



— 60 lat —

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



## Szkoły dla kierowców

8

Monitoring przewozów

52

Flota na miarę wyzwań

64



# Tylko pozazdrościć!

Chcesz szybko znajdować odpowiednie zlecenia na platformie? Przetestuj największą platformę transportową w Europie do 4 tygodni bezpłatnie.



**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE  
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

**ZOD**



— 60 lat —

*Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu  
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce  
Zarząd Zrzeszenia zwołuje*  
**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **31 maja 2017 r. (środa)**, o godzinie **10.30**  
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia  
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej w **Windsor Palace Hotel**  
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

**Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30**

Prezes ZMPD  
*Jan Buczek*  
Jan Buczek

Teraz także dostęp mobilny:



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

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



**Tadeusz Wilk**  
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

## Otwarcie dróg dla transportu

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych od lat walczy o dopuszczenie do ruchu na całej sieci dróg samochodów z naciskiem osi 11,5 tony. Cieszy nas, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowuje rozporządzenie poszerzające sieć dróg krajowych dostępnych dla ciężkiego transportu o kolejne 3,5 tys. km. Wzmocnienie nawierzchni jest poważnym wysiłkiem finansowym państwa. Wprowadzenie standardu 11,5 tony na całej sieci wymagałoby 50 mld zł.

Jednak ciężkie pojazdy będą mogły poruszać się zaledwie po połowie dróg krajowych. Tymczasem wiele magazynów i fabryk zlokalizowanych jest przy drogach o niższej nośności. Dojazd do tych obiektów niesie za sobą kary dla przewoźników, choć to nie oni powinni je otrzymać, bo przecież to nie przewoźnicy wnioskowali o taką lokalizację, nie oni też wydawali na nią zgodę. Dlatego uważamy, że problem dostępności sieci dróg dla transportu ciężkiego jeszcze nie jest rozwiązany.

## Monitorowanie przewozu towarów

52

Pomimo protestów branży transportowej, od 18 kwietnia 2017 roku obowiązuje kontrowersyjna ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Jakie niesie ze sobą niebezpieczeństwa dla przewoźników?

## Drogi dla ciężarówek

22

Coraz więcej dróg otwartych jest dla ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony, jednak nadal jest to niewystarczająca ilość. Traci na tym cała gospodarka kraju.

## Nowości prosto z Genewy

72

Szwajcarska wystawa obrodziła licznymi nowościami, które wejdą do sprzedaży jeszcze w tym roku. Na salonie producenci zaprezentowali całą gamę aut: od popularnych po luksusowe.



**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 Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona,  
Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski,  
Tadeusz Wilk.

### Współpracują:

Alicja Chodorowska, Natalia Blok –  
Cygańska, Kacper Jeneralski,  
Krzysztof Matuszewski, Piotr Mikiel,  
Piotr Szymański, Izabella Wierzbicka.

### Ogłoszenia i reklamy:

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

### Grafika i skład:

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

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

## Nie dla szkoły lecz dla życia się uczymy

8

Na zamku w Gostyninie odbyła się konferencja „Kształcenie kierowców – jak dostosować program szkół branżowych do narastających potrzeb rynku pracy”. Konferencję zorganizowało Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych przy współpracy Powiatu Gostynińskiego.



## Iluzoryczny spokój nad Kanalem La Manche

18

Niespokojna sytuacja na przejściach granicznych wzdłuż kanału La Manche była głównym tematem spotkania przedstawicieli brytyjskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (Home Office) oraz straży granicznej z delegacją IRU.

## Przewodnik po orzecznictwie transportowym

16

Radca prawny Paweł Smoręda, specjalizujący się w sprawach transportowych, mówi o przygotowanym dla członków ZMPD zestawieniu wyroków dotyczących CMR. Ułatwi on przewoźnikom przemyślenie rozstrzyganych zagadnień.

Bez współdziałania branży nie ma szansy na sukces	6
Nie dla szkoły, lecz dla życia się uczymy	8
Kształcenie kierowców - Białystok	12
Giełda Transportowa to świetny pomysł!	14
Przewodnik po orzecznictwie transportowym	16
Iluzoryczny spokój nad Kanalem La Manche	18
Międzynarodowe przewozy po Brexicie	20
Drogi dla ciężarówek	22
Fotomorgana. San Escobar	24
Zebrań Przewodniczących Regionów ZMPD	30
Zebrań regionu kujawsko-pomorskiego i pomorskiego ZMPD	32
Zebrań przewoźników z regionu łódzkiego i świętokrzyskiego ZMPD	34
Zebrań przewoźników z regionu śląskiego i opolskiego ZMPD	36
Zebrań przewoźników z regionu małopolskiego ZMPD	38
Zebrań przewoźników z regionu lubelskiego ZMPD	40
Chińczycy w biurze ZMPD	42
Biegli, którzy kładą sprawę	44
Rozmowy ze związkowcami	46
Oszczędności w zasięgu edukacji	48
Zaplanuj podróż ciężarówki po Europie	50
Monitorowanie drogowego przewozu towarów	52
Retro. Przejściówka	54
Teraźniejszość w Unii Europejskiej	62
Flota na miarę wyzwań	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
5 sposobów na zwiększenie efektywności	68
Nowości prosto z Genewy	72

# Bez współdziałania branży nie ma szansy na sukces

Po ośmiu latach starań udało się przywrócić nauczanie zawodu kierowca-mechanik w szkołach branżowych pierwszego stopnia.

- Walka o wprowadzenie zawodu kierowcy-mechanika do szkół branżowych pierwszego stopnia zakończyła się sukcesem. Teraz środowisko czeka chyba duża praca?

Wpadliśmy w pułapkę własnego sukcesu. Widzimy wzrost zainteresowania kształceniem w tym zawodzie wśród szkół i samorządów, jednak wszystkim brakuje doświadczenia. Zaczynamy od zera, nie mamy wypracowanych dobrych praktyk. Starostwie i dyrektorzy szkół zwracają się do nas z pytaniami i prośbą o pomoc.

Wspomaganie szkolnictwa powszechnego nie jest naszym statutowym obowiązkiem, ale mamy świadomość, że jeżeli się nie zaangażujemy, to cała dotychczasowa praca przepadnie. Maszyna szkoleń nie nabrała jeszcze rozpędu i bez naszej aktywności zatrzyma się. Dopiero po wypuszczeniu przez szkoły dwóch roczników będziemy mieli pewność, że kształcenie ruszyło, że funkcjonuje samodzielnie i proces jest dopracowany. Do tego czasu musimy usuwać zauważone przeszkody. Przed nami długi proces znalezienia najlepszej formy kształcenia.

- Tym bardziej, że branża postuluje włączenie nauczania kategorii C do podstawy programowej...

Pytanie, czy kształcenie w szkołach zawodowych powinno obejmować kategorię C, nie znajduje jednoznacznej odpowiedzi nawet wśród wytrawnych polityków. Zdania są podzielone



**z Janem Buczkiem prezesem ZMPD rozmawia Robert Przybylski**

w kwestii, czy uczniowie mają kończyć szkołę z kompletem kwalifikacji, a egzamin na kategorię C zdawać już po ukończeniu szkoły, gdy uzyskają 18 lat.

Przekonany jestem, że ocena funkcjonowania tego projektu da cały szereg nieznanych dziś informacji o niedokładnościach. Na bieżąco trzeba się starać, aby nauczanie tego atrakcyjnego, poszukiwanego przez młodych ludzi zawodu zostało jak najsprawniej przeprowadzone.

- Dyrektorzy szkół sygnalizują problemy z zapewnieniem uczniom praktyk. Czy środowisko przewoźników może

w tym zakresie pomóc?

Mamy świadomość, że zrobienie z ucznia dobrego pracownika wymaga praktyk. Niestety powszechne niegdyś zaplecze techniczne PKS-ów przestało istnieć. Dlatego będziemy za wszelką cenę wdrażać model współpracy szkół branżowych z lokalnymi przewoźnikami. Właśnie dla nich przygotowujemy pakiet informacyjny, dzięki któremu uzyskają podstawową wiedzę niezbędną dla włączenia się w prowadzenie praktyk. Chodzi o kwestie formalne i merytoryczne. Bez współdziałania naszej branży nie ma szansy na sukces szkolnictwa zawodowego. Dlatego tak ważne jest zaangażowanie wszystkich przewoźników, którzy muszą włączyć się do procesu kształcenia, aby zapewnić sobie nowe pokolenia pracowników.

- Czy dla branży zrozumiała jest opinia Ministerstwa Zdrowia, które dostrzega przeciwwskazania dla badania psychologicznego uczniów klas kierowca-mechanik?

Dla mnie takie stanowisko jest niezrozumiałe i szkodliwe dla całego procesu kształcenia oraz całej gospodarki. Mając na myśli badania psychologiczne, nie mówimy przecież o wykonywaniu zawodu, lecz o sprawdzeniu, czy nie ma przeciwwskazań w kształceniu. Jeśli młody człowiek nie spełnia warunków do wykonywania pracy kierowcy, może zostać mechanikiem. Ten zawód także jest bardzo poszukiwany. Natomiast kwalifikacje i badania psy-



chologiczne są potrzebne do wykonywania zawodu kierowcy-mechanika i takie badania wykonywane są dopiero na etapie późniejszym, gdy absolwent szkoły będzie podejmował pracę.

- Szkoły muszą przygotować także kadrę nauczającą. Czy przewoźnicy mogą w tym pomóc?

To ważny problem, rozważamy włącznie się w proces ujednoczenia poziomu wiedzy nauczycieli.

- Czy otwarcie w 2016 roku, pierwszych pięćdziesięciu klas w zawodzie kierowca-mechanik to dobry wynik?

Fakt, że w tym roku ponad 50 szkół uruchomiło klasy kierowca-mechanik, to powód do wielkiej satysfakcji. Doprowadzenie do tego momen-

Bez współdziałania naszej branży nie ma szansy na sukces szkolnictwa zawodowego. Dlatego tak ważne jest zaangażowanie wszystkich przewoźników, którzy muszą włączyć się do procesu kształcenia, aby zapewnić sobie nowe pokolenia pracowników.

tu zajęło nam bardzo dużo czasu i tylko dzięki determinacji i odporności na niechętnie gesty urzędników udało się doprowadzić do końca kwestię edukacji młodzieży w zawodzie kierowca-mechanik. Gdyby nie opór różnych czynników, już od pięciu lat pierwszy rocznik kierowców pracowałby w naszych firmach.

- Wcześniej z różnych stron padały uwagi, że zawód jest niepotrzebny lub nikt w nim nie

chce pracować...

To nieprawda, co widać po popularności klas kierowca-mechanik. Młodzież dopytuje o nie i nawet ogłoszenie naboru dopiero w czerwcu przyniosło spory sukces, bo zgłosiło się ponad 700 osób. Poza tym zawód kierowcy daje szersze perspektywy młodym ludziom, a z czasem pozwolili im zostać pracodawcami. Będą dawać pracę innym oraz płacić podatki, w tym także na rzecz społeczności lokalnej.



# Nie dla szkoły, lecz dla życia się uczymy

**Na zamku w Gostyninie odbyła się 8 marca 2017 r. konferencja „Kształcenie kierowców – jak dostosować program szkół branżowych do narastających potrzeb rynku pracy”. Konferencję zorganizowało Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przy współpracy władz Powiatu Gostynińskiego.**

**Robert Przybylski**

**P**rezes ZMPD Jan Buczek po raz kolejny podkreślił, jak bardzo branży doskwiera brak kierowców. – Choć są prywatne kursy i są pieniądze z powiatowych urzędów pracy na kształcenie kierowców, to wszystko jest ciągle kroplą w morzu potrzeb – stwierdził.

Prezes Zrzeszenia poinformował, że w wyniku starań ZMPD szkoły utworzyły 1 września 2016 roku 52 klasy kształcących w zawodzie kierowca-mechanik. – Jednak podstawa programowa nas nie satysfakcjonuje, ponieważ nie daje pełnych kwalifikacji i absolwent szkoły nie uzyska prawa jazdy kat. C – wyjaśnił prezes.

– W Polsce działa 100 tys. firm transportowych, ale mimo to żadna publiczna szkoła nie kształci pracowników dla potrzeb branży – podsumował Jan Buczek obecną sytuację.

## Rekomendacje

Wiceprzewodniczący Rady ZMPD i przewodniczący Komisji Szkoleniowej ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk podkreślił, że branża zabiega o wznowienie kształcenia kierowców w Polsce, tymczasem spotyka się z niezrozumiałym oporem administracji państwa. Z opracowanej w listopadzie 2015 roku podstawy programowej zniknęło nauczanie na kat. C. – Celem jest absolwent - kierowca samochodu ciężarowego, jednak w obecnym stanie prawnym ma możliwość zdobycia tego zawodu jedynie za fundusze pry-

watne lub z PUP – wyliczył. W rezultacie firmom brakuje kierowców i zatrudniają już 40 tys. kierowców z zagranicy.

Euzebiusz Gawrysiuk złożył dwie rekomendacje:

- W podstawie programowej zmienić zapis na: kierowcę samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, zamiast dotychczasowego: kierowca samochodu osobowego, dostawczego i motocykla. W Kodeksie Drogowym nie ma pojęcia samochodu dostawczego.

- Zezwolić na kształcenie w zawodzie technik transportu drogowego w szkołach branżowych drugiego stopnia.

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Bogdan Rzońca przekazał, że informacje o liczbie zagranicznych kierowców zatrudnionych

w polskich firmach są mobilizujące. – Natrafiamy na obiektywne trudności; wchodzi w życie wielka reforma i wraz z kolegami z Komisji podejmiemy się rozwiązania tego problemu, we współpracy z MEN, MIB oraz starostami, których rola jest bardzo ważna – zapewnił.

Wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Stanisław Żmijan uznał, że wspólnie należy zadbać o kształcenie kierowców-mechaników. – Nie mam wątpliwości, że na czas podjęliście temat. Dobrze, że dzisiaj jest podsumowanie, bo właśnie dzisiaj ukazało się rozporządzenie dla szkół podstawowych, a w przygotowaniu są podstawy programowe dla szkół średnich – powiedział.

Poseł Żmijan uważa, że źródłem pozyskania kierowców powinny być także uczelnie. – Dlaczego absolwenci wy-

działu transportu na politechnikach nie mogliby kończyć studiów z prawami jazdy poszczególnych kategorii. Podobnie też inżynierowie drogowcy – pytał.

Mazowiecki kurator oświaty Aurelia Michałowska zapewniła, że bliskie jest jej kształcenie uczniów w ten sposób, aby po ukończeniu mogli od razu podjąć pracę w wybranym zawodzie. – Mam nadzieję, że wspólnie uda się wypracować oczekiwany model nauczania – dodała.

Starosta gostyniński Tomasz Matuszewski uznał, że zmiana podstawy programowej i wprowadzenie kategorii prawa jazdy C+E zamiast E oznacza uczenie dla życia. Przypomniał łacińską zasadę „Nie dla szkoły, lecz dla życia się uczymy”, a właśnie z kat. C+E młodzi ludzie byłiby przygotowani do życia.



## MEN nie blokuje

Naczelnik Wydziału Kształcenia Zawodowego MEN Emilia Maciejewska zapewniała, że ministerstwo nie blokuje kształcenia kierowców zawodowych. Przypomniała, że podstawa programowa zakłada realizację pewnych efektów, ale program nauczania może wykraczać poza podstawę nauczania. – Głównym problemem w MEN, z którym się borykamy, są przepisy ustawy o transporcie drogowym i Kodeksu Drogowego związane z wiekiem. W zasadniczych szkołach zawodowych zdarzają się uczniowie, którzy szkoły kończą nie mając 18 lat. Ponadto nadejdą roczniki zaczynające naukę w wieku 6 lat – podkreśliła.

Poseł Żmijan przyznał, że jest problem z kształceniem praktycznym i z kosztami z tym związanymi. Może zabraknąć finansowania. Przedstawiciele szkół obawiają się, że organy prowadzące mogą zabronić im podejmowania kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik właśnie z uwagi na wysokie koszty tego kształcenia.

Starosta gostyński wyliczył, że dla zapewnienia pokrycia kosztów zdobycia kat. C+E dla całej klasy, musiałyby zwiększyć szkole subwencję o 3 proc. To 100 tys. zł na 3 lata (suma pokrywa badania, szkolenie i egzamin), co zapewniłaby absolwenta w czerwcu 2019 roku z prawem jazdy kat. C+E. – Każdy rodzic chciałby, aby jego dziecko byłoby gotowe, a nie półgotowe do pracy. Mo-

że rodzice będą chcieli dołożyć 180 zł na miesiąc, aby zagwarantować dziecku kat. C+E po trzech latach nauki? – zastanawiał się Tomasz Matuszewski.

Dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński wskazał, że symulator to wydatek 2 mln zł, jego eksploatacja kosztuje 300 tys. zł rocznie. – Cena samochodu ciężarowego przekroczy 400 tys. zł z uwagi na przepisy zmuszające do stosowania wyłączników systemu ABS – tłumaczył Euzebiusz Jasiński.

Przewodnicząca regionu podlaskiego ZMPD Małgorzata Zdrodowska podkreśliła rolę samorządów. Podała przykład Białegostoku, w którym dobra szkoła chce otworzyć klasę, ale brakuje decyzji władz lokalnych.

Dyrektor Gostyńskiego Centrum Edukacji Andrzej Reder przypomniał, że w latach 70. kształcenie opierało się o kat. B. – Po tych kilkudziesięciu latach chcielibyśmy zrobić krok do przodu – dodał.

Sekretarz Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność Gerard Skroński stwierdził, że bez pomocy państwa polski transport runie. – Nie będzie transportu, nie będzie kierowców, związku też nie będzie. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność wpisuje się w ten program, to ważne dla nas, dla naszych rodzin, dla naszego kraju. Nie mamy innego wyjścia, jak znaleźć rozwiązanie – zakończył.

## Głos branży

### Postulaty środowiska dotyczące edukacji w specjalności kierowca-mechanik

**1. W podstawie programowej na zawód kierowca-mechanik zmienić zapis na: kierowcę samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, zamiast dotychczasowego: kierowca samochodu osobowego, dostawczego i motocykla.**

**2. Uzupelnąć podstawę programową kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik o prawo jazdy kategorii C (oprócz kwalifikacji wstępnej i prawa jazdy kategorii B)**

**3. Wprowadzić kształcenie w zawodzie technik transportu drogowego w szkołach branżowych drugiego stopnia i w technicach.**

**4. Wypracować rozwiązania prawne, które umożliwią badania kandydatów na prawo jazdy kat C w szkołach branżowych I stopnia**

## Głos szkoły

### Samorządy nie mają wolnych funduszy

Z dyrektor Zespołu Szkół Mechanicznych i Logistycznych im. Inż. Tadeusza Tańskiego w Słupsku Barbarą Zakrzewską rozmawia Robert Przybylski

■ **Czy klasa o profilu kierowca-mechanik cieszyła się dużą popularnością?**

Moja szkoła jest jedyną w Słupsku, która prowadzi klasę o profilu kierowca-mechanik. Zawód kierowcy cieszy się dużym zainteresowaniem. Młody człowiek nigdzie nie zarobi takich pieniędzy jak za kierownicą ciężarówki, jeżdżąc na międzynarodowych trasach. Gdy szkoła ogłosiła nabór chętnych do klasy kierowca-mechanik, wielu uczniów ze starszych klas żałowało, że oni nie mieli takiej szansy.

■ **Ile osób się zgłosiło?**

Zgłosiło się 30 osób, ale obawiałam się wysokich kosztów kształcenia. Nie wiem, czy nie dojdzie kursu prawa jazdy na kat. C+E. Tymczasem już opłacenie 20 godzin jazdy na kursie kwalifikacji wstępnej jest olbrzymim obciążeniem dla samorządu. Dołożenie do programu kat. C wymaga zwiększenia dotacji. Tymczasem samorządy nie mają wolnych funduszy.

■ **Czy zatem w nadchodzącym roku szkolnym placówka powtórnie otworzy klasę o profilu kierowca-mechanik?**

Nie wykluczam, że w nadchodzącym roku szkolnym znów zrobimy nabór do klasy o tym profilu, ale tylko połowa uczniów będzie kształcić się w kierunku kierowca-mechanik. Reszta zdobędzie zawód mechanika lub elektro-mechanika, który nie wymaga kosztownego kursu na prawo jazdy kat. C.

■ **Jak wygląda zaplecze szkolne?**

Mamy warsztaty i kadre nauczycieli, których doksztalcamy we współpracy z Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych w Gdyni. Już wysłałam na przeszkolenie dwóch nauczycieli, a wybieramy się całą grupą (piętnastu uczniów) na zajęcia na symulatorze. PSPD udostępniła nam to urządzenie nieodpłatnie.

# Kształcenie kierowców

## Białystok



**W Białymstoku odbyło się 27 lutego seminarium zorganizowane przez ZMPD przy współpracy z przewodniczącą regionu podlaskiego ZMPD Małgorzatą Zdrodowską. Poświęcone było tematyce kształceniu kierowców samochodów ciężarowych i autobusów w szkołach zawodowych.**

### Robert Przybylski

Otwierając seminarium prezes ZMPD Jan Buczek podkreślił, że branża przewoźników drogowych odniosła sukces, gdy udało się jej po ośmiu latach walki wpisać kierowcę-mechanika na listę zawodów MEN. Dzięki temu w roku

szkolnym 2016/2017 szkoły w piętnastu województwach otworzyły 52 klasy o profilu kierowca-mechanik. – Co będzie w najbliższym roku szkolnym, nie wiemy, liczymy, że tych klas będzie więcej i deklarujemy wolę współpracy ze środowiskiem oświatowym – podkreślił prezes ZMPD. Dodał, że będzie walczył o wpisanie kategorii C i C+E do podstawy programowej MEN. –

Kształcenie młodzieży w zawodzie kierowca-mechanik z prawem jazdy kategorii B jest wyrzucaniem pieniędzy w błoto – stwierdził prezes Jan Buczek.

Małgorzata Zdrodowska dodała, że w branży transportu drogowego pracy dla absolwentów klas o specjalności kierowca-mechanik nie zabraknie.

Starosta zambrowski Robert Rosiak przyznał, że wła-

dze powiatu zastanawiała się nad kształceniem w kierunku kierowca-mechanik. – Absolwenci uzyskują jedynie prawo jazdy kategorii B, a to jest pół kroku. Jeżeli MEN nie pozwoli na kształcenie z kategorią C, to problem braku kierowców będzie narastał – stwierdził starosta. Dodał, że brak pełnych kwalifikacji po skończeniu szkoły zniechęca młodzież do wyboru tego kierunku. –



Kończący szkołę młody człowiek z braku pełnych kwalifikacji od razu będzie bezrobotny, więc może Powiatowy Urząd Pracy powinien zapewnić fundusze na kurs prawa jazdy kategorii C+E? – zastanawiał się starosta.

Dyrektor Zespołu Szkół Mechanicznych w Białymstoku Małgorzata Kleszczeńska przyznała, że początkowo duże zainteresowanie młodzieży nauką w klasach o profilu kierowca-mechanik wyparowało niemal zupełnie, gdy okazało się, że na koniec trzeba samemu wykupić kurs na prawo jazdy kategorii C+E.

Podobnie dzieje się w Zespole Szkół Zawodowych nr 2 w Białymstoku, organizującym po 7 stacjonarnych klas policealnych. – Dokąd w podstawie programowej technika transportu drogowego było zdobycie kategorii prawa jazdy C+E, mieliśmy po 2-3 klasy w jednym roczniku. Po wykreśleniu zgromadziliśmy tylko jedną – porównała wicedyrektor tej placówki Helena Zieńko. Dodała, że teraz każdy uczeń ma kat. B.

Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Białymstoku Jarosław Sadowski przytoczył dane, z których wynika, że w 2016 roku pracodawcy zgłosili zapotrzebo-

wanie na ponad pół tysiąca kierowców. Oferty pozostały ważne do końca roku.

Przewodniczący Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero przyznał, że gdyby nie kierowcy z Białorusi oraz Ukrainy, na rynku prac byłoby bardzo źle. – Na swoje barki wzięłem ryzyko wykształcenia dwóch kierowców z dofinansowaniem z Powiatowego Urzędu Pracy – dodał.

Koszty kształcenia są sporym problemem dla samorządów. – Kształcenie zawodowe jest bardziej kosztowne od zajęć w szkołach policealnych – podkreśliła przedstawicielka starostwa Anna Dźwilewska. – MEN położył nacisk na kształcenie zakończone maturą i teraz trzeba przywrócić rangę szkolnictwu zawodowemu. Na trzystu uczniów gimnazjów tylko piętnastu wybrało szkołę zawodową – podała przykład przedstawicielka starostwa.

Przedstawiciel Zespołu Szkół nr 1 w Zambrowie Sławomir Baran uważa, że przedsiębiorcy muszą zaangażować się w kształcenie młodzieży. – Pracodawca musi podjąć kształcenie praktyczne – podkreślił.

Józef Sokolik z Centrum

Kształcenia Zawodowego z Wysokiego Mazowieckiego stwierdził, że wysokość subwencji powinna zależeć od podstawy programowej, aby odzwierciedlała faktyczne koszty kształcenia.

Zgodził się z nim dyrektor Zespołu Szkół Technicznych w Białymstoku Tadeusz Halicki. – Największą barierą będą finanse – podsumował.

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

45-dniowy termin płatności



**dls jest:**

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

**dls zaprasza:**

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych (naczepa burto-franka)** w relacjach:

**PL – EU – PL**

Oferujemy bezpłatne naczepy. Gwarantujemy stałe stawki oraz stałe zatrudnienie w tzw. ruchu okrężnym.

**dls zapewnia:**

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

Prosimy o telefoniczne

lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH  
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo Hamburga)

Andrzej Hische

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

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

# Giełda Transportowa to świetny pomysł!

Najbardziej poszukiwani na rynku pracy, także w województwie pomorskim, są dziś kierowcy. Branża wspólnie z urzędami pracy z sukcesem szuka pracowników.



## Natalia Blok-Cygańska

Jak wynika z Barometru Zawodów 2017, przeprowadzanego cyklicznie na zlecenie resortu pracy, kierowca jest profesją deficytową. By wesprzeć pracodawców w rozwiązywaniu problemów rekrutacyjnych i pomóc osobom poszukującym satysfakcjonujących ofert, 22 marca Powiatowy Urząd Pracy w Gdyni i Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych (PSPD) zorganizowały w Gdyni pierwszą w Polsce Transportową Giełdę Pracy.

## Oferta

Siedemnaście firm z branży transportowej oferowało zatrudnienie kierowcom wszystkich kategorii, elektromechanikom i mechanikom samochodowym, spedytorom oraz innym pracownikom transportu.

PSPD przedstawiło ofertę bezpłatnego szkolenia na kat. C, C+E oraz kwalifikację wstępną przyspieszoną dla osób bezrobotnych powyżej 30. roku życia, mieszkających na terenie województwa pomorskiego.

Również gdyński urząd przygotował ofertę szkoleniową dla swoich klientów. W katalogu znalazło się między innymi finansowanie kosztów kwalifikacji wstępnej przyspieszonej dla osób posiadających prawo jazdy kat. C, C+E lub D oraz kosztów szkolenia dla pracowników magazynowych z obsługą wózków jezdniowych.

Dzięki wsparciu WUP oraz powiatowych urzędów pracy województwa pomorskiego i kujawsko-pomorskiego w upowszechnieniu informacji o giełdzie, na spotkanie przybyło wielu kandydatów. Odzew był tak duży, że PUP w Chojnicach zorganizował transport dla osób zainteresowanych podjęciem zatrudnienia w tej

branży. Każdy odwiedzający mógł osobiście porozmawiać z potencjalnym pracodawcą, poznać warunki pracy oraz złożyć dokumenty aplikacyjne.

## Pakiet korzyści

Tego typu inicjatywa jest bardzo potrzebna, kolejne edycje giełdy powinny odbywać się cyklicznie - to opinia najczęściej powtarzana przez osoby odwiedzające. Prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomasz Rejek mówiąc o wielkim sukcesie giełdy podkreślił, że jest to pierwsze tego typu przedsięwzięcie na skalę ogólnopolską.

Zaskoczony liczbą odwiedzających osób, chcących podjąć zatrudnienie w tak niełatwej profesji, zapowiedział współpracę z gdyńskim Urzędem Pracy przy organizacji kolejnej edycji giełdy w branży transportowej.

Także przedstawiciele firm biorących udział w wydarzeniu zadeklarowali chęć uczestnictwa w kolejnych spotkaniach. Zauważyli też, że oprócz możliwości przeprowadzenia wstępnych rozmów kwalifikacyjnych z kandydatami, mogą nawiązywać partnerskie kontakty z innymi przedsiębiorcami.

Osoby, które są zainteresowane pracą w charakterze kierowcy, wciąż mogą się kontaktować z gdyńskim Urzędem Pracy, dzwoniąc pod nr 58 620 49 54 (wew. 114 i 202) lub bezpośrednio z Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych – nr telefonu 58 663 23 22.

Sukces giełdy zorganizowanej przez PSPD oraz gdyński PUP dowodzi, że współpraca może dać oczekiwane efekty.

# TECHNOLOGIE OSZCZĘDZANIA

## OD OPTILAB 2 DO OPTITRUCK 2017

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER



## ROZWIĄZANIA SPRAWDZONE W LABORATORIACH PRZENOSIMY NA DROGĘ.

Optivision, Optidriver, Optifleet to jedynie niektóre rozwiązania stosowane w naszych pojazdach. Dzięki temu spalanie naszych pojazdów pozostaje stałe na niskim poziomie np. 25,55 l/100 km przy 40 tonach masy całkowitej\*.

Teraz może być jeszcze niższe dzięki programowi OPTIFUEL ADVICE w ofercie OptiTruck!



renault-trucks.pl

\*dane za Polski Traker 10/2016



RENAULT  
TRUCKS



# Przewodnik po orzecznictwie transportowym



[zmpd.pl/CMR-orzecznictwo](http://zmpd.pl/CMR-orzecznictwo)



**Radca prawny  
Paweł Smoręda,  
specjalizujący  
się w sprawach  
transportowych,  
mówi Robertowi  
Przybylskiemu  
o przygotowanym  
dla członków ZMPD  
zestawieniu wyroków  
dotyczących  
Konwencji CMR.**



## ■ Dlaczego przygotował pan takie zestawienie?

Chociaż każdego roku wykonywane są miliony przewozów samochodowych, a Konwencja CMR pochodzi z 1956 roku, dla sędziów i prawników jest to nadal egzotyczne prawodawstwo. Zbiór wyroków pozwala zorientować się w orzecznictwie i ułatwia przemyślenie rozstrzyganych zagadnień.

## ■ Czy spotyka się Pan z rozbieżnym orzecznictwem?

Brak upowszechnienia wiedzy dotyczącej Konwencji CMR utrudnia wydawanie wyroków. Przeglądając orzecznictwo natknąłem się na dużo takich spraw rozstrzyganych przez sądy apelacyjne w Warszawie, Krakowie, na Pomorzu, bardzo mało w Rzeszowie i

wcałe we Wrocławiu. Zdarzają się wyroki kontrowersyjne, co wynika z braku obycia z tym zagadnieniem, dla sędziów są to sprawy trudne i nietypowe. Popularyzacja tego zbioru wśród sędziów także ułatwiłaby im pracę w tej materii. Ujednoliciłaby praktykę. Rozbieżności zarówno w orzecznictwie, jak i w literaturze dotyczą też specjalistycznych kwestii, np. przewozu sukcesywnego.

## ■ Dla kogo przeznaczony jest zbiór?

Jest on przygotowany w taki sposób, aby korzyść mieli z niego zarówno prawnicy, sędziowie, jak i przedsiębiorcy. Wyroki, których jest ponad sto, są posegregowane według poszczególnych artykułów Konwencji CMR, najbardziej tematycznie zbliżo-

nych. Są to wyroki głównie Sądu Najwyższego oraz sądów apelacyjnych. Wyroki sądów okręgowych dotyczą spraw o drobniejszym charakterze, ale o dużym znaczeniu w praktyce. Takie zbiory są popularne w Niemczech i one znakomicie ułatwiają prawnikom, sędziom i przedsiębiorcom ocenę sytuacji prawnej.

## ■ Jak korzystać ze zbioru?

Każdy wyrok jest w pierwszej części skrótowo opisany, aby czytelnik mógł szybko zorientować się, czy dane orzeczenie ma dla jego sprawy znaczenie. W drugiej części znajduje się orzeczenie wraz z oceną. W uzasadnieniu orzeczenia wyłuszczyłem najistotniejsze elementy, aby czytelnikowi ułatwić orientację i aby mógł szybko uzyskać orientację w tekście. Z kolei w ocenie zawarłem swoje zdanie i wskazałem na wadliwe orzecznictwo. Wynika ono z braku znajomości materii przewozów, a przygotowany zbiór orzecznictwa ma tę lukę uzupełnić i pomóc sędziom w ich pracy.

## ■ Ile trwała praca nad zbiorem?

Ponad rok zajęło mi przeanalizowanie kilkuset wyroków. Wybrałem najciekawsze z punktu widzenia prawa i praktyki. Najnowszy z wyroków pochodzi z końca października 2016 roku, co pokazuje, że cały zbiór jest świeży i aktualny.

Zestawienie wyroków CMR jest dostępne dla członków ZMPD na stronie: [www.zmpd.pl/CMR-orzecznictwo](http://www.zmpd.pl/CMR-orzecznictwo)

**PEŁEN LUZ  
Z HUSSAR  
ANGELS!  
JESTEM  
PONOWNIE  
W TRASIE.**



**32 MINUTY!\***  
Wymiana **TANIEJ!**  
turbosprężarki.



\* podany czas wymiany ma charakter wyłącznie orientacyjny, uzyskany przez zespół pogotowia naprawczego Hussar Angels w warunkach laboratoryjnych i nie jest wiążący. W warunkach drogowych czas może ulec zmianie.

**POGOTOWIE NAPRAWCZE W CAŁEJ EUROPIE.  
DZWOŃ NA NUMER ALARMOWY:**

**+48 605 290 000**

**JAK NIE ZLECISZ PODPOWIEMY. POMAGAMY.**

[WWW.HUSSARANGELS.COM](http://WWW.HUSSARANGELS.COM)



# Iluzoryczny spokój w portach nad Kanalem La Manche

Niespokojna sytuacja na przejściach granicznych wzdłuż kanału La Manche była głównym tematem spotkania przedstawicieli brytyjskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (Home Office) oraz straży granicznej z delegacją IRU.



Piotr Szymański

Spotkanie odbyło się 24 marca 2017 r. w Brukseli. Mimo likwidacji „dżungli” w Calais bezpieczeństwo na granicy francusko-brytyjskiej nie poprawiło się. Część migrantów przeniosła się do położonej niedaleko Dunkierki, gdzie powstało kolejne ich duże skupisko. Wiele osób nadal szuka okazji dostania się do naczepy pojazdu na zlokalizowanych wzdłuż autostrad niestrzeżonych parkingach.

Według przedstawicieli brytyjskiej administracji głównym problemem jest nieprzestrzeganie przez kierowców i przewoźników zasad bezpieczeństwa. Urzędnicy szacują, że dotyczy to 30 proc. pojazdów.

Chodzi m.in. o fizyczne zabezpieczenie samochodu, szkolenie kierowców, korzystanie z list kontrolnych i dokonywanie wymaganych inspekcji. Zdaniem strony brytyjskiej - jeśli firma jest w ten sposób zabezpieczona, kierowca może bez obaw zgłosić podejrzenia dotyczące ewentualnej

obecności w naczepie niepowołanych osób.

W innym przypadku grozi mu kara za przemyt imigrantów. W odpowiedzi na zastrzeżenia dotyczące wysokości kar, uczestnicy spotkania zostali poinformowani, że nałożeniem kary kończy się tylko 1/3 przypadków wykrycia w samochodzie osób trzecich. Co więcej - są one średnio ponad połowę niższe od przyjętego w przepisach brytyjskich poziomu 2 tys. funtów za imigranta.

Brytyjscy urzędnicy zwrócili również uwagę na fakt, że potwierdzenie stosowania procedur bezpieczeństwa powinno być zawsze dostępne dla służb kontrolnych, bez konieczności ich „szukania”. Akceptowane są zarówno wersje papierowe, jak i elektroniczne. Strona brytyjska nie planuje jednak przygotowania do tego celu specjalnej aplikacji.

## Rewizja przepisów

Podczas dyskusji zaprezentowano postępy w pracach nad rewizją przepisów określających obowiązki kierowców i przewoźników w zakresie przeciwdziałania nielegalnym wjazdom na terytorium Wielkiej Brytanii oraz ustalających kary za ich niestosowanie.

Brytyjska administracja rozpoczęła prace nad zmianami przepisów granicznych wiosną 2016 r. W trakcie przeprowadzonych konsultacji zdiagnozowano liczne problemy, których rozwiązanie powinno zarówno poprawić szczelność granicy, jak i zapewnić bezpieczeństwo kierowców.

Mimo wcześniejszych zapewnień, że prace uda się

zakończyć jeszcze w 2016 r., nowe regulacje wciąż nie zostały uzgodnione. Zdaniem strony brytyjskiej na to wpływ przede wszystkim problem Brexitu, który zmienił dotychczasowe priorytety rządu.

Ostateczny termin przyjęcia nowego prawa przez Parlament Wielkiej Brytanii nie jest znany. Wiadomo jednak, że w nowych przepisach doprecyzowane zostaną m.in. zasady dotyczące standardów bezpieczeństwa.

Planowane jest też regularne wprowadzanie aktualizacji na temat sytuacji na granicach i pojawiających się wśród uchodźców pomysłów na nielegalne przekraczanie granicy. Dostęp do tych informacji będzie możliwy dzięki współpracy z Francją w ramach Wspólnego Centrum Operacyjnego, wzmocniona została także kooperacja ze służbami belgijskimi.

Jedną ze zmian wprowadzanych systematycznie od początku marca br. (początkowo tylko w Calais) jest stosowanie specjalnego stempla na druku CMR w przypadku, kiedy podczas kontroli w porcie we Francji w pojeździe wykryto nielegalnych imigrantów. Stempel ten będzie z jednej strony potwierdzeniem dla urzędników w Dover przeprowadzenia wcześniejszej kontroli, z drugiej zaś będzie ważną informacją dla odbiorcy towaru, szczególnie w kontekście bezpieczeństwa sanitarnego ładunku.

## Akredytacja przewoźników

Przedstawiciele brytyjskiego HO zachęcali do przystępowania do funkcjonującego od kilku lat syste-

mu akredytacji dla firm transportowych. Uczestnictwo w programie jest bezpłatne, ale firma transportowa musi wykazać, że posiada skuteczny system zapobiegający wtargnięciu nielegalnych imigrantów do pojazdu.

Zgodnie z zapewnieniem strony brytyjskiej, firma transportowa postępująca zgodnie z procedurą i objęta systemem akredytacji, w przypadku wykrycia w pojeździe nielegalnego imigranta nie zostanie obciążona karą finansową, co jednak nie oznacza automatycznego zwolnienia z odpowiedzialności kierowcy.

System akredytacji jest bezpłatny, jednak spełnienie wszystkich warunków wymaga poniesienia dodatkowych, chociaż niewielkich wydatków przez firmę transportową. Goście z Wielkiej Brytanii poinformowali, że obecnie akredytowanych jest jedynie ok. 500 firm, z czego 100 z

formacyjnym, mających podnieść wiedzę polskich przewoźników i kierowców w zakresie zasad i wymogów bezpieczeństwa związanych z przekraczaniem granicy Wielkiej Brytanii.

## Słaba koordynacja

Przedstawiciel ZMPD uczestniczący w spotkaniu podkreślił, że Wielka Brytania to jeden z najważniejszych rynków dla polskich przewoźników. Sytuacja w portach we Francji coraz częściej zmusza jednak nasze firmy do korzystania z odpraw promowych w Holandii i Niemczech, które - mimo znacznie wyższych kosztów usług - gwarantują większe bezpieczeństwo. Zwrócił także uwagę, że polscy przewoźnicy, choć przestrzegają licznych procedur bezpieczeństwa, wciąż często stają się ofiarami kryzysu migracyjnego, płacąc kary za sytuacje, którym nie zawini-

Szczególnie trudne do zaakceptowania są przypadki, w których kierowca zgłasza się do kontroli po stronie francuskiej, a po jej pozytywnym przejściu otrzymuje karę od służb angielskich.

Wielkiej Brytanii. Starają się, aby firmy objęte systemem docelowo mniej płaciły za ubezpieczenia (rozmowy z ubezpieczycielami wciąż trwają i niestety idą dość opornie).

ZMPD otrzymało podziękowania za dotychczasową współpracę z ambasadą Wielkiej Brytanii w Warszawie. Brytyjczycy zadeklarowali też dalszą gotowość do wspólnych działań o charakterze in-

li. Szczególnie trudne do zaakceptowania są przypadki, w których kierowca zgłasza się do kontroli po stronie francuskiej, a po jej pozytywnym przejściu otrzymuje karę od służb angielskich, które stwierdziły w jego samochodzie obecność imigrantów. Strona brytyjska przyznała w odpowiedzi, iż koordynacja między służbami Wielkiej Brytanii i Francji wymaga poprawy.

# Międzynarodowe przewozy po Brexicie

IRU przygotowała listę zagadnień, które muszą być wzięte pod uwagę podczas negocjacji warunków wystąpienia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej.



Piotr Szymański

**D**ecyzja Wielkiej Brytanii o wystąpieniu z UE, potwierdzona oficjalnym uruchomieniem Artykułu 50 Traktatu o UE, będzie nieść wiele skutków dla funkcjonowania europejskiego rynku. Sektor transportu drogowego należeć będzie do gałęzi gospodarki najbardziej dotkniętych przez nadchodzące zmiany.

Mając to na uwadze Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU wzywa do podjęcia pilnych działań zmierzających do ograniczenia negatywnych skutków Brexitu. IRU podkreśla, że sektor międzynarodowych przewozów drogowych oczekuje pilnych wyjaśnień dotyczących planowanych rozwiązań oraz odpowiednich okresów przejściowych, które umożliwiłyby wszystkim europejskim firmom transportowym dostosowanie

się do nowej sytuacji.

Nie mniej ważne jest, aby głos branży został wzięty pod uwagę w procesie rozpoczętych negocjacji UE z UK, gdyż ich niepowodzenie (Traktat określa, że nowe porozumienie musi zostać zawarte w ciągu dwóch lat) spowoduje trudne do przewidzenia straty dla całej branży, wynikające z ograniczeń w handlu, utrudnień w realizacji zleceń, czy niepewności prawnej. Przyczyni się to w konsekwencji do redukcji zatrudnienia oraz bankructwa wielu firm.

IRU przygotowała już listę zagadnień, które muszą być wzięte pod uwagę w procesie negocjacji. Przede wszystkim konieczne jest zapewnienie harmonizacji w zakresie unijnej legislacji dotyczącej dostępu do zawodu (wzajemne uznawanie wymogów stawianych firmom) i rynku (w tym kabotażu) oraz zasad o charakterze socjalnym (czas jazdy i odpoczynku, płace).

Nie mniej ważne jest jasne określenie procedur celnych oraz stworzenie

właściwej infrastruktury umożliwiającej sprawne realizowanie niezbędnych formalności oraz zapewniającej właściwe warunki oczekiwania w portach (bezpieczne parkingi).

W trakcie negocjacji muszą być wzięte pod uwagę także kwestie związane z zasadami kontroli drogowych i egzekwowaniem kar, wzajemnym uznawaniem dokumentów przewozowych (w tym e-CMR) i szkoleń oraz przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów. Bez wyjaśnienia tych kwestii trudno wyobrazić sobie sprawne funkcjonowanie przewozów między Unią i Zjednoczonym Królestwem.

Wielka Brytania to jeden z najważniejszych europejskich rynków transportowych. Rocznie ponad 4,4 miliona pojazdów przekracza granicę między UE a UK, z czego 4 mln przez port w Dover. W ramach tych operacji na kontynent trafia 21,35 mln ton towarów, a ponad 26,8 mln jest transportowanych do UK.

## NOWY STRALIS

### TCO<sub>2</sub> CHAMPION

NOWY STRALIS ZAPEWNIĄ AŻ DO 11% OSZCZĘDNOŚCI PALIWA, GWARANCJĘ MOBILNOŚCI UP-TIME ORAZ ZMNIĘSZONĄ EMISJĘ CO<sub>2</sub>



#### OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA DO 11%

Kompleksowe rozwiązania i usługi obniżające zużycie paliwa w transporcie długodystansowym

#### WYJĄTKOWA NIEZAWODNOŚĆ

Sprawdzona technologia HI-SCR i nowy układ napędowy zaprojektowane do niezawodnej pracy z maksymalnymi osiągnięciami

#### GWARANCJA MOBILNOŚCI UP-TIME

Zobowiązanie do zapewnienia klientowi minimalnego czasu przestoju zagwarantowane przez sieć IVECO TRUCK STATION

#### TCO<sub>2</sub> LIVE

Nowy zakres usług wspierających oszczędzanie paliwa i redukcję CO<sub>2</sub>

#### NOWY STRALIS XP: MISTRZ TCO<sub>2</sub>

Oto NOWY STRALIS z całkowicie przeprojektowanym układem napędowym oraz nową instalacją elektryczną i układami elektroniki, dysponujący nowymi funkcjami oszczędzania paliwa. NOWY STRALIS wyposażony w silnik Euro VI C z układem oczyszczania spalin HI-SCR zapewnia aż do 11% oszczędności paliwa, redukcję emisji CO<sub>2</sub> i niższe TCO w każdym rodzaju eksploatacji. System HI-SCR gwarantuje również pracę bez konieczności interwencji ze strony kierowcy, a także bezpieczeństwo w strefach zagrożenia, ze względu na brak aktywnej regeneracji. Dzięki sieci IVECO TRUCK STATION zapewniającej nowe usługi STRALIS XP objęty jest Gwarancją Mobilności UP-TIME. STRALIS XP – mistrz TCO<sub>2</sub>.

# IVECO

Twój partner w zrównoważonym transporcie

# Drogi dla ciężarówek

Coraz więcej dróg otwartych jest dla ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony, jednak nadal jest to niewystarczająca ilość.

Krzysztof Matuszewski

W Komisji Europejskiej toczy się postępowanie dotyczące wdrożenia w Polsce dyrektywy 96/53/WE z dnia 25 czerwca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

Zgodnie z tą dyrektywą państwa członkowskie powinny udostępnić swoją sieć drogową dla pojazdów o naciskach osi 11,5 tony, realizujących transport międzynarodowy. Konsekwencją tego jest przygotowanie przez Generalną Dyрекcyję

Dróg Krajowych i Autostrad propozycji dodatkowych odcinków dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony, tak, aby łącznie dopuszczalnych do ww. nacisków było około 50 proc. sieci dróg krajowych.

## Ministerstwo wydłuża sieć dróg

Pod koniec listopada 2016 roku pojawił się projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 ton, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 ton.

Jak informuje MIB, stan techniczny dróg uwzględnionych w ww. projekcie rozporządzenia nie pozwala na dopuszczenie ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony na drogach zawartych w projekcie. Około 91 proc. dróg publicznych w Pol-

sce zostało wybudowanych przed przystąpieniem Polski do UE, co oznacza, że zostały one wybudowane, aby umożliwić ruch pojazdów zgodnie ze standardami krajowymi, które wówczas obowiązywały. Według projektu ww. rozporządzenia długość dróg krajowych o poszczególnych dopuszczalnych naciskach osi przedstawia się następująco:

- długość dróg krajowych – dopuszczających nacisk do 11,5 tony wynosi 10 455 km (oznacza to wzrost długości sieci dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony o ok. 3 594 km),

- długość dróg krajowych - do 10 ton - wynosi 6 929 km (oznacza to zmniejszenie długości sieci dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 10 ton o ok. 3 382 km),

- długość dróg krajowych do 8 ton wynosi 1 996 km (oznacza to zmniejszenie długości sieci dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 ton o ok. 112 km).

## Miasta bez dróg

Pozytywnym faktem jest tworzenie podstaw prawnych dotyczących funkcjonowania gospodarki wolnorynkowej, która zapewnia przedsiębiorcom odpowiednią konkurencyjność i zrównoważony rozwój re-

gionalny. Kolejne zwiększenie długości dróg krajowych, po których będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony umożliwi kierowcom bardziej swobodne poruszanie się i optymalizację tras. Spowoduje również zwiększenie możliwości przewozowych na głównych szlakach komunikacyjnych w Polsce. Pozytywne również jest wprowadzenie do projektu wykazu części dróg alternatywnych do autostrad koncesyjnych, co umożliwi kierowcom wybranie drogi najbardziej optymalnej.

W wyniku szczegółowej analizy propozycji dodatkowych dróg krajowych można zaobserwować, że nadal sporo większych miast, do których prowadzą drogi krajowe, nie ma dostępu do drogi z dopuszczeniem nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony.

W tych regionach wiele firm transportowych posiada swoje bazy, znajdując tam także centra logistyczne, do których pojazdy ciężarowe z dopuszczeniem nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony nie mogą dojechać w celu rozładowania lub załadowania towaru.

Zwiększanie długości dróg przenoszących nacisk pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony niesie za sobą wiele korzyści, takich jak: wykorzystanie w pełni możliwości przewozowych

taboru, zmniejszenie zużycia paliwa oraz dodatkowe inwestycje w poszczególnych województwach.

Analiza wykazała również, że nawet po wprowadzeniu nowych odcinków dróg dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t, nadal pozostaną nieprzejezdne w całości niektóre główne ciągi komunikacyjne. Ciągłe długa jest lista dróg krajowych z dopuszczalnym naciskiem do 10 i 8 ton. Cała sieć dróg krajowych powinna odpowiadać standardowi nacisku osi 11,5 tony.

Planowane dopuszczenie ruchu pojazdów z naciskiem pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony na połowie sieci dróg krajowych w Polsce, to nadal nie będzie standard europejski. W takich krajach jak Holandia, Irlandia, Francja, Niemcy, Szwecja, Austria, Litwa na całej sieci drogowej dozwolony jest ruch pojazdów o nacisku na oś 11,5 tony, a na części dróg nawet 13 ton.

## Prezydenckie ograniczenia

Niektórymi fragmentami dróg krajowych zarządzają prezydenci miast. Często spotykamy się z sytuacją, gdzie na krótkich odcinkach tych dróg wprowadzane są ograniczenia przez lokalnych zarządców. Powoduje to konieczność przyjęcia na całą drogę takiego (niższego) nacisku osi, jaki obowiązuje na tym właśnie krótkim odcinku.

Wprowadzenie przez prezydentów miast ograniczeń tonażowych staje się już regułą. Przy braku obwodnic tych miast powoduje to

ograniczenie możliwości korzystania z całego odcinka drogi krajowej. W ten sposób zwiększają się: koszty transportu, ceny towarów oraz liczba pojazdów, jakie muszą przewieźć ten sam ładunek na tą samą odległość.

Uważamy, że powinno się ograniczyć kompetencje prezydentów miast do wprowadzania ograniczeń, albo uznać drogi krajowe w miastach na prawach powiatu np. za drogi ekspresowe, co pozwoli wyeliminować dowolność działań zarządców dróg w tym zakresie.

Skoro drogi samorządowe były budowane z unijnym dofinansowaniem, które udzielane jest pod warunkiem dopuszczenia na wyremontowanej drodze transportu ciężkiego, zarządcy dróg wojewódzkich powinni niezwłocznie występować z wnioskiem do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o rozszerzenie listy dotychczasowych sieci dróg wojewódzkich ze zwiększoną nośnością.

Tymczasem większość zarządów województw, pomimo realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich z wykorzystaniem środków europejskich, do wydanego rozporządzenia nie zgłosiły wielu odcinków dróg wojewódzkich.

Sytuacja taka powoduje utrudnienia w dostawie towarów, co przyczynia się do zwiększenia kosztów przewozowych. Dlatego też na nowo wyremontowanych odcinkach dróg wojewódzkich, które prowadzą do magazynów lub centrów logistycznych czy też do baz firm przewozowych powinna być możliwość jazdy pojazdem o nacisku pojedynczej osi do 11,5 tony.

PREFINANSOWANIE  
ZWROTU 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

Kontakt  
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)



# San Escobar primaaprilisowy gwar!!!



Żeby w biznesie było jak trzeba, nie starczy sama przychylność nieba.

Henryk Hałajko

Tadeusz Wilk



Jeśli chcesz sprawy nieco przyspieszać, trzeba raz po raz trochę zamieszać.

Mieszanie to jest specjalność nasza!

A jak się komuś coś nie podoba, to zapraszamy do San Escobar.



Bogusław Stopa, Jacek Depczyński

Mieszanie nigdy nas nie przestrasza.



Małgorzata Zdrodowska



My wydajemy pierwsi na świecie, saneskobarskie kraje trzecie.

Piotr Litwiński



## Konkurs dla kierowców

Renault Trucks po raz ósmy organizuje konkurs dla kierowców Optifuel Challenge. Zwycięzcą zostanie kierowca, który osiągnie najniższe spalanie, utrzymując najwyższą średnią prędkość, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym. Dane o wielkości spalania zostaną uzyskane z narzędzi Infomax i/lub Optifleet. Konkurs jazdy ekonomicznej będzie prowadzony na zestawach obciążonych do dmc 38 ton. Po raz pierwszy do konkursu zostaną użyte pojazdy z silnikami 13-litrowymi.

Konkurs Optifuel Challenge 2017 odbędzie się w jedenastu lokalizacjach. Seria eliminacji rozpoczęła się w marcu, a zakończy w czerwcu. We wrześniu planowany jest Wielki Finał, który wyłoni spośród 11 zwycięzców eliminacji lokalnych siódmego już Mistrza Ekonomicznej Jazdy Renault Trucks w Polsce. Najlepszy kierowca z Polski będzie walczył w finale międzynarodowym o nagrodę główną i tytuł najlepszego kierowcy 2017 roku.

## Poradnik kierowcy

Główny Inspektor Transportu Drogowego wydał poradnik dla kierowców zawodowych. Ponad 80-stronnicowa, ilustrowana broszura zawiera kompendium najpotrzebniejszych wiadomości i jest napisana przystępnym językiem. Poradnik jest dostępny na stronie GITD.

## 90-tysięczny MAN z Niepołomic

14 marca 2017 r. fabryka pojazdów ciężarowych MAN Trucks w Niepołomicach świętowała kolejne wyjątkowe wydarzenie. Z linii produkcyjnej zjechała ciężarówka o numerze 90 000. Jubileuszowy egzemplarz to ciągnik MAN TGS 18.420 4x2 BLS - TS, który został odebrany przez prezesa firmy Sachs Trans Marka Sachsa.

Odebrany z fabryki MAN w Niepołomicach ciągnik o numerze 90 000 jest jednym z partii 80 pojazdów zamówionych w tym roku przez tę firmę. W otwartej 10 lat temu, w październiku 2007 roku, fabryce w Niepołomicach powstają pojazdy klasy ciężkiej TGX i TGS. Trafiają na rynki całej Europy, a serie TGX WW i TGS WW również poza jej granice.



## ESA z Iłowa najlepszym dilerem DAF-a

Dilerem roku 2017 DAF-a został oddział w Iłowej grupie ESA, który uzyskał najwyższe wskaźniki jakości obsługi i serwisu. W 2016 roku tytuł zdobył oddział ESA w Koninie. ESA należy do holenderskiego przedsiębiorstwa założonego w 1927 roku. W Polsce ma cztery punkty: w Wielkopolsce i woj. lubuskim. ESA trzykrotnie zdobyła tytuł Diler ROKU w



sześćdziesięciu historii tego konkursu. Na zdjęciu od lewej: Maciej Taniewski - dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska, Piotr Juchtmann - dealer development manager DAF Trucks Polska, Jarosław Szymkowiak - dyrektor zarządzający ESA Trucks Polska, Marek Rogala - kierownik serwisu ESA Iłowa.



## Wyróżnienia dla zasłużonych kierowców

Kandydaty za 2017 rok dla najlepszych kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym można zgłaszać od maja do końca sierpnia 2017 roku. Zapraszamy do wyróżnienia swoich zasłużonych kierowców.

- Od 1969 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do zrzeszeń krajowych - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Wyróżnienie polega na przyznaniu dyplomu i odznaki IRU każdemu kierowcy, który:
  - wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat,

- pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,
- wykonął jako kierowca zawodowy minimum milion kilometrów w ruchu krajowym lub międzynarodowym,
- z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 20 lat,
- nie popełnił, w ciągu ostatnich 5 lat, poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

W 2016 roku przyznano ogółem ponad 1 200 dyplomów i odznak dla kierowców z 28 krajów, z czego 114 należy do zatrudnionych w polskich firmach.

# Słubice

## Zebranie Przewodniczących Regionów ZMPD

**Kłopoty wynikające z protekcjonizmu państw „starej Unii”, zarobki i kształcenie kierowców – wokół tych spraw toczyła się dyskusja podczas spotkania Przewodniczących Regionów ZMPD, które odbyło się 7 marca 2017 r. w Słubicach koło Płocka.**

**Sławomir Jenerski**

Zarobki kierowców oraz przygotowywane przez Komisję Europejską regulacje dotyczące wynagrodzeń kierowców to temat, który zdominował pierwszą część spotkania.

### Europejskie sprawy socjalne

Wyплаты kierowców składają się z pensji, często w wysokości minimalnego wynagrodzenia, oraz z „nieozusowanych” dodatków. Mimo wypłat sięgających kilku tysięcy złotych związki zawodowe uważają, że kierowcy są wyzyskiwani przez pracodawców i źle opłacani. - Płacimy minimalne pensje, bo kierowcy chcą jak najwięcej na rękę – mówił Piotr Kopczyński, dodając: - Związki zawodowe chcą czego innego niż kierowcy. Zdaniem Zygmunta Sieńki pracodawcy są oceniani niesprawiedliwie. Koszty zatrudnienia kierowcy są wysokie, a wypłaty zgodne z przepisami: - U mnie nikt nie płaci pod stołem. Nie chcę być bez przerwy oskarżany o wyzysk pracowników. Zaproponujmy kierowcom, że, jeśli zechcą, ozusujemy całe ich zarobki. Zobaczymy, ilu się zgłosi. Zdaniem Jana Paździorko chętnych będzie niewiele. Kierowcy, zwłaszcza młodzi, chcą dostawać jak najwięcej na rękę.

Prezes ZMPD Jan Buczek mówił o rozmowach ze związkowcami: - Sta-

nowisko związkowców jest oczywiste – chcą wysokich zarobków i wysokich emerytur, a to oznacza wzrost kosztów zatrudnienia. Zdaniem Jana Buczka taka postawa oznacza brak pola do kompromisu. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel mówił, że rozmów ze związkowcami nie da się jednak uniknąć, a dyr. DT Tadeusz Wilk informował o pierwszych działaniach Zespołu ds. Transportu Drogowego, jaki powstał na wniosek Rady Dialogu Społecznego. Zespół będzie zajmował się problematyką socjalną i płacami w branży.

### Kształcenie kierowców

ZMPD zabiega o stworzenie w Polsce systemu kształcenia kierowców zawodowych poprzez wprowadzenie w szkołach branżowych I stopnia nauczania w zawodzie kierowca-mechanik do kategorii prawa jazdy C oraz w szkołach branżowych II stopnia - nauczania w zawodzie technik transportu drogowego do kategorii C+E.

Zawód kierowca-mechanik został przywrócony na listę zawodów MEN w 2015 roku. Skutkiem tej decyzji było utworzenie 52 klas w szkołach zawodowych. Powstały, mimo że obecnie kształcenie może się kończyć kategorią B. Dużą wartość ma jednak zapewnienie pełnej kwalifikacji wstępnej w wymiarze 280 godzin. Wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk – pomysłodawca projektu przywrócenia nauczania – uważa,

że obecnie największym problemem jest zapewnienie uczniom należytych praktyk zawodowych. Jan Buczek zapowiada, że ZMPD zamierza wspomagać przewoźników zainteresowanych organizowaniem w swoich firmach praktyk zawodowych w uzyskiwaniu kwalifikacji pedagogicznych.

- W moim mieście (Białymstoku) mamy do czynienia z sytuacją, w której dobra szkoła chce uruchomić klasę, ale brakuje decyzji władz lokalnych – informowała Małgorzata Zdrodowska z Komisji Rewizyjnej ZMPD. Z jej wypowiedzi wynika, że potrzebne są rozmowy z samorządami.

### Protekcjonizm

Przewodniczący Regionów ZMPD krytycznie oceniali europejskie przepisy o delegowaniu pracowników. Tadeusz Wilk przypomniał, że ZMPD stoi na stanowisku, że transport drogowy powinien być wyłączony spod przepisów dyrektywy o delegowaniu. Przepisy dyrektywy to element praktyk protekcjonistycznych państw „starej Unii”, podobnie jak Sojusz Drogowy, czyli porozumienie dziewięciu państw, którego efektem może być ograniczenie udziału polskich przewoźników w rynku europejskim.

Co faktycznie planuje Komisja Europejska? Według nieoficjalnych dokumentów i ustnych przecieków, o których mówił Tadeusz Wilk: chodzi między innymi o likwidację letter boxów, czyli firm bez siedzib, psują-



cych rynek lub uproszczenie kabotażu poprzez zmniejszenie do pięciu dni dozwolonego czasu przy jednoczesnej likwidacji limitu operacji transportowych. Nie wszystkie projektowane zmiany oznaczają pogorszenie warunków wykonywania transportu na rynku europejskim. - ZMPD angażuje się w dialog międzynarodowy i budowanie koalicji na rzecz ochrony interesów przewoźników z państw Europy Środkowo-Wschodniej. To wymagające zadanie, a efekty nie zależą bezpośrednio od Zrzeszenia – mówił T. Wilk. Reakcją na protekcjonizm niektórych państw, na przykład Francji, powinna być akcja bojkotu francuskich wyrobów - proponowano. Można np. zrezygnować z zakupów francuskich ciężarówek.





# Gniew

## Zebranie przewoźników z regionu kujawsko-pomorskiego i pomorskiego ZMPD

Przewoźnicy z województw kujawsko-pomorskiego i pomorskiego spotkali się na Zebraniu Regionalnym Członków ZMPD. Obrady odbyły się 16 marca 2017 r. na zamku w Gniewie.

**Sławomir Jeneralski**

W części seminaryjnej omawiane były skutki wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 roku w sprawie ryczałtów za noclegi kierowców. Jednoznacznej odpowiedzi na pytanie - co dalej z ryczałtami - nadal nie ma. Piotr Mikiel, zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD, potwierdził, że ciągle brakuje formalnej wykładni przepisów i nie wiadomo, czy od wypłacanych ryczałtów powinny być naliczane składki ZUS. Andrzej Olechnicki przedstawił pismo Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Jego zdaniem zawiera ono zapowiedź, że ryczałty zostaną objęte składką.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk informował o działaniach związanych z europejską dyrektywą o delegowaniu pracowników oraz o tak zwanym pakiecie drogowym. Nie ma wątpliwości, że część krajów „starej Unii”, próbuje walczyć z konkurencją ze strony polskich przewoźników, stosując praktyki protekcjonistyczne i dążąc do niekorzystnych dla Polski rozstrzygnięć w prawie wspólnotowym. Wyraznym przejawem takich tendencji było paryskie spotkanie dziewięciu państw,

nazwane Sojuszem Drogowym. Pod pretekstem troski o prawa pracownicze uczestnicy spotkania wsparli takie rozwiązania, które prowadzą do ograniczania roli naszych przewoźników na rynku europejskim. - Co w tej sprawie robi ZMPD - pytał Cezary Klepacki z Torunia. Prezes Jan Buczek obszernie relacjonował starania Zrzeszenia na rzecz budowy koalicji wśród organizacji przewoźników z innych państw europejskich. ZMPD zorganizowało kilka spotkań, ostatnie w grudniu 2016 roku. Przedstawiciele Zrzeszenia uczestniczyli też aktywnie w konsultacjach organizowanych przez innych, m.in. Rumunów i Czechów. Cel jest jeden, mobilizowanie innych krajów do sprzeciwu wobec praktyk niszczących rzetelną konkurencję na rynku UE. Chęć aktywnego uczestnictwa w debacie europejskiej o przyszłości transportu była też powodem uruchomienia przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli.

Uczestniczący w spotkaniu poseł Stanisław Lamczyk również wskazywał na konieczność szukania sojuszników w sprawach europejskich: dyplomacja i jeszcze raz dyplomacja - mówił.

Krytykę postawy części państw europejskich stawiających na protekcjonizm zawierało też wystąpienie posła Piotra Króla. Jego zdaniem trzeba konsekwentnie wskazywać na przykłady łamania prawa, które-

go ofiarami padają polscy przewoźnicy i kierowcy w innych krajach. Dokumentowanie takich przypadków może pomóc w prowadzeniu twardego dialogu.

Znaczną część porządku obrad wypełniła dyskusja. Jej uczestnicy wskazywali problemy nękające ich firmy. Marek Eron krytykował brak górnej granicy odpowiedzialności przewoźnika w transporcie krajowym. W relacjach międzynarodowych mamy Konwencję CMR, która wyznacza granicę, w kraju nie. Andrzej Olechnicki podjął częsty problem kontroli nacisku osi. Przypomniał postulat środowiska, zgodnie z którym jeżeli pojazd nie przekracza dopuszczalnego dmc powinien być zwolniony z kontroli nacisku. Rafał Olszewski krytykował wysokie kary, które grożą przewoźnikom, jeżeli do ich pojazdów wtargną nielegalni imigranci, próbujący dostać się do Wielkiej Brytanii.

Podczas podsumowania dyskusji Jan Buczek mówił m.in. o kształceniu kierowców i działaniach ZMPD, które przyczyniły się do uruchomienia w Polsce 52 klas o profilu kierowca-mechanik. Teraz trzeba doprowadzić do zmian w przepisach, które umożliwią zdobywanie przez uczniów kategorii prawa jazdy C i C+E. - Koło zamachowe poszło w ruch, ale musimy je nadal nakręcać - mówił Jan Buczek.



# Wolbórz

## Zebranie przewoźników z regionu łódzkiego i świętokrzyskiego ZMPD

**Lokalne ograniczenia nośności dróg, ustawa o monitorowaniu przewozów, płace i kształcenie kierowców, relacje pomiędzy przewoźnikami a Inspekcją Transportu Drogowego – te tematy zdominowały dyskusję podczas Zebrania Regionalnego Członków ZMPD z województw łódzkiego i świętokrzyskiego.**

**Sławomir Jeneralski**

Prezes ZMPD Jan Buczek, który dotarł na obrady bezpośrednio po rozmowach w Kancelarii Prezydenta RP na temat Ustawy o monitorowaniu drogowego przewozu rzeczy, wyjaśniał, czego dotyczą zastrzeżenia przewoźników wobec tych przepisów. Przewoźnik powinien otrzymać od nadawcy towaru dokumenty oraz urządzenie do monitorowania, mieć je w pojeździe, udostępniać do kontroli i to wszystko. Tymczasem jest obciążony obowiązkiem rejestracji przewozu, a także grożą mu wysokie kary. Dochodzi do przeniesienia odpowiedzialności z właściciela towaru na przewoźnika. Nasze ciężarówki nie powinny być narażone na kilkudniowe przestoje, żeby sprostać wymogom nowych przepisów, a takie ryzyko istnieje – tłumaczył Jan Buczek. Informował, że ZMPD od początku krytykuje zapisy ustawy, ale w toku prac legislacyjnych zastrzeżenia te nie zostały uwzględnione.

Część seminaryjną zdominował temat kierowców, ich zarobków i spraw socjalnych. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk informował o skutkach wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów na nocleg w kabinach. Wciąż aktualne jest pytanie, czy wypłata tych świadczeń zostanie opodatkowana i objęta składką ZUS. Środo-

wisko nadal czeka na jednoznaczną, rządową wykładnię przepisów. Obecnie dominuje pogląd, że w tych firmach, które wprowadziły odpowiednie regulaminy wynagradzania, albo zapisały ryczałty w umowach można uniknąć naliczania pochodnych od ryczałtów.

Rozwinięciem tematu ryczałtów była dyskusja o płacach i prawach socjalnych kierowców, która toczy się z coraz większą siłą w Unii Europejskiej. Kraje „starej” Unii wykorzystują tę dyskusję do ograniczenia pozycji przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, w tym głównie z Polski, na rynku wspólnotowym. Polacy są dominującym graczem w przewozach w Unii Europejskiej, a na globalnym rynku zajmują piąte miejsce po USA, Chinach, Indiach i Niemczech. Pojawił się karciany mechanizm „bij króla”, tłumaczył Tadeusz Wilk. Jest wielu chętnych, żeby odebrać polskim przewoźnikom zdobytą ciężką pracę pozycję.

Ważną częścią spotkania była, jak zwykle, dyskusja z przedstawicielami Inspekcji Transportu Drogowego. Waldemar Wiedeński, Świętokrzyski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego mówił o zmieniających się proporcjach pomiędzy kontrolami Polaków i przewoźników z innych państw. Liczba kontroli pojazdów zagranicznych wzrosła w ciągu roku od kilku do kilkudziesięciu procent. Ostatnio wyniosła nawet 62 procent. Docelowo proporcja ta ma osiągnąć 50 na 50 procent. Wa-

żąc się losy ITD, informował Michał Mostowski, Łódzki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego. Mimo że nie wiadomo jeszcze, czy ITD zostanie włączona do Policji czy pozostanie odrębną instytucją, pracujemy i realizujemy zadania oraz budżet na 2017 rok, mówił inspektor. Przewoźnicy krytykowali niektóre działania ITD. Jako przykład niepotrzebnych represji wskazywali ważne pojazdy na ulicy Papierniczej w Łodzi. To jedyny dojazd do strefy przemysłowej, będącej siedzibą wielu firm. Ciężarówki nie mogą wybrać innej drogi, a część kierowców nawet nie wie, że jest tam ograniczenie do 8 ton. Wpadają więc w zasadzkę, a ITD wykorzystuje sytuację do nakładania kar. Zdaniem uczestników zebrania w takich miejscach inspekcja powinna rezygnować z ważeń i karania, skoro ciężarówki nie mają innego dojazdu do celu.

Czy polski transport doczeka się sprawnego systemu kształcenia kierowców w szkołach publicznych? Prezes Jan Buczek podkreślał, że w tej sprawie ZMPD prowadzi wieloletnie działania, które dały już pierwsze efekty. W szkołach zawodowych na terenie całego kraju ruszyły 52 klasy o profilu kierowca-mechanik. Teraz trwają działania na rzecz uruchomienia w szkołach branżowych II stopnia kształcenia techników transportu drogowego. Trzeba też zmienić podstawę programową dla zawodówek, żeby nauka kończyła się egzaminem na prawo jazdy C. ZMPD



przeprowadziło w sprawie kształcenia kierowców rozległe konsultacje z samorządami, dyrekcjami szkół i przedsiębiorcami, a wnioski z tych konsultacji trafiły do rządu.

Frekwencja na zebraniu, które odbyło się w Kompleksie Górskim w okolicach Wolbórza nie była zbyt wysoka, ale, co podkreślał przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch, na uwagę zasługuje fakt, że część uczestników przybyła w towarzystwie współmałżonków. Świadczy to o uznaniu dla idei integracyjnej funkcji zebrań. Przewodniczącym zebrania był Edward Soboń, a funkcję sekretarza uczestnicy powierzyli Gerardowi Kaczmarczykowi.



# Lubliniec

## Zebranie przewoźników z regionu śląskiego i opolskiego ZMPD

**Józef Stelmachowski został nowym przewodniczącym Regionu Opolskiego ZMPD. Wybory odbyły się 30 marca w Lublińcu podczas zebrania członków ZMPD z regionów opolskiego i śląskiego.**

### Sławomir Jeneralski

Obrazy rozpoczęły się uczczeniem pamięci zmarłego w 2016 roku szefa regionu opolskiego, Norberta Lepicha. Przewodniczyła im Kornelia Lewandowska, a Józef Stelmachowski pełnił rolę sekretarza. W imieniu Rady ZMPD zebranie otworzył Zygmunt Sieńko.

Zgodnie z programem wszystkich tegorocznych wiosennych spotkań regionalnych część seminaryjna dotyczyła skutków wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów za nocleg kierowcy w kabinie pojazdu. Tadeusz Wilk tłumaczył, że wciąż brak jednoznacznej interpretacji stanu prawnego po wyroku i nie wiadomo, czy ryczałty powinny być opodatkowane i czy powinno się od nich naliczać składkę ZUS. Z pewnością przydałaby się w tej sytuacji nowelizacja przepisów, rozstrzygająca jednoznacznie wszystkie wątpliwości. Z drugiej jednak strony coraz silniejszy spór o zarobki kierowców ze związkami zawodowymi nie sprzyja podejmowaniu takich prac.

Okolicznością, która w niekorzystny sposób wpływa na relacje przedsiębiorca – pracownik, jest narastający brak kierowców. Zatrudnianie obcokrajowców też nie likwiduje problemu. Piotr Ozimek krytykował wydłużający się czas oczekiwania na wydanie świa-

dektwa kierowcy. Kiedyś czekaliśmy tydzień, teraz dwa miesiące – mówił.

Prezes ZMPD Jan Buczek obszernie informował o protestach wobec Ustawy o monitorowaniu drogowego przewozu towarów. ZMPD jest gotowe uczestniczyć w szybkiej nowelizacji tych nieprzemysłanych i niespójnych przepisów – mówił Jan Buczek. O sposób egzekwowania przepisów o monitorowaniu byli pytani przedstawiciele ITD. Anna Sokołowska-Olesik wyjaśniała, że nie jest to zadanie Inspekcji ITD będzie tylko sprawdzać, czy kierowca posiada numer referencyjny, a jeżeli stwierdzi jego brak, przekaże dalsze postępowanie Krajowej Administracji Skarbowej.

Andrzej Nowrotek ostrzegł, że przepisy o monitorowaniu mogą prowadzić do utraty wymaganej przepisami dobrej reputacji przewoźnika. – Łatwo się pośliznąć, a to może oznaczać koniec firmy – mówił Andrzej Nowrotek. O tym, że prowadzone są sporadyczne badania dobrej reputacji przewoźnika informował Opolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego Krzysztof Chmiel.

Ustawa o monitorowaniu bije w uczciwych przedsiębiorców – tak podsumował dyskusję poseł Mirosław Suchoń z Nowoczesnej. Polscy przewoźnicy są pozytywnym przykładem, jak wykorzystywać warunki ekonomiczne, żeby stworzyć coś od zera. Dzisiaj są znaczącą siłą na rynku europejskim i

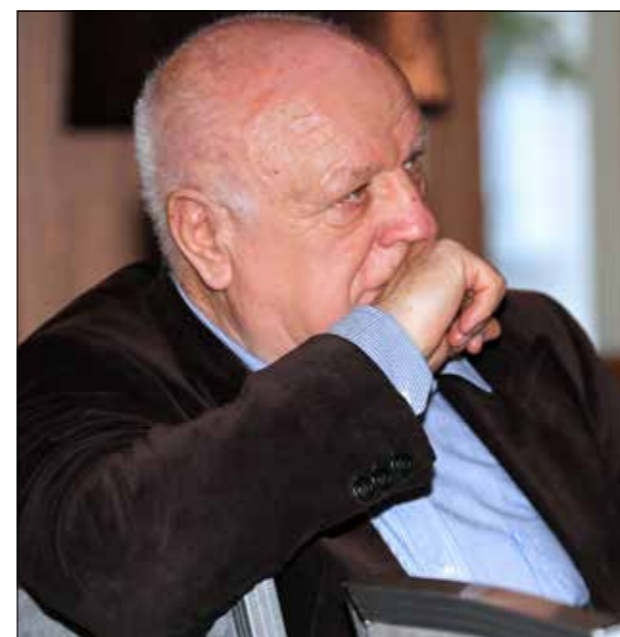
trzeba się liczyć z ich potrzebami.

Zwieńczeniem obrad była uroczystość przekazania na ręce właścicieli firm przewozowych Dyplomów Honorowych IRU dla najlepszych kierowców. Wśród wyróżnionych kierowców było też dwóch przewoźników - członków ZMPD: Karol Kasprzyk i Piotr Ozimek.



Dyplomy Honorowe IRU otrzymali:

- Andrzej Czapla, Karol Konwent z firmy Delta Trans Logistik Sp. z o.o.
- Aleksander Szczerbak, Karol Koziański, Piotr Machała, Zbigniew Kłak, Zenon Paprota z firmy Delta Trans Transporte Sp. z o.o.
- Arkadiusz Kudelko, Dariusz Strzelec, Jan Jasiński, Janusz Ploch, Piotr Ozimek, Tadeusz Sołtys, Zdzisław Wyrwiak z firmy EPO-Trans Logistic S.A.
- Andrzej Cichoń, Andrzej Szalko, Eugeniusz Król, Grzegorz Cielniaszek - KUŹNIA-TRANS Sp. z o.o.
- Karol Kasprzyk - Międzynarodowy Transport Drogowy Import-Export



# Tęgoborze

## Zebranie przewoźników z regionu małopolskiego ZMPD

**Problemy kadrowe, dostęp do rynku oraz dróg zdominowały dyskusję przewoźników zgromadzonych na Zebraniu Regionalnym Członków ZMPD w Tęgoborzu.**

**Sławomir Jeneralski**

Zgodnie z programem wio-sennych zebrań dyskusja dotyczyła konsekwencji wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów za noclegi kierowców w kabinie; przepisów europejskich, które mogą prowadzić do eliminowania polskich przewoźników z rynku oraz Ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Mowa też była o braku kierowców na rynku pracy.

Prezes ZMPD Jan Buczek zwrócił uwagę na fakt, że wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów naruszył postanowienia Ustawy antykrzyszowej z 2010 roku. Wtedy przewoźnicy obronili prawo do wypłacania diet kierowcom, teraz w związku z wyrokiem pojawiła się perspektywa opodatkowania ryczałtów za noclegi i objęcia ich składakami ZUS. Jednocześnie interpretacji prawa w tym zakresie wciąż nie ma. Nie można się jej doprosić od administracji państwowej. Jeśli interpretacja okazałaby się niekorzystna dla przewoźników, oznaczać będzie nieunikniony wzrost kosztów pracowniczych. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk uspokajał tych, którzy obawiali się też opodatkowania diet, że nowe przepisy dotyczą tylko ryczałtów za noclegi. Sposób wypłacania diet nie jest zagrożony, ponieważ nie

były one objęte skargą, a zatem nie stały się przedmiotem rozstrzygnięcia Trybunału.

Decydującym elementem regulującym warunki wykonywania transportu jest prawo europejskie. Kraje starej Unii starają się wpływać na przebieg prac nad Dyrektywą o delegowaniu pracowników. To element walki o rynek. Chodzi o to, żeby pod pozorem walki o prawa pracowników ograniczyć siłę przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, żeby wypchnąć ich z rynku europejskiego. My się bronimy – tłumaczył dyr. Tadeusz Wilk. ZMPD stara się budować koalicję organizacji przewoźników z Polski i innych krajów, które mają prezentować stanowisko korzystne dla nowych członków Unii.

Jednym z gości zebrania był Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur. Mówiąc o problemach na styku przewoźnicy - inspekcja przyznał, że wydłużył się czas oczekiwania na wydanie świadectw kierowcy. Widzimy ten problem – mówił - zwiększa się liczba wniosków. W tym roku może ich być nawet 60 tysięcy. Do tego dochodzą problemy kadrowe. Mimo to jest szansa, że czas oczekiwania będzie ulegał skróceniu. Powodem do satysfakcji jest za to rosnąca liczba kontroli przewoźników zagranicznych. ITD zakłada, że kontrole Polaków mają stanowić nie więcej niż 50% wszystkich czynności. Druga połowa to kontrole kierow-

ców z innych państw. Do tego dochodzi walka z bezkarnym przekraczaniem przez kierowców zagranicznych dozwolonych prędkości. Jeszcze niedawno byli oni całkowicie bezkarni. Teraz podczas każdej kontroli inspektorzy sprawdzają, czy pojazd nie ma na koncie wykroczeń rejestrowanych fotoradarami. Rekordzista miał 71 takich wykroczeń.

Przewodniczący zebrania Piotr Litwiński mówił o ograniczeniach w nośności dróg. Ostatnio sieć dróg o dopuszczalnym nacisku 11,5 t powiększyła się o 3,5 tys. kilometrów, ale to wciąż za mało. Istnieje długa lista obiektów przemysłowych i baz transportowych, do których nie można dojechać ze względu na ograniczenia tonażowe. Uzdrawieniem sytuacji byłoby wprowadzenie zasady, że do załadunku i rozładunku mogą dojeżdżać pojazdy, które nie przekraczają dmc 40 ton, bez względu na nacisk na osie.

Inny problem to wymóg zakrywania naczip ze wszystkimi ładunkami sypkimi. Są takie rodzaje ładunków, które nie zagrażają wysypianiem się z naczipy, np. glazy albo mokra glina. Ryzyka nie ma, ale przepis obowiązuje i zmusza kierowców do wykonywania niepotrzebnej pracy. Piotr Litwiński mówił też o konieczności zwrotu akcyzy od zakupionego przez przewoźników paliwa. Tak dzieje się w innych krajach. Brak zwrotu w Polsce osłabia branżę w konkurencji z innymi.



# Lublin

## Zebranie przewoźników z regionu lubelskiego ZMPD

**Przewoźnicy z województwa lubelskiego obradowali 6 kwietnia 2017 r. na Zebraniu Regionalnym Członków ZMPD w Zemborzycach Tereszyńskich. Część seminaryjną zdominowała tematyka europejska oraz niejasności, które spowodował wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów za noclegi kierowców w kabinie.**

**Sławomir Jeneralski**

Obrady otworzył przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch, który prosił uczestników o przekazywanie propozycji, jak zwiększyć frekwencję członków ZMPD na tego typu posiedzeniach.

Prezes ZMPD Jan Buczek poinformował zebranych o aktywności ZMPD na forum międzynarodowym. - Walczymy z fałszywym stereotypem, według którego polskie firmy wykorzystują kierowców, nie zapewniają im godnej płacy oraz warunków odpoczynku, uprawiając w ten sposób dumping socjalny na rynku europejskim. Ciesząc się zasłużenie złą sławą letter-boxy, psujące rynek, to w większości firmy zachodnie zatrudniające pracowników w Europie Środkowo-Wschodniej – wyjaśniał.

Informował także o wysiłkach Zrzeszenia dla zbudowania porozumienia organizacji przewoźników z innych państw Unii Europejskiej dla poparcia takich zmian prawa wspólnotowego, które nie będą ograniczały udziału w rynku unijnym przewoźników z naszego rejonu Europy, w tym oczywiście także polskich. Temu służy, między innymi, otwarcie przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli.

Przewodniczący zebrania, a jed-

nocześnie szef Regionu Lubelskiego ZMPD Jarosław Jakoniuk zwrócił uwagę na bulwersującą decyzję władz niemieckich, które wprowadzają wysokie kary za odbieranie regularnego odpoczynku 45-godzinnego w kabinie (60 euro dla kierowcy za każdą godzinę, 180 euro za każdą godzinę dla przewoźnika). To kolejny cios, eliminujący nas z tamtego rynku, mówili inni uczestnicy zebrania. Nie pozostaje nam chyba nic innego, jak blokować niemieckie autostrady – dodał Jarosław Jakoniuk.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel wyjaśniał, że Niemcy, podobnie jak wszyscy inni członkowie Unii Europejskiej, mają prawo do wprowadzania takich przepisów na swoim terytorium. - To ewidentny przykład protekcjonizmu niszczącego wolny rynek i jednocześnie kolejny, po MiLoG-u, cios w konkurencję z państw „nowej Unii” – mówił Piotr Mikiel. Zwrócił jednocześnie uwagę na toczące się w Brukseli prace nad „Pakiem Drogowym”, czyli zmianami w czterech unijnych rozporządzeniach. Jeden z proponowanych zapisów zakłada zmianę okresu rozliczenia rekompensaty odpoczynku regularnego tygodniowego, wydłużając go do 4 tygodni. Gdyby taka propozycja weszła w życie, bardziej elastyczne planowanie odbioru odpoczynku kierowcy pozwoliliby uniknąć restrykcji

niemieckich, a także belgijskich i francuskich. Jednak na „Pakiet Drogowy” przyjdzie nam jeszcze długo czekać, a wprowadzane przez Berlin kary, zgodnie z zamiarem niemieckiego ustawodawcy, mają być opublikowane w połowie kwietnia, a zaczęłyby obowiązywać już na drugi dzień po ogłoszeniu.

Piotr Mikiel wyjaśniał też, jakie są konsekwencje wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie ryczałtów za noclegi w kabinie. Postawił pytanie, czy wyrok Trybunału to sukces, czy porażka branży? Niektóre firmy uniknęły dzięki niemu przegranych spraw sądowych i odszkodowań na rzecz kierowców. Niestety wywołał on jednocześnie lawinę żądań płacowych ze strony związkowców.

Wobec nieuniknionej nowelizacji przepisów dotyczących diet i ryczałtów oznacza to ogromne ryzyko wzrostu kosztów zatrudnienia w całej branży. Ten wzrost kosztów wydaje się nieuchronny, trzeba wspólnych wysiłków, żeby odsunąć go w czasie.

W części seminaryjnej dominowała tematyka europejska, za to w dyskusji najsilniej artykułowane były sprawy wschodnie. Temat numer jeden – zezwolenia rosyjskie „kraje trzecie”. Sekretarz zebrania Sławomir Kostjan postawił dwa wnioski: o publikowanie wykazu przewoźników, którzy otrzymują zezwolenia rosyjskie k3 na podania pomiędzy posiedzeniami Kom-



sji Społecznej ds. Podziału Zezwoleń Zagranicznych oraz o restrukturyzacji składu tej Komisji. Oba wnioski przyjęte zostały brałami.

Przewoźnicy zapoznali się także z informacją o działaniach ZMPD w sprawie kształcenia kierowców. - Trzeba stworzyć w Polsce normalny system kształcenia kierowców w szkołach publicznych – mówił prezes ZMPD Jan Buczek.

Zrzeszenie opracowało model takiego systemu i poddało go szerokim konsultacjom. Składa się on z dwóch elementów: w szkołach branżowych I stopnia nauczanie w zawodzie kierowca-mechanik z kategorią C, w szkołach branżowych II stopnia i technikumach - techników transportu drogowego z kategorią C+E. Dzisiaj w Polsce działa 100 tysięcy firm transportowych i ani jedna szkoła nie kształci kierowców zawodowych. - To się musi zmienić. Rząd zna nasze stanowisko i się z nami zgadza – dodał Jan Buczek.

Zwieńczeniem zebrania były dwa uroczyste momenty. Aleksander Chałabis z firmy Rol-Hurt odebrał Dyplom Honorowy IRU dla kierowcy Józefa Wojtana.

Nastąpiło też podpisanie porozumienia pomiędzy ZMPD a agencjami celnymi Terminus Group oraz Elcom II. Przedmiotem porozumienia jest przygotowywanie i wysyłanie predeklaracji TIR-EPD.



# Chińczycy zapoznawali się z procedurą TIR w biurze ZMPD



Robert Przybylski

**W** biurze ZMPD 9 marca gościła delegacja chińskich władz celnych, wprowadzających system TIR w Chinach.

Przedstawiciele chińskiego cła odwiedzili Ministerstwo Finansów oraz biuro ZMPD. Dyrektor Departamentu TIR Ewa Suszyńska zaprezentowała gościom działalność operacyjną.

– Zaproponowaliśmy delegacji chińskiej zwiedzenie ZMPD, ponieważ Zrzeszenie ma jedno z najlepiej prowadzonych biur, a Polska jest głównym krajem tranzytowym w korytarzu północnym. Ponadto w Polsce kończy bieg pociąg towarowy z Chin – tłumaczy Julian Genkov, dyrektor Departamentu TIR i Systemów Tranzytowych w Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego – IRU w Genewie.

IRU zamierza wprowadzić procedurę TIR i objąć ochroną karnetu TIR także przesyłki w ruchu intermodalnym. Genkov dodał, że ZMPD znajduje się

na szczycie sporządzonej przez IRU listy zrzeszeń poręczających o najlepiej prowadzonych procedurach.

Przewodniczący chińskiej delegacji, zastępca dyrektora generalnego Departamentu Kontroli Celnej i Inspekcji Generalnej Inspekcji Celnej Chin Miao Yuexue jest bardzo zadowolony z wizyty studyjnej. – Naszym celem było dogłębne zapoznanie się z procedurami

**Chińscy urzędnicy wprowadzając system TIR sięgają po najlepsze wzorce. 9 marca 2017 r. wizytowali biuro ZMPD.**

celnymi i najlepszymi praktykami – wyjaśnia. – Zarówno w Ministerstwie Finansów, jak i w Zrzeszeniu otrzymaliśmy dużo przydatnych informacji – zapewnia. W spotkaniu uczestniczył także przedstawiciel Zrzeszenia Chińskiego Transportu Drogowego, dyr. Gao Xi.

Chiny są na etapie wdrażania procedury TIR. – Wybieramy gwaranta systemu, na ten temat toczą się dyskusje. Przygotowujemy także całą organizację po stronie celnej do obsługi systemu TIR. Jest to złożony projekt, w którym uczestniczą liczne departamenty administracji celnej – opisuje bieżącą sytuację. Możliwe, że operacyjnie system TIR ruszy w Chinach pod koniec tego roku.

10 marca delegacja chińska w Koroszcznie zapoznała się z pracą oddziału celnego.



**NIE POZWÓL ZATRZYMAĆ SWOJEGO BIZNESU.**

**ZADBAJ O DOBRY OLEJ.**



**PETRONAS**  
**Urania**

**KEEPS YOUR BUSINESS MOVING.**

**PETRONAS Urania z formułą ViscGuard™. Zapobiega gromadzeniu zanieczyszczeń zwiększając żywotność silnika.**

Dzięki PETRONAS Urania twoja ciężarówka jest na właściwej drodze: może pracować dłużej i oszczędniej. Wyjątkowy olej PETRONAS Urania z zaawansowaną formułą ViscGuard™ efektywnie kontroluje zanieczyszczenia: chroni przed tworzeniem osadów i utlenianiem, zapobiega ścieraniu powierzchni oraz utrzymuje optymalną lepkość oleju. Nowoczesna technologia oleju pozwala na wydłużenie żywotności silnika i redukcję całkowitych kosztów użytkowania. Gama olejów PETRONAS Urania pomaga każdego dnia w realizacji terminowych zobowiązań wobec twoich klientów.



# Biegli, którzy kładą sprawę

Na skutek opinii biegłego zarządca infrastruktury nie odpowiada za jej stan, a przewoźnik nie otrzymał odszkodowania.

## Robert Przybylski

Samochód należący do przewoźnika z ZMPD rozbił się 11 stycznia 2013 roku na autostradzie A4. Powodem było oblodzenie jezdni. Propozycja policji, która przyjechała na miejsce zdarzenia, była jednoznaczna - 10 pkt karnych i 1 tys. zł mandatu. Kierowca odmówił przyjęcia mandatu i punktów karnych. Sąd Rejonowy w Radomiu po rozpatrzeniu sprawy i opinii biegłych z Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu uniewinnił kierowcę.

Przewoźnik skierował sprawę do Sądu Okręgowego w Warszawie przeciwko zarządcy drogi, jednak Sąd Okręgowy oddalił pozew z powodu katastrofalnej opi-

nii biegłego. Stwierdził on, że wypadek nastąpił z powodu błędu kierowcy w technice i taktyce jazdy.

### Te same warunki

Przed sądem oskarżony kierowca wypadku zeznał, że pogoda była dobra, temperatura w okolicach zera stopni C, znaki wyświetlały limit 110 km/h, nie było informacji o oblodzeniu. Przed zdarzeniem musiał wyminąć samochód wyjeżdżający z parkingu i przyczepność była wówczas dobra.

Sprawca dodał, że usłyszał w radiu, że coś dzieje się na autostradzie, zdjął nogę z gazu, włączył światła awaryjne. Samochody przed nim zaczęły ślizgać się. Po wciśnięciu hamulca auto nie zareagowało, cały zestaw uderzył w tył naczepy

poprzedzającego zestawu.

Rzeczoznawca w opinii przygotowanej dla sądu stwierdził, że oba zestawy poruszały się po takiej samej nawierzchni i z uwagi na wyposażenie pojazdów w elektroniczne systemy ABS/EBD „uzyskiwane opóźnienia w tych samych warunkach przyczepności podłoża (jezdni) było zbliżone. Droga hamowania przy takiej samej prędkości początkowej jest zbliżona. Błąd sprawcy polegał na niezachowaniu należytego odstępu od poprzedzającego go zestawu, spóźnieniu reakcji na manewr hamowania poprzedzającego go zestawu, przekroczenia prędkości przy zachowaniu tej prędkości przez kierującego uderzonym zestawem.

Rzeczoznawca podkreślił, że skoro oba uczestniczące w kolizji zestawy

„poruszały się po tej samej jezdni, o takich samych warunkach przyczepności, zestaw uderzony nie mógł być hamowany intensywniej niż pojazd powoda. Stąd stan jezdni nie był przyczyną kolizji bez względu na to, czy była ona sucha, mokra lub oblodzona”.

### Druga strona

Przewoźnik zamówił opinię u innego rzeczoznawcy, który wskazał, że siła tarcia (przyczepności) zależy od siły nacisku oraz od współczynnika tarcia. W „przypadku wystąpienia lodu (współczynnik tarcia zmniejsza się nawet o 90 proc.) kierowca nie ma możliwości zapanowania nad pojazdem (brak siły tarcia, brak siły poprzecznej, brak kierowalności pojazdu)”.

Drugi rzeczoznawca zwró-

cił także uwagę, że każdy z uczestniczących w wypadku samochodów zaczął hamować w innym momencie, co ma istotne znaczenie, ponieważ oblodzenie było lokalne.

Rzeczoznawca posługując się danymi Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wskazał, że przy prędkości 85 km/h (o 5 km/h wyższej od dopuszczalnej), spadek przyczepności jest nieznaczny. Zatem przekroczenie prędkości nie miało wpływu na utratę przyczepności pojazdu.

Według niego „z całą pewnością można stwierdzić, że odcinek drogi znacząco odbiegał od stanu nawierzchni na całej trasie, a nawet bezpośrednio przed miejscem kolizji. Na tym fragmencie jezdni występowało oszronienie jezdni lub nawet gołoledź, co

uniemożliwiało kierującemu panowanie nad zespołem pojazdów”.

Kolejna kwestia to dostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze. Rzeczoznawca wskazuje, że skoro oblodzenie występowało lokalnie, bez wcześniejszych symptomów ani oznakowania, zatem nie było powodów, dla których kierujący był zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności.

„Dodatkowo w podobnych sytuacjach wystąpiłby precedens, że administrator drogi nie odpowiadałby za jej stan oraz za właściwe jej oznakowanie i zabezpieczenie”.

Sąd Apelacyjny nie uwzględnił odwołania oraz drugiej opinii biegłego i w rezultacie przewoźnik nie otrzymał odszkodowania od zarządcy drogi. ■

TransPoland  
Translogistica

V Międzynarodowe Targi  
Transportu i Logistyki

8 - 10 listopada 2017  
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes  
ze światem od 5 lat!

TransPoland  
Translogistica

# Ze związkowcami o delegowaniu i zarobkach kierowców



**Przewoźnicy i związkowcy rozmawiali o zasadach wynagradzania kierowców.**

**Sławomir Jeneralski**

90 proc. firm zatrudniających polskich kierowców i wykorzystujących różnice płacowe do prowadzenia nieuczciwej konkurencji reprezentuje kapitał zagraniczny. Taką informację przekazał uczestnikom dyskusji zorganizowanej przez Krajową Sekcję Transportu Drogowego NSZZ Solidarność Roberto Parrillo, przewodniczącą Sekcji Transportu Europejskiej Federacji Pracowników Transportu.

Zdaniem Roberto Parrillo nie można tolerować sytuacji, w której 75 proc. wypłaty odbieranej przez kierowcę składa się z diety oraz innych dodatków nieopodatkowanych i nie-

oskładkowanych przez ZUS. - To nie do przyjęcia - mówił gość z Belgii - jeżeli polski przewoźnik wozi towar z Hiszpanii do Belgii, jest to legalne, nielegalne jest, jeżeli płaci kierowcy polskie stawki.

Z taką interpretacją nie zgodziła się Joanna Jasiewicz, ekspert TLP: - Polska strona widzi to inaczej, uważamy, że decydujący o sposobie wynagradzania powinien być kraj pochodzenia przewoźnika.

- Polscy przewoźnicy dzięki niższym kosztom zdobyli rynek europejski, a teraz z powodu nadpodaży usług, a więc niskiej rentowności, nie chcą inwestować w pracowników - tak interpretował problem Tadeusz Kucharski, przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”. Krytykował sytuację, w której kierowca dostaje stawkę minimalną plus 6 tysięcy dodatków bez podatku i ZUS. - Te proporcje trzeba

odwrócić - mówił Tadeusz Kucharski. - Nie mówmy o różnicy płac, mówmy o różnicach ekonomicznych pomiędzy starą a nową Unią - ripostował Tadeusz Wilk z ZMPD. - My wciąż gonimy bogatszych, a ci, którzy gonią, muszą biec szybciej niż uciekający. Zdaniem Tadeusza Wilka nieuczciwą konkurencję napędzają firmy zagraniczne, które zatrudniają kierowców z państw Europy środkowo-wschodniej. Potwierdzeniem jego tezy było wystąpienie Roberto Parrillo, który potwierdził, że 90 proc. podmiotów wykorzystujących polskich kierowców do dumpingowania rynku UE ma kapitał zagraniczny. Tadeusz Wilk deklarował gotowość kontynuowania dyskusji pomiędzy pracodawcami a stroną związkową. Jako dobre miejsce do dalszych poszukiwań kompromisu wskazał nowo powstały zespół ds. transportu drogowego Rady Dialogu Społecznego.

WSPÓŁPRACA



**Targi Kielce**  
exhibition & congress centre

YEARS  
25  
LAT

**ROTRA**  
9-11.05.2017

IX Międzynarodowe Targi  
Transportu Drogowego  
- Pojazdy Użytkowe



Równoległe odbędą się m.in.  
Międzynarodowe Targi  
Budownictwa Drogowego

**Autostrada-Polska**

[www.rotra.targikielce.pl](http://www.rotra.targikielce.pl)

**TARGI DAJĄ WIĘCEJ**

Sprawdź na: [facebook.com/targidajawiecej](https://www.facebook.com/targidajawiecej)



# Oszczędności w zasięgu edukacji

## 3. NA SZCZYCIE

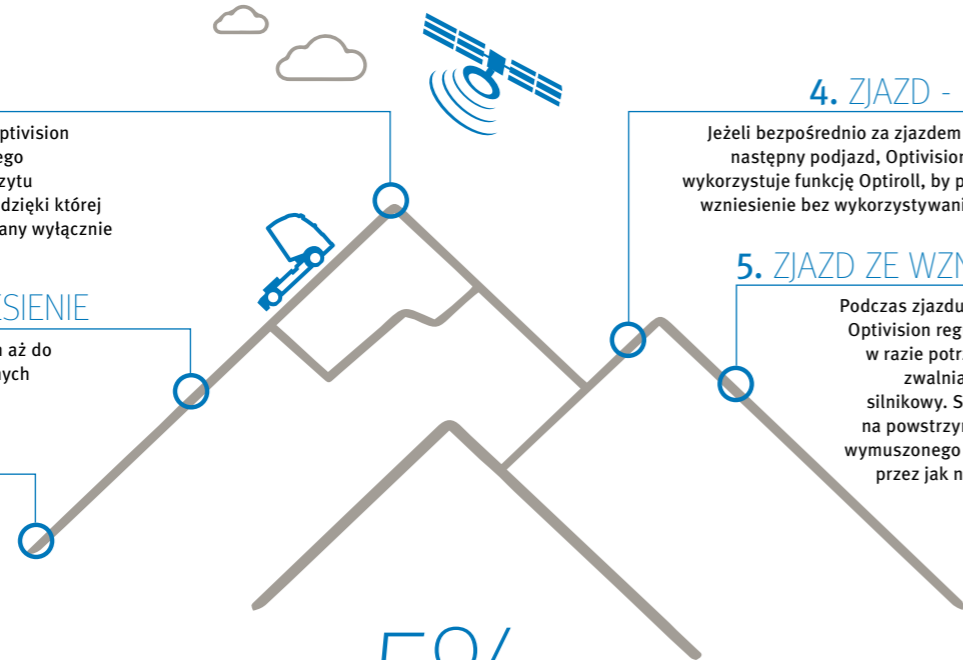
Tuż przed szczytem wzniesienia Optivision powstrzymuje się od niepotrzebnego przyspieszania. Po pokonaniu szczytu aktywowana jest funkcja Optiroll, dzięki której pojazd nabiera prędkości, napędzany wyłącznie siłą bezwładności.

## 2. WJAZD NA WZNIESIENIE

W czasie jazdy pod górę Optivision aż do samego szczytu unika niepotrzebnych redukcji biegów.

## 1. U PODNÓŻA

Przed wzniesieniem Optivision zwiększa prędkość, zwiększając tym samym energię kinetyczną pojazdu w celu utrzymania na podjeździe jak najwyższego biegu przez jak najdłuższy czas.



## 4. ZJAZD - PODJAZD

Jeżeli bezpośrednio za zjazdem rozpoczyna się następny podjazd, Optivision do maksimum wykorzystuje funkcję Optiroll, by pokonać kolejne wzniesienie bez wykorzystywania mocy silnika.

## 5. ZJAZD ZE WZNIESIENIA

Podczas zjazdu ze wzniesienia Optivision reguluje prędkość, w razie potrzeby aktywując zwalniacz lub hamulec silnikowy. Strategia polega na powstrzymaniu się od wymuszonego przyspieszenia przez jak najdłuższy czas.

do 5% mniejsze zużycie paliwa

**Producenci samochodów ciężarowych wskazują, że wyposażenie aut w najnowsze systemy wspomagające kierowców oraz ich edukacja zwraca się po niecałym roku i przynosi tysiące euro zysku.**

### Robert Przybylski

Došlo do tego, że producenci ciężarówek oferują przewoźnikom całościowe pakiety edukacyjno-technologiczne. Dobrym przykładem może być Renault, które szkoli kierowców w programie Optifuel Training, następnie pomaga utrzymać nabyte na szkoleniu umiejętności w programie

Optifuel Advice, a wspomagają kierowców inteligentnym tempomatem Optivision. Dostosowuje on prędkość auta do konfiguracji terenu, o którym wiedzę czerpie z chmury. Wyposażenie obejmuje także aerodynamiczne osłony, zwalniacz (nazwany Optibrake) i opony o niskich oporach toczenia. Cały pakiet wzbogacony jest o Optifleet, który właścicielowi floty umożliwia bieżącą kontrolę nad parametrami pacy samochodów.

### Wie zawczasu

Najnowszym rozwiązaniem są aktywne, przewidujące tempomaty. Te systemy wspomagające kierowcę wykorzystują w maksymalnym stopniu energię kinetyczną pojazdu do zaoszczędzenia paliwa. Dlatego też wspomaganie jest bardzo popularne. – Optivision jest wybierane praktycznie we wszystkich wersjach dalekodystansowych Renault, które wyposażone są w zrobotyzowane

skrzynie biegów – zapewnia Marcin Majak z Renault Trucks. Optivision działa po włączeniu trybu Eco poziom 1 lub 2 i prędkości powyżej 60 km/h. System pobiera dane o położeniu pojazdu z lokalizatora GPS i synchronizuje z danymi o topografii i parametrach pracy samochodu pobieranymi z chmury, a wpisanymi z poprzednich przejazdów, także innych pojazdów marki.

Dzięki precyzyjnej informacji o położeniu, zbliżając

się do wzniesienia samochód przyspiesza, przekraczając nawet zadaną tempomatem prędkość, aby rozpędem możliwie daleko podjechać. Celem jest unikanie redukcji biegów, które doprowadzają do wyraźnego spadku prędkości ciężarówki i wzrostu zużycia paliwa.

Przed samym szczytem moc silnika jest ograniczana, chodzi o wykorzystanie energii kinetycznej pojazdu do pokonania wzniesienia. Na spadku system włącza bieg jałowy, aby samochód toczył się rozpędem i nabierał prędkości. Jeżeli trzeba, bez ingerencji kierowcy, uruchomiony jest hamulec silnikowy, aby zestaw nie przekroczył dozwolonej prędkości.

Po przejechaniu odcinka dane z samochodu trafiają do chmury, aktualizując zbiór danych.

Optivision jest wersją Volvo I See.

Konkurenci wykorzystują zamiast chmury pokładowe mapy nawigacji z dokładnymi danymi trasy podanymi w trzech wymiarach. Ma to tę zaletę, że nawet pierwszy samochód na danej trasie może liczyć na wsparcie. Jednak przy kolejnych przejazdach może być ono mniej precyzyjne niż system Volvo/Renault. System stosowany w Mercedesie nazywa się PPC, Scania ma Active Prediction, MAN EfficientCruise, Iveco Hi-Cruise, natomiast DAF PCC.

### Wspomaganie można dokupić

Przewidujące tempomaty można dokupić, taką formę przewiduje np. Mercedes. Jego PPC wprowadzone zostało do sprzedaży w 2012 roku, ale początkowa cena odstraszała niektórych od zakupu. Dwa lata później, gdy zalety systemu stały się oczywiste,

odsetek dalekobieżnych Actrosów z PPC sięgał 70 proc, a w kolejnym zbliżył się do stu proc.

Operatorzy mogą doposażyć swojego Actrosa w PPC za tysiąc euro, jeżeli samochód został wyprodukowany po 2012 roku, Aroksa - jeżeli wyjechał z fabryki po 2014 roku.

Według zapewnień producentów aktywne, przewidujące tempomaty przyniosą 5-procentowe oszczędności z zużyciu paliwa. – W rzeczywistości mogą one sięgać nawet 10 proc. – podkreśla Tomasz Ciesielski z Mercedesu.

Kilkuprocentowe oszczędności w zużyciu paliwa zapewnia także szkolenie kierowców. Jest ono prowadzone przez importerów na masową skalę. Tylko DAF przeszkolił w 2016 roku 1303 kierowców w ramach edukacji związanej z obsługą nowo zakupionej ciężarówki. W płatnych, zaawansowanych szkoleniach uczestniczyło 268 kierowców. DAF podaje, że skutkiem szkoleń był spadek zużycia paliwa o 12-18 proc. Średnio spalanie zmalało o 9,8 proc. przy jednoczesnym wzroście średniej prędkości o 1,4 proc.

Ponieważ brakuje kierowców, same firmy ich szkolą. W tym kierunku poszło Renault, które wspólnie z Volvo Trucks, Wieltonem i Michelinem zainicjowało szkolenie kierowców w programie „Profesjonalni kierowcy”.

W 2016 roku szkolenie ukończyło sto osób, w tym roku liczba miejsc została powiększona do trzystu. Zapisy ruszyły w kwietniu na stronach sponsorów. Kursy będą odbywać się w całej Polsce. Dodatkowo Volvo dofinansuje szkolenie kwalifikacji wstępnej dla stu chętnych.

**PODRĘCZNIK CPC** ✓

**Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym**

**Zamów już dziś!**  
cena netto **75 zł**



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



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

# Zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie. Kierunek Węgry



**Od lipca 2013 roku na Węgrzech działa elektroniczny system poboru opłat drogowych HU-GO, który umożliwia uiszczanie opłaty na dwa sposoby: bez rejestracji - poprzez zakup biletu na przejechanie konkretnego odcinka, albo poprzez rejestrację - w systemie przedpłaconym.**

Izabella Wierzbicka

Korzystanie z opcji bez konieczności rejestracji jest praktykowane przy bardzo rzadkim korzystaniu z płatnych dróg. Opcja ta uniemożliwia korzystanie z licznych udogodnień, które są dostępne jedynie dla zarejestrowanych użytkowników systemu HU-GO. ZMPD w Polsce wychodzi naprzeciw przewoźnikom, oferując bezpłatną pomoc przy rejestracji urządzeń w węgierskim systemie opłat, a także możliwość zwrotu podatku VAT za dokonane opłaty drogowe. Warto podkreślić, że stawka węgierskiego podatku VAT wynosi 27 proc. i jest najwyższa w całej Unii Eu-

ropejskiej. W sklepie ZMPD urządzenie OBU EASY kosztuje 410 zł netto, a przy zamówieniu powyżej 11 sztuk - 395 zł netto za sztukę. Szybka kalkulacja pozwala stwierdzić, że przy wydatku ok. 100 euro miesięcznie na opłaty w systemie HU-GO, koszt urządzenia zwróci się po 4 miesiącach.

WEBBASE OBU EASY - producent urządzeń daje użytkownikowi wiele udogodnień, a co najważniejsze, zwalnia z konieczności szczegółowego planowania trasy. Dział techniczny zapewnia całodobowe wsparcie użytkownikom systemu HU-GO. Klienci mają łatwy dostęp do faktur, które są dostępne online z panelu obsługi klienta, mają także możliwość doładowania konta w dogodny dla siebie sposób. Mogą

dokonać płatności online, przelewem lub w wyznaczonych punktach obsługi klienta. Gwarancją bezpieczeństwa zarejestrowanych użytkowników systemu HU-GO jest także bezpłatny dostęp do usługi ostrzegającej o mandacie, która informuje o niskim stanie konta oraz błędnych rejestracjach. Producent daje 24 miesiące gwarancji na urządzenie i możliwość bezpłatnego przedłużenia abonamentu po tym okresie.

Wybierasz się na Węgry? Zaopatrzyć się w urządzenie do poboru opłat HU-GO.


Przetestuj ZMPDplaner - najnowsze narzędzie do planowania tras. Darmowa wersja testowa jest dostępna na stronie [www.zmpdplaner.pl](http://www.zmpdplaner.pl).

## OPŁATY DROGOWE



## Oplaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

-  AUSTRIA
-  BELGIA
-  FRANCJA
-  HISZPANIA
-  NIEMCY
-  POLSKA
-  PORTUGALIA
-  WŁOCHY
-  WĘGRY

## NOWA OFERTA

### Sekcja 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

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



60 lat

# Monitorowanie drogowego przewozu towarów

Od 18 kwietnia 2017 roku obowiązuje kontrowersyjna ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Jakie niesie ze sobą niebezpieczeństwa dla przewoźników?

Piotr Mikiel

Od momentu rozpoczęcia prac nad nowymi uregulowaniami dostrzec można było dużą determinację strony rządowej w jak najszybszym uchwaleniu projektowanych przepisów ustawy. Wszelkie uwagi, zastrzeżenia czy wątpliwości zgłaszane przez różne środowiska, w tym przez ZMPD, na poszczególnych etapach prac legislacyjnych były odrzucane.

Jak wskazywano, po sukcesie związanym z uchwaleniem w lipcu ub.r. tzw. Pakietu paliwowego, przyszedł czas na uchwalenie „Pakietu przewozowego”, który - zdaniem rządu - ma ułatwić walkę z „szarą strefą” i wspomóc działania związane z efektywnym gromadzeniem podatków i innych opłat w celu ich późniejszej

redystrybucji. Nie bez znaczenia dla wprowadzenia obowiązku monitorowania przewozu niektórych towarów były również pozytywne doświadczenia z wprowadzenia elektronicznego systemu kontroli na Węgrzech, w Portugalii czy w Niemczech.

## Towary objęte zgłoszeniem

Zasadnicza różnica polega jednak na tym, że w tych krajach obowiązek przewoźnika sprowadza się jedynie do posiadania – w trakcie realizacji przewozu - numeru identyfikacyjnego, np. na Węgrzech jest to numer wygenerowany z systemu EKAER. A zatem to wysyłający lub odbierający towar zobowiązany jest uzyskać numer identyfikacyjny, a następnie przekazać go przewoźnikowi.

Dlatego też ZMPD zabiegało, aby również w Polsce obowiązek uzyskania numeru referencyjnego czy

uzupełniania danych w systemie SENT, należał tylko i wyłącznie do nadawcy lub odbiorcy towaru, a nie do przewoźnika.

Systemem monitorowania drogowego przewozu towarów objęte będą niektóre rodzaje towarów określonych ustawą - podkategoriami PKWiU (Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług) oraz pozycjami CN (Nomenklatura Scalona) oraz innymi towarów uznanych za wrażliwe.

Należą do nich w szczególności: paliwa silnikowe i pochodne (w tym biodiesel), oleje smarowe, odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy całkowicie skażony, susz tytoniowy. Obowiązek zgłoszenia do rejestru dotyczyć będzie sytuacji, jeżeli masa brutto przesyłki towarów przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów.

Szczegółowa lista towarów zamieszczona jest na stronie interneto-

wej ZMPD. Niezależnie od listy towarów wskazanych w ustawie, istnieje możliwość rozszerzenia tej listy poprzez wydanie rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu; obecnie takie zwiększenie listy już jest przygotowywane.

Ustawa nakłada na uczestników przewozu drogowego towarów, tj. na nadawców, przewoźników i odbiorców określone obowiązki. Dotyczą one przede wszystkim zgłaszania przewozu towarów; uzupełniania danych dotyczących przewoźnika oraz potwierdzania odbioru towaru. Środkiem technicznym umożliwiającym realizację tych obowiązków jest elektroniczny rejestr zgłoszeń SENT, działający na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC).

## Najpierw konto

W celu przesyłania, uzupełniania i aktualizowania zgłoszeń przewozu towarów w rejestrze SENT, została przygotowana usługa „e-Przewóz”, która powiązana jest z usługą „e-Klient”. Aby dokonywać tych czynności należy założyć konto (zarejestrować się) na Platformie PUESC, znajdującej się pod adresem <https://puesc.gov.pl>. Konto może założyć tylko osoba fizyczna i jest to pierwszy, podstawowy poziom dostępu do usług Platformy PUESC, który pozwala na wykonywanie czynności tylko w tzw. kontekście własnym.

W sytuacji:

- przewoźnika uzupełniającego zgłoszenie, w przypadku przewozu realizowanego do lub z Polski,
- przewoźnika dokonującego zgłoszeń przewozu towarów, w przypadku tranzytu przez terytorium Polski,
- podmiotu odbierającego obowiązanego jedynie do uzupełniania zgłoszenia

- wystarczający jest podstawowy poziom dostępu do Platformy PUESC.

Przewoźnik nie musi więc dokonywać żadnych kolejnych działań na poziomie wyższym od podstawowego.

Warto pamiętać, że numer referencyjny jest ważny jedynie przez 10 dni od dnia jego nadania. Po upływie terminu ważności zgłoszenia, przewóz towaru może być kontynuowany po przesłaniu – odpowiednio - przez podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo

przewoźnika nowego zgłoszenia i uzyskaniu nowego numeru referencyjnego.

Podmiot wysyłający, podmiot odbierający oraz przewoźnik są obowiązani także niezwłocznie aktualizować dane zawarte w zgłoszeniu, za wyjątkiem danych dotyczących towaru, w takim zakresie, w jakim byli obowiązani do ich zgłoszenia. W sytuacji, gdy przewóz towaru nie zostanie rozpoczęty, podmiot odpowiedzialny za zgłoszenie obowiązany jest zgłosić informację o odstąpieniu od przewozu. Ponadto w przypadku niedostępności rejestru podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik, w zakresie swojej właściwości, przesyła do wyznaczonego organu Krajowej Administracji Skarbowej dokument zastępujący zgłoszenie, zawierający niezbędne dane i uzyskuje od właściwego organu Krajowej Administracji Skarbowej potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

## Tranzyt bez monitorowania

Systemowi monitorowania nie będzie podlegał m.in. przewóz drogowy towarów objętych procedurą celną tranzytu, odprawy czasowej czy procedurą wywozu. Ponadto zwolnieniu z obowiązku monitorowania podlega również przewóz niezwiązany z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewożonym towarom będzie towarzyszył dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe, wystawiony przez nadawcę towarów.

W przypadku kontroli i stwierdzenia naruszeń przepisów ustawy, jednostki kontrolujące (Służba Celno-Skarbowa, Policja, Straż Graniczna i Inspekcja Transportu Drogowego) będą mogły nałożyć określone sankcje.

W ustawie przewidziano pewną tolerancję w zakresie danych dotyczących ilości, masy lub objętości towaru i uznaje się je za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru wskazanego w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10 proc.

Przepisy ustawy dotyczące odpowiedzialności za stwierdzone naruszenia, w tym przepisy dotyczące nakładania kar i prowadzenia postępowań z tym związanych, będą stosowane od dnia 1 maja 2017 roku. ■

## Sankcje wobec przewoźnika

**1. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu, albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. W przypadku nałożenia na środek transportu zamknięcia urzędowych pobiera się od przewoźnika kaucję w wysokości 1000 zł oraz nakłada się obowiązek przedstawienia środka transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju w celu usunięcia tych zamknięć.**

**2. Jeżeli w trakcie kontroli przewozu towarów ujawniono fakt niedokonania zgłoszenia lub nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyjny dla dokonywanego przewozu towaru, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, albo dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe, wówczas środek transportu lub towar może zostać zatrzymany. Zatrzymany środek transportu wraz z towarem jest kierowany albo usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca, które spełnia warunki przechowywania towarów będących przedmiotem przewozu. Zwrot środka transportu z wyznaczonego miejsca następuje po uiszczeniu opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie tego pojazdu.**

**3. W przypadku niedokonania zgłoszenia przez przewoźnika lub stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu przez przewoźnika w zgłoszeniu – na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 20 tys. zł.**

# Przejsiówka

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego od lat obiecywało, że w 1968 roku do produkcji wejdzie Star 200. Jednak zamiast docelowego modelu z taśmy zaczęły zjeżdżać przejściowe Stary 28/29. Ich produkcja miała trwać trzy lata, tymczasem okazały się najpopularniejszym modelem fabryki.



Kolejny prototyp Stara 28, tym razem z docelowymi osiami. Zdjęcie z 1967 roku.

## Robert Przybylski

W 1965 roku gotowa była kabina perspektywicznego Stara 200, lecz brakowało docelowego silnika, skrzyni biegów i tylnego mostu. Główny konstruktor Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach Antoni Chmielnicki zaproponował, aby nie czekać na skompletowanie wszystkich nowych części, ale już dostępne zespoły spożytkować na budowę samochodu „przejściowego” pomiędzy Starem 25, a Starem 200. Zjednoczenie zgodziło się na ten nieplanowany model, oznaczony Star 28/29, aby wykazać się przed resortem jakimkolwiek postępem.

Inż. Ryszard Karsch wspominał na łamach zakładowego tygodnika „Budujemy Samochody”, że początkowo Star 28/29, miał mieć tylko nową kabinę. „Potem okazało się, że zmiana kabiny pociąga za sobą konieczność zmiany ramy. Częściowa zaś zmiana ramy, na okres roku lub dwóch byłaby wielkim nieporozumieniem. Wyłonił się więc kolejny wniosek: jak zmienić ramę, to od razu na taką, jaka będzie w docelowych wozach 200. A rama Stara 200 to już rama wytrzymująca większe obciążenia. Po nitce do kłębka i powstała koncepcja 5-tonowych samochodów przejściowych, dzięki którym uzyskamy trzy zasadnicze korzyści: szybciej wprowadzimy do produkcji wyższej jakości samochodu, zwiększymy zdolności przewo-

we transportu oraz ułatwimy sobie organizację przejścia do Stara 200” – tłumaczył Karsch.

Dyrektor techniczny FSC Tadeusz Maliszewski zaznaczał, że koncepcja uruchomienia modelu przejściowego narodziła się w 1966 roku, a w dwa lata powstała konstrukcja i zakład przygotował technologię. Władze zakładały, że od 1973 roku starachowicka fabryka będzie wypuszczać po 35 tys. docelowych Starów 200 rocznie.

## Nity na gorąco

Chmielnicki opisywał, że 5-tonowy Star otrzymał nowoczesną kabinę, nową skrzynię ładunkową, nieco wzmocniony zespół napędowy ze Stara 25/27 (w dwóch wariantach: silnika benzy-

**Pierwsza kabina 642, 23 maja 1968 rok. Od lewej: Stefan Płusa, Władysław Kamizela, dyr. techn. Tadeusz Maliszewski, Hieronim Płusa, kier. wydz. mgr inż. Józef Kowalski, dyr. inwestycji Krzysztof Sikora i dyr. nac. Wacław Szczepaniak.**

nowego i silnika wysokoprężnego), dotychczasowy, ale nieco wzmocniony most napędowy, nową oś przednią i hamulce ze wspomaganie pneumatycznym.

Rozstaw kół przednich wzrósł z 1610 mm do 1920 mm, natomiast tylnych z 1610 do 1750 mm. – Większy rozstaw kół to większa stateczność ruchu – podkreślał Chmielnicki.

Star 28/29 jako pierwszy model ze Starachowic otrzymał zamiast spawanej ramy nitowaną. Chmielnicki tłumaczył, że spawanie jest odpowiednie dla konstrukcji statycznych. – Dla konstrukcji pracujących w ruchu, narażonych na wstrząsy, odpowiedniejsze jest nitowanie. Pęknięcia w spawanych ramach Starów 25 mogły pojawiać się po 100-120 tys. km, a w wywrotkach nawet częściej, zaś w przypadku Stara 28 i 29 dopiero po 250 tys. km – szacował główny konstruktor.

Zalety nitowanych ram były znane od dawna, jednak nikt w Polsce nie miał narzędzi do nitowania na zimno, które przy dużej skali produkcji było wygodniejsze od nitowania na gorąco. Z braku narzędzi fabryka musiała użyć mniej wydajnej technologii. – Używaliśmy nitów „trzynastek” do mocowania wieszaków resorów i ograniczników resorów pomocniczych. Natomiast nity „dziesiątki” łączyły podłużnice z poprzeczkami – wspomina prowadzący wydział ram Zdzisław Błędziński.

Nity (po 50 na ramę) rozgrzewane były w zgrzewarce oporowej i gdy robiły się czerwone zakuwano je: z jednej strony robotnik trzymał zakuwkę, z drugiej młot pneumatyczny. – Po kilku latach takiej pracy ludzie stawali się kalekami, mieli zupełnie zniszczone stawy. W hali panował też wielki hałas, od niego jestem przygłuchy – dodaje Błędziński.

Dział badań zakończył w lutym 1967 roku próby kwalifikacyjne prototypów Star 28 i 29, natomiast dalej prowadził testy trwałościowe. Na koniec sierpnia 1967 roku przebiegi aut wyniosły po 70

tys. km - mniej od założeń, ponieważ brakowało kierowców-mechaników. Ramy i resory okazały się trwałe dzięki zaprojektowanemu przez powołany w 1962 roku przez dyrekcję FSC Zespół Produkcji Maszyn i Urządzeń Specjalnych (w skrócie oznaczony TU) stanowisku do badań resorów. Konstruktorzy weryfikowali na nim obliczenia oraz prowadzili próby zmęczeniowe resorów i amortyzatorów. Maszyna wykonywała 3,5 mln ugięć w 48 dni, co odpowiadało przebiegowi 90 tys. km w czasie 270 dni.

W skrzyni A25 konstruktorzy wzmocnili I, II i V bieg. Pomimo nowej, szczelniejszej od poprzedniej kabiny, w wersji z dieslem panowała zbyt duża głośność.

Dużym projektem było rozpoczęcie w 1969 roku obróbki belki przedniej osi na trzech obrabiarkach zespołowych. Maszyny skonstruowane przez TU miały wydajność 40 tys. osi do Starów 28/29 oraz Autosanów H100 i zastąpiły 24 obrabiarki, przy których pracować musiałyby 36 osób na dwie zmiany. – Fabryka „oszczędziła” 30 osób personelu oraz 150 m kw powierzchni – szacował kierownik Biura Konstrukcyjnego TU Augustyn Wieczorek.

## Przebudowa fabryki

Uruchomienie przejściowego Stara stało się okazją do reorganizacji i rozbudowy fabryki. Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego zainwestowało w halę montażu końcowego

o powierzchni 16 tys. m kw, co wyeliminowało wąskie gardło produkcji. Plan na 1968 rok przewidywał produkcję 22,7 tys. aut, w tym 2200 modelu 28/29, a rok później już 25 tys. ciężarówek.

Poważna rozbudowa wymogła przegrupowania w pierwszym kwartale 1968 roku 1600 obrabiarek. Wydział H1 pozbył się w 1967 roku pracochłonnej produkcji kolejowej (przekazał ją do Radomia i Katowic), natomiast przejął z H6 i H7 produkcję części silnika, tworząc 4 gniazda: szcegł hamulcowych, przeciwcieżarów, lasek popychacza i blach.

Maliszewski wyliczał, że do połowy stycznia 1968 roku technolodzy opracowali 1025 procesów technologicznych, 667 instrukcji obróbczych, 804 instrukcje kontroli dostaw materiałów, 2390 pomocy warsztatowych i poświęcili temu przedsięwzięciu 240 tys. godzin. Narzędziownia natomiast przygotowała 4030 pomocy warsztatowych.

Zakład musiał wykonać serię próbna do kontroli narzędzi oraz procesu produkcyjnego. Poza FSC ulokowano 645 pozycji na 646 planowanych. Każdy z wydziałów S1, S6, D9, H1 i H2 musiał wykonać po 80-150 nowych pozycji.

Na koniec prac główny koordynator wdrożenia produkcji Stara przejściówki Longin Osys obliczał, że na każdy samochód przypada 2 tys. części i zespołów, a na każdą część potrzeba co najmniej 4 sztuki oprzyrzą-



Fot z arch. Józefa Kowalskiego



29 listopada 1968 roku z taśmy montażowej zjechał tysięczny 5-tonowy Star.

dowania, co daje razem 10 tys. narzędzi.

Pracownicy Głównego Technologa poświęcili uruchomieniu produkcji przejściowego Stara 300 tys. godzin, a narzędziowcy 500 tys. godzin. 75 proc. mocy przerobowej narzędziowni skierowana była w pierwszym półroczu 1968 roku na przygotowanie oprzyrządowania do Stara 28 i 29. Ok. 15 proc. wykonanych przyrządów trafiło do kooperantów fabryki. Z 2 tys. części FSC sama produkowała ponad 1,1 tys., 600 dostarczali kooperanci, natomiast 200 elementów musiało sprowadzić zaopatrzenie.

Antoni Chmielnicki dodaje, że wiele części dostarczanych przez kooperantów musiało być zaprojektowanych przez konstruktorów ze Starachowic. Tak było chociażby z produkcją uszczelki do przedniej, panoramicznej szyby. Producent tych uszczelki, fabryka w Sanoku, nie potrafił przygotować przyrządu, na którym można by produkować uszczelkę o odpowiednim dla Stara kształcie. Ten przyrząd, tzw. oczko profilujące,

musiał w związku z tym zaprojektować i wykonać (!), metodą prób i błędów, inżynier z FSC.

Nawet tak banalnego – wydawałoby się – urządzenia, jak nagrzewnica o odpowiednich dla Stara parametrach (dająca nawiew ciepłego powietrza do kabiny), również nie był w stanie zaoferować żaden z krajowych producentów. Projekt nagrzewnicy musiał być przygotowany w Zakładzie Doświadczalnym FSC. Konstruktorzy ze Starachowic musieli zajmować się rzeczami, które – w zasadzie – do nich nie należały.

#### Kabina na sto dwa

Najpoważniejszym zespołem była nowa kabina, oznaczona nr. 642. Jej konstruktor Lucjan Saramak wspominał, że pierwsza wersja szoferki była technologicznie zbyt skomplikowana. – Zostałem delegowany do mającej w tych sprawach duże doświadczenie francuskiej fabryki Chausson i tam wspólnie tę naszą kabinę dopracowaliśmy – wyjaśniał Saramak.

Pracujący w dziale uruchomień Henryk Sikorski przyznawał, że problemem była skromna technologia i wyposażenie fabryki. Dlatego Francuzi dopracowali węzły konstrukcyjne pod względem wytrzymałościowym i trwałościowym, zaprojektowali też ciągi technologiczne tłoczni i spawalni.

U Chaussona dokumentację odbierał Ryszard Kłapkowski i sukcesywnie przysyłał do Starachowic. Szoferkownię zaprojektowali specjaliści warszawskiego Motoprojektu przy współpracy personelu Starachowic, zaś linię technologiczną lakierni łódzki Protech. Dużą pomocą przy projektowaniu była współpraca ze starachowickimi technologami, m.in. ze Zdzisławem Błedzińskim, Władysławem Głodem i Bohdanem Hanuszem. Wykonawcą lakierni był wieluński Zugil, który specjalizował się w tego typu obiektach.

W hali montażu korpusu następowało zgrzanie ściany przedniej, tylnej i bocznych. Przyrząd spawalniczy zaprojektowała i zbudowała

# OGRANICZENIA

## RUCHU DROGOWEGO 2017



# Ostatnie sztuki!

## Zamów przez sklep internetowy ZMPD

<https://uslugi.zmpd.pl>



**16,00 zł**  
cena brutto do 10 szt.

**13,00 zł**  
cena brutto powyżej 10 szt.

\* Podane kwoty mogą ulec zmianie oraz nie zawierają kosztów wysyłki

### OGRANICZENIA

#### RUCHU DROGOWEGO 2017



obowiązujące  
na obszarze Europy

### OGRANICZENIA

#### RUCHU DROGOWEGO 2017



obowiązujące  
na obszarze Europy



# 2017

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

**KONTAKT**  
tel. 022 536 10 24,  
fax 022 536 10 66,  
e-mail: ograniczenia@zmpd.pl  
www.uslugi.zmpd.pl



60 lat

włoska firma Aro. – Podczas odbioru przyrządów sprawdzaliśmy główną wytłoczkę drzwi zewnętrznych (poszycie). Elektrody odskoczyły, a wytłoczka nie wyszła, wobec czego wszyscy nachylili się nad urządzeniem, a tu bum! Element wystrzelił i wybił dziurę w suficie. Wszyscy odskoczyli i mieli szczęście, bo urwało im głowy. Chciałem zerwać umowę z Aro, ale oni za 2-3 dni szybko przerobili urządzenie, w tym czasie zapewniając nam atrakcyjny program – tłumaczył Sikorski.

Kierownik szoferkowni Józef Kowalski wspominał, że z Francji od Chaussona, fabryka sprowadziła narzędzia i cały konduktor spawalniczy. – Dzięki nowej maszynie można było dojść ze zgrzewarką do każdego węzła konstrukcyjnego – zapewniał.

Robotnicy łączyli blachy (główne zespoły) przy pomocy podwieszonych zgrzewarek Aro. Do kontroli operacji wykonywanych na przyrządzie montażowym służył tzw. „model wzorcowy”, pierwszy taki w FSC. – Spawanie gazowe i elektryczne oraz zgrzewanie punktowe były stosowane w elementach i podzespołach, które były potem wmontowywane do głównego korpusu kabiny – opisywał Kowalski.

dopiero w połowie czerwca, a w końcu sierpnia dział montażu ostatecznego i odtłuszczanie.

Na wydziale D4 (stara szoferkownia) wykonywano przy zatrudnieniu 600 osób do 50 kabin na dwie zmiany, natomiast na wydziale S9, przy podobnym zatrudnieniu wykonywano 100 kabin, co pozwoliło wyprodukować w latach 1975 i 1976 po blisko 27 tys. samochodów szosowych i terenowych.

### Centralna tłocznia

Ważniejsze części kabin, o większych gabarytach, które wymagały nadania im funkcjonalnego kształtu i samochodowego „wyglądu”, były dostarczane przez Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych. Były to m.in. poszycia drzwi, ściana tylna, dach, belka podokienna.

W latach 1957-1969 Zjednoczenie za blisko 880 mln zł rozbudowało w KZWM (dawna SHL) Centralną Tłocznice Przemysłu Motoryzacyjnego. Do 1968 roku w KZWM robotnicy zainstalowali m.in. 50 pras Erfurt o naciskach 500 i 800 ton oraz prasę Woroneż o nacisku 3,5 tys. ton do tłoczenia podłużnic ram samochodów ciężarowych. Do tego zakład otrzymał 22 prasy krajowe.

Opóźnienia notowali jednak także inni dostawcy. – Wdrożenie kabiny do produkcji wiązało się z moimi wyjazdami do wielu kooperantów, np. by uruchomić wytwarzanie w Hucie Szkła w Sandomierzu nadającej kabinie lekkości i dobrą widoczność panoramicznej szyby, nowych wytłoczek w Kielcach, mechanizmów kierowniczych w Szczecinie i wielu, wielu innych części i podzespołów – wymieniał Saramak.

Sporym utrudnieniem dla starachowickich inżynierów było równoległe uruchomienie przez krajowy przemysł produkcji dużego fiata, który miał priorytet. Skala produkcji Fiata 125p sięgała 100 tys. sztuk rocznie, podczas gdy Stara 200 do 35 tys., a modelu przejściowego miało powstać łącznie 17 tys.: w 1968 roku 2200, w kolejnym roku ZPMot planowało produkcję 7 500 samochodów.

W czerwcu 1968 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich miała miejsce premiera nowych Starów. Eleganckie samochody bardzo podobały się zwiedzającym, niektórzy zwrócili nawet uwagę na nowe liternictwo nazwy Star.

Najwięcej krytyki zebrali wygląd siedzeń w przejściowych Starach. Wykonywała je starachowicka spółdzielnia „Postęp”. Nawet gazeta zakładowa musiała przyznać, że wyglądały byle jak i FSC ogłosiła przetarg na wykonanie i dostawy nowej konstrukcji.

Po publicznej prezentacji do fabryki przyjechał wiceminister przemysłu maszynowego Jan Chyliński i pochwalił załogę. Stwierdził, że Star 28 i 29 to wielki sukces, tym większy, że fabryka była poważnie niedoinwestowana.

Dyrekcja FSC szybko obliczyła, że w poprzednich okresach fabryka otrzymała 55 proc. planowanych nakładów inwestycyjnych, a realizowała zadania w wymiarze 70 proc. planowanych.

### Problemy dnia codziennego

Na 30 czerwca 1968 dyrekcja FSC zaplanowała odbiór partii próbnej Starów 28 i 29 składającej się z 20 ciężarówek i 10 podwozi. Udało się zmontować jednak tylko 11 ciężarówek. Do Stara 28 i 29 brakowało od-

Zamówione we Francji i Włoszech linie technologiczne trafiły do wartej 200 mln zł ogromnej, widnej hali szoferkowni o powierzchni 16 tys. m kw. Kabiny poddawane były natryskowej bonderyzacji, zaś gruntowanie części dolnych kabin odbywało się zanurzeniowo. Linia lakierownicza mierzyła 800 m długości. Suszenie przebiegało w temperaturze 140 stopni C.

23 maja 1969 roku z przyrządu głównego zesłała pierwsza kabina do nowego wozu. Pierwsza seria kabin była wyprodukowana metodą obejściową, bo agregat Bondera ruszył

Pomimo stworzenia tak dużej tłoczni, której produkcja sięgała 32 tysięcy ton wytłoczek rocznie, FSC odczuwała nieterminowość dostaw wytłoczek karoseryjnych z KZWM. – Wymagało to interwencji w Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego, gdyż nie było zapasów wytłoczek, a kieleckie prasy były zajęte wykonywaniem detali dla innych zakładów – zaznaczał Kowalski.

Chausson potwierdził technologiczność konstrukcji, jednak SHL nie ze wszystkimi elementami udało sobie poradzić. Najwięcej kłopotu sprawiło tłoczenie belki podokiennej.



endorsed by **RJ**

1957 **ZMPD planer**

**Warto skorzystać z ZMPDplanera podczas planowania kosztów transportu**



## Planowanie tras dla samochodów ciężarowych

W celu uzyskania jeszcze dokładniejszych danych ZMPDplaner umożliwia wprowadzenie szczegółowych parametrów pojazdów.

## Optymalizacja kosztów transportu



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



Fot. z arch. Józefa Kowalskiego

kuwek belki osi przedniej. Ponieważ opóźniały się dostawy z kuźni krajowych, FSC musiała kupić belki za zagranicą. Robotnicy tłumaczyli trudności z montażem nowych wozów brakiem części z kooperacji. Zdarzało się, że były nieodpowiednie.

Równoległe z uruchomieniem cięzarówki trwała przebudowa zakładu. Gazeta „Budujemy Samochody” poganiała wykonawców: „Żeby zdążyć z uruchomieniem na czas, trzeba szybszej pracy budowlańców i przestawiania 8,3 maszyny na dobę. Średnia wychodzi 5,3 maszyny!”

Przy okazji rozbudowy załoga upominała się o nowe zaplecze socjalne. Gazeta zakładowa grzmiała, że „Urządzenia sanitarne są całkowicie niezdatne do użytku, a ich naprawą nie ma kto się zająć”.

Spadła dyscyplina pracy. Dyrekcja FSC alarmowała, że w pierwszym półroczu 1968 roku nie przepracowano z różnych przyczyn 1,7 mln godzin, to jest ponad 216 tys. dniówek. Ponieważ w pierwszym półroczu było 152 dni, więc 1423 pracowników (blisko 10 proc. załogi) nie przeszło do pracy przez całe pół roku. Absencja nieusprawiedliwiona wzrosła do 31 tys. godzin, o 40 proc. więcej niż w pierwszej połowie 1967 roku i to mimo ustawy z 24 stycznia 1968 roku o wzmacnianiu dyscypliny pracy.

O jakość pracy apelował także Antoni Chmielnicki. Podkreślał, że

kontrola techniczna musi wprowadzić duże wymagania w tym zakresie, a członkowie partii uczulić muszą całą załogę na dobrą jakość. „Już teraz obserwuje się bowiem pewne zaniedbania przy wykonywaniu operacji mastikowania nowej kabiny, gwarantującego jej dużą szczelność” – ostrożnie zauważał na łamach gazety zakładowej.

Mastikowanie to proces polegający na nakładaniu na „gołe” blachy karoserii kilku warstw materiałów plastycznych, co uszczelnia połączenia i wyciszaabinę. Nie tylko zapobiega przedostawaniu się wilgoci, ale – przede wszystkim – zapobiega rezonowaniu blach, przez co redukuje hałas. Mastikowanie wykonywano ręcznie, była to czynność podobna do szpachlowania. Jeżeli nie była wykonywana starannie i pozostawały miejsca nie zabezpieczone, efekt uszczelnienia i wyciszenia nie był osiągnięty.

We wrześniu 1968 roku pierwsze 5-tonowe Stary 28 i 29 pokonały 10 tys. km (na tyle fabryka dawała gwarancję) podczas II Rajdu Technicznego. Kierowcy chwalili dobrą amortyzację, wygodnąabinę i efektowny wygląd zewnętrzny. Przyznawali, że kabina jest cichsza od poprzedniej, ma izolację cieplną, ogrzewanie, wentylację i zapewniającą dobrą widoczność panoramiczną szybę. Cieszyli się, że można dostosować do wzrostu kierowcy położenie kierownicy i fotela.

**25 listopada 1968 roku tysięcznąabinę prezentuje zastępca szoferkowni Marian Nowak. Od lewej stoją: dyr. inż. Zygmunt Massalski, inż. Sławomir Świerkocki, Marian Nowak, dyr. nac. Witold Szczepaniak.**

Tygodnik Motor wyliczał, że podczas rajdu mechanicy wymienili w Starze 28 świecę żarową, sprzęgło pompy wtryskowej i przewód paliwowy wysokiego ciśnienia. W Starze 29 wymienili czujnik ciśnienia oleju, śrubę mocującą głowicę i pasek klinowy napędu pompy wodnej. Naprawy obu Starów kosztowały (odpowiednio) 0,11 i 0,05 proc. ich ceny, podczas gdy fabryka płaciła stacjom obsługi za naprawy gwarancyjne 1 proc. wartości samochodu.

Po rajdzie Komisja oceny poziomu technicznego wyrobów ze Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego zaliczyła 5-tonowe Stary do grupy A, czyli pojazdów nowoczesnych.

29 listopada 1968 roku z taśmy montażowej zjechał tysięczny 5-tonowy Star, ale tempo produkcji było niewystarczające: w połowie listopada wynosiło 20 nowych Starów na dobę, gdy powinno sięgać czterdziestu. Dyrekcja tłumaczyła, że nowy model jest droższy i bardziej pracochłonny od poprzednika. Na koniec listopada wykańczalnia wykonywała już 100 samochodów na dobę. Całą fabrykę rozgrzewała „walka o plan”, a razem z nią o premie dla załogi. Ostatecznie FSC wyprodukowała w 1968 roku 2200 Starów 28/29. Tygodnik Motor z końca 1969 roku zapowiadał, że w 1970 roku 5-tonowe modele zostaną zastąpione przez 6-tonowe Stary.

Podziękowania dla: Piotra Błasińskiego, Zdzisława Błędzińskiego, Antoniego Chmielnickiego, Józefa Kowalskiego, Dominiki Majchrzak, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego oraz Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach i Przemysłowego Instytutu Motoryzacji



## MASZ FIRME?

# TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: [biuro@lotosbiznes.pl](mailto:biuro@lotosbiznes.pl)

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



# Teraźniejszość w Unii Europejskiej z punktu widzenia polskiego przedsiębiorcy transportowego

www.srw.com.pl

Ograniczanie swobody działalności przedsiębiorstw zagranicznych pod przykrywką ochrony praw socjalnych kierowców może wydawać się teorią spiskową, jednakże przykłady można by mnożyć. Coraz częstsze głosy zachodnich przedsiębiorców nie mogących poradzić sobie ze zdrową wschodnioeuropejską konkurencją nie pozostały bez echa dla populistycznych polityków, którzy chcą zyskać poparcie wprowadzając coraz bardziej protekcyjny przepisy, mające na celu zarówno ochronę własnych przedsiębiorstw, jak i zwiększenie wpływów podatkowych.

Wprowadzenie płac minimalnych, obejmujące pracowników delegowanych, oznacza drastyczny wzrost kosztów dla firm wywodzących się z krajów tzw. Nowej Unii. Jednakże wymaganie sztucznej podwyżki wynagrodzeń dla kierowców to jedno, ale zdecydowanie większym problemem jest tworzenie coraz to nowych i mniej przejrzystych wymogów administracyjnych, na które zaczynają się już nawet uskarżać kraje dawnej piętnastki. Niemcy zarzucają Austriakom zbytnią biurokrację, a to oni jako pierwsi wprowadzili płacę minimalną dla zagranicznych kierowców.

Jedną z głównych zasad, na których opiera się Unia Europejska, jest zasada swobodnego przepływu usług. Co oznacza słowo swobodny? Wypełnienie jednego formularza? A może 4? Dołożymy do tego obowiązek posiadania przedstawiciela znającego biegle język kraju delegowania. Szereg dokumentów do wypełnienia na tydzień przed wykonaniem pracy. O ile dla słynnego „hydraulika” nie będzie to dużym problemem, bowiem on wie gdzie i jak długo będzie świadczył swoje usługi, to dla firmy transportowej, której specyfika działalności polega na ciągłym przemieszczaniu się jej pracowników, sprawa znacznie się komplikuje. Sytuacja na giełdzie transportowej jest zmienna i dynamiczna, co jest istotą transportu. Spedytorzy elastycznie organizują transport w celu maksymalnej efektywności pracy kierowców i ich ciężarówek. W obecnej sytuacji przy rosnących cenach paliwa oraz kosztów pracowniczych rodzimym firmom transportowym coraz trudniej jest w ogólnym rachunku wyjść na plus.

Coraz częściej w Polsce słychać o „rynku pracownika”, co oznacza nic innego jak brak wystarczającej ilości rąk do pracy w danym zawodzie. W branży transportowej ta sytuacja zaczęła być szczególnie odczuwalna w momencie

kiedy kierowcy zmienili pracodawców z firm polskich na zagraniczne - głównie brytyjskie, co znacznie uszczupliło podaż pracy. Jednakże stosunkowo wysokie zarobki kierowców międzynarodowych – bodaj najlepiej płatna praca fizyczna, spowodowały przebrązowanie wielu osób na kierowców zawodowych. Co i tak wobec potężnego rozwoju branży nie było wystarczające. Obecnie polscy przedsiębiorcy zatrudniają kierowców z Ukrainy, co niesie ze sobą wiele problemów, jak np. trudności w długoterminowym zatrudnieniu, czy też zdecydowanie bardziej liberalne podejście do przepisów Rozporządzenia WE 561/2006 przez kierowców zza wschodniej granicy, nie wspominając już o jeszcze bardziej nieprzychylnym spojrzeniu zachodnich służb kontrolnych na ukraińskiego kierowcę polskiej ciężarówki. Należy pamiętać, że Polska nie jest samotną wyspą na tle Unii Europejskiej i zachodnie firmy, głównie niemieckie, są mocno zainteresowane polskimi kierowcami nie tylko w kontekście wyplatania im płacy minimalnej, ale również jako potencjalnej siły roboczej. Społeczeństwo naszych zachodnich sąsiadów starzeje się jeszcze szybciej niż nasze, natomiast średni wiek ich kierowców zawodowych wynosi ok. 60 lat. W związku

z tym coraz częstsze są przykłady zakładania w Polsce fili zachodnich firm transportowych tylko po to aby rekrutować pracowników do pracy za Odrą. W Polsce pojawia się coraz więcej firm, skrzynek pocztowych, mających na celu rekrutację kierowców do firm transportowych w krajach „starej Unii”.

Jak by protekcyjizm unijnego było mało, pojawia się dodatkowy czynnik zewnętrzny, a mianowicie uchodźcy, oraz próba ograniczenia ich napływu poprzez zamykanie granic - czy to do brytyjskiej?

Moim zdaniem sens ma tylko uszczelnienie granic zewnętrznych UE. Wewnętrzne granice są już zbyt otwarte, aby znów je zamykać. Naturalna bariera, jaką jest kanał La Manche, okazuje się powodem gigantycznych problemów dla mieszkańców francuskiego Calais. Okolicz-

ni mieszkańcy wbrew własnej woli stali się sąsiadami dzikiego obozowiska zwanego „Dżunglą”. Mimo likwidacji obozu uchodźcy znów powracają, ponieważ chcą się przedostać do Wielkiej Brytanii. Przybysze z uboższych krajów uchodźcy atakują kierowców samochodów ciężarowych, którzy, niejednokrotnie ryzykując zdrowie i życie, wiozą ładunki do portu, aby promem przedostać się do Dover. Kierowca, mimo że jest osamotniony we Francji, gdzie uchodźcy usiłują się wdrzeć do naczepy, musi odpędzać ataki, ponieważ w przypadku wykrycia pasażera na gapę przez brytyjską policję on wraz ze swoim szefem poniosą wysoką karę liczoną w setkach funtów.

Ostatnimi czasy pojawiają się kolejne pomysły zachodnich decydentów mające na celu zagarnięcie więk-

szej części transportowego tortu. Zmuszenie zagranicznych kierowców do powrotu na weekend do domu jest niczym innym jak zawołaną próbą przejęcia do polskiej siły roboczej, o której wspominałem powyżej. Na chwilę obecną w kabinie pojazdu nie można odbierać 45-godzinnego odpoczynku tygodniowego we Francji i Belgii, natomiast Niemcy uchwalili właśnie prawo przygotowujące taryfikator na potrzeby podobnego zakazu. Restrykcje są wprawdzie zgodne z przepisami Rozporządzenia WE 561/2006, jednakże nikt nie zastanawia się nad alternatywą dla kabiny pojazdu, jaką mógłby być hostel wraz z dużym parkingiem.

Mało kto spodziewał się w 2004 roku, że 10 krajów z Europy Środkowo-Wschodniej w ciągu zaledwie deka-

dy zmieni się z post-rolniczych gospodarek w stosunkowo innowacyjne, oparte o zachodnie wzorce „kopalnie przedsiębiorczości”. Za przykład mogą posłużyć polskie przedsiębiorstwa transportowe, które dysponują najnowocześniejszą flotą pojazdów w Europie. Jej wielkość ustępuje tylko rynkowi niemieckiemu, który pod względem ludnościowym jest ponad dwa razy większy, a potencjału ekonomicznego obu krajów nawet nie ma sensu porównywać.

Jednakże rynek transportu ciężarowego w Unii Europejskiej, którego wartość wg. różnych szacunków waha się w okolicach 150 miliardów euro, nie umknął uwadze zachodnich populistycznych polityków. Otóż podnoszenie konkurencyjności własnej gospodarki poprzez obniżanie konkurencyjności innych, to błęd-

na droga na skróty, która w dłuższej perspektywie odbije się na ich własnych obywatelach. Wiadomo, że jeżeli przewóz wykona przedsiębiorstwo zagraniczne to dochód z podatków odpływa za granicę. Szkoda, że nasi decydenci o tym nie pomyśleli, wpuszczając do Polski zagraniczne hipermarkety, które odpowiadają za serię bankructw małych polskich sklepów. Pod względem transferu kapitału za granicę Polska zajmuje pierwsze miejsce na świecie. Podobna sytuacja nastąpiła również w innych branżach w czasie transformacji ustrojowej, jednakże tutaj nasza gospodarka potrzebowała zachodnich technologii, więc poniekąd nie było innego wyjścia... ■

Autorem tekstu jest kierownik Działu Rozliczeń i Analiz SRW Kacper Gołubowski.





**Potencjał oszczędności**

Actrosa w zakresie spalania paliwa okazał się przekonujący dla właściciela firmy Transkap, Krzysztofa Pokrywki

**Program pojedynków paliwowych działa w niemal całej Europie – jego wyniki potwierdzają ogromny potencjał ekonomiczności pojazdów Mercedes-Benz Actros**

Już od czterech lat firmy transportowe z ponad dwudziestu krajów Europy uczestniczą w zainicjowanych przez Daimler AG jazdach testowych u klienta, czyli tzw. pojedynkach Fuel Duel. W Polsce do końca roku 2016 takich pojedynków odbyło się już 287. Samochody testowe przejechały ponad 2,1 mln kilometrów, osiągając średnie oszczędności zużycia paliwa w wysokości 13,7 proc.

Takie rezultaty stały się możliwe dzięki wielu rozwiązaniom technicznym w układzie napędowym, inteligentnemu tempomatowi PPC, systemowi telematycznemu FleetBoard oraz – szkoleniom kierowców. Suma tych elementów stanowi o tym, że Actros to dla firm transportowych rozwiązanie po prostu optymalne.



że jest obecnie bezkonkurencyjny na rynku. Uzyskaliśmy oszczędności rzędu 1,5-2,4 litra na 100 kilometrów, w stosunku do już posiadanych pojazdów, dzięki czemu wygenerowaliśmy wymierne korzyści finansowe. Kolejny atut, na który wskazuje Krzysztof Pokrywka, to pełny pakiet FleetBoard wraz z DispoPilotem: – Dzięki temu mam dostęp do danych, które pozwalają mi uczciwie i realnie ocenić efektywność i sprawność kierowców.

Wreszcie ostatnia ważna kwestia: komfort i bezpieczeństwo kierowcy. – Actros ma doskonale zaprojektowaną pod względem ergonomicznym kabinę, więc kierowca może się skupić wyłącznie na prowadzeniu pojazdu. W naszej firmie dużą wagę przywiązujemy do podnoszenia kwalifikacji zawodowych – dzięki temu wraz z doskonałym produktem technicznym, jakim jest Actros 1845, osiągamy bardzo dobre parametry eksploatacyjne.

## Flota na miarę wyzwań

Pracownicy są dla mnie jak załoga okrętu, dbam o ich bezpieczeństwo i najlepsze warunki do pracy, a takie właśnie zapewnia mi Actros – mówi Krzysztof Pokrywka, prezes zarządu firmy Transkap International Sp. z o.o.

Zajmująca się transportem międzynarodowym poznańska firma Transkap powstała w 1995 roku, a jej rodowód jest nietypowy. – Jestem absolwentem Akademii Marynarki Wojennej, przez dwadzieścia lat pracowałem na morzu – opowiada Krzysztof Pokrywka. – W pewnym momencie jednak zdecydowałem się zejść na ląd i wraz z żoną, także poznanianką, wróciliśmy do Poznania i założyliśmy firmę transportową.

Morskie wykształcenie sprawia, że Krzysztof Pokrywka podchodzi do firmowej floty pragmatycznie: – Kieruję się przede wszystkim techniczną przydatnością pojazdu oraz możliwościami zarządzania nim w codziennej eksploatacji. Zależy mi też

na tym, żeby moja załoga pracowała i odpoczywała w możliwie najlepszych warunkach. Dlatego, kiedy dowiedziałem się o możliwości przetestowania Actrosa w ramach Fuel Duel, postanowiłem sprawdzić, jak ten pojazd radzi sobie z tymi właśnie parametrami.

Ponieważ w firmie Transkap samochody pracują w powtarzalnym trzytygodniowym cyklu, tyle samo trwał też test, żeby można było mówić o miarodajnych wynikach. Rezultat? – Po zakończeniu testu podjąłem decyzję o zakupie na razie sześciu Actrosów, bo jego możliwości techniczne, przede wszystkim w zakresie spalania paliwa, całkowicie mnie przekonały,

Firma Transkap International Sp. z o.o. oferuje usługi transportowe i spedycyjne w całej Europie. Specjalizuje się również w przewozach ładunków niebezpiecznych ADR. Posiada oddziały w Poznaniu i w Górze Śląskiej, we flocie znajduje się pięćdziesiąt zestawów w tym, od 2016 roku Actrosy 1845.

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust



# Odpowiedzialność przewoźnika

## w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXXII

### LUTZ ASSEKURANZ

W trzydziestym odcinku naszej serii przedstawiliśmy liczne grupy zdarzeń szkodowych, które prowadzą do uchylecia limitu odpowiedzialności przewoźnika wynoszącego 8,33 SDR/kg w przypadku szkód materialnych. W poprzednim numerze dwumiesięcznika „Przewoźnik” pokazaliśmy, że sądy w krajach objętych Konwencją CMR bardzo różnie interpretują treść artykułu 29 CMR, który znosi ograniczenie odpowiedzialności, mimo że w preambule tej konwencji jest zapisane, iż odpowiedzialność przewoźnika powinna zostać uregulowana w sposób jednolity. W konsekwencji niektóre sądy orzekają, że uchYLENIE limitu odpowiedzialności powinno mieć miejsce jedynie w przypadku złego zamiaru, inne zaś – niesłusznie – są zdania, że w tym celu wystarczy tylko stwierdzenie rażącego niedbalstwa.

### Uwaga: pułapka ubezpieczeniowa!

Jak widać na przykładzie licznych grup zdarzeń szkodowych zaprezentowanych w odcinku XXX, w świetle orzecznictwa sądowego, przyjaznego zleceniodawcom, można całkiem łatwo zarzucić przewoźnikowi rażące niedbalstwo, dlatego też bardzo ważne jest, aby polisy CMR zapewniały odpowiednią ochronę ubezpieczeniową, co wcale nie jest częste, zwłaszcza w krajach Europy Wschodniej. Nawet jeśli na pierwszy rzut oka ochrona wydaje się wystarczająca, to w umowach ubezpieczenia często czyhają rozmaite „pułapki”. Również w zachodnioeuropejskich polisach można czasem znaleźć postanowienia, które brzmią mniej więcej tak: „Ochrona ubezpieczeniowa z tytułu szkód, za które przewoźnik odpowiada na podstawie art. 29 ust. 2 CMR, przysługuje w ramach limitów odpowiedzialności określonych w art. 23 ust. 3 CMR”. Oznacza

to nic innego jak pokrycie przez ubezpieczyciela szkody w przypadkach określonych w art. 29 CMR tylko do limitu 8,33 SDR/kg, wówczas przewoźnik będzie musiał sam dopłacić różnicę. W przypadku – dajmy na to – 20 ton wagi brutto przewożonego towaru o wartości 500 tys. € (co łatwo jest osiągnąć np. w przypadku artykułów elektronicznych, produktów designerskich i tym podobnych; specjalistom z firmy Lutz Assekuranz w trakcie likwidacji szkód trafiały się znacznie wyższe wartości, ale i szkody były wówczas pokrywane odpowiednio wysokim odszkodowaniem) ubezpieczyciel wypłaciłby zaledwie 200 tys. € odszkodowania, a przewoźnik musiałby ze swojej kieszeni dopłacić jeszcze pełne 300 tys. €. Przy tym w powyższym przypadku byłby on i tak w nie najlepszej sytuacji, gdyż wiele polis w ogóle wyłącza artykuł 29 CMR spod ochrony ubezpieczeniowej. Wyłączeniu zawsze natomiast podlega – i słusznie – zły za-

miar ze strony samego ubezpieczającego, jak również jego reprezentanta ustawowego (pełnomocnicy wpisani do rejestru handlowego).

Inna pułapka zastawiona na przewoźnika, jaką można znaleźć w polisach, polega na tym, iż w ramach ochrony ubezpieczeniowej mowa jest wprawdzie o tym, że odpowiedzialność na podstawie artykułu 29 ust. 2 CMR podlega ubezpieczeniu, ale w „limitach odszkodowania” wprowadza się pewien sublimit, na przykład: „Szkody powstałe na skutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa pokrywane są do wysokości sublimitu wynoszącego np. 100 000 zł”. W przypadku powyższego sformułowania na nic zda się suma ubezpieczenia w wysokości np. 1 mln €! Polisy firmy Lutz Assekuranz nie zawierają tego rodzaju postanowień, a szkody są pokrywane w pełnej wysokości w ramach sumy gwarancyjnej i warunków ubezpieczenia. Warunkiem jest w tym przypadku, jak zawsze, odpowiednia organizacja firmy ubezpieczającego.

### Uchylenie regulacji korzystnych dla przewoźnika!

Artykuł 29 CMR nie tylko uchyla ograniczenia odpowiedzialności określone w rozdziale IV Konwencji CMR, lecz także pociąga za sobą jeszcze inne skutki prawne. Ustają bowiem wyłączenia odpowiedzialności uregulowane w rozdziale IV Konwencji CMR, tak samo jak i moż-

liwość przeniesienia ciężaru dowodu na drugą stronę, z których przewoźnik może skorzystać na podstawie art. 18 ust. 2 CMR (porównaj: odcinek XVII naszej serii!). Zgodnie z art. 29 CMR przepada również możliwość podziału odpowiedzialności za powstałą szkodę w razie wspólnoty w myśl art. 17 ust. 5 CMR. Przy tym niemieckie sądy chadzają tu własnymi drogami (porównaj: odcinek XX naszej serii!).

W przypadku zastosowania art. 29 CMR zostaje również zniesione ograniczenie odsetek od kwoty odszkodowania do 5% w skali roku, ustanowione w art. 27 ust. 1 CMR (porównaj: odcinek XXVIII naszej serii!).

Ponadto należy zauważyć, że także wartość towaru, określona na podstawie deklaracji wartości zgodnie z art. 24 CMR, nie zawsze wystarcza na pokrycie rzeczywistej szkody. W razie zastosowania artykułu 29 CMR przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia szkody przeliczonej na podstawie art. 24 CMR, który również stanowi ograniczenie odpowiedzialności.

Na koniec należy też wspomnieć o artykule 28 CMR, który w przypadku reklamacji pozaumownych odsyła do ograniczeń i wyłączeń odpowiedzialności zawartych w Konwencji CMR (porównaj: odcinek XXIX naszej serii!). Również i te postanowienia ograniczające odpowiedzialność przepadają w razie zastosowania artykułu 29 CMR.

### Ważne: ubezpieczenie subsydiarne!

Wracając raz jeszcze do tematyki ubezpieczeń, należy podkreślić, że każdy staranny przewoźnik powinien posiadać polisę, która w przy-

padku korzystania z usług podwykonawców zapewni ochronę ubezpieczeniową na zasadzie subsydiarności. Wynika to z faktu, iż także podwykonawcy – nawet jeżeli w zleceniach transportowych nakłada się na nich rygorystyczne obowiązki – mogą działać w złym zamiarze lub podejmować działania w sposób rażąco niedbały. Zgodnie z artykułem 3 CMR przewoźnik główny odpowiada za zachowanie swoich podwykonawców (porównaj: odcinek IV naszej serii!), przy czym czasami – na skutek wielokrotnego przekazywania zlecenia kolejnym firmom – powstają tak zwane łańcuchy przewoźników.

W przypadku ubezpieczeń subsydiarnych należy zwrócić uwagę, że na przewoźniku głównym spoczywa obowiązek dokonania wyboru i poinstruowania danego przewoźnika-podwykonawcy, a także sprawdzenia jego ochrony ubezpieczeniowej, a pod tym względem istnieją różne warianty. Jeżeli przewoźnik-podwykonawca nie posiada wystarczającego ubezpieczenia, to w takiej sytuacji jest możliwość zawarcia tak zwanego ubezpieczenia CMR dla przewoźników-podwykonawców, dzięki któremu zatrudniony podwykonawca jest ubezpieczony w pełnym zakresie, a składka ubezpieczeniowa jest wówczas potrącana z przewoźnego przez przewoźnika głównego i odprowadzana do właściwego zakładu ubezpieczeń.

Istotne jest również, aby ubezpieczenie CMR zawierało element ochrony prawnej, która chroni ubezpieczającego przed nieuzasadnionymi roszczeniami odszkodowawczymi. W przypadku łańcucha przewoźników może się bowiem zdarzyć,

że pierwotny zleceniodawca jako nadawca pozwie pierwszego przewoźnika o odszkodowanie, a ostatni w łańcuchu, mianowicie przewoźnik faktyczny, wytoczy powództwo przeciwko swojemu poprzednikowi o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego przed sądem w kraju o korzystnej dla niego jurysdykcji, który ma prawo wybrać sam. Przewoźnicy-podwykonawcy, zajmujący pośrednie miejsce w tym łańcuchu, mogliby się o tym dowiedzieć w wyniku przypozwania i w takiej sytuacji sami – np. ze względu na przerwanie biegu przedawnienia – mogliby wnieść pozew lub zostać pozwani. W tego rodzaju łańcuchu zleceń każdy przedsiębiorca

musi się liczyć z ryzykiem procesowym, dlatego też każdy przewoźnik uczestniczący w tym łańcuchu powinien koniecznie posiadać ubezpieczenie CMR i to nie tylko dla zaspokojenia uzasadnionych roszczeń, lecz także w celu odparcia roszczeń nieuzasadnionych, co obejmuje również pokrycie nieuniknionych kosztów adwokackich/zastępstwa procesowego.

Firma Lutz Assekuranz jako neutralny makler-specjalista oferuje zainteresowanym fachowe sprawdzenie ich polis i pozostaje zawsze do ich dyspozycji w przypadku chęci zawarcia umów ubezpieczenia.

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

reklama



**LUTZ ASSEKURANZ**  
WZAJEMNE ZAŁOŻENIE  
KORPUSY WARSZAWY I WROCLAWIA  
SIEDZISKO I KANCELARIA  
SĄDOWA  
SIEDZISKO EKSPERTÓW  
KANCELARIA INFORMACJA

**UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH**

**SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ**

**OCP 3 w 1** **KABOTAŻ** **OCP KRAJ** **ZDOLNOŚĆ FINANSOWA** **OCS** **PRZEWOŹNIK UMÓWY**

**TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC**

<p><b>Punkt kontaktowy w Warszawie</b> ZMPD, Al. Józefa Piłsudskiego 23B, 00-115 Warszawa tel.: (22) 536 10 84, fax: (22) 536 10 85 info@lutz.pl</p> <p><b>Biuro w Wrocławiu</b> 14D Akademickie Wrocławskie Przedsiębiorstwo Geom. i B.H. A-1120 Włoch Miejscowość: Wrocław tel.: +48 71 8175573 31 info@lutz-assekuranz.pl</p> <p><b>Dział likwidacji szkód:</b> tel.: +48 1 81 75572 w. -16, -29 lub -32 office@lutz-assekuranz.pl</p>	<p><b>Regionalne punkty kontaktowe:</b> 17 860 32 48 Rzeszów 68 320 34 72 Zielona Góra 720 688 708 Szczecin info@lutz.pl</p> <p><a href="http://www.lutz-assekuranz.pl">www.lutz-assekuranz.pl</a></p>
---	--

**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 umyślna i rażące niedbalstwo 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 Gospodarce.
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaswiadczenia 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 „doubezpieczenia” przez spedycje i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Oto Klientów ubezpieczenia obalono! Rozsiewaj do Siebiej dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1871/2008 z dnia 21 października 2008 r.

Lutz Assekuranz jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, NIP: 142-204-000, KRS: 1422040000, REGON: 1422040000, Sąd Rejestrowy: Sąd Rejestrowy Krajowy, KRS: 1422040000, NIP: 142-204-000, REGON: 1422040000, Sąd Rejestrowy: Sąd Rejestrowy Krajowy, KRS: 1422040000, NIP: 142-204-000, REGON: 1422040000.

### Praktyczne wskazówki

- Artykuł 29 CMR znosi wszystkie ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności określone w rozdziale IV Konwencji CMR, jak również regulacje pozwalające przewoźnikowi na przeniesienie ciężaru dowodu na drugą stronę.
- W polisach ubezpieczeniowych mogą znajdować się liczne „pułapki” ograniczające w dużym stopniu ochronę ubezpieczeniową, co sprawia, że wysokie sumy ubezpieczenia stają się bezużyteczne. Zalecamy sprawdzenie polisy przez maklera-specjalistę, np. przez firmę Lutz Assekuranz.
- Zawsze w przypadku przekazywania zleceń transportowych podwykonawcom każdy staranny przewoźnik powinien posiadać subsydiarne ubezpieczenie CMR.
- Każde ubezpieczenie CMR w ramach swojego zakresu ochrony ubezpieczeniowej powinno zawierać opcję ochrony prawnej na wypadek konieczności odparcia nieuzasadnionych roszczeń lub wyegzekwowania uzasadnionych roszczeń od podwykonawców.

# 5 sposobów na zwiększenie efektywności wykorzystania platformy transportowej TimoCom



## TimoCom

Skuteczne pozyskiwanie zleceń frachtów to jedno z największych wyzwań, przed którym stają firmy działające na krajowym, a szczególnie na międzynarodowym rynku transportowym. Pomocą w tej dziedzinie służy platforma transportowa TimoCom. Odpowiednio wykorzystana stanowi nieoceniony oręż

w walce o klienta. Oto 5 podpowiedzi, jak zwiększyć efektywność w użytkowaniu platformy i w rezultacie zwiększyć swoje szanse na sukces.

### Przed wszystkim korzystaj!

Platforma transportowa to narzędzie składające się z synergicznie działających modułów. Można wykorzystywać je pojedynczo, ale tworząc system dają dużo więcej możliwości. Aby je wydobyć, posiadacz powinien poświęcić niezbędną ilość czasu na opanowanie obsługi oprogramowania. Przy czym proces edukacji musi dotyczyć zarówno nowych, jak i wytrawnych użytkowników, ponieważ TimoCom nieustająco rozwija swoje oprogramowanie oferując nowe rozwiązania usprawniające pracę. Należy zdać sobie sprawę z oczywistego faktu, że platforma transportowa to narzędzie, którego potencjał uwolni dopiero jego użytkownik. To od jego wiedzy, doświadczenia i kreatywności zależy sukces jego firmy.

### Doskonal swoje działanie

Zmieniająca się pod wpływem m.in. rozwoju technicznego rzeczywistość stawia wiele wyzwań także przed transportem. TimoCom jako lider w dziedzinie innowacji nieustająco aktualizuje i modyfikuje platformę transportową, udostępniając nowe rozwiązania. Warto je testować, wdrażać i dzięki nim usprawniać działanie firmy. Rynek transportowy wymaga często szybkich, ale jednocześnie przemyślanych działań. TimoCom dąży do upraszczania różnego typu procesów, aby klient mógł błyskawicznie pozyskiwać i analizować dane w celu podjęcia

trafnych decyzji. Platforma w 2016 roku wprowadziła cały szereg optymalizacji. Dla przykładu w ramach Messengera TimoCom pojawiły się nowe funkcjonalności takie jak: wysyłanie wiadomości nawet jeśli drugi użytkownik jest offline, znajdowanie i porównywanie zapytań w powiązaniu z daną ofertą oraz dodawanie wybranych kontaktów do listy ulubionych. Ułatwia to kontakt i upraszcza prowadzenie negocjacji ofertowych. Moduł TC Truck&Cargo® wzbogacił się o opcję wprowadzania regionu docelowego przy umieszczaniu oferty pojazdu. Umożliwia ona, w oparciu o aktualne potrzeby, wprowadzanie bardzo uściślonych lub odwrotnie poszerzonych do określonego obszaru danych. W rezultacie, w zależności od tego jaką strategię przyjmie oferujący wolną przestrzeń ładunkową, oferta trafia do odpowiedniej grupy klientów. Innym udogodnieniem dostępnym w powiązaniu z TC eMap® jest opcja wyszukiwania ofert frachtów według aktualnej pozycji pojazdu. Wszystkie te rozwiązania służą oszczędności czasu użytkowników, a dzięki temu zwiększeniu wydajności codziennej pracy.

### Zadbaj o finanse, korzystaj z rynku SPOT i rynku kontraktowego

Dlaczego warto zwrócić uwagę na rynek kontraktowy? Aby poprawić płynność finansową firmy. Ta kwestia jest przyczyną kłopotów wielu przedsiębiorstw transportowych. Sprzyjają temu szczególnie długie terminy płatności i duże obciążenie kosztami. Remedium może być właśnie platforma transportowa TimoCom. Daje ona możliwość korzystania zarówno z rynku SPOT



(TC Truck&Cargo®), jak i rynku kontraktowego (TC eBid®). „Zdrowy” sposób działania przedsiębiorstwa powinien opierać się na pozyskiwaniu zleceń z obu wymienionych rodzajów rynku. Zalecana proporcja to 80:20. Przy czym 80% dotyczy rynku stałych zleceń, a 20% rynku zleceń krótkoterminowych. Taki stosunek da firmie większą stabilność finansową, umożliwi zaplanowanie budżetu i uodporni na sytuacje, jeśli pojawią się problemy z płatnościami kontrahentów

### Wyróżnij się na tle konkurencji, bądź wiarygodny już „od pierwszego wejścia”

Nie sposób nie docenić potencjału platformy transportowej TimoCom. Jej zasięg obejmuje 44 z 46 krajów Europy, a korzysta z niej ponad 110 000 użytkowników. W tak liczny gronie warto się wyróżnić i pokazać od najlepszej strony. Posiadanie dobrej oferty to jeden z warunków skutecznego pozyskania zlecenia, ale nie jedyny. Innym, bardzo istotnym aspektem w kontaktach bizneso-

wych jest zaufanie. Jego zbudowanie jest niezbędne do zawarcia umowy. Pomocą może służyć indeks zweryfikowanych firm TC Profile®, a wraz z nim funkcja pobierania i udostępniania dokumentów w cyfrowej formie. Umieszczając w systemie niezbędne do zawarcia transakcji dokumenty i udostępniając je użytkownikom platformy, firma daje jasny sygnał, że nie ma nic do ukrycia. Przejrzysty i kompletny wizerunek firmy na TC Profile® budzi zaufanie, szczególnie gdy potencjalni partnerzy nie mieli wcześniej ze sobą do czynienia. W ten sposób zwiększa się prawdopodobieństwo nawiązania współpracy. Wzmocnieniem takiego podejścia jest możliwość monitorowania pozycji pojazdu, udostępniana przez przewoźnika klientowi, który powierzył mu swój cenny ładunek. Opcja ta jest dostępna dzięki integracji systemów telematycznych z platformą transportową.

### Planuj i bądź elastyczny

Prowadzenie działalności na rynku transportowym wiąże się z koniecz-

nością sprostania dużej konkurencji. Wymagania są bardzo wysokie. Z jednej strony zmusza to do skrupulatnego planowania realizacji zlecenia, z drugiej zaś konieczna jest umiejętność dostosowania się do zmieniających się warunków. Rozwiązaniem pomagającym spełnić te wymogi może być właśnie platforma transportowa. W ramach TC Truck&Cargo®, poza innymi jej funkcjonalnościami, dostępna jest opcja umieszczania w ofercie frachtu informacji o pośrednich rozładunkach i załadunkach, która daje możliwość lepszego organizowania realizacji zlecenia i tym samym ułatwia współpracę pomiędzy kontrahentami. Innym rozwiązaniem jest funkcja Drag&Drop dostępna w ramach modułu TC eMap®. Stosowana do szybkich zmian trasy bezpośrednio na mapie oszczędza czas i pozwala na niemal natychmiastową reakcję na nieprzewidziane sytuacje.

Platforma TimoCom to niezwykle użyteczne narzędzie. W rękach sprawnego użytkownika szybko przyniesie wymierne korzyści.



### Akcyza zostaje

Polska jest jedynym krajem w Unii Europejskiej, w którym samochód traktuje się jak dobro luksusowe i dlatego przy sprowadzaniu objęty jest on akcyzą. Tak uzasadniał projekt likwidacji wspomnianej akcyzy klub Kukiz'15. Sejm odrzucił projekt wykreślenia z ustawy o akcyzie samochodów osobowych. W zamian za to kontynuowane są prace nad nową formą podatku, premiującą nowe i małe samochody.

### Tankowanie

851 litrów paliwa może kupić Polak za średnią krajową, a Amerykanin aż 4 924. W zestawieniu siły nabywczej przeciętnego kierowcy Amerykanie są na najwyższym miejscu. W Europie najczęściej pojeździć mogą Norwegowie, których przeciętnie stać na 2 319 litrów. Poniżej nas są między innymi Węgrzy - miesięcznie mogą kupić 709 litrów benzyny 95-oktanowej.



### Hakowanie ciągników

Do takich praktyk zmuszeni są między innymi amerykańscy rolnicy, którzy zażęknili za czasami, kiedy maszyny rolnicze naprawiało się samodzielnie i w trybie ekspresowym na polu. Winne jest oprogramowanie w ciągnikach John Deere. Bez autoryzacji pracownika ASO po wielu naprawach maszyna nie ruszy, nawet jeśli zostanie naprawiona fachowo. To samo dotyczy modyfikacji ciągników. Jedynym rozwiązaniem stał się zakup na czarnym rynku zmodyfikowanego oprogramowania, co ponoć stało się bardzo popularne.



### Opel oczyszczony

Zdaniem francuskiej organizacji konsumentów DGC-CRF "nie ma żadnych dowodów na oszustwo Opla". Tak Francuzi podsumowali zarzuty, według których marka, podobnie do Volkswagena, fałszowała wyniki czystości spalin w swoich samochodach. Sprawa dotyczy silnika diesla o pojemności 1,6. Oskarżenia w tej sprawie pojawiły się między innymi w niemieckich i belgijskich mediach. Pojawiły się też pytania, czy to zbieg okoliczności, że takie dobre wiadomości ogłoszono tuż po zakupie marki przez francuski koncern PSA.

### 5 lat

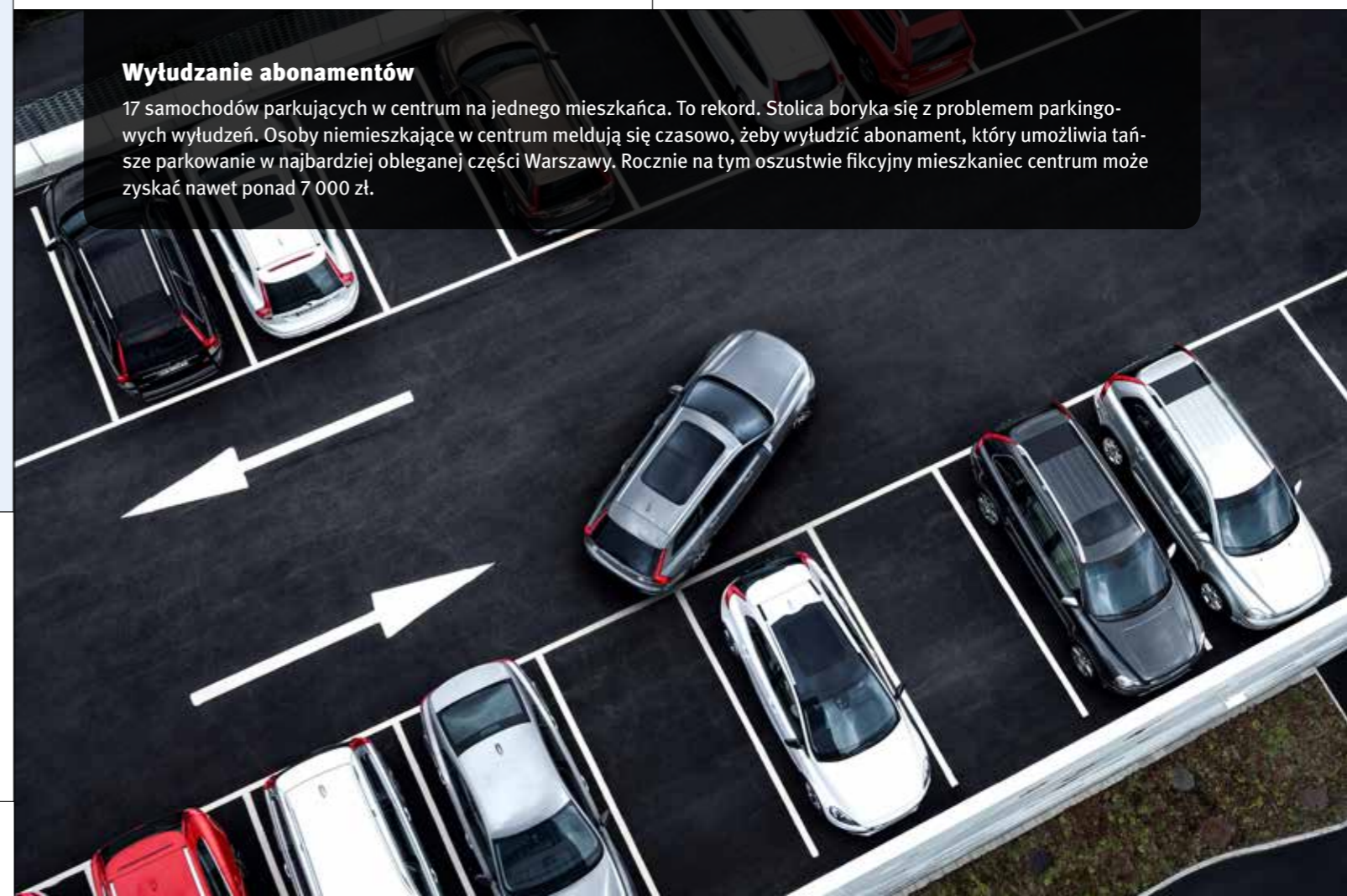
Nawet tyle czasu w więzieniu może spędzić kierowca prowadzący samochód pomimo sądowego zakazu. Taka sama górna granica kary będzie groziła osobie uciekającej przed policją. Nowelizację prawa, przewidującą podwyższenie kar, przyjął Sejm. Podwyższono też dolną granicę kary za wypadek spowodowany pod wpływem alkoholu. Teraz to 9 miesięcy, a mają być dwa lata. Nowelizacja wejdzie w życie po tym, jak zajmie się nią Senat.

### Smog w szkołach

Zdaniem burmistrza Londynu należałoby zamknąć drogi otaczające szkoły w stolicy Wielkiej Brytanii. Propozycja padła, ponieważ normy zanieczyszczeń powietrza w szkołach są ponoć przekroczone wielokrotnie. Część szkół w Londynie już znajduje się w strefach wyłączonych z ruchu. Na razie to pomysł, ale nie pojawiły się jeszcze żadne analizy, czy taka decyzja pozwoli w ogóle poruszać się po tamtejszych drogach.

### Wyludzenie abonentów

17 samochodów parkujących w centrum na jednego mieszkańca. To rekord. Stolica boryka się z problemem parkingowych wyludzeń. Osoby niemieszkające w centrum meldują się czasowo, żeby wyludzić abonament, który umożliwia tańsze parkowanie w najbardziej obleganej części Warszawy. Rocznie na tym oszustwie fikcyjny mieszkaniec centrum może zyskać nawet ponad 7 000 zł.



### Proton

Na Oplu się raczej nie skończy. Koncern PSA, czyli właściciel Peugeota i Citroena planuje również zakupy w Chinach. Koncern Geely, czyli właściciel mała u nas znanej, pochodzącej z Malezji marki Proton, poinformował, że Francuzi są głównym i prawie że ostatecznym klientem na Protona. Dla europejskiego koncernu to furtka, która umożliwi ominiecie wysokich podatków na chińskim rynku poprzez produkcję samochodów w Państwie Środka.



# Nowości prosto z Genewy



Szwajcarska wystawa obrodziła licznymi nowościami, które wejdą do sprzedaży jeszcze w tym roku. Na salonie producenci zaprezentowali całą gamę aut: od popularnych po luksusowe.



Kacper Jeneralski

## Mercedes-AMG GT Concept

Początkowo trudno było przedrzeć się przez tłum zainteresowany tą premierą. Wielokrotnie zdarza się, że prototypy nie są brane poważnie. W tym przypadku jest zdecydowanie inaczej. Nowy prototyp Mercedesa ma zagrozić nie byle komu, na celowniku są klienci wybierający dotąd Porsche Panamerę. To sportowy 4-drzwiowy samochód z wysokiej półki.



Przy okazji premiery sportowy dział Mercedesu AMG świętował swoje 50. urodziny. Trudno powiedzieć, czy auto wejdzie do produkcji w takiej formie, czy stanie się kolejną generacją modelu CLS. Zaprezentowany model to studyjny pomysł, do którego nie można wsiąść ani zajrzeć przez zupełnie czarne szyby. Liczy się stylizacja, a ta jest oryginalna i śmiała. Naturalnie tak lubiane przez designerów kamery zamiast lusterek mają marne szanse na pojawienie się w produkcyjnym odpowiedniku tego auta.

Szczelnie wypełnione kołami, mocno wycięte błotniki i sylwetka coupe to już inna sprawa. Zdaniem producenta w 2018 roku zobaczymy gotowy samochód bardzo podobny do zapre-

zentowanego w Szwajcarii.

Trudno mówić o osiągnięciach na tym etapie, ale parametry techniczne podane przez producenta są imponujące. Samochód ma być wyposażony w silnik V8, który współpracuje z motorem elektrycznym. Ten hybrydowy układ napędowy ma generować aż 800 koni mechanicznych. Setka miałaby pojawiać się na zegarze po niespełna 3 sekundach, a to już osiągi godne najszybszych drogowych aut. Taka moc ma być przekazywana na cztery koła, a hybrydowy napęd pozwala rozdzielać konie mechaniczne na każde koło według potrzeb.

Aktywna aerodynamika to już odrębny temat, ma dbać o odpowiednie trzymanie drogi. Trudno powie-

zieć, ile w tym marketingu, ale AMG zapewnia, że przy projektowaniu tego modelu skorzystano z dużej dawki wiedzy zespołu Formuły 1 Mercedes-AMG Petronas.

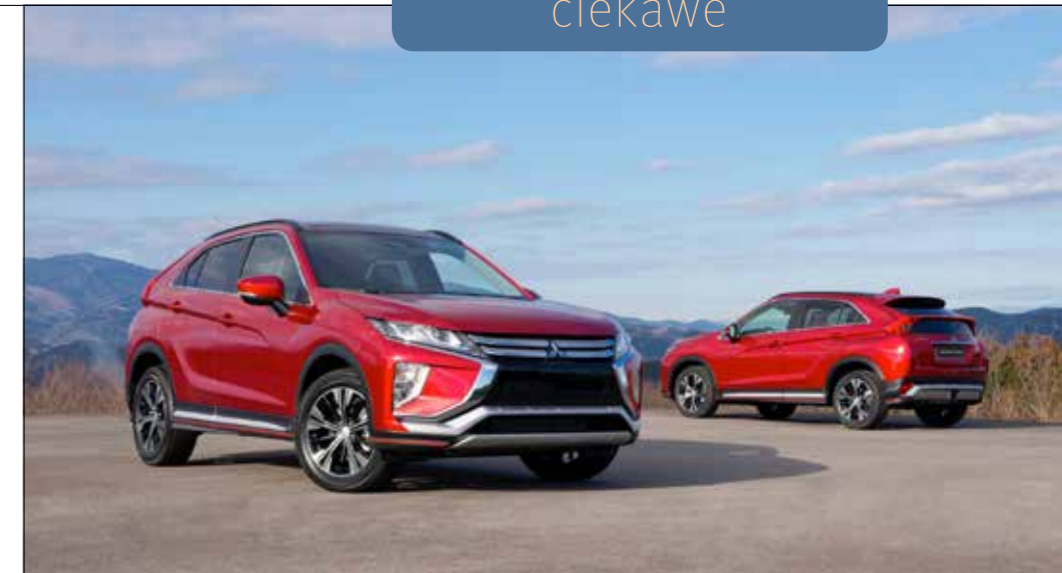
## Mitsubishi Eclipse Cross

Mitsubishi postanowiło, co akurat nie dziwi, wskrzesić nazwę bardzo lubianego sportowego samochodu - modelu Eclipse. Z nie do końca zrozumiałych powodów nazwa ta została darowana crossoverowi. Najnowsze, gotowe do sprzedaży auto spod znaku trzech diamentów to Eclipse Cross. Jeśli ktoś boi się o losy Outlandera, to Japończycy na razie uspokajają - Eclipse go nie zastąpi. To nowa pozycja w gamie. Samochód jest nieco mniejszy od Outlandera, ale ma prezentować wyższy poziom wyposażenia i wykończenia, jednym słowem ma być bardziej premium.

Początkowo w fazie prototypu mówiło się, że auto może mieć napęd na cztery koła realizowany przez układ hybrydowy typu plug-in. Przednia oś miała być napędzana silnikiem spalinowym, a tylna elektrycznym. To rozwiązanie okazało się jednak zbyt kosztowne. Pod maską znajdzie się za to zupełnie nowy, benzynowy silnik z doładowaniem, który za dopłatą będzie mógł współpracować ze znaną już automatyczną bezstopniową skrzynią biegów CVT. Będzie też diesel 2,2, on z kolei otrzyma zupełnie inny nowy 8-biegowy automat. Na Salonie Genewskim zaprezentowano wersję z napędem na 4 koła.

## Volkswagen Arteon

Większy od CC i Passata. Volkswagen Arteon to najciekawsza premiera tej marki od dłuższego czasu. Wiadomo, że ma zastąpić czteromiejscową wersję Passata CC. Będzie jednak większy, nie tak duży jak nieoferowany już Phaeton, ale będziemy mieli bez wątpienia do czynienia z autem klasy premium. Opływową, ale funkcjonalną karoserię auta można określić mianem Grand Turismo. Arteon ma spory kufer, w którym można pomieścić minimum 563 litry bagażu. Passat CC nie był wybitnie funkcjonalnym samochodem, natomiast Arteon, zdaniem twórców, ma poruszać serce i rozum. Za poruszanie całego auta będzie odpowiedzialna gama silników o pojemnościach od 1,5 do 2,0. Zdecydowaną przewagę będą miały liczne odmiany silników dwulitrowych. Rozpiętość mocy, to w przypadku benzyniaków od 150 do 280 koni. Wśród diesli nabywcy będą wybierać wersje o mocach od 150 do 240 koni. W ofercie będzie standardowo napęd



na 4 koła 4Motion i automatyczna skrzynia biegów DSG. Arteon ma trafić do sprzedaży jeszcze tego lata.

## Suzuki Swift

Swift wspólnie z Vitarą to modele najlepiej kojarzone z marką Suzuki. Niewielki miejski Swift pojawił się w zupełnie nowym wcieleniu. Łatwo można go rozpoznać, bo proporcje i linia nadwozia nawiązują bezpośrednio do poprzednika. Jednak nowy model to nie face lifting - został zbudowany niemal od podstaw. Jest nieco większy, zwłaszcza w





środku. Bagażnik urosł o jedną czwartą. Nie jest może wielki, ale poprzednia generacja Swifta miał tak mikry kufer, że można tylko stwierdzić, że ten mankament został wyeliminowany.

Podstawowym silnikiem będzie jednostka 1,2 VVT, czyli znany silnik, używany od dłuższego czasu przez Suzuki. Nowością jest litrowy silnik Boosterjet, stosowany w Baleno i S-crossie. Mimo niewielkiej pojemności ma 111 koni mechanicznych i, jak deklaruje producent, niewielkie zapotrzebowanie na paliwo. Swift po raz pierwszy w długiej historii modelu będzie występował też jako hybryda. Nie będzie to jednak samochód działający jak Toyota Prius. W przypadku Suzuki system hybrydowy jest zminiaturyzowany i pełni rolę niewielkiego wspomagacza silnika benzynowego. Nie można jeździć na samym prądzie, a baterie nie są rozbudowane. Układ

hybrydowego wspomagania - bo tak można go nazwać - pozwala zaoszczędzić około 0,4 litra benzyny na setkę. Suzuki chwali nowy model jako bardzo bezpieczny. Zastosowano tu kilka systemów bezpieczeństwa i wspomagania kierowcy, znanych na przykład z Baleno. To adaptacyjny tempomat, system awaryjnego hamowania oraz automatyczne inteligentne światła drogowe.

Na Genewskim Salonie nie można było zobaczyć najciekawszej wersji, czyli Swifta Sport. Ta będzie zaprezentowana nieco później, a pod maskę trafi silnik 1,4 turbo o mocy 140 koni mechanicznych. To w przypadku niewielkiego miejskiego auta oznacza spore emocje.

#### Volvo XC60

Volvo XC60 to jeden z najchętniej kupowanych samochodów klasy premium w Polsce. Poprzednia generacja średniego suwa ze Szwecji była hitem ważnym z punktu widzenia Volvo, bo zapewniającym lwią część całej sprzedaży aut tej marki. Jasne więc, że w przypadku nowego XC60 nie można było sobie pozwolić na wpadkę.

Świetnie spisano się na pewno w kwestii dotrzymania tajemnicy. Praktycznie do samej premiery w Genewie wygląd auta był tajemnicą. Dziś w dobie zdjęć szpiegowskich i internetu nie jest to takie łatwe i oczywiste. XC60 tak

jak i inne najnowsze modele Volvo bazuje na uniwersalnej płycie podłogowej, która po raz pierwszy pojawiła się w nowym XC90. Z większym bratem mniejszy suv ma sporo wspólnego. Projektantom i inżynierom nie chodziło o to, żeby stworzyć uboższą alternatywę.

XC60 ma mieć na pokładzie wszystko to, co jest dostępne w większym modelu. Ten sam poziom luksusu, przyjemności z jazdy, wyposażenia bezpieczeństwa i innych gadżetów. W mniejszym modelu część opcji będzie wymagała dopłaty. Na początek, żeby pokreślić charakter premium nowego XC60, dostępne będą wyłącznie lepiej wyposażone wersje, bardziej luksusowe i mocniejsze. Mniejszych silników pierwotnie nie będzie w cenniku, pojawią się nieco później.

Nowy samochód jest większy, ma dłuższy rozstaw osi i został odchudzony o 90 kilogramów. Bagażnik urosł nieznacznie, bo o 12 litrów i ma 505 litrów pojemności. Wewnątrz panuje prostota i szwedzki minimalizm. Na środku konsoli centralnej jest pionowo umieszczony tablet. To ostatnio konik prawie wszystkich producentów samochodów. Pod maską znajdują się, zgodnie z obecną filozofią Volvo, wyłącznie 4-cylindrowe silniki, ale o imponującej palecie osiągnięć - na początek od 190 do 407 koni mechanicznych. W polskich salonach nowy suv ma pojawić się jeszcze w tym roku. ■



— 60 lat —

## Uroczyste obchody jubileuszu 60-lecia Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Zarząd ZMPD w Polsce zaprasza członków Zrzeszenia na galę 60-lecia naszej organizacji. Uroczystość odbędzie się 16 września 2017 r. w Warszawskim Centrum EXPO XXI przy ul. Prądzynskiego 12/14 w Warszawie. Rozpocznie się o godz. 17.00 od części oficjalnej oraz uroczystego przyjęcia z występami znakomitych artystów. Zakończenie planowane jest na godz. 3.00.

Licząc na wspólne świętowanie tak znaczącego jubileuszu naszej organizacji, chcielibyśmy Państwa poinformować, że ze względu na ograniczoną liczbę miejsc konieczne jest dokonanie wcześniejszej rejestracji oraz uiszczenie niewygórowanej opłaty. Kolejność zgłoszeń i opłat będzie decydować o udziale w uroczystościach.

Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej [www.zmpd.pl/60-lecie](http://www.zmpd.pl/60-lecie) oraz pod numerem tel. 22 536 10 20.

Zapraszamy!



- Druga generacja silników i układu przeniesienia napędu
- + Predictive Powertrain Control
  - + Analiza użytkowania pojazdu FleetBoard

Ekonomiczność jest sumą wielu detali.

Predictive Powertrain Control i analiza użytkowania pojazdu FleetBoard są dostępne na życzenie. Więcej informacji udzieli Państwu najbliższy dealer Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

