje elektryczne samochody.

Spółka, która ma zająć się wprowadzeniem w życie pomysłu najszybszej kolei świata, ma odpowiednie fundusze, żeby kontynuować prace. Można powiedzieć więcej, prace idą pełną parą. Był też pokaz wynalazku.

### Szybciej od samolotu

Amerykanom chodzi o to, żeby połączyć ze sobą obszary dwóch wiel-

kich aglomeracji i zapewnić szybki niedrogi transport pomiędzy rejonem Los Angeles a aglomeracją San Francisco. We Francji czy Japonii znane są już koleje dużych prędkości. Jednak pomysł Amerykanów wybiega znacznie dalej. Hyperloop ma transportować ludzi i towary z prędkością 1 200 km/h, to dwukrotnie szybciej niż najszybsza znana do tej pory kolej. Obecny rekord prędkości pociągu ustanowiono w ubiegłym roku. W marcu japoński Maglev rozpedził się do 603 kilometrów na godzinę. Francuska TGV potrafi pojechać ponad 570 km/h, ale to są tylko prędkości osiągane na potrzeby bicia rekordów. W normalnej eksploatacji francuski pociąg jedzie nieco powyżej 300 km/h. Tymczasem najszybszy pociąg w Polsce, czyli Pendolino rozpędza się do 200 km/h. Teoretycznie mogłoby jechać 250, ale ze względu na słabą infrastrukturę nie jest to u nas możliwe.

### Kapsuła w tubie

Hyperloop nie ma typowych torów, nawet tych podobnych do najszybszych znanych dziś kolei. Całość ma postać tuby. Mają się w niej poruszać niewielkie wagoniki mieszczące po 6 osób. Wagoniki lewitują dzięki polu elektromagnetycznemu. Wagonik będzie poruszał się trochę jak kula w lufie, z tym że pole magnetyczne spowoduje, że nie będzie on dotykał ścian. W „lufie”, czyli w rurze stanowiącej tor jazdy, obniżone zostanie ciśnienie, na tyle, żeby wagon nie napotykał oporu powietrza.

Warunki zbliżone do próżni przy tej prędkości mają ponoć podnosić znacznie poziom bezpieczeństwa podróży. Kapsuła nie będzie więc wytwarzała tarcia, a do jej rozpędzenia do zawrotnych prędkości wystarczy podciśnienie - jak w odkurzaczach oraz wspomniane pole magnetyczne. To coś jak używany

w niektórych supermarketach system przekazywania gotówki poprzez powietrzne tunele, tylko na większą skalę i z wyższą prędkością. Odległości pomiędzy poszczególnymi wagonikami w „tubie” miałyby wynosić 37 kilometrów. Ponieważ wagonik pędzący 1 200 km/h pokonuje 20 km w minutę, przerwy pomiędzy kolejnymi 6-osobowymi grupkami pasażerów byłyby na tyle krótkie, że Hyperloop spełniałby rolę masowego transportu.

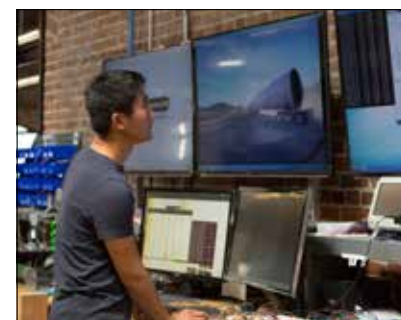
W połowie maja firma Hyperloop One przeprowadziła pierwsze pokazowe testy niedaleko amerykańskiego Las Vegas. Nie było jednak toru w postaci tuby, a testy na otwartej przestrzeni wykorzystujące jedynie pole magnetyczne, bez podciśnienia. Na kilometrowym torze udało się osiągnąć 530 km/h. Podczas podróży na odleglejszym dystansie i w warunkach podciśnienia prędkość ma być ponad dwa razy wyższa. Testy pojazd tak naprawdę nie przypominana

w niczym docelowego kształtu Hyperloop. Sam nie potrafi się nawet zatrzymać, a do wyhamowania go podczas pokazu użyto sterty piasku.

### Energia z paneli

Hyperloop można sklasyfikować jako kolej, ale pod pewnymi względami bliżej jej do transportu lotniczego. Nietrudno tu o porównania do słynnego nieużywanego dziś już odrzutowca Concorde. To on zapewniał ultra





szybki transport na duże odległości, z tym że był zbyt drogi. Można było nim podróżować z prędkością ponad 2 tysiące kilometrów na godzinę. Co oczywiste w przypadku samolotów, nie potrzebował on toru, ale nie przetrwał próby czasu i nie doczekał się następcy.

Kolej Hyperloop ma być stosunkowo tania. Pomysł jest taki, żeby jej zasilanie odbywało się wyłącznie przy użyciu paneli fotowoltaicznych. Energia słoneczna spowodowała też, że pomysł Muska stałby się w

pełni ekologiczny. Dla Elona Muska pracuje cały sztab inżynierów, na co dzień zatrudnionych między innymi w NASA. Wybudowanie 550-kilometrowego odcinka kolei między San Francisco a Los Angeles ma kosztować w granicach 8 miliardów dolarów. Koszty eksploatacji byłyby niewspółmiernie niższe niż w przypadku naddźwiękowego samolotu pasażerskiego.

Na początek ma powstać próbny tor o kształcie pętli w środkowej Kalifornii. Budowla nie będzie duża,

a wagoniki nie będą osiągały wielkich prędkości. Jego zadanie to test całego systemu. Ma pomóc sprawdzić między innymi jak będzie wyglądała procedura wsiadania i wysiadania z kapsuły. Pomoże ustalić wiele procedur, między innymi bezpieczeństwa, oraz wysokość kosztów utrzymania systemu ultra szybkiej kolei. W założeniu będzie ona mogła transportować nie tylko ludzi, ale też towary i na przykład samochody.

Kolejnym krokiem będzie budowa nieco dłuższego odcinka do testów przy maksymalnej prędkości. Potrzeba będzie na to około 100 milionów dolarów. Musk chce zebrać fundusze sprzedając udziały w firmie. Kiedy pierwsi pasażerowie pojadą 1 200 na godzinę? Mówi się o kilku latach prac. Najprawdopodobniej będziemy musieli poczekać do przyszłego dziesięciolecia.



ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

VAT %



**Nie czekaj**  
na zakończenie kwartału  
**odzyskaj**  
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu  
14 dni

Więcej na [www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,  
fax 022 536 10 66,  
e-mail: [zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)







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

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

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

