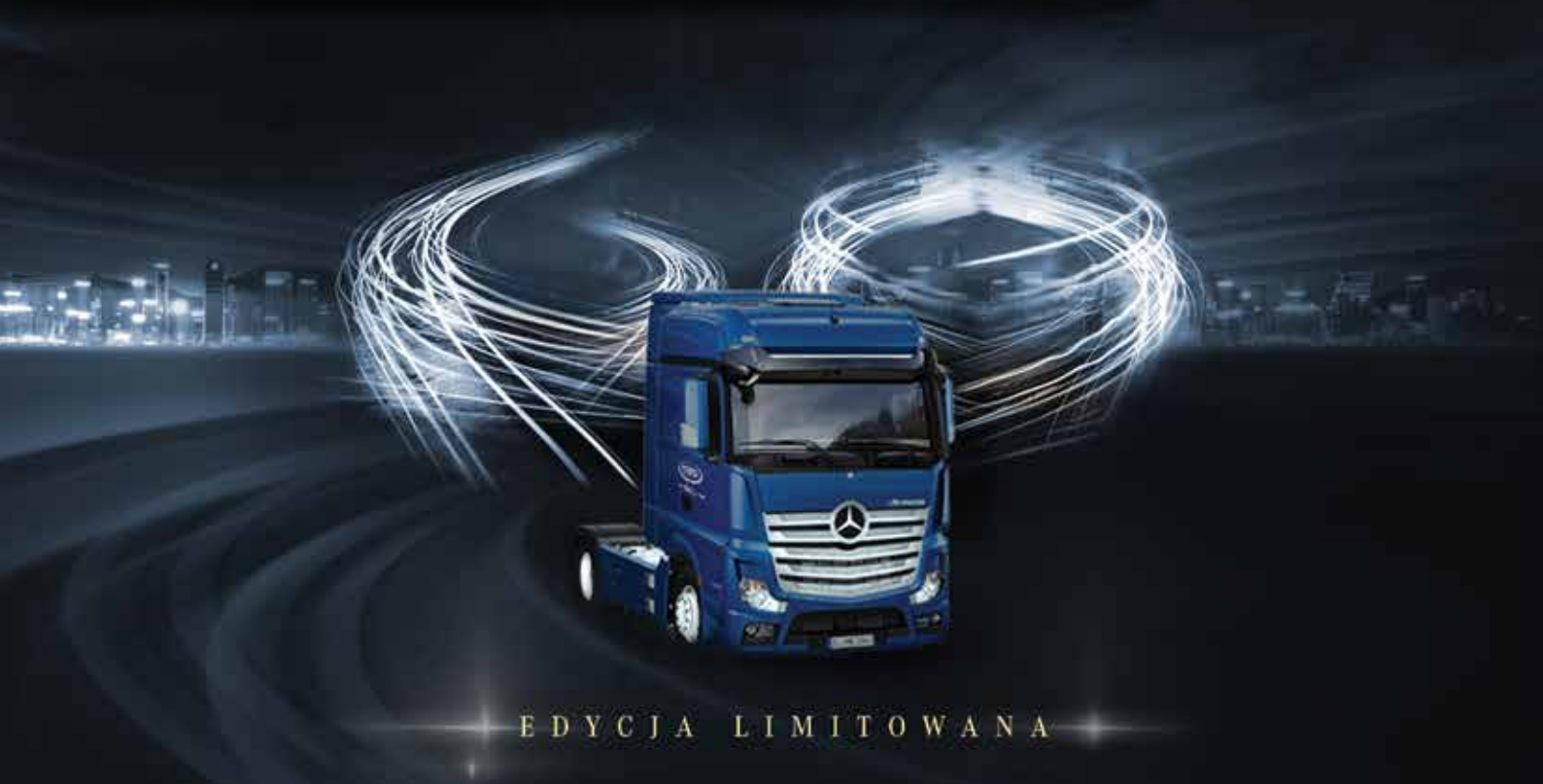




— 60 lat —

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



EDYCJA LIMITOWANA

60 Actrosów na 60-lecie ZMPD

24

Pakiet Mobilności

6

Jak wynagradzać kierowców

22



— 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 Centrum EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego 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 oraz pod numerem **tel. 22 536 10 20**.

Zapraszamy!



Tadeusz Wilk
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Populizm wygrał z zasadami Unii

Prezentując Pakiet Mobilności w najbardziej restrykcyjnym kształcie, Komisja Europejska zmarnowała dobrą szansę na podjęcie dialogu z państwami członkowskimi. Niektóre kraje starej Unii dyktują warunki działania pozostałym, podporządkowując unijną politykę potrzebom chwili i populizmowi. W Niemczech i we Francji wybory parlamentarne okazały się ważniejsze od zasad funkcjonowania Unii

Europejskiej. Jest to zły prognostyk na przyszłość, bo możemy spodziewać się dowolnego kształtowania reguł gry, w zależności od bieżących potrzeb najsilniejszych państw UE. ZMPD oraz organizacje przewoźników z innych krajów UE, które nie chcą Pakietu Mobilności w obecnym kształcie, będą walczyć o bardziej zrównoważone zapisy, jednak trzeba mieć świadomość, że mamy trudną pozycję początkową i czeka nas wiele pracy.

Do Turcji z elektronicznym zgłoszeniem TIR-EPD 60

Elektroniczne pre-deklaracje skracają czas obsługi karnetu TIR i są wymagane przez coraz więcej administracji celnych różnych krajów. W kwietniu dołączyła do nich Turcja.

Nowa generacja samochodów DAF 50

DAF wprowadza latem nową generację modeli XF i CF. Setki małych ulepszeń przyczyniły się do zmniejszenia zużycia paliwa. DAF ocenia oszczędności na 7 proc.

Lot nad korkami 72

Wizje samochodów unoszących się w powietrzu to nie nowość. Żeby spotkać latający samochód, nie trzeba jednak wybierać się do świata wyobraźni, wystarczy wizyta w Czechach.



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, Kacper Jeneralski, Krzysztof Matuszewski, Piotr Mikiel, Marcin Soczko, Michał Starzyński, Piotr Szymański, Justyna Wasążnik, Izabella Wierzbicka, Ewelina Żychlińska.

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

ZMPD przeciw zapisom Pakietu Mobilności 6

ZMPD rozpoczęło w Brukseli działania lobbingowe, których celem jest zmiana zawartych w nim przepisów niezgodnych z interesem branży.



Młodzi w sam raz na badania 20

MEN uważa, że uczniowie zawodówek są zbyt młodzi na badania psychologiczne. Psycholog transportu nie zgadza się z tym argumentem i wykazuje, że celem badań jest prewencja.

Jak wynagradzać kierowców? 22

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie diet i ryczałtów zmusza do opracowania nowych zasad wynagradzania kierowców i rozliczania ich czasu pracy. Związkowcy już mają propozycje.

ZMPD przeciw Pakietowi Mobilności	6
O nasze prawa będziemy walczyć w Parlamencie Europejskim	8
Pakiet Mobilności zatrzyma pół Europy	10
Pakiet z błędami	12
Koniec z pisaniem pism - czas na radykalne działania	14
Udana promocja zawodu kierowca-mechanik	16
Młodzi w sam raz na badania	20
Jak wynagradzać kierowców?	22
60 Actrosów na 60-lecie ZMPD	24
Fotomorgana. Afera dmuchana	26
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	32
Dwutlenek węgla zamiast Euro	36
Bez nowych dróg granica z Ukrainą będzie się korkować	38
Driveless, czy z kierowcą?	42
Skuteczna interwencja w Hiszpanii	46
Jedno urządzenie, wiele możliwości	48
Nowa generacja samochodów DAF	50
Retro. Grzechotnik	52
Rosną długi przewoźników	58
Do Turcji z elektronicznym zgłoszeniem TIR-EPD	60
Ochrona danych osobowych	62
W trosce o ekonomiczność	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Bezpieczeństwo na platformie transportowej	68
Lot nad korkami	72

ZMPD przeciw zapisom Pakietu Mobilności



Zaledwie tydzień po ogłoszeniu przez Komisję Europejską propozycji założeń Pakietu Mobilności, ZMPD rozpoczęło w Brukseli działania lobbingsowe, których celem jest zmiana zawartych w nim przepisów niezgodnych z interesem branży.

Piotr Szymański

Ostatecznym kształcie nowych aktów prawnych zadecyduje Rada UE i Parlament Europejski, więc działania ZMPD skupiają się przede wszystkim na przekonaniu do swoich racji przedstawicieli tych dwóch instytucji europejskich.

Okazją do inauguracji nowej kampanii na forum UE było odbywające się 7 czerwca br. w siedzibie Parlamentu Europejskiego seminarium nt. „Pakiet Drogowy – kwestie socjalne i zatrudnienie w transporcie”, współorganizowane przez polskie posłanki do Parlamentu Europejskiego Danutę

Jazłowiecką i Elżbietę Łukacijewską z Europejskiej Partii Ludowej.

W wydarzeniu udział wzięło kilkudziesięciu uczestników – posłów do PE, przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz reprezentantów licznych organizacji transportowych z całej Europy. Wśród gości znalazła się także delegacja ZMPD na czele z prezesem Zrzeszenia Janem Buczkiem.

Celem konferencji było przeprowadzenie wstępnej analizy założeń Pakietu oraz poznanie opinii poszczególnych interesariuszy reprezentujących europejski sektor transportu drogowego na temat zawartych w nim propozycji rozwiązań. Wśród zaproszonych panelistów znaleźli się przedstawiciele Komisji Europejskiej, reprezentanci organizacji z sektora transportu, kra-

jowi inspektorzy pracy oraz przedstawiciele firm transportowych aktywnych na europejskim rynku.

Sankcjonowanie protekcyjnych praktyk

Jednym z mówców był Szymon Wądołowski, reprezentujący ZMPD i firmę Adampol, który przedstawił możliwe konsekwencje ewentualnego zastosowania w praktyce wybranych regulacji z Pakietu Mobilności oraz ich negatywny wpływ na funkcjonowanie całej branży transportowej. Wądołowski zapowiedział do zgromadzonych parlamentarzystów o rewizję niekorzystnych zapisów i umożliwienie europejskim przewoźnikom prowadzenia działalności w uczciwych warunkach rynkowych.

Podczas seminarium przewidziano także czas na sesję pytań i odpowiedzi, w której głos zabrał m.in. prezes ZMPD Jan Buczek.

Zdecydowanie skrytykował propozycje KE, podkreślając, iż wbrew wcześniejszym deklaracjom w przedstawionym projekcie nie wzięła pod uwagę głosu organizacji i firm z Europy Środkowo-Wschodniej, wyrażonego choćby w przeprowadzonych na przestrzeni ostatnich miesięcy licznych analizach i badaniach, w pracach nad którymi aktywnie uczestniczyło także Zrzeszenie.

Zdaniem prezesa Buczka takie podejście doprowadziło do sytuacji, w której propozycja KE wygląda na próbę prawnego usankcjonowania protekcyjnych praktyk, wprowadzanych sukcesywnie na przestrzeni ostatnich lat przez kolejne kraje Europy Zachodniej. W podobnym tonie wypowiadali się także inni dyskutanci, którzy negowali obejmowanie zasadami delegowania z natury mobilnego sektora transportu.



Mocne wsparcie

Wizyta w Brukseli delegacji ZMPD była także okazją do szeregu dodatkowych spotkań, służących zapoznaniu się z oceną założeń Pakietu przez przedstawicieli poszczególnych instytucji europejskich, zaprezentowania stanowiska polskich przewoźników oraz budowania frontu poparcia dla polskich postulatów. Rozmowy z posłem do PE prof. Bo-

gusławem Liberadzkiem oraz szefową Wydziału ds. Polityki Transportowej w Stałym Przedstawicielstwie RP przy UE Justyną Bartnicką pokazały, iż zarówno w Parlamencie Europejskim, jak i w Radzie UE możemy liczyć na silne wsparcie służące obronie naszych interesów. W szczególności na forum tej drugiej instytucji wciąż rysuje się silny, liczący kilkanaście krajów front sprzeciwu wobec propozycji KE.

O nasze prawa będziemy walczyć w Parlamencie Europejskim



Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim wyjaśnia, jak potoczy się walka o prawa polskich przewoźników

- Komisja Europejska przedstawiła niekorzystny dla polskich przewoźników Pakiet Mobilności. Jak ZMPD będzie z nim walczyć?**

Główne zadanie to dostarczenie Parlamentowi Europejskiemu argumentów przeciw ograniczeniom w transporcie narzucanym przez KE. Prace nad tym aktem prawnym będzie prowadził parlament przez półtora roku, a może i dłużej. Ostateczna wersja powstanie w PE i trafi z powrotem do Komisji Europejskiej. Dlatego parlamentarzystom będziemy dawać argumenty wspierające nasz punkt widzenia.

- Jednak decyzja zależy nie tylko od parlamentarzystów polskich, ale także z innych państw...**

Zależy nam na współpracy reprezentantów wszystkich krajów. Europa jest naszym wspólnym domem, wspólny jest także rynek. Jednak nie możemy zgodzić się, aby prawo chroniło tylko przedsiębiorców z Europy Zachodniej z ich inwestycjami w sieci handlowe, przemysł lub banki krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Równocześnie świadczącym usługi firmom z naszego kraju Komisja Europejska tę ochronę odbiera, zmieniając reguły działania w trakcie gry.



Jesteśmy za dostosowaniem prawa do zmieniającego się rynku, ale musimy pamiętać, że działamy we wspólnym obszarze gospodarczym. Na dodatek branża transportu samochodowego jest bardzo specyficzna. Stworzenie miejsca pracy to wydatek pół miliona zł i przedsiębiorcy muszą mieć

pracujemy i musimy wypracować nowe podejście do tej sytuacji. Odniesiemy się do konkretnych zapisów unijnej propozycji. Dotychczasowa krytyka, wobec totalnej blokady transportu, dzisiaj nie może mieć miejsca. Na stole jest konkretny akt prawny, wokół którego toczą się debaty.

którymi mamy wspólne interesy. Nie będzie to spektakularna akcja, lecz długi proces. Nam przypadnie koordynacja tej długoletniej pracy.

Sojuszników znajdziemy także wśród przedsiębiorców z krajów Europy Zachodniej, którym nie wszystko podoba się w pro-

Europa jest naszym wspólnym domem, wspólny jest także rynek. Jednak nie możemy zgodzić się, aby prawo chroniło tylko przedsiębiorców z Europy Zachodniej z ich inwestycjami w sieci handlowe, przemysł lub banki krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

szansę spłacić tę inwestycję. Realny czas, biorąc pod uwagę typowe umowy leasingowe, wynosi 5 lat, zatem możemy mówić o 10-letnim okresie przejściowym.

- Jak układa się współpraca z rządem?**
Z rządem również współ-

- Z arytmetyki parlamentarnej wynika jednak, że Polska i jej sojusznicy nie mają nawet mniejszości blokującej...**

Nie możemy się posłużyć tym instrumentem, ale nie zwalnia nas to z obowiązku stworzenia bloku państw, z

ponowanym Pakiecie Mobilności. Przewoźnicy z takich krajów jak Dania, Hiszpania, Malta, Grecja mają na niektóre zagadnienia podobne spojrzenie jak my i jest szansa, że w konkretnych punktach pakiet zdolamy zmienić.

Pakiet Mobilności zatrzyma pół Europy

Podczas odbywającego się 31 maja br. spotkania unijnych komisarzy przyjęty został ostatecznie projekt Pakietu Mobilności, czyli zbioru aktów prawnych, które mają określić kształt europejskiej polityki w zakresie transportu drogowego.

Piotr Szymański

Mimo że prace nad tym wyczekiwany przez całą naszą branżę dokumentem trwały kilka lat, jego ostateczne zapisy zdają się niestety ignorować nie tylko cały proces konsultacji, w których uczestniczyli przewoźnicy z Europy Środkowo-Wschodniej, ale także wyniki badań oraz analiz przeprowadzonych wcześniej przez samą Komisję. Wbrew oczywistym danym wskazującym na

negatywne dla całej unijnej gospodarki skutki wprowadzania nowych regulacji w transporcie oraz z pominięciem oczywistych zasad wolnego rynku, Komisja Europejska uległa naciskom krajów zachodnich, próbujących zalegalizować swoje protekcyjnistyczne praktyki, mające na celu wyeliminowanie ze swoich rynków przewoźników z naszej części Europy. Potwierdził się również fakt, iż kierowana przez Jean-Claude'a Junckera Komisja skłonna jest pod przykrywką hasła o równości społecznej i dumpingu socjalnym walczyć z uczciwą konkurencją naszych przewoźników, korzystających

z swoich przewag konkurencyjnych, opartych zarówno o jakość usług, jak i o niższe koszty. To podejście oparte o wyjątkową hipokryzję, gdyż zdaje się sugerować, iż polscy pracownicy są tak źle traktowani, że wymagają opieki KE, a orędownikami ich interesów zdają się być Niemcy czy Francja.

Delegowanie kierowców

Najważniejszą dla branży transportowej decyzją Komisji Europejskiej jest przyjęcie założenia, że cały drogowy transport międzynarodowy (z wyjątkiem

transzytu) jest objęty zasadami delegowania pracowników. Jedyne ustępstwo ze strony KE polega na tym, że stosowanie tych przepisów nie następuje od momentu przekroczenia granicy, jak to ma miejsce w niektórych krajach UE, „tylko” po upływie 3 dni pobytu w danym państwie członkowskim.

To znacznie niższy próg niż początkowo proponowany przez unijnych urzędników przygotowujących Pakiet, którzy sugerowali, że powinni oni wynosić 7 dni.

W projekcie zapisano, iż próg ten będzie liczony w skali miesiąca (dni będą się kumulować), a po jego przekroczeniu delegowanie ma objąć cały okres (nie będzie wyłączenia nawet tych 3 dni). Co więcej sumować ma się nie tylko czas kierowania pojazdem, ale także okres innej pracy, oczekiwania i odpoczynku.

Uproszczeniu ma jednak ulec procedura samego delegowania – prosta notyfikacja oraz brak konieczności tłumaczenia dokumentów na język każdego kraju czy posiadania przedstawiciela w kraju wykonywania operacji.

Kabotaż skrócony

Pakiet wprowadza także nowe zasady dla kabotażu. Ma on być w pełni objęty zasadami delegowania jako praca wykonywana w całości w innym kraju. Celem wyeliminowania trudności z kontrolą legalności operacji, KE zdecydowała się na wyeliminowanie ograniczeń dotyczących liczby operacji (obecnie 3 operacje) przy jednoczesnej redukcji czasu na realizację kabotażu do 5 dni (zamiast obecnych 7 dni).

Oznacza to, iż wbrew wcześniejszym deklaracjom oraz zapisom różnych unijnych dokumentów strategicznych, kabotaż nie zostanie zliberalizowany. Dodatkowo, dla zapewnienia lepszego egzekwowania nowych przepisów, Komisja chce wprowadzić minimalne, procentowe progi obowiązkowych kontroli operacji kabotażowych w danym kraju.

Firmy „skrzynki pocztowe”

Kolejnym celem, jaki postawiła przed sobą Komisja Europejska, było wyeliminowanie z rynku firm „skrzynki pocztowych”, w czym pomóc mają nowe kryteria dla stabilnej i efektywnej siedziby przedsiębiorstwa. W szczególności KE chce wymagać jasnego powiązanie pomiędzy siedzibą firmy a jej faktyczną i ciągłą działalnością gospodarczą w kraju rejestracji, proporcjonalnym zatrudnieniem pracowników czy przechowywaniem odpowiednich dokumentów w siedzibie. Poprawiona ma zostać także współpraca krajów członkowskich w zakresie wykrywania nadużyć.

Odbiór odpoczynku

W przypadku kwestii regulacji zasad odbioru odpoczynku Komisja przyjęła, że w 4-tygodniowym okresie rozliczeniowym kierowca może odebrać po sobie maksymalnie 2 skrócone odpoczynki tygodniowe, które w ciągu 3 tygodni muszą być skompensowane i dodane do regularnego odpoczynku.

ku. Równocześnie zdecydowano, iż regularny odpoczynek tygodniowy nie może być odebrany w kabinie pojazdu, a pracodawca jest zobowiązany zapewnić kierowcy odpowiednie miejsce do odpoczynku w przypadku, kiedy nie może być on odebrany w wybranym przez kierowcę prywatnym miejscu.

Dodatkowo zapisano, iż pracodawca jest zobligowany do takiej organizacji pracy kierowcy, aby mógł on powrócić do domu na odpoczynek tygodniowy przynajmniej raz w ciągu 3 następujących po sobie tygodni.

Pojazdy lekkie

Komisja Europejska nie zdecydowała się objąć pojazdów poniżej 3,5 tony wszystkimi regulacjami obowiązującymi w przypadku większych pojazdów, ale proponuje wprowadzić pewne minimalne obowiązki dotyczące na przykład efektywnej i stabilnej siedziby oraz odpowiednich zabezpieczeń finansowych. W przypadku samochodów powyżej 3,5 tony ma być natomiast zniesione prawo nakładania przez kraje członkowskie obowiązków innych niż cztery podstawowe, obowiązujące do tej pory zgodnie z Rozporządzeniem 1071/2009.

Trudna walka

Propozycja Komisji Europejskiej nie ma mocy wiążącej, a o ostatecznym kształcie unijnej legislacji zadecydują wspólnie Parlament Europejski i Rada UE, czyli przedstawiciele poszczególnych państw członkowskich. Wszystkie propozycje KE mogą zostać więc jeszcze zmienione, oznacza to jednak, że branżę czeka bardzo trudna walka, bowiem w Europie istnieje silna grupa krajów i parlamentarzystów, którym propozycje te z pewnością bardzo się spodobają.

Będą mieli oni po swojej stronie także związki zawodowe, które w swojej walce cynicznie wykorzystują także polskich kierowców, nie informując ich, że proponowane zapisy mogą skończyć się dla nich utratą miejsc pracy. Oczywiście nie jesteśmy na straconej pozycji, gdyż wiele krajów, także z Europy Zachodniej, zaczyna zdawać sobie sprawę, że nadmierne regulacje rynku transportowego uderzą także w interesy ich firm.

Pakiet z błędami

Ustalany w ostatniej chwili Pakiet Mobilności zawiera, w zaproponowanym przez Komisję Europejską kształcie, poważne nieścisłości dotyczące czasu pracy kierowcy, które pogarszają warunki działania firm.

Robert Przybylski

Celem Komisji Europejskiej jest umożliwienie przeniesienia regularnych odpoczynków tygodniowych (trwających 45 godzin) na koniec 3-tygodniowego okresu, aby kierowca mógł pobrać wydłużony odpoczynek w domu.

Propozycja pojawiła się, gdy sąd belgijski skierował w lutym 2017 roku do Trybunału Sprawiedliwości UE pytanie o interpretację przepisu o odpoczynku tygodniowym. Władze belgijskie od 2014 roku utrzymują, że kraje członkowskie mogą zabronić odbierania regularnego wypoczynku tygodniowego w pojeździe.

Wypoczynek 3 na 1

Aby ułatwić praktykę pobierania odpoczynku po trzecim tygodniu pracy i umożliwić kierowcom spędzanie więcej czasu w domu, a nie na parkingach lub w motelach, KE zaproponowała zmiany w rozporządzeniu 561/2006 w rozliczaniu regularnych (45-godzinnych) wypoczynków tygodniowych.

Bieżące przepisy zezwalają na dwa wypoczynki regularne pobrane w ciągu dwóch tygodni, z których jeden wypoczynek można skrócić do 24 godzin. KE proponuje, aby wydłużyć okres rozliczenia wypoczynków regularnych z dwóch do czterech tygodni, przy czym dozwolone byłoby skrócenie dwóch 45-godzinnych wypoczynków do 24 godzin.

Przewoźnicy wskazują, że zmiana, choć podążająca w dobrym kierunku, jest nieprzemyślana. Jeżeli kierowca

zdecyduje się na dwa skrócone odpoczynki w dwóch tygodniach, wówczas w pierwszym tygodniu może prowadzić auto przez 56 godzin, a w drugim zaledwie 34 godziny. W rezultacie musiałby pauzować już od czwartku aż do końca niedzieli. Brakuje zapisu zezwalającego na jazdę przez maksymalnie 180 godzin w okresie czterech kolejnych tygodni.

Wjazd i wyjazd

Propozycja Komisji Europejskiej, na powszechne prośby firm transportowych i związków zawodowych, ułatwiłaby życie kierowcom, zezwalając na przerwanie dziennego lub skróconego odpoczynku tygodniowego (24-godzinnego), w celu wjazdu lub zjazdu z promu albo platformy kolejowej.

Branża uważa, że zezwolenie powinno rozciągać się także na regularny wypoczynek tygodniowy.

KE również „manipuluje” przy tachografach. W 2019 roku ma wejść rozporządzenie wprowadzające „smart tachograph”, czyli tachograf połączony z GPS. Urządzenie będzie prawdopodobnie co 2 godziny sprawdzać położenie samochodu i notować w jakim kraju się znajduje, co będzie miało znaczenie dla przepisów o delegowaniu kierowców.

Jak podsumował przedstawiciel firmy Adampol Szymon Wądołowski, zawarte w Pakiecie Mobilności zmiany nie wnoszą w stosunku do obecnej, trudnej sytuacji przewoźników wiele nowego, zaś proponowane zmiany w rozporządzeniu 561/2006 nie zapewniają zakładanej elastyczności w pobieraniu przez kierowców wypoczynku, organizowaniu im pracy i są niespójne. ■

NOWY XF PURE EXCELLENCE

Najlepsza ciężarówka teraz jeszcze lepsza



W myśl naszej filozofii efektywności transportu DAF Transport Efficiency, całkowicie przekonstruowaliśmy serię XF, aby osiągnąć prawdziwą doskonałość. Ten nowy model czerpie ze znakomitej reputacji naszych sprawdzonych pojazdów Euro 6. Obniżone zużycie paliwa aż do 7% ustanawia nowy standard w efektywności transportu. Dzięki wielu innowacjom we wnętrzu Nowy XF jest również punktem odniesienia dla komfortu kierowców. Skontaktuj się teraz z najbliższym dealerem DAF i uzyskaj więcej informacji oraz umów się na jazdę testową.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Koniec z pisaniem pism - czas na radykalne działania



Przedstawione 31 maja 2017 r. propozycje Komisji Europejskiej dotyczące Pakietu Mobilności wywołały oburzenie polskich przewoźników. ZMPD przekazało swoją opinię na ten temat podczas zwołanego już następnego dnia briefingu z udziałem prezesa Zrzeszenia Jana Buczka.

Piotr Gawelczyk

Polscy przedsiębiorcy zdecydowanie protestują przeciwko temu, by jakkolwiek gra wyborcza w jakimkolwiek kraju UE była przyczyną zmiany zasad funkcjonowania unijnej gospodarki. Tymczasem Komisja Europejska bez żadnego uzgodnienia chce zaimplementować niemieckie rozwiązania, które bronią dostępu do tamtejszego rynku. Nie ma zgody na zmianę z dnia

na dzień reguł gry. A te, które z akceptacją KE próbują narzucić Niemcy, są dla polskich przewoźników nie do przyjęcia.

– Jesteśmy bardzo zaniepokojeni faktem, że Komisja Europejska, którą do tej pory uważaliśmy za stróża porządku w Unii Europejskiej, zamiast zrobić wszystko, by zasady gry były dla wszystkich jednakowe, gotowa jest ulec presji bogatych państw „starej” Unii – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Byliśmy przekonani, że w taki sposób KE zareaguje na pomysły niemieckiej i francuskiej admini-

stracji. Tymczasem okazało się, że w imię ratowania politycznych interesów, poświęca się międzynarodowy transport, czyli de facto polskich przewoźników – powiedział prezes Zrzeszenia. – Politycy niektórych państw przed wyborami w swoich krajach, chcąc przypodobać się wyborcom, robią wszystko co możliwe, by usunąć nas z rynku, a Komisja temu przykłada. Gdzie w tym wszystkim jest fundament, na którym została zbudowana zjednoczona Europa, czyli swobodny przepływ usług? – dodał prezes Buczek.

Prezes ZMPD przypomniał, że rentowność w międzynarodowym transporcie drogowym wynosi ok. 1,5 procenta (choć wielu przedsiębiorców działa poniżej tego progu) i jakkolwiek wzrost obciążeń spowoduje natychmiastowe wypadnięcie z rynku. Podkreślił, że koszt inwestycji w każde miejsce pracy wynosi ok. pół miliona złotych na jedno stanowisko. – To nie są tylko nasze pieniądze. Finansowanie odbywa się głównie za pomocą kredytów lub leasingów. Po wprowadzeniu proponowanych zmian, które radykalnie ograniczą nasze zyski, natychmiast odezwą się banki, żądając od nas spłaty kolejnych rat. To będzie dla branży prawdziwy dramat – dodał Jan Buczek. Przypomnił jednocześnie, że międzynarodowy transport drogowy wykonywany jest w oparciu o bardzo precyzyjne przepisy i umowy bilateralne. Mimo to polscy prze-

„ Nie chcemy takiej Unii, w której jedni mogą więcej, drudzy mogą mniej. Mamy już dość pisania pism, bo Komisja Europejska traktuje nas niepoważnie.

woźnicy są gotowi do negocjowania, ale nie do drastycznej zmiany reguł z dnia na dzień. Przykładem może być propozycja trzech dni, po upływie których kierowca ma być objęty przepisami o delegowaniu. Kompromisowym rozwiązaniem mogło być siedem dni, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę konieczność oczekiwania na rozładunek i załadunek towaru. – A co w przypadku, kiedy zepsuje się ciężarówka? Czy wtedy polski kierowca też będzie podlegał przepisom o delegowaniu? – zadał retoryczne pytanie prezes Buczek.

– Nie chcemy takiej Unii, w której jedni mogą więcej, drudzy mogą mniej. Mamy już dość pisania pism, bo Komisja Europejska traktuje nas niepoważnie. Dlatego też jesteśmy zmuszeni do ostrej reakcji i domagania się swoich praw – dodał prezes ZMPD.

Prezes Buczek podczas briefingu podziękował komisarz Elżbicie Bieńkowskiej za odwagę i zdanie odrębne wobec propozycji Pakietu Mobilności, co jest sytuacją bez precedensu w historii Komisji Europejskiej. Podkreślił także jednoznaczne, nieugięte stanowisko polskiego rządu.

Udana promocja zawodu kierowca-mechanik w Świętokrzyskiem

Cztery placówki oświatowe w Świętokrzyskiem podjęły decyzję o utworzeniu od roku szkolnego 2017/2018 klas o profilu kierowca-mechanik. Przygotowany w każdej z nich przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce specjalny pokaz dotyczący pracy kierowcy zawodowego miał na celu zachęcić kandydatów do rozpoczęcia nauki.

Piotr Gawelczyk
Ewelina Żychlińska

Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 im. Stefana Roweckiego „Grota” w Jędrzejowie, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 1 w Zespole Szkół Zawodowych nr 3 w Starachowicach, Zespół Szkół Zawodowych nr 3 im. Stanisława Staszica w Kielcach

oraz Zespół Szkół Samochodowo-Uslugowych im. Władysława „Oseta” Wasilewskiego w Skarżysku-Kamiennej to kolejne placówki w województwie świętokrzyskim, których dyrekcje podjęły decyzję o utworzeniu od września klas o profilu kierowca-mechanik.

W spotkaniach z młodzieżą wzięli udział nie tylko dyrektorzy tych szkół, lecz także przedstawiciele Kuratorium Oświaty w Kielcach.

Kierowca to dobry fach

Dyrektor szkoły w Jędrzejowie Jolanta Jędrzejewska z entuzjazmem opowiadała o uruchomieniu nowego kierunku w szkole. – Istnieje ogromne zapotrzebowanie na zawodowych kierowców, z pewnością jest to zawód z przyszłością. Dlatego bardzo się cieszę, że w naszej szkole taka klasa powstanie – powiedziała dyr. Jędrzejewska podczas spotkania z uczniami Gimnazjów

nr 1 i nr 2 w Jędrzejowie. Wicestarosta powiatu jędrzejewskiego Janusz Grabek podkreślił, że to właśnie dobry fach w rękę jest gwarantem zatrudnienia. Monika Tasak z Powiatowego Urzędu Pracy w Jędrzejowie zaprezentowała dane dotyczące zapotrzebowania na zawodowych kierowców oraz prognozy dotyczące przyszłości zawodu kierowca-mechanik.

Aby uczniowie mieli pełny obraz tego zawodu, dyrektor Ośrodka Szkolenia Zawodowego w Jędrzejowie Maciej Kamiński wyjaśnił, w jaki sposób można zostać kierowcą zawodowym, jak wygląda kurs przygotowujący do egzaminu, jakie są przykładowe pytania oraz jak wygląda sam egzamin i jak wysoka jest zdawalność w tej kategorii. W spotkaniu uczestniczył także przedsiębiorca z Sudołu Zbigniew Włodarczyk, właściciel firmy trans-

portowej TRANS WEG. – To zawód dla ludzi mądrych i odpowiedzialnych. Firmy transportowe powierzają w ręce kierowcy czasami bardzo wartościowy ładunek, za który kierowca odpowiada – powiedział Zbigniew Włodarczyk.

Praca dla małżeństw

– Jestem przekonany, że tego typu forma promocji przyniesie spodziewane przez nas efekty – powiedział Edward Soboń, przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego ZMPD i zarazem główny organizator całego przedsięwzięcia ze strony Zrzeszenia, który w rozmowach z młodymi ludźmi informował o zaletach pracy w zawodzie kierowcy. Opowiedział młodzieży o tym, jak bardzo ta profesja zmieniła się na przestrzeni lat, jak bardzo brakuje kierowców zawodowych na rynku pracy, i jakie ogromne szanse mają absolwenci takiego kierunku, by móc zdobyć dobry zawód z dobrą pensją, a

jednocześnie zwiedzić świat. – Macie ogromną szansę zdobyć bardzo ciekawą, dobrze płatny zawód – zachęcał świętokrzyską młodzież. Także dziewczęta, które w każdej ze szkół w swojej grupie przysłuchiwały się prezentacji. – Dziś kierowcami ciężarówek jest w Polsce 37 kobiet, po Europie jeżdżą trzy małżeństwa z naszego kraju – powiedział przewodniczący regionu ZMPD. Przypominał, że zagraniczne wyjazdy, które są związane z tym zawodem, łączą się z koniecznością nauki języków obcych. – Wiem, że wielu z was uczy się angielskiego i niemieckiego. Warto poważnie zastanowić się także, ze względu na nasze położenie geograficzne, nad nauką języka rosyjskiego – dodał Edward Soboń. Na własnym przykładzie pokazywał drogę, jaką mogą pójść dzisiejsi 16-latkowie – ze szkoły zawodowej do obecnej funkcji pełnomocnika zarządu, a do niedawna prezesa zarządu prężnie działającej firmy transportowej Matrans. – Wszystko przed wa-

Rekord Polski w liczbie uczniów, którzy zmieszczą się w kabinie, należy od 8 czerwca do młodzieży ze Skarżyska-Kamiennej. Rekordowy wynik to 48 osób w kabinie DAF Mega Space Cab.





mi. Tylko od waszych mądrych wyborów zależy, czy będziecie czuć radość z wykonywanych obowiązków. Zawód kierowcy to naprawdę wielka przygoda – mówił przedstawiciel ZMPD.

Rekord Polski

Podczas spotkań zaprezentowany został specjalnie przygotowany film, pokazujący zalety związane z profesją zawodowego kierowcy. Największą

atrakcją była możliwość obejrzenia od wewnątrz kabiny ciągnika siodłowego firmy DAF, a także podjęcie przez każdą ze szkół próby pobicia nieoficjalnego rekordu Polski w liczbie uczniów, którzy zmieszczą się w kabinie. Od czwartku 8 czerwca rekordowym wynikiem 48 osób (!) może pochwalić się młodzież ze Skarżyska-Kamiennej.

– To było bardzo fajne spotkanie – powiedział Paweł Brzozowski, kierownik szkolenia zawodowego w Zespole

Szkół Zawodowych nr 3 w Starachowicach. – Przyszło 50 osób, a mamy 17 miejsc w nowej klasie. Myślę, że tylu uczniów powinno się zebrać – dodał Paweł Brzozowski. Równie interesujące było w Kielcach, gdzie przed spotkaniem z przedstawicielem ZMPD do nowo tworzonej klasy zapisało się jedynie dwóch chętnych. Jak poinformował nas dyrektor szkoły Władysław Zaucha, dzień po prezentacji było ich już dwunastu.



TRUCK OF THE YEAR



BIJEMY REKORDY W NISKIM SPALANIU

20,8

L/100 KM*

Przekonaj się, jak duże oszczędności podczas realizowania zadania transportowego mogą przynosić rozwiązania Scania, czyli rozbudowane usługi, systemy i pojazdy Scania nowej generacji.

Skontaktuj się z przedstawicielem handlowym Scania ze swojego regionu i umów się na testy zestawów Zawsze na czele.

* Najniższe zużycie paliwa pojazdu Scania R450 uzyskane w teście prasowym, który odbył się w dniu 12 maja 2017 r. na dystansie 300 km z ładunkiem o masie 22 t. Trasę przejazdu testowego przedstawiono na załączonej mapce. Pomiar zużycia paliwa odczytano z komputera pokładowego pojazdu.

SCANIA



Młodzi w sam raz na badania

MEN, wspierane przez Ministerstwo Zdrowia, uważa, że uczniowie zawodówek są zbyt młodzi na badania psychologiczne. Psycholog transportu nie zgadza się z tym argumentem i wykazuje, że celem badań jest prewencja.



Robert Przybyłski

W e wrześniu ub.r. w szkołach branżowych pierwszego stopnia ruszyło kształcenie młodzieży w klasach o profilu kierowca-mechanik. Przedsiębiorcy transportowi nie mogą jednak odtrąbić sukcesu, bowiem absolwenci tych klas nie będą mieli prawa jazdy kat. C i C+E.

Ministerstwo Edukacji Narodowej tłumaczy za-

niechanie wprowadzenia kształcenia na prawo jazdy na ciężarówkę opinią Ministerstwa Zdrowia. Ten resort wskazuje, że propozycja dotycząca wykonywania badań psychologicznych u 15- i 16-latków kształcących się w szkołach ponadgimnazjalnych w zawodzie kierowca mechanik, wymagałaby wprowadzenia uregulowań na poziomie ustawowym.

„Badanie psychologiczne młodzieży w wieku 15-16 lat, tj. w okresie dorastania, który cechuje się zmia-

nami w zakresie intelektu, uczuć, woli, zdolności analitycznej i syntezy, a także myślenia abstrakcyjnego, pod kątem ich możliwości kierowania pojazdami, którą uzyskują (w przypadku kategorii wyższych prawa jazdy) dopiero w wieku 21 lat, nie jest zasadne z punktu widzenia dojrzałości psychologicznej – biorąc pod uwagę potencjalnie występujące zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Badanie psychologiczne w zakresie psychologii trans-

portu powinno odnosić się do osób w pełni dojrzałych umysłowo, emocjonalnie i społecznie, a wiek, jaki zapisano w dotychczasowych przepisach, z dużym prawdopodobieństwem zapewnia taką możliwość” – podkreśla w opinii Ministerstwo Zdrowia.

Psycholodzy transportu mają inne zdanie

Uznany psycholog transportu Andrzej Markowski wskazuje, że cele ba-

dań psychologicznych są różne w zależności od sytuacji. W przypadku ucznia kształcącego się w zawodzie kierowca-mechanik chodzi o ocenę zdolności do podejmowania bezpiecznych zachowań w sytuacjach związanych z nauką zawodu kierowcy. Psycholog przypomina, że uczeń znajduje się cały czas pod kontrolą instruktora.

Markowski podkreśla, że badanie jest działaniem prewencyjnym, a jego celem jest obniżenie liczby wypadków przez ocenę zdolności do podejmowania bezpiecznych zachowań w sytuacjach zadaniowych.

Nie chodzi przy tym o zbadanie możliwości samodzielnego kierowania pojazdami, a zatem „niezrozumiałe jest kwestionowanie zasadności badań psychologicznych wobec 15- i 16-latków, ze względu na potencjalnie występujące zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego” – stwierdza psycholog.

Markowski wskazuje, że efektem badań psychologicznych będzie włączenie do grupy uczniów osób, które posiadają zdolność do krytycznej samooceny, pozwalającej im bezpiecznie uczyć się prowadzenia samochodów ciężarowych pod okiem instruktora. „Osoba taka powinna po badaniu umieć zaakceptować i realizować system wartości motywujący do bezpiecznych zachowań na drodze, szacunku dla nadrzędnej wartości, jaką jest

życie ludzkie i partnerstwa wobec innych uczestników ruchu” – stwierdza Markowski.

Różne okoliczności badań

Psycholog transportu przekonuje, że propozycja badań psychologicznych 15- i 16-latków jest zgodna z zapisami Kodeksu Pracy. Badania psychologiczne mają stwierdzić istnienie przeciwwskazań psychologicznych lub ich brak do kierowania pojazdem oraz do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

Dopiero w przypadku badań kierowcy oczekiwana jest pełna dojrzałość psychologiczna. Celem badania kandydata na kierowcę jest obniżenie liczby wypadków przez ocenę zdolności do podejmowania bezpiecznych zachowań w sytuacjach zadaniowych.

Psycholog przypomina, że umiejętności trafnej oceny sytuacji oraz samooceny i podejmowania właściwych decyzji oraz sprawnego ich wykonywania rozwijają się nierównomiernie w trakcie życia każdej osoby. Rozwój płatów przedczołowych odpowiedzialnych za dojrzałość społeczną i emocjonalną rzadko kończy się przed osiągnięciem 25 roku życia.

Markowski podkreśla, że ocena tempa rozwoju możliwa jest jedynie przez odpowiednio przygotowanego psychologa przy rzetelnym i trafnym wykorzystaniu wiedzy oraz instrumentarium psychologicznego. ■

PREFINANSOWANIE
ZWROTU PODATKU

VAT %



Nie czekaj na zakończenie kwartału

odzyskaj podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Kontakt

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



Jak wynagradzać kierowców?

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego w sprawie diet i ryczałtów zmusza do opracowania nowych zasad wynagradzania kierowców i rozliczania ich czasu pracy. Związkowcy już mają propozycje.

Robert Przybylski

W Trójstronnym Zespole ds. transportu drogowego powołanym przez wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita toczą się rozmowy pracodawców i związkowców na temat zasad wynagradzania kierowców.

Obie strony zmusił do rozmów wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 roku, który zakwestionował wynagradzanie kierowcy jak pracownika w podróży służbowej, czyli dietami i ryczałtami za noclegi oraz płacą zbliżoną do minimalnej.

Wypracowane rozwiązania powinny być także zbieżne z unijnym Pakietem Mobilności, nad którym toczą się prace i który za 2 lata może zostać uchwalony.

Krajowe propozycje dotyczą zmian w ustawie o czasie pracy kierowców oraz w ustawie o transporcie drogowym.

Inne proporcje wynagrodzeń

Z sytuacji korzystają związkowcy, którzy naciskają na administrację państwa, aby jak najszybciej uzgodnić nowe zasady wynagrodzeń kierowców. Na posiedzeniu Komisji 8 maja związki zaproponowały płace kierowców w ruchu międzynarodowym przekraczające 7 euro na godzinę.

Związki zawodowe są zdania, że kierowca podczas pracy nie jest w podróży służbowej, wskazując na

stanowisko Sądu Najwyższego. Zatem kierowcom nie należą się diety i ryczałty, które obecnie stanowią dwie trzecie wynagrodzenia im wypłacanego. – Proporcje powinny być zmienione na korzyść składników ozusowanych, bo skutkiem obecnego stanu rzeczy są bardzo niskie renty, emerytury i świadczenia chorobowe – stwierdza Barbara Surdykowska z Biura Ekspertyz, Dialogu i Polityki Społecznej NSZZ Solidarność.

Dodała, że związkowcy proponują uproszczenie zasad wynagrodzeń, które powinny składać się z dwóch składników: stałej płacy i dodatków za pracę w godzinach nadliczbowych oraz nieopuszczanego, nieopodatkowanego dobowego dodatku kompensacyjnego.

Jednocześnie związkowcy proponują, aby wprowadzić odrębne pojęcie oddelegowania kierowcy poza siedzibę pracodawcy lub poza stałe miejsce wykonywania pracy związane z noclegiem poza miejscem zamieszkania kierowcy, które wiązałyby się z obowiązkiem wypłaty diet oraz nieopodatkowanego i nieopuszczanego ryczałtu za noclegi w kabinie kierowcy w określonej wysokości. Wysokość diet byłaby uzależniona od kraju oddelegowania.

Układ zbiorowy pracy

Związkowcy uważają, że wysokość płacy w międzynarodowym transporcie samochodowym powinna dochodzić do poziomu zbliżonego dla kierowców państw zachodniej Europy i

proponują dojście do niego etapami.

Według propozycji związkowej, już od 1 lipca 2017 r. płaca brutto wyniosłaby 5 500 zł plus stały dobowy dodatek od 45 do 50 euro, rok później płaca wzrosłaby do 6 500 zł, a dodatek zmalał do 35-40 euro, zaś w kolejnym roku 7 500 zł i 25-30 euro. – Przy 180-190 godzinach pracy w miesiącu te sumy oznaczają wypłaty na poziomie 7-7,2 euro na godzinę, zatem i tak poniżej płacy minimalnej w państwach Europy Zachodniej – zauważa przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność Tadeusz Kucharski.

Dla kierowców w przewozach krajowych pensje wyniosłyby od 1 lipca br. 3 500 zł i 80-120 zł dodatku za każdy dzień przebywania poza siedzibą firmy, a po trzech latach sięgnęły 5 500 zł i 80-120 zł. Wysokość dodatków byłaby negocjowana w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania.

Pracownikom przysługiwałyby – według propozycji strony związkowej – dodatki za pracę w godzinach nadliczbowych, nocnych i dodatki obowiązujące w zakładowych regulaminach.

Czas pracy kierowcy

Powołując się na wyrok Trybunału Konstytucyjnego związkowcy proponują także uchylenie zapisu w ustawie o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej przysługują należności

na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego.

Związkowcy proponują, aby „pracodawcy mieli obowiązek wprowadzić rozkłady czasu pracy z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem i informowali o nich pracowników co najmniej dwa dni przed planowanym wejściem w życie tego rozkładu, a także postulują obowiązek przechowywania rozkładów czasu pracy przez co najmniej 5 lat po upływie okresu, który rozkład taki obejmował.”

Przedstawiciele pracowników dodają, że dzięki rozkładowi pracy łatwiej będzie kierowcom dochodzić roszczeń o wypłatę wynagrodzenia za godziny nadliczbowe.

3-letni okres przechowywania okazywał się – według związkowców –

zbyt krótki, wobec przewlekłości sądowych rozpraw.

Związkowcy domagają się także wprowadzenia obowiązku prowadzenia kart ewidencji czasu pracy wszystkich kierowców i przechowywania ich przez 5 lat. Wskazują, że nie da się w łatwy sposób przełożyć zapisów tachografów na pojęcia czasu pracy wynikające z prawa pracy.

Uważają również, że należy umożliwić „skracanie odpoczynku dobowego w przypadku wykonywania pracy w godzinach nadliczbowych w razie sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii.” Skrócony odpoczynek tygodniowy powinien zostać zrekompenzowany w kolejnym tygodniu.

60 godzin - nie więcej

Związkowcy proponują również wprowadzenie wyraźnego zapisu ograniczającego liczbę godzin pracy w tygodniu do 60. Zaproponowany limit obejmuje także godziny nadliczbowe. Reprezentanci pracowników postulują, aby okres rozliczeniowy wynosił miesiąc, zaś 9-godzinny dzień pracy obejmował 7,5 godziny prowadzenia pojazdu. Wyliczają, że inne czynności będące czasem pracy kierowcy oraz obowiązkowe przerwy będą razem stanowić 9 godzin.

Związkowcy postulują również wprowadzenie limitu łącznej wysokości mandatów nałożonych na kierowcę do 2 tys. zł, aby kara nie przekraczała wielokrotnie ich miesięcznych dochodów.

60 Actrosów na 60-lecie ZMPD

O specjalnej wersji ciągnika siodłowego mówi Tomasz Ciesielski, odpowiedzialny za produkt, marketing i PR w Mercedes Benz Polska

- Czy to pierwsza specjalna edycja ciężarówek przygotowana przez Mercedes-Benz Polska?**
Filozofia tworzenia edycji specjalnych jest dwójaka: mogą to być bardzo komfortowe, bogato wyposażone wersje, jak i odmiany podkreślające cechy użytkowe. Mieliśmy kilka specjalnych edycji, np. Fuel Duel Edition, czyli wersję kładącą nacisk zarówno na ekonomię, jak i komfort pojazdu, oraz edycję Charter Way, która powstała dla flot preferujących wynajem nad zakupem środka transportu.
- Jaki jest wpływ wizerunku marki na dział ciężarówek?**
Mercedes jest marką premium i wpływ na segment ciężarowych widać choćby po technologii. Nasze ciężarówki wyposażone są w zaawansowane systemy bezpieczeństwa. Przyczyniają się one do zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu pracy kierowcy. Kolejnym punktem wspólnym jest logika obsługi samochodu, jego prowadzenia oraz komfort nie tylko pracy, ale i wypoczynku. Musimy przecież pamiętać, że kierowca pojazdu użytkowego spędza w nim nieporównanie więcej czasu niż kierowca auta osobowego.
- Jakie modele przygotowujemy w wersji specjalnej?**
Są to ciągniki siodłowe Actros przystosowane do pracy na dalekich trasach. Ten segment rynku jest największy i najłatwiej znaleźć w nim chętnych na specjalne edycje. Co ważne, nie koncentrujemy się tylko na cenie, ale także na pakiecie wartościowych usług dla przewoźnika. Samochody oferowane w edycjach specjalnych mają np. wydłużoną gwarancję, finansowanie, kontrakt obsługowo-naprawczy. Takie połączenie usług w jednym pakiecie daje właścicielowi firmy transportowej przewidywalność kosztów i stabilną sytuację po stronie wydatków. Dlatego partnerami w tworzeniu edycji specjalnych jest nie tylko sieć serwisowa, ale i Mercedes-Benz Leasing.
- Jaka będzie zatem ta specjalna wersja Actrosa na 60-lecie ZMPD - emocjonalna czy praktyczna?**
Ta edycja będzie połączeniem obu wymiarów. Z jednej strony otrzyma atrakcyjne dla kierowcy wyposażenie w postaci komfortowej kabiny Big Space z płaską podłogą, dwoma komfortowymi łóżkami, klucza wielofunkcyjnego sterującego zdalnie wieloma funkcjami pojazdu, dwoma komfortowymi fotelami, skórzaną kierownicą. Z drugiej zaś strony samochód otrzyma pełny pakiet systemów bezpieczeństwa włącznie z nowatorskim asystentem martwego pola oraz Active Brake Assist 4 z ochroną pieszych, co bardzo ograniczy ryzyko kolizji i uszkodzeń pojazdu. Szczególnie kierowcy jeżdżący po drogach Wielkiej

Brytanii otrzymają wsparcie w postaci asystenta monitorującego słabiej widoczną prawą stronę zestawu. Ponadto pojazd będzie posiadał lakierowanie metalic z pełnym pakietem aero kabiny i osłonami bocznymi w barwach ZMPD wraz z logo Zrzeszenia. Będzie wizytówką firmy. Taki samochód wyróżni też przewoźnika, członka Zrzeszenia. Dodatkowo pojazd otrzyma udoskonalony i ekonomiczny układ napędowy z silnikiem 2. generacji, wspomagany systemem Predictive Powertrain Control, co obniży zużycie paliwa o 6 proc. Efekt praktyczności podkreślimy przez zabudowę komputera systemu telematycznego FleetBoard i dostępność usługi serwisowej Mercedes-Benz Uptime. No i na koniec gwarancja całościowa na pojazd wyniesie 2 lata oraz 3 lata/450 tys. km na jego układ napędowy.

- Czy inne firmy również będą wspomagać promocję pojazdu?**
W tym zakresie mamy zadeklarowane wsparcie ze strony ubezpieczyciela, firmy InterRisk, z bardzo korzystną ofertą ubezpieczenia pojazdu w akcji via biuro ubezpieczeń w Mercedes-Benz Warszawa oraz wsparcie ze strony producenta opon w postaci specjalnych warunków dla klienta.

- Jak rozumiesz Mercedes nieprzypadkowo wybrał ten typ kolorystyki i reklamy wśród członków ZMPD?**

85 tys. euro

Cena ciągnika siodłowego Actros w wersji limitowanej na 60-lecie ZMPD



Pojazd otrzyma udoskonalony i ekonomiczny układ napędowy z silnikiem 2. generacji, wspomagany systemem Predictive Powertrain Control, co obniży zużycie paliwa o 6 proc.

Oczywiście, że zależało nam na tegorocznym podkreśleniu 15-letniej współpracy Mercedes-Benz Polska ze Zrzeszeniem oraz jubileuszu 60-lecia istnienia ZMPD. Taki typ kolorystyki pojazdu podkreśla nasze relacje, a wygląd pojazdu, oświetlenie bi-kseonowe oraz ledowe, elementy chromowane, podświetlana gwiazda będą oddziaływać emocjonalnie na właściciela i kierowcę.

- Do kogo kierowana jest akcja i jaki będzie jej przebieg?**

Akcja kierowana jest wyłącznie do członków ZMPD, którzy po otrzymaniu e-mailingu (do 20 czerwca na firmowy adres) zapoznają się z jej szczegółami i zgłoszą swoje zainteresowanie zakupem pojazdu do biura Zarządu ZMPD. Członek Zrzeszenia może zdecydować, z którym dealerem Mercedes-Benz Trucks w Polsce zechce sfinalizować zakup 1-2 pojazdów w tej limitowanej edycji jubileuszowej.

- Na koniec rozmowy musi paść pytanie o cenę takiego limitowanego ciągnika w edycji ZMPD.**

Cena maksymalna dla członka Zrzeszenia wyniesie 85 tys. euro. W przypadku leasingu maksymalna rata sięgnie 1 139 euro (3 lata, 5 proc. wpłata własna oraz otwarty odkup pojazdu).



fotomorgana

Afera dmuchana



Nie ma co kombinować, trzeba ukarać wszystkich - winnych i niewinnych.



Edward Gałeczki

Tak, chodzi mi o to, czy da się gościa jakoś leczyć?



Jan Buczek

Skoro mowa o spisku, to może trzeba dorwać spiskowców.



Jarosław Jakoniuk

Atmosfera zgęstniała, proponuję wietrzenie.



Edward Soboń

Jeżeli odpowiedzialność zbiorowa to ja poproszę wspólnie z kolegą.

Nie jestem pewien.



Jan Kuna, Grzegorz Kicel

Pamiątkowe zdjęcie z przyjacielem, proszę...

Po kolei paparazzi, po kolei.



Tomasz Kalisiak, Mirosław Gruszecki

Ciężarówki z pomiarem emisji CO²

Dwadzieścia cztery kraje unijne przyjęły 11 maja VECTO jako narzędzie pomiaru emisji dwutlenku węgla przez pojazdy użytkowe. Początkowo dane o wielkości emisji mają mieć znaczenie informacyjne dla konsumentów, po 2019 roku mogą zostać przyjęte jako standardy emisji i stać się podstawą opodatkowania lub wyliczenia stawek myta dla ciężarówek. Pod koniec roku UE zdecyduje, kto będzie dokonywał certyfikacji: koncerny samodzielnie (jak to ma miejsce w przypadku aut osobowych, z ubocznymi efektami), czy np. rządowe agencje. VECTO jest programem komputerowym, rozwijanym od 2010 roku.

Hybrydowe ciężarówki

Fińskie Visedo i Sisu tworzą hybrydową ciężarówkę o mocy 1140 KM i momencie obrotowym do 5 tys. Nm. Wykorzystujący kondensatory hybrydowy napęd równoległy zaprojektowała firma Visedo. Montowany będzie do ciężarówek Sisu Polar, które wykorzystują silniki Mercedesa. Hybrydowe modele zaprezentowały także takie koncerny, jak Volvo, Volkswagen i Daimler i są to modele badawcze lub małoseryjne.

Brexit za 5 mld funtów

Wznowienie kontroli celnej po Brexicie będzie kosztować 5 mld funtów rocznie, szacuje brytyjskie stowarzyszenie magazynowe (UKWA). Celnicy kontrolują obecnie, gdy Wielka Brytania jest w UE, 90 mln deklaracji celnych. Po wyjściu liczba deklaracji może wzrosnąć do 300 mln.

Z ankiety brytyjskiego stowarzyszenia zakupowego (CIPS) wynika, że 32 proc. brytyjskich respondentów przygotowuje się do znalezienia lokalnego zastępcy dostawcy z UE, zaś 46 proc. kontynentalnych firm przygotowanych jest na spadek obrotów z Wyspami.

Strategia negocjacyjna UE prawdopodobnie będzie nieustępliwa: UE nie chce karać kraju za opuszczenie Unii, ale nie może dopuścić, aby pozostając na zewnątrz miał on lepsze warunki niż we Wspólnocie. Niemcy obawiają się, że zbyt dobre warunki Brexitu mogą spowodować rozpad Unii.

Na wyspach przebywa 3,5 mln obywateli państw UE, zaś na kontynencie 1,2 mln Brytyjczyków. Bruksela i Londyn skoncentrowały się na początku na prawach obywateli (w tym socjalnych). Negocjacje, które formalnie rozpoczęły się 19 czerwca, prowadzone są w języku francuskim.



Rośnie popyt na opony

W pierwszym kwartale 2017 r. sprzedaż opon do samochodów ciężarowych przekroczyła w Polsce 211 tys. sztuk, o 1 proc. mniej niż w analogicznym okresie roku wcześniejszego. W statystykach uwzględnia się opony sprzedane przez producentów zrzeszonych w Polskim Związku Przemysłu Oponiarskiego oraz importerów opon z Azji i Rosji. Europejski rynek powiększył się o 15 proc., do 2,6 mln sztuk. PZPO przypomina, że minimalna głębokość bieżnika opon w ciężarówkach wynosi 1,6 mm, zaś w autobusach 3 mm.

Naczeponiania zakończona

W I edycji spotkania branży transportowej „Naczeponiania 2017”, zorganizowanej 30 maja 2017 r. w Zawierciu przez PTM Polska, zaprezentowane zostały specjalistyczne naczepy ciężarowe Premium, oferowane przez PTM Polska. Głównym punktem programu była europejska premiera naczepy Stas Super Star V55 oraz premierowy pokaz naczepy z ruchomą podłogą Stas Eco Star MF 92SV. Obejrzeć było można również wywrotki, naczepy niskopodwoziowe, in-loadery do przewozu szkła Langendorf oraz naczepy CIMC i KH-Kipper. Wśród wystawców byli również producenci samochodów ciężarowych, m.in. Scania, oraz dostawcy części, podzespołów, osprzętu i akcesoriów.



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,
- wykonał 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.

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD

ZATWIERDZENIE SPRAWOZDANIA ZARZĄDU	
TAK/Za	148
NIE/Przeciw	29
WSTRZYM.	5
Ogółem	182



31 maja w Jachrance odbyło się Zgromadzenie Ogólne Delegatów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Podczas zgromadzenia delegaci udzielili absolutorium władzom ZMPD oraz przegłosowali zmianę w statucie.

Piotr Gawelczyk

Zgromadzenie Ogólne Delegatów rozpoczęło się uczczeniem minutą ciszy zmarłych - przewodniczącego regionu opolskiego ZMPD Norberta Lepicha i działającego przez dwie kadencje w Komisji ds. przewozów i spedycji Zrzeszenia Andrzeja Celeja.

Najważniejszą zmianą w statucie ZMPD było uchylenie przez delega-

tów - większością 2/3 głosów - zapisu mówiącego o kadencyjności na stanowisku prezesa ZMPD. Podobnie jak wcześniej mandat delegata na ZOD, funkcja prezesa nie jest ograniczona liczbą kadencji.

Podczas obrad Piotr Szymański - przedstawiciel Zrzeszenia w Brukseli - w specjalnej korespondencji video ze stolicy Belgii poinformował zebranych o bardzo niekorzystnych dla polskich przewoźników propozycjach Komisji Europejskiej.

Propozycje te, według KE mające na celu uregulowanie przepisów związanych z międzynarodowym transportem drogowym, zostały zawarte w tzw. Pakiecie Mobilności.

Delegaci przyjęli sprawozdanie z działalności Zarządu, Komisji Rewizyjnej oraz Rady ZMPD, udzielając jednocześnie absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi oraz zarządowi Zrzeszenia.

Obradom przewodniczył Wojciech Sienicki.





DLA NIEKTÓRYCH TO ZWYKŁA KARTA PALIWOWA



DLA NAS TO MOŻLIWOŚĆ DOSTARCZANIA ZAAWANSOWANYCH NARZĘDZI DO ZARZĄDZANIA KARTAMI ONLINE

Shell Card Online to łatwy w obsłudze system, który umożliwia śledzenie każdej transakcji i pomaga w zarządzaniu Twoją flotą.

Skontaktuj się z nami by dowiedzieć się więcej lub odwiedź www.euroshell.pl

Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Partnerzy ZMPD

TimoCom.



Sponsorzy



Shell
Card KARTA SHELL
TWÓJ PARTNER
W TRASIE

Dwutlenek węgla zamiast Euro

Komisja Europejska przygotowuje prawdziwą rewolucję w poborze myta od ciężarówek. Jego wysokość uzależni od wielkości emisji dwutlenku węgla, a nie od klasy czystości spalin. Nowe, wyższe stawki załatają braki w funduszach na utrzymanie dróg.

Robert Przybylski

Komisja Europejska w zaprezentowanym 31 maja Pakiecie Mobilności zamierza podnieść opłaty dla samochodów ciężarowych i rozszerzyć myto na wszystkie pojazdy o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusy mające ponad 16 miejsc dla pasażerów. Przewiduje również utrzymanie wyższych opłat za odcinki górskie lub wymagające specjalnej infrastruktury.

KE chce wyznaczać wysokość myta na podstawie wielkości emisji dwutlenku węgla, aby spełnić wymogi zawartego w 2015 roku paryskiego porozumienia klimatycznego. Zakłada ono zmniejszenie emisji tego gazu i w rezultacie redukcję średniej temperatury na świecie. Z tego porozumienia wycofały się Kanada i USA, a Indie i Chiny nie podpisały narzucających limitów aneksów. Porozumienie ma wejść w życie w 2020 roku.

Z 24 mld euro przychodów uzyskanych z opodatkowania ciężkiego transportu, na drogi kierowane jest 35 proc., zaś w przypadku 9 mld euro przychodów z lekkiego transportu na drogi trafia 20 proc. Reszta wpada do ogólnego budżetu i wykorzystywana jest na różne cele.

KE planuje, że nowe opłaty dotyczące ciężkich samochodów obowiązywałyby od 2023 roku (system bazujący na normach Euro byłyby wycofywane od 2021 roku), zaś od lekkich dostawczych i busów od 2025 roku.

Użytkownik płaci

KE zapewnia, że wprowadzenie zasady odpłatności dla użytkownika zmniejszy zatłoczenie dróg. Korki, które powodują opóźnienia i związane z tym straty sięgające 140 mld euro rocznie (wyliczenia z 2015 roku), do 2050 roku mogą wzrosnąć, a razem z nimi koszty, nawet o 43 proc. w stosunku do 2010 roku.

Podniesienie stawek myta zapewni, według unijnych polityków, bardziej sprawiedliwy podział kosztów utrzymania infrastruktury.

Stawki myta będą zależeć od wielkości emisji dwutlenku węgla przez ciężarówkę. Już od 2019 roku ciężarówki będą oferowane z certyfikatem potwierdzającym emisję CO² danego modelu. Służy do tego tzw. narzędzie VECTO, czyli program komputerowy, obliczający spalanie na różnych trasach i pod różnymi obciążeniami, na podstawie banku danych zebranych przez przemysł w ostat-

nich kilku latach.

Upór unijnych polityków w wyznaczaniu emisji CO² przez samochody jest godny podziwu, jako że w 2014 roku KE sama przyznała, że koncerny samochodowe naciągały

emisje CO² aut osobowych i podawane przez nie wielkości spalania okazały się nierealne.

Tym razem zarówno politycy jak i producenci pojazdów zapewniają, że dane będą dokładne i nie będzie mowy o podawaniu naciąganych wielkości.

KE rozważa także wprowadzenie opłat za hałas i zatrucie powietrza przez samochody ciężarowe.

Efekty wyłącznie podatkowe

Według szacunków przygotowanych na zlecenie KE, efekty proponowanych zmian i podwyżek będą znikome, jeśli chodzi o redukcję negatywnych czynników. Emisje CO² zmniejszą (w najbardziej restrykcyjnym wariantcie) o 0,7 proc., emisje tlenków azotu oraz sadzy i pyłów o 1,2 proc., hałas wzrośnie nawet o 0,8 proc. (do 1,4 proc. w najbardziej drastycznym scenariuszu), ponieważ spodziewana jest ucieczka ciężarówek na boczne drogi, nie objęte mytem. Wpływ na zdrowie nowych regulacji będzie znikomy, spodziewa się KE.

Koszt transportu wzrośnie o 1 proc., a firmy wykonujące przewozy na zatłoczonych odcinkach mogą oczekiwać – w przypadku wejścia unijnej propozycji w życie – wzrostu wydatków o 2,5 proc. Ruch samochodów ciężarowych może zmaleć o 0,5 proc. na korzyść przewozów kolejowych. Koszty administracyjne dla użytkowników dróg powiększą się nawet o ponad 200 mln euro.

KE jednocześnie stwierdza, że wpływ podwyżek na małe i średnie przedsiębiorstwa będzie znikomy,

choć to właśnie one z największymi trudnościami radzą sobie z podwyżkami.

Wpływy z myta wzrosną (w zależności od zakresu zmian) od 15 do 60 proc. Zatem cała opowieść o ekologii sprowadza się do zebrania większych funduszy na utrzymanie dróg. KE wskazuje, że siedem unijnych krajów (Bułgaria, Belgia, Estonia, Hiszpania, Litwa, Łotwa i Rumunia) mają złą jakość drogi, natomiast w kolejnych pięciu (Austria, Dania, Polska, Węgry i Włochy) jakość dróg jest niejednolita. KE wyciąga wniosek, że znaczna część krajów członkowskich ma trudność z utrzymaniem dróg.

Drugim efektem wprowadzenia proponowanych przepisów będzie zmuszenie przewoźników do zakupu modeli z napędem alternatywnym: gazowym, hybrydowym lub elektrycznym. Autorzy unijnego raportu załamują ręce, że przedsiębiorcy nie palą się do zakupu ekologicznie napędzanych samochodów.

Jednak sama KE przyznaje w raporcie, że emisje dwutlenku węgla (czyli wielkość spalania) zmalała pomiędzy 1995 a 2014 rokiem o 20 proc. i nastąpiło to bez żadnych kosztownych regulacji.

Koszty pokryte z nawiązką

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU wskazuje, powołując się na raport zamówiony w CE Delft, że wpływy w 28 krajach UE z opłat wnoszonych przez samochody ciężarowe z nadwyżką pokrywają koszty budowy i utrzymania dróg.

IRU utrzymuje, że nawet po wliczeniu (zgodnie z obecną dyrektywą o eurowiniecie) kosztów zatrucia środowiska i hałasu, koszty będą pokryte. Dopiero doliczenie kosztów wypadków, „zmian klimatu”, nie wspominając o opłatach za zatłoczenie dróg i zanieczyszczenia przy produkcji paliw, spowoduje nadwyżkę kosztów nad przychodami.

Opracowanie zamówione przez IRU wylicza całość kosztów transportu samochodowego na 37 mld euro (dane na 2013 rok), z czego infrastruktura kosztuje 14,2 mld euro przypisanie ciężkim pojazdom oraz 4,9 mld euro lekkim, koszt „zmian klimatu” wyliczono ciężkim pojazdom na 5,3

mld euro, a lekkim na 2,5 mld, zanieczyszczenia powietrza (odpowiednio) 4,3 mld euro i 1,2 mld, wypadków 2,7 mld euro i 1,4 mld, hałasu 0,6 mld euro i 0,3 mld euro.

Przewoźnicy drogowi płacą w podatkach 33 mld euro, w tym przychody z myta sięgają 12,3 mld euro dla ciężkiego transportu i 2,5 mld dla lekkiego, akcyza z paliwa 10,7 mld dla ciężkich i 5,43 mld dla lekkich, a podatki z zakupu aut wynoszą (odpowiednio) 1,3 oraz 1,2 mld euro.

Z 24 mld euro przychodów uzyskanych z opodatkowania ciężkiego transportu, na drogi kierowane jest 35 proc., zaś w przypadku 9 mld euro przychodów z lekkiego transportu na drogi trafia 20 proc. Reszta wpada do ogólnego budżetu i wykorzystywana jest na różne cele, nie związane z infrastrukturą transportową.

Ułatwienia dla przewoźników

KE kładzie nacisk na interoperacyjność, która ma ułatwić przewoźnikom funkcjonowanie i oczyścić szczyby ciężarówek z licznych urządzeń do opłacania myta. Studium zamówione przez KE szacuje, że średni roczny koszt urządzenia pokładowego w wersji uniwersalnej (europejskiej) sięgnie 147 euro i będzie o 40 proc. wyższy od kosztów OBU krajowego.

W Europie działa 140 systemów poboru myta, choć KE już w 2004 roku opublikowała dyrektywę o interoperacyjności. KE ocenia, że koszty braku interoperacyjności dla przedsiębiorców przewożących ładunki wynoszą 60 mln euro rocznie (dane z 2016 roku) i 1 mln euro dla przewoźników autobusowych.

Dla operatorów systemów poboru myta oszczędności wynikające z interoperacyjności wyniosą 30 mln euro rocznie.

Ślamazarność unijnych działań we wprowadzaniu interoperacyjności wynika zapewne z walki pomiędzy największymi operatorami, z których każdy ma własny system. Dopiero gdy porozumieją się kluczowi gracze, KE zacznie z całą brutalnością egzekwować przepisy o interoperacyjności, co w efekcie sprowadzi się do przejścia lokalnych rynków przez największych graczy.

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

Bez nowych dróg granica z Ukrainą będzie się korkować



Współpraca, wyzwania i perspektywy rozwoju - to tytuł i zarazem główne tematy I Międzynarodowej Konferencji Zrzeszeń Przewoźników Drogowych, Służb Granicznych i Celno-Skarbowych Polski oraz Ukrainy, która odbyła się 11 kwietnia 2017 r. na przejściu granicznym w Korczowej. Współorganizatorem wydarzenia było Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Piotr Gawelczyk

Konferencja w Korczowej była kolejną, po spotkaniu jesienią 2016 r. w Dorohusku, okazją do wymiany poglądów przedstawicieli wielu podmiotów zainteresowanych usprawnieniem ruchu na polsko-ukraińskich przejściach granicznych.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Prze-

woźników Drogowych w Polsce Tadeusz Wilk podkreślił konieczność rozbudowy infrastruktury drogowej po stronie ukraińskiej, ze szczególnym uwzględnieniem przedłużenia autostrady A4, co zdecydowanie poprawiłoby szybkość odpraw na granicy w Korczowej poprzez wydzielenie pasów dla pojazdów osobowych i ciężarówek. Ten temat przewijał się zresztą niemal przez cały czas trwania spotkania, poruszył go m.in. przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury

Bogdan Rzońca, a także dyrektor Wydziału Infrastruktury Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego Kamila Piech.

Szybkie ścieżki

Podczas konferencji przewoźnicy z obu krajów przedstawili zestaw problemów, z jakimi borykają się podczas przekraczania granicy. Dyr. Wilk wymienił m.in. ograniczony do 10 t dopuszczalny nacisk osi pojedynczej na drodze prowadzącej do przejścia granicznego



w Medyce. Na szczęście już wkrótce droga ma być dostępna dla pojazdów z naciskiem 11,5 t. Przedstawiciel ZMPD poruszył także temat związany z godzinami pracy Wojewódzkiego Inspektoratu Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych - oddział w Korczowej nie pracuje w soboty od godz. 15.00 i w niedziele, co bardzo utrudnia pracę przewoźnikom.

Spore emocje wzbudził fakt, że w dalszym ciągu puste pojazdy po odprawie po stronie ukraińskiej muszą oczekiwać na wjazd na polski terminal w jednym ciągu z pojazdami przewożącymi ładunki. Brakuje „szybkiej ścieżki” przejazdu dla tych pojazdów.

Przewoźnicy zadawali szczegółowe pytania dotyczące jednostkowych przypadków i problemów z przekraczaniem granicy. Jednym z zapalnych punktów w dyskusji były pomiary ilości paliwa, a dokładniej rzecz biorąc procedury oczyszczania urządzeń wykorzystywanych do pomiarów. – Mamy liczne, niepokojące sygnały od członków ZMPD – powiedział dyr. Wilk. – Przedsiębiorcy obawiają się, że urządzenia mogą być zanieczyszczone pozostałościami z poprzednie-

go pomiaru, co może mieć duży wpływ na jakość wpompowywanego z powrotem paliwa, więc może prowadzić do poważnych konsekwencji w postaci kosztownych awarii pojazdów. Inną kwestią jest to, że – niezależnie od tego, czy pojazd jest załadowany czy też pusty – musi mieć zmierzone paliwo. To wydłuża czas przejazdu przez granicę – powiedział dyr. Wilk. Z zadowoleniem przyjął zmianę dotyczącą obowiązkowego jeszcze do niedawna korzystania z prywatnego parkingu w Krakowcu. Przed wjazdem na parking zniknął znak nakazujący ciężarówkom wjazd na jego teren. Dziś jest tylko informacja o takiej możliwości, tiry mogą jechać prosto do przejścia granicznego.

Podczas dyskusji pojawiły się też różnice zdań co do długości oczekiwania na przekroczenie granicy. Przewoźnicy utyskiwali na wielogodzinne kolejki, służby graniczne podkreślały natomiast w miarę sprawną organizację całego procesu.

Coraz większy ruch

Przedstawiciele wołyńskiego i lwowskiego Urzędu Celno-Skarbowego omówili zagadnienia związane z optymalizacją ruchu towarowego, natomiast przedstawiciele urzędów celno-skarbowych z woj. podkarpackiego i lubelskiego poruszyli kwestie natężenia ruchu na przejściach granicznych, rozwiązań ułatwiających odprawy graniczne oraz planowanej modernizacji infrastruktury po polskiej stronie.

Przedstawiciel wołyńskiego Urzędu Celno-Skarbowego zaprezentował dane, z których wynika zwiększenie wymiany towarowej pomiędzy obydwojoma państwami. Ta bardzo dobra informacja ma też swoją ciemną stronę – większa wymiana oznacza automatycznie większą liczbę ciężarówek na granicy, co przy ograniczonych możliwościach infrastrukturalnych musi prowadzić do frustracji przedsiębiorców, których kierowcy oczekują w kolejkach na odprawę. Zwrócił uwagę na fakt, że założony li-

reklama



viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

**NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH
OD 9 LIPCA 2017 ROKU**

Infolinia: 800 101 101** / + 48 22 521 10 10***
www.viatoll.pl

* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.
** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.
*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.





mit odprawy 300 ciężarówek na zmianę na przejściu w Korczowej jest praktycznie nierealny, dlatego zaproponował ustanowienie parytetów odpraw pojazdów. Przedstawiciel lubelskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Białej Podlaskiej zauważył jednak, że na dłuższą metę parytetu nie da się utrzymać, bowiem

zdecydowanie więcej pojazdów wyjeżdża ze strefy Unii Europejskiej na Ukrainę niż do UE wjeżdża. Jego zdaniem powodem utrudnień na przejściach granicznych z Ukrainą jest ich nierównomiernie obciążenie. – Na jednej zmianie naszej części granicy obsługujemy 850 pojazdów w każdym kierunku. Dziś wygląda to następująco: w Dorohusku odprawianych jest mniej więcej 300 pojazdów, w Hrebenem 150, w Korczowej 250, a w Medyce 150. Nic dziwnego, że w niektórych miejscach tworzą się kolejki – powiedział przedstawiciel lubelskiego UCS.

Lepsza synchronizacja pracy

Po obserwacji pracy na przejściu w Jagodzinie i Dorohusku eksperci opracowali rekomendacje, które mogą

usprawnić jego funkcjonowanie. Konieczne jest zsynchronizowanie pracy poszczególnych służb oraz kilkakrotnie w ciągu doby monitorowanie obłożenia przejścia granicznego po to, by elastycznie reagować na większy lub mniejszy ruch.

Przedstawiciel lwowskiego Urzędu Celno-Skarbowego poinformował o planach rozbudowy po stronie ukraińskiej dróg prowadzących do przejść, jak i tych biegnących wzdłuż granicy. Taka inwestycja umożliwiłaby przemieszczanie się pojazdów z bardziej do mniej zakorkowanego przejścia.

Naczelnik Podkarpackiego Urzędu Celno-Skarbowego mł. insp. Jadwiga Zenowicz szczegółowo odniosła się do kwestii zakłóceń w płynności ruchu towarowego, prezentując przyczyny, podjęte działania zaradcze oraz wyzwania w odprawach samochodów ciężarowych. Wydłużony czas oczekiwania na przekroczenie granicy tłumaczyła m.in. oddaniem do użytku autostrady A4, wzrostem udziału pojazdów ładownych w ogólnej liczbie pojazdów ciężarowych wjeżdżających do Polski (2008 r. – 30 proc., 2016 r. – 89 proc.), wzmożonymi działaniami kontrolnymi (podwyższenie poziomu kontroli towarów, środków transportu oraz osób), „uszczelnieniem” granicy, wynikającym z zagrożeń terrorystycznych, ASF, awariami systemów informatycznych obsługiwanych przez służby graniczne, zwiększoną podażą pojazdów, szczególnie w okresach przedświątecznych i weekendy. Jadwiga Zenowicz zwróciła także uwagę na fakt, że tempo odpraw pojazdów w wywozie w dużym stopniu uzależnione jest od tempa ich przyjmowania przez stronę ukraińską oraz wydłużenie czasu obsługi zgłoszenia celnego przez agencje celne.

Podczas konferencji przedstawiono także założenia ustawy dotyczącej monitorowania transportu towarów wrażliwych oraz nową strukturę, a także cele i zadania Krajowej Administracji Skarbowej.

Organizatorami spotkania byli Izba Administracji Skarbowej w Rzeszowie, Podkarpacki Urząd Celno-Skarbowy w Przemyślu, Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Podkarpackie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników i Spedytorów Drogowych w Rzeszowie.



ROZWIJAMY SIĘ DLA CIEBIE

OD TERAZ MOBILNE JEDNOSTKI POMOCY
DROGOWEJ **TIR HUSSAR ANGELS** DOSTĘPNE
SĄ NA DROGACH **HISZPANII, AUSTRII, POLSKI**
ORAZ **WIELKIEJ BRYTANII**



- kraje, które obsługujemy
- kraje, w których nasze jednostki mobilne będą dostępne już w najbliższym czasie

Hussar Angels S.A. jest polską siecią mobilnych serwisów TIR. Firma jest częścią holdingu Hussar Gruppy, która ma ponad dziesięcioletnie doświadczenie na rynku usług transportu drogowego, spedycji międzynarodowej, produkcji akcesoriów dla kierowców i pojazdów oraz napraw pojazdów ciężarowych i naczep.

Jesteśmy entuzjastami rozwoju sieci mobilnych serwisów zorientowanych na pomoc kierowcom pojazdów ciężarowych w Polsce oraz krajach Europy Zachodniej. Nasza misja to: Anioły Pomocy Drogowej – pomagamy na czas i znajdujemy rozwiązanie bez konieczności holowania pojazdu do serwisu. Naprawiamy pojazdy ciężarowe i naczepy wszystkich marek.

Więcej informacji na stronie www.hussarangels.com

Driveless, czy z kierowcą?

Transport drogowy wykonywany pojazdami bez kierowców, to jak na razie przyszłość. Jak odległa?



Tomasz Małyzsko

Dziś technologicznie możliwe jest realizowanie koncepcji ruchu połączonych pojazdów zdolnych do komunikowania się bezprzewodowo (Vehicle to Vehicle, w skrócie V2V), pojazdów komunikujących się z infrastrukturą (V2I) lub z innymi obiektami, czy elemen-

tami w ruchu, na drodze, np. pieszymi (V2X).

Producenci samochodów ciężarowych już inwestują miliony euro dla poprawy istniejących rozwiązań. W maju 2015 roku pierwsza autonomiczna ciężarówka Freightliner Inspiration z koncernu Daimlera otrzymała licencję na korzystanie z autostrad w stanie Nevada (USA). Jesienią 2015 roku Daimler przeprowadził pierwszą próbę eu-

ropejskiej autonomicznej ciężarówki na autostradach w Niemczech.

Pojazdy te, choć pobudzają wyobraźnię, nie od razu będą pojawiać się na drogach masowo. Automatyzacja będzie odbywać się stopniowo, według możliwości i oczekiwanych potrzeb. Już dzisiaj funkcjonuje międzynarodowy standard SAE J3016, który dokonuje podziału na klasy automatyzacji pojazdów.

Wyróżniono pięć klas. Pierwsze dwie określają, że czynnik ludzki znacząco kontroluje i wpływa na prowadzenie pojazdu na drodze. Do klas 3, 4 i 5 przypisane jest automatyczne monitorowanie otoczenia, począwszy od warunkowej automatyzacji, wysokiego poziomu zautomatyzowania i kończąc na ostatnim, 5. poziomie pełnej automatyzacji kierowania pojazdem.



Bariery i kierowcy

Nowe rozwiązania to nie tylko aspekty techniczne. Współczesne systemy prawne nie są przygotowane na pojazdy, które poruszają się bez kierowcy. Nie uwzględnia tego prawo międzynarodowe (np. Konwencja Wiedeńska o ruchu drogowym z 1968 roku), przepisy unijne, czy też prawodawstwo krajowe.

Nie ma przewidzianej procedury homologacyjnej takich pojazdów. Nie jest określone, w jaki sposób będzie traktowana odpowiedzialność w przypadku zdarzeń drogowych, czy też odpowiedzialność wynikająca z prawa przewozowego. W pojazdach w pełni autonomicznych w inny sposób niż obecnie będzie musiała być rozwiązana kwestia sprawdzania ła-

reklama

TERMINUS
GROUP

PROMOCJA

KOMPLEKSOWE OTWARCIE
KARNETU TIR+NCTS
PIERWSZY KOD TIR EPD GRATIS!
TYLKO

80zł / € 20



JESTEŚMY AGENCJĄ CELNĄ OFICJALNIE
REKOMENDOWANĄ PRZEZ ZMPD.
ZAUFAJ NASZEMU DOŚWIADCZENIU
OSZCZĘDŹ CZAS I PIENIĄDZE

DOKONAJ ZGŁOSZENIA PRE-DEKLARACJI
WE WSZYSTKICH ODDZIAŁACH TERMINUS NA TERENIE KRAJU



PROMOCJA OBEJMUJE PRZEWOŹNIKÓW ZRZESZONYCH
W ZMPD I POSIADAJĄCYCH LOGIN I HASŁO DO SYSTEMU

TIREPD

CENA DOTYCZY JEDNEGO KOMPLETU DOKUMENTÓW (CMR).
OBOWIĄZUJE OD 15.05.2017 DO 01.07.2017

WIĘCEJ INFORMACJI ORAZ KONTAKT
WWW.ACTERMINUS.PL



+48 85 742 46 76 KONTAKT@ACTERMINUS.PL OCTOWA 26, BIAŁYSTOK



Rabaty do 200 RUB na stacjach Gazpromneft w sieci DKV

Wraz z dołączeniem do sieci DKV 1200 stacji Gazprom przewoźnicy po raz pierwszy mogą liczyć na bardzo konkurencyjne ceny paliw na Wschodzie, ale w standardzie rozliczeń zachodnioeuropejskich. Upusty sięgają najczęściej 200 RUB za każde 100 litrów zakupionego paliwa.

Dla posiadaczy DKV Card dostępne jest ponad 1200 stacji Gazpromneft w Rosji oraz 23 stacje Belarusneft na Białorusi. Przypomnijmy, że jest to efekt strategicznej współpracy, jaką pod koniec 2016 roku DKV Euro Service nawiązało z Gazpromneft-Corporate Sales - operatorem kart paliwowych i czwartym co do wielkości wydobywcą ropy naftowej w Rosji.

Nowością są ogłoszone z początkiem roku rabaty, które sięgają aktualnie do 200 rubli za każde zakupione 100 litrów

paliwa na stacjach Gazpromneft. Stacje te oferują wysokiej jakości olej napędowy, dodatkowo przystosowany do niskich temperatur. Kierowcy mają tu też dostęp do benzyny klasy EURO 5 oraz profesjonalnego serwisu.

28 kluczowych stacji na bieżąco

Ceny paliw na włączonych do sieci DKV stacjach Gazpromneft można śledzić w specjalnym biuletynie DKV dostępnym online. Na potrzeby polskich klientów wybraliśmy 28 najpopularniejszych punktów w Rosji i na Białorusi, których oferta jest aktualizowana co tydzień. To specjalnie wyselekcjonowane stacje, które znajdują się przy autostradach oraz głównych szlakach komunikacyj-

nych na linii Polska-Rosja, a większość z nich czynna jest 24h na dobę.

Ponieważ największą popularnością cieszą się stacje w rejonie Smoleńska, DKV zaoferowało tu swoim klientom dodatkowo dwie stacje Neftika, położone przy trasie M1/E30, na których również obowiązują rabaty. Na przykład kierowca, który 5 maja br. podróżował na trasie Koruszczyn - Moskwa, mógł skorzystać ze stacji Neftika (331 km autostrady), na której litr diesla kosztował 37 RUB, czy też ze stacji Gazpromneft w Safonowie (291 km) w cenie 36.99 RUB. Co więcej, tankując do pełna, kierowca otrzymał na każdej ze stacji rabat w wysokości ok. 2000 rubli.

Ulotka z aktualizowanymi raz w tygodniu cenami i koordynatami stacji dostępna jest na stronie www.dkv-euroservice.com



dunków, czynności obsługowych pojazdu, itp.

Można spodziewać się, że w przyszłości operator takiego pojazdu będzie obciążony dodatkowymi wymaganiami i obowiązkami z punktu widzenia przepisów zarówno drogowych, jak i administracyjnych. Czy przejmie je zarządzający transportem?

Ten temat jest dostrzegany i poruszany przez środowisko transportu drogowego, w tym przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego - IRU. Podnoszony i dyskutowany jest również aspekt konkurencji.

Z założenia pojazdy te będą znacznie wydajniejsze, szczególnie te w pełni autonomiczne. Użytkowanie ich nie powinno zakłócić funkcjonującego rynku, powinien być zachowany uczciwy i równy dostęp do rynku transportu drogowego.

W dalszej perspektywie pojazdy autonomiczne mogą rozwiązać problemy wynikające z braku wykwalifikowanych kadr kierowców. Możliwe, że pomogą także obejść kwestie wynikające z przyjętych przez państwa „starej” Unii wymogów delegowania pracowników. Jednak z drugiej strony może wystąpić niezadowolenie olbrzymiej rzeszy kierowców zawodowych, którzy będą zagrożeni utratą pracy.

Harmonizacja

Pojazd autonomiczny w ruchu międzynarodowym to dodatkowe wyzwania. Wśród wątków technicznych pozostaje do rozwiązania kwestia interoperacyjności. Pojazd dopuszczony do ruchu w jednym państwie w określonych systemach ITS może nie być dostosowany do technologii uży-

wanej w innym państwie lub nawet w innym mieście. Stąd potrzeba harmonizacji w sferze rozwiązań technicznych i prawnych.

Przykładem wyzwań może być truck platooning, czyli jazda w bliskiej odległości połączonych bezprzewodową łącznością („elektronicznym dyszlem”) samochodów ciężarowych i sterowanie całą kolumną z pierwszego pojazdu.

Władze poszczególnych krajów stawiają różne wymagania producentom ciężarówek i pierwszy test platooningu mógł być przeprowadzony dopiero po uzgodnieniu wspólnych minimalnych wymagań administracji drogowych i technicznych, które zgodziły się na 19 odstępstw. W przypadku Niemiec doszły odmiennie przepisy landów, które zezwoliły na 6 odstępstw. Ze strony przemysłu standaryzacja nastąpiła już wcześniej. Platooning dokonywany jest z prowadzącym za kierownicą. Dużą zachętą dla przewoźników w inwestycję w „elektroniczny dyszel” byłoby umożliwienie kierowcom pobieranie paury przy włączonym „elektronicznym dyszlu”.

reklama

DKV CARD

Odkrywamy swoje karty w Rosji i na Białorusi

Paliwo i opłaty drogowe: jedna karta do wszystkich rozliczeń!
Niskie ceny i bezgotówkowe płatności na najlepszych stacjach na Wschodzie. Najkorzystniejsze warunki za pośrednictwem DKV Card.

dkv-euroservice.com

Teraz na 1263 stacjach Gazprom Neft

You drive, we care.

Skuteczna interwencja w Hiszpanii

ZMPD interweniuje w sprawie bezpodstawnie nakładanych kar na polskich kierowców i przewoźników. Te praktyki niestety są częste.



Marzena Cymek

Jedna z firm członkowskich ZMPD zgłosiła problem, jaki dotknął jej kierowcę w Hiszpanii. Pojazd ciężarowy został zatrzymany do kontroli w hiszpańskim mieście Irun, w Kraju Basków. Kontrolujący zażądali od kierującego, obywatela Białorusi, karty kwalifikacji kierowcy. Okazał służbom świadectwo kierowcy, co jednak uznano za niewystarczające. Kontrolujący nałożyli na przewoźnika karę w wysokości 2 100 euro. Dopiero po jej zapłaceniu pojazd mógł zostać zwolniony, a przedsiębiorca mógł się odwoływać od wydanej decyzji.

Prawo unijne – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 – nakazuje wydanie przed-

siębiorcy z kraju unijnego zatrudniającego kierowców z krajów trzecich świadectwa kierowcy. Poświadczają one legalne zatrudnienie kierowcy, potwierdza jego kwalifikacje oraz ukończenie odpowiedniego szkolenia uprawniającego do kierowania pojazdem ciężarowym.

Takie świadectwa wydają wszystkie państwa unijne. Dodatkowo zgodnie z przepisami art. 3 dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EEG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EEG, państwa członkowskie mogą również oprócz świadectwa kierowcy wydawać także Karty Kwalifi-

kacji Kierowcy. Polska nie wdrożyła przepisów o karcie kwalifikacji kierowcy i takie dokumenty w naszym kraju nie są wydawane.

O zatrzymaniu pojazdu polskiego przewoźnika przez hiszpańską policję w oparciu o błędne przesłanki zostało poinformowane Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, które rozpoczęło procedurę wyjaśniającą oraz zwróciło się o pomoc do polskiej ambasady w Madrycie. Pomimo posiadania przez kierowcę pełnej, niezbędnej dokumentacji, wymaganej przez przepisy europejskie, służby hiszpańskie nie chciały odstąpić od nałożonej kary.

Nie godząc się na taki stan rzeczy ZMPD zwróciło się z prośbą o pomoc do hiszpańskiego stowarzyszenia przewoźników transportu drogowego ASTIC. Dzięki ich uprzejmości i determinacji ostatecznie kara została anulowana, decyzja cofnięta, a pojazd zwolniony i mógł kontynuować przewóz.

Opisany przypadek pokazuje, jak różne jest rozumienie unijnych przepisów przez kontrolujących z poszczególnych państw europejskich. Wynika z niego także pilna potrzeba zmiany przepisów na poziomie europejskim oraz lepszej wymiany informacji pomiędzy instytucjami kontrolnymi.

Przypadki błędnego stosowania prawa oraz wydawania decyzji w oparciu o błędne przesłanki, szczególnie jeśli chodzi o kwestie związane ze świadectwem kierowców, są dosyć częste. ZMPD podjęło w tej sprawie interwencje w MIB. Dotychczas udało się m.in. wygezwycykować nie karanie polskich przedsiębiorców za brak wpisu kodu 95 w świadectwo kierowcy od służb austriackich, które stosowały taki wymóg, mimo że nie wynika z żadnych przepisów unijnych.



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.










OPŁATY DROGOWE



Oplaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

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

Jedno urządzenie, wiele możliwości. Zaplanuj podróż swojej ciężarówki

W krajach Unii Europejskiej sieć płatnych dróg stale ulega rozszerzaniu. Firmy specjalizujące się w elektronicznych systemach poboru opłat drogowych ciągle pracują nad zapewnieniem przewoźnikom komfortu poruszania się po Europie. Naprzeciw wychodzi francuski operator firma Axxes.

Izabella Wierzbicka

Firma Axxes, specjalizująca się w elektronicznym systemie poboru opłat we Francji, stworzyła interoperacyjne urządzenie Viaxxes SAT, łączące europejskie systemy poboru opłat drogowych. Aktualnie urządzenie obsługuje systemy opłat we Francji, Hiszpanii, Portugalii, Belgii, belgijski tunel Liefkenshoek i niemiecki tunel Herrentunnel. Atutem posiadania urządzenia francuskiego operatora jest komfort użytkowania, bowiem umożliwia ono poruszanie się pojazdów bez zatrzymywania się na bramkach i w punktach po-

boru biletów. Viaxxes SAT komunikuje się z bramownicami systemów wnoszenia opłaty drogowej za pośrednictwem technologii GPS/GSM i technologii krótkofalowej DSRC.

Korzystanie z urządzenia o wysokiej interoperacyjności, to komfort nie tylko zapewniający oszczędność czasu, ale także pieniędzy. Francuski operator nie wymaga wnoszenia kaucji za urządzenie i proponuje system rozliczeń w trybie z odroczoną płatnością. Oznacza to, że przewoźnik otrzyma zbiorczą fakturę za przejechane odcinki we wszystkich krajach.

W Polsce interoperacyjne urządzenie Viaxxes SAT można nabyć podpisując umowę ze Zrzeszeniem Mię-

dzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. ZMPD gwarantuje szybką i bezbłędną rejestrację, pomoc w zarządzaniu kontem klienta, elastyczny system fakturowania, a także konkurencyjne warunki prowizyjne.

Warto też podkreślić, że klienci korzystający z urządzenia firmy Axxes mają możliwość odzyskania części uiszczonych opłat drogowych w postaci rabatów, tj. do 50% zniżki na opłaty drogowe w Hiszpanii i do 13% zniżki we Francji.

Zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie z www.ZMPDplaner.pl i skorzystaj z usług ZMPD na www.uslugi.zmpd.pl

NOWA OFERTA

Sekcja Serwisowa ZMPD

E-mail 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



60 lat

Nowa generacja samochodów DAF



DAF wprowadza latem nową generację modeli XF i CF. Setki małych ulepszeń przyczyniły się do zmniejszenia zużycia paliwa. DAF ocenia oszczędności na 7 proc.

Robert Przybylski

Oszczędności zostały wygospodarowane dzięki modyfikacjom silnika (3 proc.), układu napędowego (1,7 proc.), oprogramowania sterującego pracą zespołu napędowego (1,5 proc.), poprawie aerodynamiki (0,5 proc.), zmniejszeniu poboru mocy przez ogrzewanie, wentylację i klimatyzację (0,2 proc.) oraz lżejszy i sprawniejszy układ wydechowy (0,1 proc.).

Kierowcy będą cieszyć się nowymi kolorami tkanin oraz przekonstruowanymi wskaźnikami. Panel informacji kierowcy jest łatwiejszy do odczytania.

Wszystkie funkcje ustawień prędkości (tempomat) są z prawej strony kierownicy. Jeden przełącznik steruje całym oświetleniem wewnętrznym kabiny. Uproszczone także sterowanie wentylacją i klimatyzacją. Najdroższa wersja Exclusive Line, dostępna w CF oraz XF, ma skórzaną tapicerkę.

Obroty w dół

Konstruktorzy podnieśli osiągi i jednocześnie obniżyli obroty silnika, stosując m.in. turbosprężarkę ze zmienną geometrią i najprostszym (czyli najbardziej niezawodnym) mechanizmem w postaci przesuwnej pierścienia i stałych łopatek turbiny. Podnieśli stopień sprężania, silniki otrzymały także zmodernizowany blok, napęd zaworów, tłoki, wtryskiwacze i zmienione fazy wtrysku paliwa.

W rezultacie moc maksymalna jest wyższa o 10-20 KM w porównaniu do dotychczasowych wersji, zaś maksymalny moment obrotowy wzrósł o 50-200 Nm. Silniki MX-11 oraz MX-13 osiągają najwyższy moment już przy 900 obr/min (za wyjątkiem MX-13 w wersji 530-konnej, w której maksymalny moment obrotowy występuje przy 1000 obr/min). Niższe obroty powodują spadek głośności w kabinie.

Nowe pompy cieczy chłodzącej, wspomagania układu kierowniczego oraz oleju mają zmienną wydajność, a pobór mocy dostosowany jest do zapotrzebowania.

Skuteczniejszy jest hamulec silnikowy MX, dostępny w wersji 11- i 13-litrowej. Mniejsza jednostka osiąga przy ha-

mowaniu 463 KM (wzrost o 10 proc.), zaś w zakresie 1200-1500 obr/min moc wzrosła o 20 proc., dzięki czemu hamulec skuteczniejszy jest przy mniejszych prędkościach jazdy. Zmodernizowany MX-13 ma moc hamowania większą od poprzednika o 30 proc. przy 1200 obr/min, zaś maksymalną osiąga 490 KM przy 2100 obr/min.

Okresy międzyobsługowe zostały w określonych warunkach wydłużone o 33 proc. do 200 tys. km.

Nowy układ napędowy

W samochodach oferowane są 12-stopniowe zautomatyzowane przekładnie TraXon. Na życzenie można dokupić 16-stopniową przekładnię. Obie dostępne są z przełożeniem bezpośrednim i z nadbiegiem. Na życzenie oferowane są także skrzynie ręczne.

Oprogramowanie TraXon przygotowane jest w pięciu wersjach: transport standardowy, transport cieczy, ponadgabarytowy, w warunkach terenowych i dla długiego zestawu pojazdów.



Skrzynie biegów płynnie zmieniają przełożenia oraz są ciche. Tryb pracy może kłaść nacisk na ekonomię (Eco Fuel) lub na dynamikę (Eco Power). W tym pierwszym zmiana przełożenia następuje przy jak najniższych obrotach silnika.

Podczas jazdy wybiegiem przekładnia włącza luz, dzięki czemu nawet podjazdy pod górkę mogą odbywać się rozpedem. Silnik pracuje wówczas na biegu jałowym.

Wyższe momenty silnika i niższe obroty sprawiły, że stało się możliwe zastosowanie tylnych osi o przełożeniu 2,05:1. Umożliwiają one jazdę z prędkością 85 km/h przy zaledwie 1000-1040 obr/min.

Producent podniósł także trwałość i cichobieżność tylnych mostów, zmieniając konstrukcję koła talerzowego i wałka atakującego oraz wprowadzając nowe metody szlifowania. Tak obrobione przekładnie zębate mają niższe opory tarcia, dodatkowo zmniejszone przez oleje o niższej lepkości od dotychczas używanych.

Lżejszy wydech

Wyraźny postęp widoczny jest w systemach oczyszczania spalin. Cały „tłumik” mieszczący pojemnik redukcji tlenków azotu mocznikiem oraz katalizator ma gabaryty zmniejszone o 40 proc. Konstruktorzy podkreślają, że udało się im uniknąć przy okazji zwiększenia ciśnienia wstecznego, nie ma także konieczności zwiększenia częstotliwości usuwania popiołu (do pół miliona km), podobnie jak nie została



zmniejszona wydajność katalizatora.

Nowa konstrukcja jest o 50 kg lżejsza od poprzedniej. Korzyścią z redukcji masy jest skrócenie czasu nagrzewania katalizatora, co z kolei umożliwia szybsze przejście na optymalną mapę sterowania pracą silnika.

Masa została zmniejszona także w podwoziach. Producent szacuje, że porównywalne modele nowej generacji mogą być nawet o 100 kg lżejsze od poprzedników.

Producent udoskonalił samochody także pod względem aerodynamiki. CF oraz XF mają nowe osłony przeciwśrołecne, zaś XF nowe prowadnice przepływu powietrza na przednich krawędziach i nadkolach. Nawet szczelina między kabiną i reflektorami została wypełniona, aby zmniejszyć opór aerodynamiczny.

reklama

BERLIO KARTY
PALIWOWE
OPŁATY DROGOWE

W droge bez gotówki!

602 156 053

511 864 011

83 342 14 34

euroberlio@gmail.com

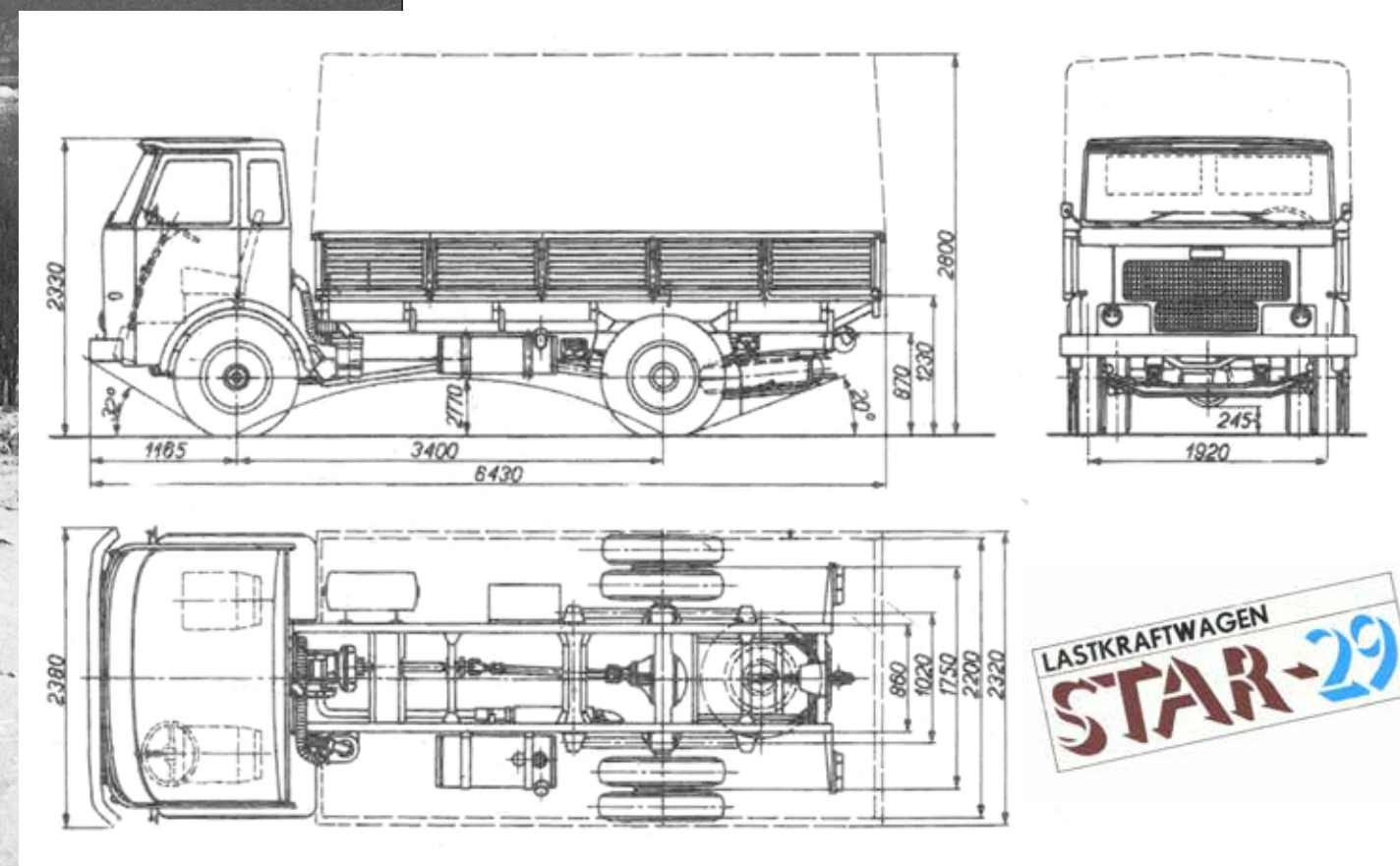
EUROBERLIO Sp. z o.o.
ul. Narutowicza 25
21-500 Biała Podlaska

www.berlio.by

Grzechotnik



Star 28/29, który zjeżdżał z taśmy produkcyjnej starachowickiej fabryki przez dwie dekady, z racji charakterystycznego odgłosu pracy diesla nazywany był grzechotnikiem lub rechotem.



Star 29 podczas badań w Instytucie Transportu Samochodowego w 1968 roku, na błoniach zaśnieżonego Stadionu Dziesięciolecia. Wczesne modele wyróżniają się dzieloną szybą przednią. Wersja skrzyniowa miała 5 ton ładowności.

chowic, które do 2000 roku miały powiększyć się przeszło dwukrotnie.

Rozrastająca się Fabryka Samochodów Ciężarowych miała zapewnić pracę mieszkańcom także sąsiednich miejscowości, w których powoli zamierało wydobywanie rud żelaza.

Władze Starachowic wskazywały, że na 90 km ulic tylko 40 proc. ma nawierzchnię utwardzoną, w tym tylko 30 proc. asfaltową. Reszta to drogi nieutwardzone, prawie polne. Dzięki czynom społecznym wybudowano część ulic, chodników, wodociągów i kanalizacji, ale to wszystko było za mało. W planach pojawiły się nowe osiedla.

Przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Jan Neithardt stwierdził, że na 2650 pojazdów samochodowych w Starachowicach i 850 w powiecie iłżeckim nie ma ani jednej stacji obsługi. – Właściciele samochodów i motocykli z byle głupstwem muszą jeździć do odległych o 50 km Kielc – narzekał przewodniczący.

Dopiero w 1972 roku Starachowice otrzymały stację Motozbytu, w tym samym roku ruszyły wykopy pod fundamenty 10-pietrowych drapaczy chmur – Starachowice stawały się poważnym miastem.

Także fabryka rozwijała się. Priorytetem było wyeliminowanie w ramowni oznaczonej P8 nitowania na gorąco, które nie dość, że bardzo głośnie, to jeszcze kontuzjowało pracowników. Początkowo nikt nie chciał sprzedać FSC nitownicy hydraulicznej, do zagniatania nitów na zimno.

Dlatego prowadzący wydział ram Zdzisław Błędziński wyjechał do moskiewskiego ZiL-a zobaczyć, jak robią to Rosjanie. – Dokładnie w dniu wybuchu wojny izraelsko-egipskiej (5 czerwca 1967 roku) poleciałem Ilem 18 z Okęcia do Moskwy – wspomina. – Zaskoczony byłem, że w moskiewskiej fabryce wszystkie narzędzia i maszyny mają napis „Made in USA” – dodaje. – Wiedziałem czego szukam, spisałem oznaczenia potrzebnych maszyn. Napisałem do tej firmy, nikt się nie zgłosił, ale po dwóch tygodniach odpisała brytyjska spółka i od niej kupiliśmy 6 czy 8 takich nitownic – opisuje. Już w 1969 roku zastąpiły nitowanie na gorąco. – Starachowice były pierwszym zakładem w Polsce, który wprowadził technologię nitowania na zimno – podkreśla Błędziński.

Szef Zespołu Produkcji Maszyn i Urządzeń Specjalnych (w skrócie oznaczonym TU) Jerzy Jaworski wzo-

Robert Przybylski

Po uruchomieniu produkcji przejściowego Stara 28/29 jesienią 1968 roku wyszły na jaw pierwsze niedoróbki nowego modelu. Tygodnik Motor piórem Stanisława Szelichowskiego wskazywał w 1969 roku, że przy do pełna załadowanym aucie zbyt odciążone są przednie koła. Potrafiły także wpaść w wibracje. FSC doradzała w takiej sytuacji podtoczyć na 0,5 mm tarcze kół w miejscu styku z bębni. Kierowcy narzekali, że resorowanie tylnych kół jest zbyt elastycz-

ne, więc od trzeciego kwartału 1969 roku fabryka zastosowała grubsze resory.

Samochód z dieslem okazał się głośnie. Norma hałasu w kabinie wynosiła 85 dB, ale żeby szoferkę wyciszyć, Star powinien użyć taśmy prądotrzymawczej, która po wypaleniu w piecu zakleja wszystkie otwory. Taką taśmą wykorzystywana była przez FSO do produkcji Polskiego Fiata 125p i warszawska fabryka miała pierwszeństwo w dostawach. Zdarzało się, że dla Starachowic jej brakowało.

Uwagi zgłosili także mechanicy i fabryka obiecała poprawić dostęp do silnika wycieraczek. Użytkownicy narzekali również na rdzewiejące już

po roku metalowe skrzynie ładunkowe. Ich dostawca, SFA Sanok, nie lakierował ich „nowocześnie”. Produkcję przez spółdzielnię „Postęp” fotele kierowcy, które wzbudziły krytykę, zostały zastąpione przez dostawy z Nysy.

Pomimo licznych, ale drobnych zmian nowy Star podobał się kierowcom. Bolesław Milewski, pracownik PKS Człuchów, który zaczynał od Starów 25 i 27 zapewnia, że Stary 28 i 29 miały najlepsze kabiny ze wszystkich ciężarówek. – Były zrobione tak elegancko jak osobówki, miały szczelne kabiny, gładkie poszycie i były też najlepiej pomalowane – przekonuje. Ele-

gancki wygląd spowodował, że Zjednoczenie miało nadzieję na eksport tego modelu. Powstała nawet wersja z silnikiem Leylanda (czyli SW 400 z Andorii), pokazana w 1973 roku na targach w Zagrzebiu.

Nowy samochód, nowa fabryka, nowe miasto

Po opanowaniu produkcji przejściowego Stara, w 1971 fabryka zakończyła produkcję Starów 25 i 27. Zaczynały się lata gierkowskiego boomu, władze planowały zainwestować w FSC 3 mld zł. Na poprawę jakości życia liczyli także mieszkańcy 43-tysięcznych Stara-

rując się na brytyjskich nitownicach stworzył własne, które zagniaty nity o średnicy do 14 mm. Po zastosowaniu nitownicy hydraulicznej natężenie hałasu na wydziale P8 zmalało ze 120 do 60 decybeli. Jednak ramownia pozostała najgłośniejszym zakładem w fabryce z powodu hałaśliwego śrutowana podłużnic.

Plany na 35 tys. aut

Starachowicka fabryka po rozbudowie miała osiągnąć wydajność 35 tys. samochodów rocznie. Uruchomiona w 1968 roku szoferkownia mogła produkować 30 tys. kabin. Władze planowały rozbudować także ramownię do 50 tys. ram i wprowadzić centralny przyrząd do składania ram, który przyspieszyłby i ułatwił ich produkcję, szczególnie do modeli wojskowych, bardziej skomplikowanych od cywilnych. – Na praktyce w ZiL-e oglądałem ich przyrząd centralny do ram. Zapewniał dużą dokładność operacji, a hydrauliczne chwytaki były tak silne, że likwidowały wszelkie zwichrowania. Jego wydajność sięgała 150 tys. ram rocznie – opisuje Błędziński.

W FSC ramy były składane na czymś w rodzaju kobyłek. Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych (dawna SHL-ka) tłoczyły podłuż-

ziemna, brakowało tylko hydrauliki – przypomina Błędziński.

Ten projekt zainteresował we wczesnych latach 70. Volvo. – Oni mieli ramy krótsze od nas, wiedzieli też, że ZiL ma taki przyrząd centralny i usługowo mieliśmy produkować dla nich ramy oraz tylne mosty. W drugiej kolejności produkcję mieliśmy poszerzyć o skrzynie ładunkowe – wymienia Błędziński.

Tygodnik Motor z 1 września 1974 roku poinformował, że na mocy umowy Pol-Mot-Volvo, FSC przystąpi jeszcze w 1974 roku do montażu ciężarówek Volvo F-89. „Spłata kontraktu nastąpi różnymi częściami produkowanymi przez polski przemysł motoryzacyjny”, lecz ta informacja została podana na wyrost, bo z planów nic nie wyszło.

Powiodło się za to z budową nowej hali montażu ostatecznego. Rozruch technologiczny nowej hali wydziału P4 przeprowadzony został w maju i czerwcu 1972 roku. Na jego potrzeby robotnicy zmontowali 150 samochodów. Otwarcie miało miejsce 11 sierpnia 1972 roku. Był to drugi po szoferkowni największy obiekt FSC, o powierzchni 14 tys. m kw. Wypożyczony został w urządzenia włoskiej firmy FATA, w klimatyzację i miał dwa przenośniki montażu głównego: dla modeli cywilnych (uruchomiony

Trzeba jechać dalej

Produkcja modelu z wysokoprężnym silnikiem (oznaczonego Star 28) przekroczyła w 1970 roku 11 tys. sztuk, a benzynowego 29 sięgnęła 4 tys. Cztery lata później zjechało z taśmy montażowej ponad 10 tys. wersji benzynowych, gdy diesli nadal było ponad 11 tys. W 1974 roku fabryka uruchomiła produkcję silników dostosowanych do wspomagania kierownicy.

Zjednoczenie i dyrekcja fabryki przypuszczały pod koniec lat 60., że produkcja przejściowego Stara 28/29 zakończy się w 1972-73 roku. Tymczasem opóźnienia w przygotowaniu następcy, czyli Stara 200, oraz w modernizacji i reorganizacji fabryki, a także nienadążanie dostawców z przygotowaniem części do Stara 200 i zbyt małe dostawy, wymusiły wydłużenie produkcji przejściowego modelu.

Główny konstruktor FSC i dyrektor Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSC Antoni Chmielnicki wspominał, że potężną część swojej aktywności musiał przeznaczać na troskę o to, co już było skonstruowane i wdrożone do produkcji. – W ramach produkcji bez przerwy pojawiał się problem różnic między projektem przygotowanym przez nas, pracowników pionu głównego konstruktora, a tym, co produkowano naprawdę. Były to tzw. odstępstwa – wyjaśnia. – Produkcja właściwie nie zgłaszała postulatów zmian, pochodziły one raczej ze strony pionu głównego technologa i od zaopatrzenia – dodaje Chmielnicki.

Jeżeli któryś z wydziałów wykonał części i okazało się, że są one niezgodne z rysunkiem, to w przypadku niewielkich różnic próbowano wymusić na konstruktorach akceptację. Chmielnicki wspomina, że wnioski o przyznanie odstępstw były zgłaszane kilka razy dziennie. Pod koniec pierwszej połowy 1980 roku w FSC naliczono 800 odstępstw technologicznych z powodu braków w zaopatrzeniu.

Zmiany wymuszały także niestanny brak części. Kielecka tłocznia ledwo wyrabiała się z dostawami podłużnic do kilkunastu tys. Starów 28/29 i dla starachowickich konstruktorów było jasne, że przy planowanych 30 tys. Starów 200 zabraknie tłoczonych podłużnic.

Dlatego Chmielnicki postanowił zaprojektować ramę z hutniczego ceownika o stałej wysokości, w przeciwieństwie do tłoczonego, o zwężających się końcach. „Konstruktor prowadzący projekt stwierdził, że rama z takich ceowników byłaby dużo cięższa. „O ile?” – zapytałem. „No, jakieś 6-7 kg”. Wytłumaczyłem, że stosując gotowy ceownik otrzymujemy tylko trochę cięższą, ale za to znacznie bardziej wytrzymałą ramę, dodatkowo nie wymagającą stworzenia tłoczniaka o długości ok. 8 m” – wspominał Chmielnicki. Po badaniach okazało się, że rama z nowymi podłużnicami spisuje się bardzo dobrze.

- Kupowaliśmy podłużnice z Huty Bochnia. Taśma blachy grubości 6 mm leciała szybko niczym woda i kolejne rolki zaginały półki. Piła cięła taki profil na odpowiednie długości. Sprawdzaliśmy tylko, czy półki są prostopadłe do stopy – opisywał zakupy w Hucie Bochnia Zdzisław Błędziński.

Dodatkową zaletą stosowania podłużnic z ceownika było ułatwienie unifikacji ram, których w produkcji pojawiło się ponad 40 wariantów dla najróżniejszych odmian, w tym dla popularnych Starów 28/29.

Prześciówka z prześciówką

W 1978 roku starachowickie biuro konstrukcyjne opracowało Stara 28 dostosowanego do lewostronnego ruchu. Klientem okazały się władze Bangladeszu, gdzie po dwóch latach starań udało się Pol-Motowi zdobyć kontrakt na blisko 200 samochodów.

Z upływem lat okazało się, że prześciówka jest nie do zastąpienia. W czerwcu 1980 roku Sejm uchwalił aktualizację planu społeczno-gospodarczego i w ślad za tym Polmo zredukowało zadania FSC. Zjednoczenie zgodziło się na zmniejszenie o 1200 sztuk produkcji importochłonnych Starów 200 i zastąpienie ich odpowiednią liczbą Starów 28.

Przedłużająca się produkcja modeli 28/29 okazała się kłopotliwa dla dostawców. Fabryka Przekładni Samochodowych w Tczewie planowała szybko zakończyć produkcję sięgającą rodowodem lat 50. skrzyni A25 i zastąpić ją licencyjną S5-45 dla Stara 200. – Nowa przekładnia wytwarzana była w nowej hali, na nowych maszy-



nach, gdy park obrabiarkowy A25 był zużyty i awaryjny – wspominał dyrektor techniczny (a od 1981 roku naczelny) tczewskiej fabryki Józef Łodej.

W 1978 roku biuro konstrukcyjne FPS Tczew przedstawiło uproszczoną wersję przekładni S5-45, pozbawioną synchronizatorów jak AK5-45, z obudową przystosowaną do instalacji hamulca taśmowego. Konstruktor FPS Bogusław Postek przypuszcza, że zaoferowanie niesynchronizowanej skrzyni mogło wynikać z chęci przygotowania taniego produktu (synchronizatory były kosztowną częścią i w tamtych latach importowano je z Niemiec), w miejsce również niesynchronizowanej A25.

Nowe skrzynie, oznaczone TN5-45 otrzymała wersja wysokoprężna i wraz z nimi nowe oznaczenie: 38. Starachowicka fabryka podkreślała, że nowa skrzynia jest 5-krotnie trwalsza od A25 i wytrzyma 250 tys. km.

Produkcja seryjna Starów 38, będących modelem pośrednim pomiędzy Starem 28 i 200, ruszyła w FSC pod koniec maja 1980 roku. Star 38 miał odmienny od 28 układ hamulcowy, wzbogacony o wspomaganie hamulca zasadniczego (nożnego).

Jeden z kierowców wspominał, że w stosunku do 28 hamowało się lekko, tak jak w dzisiejszych ciężarówkach. W Starze 28, żeby zatrzymać auto, trzeba było niemal stanąć na pedale hamulca, a przynajmniej mocno się zaprzeć.

W wersji 28 kierowca bezpośrednio działał na pompę hamulcową, a serwo miało za zadanie umożliwienie hamowania przyczepą. Star 28 miał hamulce hydrauliczne, a przyczepa pneumatyczne. Zaletą takiego systemu była możliwość zatrzymania au-



Star 28 otrzymał produkowane w Autosanie furgony. Nadwozie N110 było podstawową wersją.



Nadwozie N112-03 wykorzystywane było jako warsztat.



Star 28 z zabudową N113 służył do przewożenia żywców.

30 września 1983 roku z taśmy FSC Starachowice zjechał ostatni Star 29 o numerze podwozia 89 894. Według normy jego spalanie wynosiło 37,5 l/100 km. Od 1 października 1983 roku FSC produkowała wyłącznie samochody z silnikami wysokoprężnymi.

nice na prasie Woroneż o nacisku 3 tys. ton. Podczas wycinania otworów, pod naciskiem stempla zniknęły naprężenia z pierwszego tłoczenia. Prostopadłość półek miała 5 stopni tolerancji. – To był dość ścisły wymiar – podkreśla kierownik ramowni.

Nitowano najpierw górne nity, a po przewróceniu ramy o 180 stopni dolne. – W FSC mieliśmy gotowe plany centralnego przyrządu i zamówioną do niego hydraulikę u Vickersa. W metalu wykonana była część pod-

w sierpniu) i drugi dla wojskowych, który ruszył dopiero 19 lutego następnego roku.

Zakładowa gazeta „Budujemy samochody” podkreślała, że „transport kabin, silników, osi, ram odbywać się będzie systemem ciągłym, na przenośnikach. Wyeliminowana zostanie dostawa ręczna, stosowana dotychczas”. Drobne części trafiły do 4 m. „Montowane tu Stary po raz pierwszy będą wypełniane letnim lub zimowym płynem do chłodnic”.



ta niezależnie od ilości powietrza w układzie pneumatycznym. Star 38 takiej możliwości nie miał i przy uszkodzeniu układu powietrznego kierowało się pociskiem. Z tego powodu po kilku latach model zniknął z oferty.

Silnikowa epopeja

Wysokoprężny silnik 338 stosowany w Starze 28 miał podobnie jak pierwowzór S530 kadłub aluminiowy. Z tego samego materiału odlewany był kadłub silnika 359 montowanego w modelu 200. Odlewy obu kadłubów dostarczali Węgrzy, którzy w 1979 roku zasygnalizowali, że za 3 lata chcą wycofać się z dostaw.

Dyrektor techniczny ZPMot Henryk Sikorski cofnął w 1980 roku wydany przez poprzednika zakaz prac nad żeliwnym kadłubem dla Starów.

W czerwcu 1980 roku na Radzie Techniczno-Ekonomicznej FSC główny projektant Motoprojektu Wojciech Kosowski przedstawił harmonogram przejścia na obróbkę kadłuba żeliwnego. Przewidywał, że proces potrwa 3-4 lata, a zmodernizowane narzędzia i maszyny pozwolą na produkcję do 16,5 tys. silników rocznie. W planowanym drugim etapie, po rozbudowie, w 1987 roku produkcja miała sięgnąć 30 tys. silników.

Dyrektor techniczny FSC Jerzy Jaworski podkreślił, że przejście musi

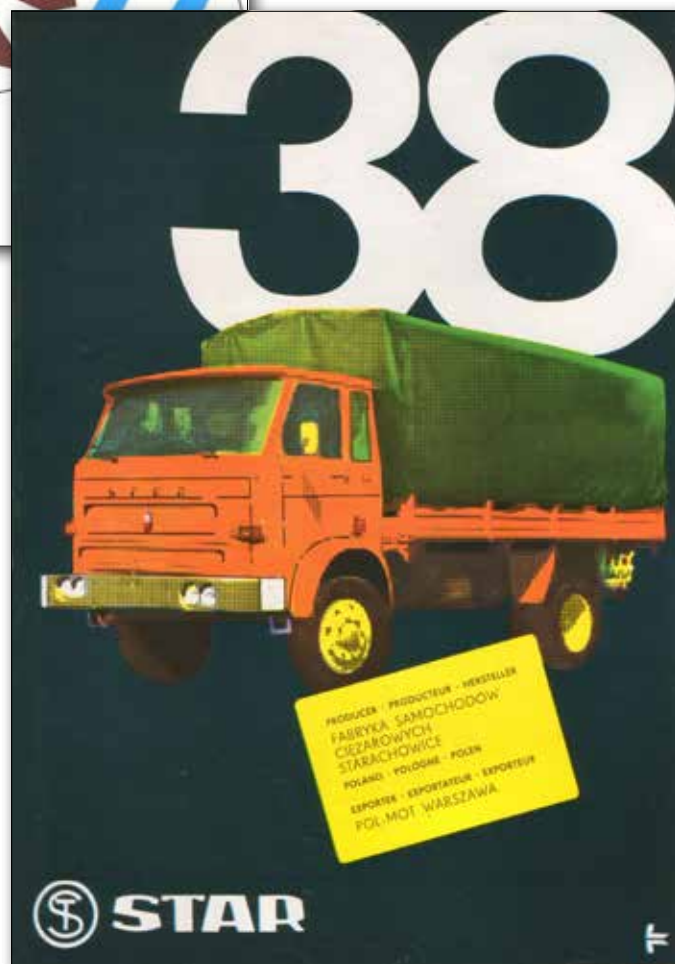
Zastępca kierownika Ośrodka Badań Silnika OBR Ryszard Kasperek informował w 1981 roku, że pierwsze prototypy z żeliwnymi kadłubami przechodzą próby. Postęp jest jednak powolny, bo OBR otrzymał do badań 30 proc. zamówionego paliwa.

Przy okazji zmiany materiału kadłuba, FSC planowała zakończyć produkcję stosowanego w Starze 28 silnika 338 i skoncentrować się tylko na nowszym 359 montowanym w modelu 200. Okazało się jednak, że Zakład Aparatury Wtryskowej WSK Mielec nie będzie w stanie dostarczyć wymaganej liczby pomp i wtryskiwaczy do nowszego silnika. Do 338M (jak konstruktorzy oznaczyli żeliwny 338) FSC zapewniła sobie dostawy kadłubów z zakładu metalurgicznego w Kozłuskach.

Ryszard Kasperek podkreślał, że uruchomienie było dużym przedsięwzięciem. Dotychczasowa linia Archdale, zamówiona w latach 50. do obróbki kadłubów aluminiowych była mocno wyeksploatowana i przystosowana do innego materiału. Nie mogła być bezpośrednio użyta do obróbki kadłubów żeliwnych. Należało wymienić dziesiątki obrabiarek i wszystkie narzędzia.

Wiosną 1981 roku główny technolog FSC Zygmunt Strząbała przewidywał, że z 52 obrabiarek jedynie 7 będzie można wykorzystać do nowej produkcji, do remontu nadaje się 12 i ten wykona Zespół Produkcji Maszyn i Urządzeń Specjalnych TU. Pozostałych 31 nie opłaca się adaptować. Zakład planował zakup 13 obrabiarek z krajów

kapitalistycznych. 22 grudnia 1982 FSC zakończyła produkcję aluminiowych bloków i robotnicy przystąpili do demontażu linii obróbki. Już w trakcie remontu okazało się, że zabrakło fundu-



kapitału. 22 grudnia 1982 FSC zakończyła produkcję aluminiowych bloków i robotnicy przystąpili do demontażu linii obróbki. Już w trakcie remontu okazało się, że zabrakło fundu-

zy i mocy przerobowych u dostawców obrabiarek. Krajowy przemysł dostarczył 10 maszyn, zaś w Comau FSC kupiła dwie maszyny. Własnymi siłami starachowiczanie wyremontowali 31 maszyn, a trzy skonstruowali od nowa. Koszt remontu linii sięgnął 800 mln zł.

31 lipca 1983 roku grupa rozruchowa zgłosiła gotowość techniczną linii obróbczej do produkcji kadłuba silnika 338. W sierpniu 1983 roku Kozłuski opuściło sto kadłubów do 338M, zaś we wrześniu nawet 400. Nowa linia służyła do obróbki obu typów kadłubów. Przebrojenie oprzyrządowania trwało 24 godziny.

30 września 1983 roku z taśmy FSC Starachowice zjechał ostatni Star 29 o numerze podwozia 89 894. Według normy jego spalanie wynosiło 37,5 l/100 km. Od 1 października 1983 roku FSC produkowała wyłącznie samochody z silnikami wysokoprężnymi.

Fabryka przypuszczała, że do 1986 roku wyremontuje odlewnię D2, lecz i na ten projekt zabrakło pieniędzy.

Za kierownicą

Kierowcy wspominają z rozrzewnieniem Stary 28, a szczególnie zimowe rozruchy: „Z rana gazetka do poczytania, bo to był „inteligent”. W zimie trzeba było być wcześniej na bazie, bo wody ciepłej zabrakło w termie i trzeba było grzać. Jak załaził ciepłą wodą i podsunął płonąca gazetkę, to palił od pierwszego obrotu. Przy 15-stopniach mrozu koksownik pod miskę olejową, bo z oleju robił się towat. Jak się nie chciało jeździć to jedyneczka, strzał ze sprzęgła i po półośce” – wspominał jeden z kierowców państwowego przedsiębiorstwa.

Prywatni przewoźnicy najczęściej montowali Stary z wraków. – Ramę Stara kupiłem od Gminnej Spółdzielni Produkcyjnej w Sochaczewie. Miała 15 lat – wspomina Jan Buczek. – Rozbitą kabinę kupiłem na drugim krańcu Polski, w Lesznie Wielkopolskim. To był 1982 rok, samochód kompletowałem 2 lata. Na drzwiach namalowałem napis „Użytek własny”. Napoje przez 4 lata rozwiołem Starami. Najpierw miałem 29, potem 28 i na koniec z silnikiem Leylanda – opisuje Jan Buczek.

W rękach „prywaciarzy” rzadko zdarzał się fabrycznie montowany samochód. – Kupiłem oryginalnego, 15-letniego Stara 28 i używałem go przez 3 lata. Samochód był oryginalny, bo był to Star 28, a nie 29 ze wstawionym silnikiem wysokoprężnym, najczęściej Leylandem SW400 – podkreśla Piotr Ozimek.

- Samochód kupiłem od sadownika z Kielc. Przełożyłem do niego most od ciągnika siodłowego, który miał o 1,22 wyższe przełożenie i dzięki temu mogłem szybciej jeździć. Gdy w moim samochodzie licznik wskazywał 60 km/h, jechałem 73 km/h.

Nie szukałem samochodu z benzyną, bo była zbyt droga, a na dodatek trudno było ją dostać. Interesowałem mnie tylko diesel. Marzył mi się SW400, bo S530 był słaby, awaryjny, ciężko zapalał zimą i wymagał sprawnych świec żarowych. Na szczęście zawsze je miałem.

W sumie nie zawiódł mnie, choć raz pod Lublinem miałem przygodę. Odkręciła się przeciwwaga od wału korbowego i wybiła sporą dziurę w bloku. Zaholowałem samochód do Lublina, postawiłem pod płotem przy działce znajomych i szukałem silnika. Odkupiłem go za małe pieniądze od przewoźnika, który właśnie wymienił S530 na SW400 – opisuje przygodę Piotr Ozimek.

Jego Star 28 miał skrzynię A25. – Była to ta sama skrzynia, która trafiła do benzynowych Starów 21, a następnie do diesli. S530 miał wyższy moment od silnika benzynowego, a z szybszym tylnym mostem szybko przeciążała się zębatka piątego biegu. Co 30 tys. km, a więc co kilka miesięcy, pękało na pół koło piątego biegu. Do domu dojeżdżałem na czwartym biegu, bezpośrednim. W naprawach doszedłem do takiej wprawy, że na podwórku w kilka godzin sam wymieniałem koło zębate – opisuje Piotr Ozimek.

Dodaje, że ciągniki siodłowe miały szybki most, ale wolną skrzynię biegów i w nich nie występował problem pękających kół zębatych. – Chętnie taką skrzynię biegów bym zdobył, ale to były czasy braków, „organizowania” wszystkiego i nie udało mi się zdobyć takiej skrzyni – dodaje.

Samochód miał jeszcze kilka słabych punktów. Filtr powietrza umieszczony był za kabiną. Z silnikiem łączyła go płócienna rura na drucianym szkielecie, od wewnątrz pokryta gumą. Z czasem guma odwulkanizowała się i odklejała od płótna. Wówczas podciśnienie powietrza powodowało zaciskanie się ścianek co odcinało dopływ powietrza do silnika i unieruchamiało go. W trasie jedynym ratunkiem było zdjęcie rury.

W tylnych mostach Stara 28 odkręcały się śruby łączące półosie z bębni hamulcowymi. – Co 150 km musiałem stawać i obiegać samochód z kluczem. Rozwierciłem otwory z 10 do 12 mm i te dodatkowe 2 mm sprawiły, że problem zniknął – zapewnia Piotr Ozimek.

Z kolei przewoźnik z Łukowa wspomina, że w modelu 28 wał napędowy odkręcał się tuż za hamulcem ręcznym. – Praktycznie codziennie musiałem go doglądać – wyjaśnia.

Koniec prowizorki

W drugiej połowie lat 80. nawet zmuszeni przydziałami państwowi odbiorcy niechętnie godzili się na Stary 28. Ich cena w 1986 roku wynosiła 1 186 tys. zł, gdy poszukiwanego Stara 200 S wyceniono na 2 450 tys. zł. Ostatecznie FSC zakończyła produkcję Stara 28 w 1988 roku.

Antoni Chmielnicki i Paweł Chmielnicki w książce „Star znad Kamiennej” podkreślają, że „prowizorka” wymyślona przez Antoniego Chmielnickiego okazała się, jak to prowizorka, niesamowicie żywotna. Do końca roku 1988 Starów 28/29 (także w wariantach zmodernizowanym Star 38) powstało 215 257 sztuk, przy „zaledwie” 70 018 egzemplarzach „docelowego” Stara 200!

Podziękowania dla: Zdzisława Błędzińskiego, Jana Buczka, Antoniego Chmielnickiego, Pawła Chmielnickiego, Józefa Kowalskiego, Józefa Łodeja, Dominiki Majchrzak, Bolesława Milewskiego, Piotra Ozimka, Bogusława Postka, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego, Bartosza Zakrzewskiego oraz Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach.

Rosną długi przewoźników



Pomimo dużego popytu na transport, rosną przeterminowane wierzytelności firm przewozowych.

Robert Przybylski

Krajowy Rejestr Długów podaje, że w maju 2017 roku całkowite zadłużenie firm transportowych, wynikające z niespłaconych zobowiązań, wyniosło 664,1 mln zł. Średnia wysokość zobowiązania wynosiła 31,7 tys. zł i blisko co piąta firma transportowa posiadała długi (20,9 tys. podmiotów). W przypadku całej gospodarki odsetek zadłużonych firm jest o połowę niższy. Ponad połowa zobowiązań sektora transportowego jest wobec instytucji finansowych.

Obraz sytuacji finansowej przewoźników tym bardziej niepokoi, jeśli porówna się go ze spadkiem zadłużenia całej gospodarki. KRD poinformował w połowie maja, że po pierwszym kwartale 2017 roku poziom zatorów płatniczych był najniższy w ośmioletniej historii badania KRD. Prawie co piąta firma nie miała problemów z od-

zyskaniem swoich należności, gdy rok wcześniej ten odsetek wynosił 13 proc.

Przeterminowane należności

Od lutego 2016 roku do maja br. długi firm transportowych wzrosły o 36 proc. i dynamika wzrostu wartości należności długów zgłoszonych do KRD jest ponad dwukrotnie większa niż zanotowana w 2015 roku.

Może to oznaczać coraz gorsze warunki funkcjonowania branży lub wzrost świadomości przedsiębiorców w ściganiu dłużników. Dług zgłoszony po trzech miesiącach udaje się odzyskać w wysokości 70 proc. należności, gdy po roku w 26 proc.

W KRD przeciętny okres przeterminowania faktury wynosi 3 miesiące i 3 dni, a w przypadku przedsiębiorstw transportowych jest nawet o kilka dni dłuższy. Średnio na firmę transportową przypada 4-5 niespłaconych faktur.

Możliwe, że sytuację wierzycieli poprawi ustawa „pakiet wierzyciela”. Pozwoli ona zgłosić do rejestru dłużników przeterminowany dług już po 30 dniach, a nie po 60 jak dotychczas. Grupa „Kaczmarek Group”, która jest właścicielem m.in. Krajowego Rejestru Długów, stworzyła spółkę Narodowy Fundusz Gwarancyjny, świadcząca usługę faktoringu. Zinformatyzowana

procedura wymaga jedynie cyfrowego zgłoszenia faktury i cała operacja trwa 15 min. Opłata za faktoring jest stała i wynosi 49 zł. – Oferta jest skierowana do małych firm, które mają faktury niewielkiej wartości – zauważa prezes firmy Kaczmarek Inkasso Jakub Kostecki. – Gdyby doszło do windykacji należności, koszty tej operacji są przerzucane na dłużnika – dodaje prezes.

Wierzchołek góry lodowej

Dyrektor Departamentu Analiz KRD Andrzej Kulik przypuszcza, że dane dostępne w KRD są tylko wierzchołkiem góry lodowej. Wartość wszystkich zobowiązań firm zgłoszonych do KRD wynosi 7 mld zł, gdy w połowie ub.r. zaległości podatkowe firm wobec Skarbu Państwa wyniosły 75 mld zł.

Od 1 stycznia 2018 roku ruszy państwowy rejestr należności publiczno-prywatnych, który wykaże długi przedsiębiorców wobec Skarbu Państwa. Nie będzie jedynie długów wobec ZUS, które w 2013 roku (najnowsze dane, jakimi dysponujemy) sięgały 55 mld zł.

KRD podaje tylko dług wobec wierzycieli krajowych, nieznanie jest zadłużenie wobec wierzycieli zagranicznych. Zobowiązania zgłoszone do KRD nie sięgają nawet procenta. ■



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

www.lotos.pl



Do Turcji z elektronicznym zgłoszeniem TIR-EPD

Elektroniczne pre-deklaracje są wymagane przez coraz więcej administracji celnych różnych krajów. W kwietniu dołączyła do nich Turcja.

Justyna Wasążnik

Wdrożenie elektronicznego zgłoszenia oznacza dla posiadacza karnetu TIR konieczność przesłania wyprzedzającego elektronicznego zgłoszenia, jeszcze przed przybyciem do urzędu celnego pojazdu wraz z towarem. Niezależnie od zgłoszenia elektronicznego, w dalszym ciągu istnieje obowiązek przedstawienia wypełnionego papierowego karnetu TIR wraz ze wszystkimi towarzyszącymi mu dokumentami - ta zasada nie uległa zmianie.

Zgłoszenie elektroniczne musi być przesłane do wyjściowego urzędu celnego (tam, gdzie jest otwierana procedura TIR), albo do granicznego urzędu wprowadzenia na obszar celny.

W przypadku niezgłoszenia przewozu drogą elektroniczną, karnet TIR nie będzie przyjęty przez władze celne, a kierowca będzie musiał skorzystać z usług najbliższej agencji celnej, co wiąże się z dodatkowymi kosztami i oczekiwaniem. Jedynym wyjątkiem od tej reguły jest awaria systemu elektronicznego. Tylko w takim przypadku procedura TIR jest realizowana wyłącznie na podstawie papierowego karnetu TIR.

Aplikacja TIR-EPD działa w 33 krajach

Należy przypomnieć, że obowiązek przekazywania w formie elektronicznej danych zawartych w karnecie TIR, dotyczących operacji transportowej, istnieje dla krajów Unii Europejskiej od 2009 r., a dla krajów Unii Celnej Rosja-Białoruś-Kazachstan od 2012 roku. Turcja wprowadziła 25 kwietnia br. obowiązek przesyłania wyprzedzających informacji elektronicznych dla wszystkich transportów wjeżdżających do Turcji oraz przejeżdżających przez Turcję.

Rozszerzają się również wymagania władz celnych różnych krajów. Żądają one dodatkowych informacji, nie ujętych w karnetach TIR, jak np. białoruska administracja celna - danych kierowcy, a łotewska - dołączania zeskanowanych dokumentów towarzyszących karnetowi.

Mimo zwiększających się wymagań poszczególnych krajów aplikacja IRU TIR-EPD pozostaje narzędziem, które daje możliwość firmom transportowym wysyłania pre-deklaracji bez względu na kraj czy obszar celny. Twórca programu - Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) w Genewie na bieżąco dostosowuje aplikację do wymagań władz celnych krajów biorących udział w projekcie.

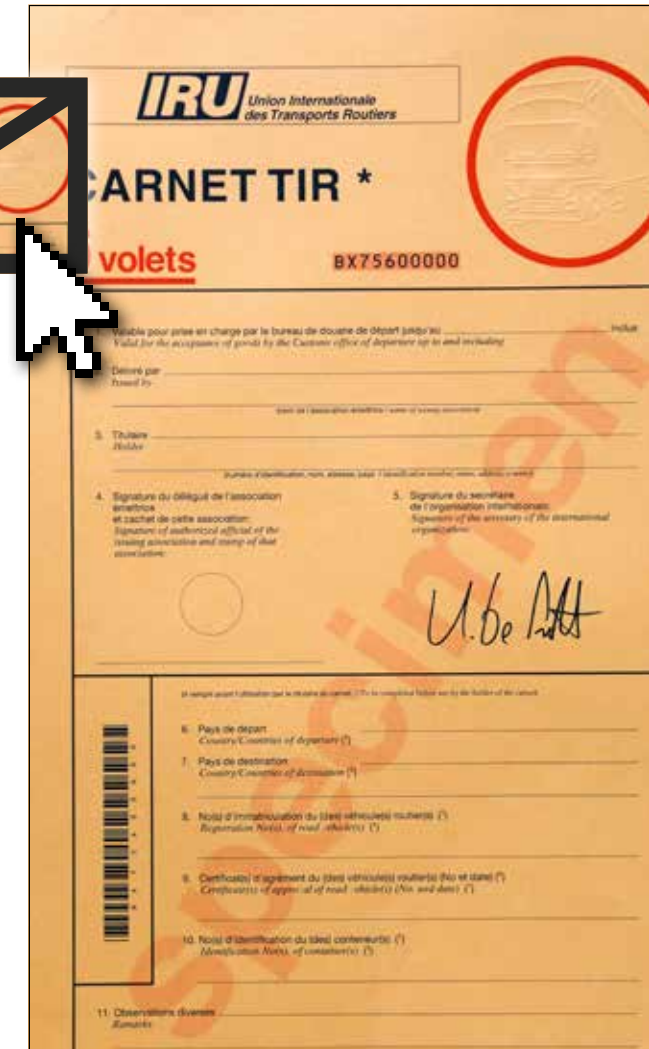
Aplikacja daje możliwość przesyłania zgłoszeń elektronicznych do władz celnych następujących krajów: Afganistan, Austria, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Holandia, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Litwa, Łotwa, Macedonia, Mołdawia, Niemcy, Polska, Rosja, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Turcja, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy.

ZMPD propaguje używanie tej aplikacji ze względu na oczywiste korzyści, w tym również finansowe, dla posiadaczy karnetów TIR.

ZMPD propaguje używanie tej aplikacji ze względu na oczywiste korzyści, w tym również finansowe, dla posiadaczy karnetów TIR.

Korzyści z używania aplikacji TIR-EPD

- skrócenie czasu obsługi karnetu TIR i otwarcia operacji TIR w urzędach celnych,
- zapewnienie skutecznego nadzoru i bezpieczeństwa przewozu,
- oszczędność czasu i pieniędzy - dzięki dostępowi do internetu istnieje możliwość wysłania deklaracji bezpłatnie i z dowolnego miejsca,
- wysokość i termin wypłaty środków zachęty przewoźnikom za każdy prawidłowo wykorzystany i zwrócony karnet TIR są uzależnione od korzystania z aplikacji IRU TIR-EPD. Stosując tę aplikację przewoźnik uzyskuje wyższe środki zachęty i w krótszym czasie.



Bezpłatne szkolenia

Departament TIR ZMPD rozpoczął cykl bezpłatnych szkoleń dla firm transportowych w zakresie posługiwania się aplikacją TIR-EPD. Szkolenia te mają na celu zaznajomienie początkujących użytkowników aplikacji z funkcjonowaniem programu oraz ze sposobami wysyłania pre-deklaracji, jak również udzielenie praktycznych porad z tego zakresu.

W celu upowszechnienia ww. aplikacji ZMPD nawiązało współpracę z agencjami celnymi. Na zebraniu regionalnym przewoźników z województwa lubelskiego w Zemborzycach Tereszyńskich 6 kwietnia 2017 r. podpisano porozumienie pomiędzy Zrzeszeniem a agencjami celnymi Terminus Group oraz Elcom II. Natomiast 12 kwietnia 2017 r. w siedzibie ZMPD podpisane zostało porozumienie z Agencją Celną PKS Cargo International.

Przedmiotem porozumień jest upowszechnienie aplikacji oraz przygotowywanie i wysyłanie pre-deklaracji TIR-EPD przez agencje celne w imieniu przewoźników. W ramach współpracy agencje zobowiązały się do zapewnienia posiadaczom karnetów TIR konkurencyjnych warunków cenowych na usługi świadczone przy wykorzystaniu aplikacji IRU.

Aby uzyskać dostęp do aplikacji, należy wypełnić i przesłać do ZMPD formularz zgłoszeniowy zamieszczony na portalu Zrzeszenia w zakładce TIR - Formularze. Dla korzystających

z tej aplikacji został przygotowany „Podręcznik Użytkownika TIR-EPD” w języku polskim.

Dodatkowe informacje oraz wszelką pomoc w wysyłaniu elektronicznych zgłoszeń za pomocą bezpłatnej aplikacji IRU TIR-EPD można uzyskać na portalu ZMPD w sekcji TIR oraz pod numerami telefonów w biurze ZMPD: 22 536 10 29 oraz 22 536 10 32.

Agencje celne rekomendowane przez ZMPD

- Terminus Group
<http://acterminus.pl>



- Elcom II Elżbieta Iwaniuk
<http://www.elcom.rzetelnafirma.pl>



- PKS International Cargo S.A.
<http://pkscargo.pl>



Ochrona danych osobowych

Przepisy chroniące dane osobowe będą zaostrzone, co dotyczy także firm transportowych. Zrzeszenie przygotowuje cykl szkoleń o obowiązkach, jakie niesie za sobą wdrożenie w przyszłym roku unijnego rozporządzenia.

**Marcin Soczko
Michał Starzyński**

W roku 2017 obchodzimy dwudziestą rocznicę ustanowienia w Polsce prawa dotyczącego ochrony danych osobowych (ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych – dalej UODO). W związku z dużym zagrożeniem związanym z wykorzystaniem nielegalnie pozyskanych danych osobowych przez organizacje przestępcze, ochrona danych nabiera coraz większego znaczenia. Ta sytuacja wpływa na obostrzenie przepisów i planowanie surowych kar za ich niewłaściwe użycie lub niestosowanie w ogóle.

Od przyszłego roku słone kary

W przyszłym roku w Polsce znacznie obowiązywać unijne Rozporządzenie o Ochronie Danych Osobowych (RODO), które przewiduje administracyjne kary pieniężne w wysokości do 20 mln euro lub do 4 proc. całkowitego rocznego światowego obrotu organizacji, wymierzane za konkretne uchybienia.

Świadomość dotycząca obowiązków związanych ze stosowaniem przepisów UODO w branży jest skrajnie mała. Przedsiębiorcy nie zdają sobie sprawy z tego, iż na nich również ta ustawa nakłada szereg obowiązków i to bez względu na to, jakiej wielkości firmę prowadzą. Każda z firm posiada dane osobowe (choćby pracowników lub kontrahentów) i jest zobowią-

zana do przechowywania i używania ich zgodnie z zapisami UODO.

Jednym z najlepszych przykładów związanych z codziennymi praktykami w pracy w firmie transportowej czy spedycyjnej jest przekazywanie prywatnych danych osobowych kierowców (imię, nazwisko, nr paszportu/dowodu, nr telefonu) innym podmiotom.

Czy działanie to jest konieczne i uzasadnione? W wielu przypadkach tak, jednak można zastosować inne metody potwierdzające odbiór towaru przez właściwą osobę, a w przypadku konieczności podania danych osobowych zrobić to w sposób legalny i zgodny z ustawą.

Obowiązki ochrony danych

Obowiązujące przepisy UODO obecnie nakładają na każdą firmę szereg obowiązków, które należy realizować na poszczególnych etapach zbierania, przechowywania, opracowywania, przekazywania, usuwania i innego rodzaju przetwarzania danych osobowych. Aktywna i codzienna praca z danymi osobowymi zgromadzonymi w firmie, zmiany ich dotyczące, pojawianie się nowych i usuwanie starych powoduje, że UODO nie wystarczy tylko wdrożyć. Przepisy i wynikające z ustawy obowiązki czynności trzeba wykonywać regularnie i we właściwy sposób.

Za kontrolę dotyczącą przestrzegania UODO odpowiedzialny jest Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych (GIODO). Organ ten oprócz kontroli w firmach, co do których otrzymał niepokojące zgłoszenia dotyczące przechowywanych w nich danych, realizuje również kontrole branżowe.

GIODO wzięło pod lupę sklepy stacjonarne i przychodnie lekarskie. Na dzień dzisiejszy, co jednak zmieni się już w przyszłym roku, organ – bez względu na powód kontroli – nie nakłada kar „na dzień dobry”. W większości wypadków GIODO zapowiada kontrole z kilkudniowym wyprzedzeniem. W ustalonym terminie inspektorzy „wchodzą” do firmy i wykonują na miejscu czynności kontrolne.

Utrudnianie kontroli wiąże się z ryzykiem popełnienia przestępstwa zagrożonego karą pozbawienia wolności (art. 54a). Kontrola trwa kilka dni i w wielu wypadkach bardzo utrudnia normalne funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Wynikiem kontroli są zawsze zalecenia i zasadniczo dość krótki termin na ich realizację.

W przypadku znacznych naruszeń GIODO może zakazać używania zgromadzonych danych osobowych do czasu wprowadzenia zaleceń lub nakazać ich usunięcie. Po upływie wyznaczonego czasu Inspekcja sprawdzi, czy firma wprowadziła i stosuje nakazane zalecenia.

Dla wyjątkowo opornych ustawa przewiduje nałożenie kar administracyjnych do 100 tys. złotych i nakaz usunięcia danych. W tym miejscu należy przypomnieć, że rozporządzenie unijne RODO, które znacznie być stosowane już w przyszłym roku, przewiduje kary już „na dzień dobry”, co przyczyni się do uzupełnienia budżetu państwowego i z całą pewnością spowoduje znacznie częstsze i bardziej restrykcyjne kontrole, szczególnie w branżach takich jak transport, gdzie z danymi osobowymi pracuje się na co dzień.



Usługi specjalistów

Zarówno przepisy obecnej ustawy, jak i stosowanego już niedługo rozporządzenia przewidują możliwość przeniesienia znacznej części obowiązków związanych z ochroną danych osobowych na firmy czy osoby zewnętrzne. Przepisy umożliwiają powołanie Administratora Bezpieczeństwa Informacji (ABI), który poza pomocą we wdrożeniu UODO, przeprowadzeniem szkoleń i bieżącym monitorowaniem działań przedsiębiorstwa, pełni funkcję pośrednika między GIODO a firmą go powołującą.

Organ w takim przypadku nie prowadzi już kontroli bezpośrednio w firmie, a swoje zastrzeżenia przekazuje właśnie ABI, który po ich zbadaniu zdaje sprawozdanie do GIODO, wraz z informacją co zostało poprawione.

Niezależnie od działań organów państwa w sprawach związanych z łamaniem przepisów o ochronie danych osobowych, wielokrotnie wyznaczano administratorom danych (firmom je posiadającym) również sprawy cywilne, w związku z naruszeniem

dóbr osobistych i wydaje się, że do tychczas tego typu postępowania były najbardziej bolesne dla podmiotów łamiących prawo w tym zakresie. Kwoty orzekane tytułem odszkodowania bywały bowiem znacznie wyższe niż kary nakładane przez GIODO.

Należy przypomnieć sytuację związaną z upowszechnieniem wyroków sądu dotyczących diet dla kierowców. Pozwy pracowników posypały się lawinowo, a na parkingach pojawiali się prawnicy proponujący kierowcom reprezentację w sądzie w sprawach dotyczących rozliczenia diet z pracodawcą.

Bez trudu można sobie wyobrazić analogiczną sytuację, która w bardzo bliskiej przyszłości może spotkać te firmy transportowe i spedycyjne, które już dzisiaj nie zadbają o zgodne z ustawą zarządzanie danymi osobowymi swoich pracowników.

Kary i odszkodowania

Rozporządzenie RODO znacznie rozszerzy zakres odpowiedzialności związanej z nieprawidłowościami wynikającymi z nieprzestrzegania przepisów.

Odpowiedzialność, konsekwencje i wysokość nakładanych kar obejmie również ocenę szkód, na jakie przedsiębiorca być może naraził w przyszłości osobę, której dane posiada, a której dane mogły wyciec i mogą zostać użyte przez organizacje przestępcze.

Wychodząc naprzeciw opisanym problemom, we współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych przygotowywany jest cykl spotkań szkoleniowych, na których poza dokładnym przedstawieniem obowiązków i praw, jakie niesie ze sobą UODO i wchodzące w życie już przyszłym roku unijne rozporządzenie, zidentyfikowane zostaną zagrożenia w branży transportowej. Wskazane będą konieczne do wdrożenia i stosowania obecne i przyszłe przepisy prawa.

Więcej informacji na ten temat na stronie internetowej ZMPD w zakładce szkolenia. zmpd.pl.

Marcin Soczko jest specjalistą ABI, zaś Michał Starzyński specjalistą ds. transportu w Portalu Ekspertów.

Actros to dziś pojazd
bezkonkurencyjny,
jeśli chodzi o zużycie paliwa
– uważa Stanisław Kawczyński



Wykorzystanie nowoczesnych technologii Mercedes-Benz, takich jak Fleetboard czy Predictive Powertrain Control, pozwala uzyskać dodatkowe oszczędności w spalaniu

W trosce o ekonomiczność

Dla firmy Kawczyński Logistics ze Ślesina usługa Rental to najbardziej korzystny sposób na użytkowanie nowoczesnej floty Mercedes-Benz

Licząca ponad 70 pojazdów flota firmy Kawczyński Logistics to efekt intensywnego rozwoju zapoczątkowanego w 2007 roku – wtedy bowiem Stanisław Kawczyński postanowił uruchomić działalność transportową w przedsiębiorstwie przetwórstwa warzyw i owoców należącym do jego ojca. 50 z tych samochodów to Actrosy – a niedługo dołączą do nich kolejne, bo efektywność wymaga dynamicznego zarządzania flotą. – Dzisiejszy rynek transportowy jest na tyle trudny i mało rentowny, że liczy się każdy zarobiony grosz – mówi Stanisław Kawczyński. – Dlatego użytkowanie pojazdów przez więcej niż trzy lata staje się po prostu nieekonomiczne. A przy tak dużych przebiegach, jakie są w naszej firmie, usługa wynajmu zaproponowana nam przez Mercedes, jest rozwiązaniem optymalnym.

Co przekonało ślesięńską spółkę do Actrosa? – Przede wszystkim jego niskie zużycie paliwa, co przy dużych przebiegach ma szczególne znaczenie, i zaawansowane nowoczesne rozwiązania technologiczne, takie jak Predictive Powetrain Control, Eco Roll – mówi Stanisław Kawczyński. – Zdecydowaliśmy się na największy rodzaj kabiny, GigaSpace, bo takie rozwiązanie było najbardziej efektywne i komfortowe dla naszych kierowców: samochody przez pierwsze dwa lata użytkowania jeżdżą w podwójnej obsadzie. Dodatkowo prestiż związany z marką i jakością miejsca pracy, które oferuje kabina GigaSpace, ma znaczenie przy dzisiejszej sytuacji na rynku kierowców.

Jak podkreśla właściciel Kawczyński Logistics, ekonomiczność, rozumiana jako suma różnych składników, to dziś jedyna droga

do sukcesu w branży. Dlatego oprócz inwestowania w nowoczesną flotę, trzeba zadbać o jej właściwe użytkowanie. Już pierwsze szkolenia kierowców, realizowane wspólnie z Mercedes-Benz, przyniosły istotne oszczędności. Niedawno firma przeprowadziła kolejne profesjonalne treningi. – Nasze samochody w dobrych miesiącach przejeżdżają nawet ok. 1,1 miliona kilometrów, oszczędność jednego litra paliwa oznacza ok.

40 tys. zł. Mercedes jest pod tym względem bezkonkurencyjny. Liczby mówią same za siebie: pomiędzy szóstym tygodniem użytkowania naszych najnowszych Actrosów, a tygodniem jedenastym, po szkoleniach, zużycie spadło o prawie 10 proc., taki odczyt podaje system FleetBoard. Taki wynik to również zasługa tego systemu i usługi Analiza Użytkowania, która ułatwiła codzienną kontrolę stylu jazdy oraz pozwoliła przekazać kierowcom niezbędne wskazówki w celu poprawy oceny, średniego zużycia paliwa oraz bezpieczeństwa podczas jazdy – tłumaczy Stanisław Kawczyński.

Ale nie tylko sam pojazd ma znaczenie. – Wcześniej korzystaliśmy z leasingu, jednak poczwąwszy od 2015 roku zdecydowaliśmy się na wynajem długoterminowy w ramach usługi Rental. To rozwiązanie z naszego punktu widzenia jest optymalne – wyjaśnia Stanisław Kawczyński. – Jedna stała miesięczna rata pozwala unikać jakichkolwiek niespodzianek w planowaniu kosztów, nie musimy się o nic martwić. Po trzech latach użytkowania, samochody po prostu wymieniamy na nowe, nie musimy zajmować się ich odsprzedażą. A wysokie przebiegi w połączeniu z niskim spalaniem powodują, że miesięczny koszt wynajmu pozwala nam zarabiać i zachować równowagę biznesu.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXXIII

LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednim wydaniu dwumiesięcznika „Przewoźnik” omówiliśmy raz jeszcze zagadnienie złego zamiaru i rażącego niedbalstwa, o którym mowa w artykule 29 Konwencji CMR, a także związane z nim aspekty dotyczące ubezpieczeń. W związku z tym, iż kwestia ta ma duże znaczenie dla przewoźników, raz jeszcze zwracamy uwagę na to, że w razie zastosowania artykułu 29 CMR (niektóre sądy stosują go w odniesieniu do rażącego niedbalstwa) uchylone zostają wszelkie ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności, jakie przewiduje rozdział IV Konwencji CMR, a także korzystne dla przewoźnika postanowienia dotyczące kwestii ciężaru dowodu. Staranni przewoźnicy powinni zatroszczyć się, by ich własne polisy ubezpieczeniowe obejmowały artykuł 29 ust. 2 CMR oraz zapewniły odpowiednio wy-

soką sumę gwarancyjną. Podobnie, w przypadku korzystania z usług podwykonawców, należy wybierać tylko takich, którzy posiadają odpowiednią ochronę ubezpieczeniową. Ponadto każdy przewoźnik powinien oczywiście posiadać subsydiarne ubezpieczenie CMR, które zagwarantuje mu ochronę również na wypadek szkód wyrządzonych przez podwykonawców. Firma Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa dyspozycji w zakresie doradztwa i zawierania tego rodzaju ubezpieczeń - wystarczy zadzwonić!

Reklamacje i powództwa

W bieżącym odcinku naszej serii przejdziemy do rozdziału V Konwencji CMR, który zajmuje się reklamacjami i powództwami, miejscową właściwością sądów i uzgodnieniami dotyczącymi sądów arbitrażowych, wykonaniem wyroków sądowych oraz kwestiami przedawnienia.

Artykuł 30 CMR brzmi:

1. „Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu, albo nie zgłoszący przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeżeli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia, albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeżeli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne - domniemywa się, jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia przewidziane wyżej powinny być dokonane na piśmie, jeżeli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.”
2. Jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie

może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych.

3. Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.
4. Dnia dostawy lub - zależnie od przypadku - dnia sprawdzenia towaru, albo dnia jego postawienia do dyspozycji nie wlicza się do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.
5. Przewoźnik i odbiorca powinni udzielać sobie wzajemnie wszelkich możliwych ułatwień przy dostawianiu potrzebnych sprawdzeń i ustaleń.”

Artykuł 30 CMR „odwrotnością” artykułu 8 CMR

W odcinku VI naszej serii pisaliśmy o tym, jak przewoźnik powinien się zachować względem nadawcy w momencie przyjęcia towaru do przewozu (artykuł 8 CMR) oraz jakie skutki pociąga za sobą jego zachowanie w danej sytuacji (artykuł 9 CMR). „Odwrrotnością” tego postanowienia stanowi artykuł 30 CMR, który reguluje sposób wydania towaru i powstające w związku z nim skutki prawne.

Szkody widoczne

Na samym początku trzeba rozróżnić szkody widoczne i niewidoczne. Już samo wyrażenie „widoczny” mówi nam, że nie chodzi tu o szkody ukryte. Widoczny charakter szkody nie ogranicza się przy tym jedynie do percepcji wzrokowej, lecz odnosi się do wszystkich narzędzi zmysłów. A zatem karton może być nieszkodzony z zewnątrz, ale wydzielać nieprzyjemny zapach, ponieważ w jego wnętrzu została stłuczona fiołka z jakimś płynem lub gazem. Pożądane jest także użycie narządu słuchu, gdy przykładowo we wnętrzu nieszkodzonego z zewnątrz pojemnika brzęczą kawałki szkła. Zmysł smaku będzie raczej rzadko przydatny, zwłaszcza że brakuje jakiegokolwiek postanowienia nakazującego otwarcie opakowania w momencie wydania przesyłki. Wreszcie zmysł dotyku może pomóc zauważyć, że we wnętrzu kartonu – np. przy unoszeniu go lub przewracaniu na bok – coś się porusza lub przesuwają, chociaż tego nie słyshać, albo też że waga kartonu w rzeczywistości może nie zgadzać się z masą podaną w liście przewozowym/specyfikacji ładunku, z czego można wnioskować, że w zewnętrznym kartonie znajdują się być może puste opakowania i, co za tym idzie, należy przyjąć, że mamy tu do czynienia z różnicą w masie lub częściową utratą ładunku.

Szkody niewidoczne

Zgodnie z artykułem 30 ust. 1 CMR szkody niewidoczne należy reklamować w terminie siedmiu dni, przy czym do tego terminu nie wlicza się niedziel i dni świątecznych. Poprzez wystanie pisemnego zastrzeżenia zostanie zachowany termin złożenia reklamacji. Można to zrobić telegramem, telexem, faksem lub e-mailem, jednak ze względów dowodowych najbezpieczniejszą formą jest list ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru.

Jak już wyjaśniliśmy przy okazji omawiania artykułu 8 Konwencji CMR, sama tylko adnotacja „przyjęto z zastrzeżeniem”, i to jeszcze w formie rutynowo postawionego stempla, jest prawnie nieskuteczna również w przypadku zastosowania art. 30 CMR. Decydujące jest to, aby zgłoszone zastrzeżenie nie było niesprecyzowane, lecz by zostało odpowiednio uzasadnione, np. „dwa kartony z zewnątrz zawilgocone”, „jeden karton z dużymi wgnieceniami na dwóch rogach” albo „w trzech kartonach są dziury (od wózka widłowego)?”.

Artykuł 30 ust. 5 CMR przewiduje, że odbiorca i przewoźnik muszą sobie nawzajem ułatwiać stwierdzenie szkody. Jeżeli odbiorca utrudnia te czynności, to przewoźnikowi zaleca się, dla celów dowodowych, poczynienie odpowiedniej adnotacji w liście przewozowym. Jeżeli przewoźnik i odbiorca razem, bez wzajemnych utrudnień,

stwierdzą fakt powstania szkody, a wykryte szkody widoczne zostaną odnotowane w liście przewozowym, wówczas oznacza to, że do takiego rezultatu strony doszły wspólnie i nie ma wtedy możliwości jego obalenia. Powyższe nie dotyczy jednak szkód niewidocznych, ponieważ odbiorca może je reklamować w terminie siedmiu dni.

Szkody niewidoczne

Jeżeli odbiorca przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, to zgodnie z zasadami rozkładania ciężaru dowodu zawartymi w artykule 30 (19) CMR domniemywa się, że odbiorca przyjął towar w takim stanie, w jakim jest to opisane w liście przewozowym. Jeśli zatem list przewozowy nie zawiera żadnych adnotacji, to na podstawie art. 9 CMR przyjmuje się, że towar został wydany odbiorcy w całości i w stanie nieszkodzonym. Jednakże odbiorca - w sytuacji gdy cały ciężar dowodu spoczywa na nim - może to domniemanie obalić, jeżeli obydwie strony nie dokonają wspólnie stwierdzenia widocznych szkód. W przypadku szkód niewidocznych, które odbiorca, zgłaszając zastrzeżenia, reklamuje w późniejszym czasie, musi on udowodnić, że szkoda powstała jeszcze w okresie sprawowania przez przewoźnika pieczy nad przesyłką, a nie dopiero po jej wydaniu.

Podsumowanie: Wspólne dokładne sprawdzenie towaru w momencie jego wydania, a także wzajemnie nieutrudniane stwierdzenie szkody przez odbiorcę i przewoźnika oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, natychmiastowe odnotowanie stwierdzonych szkód w liście przewozowym, w wielu przypadkach zaoszczędzi powstania ewentualnych późniejszych sporów i nie popsuje relacji biznesowych. Tak samo wskazane jest odpowiednio staranne sprawdzenie towa-

ru przez przewoźnika w momencie przyjmowania go do przewozu (porównaj artykuły 8 i 9 CMR).

Zachować termin 21 dni!
Artykuł 30 ust. 3 CMR zawiera pewne postanowienie, które jest niebezpieczne również dla przewoźnika. Roszczenia z tytułu opóźnienia dostawy przypadają bowiem wówczas, gdy w ciągu 21 dni od wydania towaru nie zostaną zgłoszone na piśmie jakiegokolwiek zastrzeżenia. Dotyczy to nawet przypadku złego zamiaru i rażącego niedbalstwa, ponieważ regulacja ta nie znajduje się w rozdziale IV Konwencji CMR, do którego odnosi się artykuł 29 CMR, lecz w rozdziale V. Z jednej strony jest to wygodne dla przewoźnika, z drugiej jednak może być niebezpieczne, jeżeli do wykonania przewozu zatrudnia on podwykonawcę, za którego ponosi przecież odpowiedzialność w myśl artykułu 3 CMR. Jeżeli jednak osoba uprawniona do złożenia reklamacji zgłosi przewoźnikowi głównemu zastrzeżenie dopiero w dwudziestym pierwszym dniu, a przewoźnik główny nie złoży reklamacji swojemu podwykonawcy niezwłocznie, lecz np. dopiero dwa dni później, to tym samym przypadają ewentualne roszczenia regresowe przewoźnika głównego w stosunku do przewoźnika-podwykonawcy, ponieważ przewoźnik główny nie wniósł zastrzeżenia w terminie 21 dni. W takich przypadkach można się znów przekonać, jak ważne jest korzystanie z usług maklera-specjalisty, jakim jest firma Lutz Assekuranz, która likwidując szkodę czuwa nad zachowaniem odpowiednich terminów.

Artykuł 30 ust. 5 CMR przewiduje, że odbiorca i przewoźnik muszą sobie nawzajem ułatwiać stwierdzenie szkody. Jeżeli odbiorca utrudnia te czynności, to przewoźnikowi zaleca się, dla celów dowodowych, poczynienie odpowiedniej adnotacji w liście przewozowym. Jeżeli przewoźnik i odbiorca razem, bez wzajemnych utrudnień,

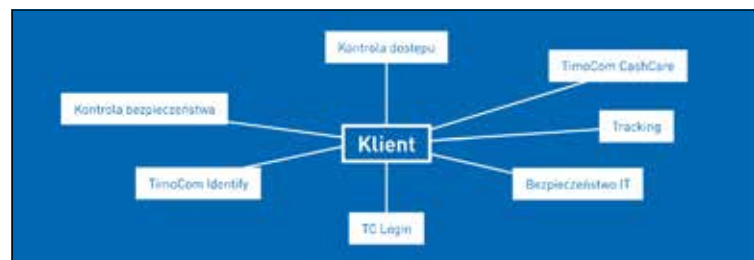
stwierdzą fakt powstania szkody, a wykryte szkody widoczne zostaną odnotowane w liście przewozowym, wówczas oznacza to, że do takiego rezultatu strony doszły wspólnie i nie ma wtedy możliwości jego obalenia. Powyższe nie dotyczy jednak szkód niewidocznych, ponieważ odbiorca może je reklamować w terminie siedmiu dni.

www.lutz-assekuranz.at

Praktyczne wskazówki

- **Szkody widoczne to takie szkody, które można stwierdzić bez otwierania opakowania przy pomocy kogoś z narzędzi zmysłów człowieka.**
- **Szkody widoczne należy reklamować w momencie wydania towaru, przy czym skuteczne są również zastrzeżenia zgłaszane ustnie.**
- **Szkody niewidoczne należy reklamować na piśmie w ciągu siedmiu dni.**
- **Rezultat wspólnie dokonanego stwierdzenia szkód widocznych jest nie do obalenia.**
- **Niezgłoszenie zastrzeżenia skutkuje możliwym do obalenia domniemaniem, iż dostawę towaru wykonano zgodnie z listem przewozowym.**
- **Niedotrzymanie terminu 21 dni w przypadku zastrzeżeń związanych z opóźnieniem dostawy prowadzi do utraty roszczenia, a w przypadku korzystania z usług przewoźników-podwykonawców jest szczególnie niebezpieczne.**

Bezpieczeństwo na platformie transportowej



TimoCom

Wyniki odnośnie ilości ładunków przewożonych w międzynarodowym transporcie samochodowym oraz przychodów, jakie osiągają firmy transportowe, według ostatnich danych GUS, poza 2011 rokiem, stale wzrastają. Sugeruje to pogląd, że prowadzenie firmy transportowej jest proste i niezwykle opłacalne. Niestety codzienność przewoźnika nie należy do najłatwiejszych. Wydłużające się terminy płatności, które i tak należą do najdłuższych w porównaniu do innych sektorów gospodarki, niesolidni partnerzy, zagrożenia związane z kradzieżą ładunków, których ilość w Europie niestety wzrasta, stałe duże koszty prowadzenia działalności sprawiają, że ten dział gospodarki jest szczególnie podatny na utratę płynności finansowej, a w konsekwencji na widmo bankructwa. Dlatego tak istotna jest dbałość o odpowiednie otoczenie przedsiębiorstwa transportowego. TimoCom doskonale to rozumie i kładzie szczególny nacisk na kwestie związane z bezpieczeństwem na platformie transportowej. Dzięki takiemu podejściu powstała szeroka sieć bezpieczeństwa.

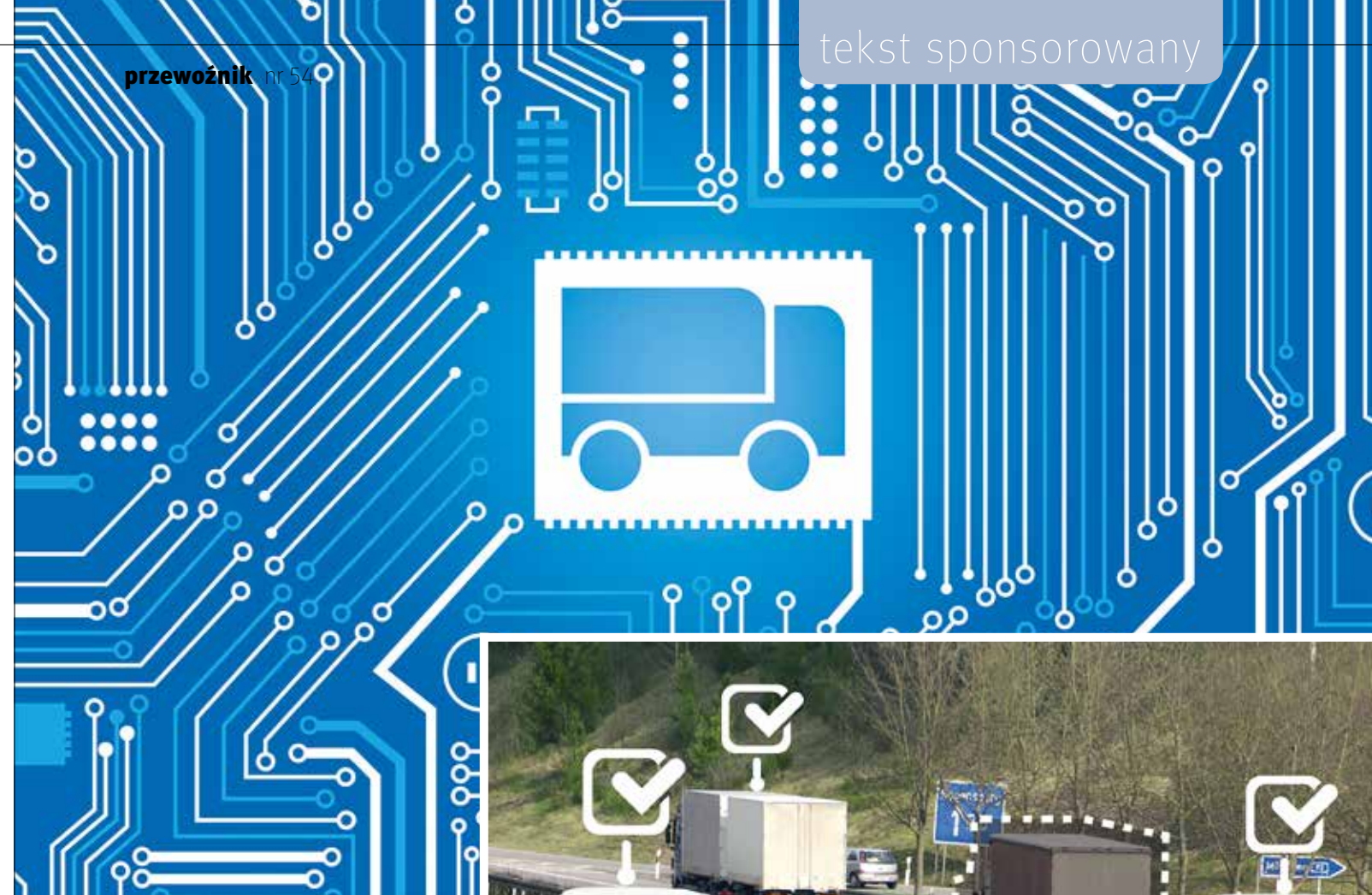
Kto ty jesteś?

W transporcie należy zacząć właśnie od tego pytania. W każdej dziedzinie działalności gospodarczej można natknąć się na tzw. czarną owcę, ale prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można ograniczyć do minimum. TimoCom zanim udzieli dostępu do platformy transportowej jakiegokolwiek firmie zawsze wcześniej dokona wnikliwej analizy, czy taki podmiot może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników platformy. Warunki są z góry określone i ściśle przestrzegane. Firma starająca się o możliwość przystąpienia do platformy musi funkcjonować na rynku min. 6 miesięcy. Sprawdzane są w ramach dostępnych baz danych kwestie formalne i sytuacja finansowa przedsiębiorstwa. Taki mechanizm w dużej mierze eliminuje nieuczciwe firmy w procesie weryfikacji, ale także odstrasza je od prób uzyskania akcesu do platformy transportowej. Także już po zawarciu umowy działalność na platformie jest monitorowana i jeśli występują jakiegokolwiek niezgodności z regulaminem dostęp nieuczciwemu przedsiębiorcy może zostać cofnięty. To jednak dopiero pierwszy filar systemu.

Współpraca z uprzednio zweryfikowanym kontrahentem, jak ma to miejsce na platformie transportowej, jest działaniem rozsądnym i uzasadnionym. Jednak zgodnie z motto TimoCom: „Zaufanie jest dobre, kontrola jeszcze lepsza” TimoCom idzie o krok dalej i zaleca samodzielną kontrolę każdego nowego kontrahenta oraz wprowadzenie ścisłych procedur odnośnie zabezpieczenia przed kradzieżą ładunku. Odpowiednie listy kontrolne są dostępne na stronie internetowej. Jeśli mimo wszystko użytkownik ma problem z ustaleniem wiarygodności przedsiębiorstwa na platformie transportowej, może zlecić to specjalistom z TimoCom. Wystarczy wypełnić zgłoszenie, uzasadnić powód wątpliwości, dołączyć zebrane dokumenty odnośnie sprawdzanej firmy oraz jej ofertę zamieszczoną na platformie i wysłać mailowo lub faksem do TimoCom. Pisemna odpowiedź pojawi się w ciągu kilku godzin, ułatwiając podjęcie decyzji o ewentualnej współpracy.

Kiedy mleko się wyleje

Jeśli mimo wszystko pojawi się problem z płatnościami, do dyspozycji klientów TimoCom jest usługa windykacyjna TimoCom CashCare. W jej ramach dział inkaso pod przewodnictwem adwokata TimoCom Alexandra Oebel'a wspiera użytkowników platformy w pozasądowej windykacji należności. Skuteczność zespołu inkaso jest bardzo duża, w 2016 r. w 90 % wszystkich spraw pomógł wierzycielom odzyskać należności.



Niezwykle istotny jest fakt, że obsługa windykacyjna odbywa się w rodzimym języku użytkownika. Niweluje to problemy komunikacyjne pomiędzy stronami.

Kontrola najwyższą formą zaufania

Kolejnym filarem systemu bezpieczeństwa TimoCom jest tracking, czyli możliwość monitorowania aktualnej pozycji pojazdu. W odniesieniu do tego elementu należy powiedzieć o kilku sprawach. Pierwszą z nich jest kwestia zaufania. Zleceniodawca wyszukując przewoźnika w zestawieniu ofert, ma dostęp do informacji o tym, kto udostępnia monitoring pojazdu z ładunkiem na czas zlecenia. Może to rzutować na podjęcie decyzji o współpracy. Transparentność implikuje bowiem przekonanie, że partner jest uczciwy i przewożonemu ładunkowi nic z jego strony nie zagraża. Przewoźnik korzystający z trackingu na platformie transportowej zyskuje zatem na wstępie większe szanse na zdobycie zlecenia. Kolejną korzyścią jest skrócenie łańcucha komunikacyjnego, ponieważ obie



strony transakcji mają bezpośredni dostęp do informacji o aktualnej pozycji pojazdu z ładunkiem. Nie muszą się zatem niepotrzebnie kontaktować, zabierając sobie wzajemnie czas. Kolejnym argumentem przemawiającym za wykorzystywaniem trackingu na platformie jest szeroka integracja systemów telematycznych z platformą, niwelująca bariery techniczne pomiędzy kontrahentami. Obecnie ich liczba na platformie sięga 214, z czego 71 systemów jest z Polski. Platforma transportowa integrując je pozwala udostępniać tracking w ramach jednego interfejsu, jednej mapy, jednego okna. Umożliwia to swobodną współpracę z różnymi partnerami z całej Europy. Warto także wspomnieć o jesz-

czym jednym aspekcie monitorowania pozycji pojazdu z ładunkiem. Jeśli strony transakcji widzą, że pojazd nie porusza się zgodnie z planem, mogą błyskawicznie zareagować: ustalić przyczynę i wezwać w razie konieczności pomoc. Tracking jest zatem bardzo użytecznym narzędziem, znacząco zwiększającym bezpieczeństwo klientów TimoCom.

Platforma transportowa łącząc zleceniodawców ze zleceniobiorcami ma na celu podniesienie efektywności działań, a w rezultacie zwiększenie zysków swoich użytkowników. Podstawą takich działań jest bezpieczeństwo, do którego TimoCom przykłada szczególną wagę.

Do stu razy sztuka

84 razy do egzaminu na prawo jazdy podchodził pewien ambitny, ale i pechowy kursant w Chełmie. Seria niezdanych egzaminów rozpoczęła się w 2012 roku i końca nie widać, ponieważ osiemdziesiąty czwarty egzamin nie był ostatni. Wszystkie próby dotyczyły egzaminu teoretycznego, do praktyki kandydat na kierowcę nie dotarł. W ośrodku egzaminacyjnym zostawił 2,5 tysiąca złotych. Wszystkie próby podjęte były w tym samym ośrodku - przeciętna zdawalność w nim wynosi niecałe 50 proc.

Zwrot składki OC

Dobrzy kierowcy dostaną zwrot części pieniędzy za OC i AC. To pomysł jednego z ubezpieczycieli, który wprowadza opcję monitorowania stylu jazdy poprzez nawigację w smartfonie. Jeśli zapisane dane udokumentują, że nie przekraczamy prędkości, jeździmy płynnie i bezpiecznie, będziemy mogli liczyć na zwrot do 30 proc. składki. Informacje będą przekazywane na bieżąco i kierowca będzie miał w nie wgląd. Udział w programie jest dobrowolny.

Calafiore

Tak apetycznie brzmiącą nazwę nosi nowa marka samochodów z Włoch. Luigi Calafiore zaprojektował ultra drogie sportowe auto o mocy 1000 KM. Model C10 zbudowany jest z kompozytów, aluminium, magnezu, a także złota. Waży 1200 kilogramów i pierwszą setkę osiąga w ok. 2 sekundy. Samochód został zaprezentowany na targach dóbr luksusowych w Monako.

Urzędnicy w elektrykach

Samochody elektryczne będą obowiązkowo wchodziły w skład flot urzędów państwowych. Takie zmiany przewiduje projekt nowej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W miastach powyżej 50 tys. mieszkańców minimum 30 proc. samochodów flotowych ma być zasilanych prądem. Nie dotyczy to takich służb jak Policja, CBA, GITD czy Straż Graniczna.



GPS ogłupia

Naukowcy z University College London twierdzą, że korzystanie z nawigacji samochodowej powoduje coś więcej niż tylko dezorientację w terenie. Ich zdaniem korzystanie z GPS-u źle wpływa na nasze mózgi. Części mózgu odpowiedzialna za podejmowanie decyzji i orientację przestrzenną zostały zbadane rezonansem magnetycznym. Okazało się, że na przykład taksówkarze zmuszeni do jazdy bez nawigacji mają lepiej wykształcone pewne partie mózgu. U osób uzależnionych od GPS-u jest odwrotnie, a pewne procesy myślowe są ograniczone.



Klatka Faradaya

Nissan chce uwolnić nas od cyfrowego świata przy pomocy wynalazku sprzed 180 lat. W podłokietnikach swoich samochodów chce montować klatkę Faradaya, czyli siatkę, która zablokuje wszystkie sygnały odbierane i nadawane przez smartfony. Taki wynalazek ma dać kierowcy spokój potrzebny w trakcie jazdy. Na razie to jedynie prototyp.

Dowód na zawsze

Rząd zapowiedział kolejne zmiany w systemie rejestracji samochodów. Nowy pomysł zakłada, że wymiana dowodu rejestracyjnego, kiedy skończą się miejsca na pieczątki, nie będzie konieczna. W takim przypadku wystarczy zaświadczenie od diagnosty na kartce. Pojawią się też tak zwane tablice profesjonalne, z których będą mogli korzystać dilerzy samochodów, motocykli czy maszyn rolniczych. Będą one wykorzystywane podczas jazd testowych jeszcze przed sprzedażą pojazdu.

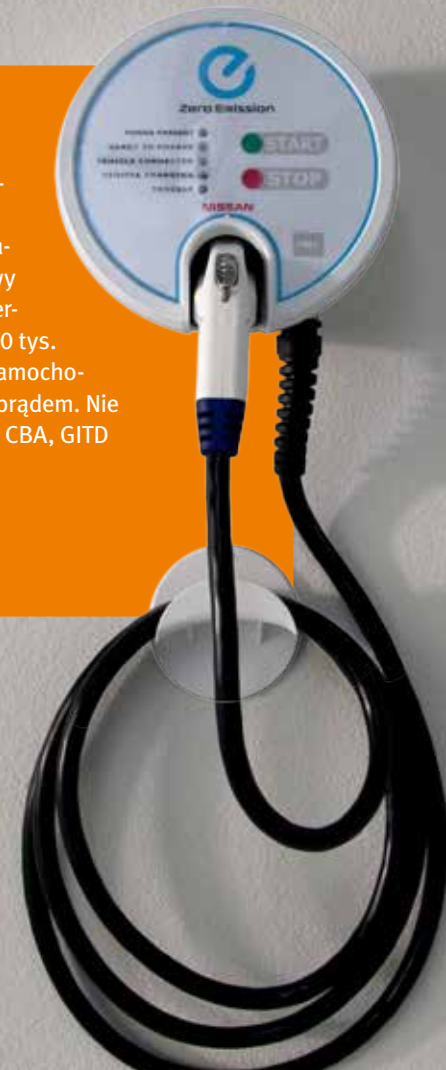
Cayenne vs. Airbus

Porsche Cayenne z ośmiocylindrowym silnikiem przeholowało Airbusa A380 po płycie paryskiego lotniska Charlesa de Gaulle'a. Z takim holownikiem ważący 285 ton samolot pokonał dwukrotnie dystans 42 metrów. Za pierwszym razem wykorzystano Cayenne V8 z 380-konnym dieslem, a za drugim z benzynowym V8 o mocy 560 koni. Próba została wpisana do księgi rekordów Guinnessa.



Przeгляд techniczny płatny z góry

Od jesieni każdy, kto pojawi się w stacji kontroli pojazdów, najpierw będzie płacił, a potem wjedzie samochodem na ścieżkę diagnostyczną. 30 października 2017 r. wejdą przepisy, które mają wyeliminować część nieprawidłowości w systemie kontroli pojazdów. Opłata nie zmieni się i będzie wynosiła 98 zł. Po badaniu z wynikiem negatywnym odpowiednia informacja pojawi się w systemie komputerowym. Takie zmiany mają ograniczyć przypadki łapówkarstwa wśród diagnostów i zakończyć przeglądową turystykę, kiedy to właściciel niesprawnego auta jeździł od punktu do punktu z nadzieją na pozytywny wynik badania.



Lot nad korkami



Terrafugia



PAL-V-One

Wizje samochodów unoszących się w powietrzu to nie nowość. Pojawiają się od lat, najczęściej w świecie bajek i fantastyki, od bajki o Jetsonach po świat przedstawiony w filmie „Piąty element”. Żeby spotkać latający samochód, nie trzeba jednak wybierać się do świata wyobraźni, wystarczy wizyta w Czechach.

Kacper Jeneralski

To właśnie nasi południowi sąsiedzi przedstawili niedawno kolejną wersję swojego pojazdu latająco-jeżdżącego o nazwie AeroMobil. Po długich pracach nad prototypem, który już nieźle wyglądał, stworzono gotowy produkcyjny model, który ma trafić do garaży klientów w 2020 roku.

Prezentacja AeroMobila odbyła się na targach dóbr luksusowych w Monako nie bez przyczyny. W zależno-

ści od wersji wyposażenia ceny każdego z 500 zaplanowanych egzemplarzy mają wahać się między 1,2 a 1,5 miliona euro.

Z technicznego punktu widzenia można powiedzieć, że AeroMobil jest bardziej samolotem niż samochodem. Przygotowanie go do lotu, czyli przeobrażenie z wersji jeżdżącej w latającą ma zająć około trzech minut. Podczas jazdy po drodze prędkość maksymalna ma wynosić 160 km/h, zasięg dochodzi do 700 km. W powietrzu będzie mógł pokonać 750 km, a prędkość lotu to maksymalnie 360 km/h.

Wizja unoszenia się ponad korkami nie jest jednak taka łatwa do spełnienia, ponieważ do startu i lądowania nadal będzie potrzebny pas startowy, czyli regularne lotnisko. To ze względów bezpieczeństwa. Bez licencji pilota też nie będziemy mogli oderwać się od ziemi. AeroMobil będzie więc podlegał tym samym prawom co małe prywatne samoloty. Po latach marzeń o latających samochodach, maszyna i tak na pewno będzie miała wzięcie. Czesci chcą przeprowadzić światową ekspansję i oferować swój pojazd w USA, Chinach i oczywiście w Europie.



AeroMobil



Ehang



Lilium

Terrafugia i PAL-V One

Czesi nie są jedynymi oferentami takich pojazdów. Amerykanie próbują wystartować z seryjną produkcją latającego samochodu firmy Terrafugia. To projekt, którego realizacja wydaje się bardziej odległa, ale jeszcze nie tak dawno spece zza oceanu zarzekali się, że pojazd będzie dostępny na rynku w 2025 roku.



I.F.O.

Prototyp T-FX ma rozkładane skrzydła i śmigła. Przypomina bardziej śmigłowiec, bo dzięki obrotowym wirnikom może lądować i startować w pionie. Ma 300-konny silnik hybrydowy. W locie osiąga podobne do czeskiego konkurenta, prędkość maksymalna to około 320 km/h, a zasięg wyniesie niecałe 700 kilometrów. Amerykanie chcieliby obejść kwestie licencji pilota. Terrafugia ma być obsługiwana przez kierowców ze zwykłym prawem jazdy i przebyłym weekendowym kursem obsługi lotu. Ma to być możliwe dzięki autonomicznym funkcjom lotu. Autopilot po zadaniu celu ma sam wystartować, dolecieć na miejsce i bezpiecznie wylądować. Większość funkcji lotu będzie obsługiwał komputer. Firma nie zaprezentowała jeszcze gotowego latającego prototypu. Ograniczyła się do publikacji grafik komputerowych.

Zupełnie gotowy i dostępny komercyjnie jest inny latający pojazd, którym można wyjechać na drogę publiczną.

PAL-V One to pomysł holenderski. Jednak trudno tu zastosować nazwę „latający samochód”, bo to raczej sprytnie składany mini wiatrakowiec.

Do startu i lądowania potrzebuje 30 metrów prostej. Ma 230 koni mechanicznych i może pokonać 350 km w powietrzu lub 1200 na ziemi. Holendrzy wycenili go na 1,2 miliona złotych. Owszem dużo, ale i tak czterokrotnie mniej niż czeski AeroMobil.

Latające, ale nie jeżdżące...

Nie wszystkie pomysły na latanie nad korkami lądują na kołach. W ostatnim czasie zaprezentowano przynajmniej kilka miniaturowych statków powietrznych, które można by nazwać latającymi samochodami, gdyby nie fakt, że nie pojawią się na drogach. Mają natomiast zapewnić prywatny transport drogą powietrzną w codziennym życiu. Jednym z nich jest zaprezentowany w Dubaju czterowirnikowy AAV, stworzony wspólnie z chińskim producentem dronów - firmą Ehang. Właściciel będzie tylko pasażerem - określi miejsce docelowe, a przerośnięty dron zawiezie go na miejsce.

Takie samo zadanie ma I.F.O., czyli wirnikowiec, który kształtem przypomina latający spodek. Dla przekory nazwano go „Zidentyfikowany Obiekt Latający”. O ile AAV ma pojawić się nad Dubajem jeszcze tego lata, to I.F.O. lata wyłącznie po ekranach komputerów.

W przestworzach był już tymczasem kolejny innowacyjny pojazd. Dzieło niemieckich wynalazców wyposażone w szereg miniaturowych turbin w skrzydłach startowało i lądowało pionowo podczas testów przeprowadzonych w tym roku. Napęd strumieniowy w połączeniu z autonomicznym prowadzeniem robi z Lilium typową powietrzną taksówkę. Niestety nie uregulowano jeszcze kwestii prawnych związanych z autonomicznymi samochodami, do masowego wykorzystania autonomicznych statków powietrznych trzeba będzie stworzyć odpowiednie prawo.

Przy obecnej lawinie pomysłów na prywatne latające samochody można śmiało powiedzieć, że losy prywatnych śmigłowców są zagrożone. Miłośnicy latania z grubymi portfelami już wkrótce będą mieli znacznie szerszy wybór w kwestii, czym oderwać się od ziemi.

TimoCom

Tylko pozazdrościć!

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

TC Transport Order®
aplikacja dostępna od lipca!

Teraz także dostęp mobilny:



www.timocom.pl



- 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

