



— 60<sup>lat</sup> —

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

**60-lecie ZMPD**

**28**

ACTROS

**Nowy rocznik kierowców**

**20**

**Oszczędnie i niezawodnie**

**57**

PL ZMPD 1957



# ACTROS

EDYCJA LIMITOWANA

Bądź jednym z 60,  
a nie jednym z wielu.

Tylko teraz, z okazji 60-lecia ZMPD, Mercedes-Benz przygotował edycję limitowaną 60 wyjątkowych ciągników siodłowych Actros. Oferta skierowana jest wyłącznie dla członków ZMPD. Więcej informacji na [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



— 60 lat —

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

*Patronat Honorowy  
Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy  
nad Jubileuszem 60-lecia*



16 września 2017 roku



**Jan Buczek**  
Prezes ZMPD

## Szerokości!

Sześćdziesięciolecie działalności jest ważnym wydarzeniem dla ZMPD. Cieszę się, że nasza organizacja ma się dobrze. Dla mnie jest to szczególnie ważne, bo od ponad dwudziestu lat jestem z nią blisko związany, pracując w organach statutowych Zrzeszenia. W tych latach wiele się zmieniło. Udało się nam wejść na rynek przewozów do Rosji na skalę większą od zagranicznych konkurentów. Polscy przewoźnicy zdobyli ogromne doświadczenie i z sukcesem umocnili się na rynkach zachodnioeuropejskich, gdzie w krótkim czasie dowiedli, że można im zaufać.

Jesteśmy sprawniejsi, bardziej wiarygodni od konkurencji, nasza chęć do pracy zjednuje nam wielu nowych kontrahentów. Auta z polskimi tablicami rejestracyjnymi są często spotykane na zagranicznych drogach. Staliśmy się jednak zakładnikami własnego sukcesu, bowiem doszło do sytuacji niespotykanej w Unii Europejskiej, w której rządy niektórych krajów unijnych sięgają do protekcjonizmu. Polscy przewoźnicy stali się celem ataku administracji wielu państw, które zawiązały koalicję przeciw polskim i wschodnioeuropejskim przedsiębiorcom. Jest to dla nas największym wyzwaniem. Zrzeszenie postrzegane jest przez organizacje przewoźników Europy Środkowo-Wschodniej jako lider. Wspólnie staramy się stworzyć takie prawne warunki wykonywania przewozów, które w obiektywny sposób zapewnią dostęp do rynku wszystkim uczestnikom.

## Unijny Pakiet Mobilności

6

Przepisy zawarte w Pakiecie Mobilności stanowią poważne zagrożenie dla przyszłości polskiej branży transportowej i prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w wielu krajach Unii Europejskiej.



## Transportowy Oskar dla polskiej firmy

66

Rok 2017 w międzynarodowym przewozie ponadnormatywnym należał do polskiej firmy MTD Skuratowicz, która za przewiezienie z Litwy na Białoruś ogromnego reaktora otrzymała „transportowego Oscara”.

## Implementacja z zastrzeżeniami

46

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, przy okazji wdrażania unijnego rozporządzenia 403, śrubuje kary dla przewoźników i wzbudza liczne zastrzeżenia ZMPD.

## Ślicznotki pod Opolem

70

Już po raz ósmy w Nowej Wsi Polskiej pod Opolem, a po raz 13. w historii, odbyło się wyjątkowe wydarzenie – Międzynarodowy Złot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck.



## Niebezpieczne zabezpieczenia socjalne

18

Unijna koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego bardzo komplikuje działalność przewoźników zatrudniających obcokrajowców. Lokalne oddziały ZUS odmawiają wydawania zaświadczeń A1 dla kierowców, obywateli obcych państw.

## Najpoważniejsza batalia

12

ZMPD walczy o przyszłość polskiej branży transportu drogowego, próbując w koalicji z innymi krajami zmienić zapisy Pakietu Mobilności oraz plany nowelizacji dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Unijny Pakiet Mobilności	6
Deбата EKES o pracownikach delegowanych	9
Najpoważniejsza batalia	12
Takie same prawa i obowiązki	14
Niebezpieczne socjalne zabezpieczenia	18
Szkoły chcą uczyć przyszłych kierowców	20
Fotomorgana. Bunt na pokładzie	22
Wśród zmian i przemian	28
Wyprzedzanie nocą	36
FTD: branżowe płace	40
Autobusy na przemysłowym szlaku	44
Implementacja z zastrzeżeniami	46
Retro. Przedostatnie podejście do Stara 200	50
Bezpieczeństwo jest sumą wielu detali	55
Transport stawia na faktoring online	56
Oszczędne i niezawodne	57
Odpowiedzialność przewoźnika	58
TC Transport Order® - nowość na Platformie TimoCom	60
Najlepszy wybór wyposażenia samochodu	62
Transportowy Oscar dla polskiej firmy	66
Ślicznotki pod Opolem	70
Kei car	72



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, Joanna Popiółek, Piotr Szymański, Justyna Wasążnik.

### Ogłoszenia i reklamy:

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

### Grafika i skład:

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

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

# Unijny Pakiet Mobilności

## Przepisy zawarte w Pakiecie Mobilności stanowią poważne zagrożenie dla przyszłości polskiej branży transportowej i prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w wielu krajach Unii Europejskiej.

Joanna Popiołek

Komisja Europejska przedstawiła 31 maja 2017 roku dłuższy wyczekiwany przez naszą branżę projekt Pakietu Mobilności. Po dogłębnej analizie projektu można śmiało powiedzieć, że przedstawione w nim uregulowania stanowią poważne zagrożenie dla przyszłości polskiej branży transportowej i prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w wielu krajach Unii Europejskiej.

### Delegowanie pracowników w transporcie międzynarodowym

Komisja Europejska uznała dotychczasowe praktyki Niemiec, Francji i Austrii, dotyczące stosowania zasad delegowania w transporcie międzynarodowym, za zasadne i formalnie wpisała je w proponowaną dyrektywę, zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE.

W artykule 2 projektu prawodawca proponuje, aby dwa elementy z dyrektywy o delegowaniu pracowników, tj.

minimalny wymiar płatnych urlopów rocznych oraz minimalne stawki płacy wraz ze stawką za nadgodziny, nie były stosowane w transporcie międzynarodowym jedynie wtedy, gdy okres delegowania w danym kraju jest krótszy lub równy liczbie 3 dni w okresie jednego miesiąca kalendarzowego. Jeśli przedsiębiorca przekroczy liczbę 3 dni, to automatycznie stosuje te dwa elementy delegowania i to już od momentu przekroczenia granicy, a zatem te 3 dni wcale nie będą wyłączone z zasad delegowania. Co ciekawe, już 6 godzin pracy w danym kraju uznawane będzie za dzień pracy, a przerwy i okresy odpoczynku czy okresy gotowości spędzane na terytorium państwa przyjmującego uznawane będą za okres pracy.

Komisja Europejska proponuje, aby przewoźnik drogowy mający siedzibę w innym państwie członkowskim był zobowiązany do przesłania zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci elektronicznej w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim, zawierającego następujące informacje:

- tożsamość przewoźnika drogowego;
  - dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami państwa przyjmującego, w którym świadczone są usługi, oraz która przesyła i otrzymuje dokumenty lub zawiadomienia;
  - przewidywaną liczbę i tożsamość kierowców;
  - przewidywany czas trwania delegowania, przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania;
  - numery tablic rejestracyjnych pojazdów wykorzystywanych do delegowania;
  - rodzaj świadczonych usług transportu, to znaczy: przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy, przewóz kabotażowy.
- Komisja proponuje, aby przewoźnik drogowy dostarczył zgłoszenie delegowania obejmujące okres nieprzekraczający sześciu miesięcy.

### Kierowcy z paskami wypłat

Kierowcy zobowiązani będą do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, ko-

pii zgłoszenia delegowania i dowodu operacji transportu odbywającej się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów, o których mowa w art. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009, dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Kierowcy będą także musieli prowadzić i udostępniać na żądanie w trakcie kontroli drogowej zapisy tachografu, a w szczególności zapisy dotyczące kodów krajów państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas prowadzenia operacji międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych.

Narzucony zostanie im także obowiązek prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej kopii umowy o pracę lub dokumentu równoważnego (w formie papierowej lub elektronicznej), przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski.

Co więcej, kierowca będzie musiał udostępnić na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopie odcinków wypłaty za ostatnie dwa miesiące; podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą czy podmiotem, który może dostarczyć mu te kopie. Sam przewoźnik, po okresie delegowania kierowcy, będzie musiał wydać w formie papierowej lub elektronicznej kopie powyższych dokumentów na wniosek organów przyjmującego państwa członkowskiego w rozsądnym przedziale czasu.

Wymogi administracyjne pozostają takie, jakie są obecnie, jednak z tą różnicą, że kraje, w których dziś przepisy o delegowaniu nie są stosowane i wymagane, będą mieć podstawę prawną do ich wdrożenia. Za pozytywne działanie należy uznać jedynie wyeliminowanie francuskiego wymogu posiadania przedstawiciela.

Nadal jednak przedsiębiorcy będą zmuszeni do prowadzenia statystyki czasu pracy ich kierowców w danym kraju i odpowiednio za pracę w tym kraju wynagradzać czy też przyznawać za ten czas adekwatny wymiar odpoczynku.

### Czas pracy kierowców

W planowanej zmianie rozporządzenia 561/2006 (dotyczącego harmonizacji niektórych przepisów socjalnych) Komisja zaproponowała bardzo istotne zmiany. W nowym artykule 8 zapisano, aby w ciągu czterech kolejnych tygodni kierowca wykorzystywał co najmniej cztery regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 45 godzin i dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku trwające co najmniej 24 godziny.

Jeżeli zastosuje się drugą możliwość, skrócone tygodniowe okresy odpoczynku muszą być kierowcy zrekompensowane równoważnym (pod względem liczby godzin) odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia. Odpoczynek wykorzystywany przez kierowcę jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku powinien bezpośrednio poprzedzać regularny tygodniowy odpoczynek wynoszący przynajmniej 45 godzin lub następować bezpośrednio po nim.

W związku z dużymi wątpliwościami co do legalności odbioru odpoczynku tygodniowego regularnego w kabinie pojazdu, Komisja jednoznacznie precyzuje, że regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpoczynek tygodniowy trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejszy skrócony tygodniowy okres odpoczynku nie będzie już mógł odbywać się w pojeździe. Takie odpoczynki mają być odbierane w odpowiednim miejscu zakwaterowania, wyposażonym w odpowiednie miejsce do spania i pomieszczenia sanitarne zapewnione przez pracodawcę, w domu lub w innej prywatnej lokalizacji wybranej przez kierowcę.

Przedsiębiorstwo transportowe będzie zobowiązane tak organizować pracę kierowców, aby umożliwić im odbywanie przynajmniej jednego regularnego tygodniowego odpoczynku lub tygodniowego odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin - wykorzystywanego jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku - w domu, w okresie trzech kolejnych tygodni.

Co to oznacza w praktyce? Jeżeli nowe przepisy zostaną przyjęte w proponowanym brzmieniu, czas rozliczeniowy ograniczy się faktycznie do 3 tygodni, odbiór odpoczynków dłuższych niż 24 godziny w kabinie pojazdu będzie całkowicie zakazany, a sam kierowca co 3 tygodnie będzie musiał powracać do domu.

Nowe przepisy jednoznacznie pokazują, że Komisja zaakceptowała protekcyjniostyczne postulaty Francji, Belgii czy Niemiec. Nigdzie jednak w uzasadnieniu nie znajdziemy informacji o brakach w infrastrukturze, niewystarczającej ilości strzeżonych, bezpiecznych parkingów, czy ewentualnych problemów związanych ze zniszczeniem czy kradzieżą pojazdów lub towarów oraz w kwestii odpowiedzialności za takie zdarzenia.

### Kabotaż

Komisja Europejska wnioskuje zasadniczą zmianę rozporządzenia 1072/2009 w zakresie przewozów kabotażowych. Komisja przyjmuje, że po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego, przewoźnicy drogowi będą uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim lub sąsiadujących państwach członkowskich.

Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego powinien odbyć się w ciągu 5 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie będą uznawane za zgodne z przepisami, jeśli przewoźnik będzie w stanie przedstawić wyraźny dowód potwierdzający poprzedni przewóz międzynarodowy.

Dowody te mają być przedstawiane lub przesyłane na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego w czasie trwa-

nia kontroli drogowej. Mogą one być przedstawiane lub przesyłane w formie elektronicznej, jak np. eCMR. Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą czy podmiotem, który może dostarczyć mu wymagany dowód.

Komisja zapisała w projekcie, że kabotaż jest w pełni objęty zasadami delegowania, jako praca wykonywana w całości w innym kraju, a zatem podlegająca zasadom kraju przyjmującego.

W praktyce nie będzie ograniczeń w liczbie operacji, jednak czas na realizację kabotażu skrócony zostanie do 5 dni. Co ciekawe, wprowadza się możliwość realizacji operacji kabotażowych również w krajach sąsiadujących z krajem przyjmującym i jest to całkowicie nowa koncepcja, która zapewne nie zostanie przyjęta entuzjastycznie przez kraje członkowskie.

W uzasadnieniu Komisja twierdzi, że ograniczenie czasu przy równoczesnej likwidacji ograniczeń w liczbie operacji pozwoli na lepszą kontrolę kabotażu, co spowoduje, że w latach 2010-2035 nastąpi ograniczenie naruszeń przepisów dotyczących kabotażu nawet do 62 proc. Ponadto Komisja chce wprowadzić minimalne, procentowe progi obowiązkowych kontroli operacji kabotażowych w danym kraju. Dla przewoźników oznacza to zwiększenie liczby kontroli na drodze.

### Letter boxy

Poprzez zaproponowaną nowelizację rozporządzenia 1071/2009 (ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego) Komisja Europejska zamierza wyeliminować z rynku firmy „skrzynki pocztowe”. Zamierza tego dokonać poprzez przyjęcie nowych kryteriów dla siedziby przedsiębiorstwa i wprowadzenie jasnych powiązań pomiędzy siedzibą firmy a jej faktyczną i ciągłą działalnością gospodarczą.

W artykule 5 proponowanej zmiany Komisja zapisała, że konieczne jest, aby przedsiębiorca transportowy posiadał lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty

księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w rozporządzeniu.

Co więcej, przedsiębiorca ma skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urządzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego. Komisja chce jeszcze, aby przedsiębiorca zarządzał pojazdami realizowanymi swoimi pojazdami, przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim, posiadał aktywa i zatrudniał pracowników proporcjonalnie do działalności swojej firmy.

Kontrolę tych kwestii Komisja pozostawia samym państwom członkowskim, wskazuje jednak, że przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Każdy wyrok skazujący, sankcja lub naruszenie wobec przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie narusza dobrą reputację przedsiębiorstwa.

### Pojazdy poniżej 3,5 tony

Komisja Europejska uważa, że przedsiębiorstwa wykonujące transport rzeczy wyłącznie pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć co najmniej taką zdolność finansową, aby zagwarantować środki niezbędne do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. KE równocześnie uznaje, że ponieważ jednak przewozy te mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi po-

winny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit dmc.

Komisja proponuje, aby od takich przedsiębiorców wymagane były dwa elementy: stała i rzeczywista siedziba w jednym z państw członkowskich oraz odpowiednia zdolność finansowa. W celu spełnienia wymogu zdolności finansowej przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton miałyby wykazywać na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponują kapitałem własnym w łącznej wysokości co najmniej 1 800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Ustawodawca nadal jednak pozostawia krajom członkowskim pewną swobodę i jeśli same uznają to za konieczne, mogą wprowadzać dodatkowe kryteria, dziś stosowane dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony.

### Inne proponowane zmiany

Z dużą satysfakcją polska branża transportu przyjmuje propozycję zmiany rozporządzenia 1071/2009 w zakresie zwiększenia liczby podmiotów odpowiedzialnych w łańcuchu dostaw.

W celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie powinny przewidzieć również sankcje dla nadawców ładunku i spedytorów w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, które naruszają przepisy rozporządzenia nr 1072/2009. Proponowany przepis nakazuje państwom członkowskim wprowadzenie kary wobec nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców z tytułu nieprzestrzegania przepisów, w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, naruszających rozporządzenie. ■

# Debata EKES o pracownikach delegowanych

**W Brukseli odbyło się 30 sierpnia posiedzenie Sekcji ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego w ramach Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES), czyli organu reprezentującego interesy pracodawców i pracowników w Europie.**



Piotr Szymański

Wydarzeniu uczestniczyła delegacja ZMPD w składzie prezes Jan Buczek, dyrektor Joanna Popiołek oraz przedstawiciel ZMPD przy UE – Piotr Szymański.

Celem spotkania było przeprowadzenie debaty wspierającej proces opracowania przez EKES opinii dotyczącej zaproponowanych przez Komisję Europejską przepisów o objęciu transportu drogowego zasadami delegowania oraz zmian w regulacjach dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz czasu pracy. Do udziału w wydarzeniu zaproszono grono ekspertów i praktyków z sektora transportu, a jednym z prelegentów był prezes Jan Buczek.

W pierwszej części spotkania członkowie Komitetu Ekonomiczno-Społecz-

nego, wśród nich Janusz Pietkiewicz – wiceprezydent Pracodawców RP, wysłuchali oceny propozycji zawartych w Pakiecie Mobilności z perspektywy pracowników (Robert Parillo – przewodniczący Europejskiej Federacji Pracowników Transportu - ETF) oraz pracodawców (Matthias Maedge – stały delegat IRU przy UE).

Uzupełnieniem była prezentacja wyników badania na temat funkcjonowania firm transportowych w Europie, przeprowadzonego przez francuski instytut badawczy – Comité National Routier. Jego przedstawiciel Alex Ugurlu przedstawił zmiany, jakie nastąpiły na rynku przewozów drogowych w UE od czasu akcesji nowych krajów członkowskich z Europy Środkowo-Wschodniej.

### Samozatrudnienie na ominięcie przepisów

Wyniki badania wykazały, w jakim zakresie firmy z Europy Środkowo-

-Wschodniej, w tym z Polski, zdominowały europejski sektor transportu, zdaniem niektórych kosztem pracowników z Francji, która z 3. pozycji spadła do drugiej dziesiątki.

W drugiej części spotkania głos zabrali reprezentanci służb kontroli oraz policji belgijskiej, którzy przedstawili liczne, według nich, przypadki łamania przepisów socjalnych i bezpieczeństwa przez kierowców i przewoźników z krajów tzw. nowej UE.

Przeciw wagę dla ich prezentacji stanowiły wystąpienia przedstawicieli organizacji przewoźników – Vojtech Hromira, sekretarza generalnego czeskiego zrzeszenia Cesmad Bohemia oraz prezesa ZMPD Jana Buczka. Obaj prelegenci wykazali liczne wady propozycji KE, dotyczącej objęcia kierowców zasadami dyrektywy o delegowaniu (PWD), podkreślając jednocześnie, że do rozwiązywania problemów branży należy stosować metody adekwatne do specyfiki sektora



transportu drogowego, które nie będą negatywnie wpływać na zasadę swobodnego świadczenia usług na rynku europejskim.

Zdaniem V. Hromira objęcie transportu zasadami delegowania może doprowadzić do niekontrolowanego rozwoju samozatrudnienia jako sposobu omijania przepisów socjalnych. Zarzucił on również przedstawicielom krajów Europy Zachodniej, iż zjawiska, z którymi próbuje się obecnie walczyć, takie jak kierowcy-nomadzi czy firmy „skrzynki-pocztowe”, zostały stworzone przez podmioty z Europy Zachodniej, za których nadużycia nie mogą teraz płacić uczciwe firmy z naszej części Europy.

Prezes Buczek podkreślił, że Zrzeszenie reprezentuje firmy szanujące swoich pracowników, a przytaczane przez związki zawodowe przypadki łamania prawa, skoro są znane, powinny znajdować swoje zakończenie w sądzie. Oprócz krytyki pomysłów objęcia transportu międzynarodowego zasadami dyrektywy o delegowaniu, prezes Buczek wykazał między innymi brak możliwości wdrożenia propozycji Komisji Europejskiej dotyczących odbioru regularnego odpo-

czynku tygodniowego poza kabiną pojazdu, czy też obowiązku powrotu do bazy co 3-4 tygodnie.

#### Kierowcy wolą wypoczywać w kabinie

Zdaniem prezesa fakt, że w Europie występuje ewidentny brak odpowiedniej infrastruktury parkingowej i hotelowej, powoduje, iż pomysły KE doprowadzą do wyparcia z rynku polskich przewoźników, którzy będą mieli do wyboru między wysokimi karami za łamanie przepisów a ryzykiem utraty lub zniszczenia ładunku, który - pozostawiony bez nadzoru - nie będzie objęty odszkodowaniem.

Przytoczył również wyniki ankiety przeprowadzonej przez ZMPD wśród polskich kierowców, które wykazały, że w zdecydowanej większości są przeciwnikami narzucania im odbioru odpoczynku poza pojazdem oraz opowiadają się za pozostawieniem kierowcy prawa wyboru takiego miejsca.

Wbrew opinii głoszonej przez europejskie związki zawodowe, nasi kierowcy są także zwolennikami możliwości kumulacji czasu z trzech skróconych odpoczynków tygodniowych i odbio-

ru pełnego odpoczynku w skumulowanej formie po czwartym tygodniu pracy.

Wystąpienia prelegentów zakończyły się dyskusją z udziałem zgromadzonych na sali przedstawicieli EKES. Pokazała ona, że także wśród pracodawców z krajów „starej Unii” nie ma jednoznacznej zgody na nowe pomysły KE. O ile bowiem zamiar objęcia delegowaniem przewozów kabotażowych, jako działalności o charakterze krajowym, znajduje wśród nich duże poparcie, zastosowanie PWD do branży transportowej budzi już ich spore wątpliwości.

Spotkanie w EKES, choć służyło przede wszystkim wypracowaniu opinii tego organu wobec propozycji KE, okazało się więc także niezwykle ważne w kontekście budowania szerszego grona sprzymierzeńców w walce o ochronę branży przed protekcyjnymi zakusami niektórych państw UE. Jak podsumował przedstawiciel IRU, jesteśmy przeciwni łamaniu prawa i wykorzystywaniu pracowników, ale bazą do dyskusji nie mogą być slogany czy pojedyncze nieprawidłowości. Konieczne są konkretne dane liczbowe, których dotychczas nikt jednak nie był w stanie pokazać. ■



## MASZ FIRME?

# TANKUJ TANIEJ!

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

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

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

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



# Najpoważniejsza batalia

Zrzeszenie walczy o przyszłość polskiej branży transportu drogowego, próbując w koalicji z innymi krajami zmienić zapisy Pakietu Mobilności oraz plany nowelizacji dyrektywy o pracownikach delegowanych.



Robert Przybylski

**D**ziałające od listopada 2016 roku brukselskie biuro ZMPD jest aktywne w Parlamencie Europejskim, gdzie rozgrywa się batalia o kształt kluczowych dla polskich przewoźników rozporządzeń.

## Prace w Europarlamencie

Chociaż prace PE nad stanowiskiem wobec Pakietu Mobilności zaczęły się dopiero po wakacjach, posłowie jeszcze w lipcu debatowali na posiedzeniu Komisji ds. Transportu i Turystyki na ten temat.

Estonia, która w tym półroczu przewodniczy pracom Rady UE, zapowiedziała nadanie sprawom transportu priorytetu w swoich pracach i znalezienie kompromisu, możliwego do zaakceptowania przez wszystkie strony.

Wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego Ryszard Czarnecki podkreślił, że „sektor transportu drogowego jest specyficznym i bardzo wrażliwym elementem europejskiej gospodarki. Każde zakłócenie na rynku kreuje konsekwencje dla innych sektorów: opóźnienia w dostawach, wzrost cen towarów oraz ograniczenie mobilności obywateli Unii Europejskiej”.

Europoseł Elżbieta Łukacijewska z grupy EPP (Europejskiej Partii Ludo-

wej) pytała, czy Prezydencja ma zamiar w swojej pracy sztywno trzymać się propozycji KE, czy wypracować nowe, bardziej adekwatne dla branży rozwiązania. Zwróciła także uwagę, że stoi przed nią stoi zadanie pogodzenia obowiązku odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego poza kabiną pojazdu z brakiem odpowiedniej infrastruktury parkingowej i hotelowej, zastosowanie delegowania w transporcie wobec różnych systemów wynagrodzeń funkcjonujących w poszczególnych państwach członkowskich, czy wprowadzenia ograniczeń w kabotażu w kontekście celu redukcji emisji dwutlenku węgla w UE.

Głos w dyskusji na ten temat zabrał także europoseł Kosma Złotowski z grupy ECR (Europejskich Konserwatystów i Reformatorów), który odniósł się do kwestii dumpingu społecznego jako pojęcia używanego w debacie o wynagrodzeniach pracowników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej. W tym kontekście zwrócił się z prośbą o wyjaśnienie przez Prezydencję, czy faktycznie mamy do czynienia z tym zjawiskiem w Europie, czy też jest to jedynie slogan używany do maskowania prawdziwych intencji krajów zachodnich, chcących zabezpieczyć swoje rynki przed konkurencją przewoźników z państw o niższych kosztach pracy.

ZMPD regularnie komunikuje się z europosłami, przekazując stanowisko

branży i jej potrzeby. Zrzeszenie utrzymuje także bieżące, robocze kontakty z polską administracją państwową.

## Prace z polskim rządem

Przyszłe regulacje będą kształtowane również w Radzie UE, która jest głównym organem decyzyjnym UE; dawniej była nazwana Radą Ministrów UE. Na tym forum ścierają się przedstawiciele rządów, dlatego też ZMPD przedstawiło ocenę propozycji KE Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk popiera polskich przedsiębiorców. – Narzucanie krajowych stawek płacy minimalnej przewoźnikom w międzynarodowym transporcie drogowym, bez uwzględnienia dodatkowych czynników związanych z funkcjonowaniem firm przewozowych, spowoduje podniesienie kosztów transportu wszystkich towarów na wewnętrznym rynku UE oraz zakłócenia w łańcuchu dostaw towarów – powiedział minister 31 maja 2017 r. w Brukseli.

Minister zaprezentował stanowisko resortu oraz podkreślił, że zmiany legislacyjne zaproponowane w Pakiecie Mobilności w obecnym kształcie uderzają w sektor drogowego transportu międzynarodowego. Zaznaczył też, że

Polska będzie w dalszym ciągu konsekwentnie realizować swoją strategię w tym zakresie, opierając się na rzetelnych danych i analizach, które będą przekazywane do wiadomości europejskim firmom transportowym oraz opinii publicznej.

Minister Adamczyk, razem z wiceminister Justyną Skrzydło, w maju wziął udział w spotkaniu z przedstawicielami Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, państw członkowskich, środowisk branżowych i mediów, które odbyło się po prezentacji projektu Pakietu Mobilności, czyli aktów prawnych regulujących funkcjonowanie transportu drogowego w UE.

– Zamiast liberalizacji i działań na rzecz Jednolitego Obszaru Transportowego, rewizja przepisów w wersji zaprezentowanej przez Komisję Europejską idzie w kierunku zamykania rynków narodowych i sankcjonowania działań protekcyjnych niektórych państw na szczeblu unijnym, co w rezultacie oznacza ograniczanie naturalnej przewagi konkurencyjnej podmiotów, które własną gospodarnością oraz uczciwą pracą zdobyły znaczącą pozycję na rynku europejskim – powiedział na spotkaniu minister Adamczyk.

– Rodzi się pytanie, czy pakiet, który przedstawiła Komisja Europejska, można nazwać „Pakiem Mobilności” skoro, w gruncie rzeczy, doprowadzi do jej

ograniczenia, gdyż proponuje przepisy, które sprawią, że świadczenie usług przez firmy transportowe w wielu obszarach będzie mocno utrudnione, a branża już dziś boryka się z wieloma utrudnieniami i funkcjonuje w warunkach dużej niepewności – podkreślił minister Andrzej Adamczyk.

Minister zwrócił też uwagę, że KE zaproponowała rozwiązania zaskakująco zbliżone z tymi, w stosunku do których wszczęto procedurę naruszeniową. 27 kwietnia 2017 r. Komisja wezwała Austrię do usunięcia uchybień w związku ze stosowaniem austriackiej ustawy dotyczącej zwalczania dumpingu płacowego i socjalnego w sektorze transportu drogowego. Dodał, że podobne działania podjęła wobec francuskiej i niemieckiej ustawy o płacy minimalnej.

– W odróżnieniu od niektórych polityków europejskich jestem daleki od używania zwrotów takich jak nowoczesne niewolnictwo czy praca przymusowa. Z całą pewnością nie zgodzę się też ze stwierdzeniem, że poprzez różnicowanie stawek wynagrodzeń w poszczególnych państwach UE „karmimy ekstremizm” oraz ograniczamy poparcie dla idei europejskiej – powiedział minister Adamczyk.

Szef resortu infrastruktury i budownictwa zaapelował o prowadzenie dyskusji opartej na merytorycznych argumentach.

## Prace w koalicji

ZMPD wraz z rządem montuje koalicję krajów, które chcą zablokowania prac nad Pakietem Mobilności i dyrektywą o pracownikach delegowanych. Zrzeszenie, poprzez kontakty ze stowarzyszeniami branżowymi z krajów mających zbliżony interes z naszym, tworzy wspólny front oporu przeciw niekorzystnym zmianom narzucanym przez Komisję Europejską.

ZMPD kilkakrotnie było gospodarzem roboczych konferencji poświęconych wypracowaniu wspólnego stanowiska. Zgromadziły one nie tylko kraje sąsiednie, ale także np. przedstawiciele Hiszpanii oraz Portugalii. Podobne do naszego stanowisko prezentuje nawet 12 unijnych krajów, ale sytuacja może okazać się płynna.

Prace nie są łatwe, bo jak widać po ostatniej wyprawie prezydenta Francji Emmanuela Macrona na południe Europy, rządy bogatych krajów Europy próbują wpłynąć na stanowisko polityków, oferując w zamian ustępstwa na innych polach.

W ostatnim czasie premierzy państw Grupy Wyszehradzkiej we wspólnym oświadczeniu sprzeciwili się osłabianiu mobility świadczenia usług. Takie byłyby skutki włączenia międzynarodowych usług transportowych w zakres dyrektywy o delegowaniu pracowników.

# Takie same prawa i obowiązki



z Radu Dinescu  
rozmawia Robert  
Przybylski

## Radu Dinescu, wiceprezes IRU oraz przewodniczący Rumuńskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych UNTRR ocenia Pakiet Mobilności.

### ■ Czy IRU zareaguje na Pakiet Mobilności?

Jako wiceprezes IRU mogę powiedzieć, że trwają dyskusje członków organizacji na temat zaproponowa-

nego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności. IRU zrzesza członków z Europy oraz spoza niej, więc jest to forum bardzo szerokie. Padają różne argumenty dotyczące szczegółów tego projektu. To są intensywne dyskusje i mam nadzieję, że przyniosą one wspólne spojrzenie na tę kwestię.

### ■ Zatem co powie pan jako przewodniczący UNTRR?

Przewoźnicy z Europy Wschodniej są wypychani z rynków starej UE, choć robią dobrą robotę po atrakcyjnej cenie i jeszcze wypracowują przy-

tym zysk. Przecież nikt nie zmusza naszych klientów do korzystania z ich oferty.

Politycy z Europy Zachodniej zbijają polityczny kapitał na skargach zachodnioeuropejskich konkurentów, zamiast pomagać w dialogu pomiędzy tamtejszymi pracodawcami i pracownikami. Łatwiej jest wskazać na obcych i ich obwinić o problemy, których nie chce się rozwiązywać.

### ■ Spór jest chyba nie tylko polityczny?

Nasi przewoźnicy widzą rosnące koszty pracy, a jest to najważniejszy

element przewagi konkurencyjnej. Już pozyskanie kapitału jest droższe w krajach nowej UE niż w starych i różnica wynosi kilka punktów procentowych. Tabor mamy taki sam, płacimy takie same myto za drogi i kupujemy to samo paliwo, dlatego zatem nie mamy takich samych stawek od klientów? Skoro mamy mieć takie same obowiązki, powinniśmy mieć takie same prawa. Francuzi wyliczają referencyjne koszty przebiegu wozokilometra, które dla zestawu kurtynowego wynoszą 1,25 euro, zaś dla chłodni 1,3 euro. Powszechnie stosowana cena wozoki-

lometra we Francji sięga 1,5 euro. Wobec tego, dlaczego naszym przewoźnikom spedytorzy płacą 1 euro, skoro – jak wynika z danych – jest to stawka poniżej oficjalnie wyliczonych kosztów?

cję? Wolny rynek oznacza naturalną równowagę, swobodę działania dla każdego, zaś rolą władzy jest jedynie sędziowanie – jak w piłce nożnej. Takie same reguły powinny być dla wszystkich, bez faworyzowania

Dyskusje o kabotażu i obostrzenia są tylko wymówką. Zniesienie limitu operacji zaproponowane razem ze skróceniem czasu na kabotaż z siedmiu do pięciu dni wynika z niemożności służb kontrolnych określenia liczby operacji. Propozycja Komisji jest krokiem wstecz.

### ■ Dla naszych przewoźników to spore straty.

Przyjmując, że samochód pokonuje miesięcznie 12 tys. km, różnica pół euro na wozokilometrze czyni 6 tys. euro zarobku mniej naszych przedsiębiorców w stosunku do francuskich konkurentów. Wobec tego, skoro nie mamy tych samych przychodów, nie możemy mieć tych samych kosztów.

Jednak główne pytanie brzmi: dokąd zmierza polityka UE wobec transportu drogowego? Zapytałem o to niedawno komisarz Bulc, wskazując, że Komisja porzuciła zakładaną w Białej Księdze liberalizację. Pani komisarz stwierdziła jedynie, że nie może potwierdzić zmiany kursu.

### ■ Jaka jest według pana polityka Komisji?

Pakiet Mobilności został przygotowany dla usatysfakcjonowania naszych zachodnioeuropejskich kolegów. Propozycja KE oraz działania Francji, Niemiec, Belgii sprawiają, że rynki nie są otwarte i regulacje nie biorą pod uwagę potrzeb przemysłu jako całości, lecz jedynie korzyści dla naszych zachodnich konkurentów. Pakiet Mobilności pokazuje, że niezależnie od różnic kosztów, restrykcje będą coraz większe i nie jesteśmy mile widziani na takich rynkach.

### ■ Zatem koniec liberalizacji rynku w Unii?

Pakiet Mobilności to zły znak ze strony Komisji Europejskiej dotyczący przyszłości rynku transportowego Unii Europejskiej. Dlatego Komisja nie stawia na liberaliza-

podmiotów w zależności np. od kraju pochodzenia.

### ■ Jak tłumaczy pan powody zmiany polityki?

Rząd niemiecki jako pierwszy wszedł na tę drogę, wprowadzając MiLoG. Powodem jest nadwyżka płatnicza Niemiec. Rząd niemiecki uważa, że społeczeństwo ma zbyt duże oszczędności, a zbyt mało wydaje, więc wzrost kosztów przyspieszy obieg pieniądza. Nowe regulacje dotyczące przewoźników wymuszają inwestycje w parkingi strzeżone, hotele, co oznacza wzrost nakładów i zatrudnienia.

### ■ Nie wszystko da się w ten sposób wytłumaczyć, np. koncentracja regulatora na kabotażu, którego udział w przewozach jest pomijalny.

Udział kabotażu w przewozach międzynarodowych wynosi 3-5 proc. i regulacje wykraczają ponad te proporcje. Powoduje to utrudnienia w działalności naszych firm. Dyskusje o kabotażu i obostrzenia są tylko wymówką. Zniesienie limitu operacji zaproponowane razem ze skróceniem czasu na kabotaż z siedmiu do pięciu dni wynika z niemożności służb kontrolnych określenia liczby operacji. Propozycja Komisji jest krokiem wstecz i nawet jeśli nie ma możliwości weryfikacji liczby wykonanych operacji, należy utrzymać poprzedni, 7-dniowy okres. Tym bardziej, że nie jest jasne, jak te 5 dni liczyć, czy chodzi o okres następujących po sobie pięciu dni, czy też np. 5 dni w miesiącu. Z nadinterpretacjami mieliśmy już do czynienia



wcześniej. W 2013 roku Finowie jednostronnie ograniczyli liczbę operacji do dziesięciu w trzech miesiącach. Złożyliśmy w 2014 roku protest do Komisji, która nic z tym nie zrobiła. Jeżeli KE będzie upierała się przy 5-dniowym okresie na kabotaż, to wolimy dotychczasowe rozwiązanie.

■ **Jak ocenia pan konieczność powrotów do domu i zakaz spędzania 45-godzinnego wypoczynku w ciężarówce?**

Wypoczynek 45-godzinny w ogóle nie powinien być tematem regulacji, gdyż jest łamaniem praw człowieka. Każdy z nas ma prawo do swobodnej decyzji, co chce robić w swoim wolnym czasie. Te regulacje są nadużyciem. Czas wolny należy do kierowców i mogą zrobić z nim co chcą.

Komisja w propozycjach zaparzyła się na duże firmy, mające setki kierowców. Zapomniała, że 80 proc. przedsiębiorstw w tej bran-

tarci do nich. Jeżeli w okolicy hotelu jest impreza, wówczas koszty noclegu wzrastają kilkukrotnie. Na 150 euro za nocleg nie może pozwolić sobie żadna firma.

Dlatego podkreślam, że Komisja Europejska może regulować czas pracy, ale nie ma prawa ingerencji w czas wypoczynku.

■ **Do niedawna nikt w Unii nie kłopotał się czasem wypoczynku. Skąd zmiana?**

To jest kolejny interesujący punkt. Nagle Belgia, Francja, Niemcy zakażają pobierania 45-godzinnego wypoczynku w kabinie. Tymczasem regulacja obowiązuje od 2006 roku i do 2014 roku wszystko było prawidłowo. Wtedy w UE było 25 krajów, teraz jest 28 i nie wolno, choć przepisy nie zmieniły się. O ich zmianie, czyli o nowelizacji rozporządzenia 561 ma prawo decydować tylko Komisja Europejska, a nie poszczególne kraje członkowskie.

■ **Kolejna sprawa to firmy - skrzynki pocztowe. Regulacje Komisji idą w dobrym kierunku?**

W tej kwestii trzeba zdefiniować, co to jest firma - skrzynka pocztowa. Jeżeli przedsiębiorstwo ma zarejestrowane ciężarówki, zatrudnia kierowców i ma biura, to nie jest firmą - skrzynką pocztową, ponieważ prowadzi rzeczywistą działalność. Natomiast KE twierdzi, że tylko podejmowanie decyzji w danym miejscu świadczy o tym, że firma nie jest skrzynką pocztową. To skrajna interpretacja. Wynika ona, jak podejrzewam, z chęci rządów zachodnioeuropejskich ściągnięcia z powrotem do siebie tych podmiotów i przejścia płaconych przez nie podatków.

■ **Proszę ocenić zaproponowane ograniczenia w przewozach ładunków samochodami o dmc do 3,5 tony. Czy KE i tu**

■ **nie przekracza swoich uprawnień?**

Europa chce licencjonować zarówno firmy, jak i pojazdy, ale te propozycje przyniosą niewielki efekt. Po pierwsze nie ma możliwości kontroli tego rynku, który ma 10 razy więcej pojazdów niż segment ciężki, z którego kontrolą organy już sobie nie do końca radzą. Po drugie regulacje dotyczą pojazdów zarejestrowanych w UE. Samochody spoza podlegają prawom ONZ i w nich określone są jako samochody osobowe, zatem ich kierowców nie obowiązuje np. rozporządzenie 561.

■ **A przepisy o delegowaniu powinny dotyczyć kierowców w ruchu międzynarodowym?**

Nie powinny, podobnie jak nie dotyczą marynarzy. Nie jest normalne, aby pracownik transportu międzynarodowego spełniał reguły lokalnego rynku pracy. Wyjątkiem jest tylko sytuacja, gdy kabotaż przekracza połowę czasu pracy ciężarówki, wówczas taki podmiot pracuje na rynku wewnętrznym.

Co ciekawe, KE zaproponowała ułatwienia w wykorzystaniu czasowo zarejestrowanych samochodów, wypożyczonych z innych krajów. Wynika to z większego prawdopodobieństwa wypożyczenia zarejestrowanych na wschodzie ciężarówek przez zachodnie firmy niż odwrotnie.

■ **Politycy Komisji zapomnieli o konsumentach?**

Na to wygląda. Klienci doceniają współpracę z nami, bo nikt nie chce płacić za sześciopak piw 10 euro zamiast 6 euro tylko dlatego, że towar przewiozła niemiecka lub francuska firma. Każdy ceni sobie wyższą efektywność partnera i niższe ceny. Jednak podstawowy problem to brak wizji, dokąd zmierza Unia. Czy będzie to federacja, z Niemcami, Francją i Beneluksem jako nowym, samowolnym jądrem? Na ten temat powinni wypowiedzieć się wyborcy całej UE, tymczasem tamte kraje już wybrały drogę. Podobnie jest z zamrożeniem negocjacji akcesyjnych z Turcją. Jej przyjęcie zmieniłoby równowagę między wschodnimi i zachodnimi krajami, choć oficjalny powód zawieszenia rozmów jest inny.

Klienci doceniają współpracę z nami, bo nikt nie chce płacić za sześciopak piw 10 euro zamiast 6 euro tylko dlatego, że towar przewiozła niemiecka lub francuska firma. Każdy ceni sobie wyższą efektywność partnera i niższe ceny. Jednak podstawowy problem to brak wizji, dokąd zmierza Unia.

ży ma mniej niż 10 samochodów. Co oni mają zrobić? Jak ojciec z synem na trasie np. z Hiszpanii do Wielkiej Brytanii mają zorganizować sobie 45-godzinną przerwę, która wypadnie im dajmy na to w Lyonie? Mają wrócić do domu? To oznaczałoby, że wcześniej nie wolno im wziąć ładunku, bo przecież nie mogą zostawić auta z ładunkiem bez dozoru.

W pierwszym półroczu tego roku liczba napadów w Europie Zachodniej wzrosła o 40 proc. w stosunku do takiego samego okresu roku poprzedniego. Wandalizm dotyka przede wszystkim ciężarówek z Europy Wschodniej. W nich przebijane są opony, a stojące obok samochody francuskie pozostawione są nietknięte. Policja jest bezczynna.

Kolejna kwestia to brak infrastruktury: strzeżonych parkingów oraz hoteli. Oddalone są od parkingów o 20-30 km i problemem jest do-

WSPÓŁPRACA



**Targi Kielce**  
exhibition & congress centre

YEARS  
**25**  
LAT



**ROTRA**

**8-10.05.2018**

X Międzynarodowe Targi  
Transportu Drogowego  
- Pojazdy Użytkowe



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

Równolegle odbędą się  
Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

**Autostrada-Polska**

Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych  
i Pojazdów Specjalistycznych

**Maszbud**

Ceny promocyjne do 30 września

**TARGI DAJĄ WIĘCEJ**

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

# Niebezpieczne socjalne zabezpieczenia



**Unijna koordynacja systemów zabezpieczenia społecznego bardzo komplikuje działalność przewoźników zatrudniających obcokrajowców.**

Robert Przybylski

atem przewoźnicy zaczęli alarmować ZMPD o odmowach lokalnych oddziałów ZUS wydania zaświadczeń A1 dla swoich kierowców, obywateli obcych państw. Brak zaświadczenia skutkuje wysokimi karami i praktycznie uniemożliwia kierowcy wykonywanie zawodu.

**Warunki nie zmieniły się**

ZUS zapewnia, że warunki wydawania zaświadczeń A1 nie zmieniły się.

„Zaświadczenia A1 były i są wydawane, w tym osobom nieposiadającym obywatelstwa państwa członkowskiego UE” – zapewnia biuro rzecznika prasowego ZUS.

Przyznaje ono jednak, że widoczne jest wzmożenie zatrudniania przez polskie firmy obywateli innych państw na stanowisku kierowcy. „W związku z zagrożeniem sankcjami, które mogą być nałożone przez zagraniczne służby za brak zaświadczenia A1 wzrosła również liczba wniosków o wydanie A1 składanych przez płatników, którzy do tychczas nie występowali o A1” - informuje biuro prasowe Zakładu.

Rosnące zatrudnienie obcokrajowców widoczne jest w statystykach ZUS. W 2016 roku ZUS wydał 513 tys. zaświadczeń A1, gdy dwa lata wcześniej było ich 428 tys.

Rośnie także liczba zagranicznych kierowców. ZUS wydał m.in. 1 077 zaświadczeń A1 Ukraińcom w październiku 2016 roku, zaś w kwietniu 2017 roku 2 840. W tych samych miesiącach wydał 115 i 410 zaświadczeń Białorusinom.

Od października 2016 roku do kwietnia 2017 roku ZUS wydał łącznie 12 258 zezwoleń dla Ukraińców, 1 304 dla Białorusinów, 149 dla Serbów, 99 dla Rosjan, 74 dla Mołdawian. Łącznie na liście ZUS znalazły się 42 kraje i to także tak egzotyczne, jak Trynidad i Tobago, Kamerun, Chile i Kongo.

W październiku 2016 roku ZUS odmówił wydania zaświadczeń dla 35 kierowców: jednego obywatela Białorusi i 34 z Ukrainy. W kwietniu br. odmów było łącznie 118 (65 dla obywateli Ukrainy, 50 dla obywateli Białorusi, 2 z Armenii i 1 z Uzbekistanu).

**A1 dla zamieszkujących w państwie członkowskim**

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej tłumaczy, że „dokument A1 wydaje się w celu potwierdzenia, któremu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego dana osoba podlega oraz poświadczenia, że nie jest ona zobowiązana do opłacania składek w innym państwie członkowskim”.

Jednocześnie ministerstwo zwraca uwagę, że „W rozpatrywanym kontekście wydanie dokumentu A1 jest jednak czynnością wtórną w stosunku do stwierdzenia, czy dana osoba w ogóle spełnia przesłanki, aby zastosować wobec niej przepisy o koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego. Innymi słowy, najpierw należy ustalić, czy dana osoba może zostać objęta przepisami o unijnej koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, a następnie można rozpatrzyć wnioski o wydanie dokumentu A1”.

Resort pracy podkreśla, że „procedura weryfikacji warunków prawnych jest stałym obowiązkiem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, który jako instytucja właściwa państwa członkowskiego, w świetle przepisów unijnych jest uprawniony do wydawania dokumentów A1, tak dla obywateli państw członkowskich UE, jak i obywateli państw nieunijnych, o ile spełnią oni określone przepisami unijnymi wymagania. Dla obywateli państw nieunijnych lub ich pracodawców wnioskujących o wydanie dokumentu A1 kluczowe jest spełnienie warunków dodatkowych – legalnego zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego i znajdowania się przez nich w sytuacji, która dotyczy więcej niż jednego państwa członkowskiego”.

**Pobyt to nie zamieszkanie**

Pracownik, obywatel państwa trzeciego, wykonujący przewozy międzynarodowe dla polskiej firmy może korzystać z postanowień unijnych przepisów o koordynacji zabezpieczenia socjalnego, o ile legalnie zamieszkuje w państwie członkowskim.

Dlatego oddziały ZUS zaczęły częściej weryfikować informacje składane w oświadczeniach o miejscu zamieszkania. Rzecznik przypomina, że w oświadczeniu, w pouczeniu, wskazano jakie kryteria brane są pod uwagę przy ocenie, gdzie osoba zamieszkuje, a mianowicie: czas trwania i ciągłość pobytu na terytorium danego państwa członkowskiego, charakter i specyfika wykonywanej pracy, miejsce, w którym praca jest zazwyczaj wykonywana, jej stały charakter oraz czas trwania, sytuacja rodzinna i więzi rodzinne, sytuacja mieszkaniowa oraz to, czy sytuacja ta ma charakter stały.

Rzecznik podkreśla, że kryteria wynikają z przepisów unijnych. „Po wery-

Regulacje UE

**UE zamierza harmonizować zabezpieczenia socjalne**

Kraje starej UE chronią swój rynek pracy, po delegowaniu kolejną regulacją jest planowana harmonizacja zabezpieczeń socjalnych pracowników. Wszystko pod pozorem walki z dumpingiem socjalnym.

Ujednoczenie praw socjalnych oznacza według posła, sprawozdawcy PE Guillaume Balasa, m.in. znajomość praw, określenie wysokości płacy minimalnej, po jakim czasie delegowany nabiera praw do zasiłku lub renty, w jakim zakresie chroniona jest jego rodzina.

PE kładzie nacisk na ułatwienia m.in. weryfikacji dokumentów A1, które wskazują kraj, w którym osoba jest ubezpieczona. Formularz A1 wydawany jest, jeśli przedsiębiorca prowadzi znaczącą część działalności w kraju pochodzenia, zaś pracownik będzie delegowany na okres krótszy niż 24 miesiące.

Balasa uważa, że brak koordynacji i współpracy inspekcji utrudnia walkę z pracą nielegalną, ponieważ kraje pochodzenia pracowników delegowanych nie odpowiadają na pytania inspekcji kraju przyjmującego. Proponuje powołanie unijnego systemu informatycznego, który byłby nadzorowany przez istniejącą Komisję Administracyjną. Reprezentowane są w niej wszystkie kraje. Pracownik mógłby mieć kartę zabezpieczenia społecznego, na której zapisana byłaby jego historia pracy oraz do jakiego systemu zabezpieczeń należy.

Balasa dodaje, że gdyby uruchomić opisaną powyżej platformę cyfrową i połączyć ją z inteligentnym tachografem, wówczas kontrola zagranicznych kierowców międzynarodowych byłaby znacznie łatwiejsza.

Balasa wskazuje, że przeciwko nowym regułom jest Rada Europejska. Dodaje, że Unia jest zdeterminowana, aby przyjąć nowe dyrektywy przed 2019 rokiem, jeszcze w tej kadencji parlamentu.

fikacji może się okazać, że podanie w oświadczeniu Polski jako państwa zamieszkania nie jest zgodne z prawdą i osoba zamieszkuje w państwie swojego pochodzenia, np. na Ukrainie. W takiej sytuacji zaświadczenie A1 nie zostanie wydane. Nie będzie bowiem spełniony warunek legalnego zamieszkania w państwie członkowskim” – wyjaśnia rzecznik ZUS.

W unijnych przepisach rozróżniono pojęcia zamieszkania i pobytu. „Zamieszkanie” oznacza miejsce, w którym osoba zwykle przebywa, a „pobyt” oznacza pobyt czasowy.

Rzecznik tłumaczy, że zgodnie z interpretacją przepisów unijnych określenie „pobyt” cechuje tymczasowy charakter oraz fakt, że dana osoba zamierza powrócić do swojego miejsca zamieszkania, kiedy tylko zrealizuje podstawowy cel pobytu w innym państwie. „Pobyt” wymaga zatem fizycznej obecności danej osoby poza jej zwykłym miejscem zamieszkania.

Biuro prasowe ZUS dodaje, że przy określaniu miejsca zamieszkania bierze się pod uwagę wiele kryteriów.

„W przypadku trudności w rozstrzygnięciu bierze się pod uwagę zamiar danej osoby. Zamiary muszą być oceniane jako wynikające ze wszystkich okoliczności. Oznacza to, że muszą być oparte na faktach, a więc uwzględniane tylko wówczas, gdy świadczą o nich obiektywne fakty i okoliczności. Sama deklaracja danej osoby, że rozważa lub chce zamieszkać w określonym miejscu nie jest wystarczająca” – podkreśla rzecznik.

**Doprecyzowanie definicji**

Resort pracy informuje, że kwestia interpretacji pojęcia „legalne zamieszkanie” jest przedmiotem konsultacji. „Wynika to z faktu braku jednoznacznej definicji tego pojęcia w prawie unijnym. W związku z tym prowadzone są prace dotyczące doprecyzowania pojęcia prawnego „legalnego zamieszkania obywatela państwa trzeciego na terytorium UE”. Prace mają na celu zapewnienie pewności w obrocie prawnym, w drodze ujednoczenia procedury ZUS i z poszanowaniem regulacji unijnych” - kończy MRPiPS. ■



ten temat, tym lepiej. Mam nadzieję, że przyszły rok szkolny będzie mógł się rozpocząć z poszerzonym programem, jeśli chodzi o możliwość zdobycia uprawnień do prowadzenia samochodów ciężarowych – powiedział minister Adamczyk. Zgodził się z opinią, że nie ma lepszego miejsca do nauki zawodu kierowcy niż szkoła. – Przywrócenie po 30 latach tego profilu do szkół zawodowych było idealnym posunięciem. Tu młodzież nie tylko gruntownie przygotowuje się do nabycia odpowiednich uprawnień, lecz także uczy się bezpiecznego zachowania się na drodze, co dla nas jest priorytetem – powiedział minister Adamczyk.

O bezpieczeństwie i współpracy ze szkołami mówił też Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadur. – Inspektorzy pojawią się w poszczególnych klasach, będą rozmawiać z uczniami i nauczycielami, by przybliżyć kwestie związane z bezpieczeństwem na drogach oraz działalnością GITD – powiedział Alvin Gajadur. Przedstawił dane obrazujące, jak duże jest zapotrzebowanie na kierowców. – Przewoźnicy ratując się zatrudniają coraz większą liczbę kierowców zza wschodniej granicy. W 2013 r. wydaliśmy 5 tys. świadectw upoważniających obywateli tzw. krajów trzecich do pracy w Polsce. Rok później było ich już 9 tys., by 2015 r. sięgnąć liczby ok. 20 tys. W ubiegłym roku wydaliśmy ponad 41 tys. świadectw, natomiast do 21 sierpnia tego roku już ok. 40 tys. Jak widać, zapotrzebowanie na kierowców jest ogromne – powiedział Główny Inspektor Transportu Drogowego.

korzyści, należy w pewnym momencie zainwestować. My tak zrobiliśmy na początku naszej działalności i to przyniosło sukces – powiedział prezes ZMPD. Przypomnił jednocześnie o tym, że w wyniku protekcyjnych działań niektórych państw Europy Zachodniej polski międzynarodowy transport drogowy jest dziś w bardzo trudnej sytuacji. – Jesteśmy solą w oku dla rządów wielu państw, które najchętniej wyeliminowałyby nas ze swoich rynków – dodał Jan Buczek.

– Rząd zdaje sobie sprawę z tego, że koszty wykształcenia w tym zawodzie są dla wielu młodych ludzi nie do przeskoczenia. Dlatego im szybciej zacznemy szczegółowe rozmowy na

# Szkoły chcą uczyć przyszłych kierowców

**Od września już w ponad stu klasach szkół publicznych w Polsce będzie można uczyć się zawodu kierowca-mechanik – w 2017 roku ich liczba wzrosła aż o 120 procent. Jak skutecznie wykorzystać ten potencjał?**

Piotr Gawelczyk

W wyniku przywrócenia w 2015 roku możliwości kształcenia kierowców w szkołach publicznych powstało ponad 110 klas o tym profilu, co świadczy o ogromnym zainteresowaniu młodych ludzi tym zawodem. Problem w tym, że obecnie nauczanie kończy się egzaminem na prawo jazdy kategorii B na pojazdy osobowe. Dlatego szkoły i środowisko przewoźników drogowych zabiegają o rozszerzenie podstawy programowej o umożliwienie zdobycia kwalifikacji w zakresie prawa jazdy kategorii C. Jest na to szansa, o czym powiedział podczas

konferencji zorganizowanej przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce dotyczącej kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk. – Minister edukacji narodowej Anna Zalewska upoważniła mnie do poinformowania, że jest otwarta do rozmów ze środowiskiem transportowców na temat kształcenia uczniów na prawo jazdy kat. C – powiedział minister Adamczyk.

Gospodarz konferencji, prezes ZMPD Jan Buczek zauważył, że młodzi ludzie garną się do zawodu kierowcy, lecz ogromne koszty uniemożliwiają im podjęcie szkolenia. Wydatek związany ze zdobyciem wszystkich kwalifikacji wynosi ok. 12 tys. zł,

co dla większości młodych osób stanowi barierę nie do przejścia. Stąd tak ważne jest, by mieli szansę na podjęcie nauki tego zawodu w szkołach publicznych. – Rozmawialiśmy na ten temat z nauczycielami, uczniami i samorządowcami. Objechaliśmy całą Polskę, by skonsultować nasze pomysły. Cieszę się, że zyskały one jednogłośnie poparcie ze wszystkich stron – powiedział prezes Buczek. – Dziś wszystko zależy od strony rządowej. Transport drogowy przynosi 12 mld zł do budżetu (i to tylko z podatku od paliwa i akcyzy), co powinno być koronnym argumentem dla wicepremiera Mateusza Morawieckiego w dyskusji o pomocy państwa w wykształceniu przyszłych pracowników i zarazem podatników. Jeśli chce się mieć



**TransPoland  
Translogistica**

**V Międzynarodowe Targi  
Transportu i Logistyki**

**8 - 10 listopada 2017  
EXPO XXI WARSZAWA**

[www.trans-poland.pl](http://www.trans-poland.pl)

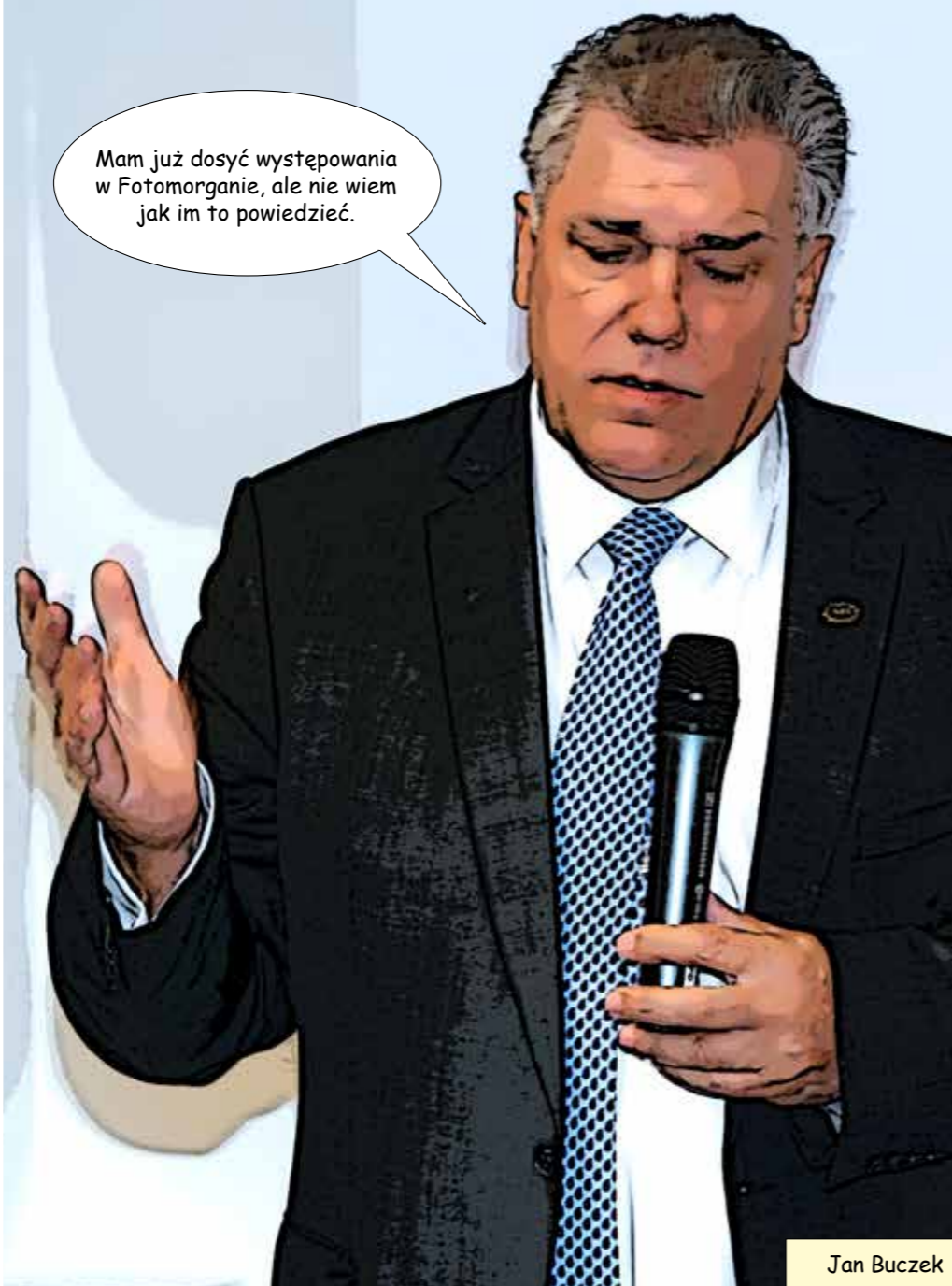


**Łączymy Twój biznes  
ze światem od 5 lat!**

**TransPoland  
Translogistica**

# Bunt na pokładzie

Mam już dosyć występowania w Fotomorganie, ale nie wiem jak im to powiedzieć.



Jan Buczek



Nie wierzę, że to przyjmą do wiadomości - pogonić pismaków.

prof. Wojciech Paprocki

A jak nie posłuchają, to pacnąć i po zawodach.



Tomasz Rejek

Widzicie mój mały palec? Mogę ich małym palcem załatwić.



Piotr Litwiński

A ja ich wskazującym  
palcem dźgnę.

Szef to jest  
niesamowity.



Bogdan Oleksiak, Jerzy Szmit

Co tak siedzisz?  
Gonić redaktorów!

No przecież nie  
rzucę wszystkiego i nie  
zaczę biegać.



Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Kostjan

Trzy razy prawie ich  
miałem, ale uciekli.



Robert Stępień

Jak ich dorwiemy,  
mogę się nimi zająć.



Adam Jędrych

Yes! Yes! Yes!  
Oto godzina zemsty.



Waldemar Jaszczur

## Rosjanie chcą zwiększenia liczby pozwoleń na 2017 r.

We wrześniu odbędą się rozmowy na temat limitu pozwoleń na przewozy drogowy pomiędzy Polską a Rosją. Wschodni sąsiad chce zwiększenia kontyngentu o jedną trzecią jeszcze na ten rok.

– Propozycje zwiększenia kontyngentu można rozpatrywać dopiero wówczas, gdy strona rosyjska zapewni realizację dotychczasowych ustaleń. W dalszym ciągu wykonywanie przewozów z Unii Europejskiej do Rosji jest bardzo utrudniane przez niezrozumiałe praktyki rosyjskich organów

kontrolnych – mówi Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Ubiegłoroczne trudne negocjacje zakończyły się ustaleniem, że każda ze stron otrzyma w 2017 r. po 190 tys. pozwoleń dla firm transportowych. To o 8 tys. więcej niż rok wcześniej i pierwsza tak duża pula od 2004 roku. Z naszych informacji wynika, że Rosjanie domagają się zwiększenia tegorocznej puli aż o 70 tys.



## Wypoczynek pod gwiazdą

W ZMPD Mercedes otworzył kąciak wypoczynkowy dla interesantów zrzeszenia. Mogą spocząć na wygodnych kanapach i fotelach (w tym fotelu Actrosa) w otoczeniu zieleni. Podobne kąciaki wypoczynku znajdą się do końca tego roku we wszystkich serwisach Mercedes.

Ułatwiają regenerację kierowcom, oczekującym na zakończenie przeglądu samochodów. Kolejnym krokiem Mercedes jest przygotowanie w wybranych punktach pokoi sypialnych w serwisach. Usługi są całkowicie darmowe.

## Anioły od Polski po Hiszpanię

Mobilne jednostki pomocy drogowej dostępne są także w Hiszpanii. Firma Hussar Angels, polska sieć mobilnych serwisów TIR na terenie Europy istniejąca na rynku usług transportowych od ponad 10 lat, poszerzyła ofertę o usługi pomocy w Hiszpanii. Jednostki mobilne są dostępne na drogach Polski, Austrii, Hiszpanii oraz Wielkiej Brytanii. Pomoc Drogowa pomaga bez konieczności holowania pojazdu do serwisu, naprawia pojazdy ciężarowe i naczepy wszystkich marek.

## Wygraj książkę!

Właśnie ukazały się wspomnienia kierowcy Pekaesu Adama Frąckowiaka z jego 45-dniowej wyprawy zimą w 1983 roku do Iranu. Autor, który prowadził 330-konnego Fiata, szczegółowo i ciekawie opisuje swoje przygody (na bieżąco robił notatki) i bogato ilustruje je zdjęciami (jest ich ponad 220). Książka przenosi czytelnika do czasów, gdy nie było autostrad, wspomagającej kierowcę elektroniki, a jazda w górach Azji łatwo mogła zakończyć się tragicznie, czego dowodem jest wiele zdjęć leżących na poboczach wraków. Mająca 235 stron książka kosztuje 35 zł plus przesyłka. Dla pierwszych dwóch chętnych, którzy napiszą do autora na adres: adamfrack@o2.pl książki za darmo.



## Rekordowa frekwencja

Tegoroczny Festyn Transportowca, zorganizowany przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, pomimo zmiennej pogody przyciągnął ponad tysiąc osób, członków stowarzyszenia, bardzo często wraz z rodzinami. Organizatorzy przygotowali oprócz pysznego jedzenia i dobrego piwa również atrakcje w postaci konkursów z cennymi nagrodami, a gwiazdą wieczoru był kabaret „Koń Polski”.

Festynowi Transportowca zawsze towarzyszą Regionalne Targi Transportowe, na których firmy działające na rzecz branży transportowej prezentują swoje pojazdy, urządzenia i usługi.

Na świeżym powietrzu, w urokliwym miejscu, przy zimnym piwie, uczestnicy festynu mieli okazję zapoznania się z 28 stanowiskami wystawców.

## Mniej wypadków z ciężarówkami

Volvo Trucks podaje w najnowszym raporcie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego, że w ostatniej dekadzie liczba wypadków z udziałem ciężarówek zmalała o połowę. W 2014 roku w całej Europie w wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych zginęły 3863 osoby, w tym 1898 jadących w samochodach osobowych oraz 1230 niechronionych użytkowników dróg. W tej ostatniej grupie 53 proc. stanowili piesi, 22 proc. ro-

werzyści i 25 proc. motocykliści oraz ich pasażerowie. Volvo podaje, że 17 proc. pieszych przechodzących przez ulicę nie obserwuje ruchu, lecz zajętych jest smartfonem. Według Volvo dalsze zmniejszenie liczby ofiar możliwe będzie dzięki wyposażeniu ciężarówek w elektroniczne urządzenia ostrzegające i wspomagające kierowców. W 2014 roku we wszystkich wypadkach drogowych w EU straciło życie 25 939 osób.

# Wśród zmian i przemian

Przez sześć dekad Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce rośnie razem z przewoźnikami samochodowymi, dla których pracuje i walczy o ich sprawy. Przedstawiamy pierwszą część historii Zrzeszenia.



## Robert Przybylski

**D**ziękuję za ekspozytur Państwowej Komunikacji Samochodowej założyły 13 czerwca 1957 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W imieniu ekspozytur: Warszawa-Towarowa, Warszawa-Osobowa i Warszawa-Spedycyjna podpis złożył Aleksander Cwetschek. Wiesław Iliński reprezentował ekspozyturę Kraków-Towarowa i Kraków-Osobowa. Nadmorskie ekspozytury Szczecin-Towarowo-Osobowa, Gdynia-Towarowa i Gdańsk Towarowo-Osobowa reprezentował Ryszard Cackowski, a ekspozytury Wrocław-Osobowa i Wrocław-Towarowa Mieczysław Falender. W imieniu ekspozytur Poznań-Osobowa, Poznań-Towarowa i Zielona Góra-Towarowo-Osobowa podpisał Wiktor Stiller. Józef Potocki podpisał się w imieniu ekspozytur Katowice-Osobowa, Opole-Towarowo-Osobowa, Gliwice-Towarowo-Osobowa, Bytom-Towarowa i Częstochowa-Towarowa. Na założycielskim dokumencie widniały także podpisy dyrektora Centralnego Zarządu PKS

Zbigniewa Pawłowskiego i naczelnika Wydziału Przewozów Zagranicznych PKS Jana Moroczniaka.

## Założenie i rejestracja

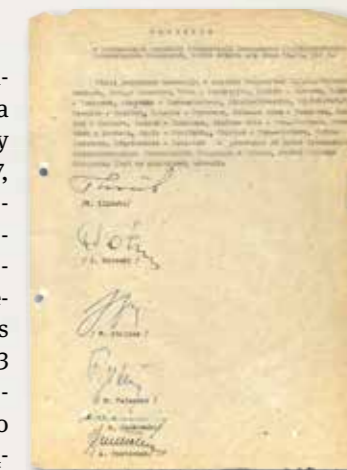
Pierwsze w historii Zrzeszenia zgromadzenie ogólne odbyło się 22 czerwca 1957 roku. Odczytano na nim projekt statutu, który przewidywał powołanie Rady Nadzorczej, składającej się z siedmiu członków. Czterech z nich wybierało zgromadzenie ogólne, a trzech powoływało MK. Zgromadzenie wybrało do Rady Nadzorczej Zdzisława Krajewskiego, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Katowice, Aleksandra Cwetschka, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Warszawa i Mieczysława Falendra, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Wrocław.

Przewodniczącym zarządu wybrano Zbigniewa Pawłowskiego, zastępcą został Jan Moroczniak, zaś skarbnikiem Juliusz Kowalik, główny księgowy CZ PKS. 27 czerwca 1957 roku Ministerstwo Komunikacji zaaprobowało statut i na przewodniczącego Rady Nadzorczej wyznaczyło Stefana Batkowskiego, natomiast na sekretarza Zygmunta Dembińskiego.

ZMPD otrzymało skromne biura w budynku przy ul. Grójeckiej 17, w którym urzędowało Zjednoczenie PKS. Zrzeszenie zostało przyjęte do IRU podczas wiosennej sesji, 23 kwietnia 1958 roku, a członkostwo Sekcji II, zajmującej się publicznym przewozem towarów, uzyskało sześć miesięcy później, 27 października.

Dopiero 14 kwietnia 1959 roku zarządzeniem nr 31 Ministra Handlu Zagranicznego, ZMPD uzyskało uprawnienia do wydawania karnetów TIR, a 20 kwietnia podpisało z IRU stosowne umowy, stając się gwarantem projektu Konwencji TIR.

ZMPD zostało uprawnione przez Ministerstwo Komunikacji (pismo MK z 25 stycznia 1960 roku) do występowania w imieniu przewoźników zagranicznych do ministerstwa z wnioskami o wydanie zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewo-



Dokument założycielski ZMPD

Szesnasty Światowy Kongres IRU w Oslo, 1978. Mówcy na kongresie: Czapski (PL), Featherstone (UK), Hooykans (NL), Dreskonfeld (D) i Ljunberg (S)





**Trzynasty Światowy Kongres IRU w Estoril (Portugalia, 1972). Delegacja Polska: prezes ZMPD Z. Krajewski, wiceminister transportu St. Krajewski, sekretarz generalny ZMPD M. Budziszewski z żoną.**

zów drogowych po Polsce. Na mocy ustawy o transporcie drogowym z 27 listopada 1961 roku, zezwolenia wydawało ZMPD w ścisłym porozumieniu z PMPS Pekaes.

Uchwalona 27 listopada 1961 roku Ustawa o transporcie drogowym i spedycji krajowej przewidywała w art. 19 istnienie „organizacji zrzeszającej krajowych przewoźników prowadzących międzynarodowy transport drogowy”.

Ten przepis stał się podstawą do tego, aby 7 marca 1964 roku Aleksander Cwetschek z PKS Warszawa, Juliusz Kowalik z Pekaes, Zdzisław Krajewski z PKS Katowice, Wiktor Stiller z PKS Poznań i Franciszek Dominik z PKS Szczecin złożyli do Wydziału Społeczno-Administracyjnego Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy wniosek o rejestrację Zrzeszenia. 29 sierpnia 1964 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wpisano do Rejestru Stowarzyszeń i Związków Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m.st. Warszawy pod numerem 823. Nowy statut ZMPD umożliwił przyjęcie nowych członków w postaci biur turystycznych: Orbis, Gromada, Turysta i Sports-Tourist.

### Karnety i zezwolenia

Równoległe przebiegały prace w IRU nad kluczowymi dla samochodowych przewozów międzynarodowych aktami prawnymi. W 1959 roku

grupa celna Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ oraz IRU ukończyły prace nad Konwencją TIR, która weszła w życie w 1960 roku, zastępując używany od ośmiu lat projekt.

Poza wieloma dokumentami wykonawca przewozu musiał dysponować również wydanym przez kraj przyjmujący zezwoleniem na wykonywanie przewozów międzynarodowych.

Zasady i tryb udzielania zezwoleń regulowało wydane w połowie 1961 roku rozporządzenie Ministra Komunikacji. Pozwalało ono na wydawanie zezwoleń przez województwa nadgraniczne, ale ten system okazał się niedopasowany do potrzeb. Od 1 stycznia 1970 r. zgodę wydawało wyłącznie MK, w ścisłym porozumieniu z ZMPD. Wprowadzono także wygodniejsze od jednokrotnych zezwolenia wielokrotne i stałe (dla przewozów regularnych). Do połowy 1970 roku zawarto umowy z piętnastoma krajami.

Mimo rozwoju, w 1971 roku zaledwie 0,3 procent towarów polskiego handlu zagranicznego przewiozły samochody ciężarowe. Jednak w nadchodzących latach ten odsetek miał znacznie wzrosnąć i zbliżyć się do spotykanego w innych państwach, np. na Węgrzech wynosił on 1,2; we Francji 14,4; w NRF 20; Austrii 23 i w Szwajcarii 27.

W gierkowskiej dekadzie „Wielkiego skoku” państwo przewoźnicy rozbudowali znacznie floty, na koniec dekady łącznie dysponowali dwoma tysiącami samochodów. Bożena Chmielewska, która rozpoczęła pracę w ZMPD w

1980 roku wspomina organizację jako niewielką. – Liczyła siedemnastu członków, w biurze pracowało niecałe 20 osób. ZMPD mieściło się w trzech pokojach na pierwszym piętrze budynku przy ul. Grójeckiej. Przez całe lata osiemdziesiąte liczba członków powiększała się bardzo powoli – zauważa Chmielewska.

Beata Skibińska, która dołączyła do administracji Zrzeszenia w 1989 roku, wspomina, że lista członków nie sięgała nawet czterdziestu. – Zajmowaliśmy się wydawaniem zezwoleń na podstawie indywidualnych decyzji Ministerstwa Transportu. We współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Państwowych załatwialiśmy zezwolenia na przewozy ponadnormatywne dla przewoźników zagranicznych, które wysyłałam telexem za granicę. Telex z taśmą perforowaną to był szczyt techniki, ale trzeba było dodatkowo mieć cierpliwość, żeby „złapać połączenie” telefoniczne z danym urzędem celnym. Karnety TIR otrzymywało kilkanaście firm – szacuje Skibińska.

Z nadejściem kolejnej dekady i zmianami politycznymi, nowe dotarło także do ZMPD. – Prawdziwy rozrost organizacji nastąpił na początku kolejnej dekady, gdy do przewozów międzynarodowych weszli prywatni przewoźnicy. Zrzeszenie wynajęło w tym samym budynku na Grójeckiej pokój na trzecim piętrze, następnie na piątym, ale to wszystko było mało – przyznaje Chmielewska.

Aby poprawić warunki obsługi klientów, Zrzeszenie przeniosło wydawanie karnetów do biurowca PKS na Dworcu Zachodnim na ósmym piętrze. – Dziennie obsługiwaliśmy około 80-100 firm. Pamiętam sytuację, w której wyczytując nazwę firmy „Polak” z zatłoczonego korytarza odezwał się głos: „pani, my tu wszyscy Polacy” i gromki śmiech – wspomina Skibińska.

Izabela Kozłowska rozpoczęła pracę w ZMPD w kwietniu 1991 roku właśnie przy wydawaniu zezwoleń. – Ministerstwo Transportu przesyłało rozdzielniki, które wywieszałyśmy na szerokim korytarzu, na którym często panował tłok – wspomina Kozłowska.

Na korytarzach było coraz mniej miejsca i coraz dokuźliwiej brakowało zezwoleń.

– W tym czasie, około połowy 1991 roku, w Departamencie Transportu Ministerstwa Transportu pojawił się

Grzegorz Ociesa, dla którego transport międzynarodowy był, podobnie jak dla nas, nowością. Ale miał przekonanie, że takimi złomami jak nasze nie powinniśmy wykonywać usług. Nie wiem, z czego ono wynikało, bo nie było badań wskazujących, że stwarzamy zagrożenie lub że oferujemy gorszej jakości usługi. Resort wprowadził ułatwienia w dostępie do zezwoleń dla przewoźników dysponujących nowym taborem. Tymczasem nasze ciężarówki miały po 10 lat lub więcej i często sporo rdzy. Na lepszy tabor nie było nas stać. Sam miałem 6-letnie Volvo, które zastąpiło Jelcza 315. Takie utrudnienia mnie bolały. Tymczasem Pekaes i inne firmy państwowe miały pieniądze i kupowały nowy tabor, a w rezultacie miały zezwolenia w bród – wyjaśnia sytuację Jan Buczek, prezes ZMPD.

Brak zezwoleń wywołał pierwszy protest przewoźników. – Pamiętam kolumnę kilkunastu ciężarówek jadącą bardzo powoli spod Dworca Zachodniego pod Ministerstwo Transportu na ul. Chałubińskiego – opisuje Skibińska.

Sytuacja stała się napięta. – W 1991 roku byłam przywódcą protestu i na gwiazdkę tego samego roku zostałem zaproszony do ZMPD na świąteczne spotkanie. Gospodarzem był Lech Tarwid, ja byłam przedstawicielem przewoźników prywatnych. Nastroje były minorowe, bo ministerstwo odebrało ZMPD dystrybucję zezwoleń oraz podniosło ich cenę z 0,2 do 1,2 mln zł. Pani z księgowości spytała mnie: „Panie Wojtku, czy ZMPD będzie jeszcze potrzebne?” – wspomina Wojciech Siemicki.

### Komputery w ZMPD

W styczniu 1992 roku Ministerstwo Transportu przejęło wydawanie zezwoleń i personel z biura w Dworcu Zachodnim przeszedł do powiększonych pomieszczeń ZMPD na Gróje-



**Wydające zezwolenia biuro ZMPD na Dworcu Zachodnim w Warszawie. Na zdjęciu Beata Skibińska i Irena Domańska**



cjonuje do dziś i chociaż ma mało współczesny wygląd, działa bez zarzutu, mimo rozszerzającej się wciąż bazy danych i liczby wydawanych

karnetów – ocenia Ewa Suszyńska, do niedawna dyrektor Departamentu TIR.

Porządkowanie stało się nakazem chwili, bo np. urzędy celne nie fatygowyły się do przewoźników z wnioskiem o zapłatę zaległych należności celnych, ale od razu kierowały wniosek do ZMPD jako gwaranta. – Wyznaczony został komornik do egzekucji zaległych należności urzędów celnych, które zamiast domagać się należności od przewoźników, szły po linii najmniejszego oporu i żądały opłat od ZMPD, a urzędy celne zajmowały rachunki bankowe. Komornik chciał zająć kasę, ale przekonaliśmy go, że w Zrzeszeniu nie ma kasy. Na szczęście wkrótce Ministerstwo Finansów przekazało urzędowi pismo, w którym wyjaśniło zasady ściągania należności – opisuje perypetie Chmielewska.

Uszczelnić system celny miał program SafeTIR, na który rekomendacja IRU weszła w życie w 1994 roku. W tym czasie pracę w ZMPD rozpoczął Tomasz Skibiński. – W pierwszych la-

– W 1991 roku byłam przywódcą protestu i na gwiazdkę tego samego roku zostałem zaproszony do ZMPD na świąteczne spotkanie. Gospodarzem był Lech Tarwid, ja byłam przedstawicielem przewoźników prywatnych. Nastroje były minorowe, bo ministerstwo odebrało ZMPD dystrybucję zezwoleń oraz podniosło ich cenę z 0,2 do 1,2 mln zł. Pani z księgowości spytała mnie: „Panie Wojtku, czy ZMPD będzie jeszcze potrzebne?” – wspomina Wojciech Siemicki.





**Polsko-radziecką umowę o wymianie usług w przewozach międzynarodowych podpisują: wiceminister komunikacji Jan Raczkowski i wiceminister transportu ZSRR Arkadij Suworow. Drugi od lewej stoi Juliusz Kowalik, czwarty Roman Buksiński, szósty Romuald Kołodziejczyk, siódmy Jurii Suchin.**

tach zajmowałem się redagowaniem i wymianą informacji (komunikatów, biuletynów) między ZMPD, IRU i firmami członkowskimi ZMPD. Bardzo ciekawym rozwiązaniem jak na tamte lata było uruchomienie w ZMPD platformy wymiany informacji z IRU z wykorzystaniem transmisji modemowej – opisuje Skibiński.

Dodaje, że w 1996 roku EKG ONZ wdrożyła Rezolucję wprowadzającą obowiązek przekazywania informacji o zwolnionych karnetach TIR przez krajowe administracje celne do IRU w Genewie.

- W niespełna pół roku trzeba było stworzyć system SafeTIR w Polsce. W kilka miesięcy udało się wyposażyć 60 oddziałów i posterunków celnych w stanowiska komputerowe z oprogramowaniem do wprowadzania oraz wymiany informacji i połączyć je dedykowaną pakietową siecią transmisji danych Polpak (protokół X.25) z centralą w ZMPD. Przedsięwzięcie komplikował fakt, iż nie było wtedy internetu. Teraz ta technologia wydaje się prosta, ale wtedy było to bardzo skom-

plikowane rozwiązanie. Przez wiele lat ZMPD zajmowało się administracją i wsparciem technicznym systemu. System EDITIR (taką nazwę miał w Polsce) był kilkakrotnie modernizowany i unowocześniany. Przez ostatnie kilka lat dane o karnetach były przekazywane do ZMPD przez system celny NCTS. EDITIR działał niezawodnie do 2016 roku i dopiero niedawno na dobre wyłączyłem główny serwer, służący do gromadzenia i przesyłanych danych – opisuje Skibiński.

#### Uporządkować przewozy

W 1990 roku pojawiła się koncepcja uporządkowania przewozów międzynarodowych. Ministerstwo zaczęło prace nad ustawą o warunkach wykonywania transportu drogowego i pojawiła się potrzeba wyłonienia reprezentacji środowiska przewoźników. – Urzędnicy nie byli nastawieni zbyt przyjaźnie do naszej branży, a ustawa była dedykowana transportowi międzynarodowemu. Na spotkaniach w ministerstwie pojawiałem się

jako jeden z nielicznych. Z rzadka glądał na nie przedstawiciel ZMPD, ale był całkowicie bierny, nawet się nie odzywał – dodaje Buczek, ówczesny działacz Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych.

Ustawa o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z lipca 1991 roku ograniczyła liczbę koncesji na wykonywanie zawodu przewoźnika międzynarodowego początkowo do 18,5 tys., a ostatecznie przyznała 25 tys. Limit wyznaczony był przez dostępność zezwoleń, głównie niemieckich.

Po wielu negocjacjach udało się pokonać trudności wynikające z wiecznie niewystarczającej liczby zezwoleń niemieckich. – Niemcy nie chcieli nam więcej dawać, coroczne negocjacje były dla nas bardzo ważne, gdyż uzgodniona kwota stawała się bazową w rozmowach w kolejnym roku. Niemcy nie potrzebowali polskich zezwoleń, z powodu złych dróg ich przewoźnicy nie chcieli do Polski przyjeżdżać – tłumaczy Buczek.

#### Zarząd ZMPD, 1999: Wojciech Sienicki, Janusz Łacny, Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński, Jan Buczek, Zbigniew Świerdzewski, Tadeusz Kociuk

Dodaje, że dzięki zapewnieniu zezwoleń nasi przewoźnicy zawsze mieli możliwość manewru i nawet w okresach gorszej koniunktury spadki sprzedaży karnetów TIR w ZMPD były mniejsze niż na Litwie lub w Rumunii.

Prywatni przewoźnicy powołali Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych, a następnie Związek Stowarzyszeń pod nazwą Krajowa Rada Przewoźników Drogowych, jako przeciwwagę dla ZMPD.

– Prywatni przewoźnicy musieli być reprezentowani w Zrzeszeniu i mieć wpływ na jego funkcjonowanie. Sta-

ło się to możliwe dzięki koordynacji działań w KRPD. W 1995 roku wspólnie wybraliśmy do Rady ZMPD Jana Buczka – wyjaśnia Dionizy Woźny.

W skład Rady weszli pierwsi przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych, to jest Jan Buczek i Tadeusz Wilk, który został przewodniczącym. – W Radzie zasiadało 11 osób i zobaczyliśmy, jak wielką szansą dla transportu jest pobudzenie do współpracy rozproszonych w całym kraju członków ZMPD. Wtedy wpadliśmy na pomysł organizowania posiedzeń Rady w terenie. Odbyły się w Opolu, Gdyni oraz innych miastach. Przewoźnicy z zadowoleniem przyjęli naszą inicjatywę. Stanowiło to dla Rady zachętę do działania oraz otworzyło drzwi do zmiany formuły działania Zrzeszenia – wyjaśnia Buczek.

W tym samym czasie nad polskimi przewoźnikami zbierały się czarne chmury. – Palącym problemem była sprawa funkcjonowania systemu TIR. Konieczne było wyjaśnienie ogromnej liczby roszczeń, głównie niemieckich i rosyjskich organów celnych, które szły w setki milionów dolarów. Kwoty zwały z nóg – przyznaje Buczek.

Przestępstwami celnymi zainteresowała się także IRU i przeprowadziła



w marcu 1999 roku kontrolę. – Miała bardzo nieprzyjemny, nadmiernie drobiazgowy przebieg. Na przykład, gdy pracownicy poinformowali, że wysłali pisma do członków ZMPD, kontrolujący zażądali okazania faktur za znaczki pocztowe. Nasze panie były roztrzęsione i długo wspominały to wydarzenie – przyznaje Suszyńska.

Polscy przewoźnicy w latach 90. wykonywali dużo przewozów mleka, jego przetworów i cukru z Rosji, Białorusi i Ukrainy do Hiszpanii. W Niemczech przekraczali unijną granicę i na miejscu przeznaczenia oddawali dokumenty agentowi celnemu, który zamykał procedurę celną. Po jakimś czasie okazało się, że podobnie jak w Rosji, na dokumentach były fałszywe pieczęcie odbiorców. Wyroby mleczne, jako objęte dopłatami, były towarami o wysokiej wrażliwości celnej, więc brak uregulowania należności celnych spowodował wszczęcie przez organy niemieckie procedury poszukiwawczej. Zażądały od przewoźników dokumentów i uregulowania należności.

Ówczesne władze Zrzeszenia doradziły przewoźnikom, aby wystąpili do sądu samodzielnie. – Z początku nikt nie miał jasności, jak należy się w tej sytuacji bronić. IRU miała in-

ny pomysł, lecz stwierdziła, że skoro przewoźnicy poszli do sądu samodzielnie się bronić, to występują z łańcucha gwarancyjnego Konwencji TIR – opisuje Buczek.

Gdy świadomość niebezpieczeństwa dotarła do przewoźników, napięcie sięgnęło zenitu. – Podczas Zgromadzenia Ogólnego Członków ZMPD w Sali Kongresowej 29 października 1998 roku nad członkami ZMPD nikt nie mógł zapanować i zgromadzenie zostało zerwane – wspominał Aleksander Reisch. Afera cukrowa nie została rozwiązana.

#### Rozminowanie zagrożenia

Podczas kolejnego zgromadzenia do władz Zrzeszenia na siedem miejsc Zarządu wybrano aż pięciu nowych członków, w tym wielu reprezentantów przewoźników prywatnych. 21 maja 1999 roku ukonstytuował się nowy Zarząd, w którym prezesem został Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym kierującym biurem ZMPD Jan Buczek, członkami zaś Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski. W Radzie zasiadli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.



Pierwsza siedziba ZMPD, Warszawa ul. Grójecka 17.

Zmieniła się reprezentacja branży. – Chcieliśmy zlikwidować trójpodział środowiska na Pekaes i państwowych przewoźników międzynarodowych, dawne PKS oraz Krajową Radę, czyli przewoźników prywatnych – tłumaczy powód wyboru nowych władz właściciel firmy transportowej Zygmunt Sieńko.

Nowy sekretarz generalny Jan Buczek dziś przyznaje, że postanowił po pierwsze przybliżyć ZMPD przewoźnikom, po drugie zaktualizować organizację. Najpilniejszym zadaniem było jednak uregulowanie spraw spornych, na początek z urzędami niemieckimi, czyli rozwiązanie afery cukrowej. – Główny Urząd Celny zażądał w związku z tym od ZMPD 8 mln zł dodatkowej gwarancji bankowej – wspomina Suszyńska.

Jednocześnie Zrzeszenie interweniowało w sprawach przewoźników. – Zaczęliśmy przekonywać przewoźników, aby wycofali sprawy z sądów. Nie zawsze okazywało się to możliwe, bo niektóre sprawy szły zbyt daleko. Ci przewoźnicy przegrali sprawy, przegraliśmy odwołanie także przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości w Luksemburgu. Prawo celne jest jednoznaczne i za należności celne odpowiada podmiot, który wprowadził towar na obszar celny.

Tymczasem udało się nam przekonać IRU, aby tam, gdzie to było możliwe, powtórnie objęła polskich przewoźników łańcuchem gwarancyjnym. Ubezpieczyciele nie chcieli się na to

zgodzić i każdą sprawę dokładnie badali, żądając wszystkich dokumentów. Musieliśmy im dostarczyć setki kilogramów papierów i nie raz płaciłem za nadbagaż lecąc do Genewy. Te wyjaśnienia trwały dwa lata – podsumowuje Buczek.

Dodaje, że drugim celem było uregulowanie spraw spornych z Rosją. – Polscy przewoźnicy w naturalny sposób są predystynowani do bycia pomostem między bogatymi, uprzemysłowionymi państwami Unii Europejskiej i dysponującymi znacznie słabszą infrastrukturą państwami WNP. Do tego trzeba było rozwiązać wszystkie sporne sprawy, aby polscy przewoźnicy mogli bez obaw o konfiskatę taboru lub więzienie wjeżdżać do tych państw – wyjaśnia obecny prezes ZMPD.

### Nowa siedziba i nowy zespół

Nowy zespół rozpoczął prace w nowej siedzibie ZMPD. – W latach 90. znacznie zwiększyła się liczba wystawionych faktur, w korytarzach kłębił się interesanci, a właściciel budynku, czyli PKP, chciał odzyskać lokale. To sprawiło, że ZMPD kupiło pomieszczenia w nowym biurowcu przy al. Jana Pawła II i w grudniu 1998 roku przeprowadziliśmy się do nowej siedziby. W nowych biurach przygotowaliśmy miejsce na sklep, w ten sposób ZMPD w 1999 roku rozpoczęło działalność gospodarczą, choć i tak największą faktur wystawialiśmy

za karnety TIR – wyjaśnia Chmielewska.

Szefem administracji został w lipcu 1999 roku Euzebiusz Jasiński. – Wcześniej byłem zatrudniony w Sochaczewie w firmie zagranicznej, która zajmowała się transportem oraz handlem artykułami dla przemysłu farmaceutycznego, spożywczego i paszowego. Firma znajdowała się naprzeciw przedsiębiorstwa Jana Buczka, który był pod wrażeniem działań organizacyjnych, jakie tam wykonywałem. Gdy zostałem sekretarzem generalnym ZMPD, po kilku miesiącach rozmów namówił mnie na przejście do ZMPD – wyjaśnia początki pracy z Zrzeszeniu Jasiński. Początkowo odpowiadał za dział administracyjno-członkowski, w tym dystrybucję i odbiór karnetów TIR, oraz za zarządzanie biurem.

ZMPD przeniosło się do nowych pomieszczeń przy Jana Pawła II, choć jeszcze nie miało pozwolenia na użytkowanie lokalu. – Dlatego moim pierwszym zadaniem było odebrać roboty budowlane i zgłosić do urzędu oddanie pomieszczeń i dopuszczenie ich do użytku – tłumaczy.

Kolejnym ważnym krokiem był przegląd wspólnie z Janem Buczkiem wszystkich umów z dostawcami usług, a także ich renegotiacje. – Pozwoliło to na znaczne zredukowanie kosztów z zachowaniem pozostałych warunków umów. Dodam tylko, że wiedzę o organizacji uzyskiwaliśmy w czasie rozmów z pracownikami. Ponieważ nie było formalnego przekazania biura przez poprzednią ekipę, musieliśmy się przebijać przez szafy dokumentów, które zostały po poprzednikach – wspomina Jasiński.

We wrześniu 1999 roku ZMPD zorganizowało pierwsze walne zebranie członków z udziałem przedstawicieli administracji państwowej. Odbyło się ono na Torwarze, po raz pierwszy przy licznych udziałach sponsorów.

W tym czasie w ZMPD pracowało 37 osób: w dziale finansowym, prowadzonym przez Bożenę Chmielewską, dziale TIR (któremu szefowała Małgorzata Kowalska) i dziale spraw członkowskich (pod pieczęcią Ewy Suszyńskiej).

Podczas rozmów z sekretarzem generalnym doszliśmy do przekonania o konieczności reorganizacji biura. W nowym schemacie konieczne by-

ło powołanie komórki gromadzenia danych nt. transportu, współpracy z organami administracji państwowej i Sejmem. Schemat organizacyjny powstał na wzór IRU. Jeszcze w roku 1999 powstał Departament Transportu obsadzony przez Tadeusza Wilka. Kolejną nową komórką powołaną do życia był Departament TIR pod kierownictwem Ewy Suszyńskiej.

rektor Departamentu Transportu.

Nowy departament był początkowo małą strukturą. – Jesienią 1999 roku z Ministerstwa Transportu przyszedł do ZMPD, zachęcona przez Jana Bucz-

ka dni. Zapiski pozwalają prześledzić tok rozumowania drugiej strony. Trzeba też być bardzo uważnym do końca negocjacji, bo nawet w ostatniej chwili można przeoczyć ważny szczegół. Zapisy zawarte w protokole muszą precyzyjnie odzwierciedlać ustalenia Komisji Mieszanej, aby nie pozwolić na dowolność interpretacji, gdyż przy bra-

Nowa siedziba ZMPD, Warszawa ul. Jana Pawła II 78.



### Wsparcie przewoźników

Kierowanie działem, który ostatecznie okrzepł jako Departament Transportu, sekretarz generalny powierzył Tadeuszowi Wilkowi. – Dobrze wspominałem współpracę z Tadeuszem w Radzie Zrzeszenia – wyjaśnia Jan Buczek.

Chodziło o stworzenie nowego departamentu ZMPD, który byłby partnerem dla Ministerstwa Transportu (np. w opiniowaniu regulacji branży, przygotowaniu rozmów dwustronnych) i zajmowałby się analizą rynku transportowego. Do tej pory robiła to tylko jedna osoba, a pracy było znacznie więcej. – Przyszedłem do ZMPD latem 1999 roku i zacząłem kompletować zespół. Z początku zajmowaliśmy się wszystkim: gdy dzwonił do mnie przewoźnik, mogłem doradzić mu w każdej sprawie. Z czasem jednak przybywało pracy – rozszerzaliśmy zakres naszych zainteresowań i musiała nastąpić specjalizacja. Dziś często muszę przekazywać telefon osobie, która zajmuje się daną problematyką na co dzień. Struktura Departamentu jest wzorowana na IRU, bo podział wynika z funkcjonalności i jest racjonalny – wyjaśnia Wilk.

W ZMPD już była Anna Pogonowska i jak wspomina dyrektor Wilk potrzebne były kolejne. – Pierwszą zatrudnioną przeze mnie osobą była Anna Gawlik, którą zachęciliśmy do przejścia z Ministerstwa Transportu. Poznaliśmy ją podczas prac komisji mieszanych omawiających warunki wykonywania transportu drogowego w różnych krajach oraz wymianę zezwoleń drogowych z różnymi krajami – opisuje dy-

ka. Właśnie tworzony był Departament Transportu, w którym byłam trzecią zatrudnioną osobą. Choć z międzynarodowym transportem drogowym miałam do czynienia wiele lat i dużo o nim wiedziałam, to po przejściu do ZMPD okazało się, że branża od strony praktycznej wygląda zupełnie inaczej. Już w pierwszych dniach zetknęłam się z problemami przewoźników, które musiały pomóc im rozwiązać, co wcale nie było takie łatwe – wskazuje na różnice Anna Gawlik.

Skrupulatna i dokładna praca Anny Gawlik, która zwróciła już wcześniej uwagę Buczka i Wilka, okazała się bardzo cenna dla Zrzeszenia. – Dziwiłem się, dlaczego Anna cały czas podczas spotkań komisji robi notatki – przyznaje dyrektor Wilk. Jednak właśnie szczegółowe notatki pomagały w negocjacjach. – Notatki są bardzo ważne, bo w protokole są tylko ustalenia końcowe, natomiast nie zawsze wiadomo, jakie pomysły padały podczas negocjacji, które przecież potrafią trwać kil-

ku dobrej woli może to być furtka dla nieuzasadnionych żądań – wyjaśnia Gawlik.

Ten styl pracy okazał się bardzo ważny, bo wkrótce nowy, wskazany przez Jan Buczka zespół pracowników Zrzeszenia miał pełne ręce roboty. Ministerstwo Transportu zaprosiło organizację do udziału w dwustronnych komisjach mieszanych.



# Wyprzedzanie nocą



**Kierowcy ciężarówek protestują przeciwko wprowadzaniem na autostradach całodobowym zakazom wyprzedzania przez samochody ciężarowe.**

**Robert Przybylski**

Od 7 czerwca 2017 roku obowiązuje na A4 zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe na odcinku pomiędzy węzłami Kostomłoty a Gościława na obu jezdniach oraz pomiędzy węzłami Udanin a Budziszów na jezdni północnej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przypomina, że dotychczasowy zakaz obowiązuje od 2013 roku pomiędzy Pietrzykowicami a Wądrożem Wielkim z przerwami oraz na wzniesieniach przy węźle Legnickie Pole i Lubiatów. Teraz ten odcinek drogi zostaje uszczelniony i łączna długość ograniczeń w sumie wynosi ponad 40 km.

Jak informowała TVN24, w pierwszych tygodniach policjanci wystawili 240 mandatów za naruszenie zakazu wyprzedzania. Rzecznik prasowy dolnośląskiej policji asp. sztab. Paweł Petrykowski przypomina, że mandaty sięgają nawet 500 zł, zaś konto kierowcy powiększa się o pięć punktów karnych. – Niektórzy kierowcy tłumaczą, że nie zauważyli oznakowania informującego o zakazie. Inni, że się spieszą i stąd przewinienie – dodaje Petrykowski.

#### Na wniosek policji

To nie koniec zakazów. Obowiązują one także na A2, m.in. na obwodnicy Poznania (pomiędzy węzłami Poznań Komorniki a Poznań Krzesiny), na mo-

ście na Warcie pod Koninem ze względu na jego stan techniczny oraz pomiędzy Wiskitkami i Warszawą. Szykowane są także kolejne:

- na wniosek Policji powstaje dokumentacja dotycząca wprowadzenia takiego zakazu na wydłużonym odcinku pomiędzy węzłami Poznań Zachód i Poznań Wschód (faktyczne wprowadzenie nastąpi po uzyskaniu opinii Policji i akceptacji GDDKiA)

- rozważane jest wprowadzenie takiego zakazu - na podstawie wniosku Policji - na odcinku o dużym natężeniu ruchu pomiędzy węzłami Świecko i Rzepin; występuje tam duże natężenie ruchu szczególnie ciężarowego z uwagi na brak drogi alternatywnej.

Nie są przygotowywane zakazy na A1. – Na chwilę obecną nie widzimy

## OPŁATY DROGOWE



## Oplaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

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



## NOWA OFERTA

### Sekcja Serwisowa ZMPD

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

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

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

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



60 lat

konieczności wprowadzania takiego ograniczenia na zarządzanym przez nas odcinku drogi. Należy zwrócić uwagę, że na autostradach A4 i A2 występuje znacznie większy ruch pojazdów ciężarowych aniżeli na naszej autostradzie – tłumaczy Anna Kordecka, rzeczniczka Gdańsk Transport Company, spółki zarządzającej autostradą A1.

#### Dla szybkich i dla wolnych

Zarządzający ruchem na autostradach muszą brać pod uwagę potrzeby wszystkich użytkowników dróg. W 2016 roku z zarządzanego przez GTC odcinka A1 skorzystało 2,6 mln samochodów ciężarowych, sześciokrotnie mniej niż osobowych. W przypadku A2 różnica jest ponad dwukrotna.

GDDKiA tłumaczy, że celem wprowadzanych ograniczeń jest:

- zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zmniejszenie liczby wypadków,
- zminimalizowanie powstających zatorów,
- usprawnienie ruchu samochodów osobowych.

Rzeczniczka spółki Autostrada Wielkopolska Zofia Kwiatkowska zaznacza, że oficjalnych skarg na zablokowaną drogę przez wyprzedzające się ciężarówki spółka nie odnotowuje. – Znana jest nam potoczna opinia kierowców samochodów osobowych o zbyt długim wyprzedzaniu pojazdów ciężarowych przez inne pojazdy ciężarowe wynikająca ze zbyt małej różnicy prędkości. Prawdopodobnie doświadczyła tego problemu większość użytkowników autostrady. Takie opinie spływają do nas poprzez infolinię czy kanały w mediach społecznościowych – zaznacza rzeczniczka.

Mł. asp. Antoni Rzeczkowski z Wydziału Prasowo-Informacyjnego Biura Komunikacji Społecznej Komendy Głównej Policji przypomina, że maksymalna dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu wynosi max. 80 km/h.

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu, jednak przepisy dopuszczają wy-

przedzanie z prawej strony, m.in. poza obszarem zabudowanym, jeżeli na drodze są co najmniej trzy pasy ruchu przeznaczone do jazdy w tym samym kierunku. Rzecznik KGP podkreśla, że manewr wyprzedzania się dwóch „ciężarówek” przy różnicy prędkości 2-3 km/h trwa bardzo długo, co bywa uciążliwe dla innych uczestników ruchu i może powodować utrudnienia.

„Warto również zwrócić uwagę, że manewr wyprzedzania jest ściśle związany z manewrem zmiany pasa ruchu, podczas którego kierujący musi zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać” – zauważa Rzeczkowski. „Przy różnicy prędkości sięgającej nawet 60 km/h pomiędzy „ciężarówką” jadącą 80 km/h, a „osobówką” jadącą 140 km/h, już sam manewr zmiany pasa ruchu może się wiązać ze spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa, jeżeli kierujący poruszający się po swoim pasie zostanie zmuszony do gwałtownego hamowania”.

#### Nocą, kiedy jest pusto...

Tymczasem ruch na autostradach rośnie. Liczba samochodów osobowych na odcinku Autostrady Wielkopolskiej A2 wzrosła w 2016 roku w stosunku do 2015 o 5-8 proc. (w zależności od odcinka), zaś ciężarówek do 10 proc. W przypadku odcinka GTC autostrady A1 wzrosty zanotowane w ostatnim roku sięgnęły 7 proc. w przypadku aut lekkich i 1,5 proc. dla ciężkich.

Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym, sprawuje Minister Infrastruktury i Budownictwa. „Zgodnie z przepisami tej ustawy organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego” – tłumaczy rzeczniczkę prasową ministerstwa Szymon Huptyś.

Rzecznik dodaje, że w oparciu o przepisy rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z

#### Komentarz

### Niepotrzebne wyścigi



Zbigniew Kotodziejek, szef marketingu DAF Trucks Polska

Obciążenie autostrad ruchem powoduje, że wzrost prędkości maksymalnej o 5 km/h nie przekłada się na wzrost średniej prędkości przejazdu, kosztując tylko paliwo. Nie ma w Europie takiej autostrady, żeby ciężarówka mogła jechać 85 km/h non stop przez 4,5 godziny. Mamy korki, bramki, remont, wolniej jadący pojazd co kilkanaście minut jazdy. Wyprzedzanie, które czasem trwa kilometrami, nie daje nic poza większym zużyciem paliwa i to obu pojazdów. Wyprzedzanie to wzrost kosztów i spadek płynności ruchu. Powinien obowiązywać bezwzględny zakaz ruchu ciężarówek na trzecim pasie ruchu autostrad. Natomiast w sytuacji, gdy na pasie ruchu pojawi się jakiś pojazd wolnobieżny, wówczas oczywiście kierowca samochodu ciężarowego powinien mieć możliwość wyprzedzenia.

obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

„W związku z tym MIB posiada prawne możliwości oddziaływania na organizację ruchu na drogach krajowych, w tym autostradach i drogach ekspresowych. Jeżeli wystąpią przesłanki do wprowadzenia zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na określonym odcinku autostrady lub drogi ekspresowej, np. ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, wówczas będzie mógł przekazać GDDKiA odpowiednie dyspozycje” – przypomina rzeczniczkę MIB.

Kierowcy postulują, aby takie zakazy nie obowiązywały nocą lub poza porannymi i popołudniowymi szczytami, gdy drogi są puste.

## NOWY XF PURE EXCELLENCE

# Najlepsza ciężarówka teraz jeszcze lepsza



W myśl naszej filozofii efektywności transportu DAF Transport Efficiency, całkowicie przekonaliśmy 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.

# FTD: branżowe płace

Temat czasu pracy kierowców zdominował posiedzenie Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 5 lipca w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.



## Piotr Gawelczyk

Przedstawiciele 41 organizacji przewoźników skupionych w Forum Transportu Drogowego (z obecnymi po raz pierwszy przedstawicielami Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Ponadnormatywnego) dyskutowali o proponowanych przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej zmianach w strukturze wynagrodzeń kierowców. Polegają one na pełnym oskładkowaniu i opodatkowaniu pensji do kwoty 4 263 zł, przy zwolnieniu od tych obciążeń pozostałej części wynagrodzenia ponad tę sumę.

Zdaniem wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita pomysł MR-

PiPS jest racjonalny. Dlatego gorąco namawiał przewoźników do podjęcia na ten temat rzetelnej dyskusji. – Jeśli wypracujemy kompromis, polegający na znalezieniu takich rozwiązań, które z jednej strony nie zrujniają przedsiębiorców, a z drugiej podniosą wśród kierowców poczucie opieki socjalnej, będziemy mieli mocny argument w dyskusji z Komisją Europejską w sprawie płacy minimalnej. Udowodnimy, że jesteśmy w stanie na swoim podwórku rozwiązać trudny problem wynagrodzenia kierowców - apelował minister Szmit, po raz kolejny podkreślając, że rząd stoi po tej samej stronie co przewoźnicy. – Rozwiązania zawarte w Pakiecie Mobilności są dla Polski nie do przyjęcia. Nie boimy się stanąć na czele sprzeciwu

wobec tych regulacji. Nie zgadzamy się z opinią, że polski przewoźnik zaniża stawki wynagrodzenia dla kierowców i nie realizuje należytej im opieki socjalnej i w ten sposób nieuczciwie konkuruje na europejskim rynku – powiedział minister. Dodał, że przedstawiciele Francji i Niemiec podczas wszystkich rozmów są głusi na polskie argumenty. – Nie stawiajcie rządowi nierealnych celów, że Pakiet Mobilności nie wejdzie w życie lub wejdzie, ale na naszych warunkach. Europa na nowych regulacjach straci, koszty transportu wzrosną, a to przyczyni się do obniżenia konkurencyjności europejskiej gospodarki. Jednak tak naprawdę stawką w tej grze są kierowcy, a dokładniej rzecz biorąc – chęć ich przejścia z polskich firm – powie-

dział minister Szmit. Adam Jędrzych uspokajał, że nie grozi nam dramatyczny wyjazd polskich kierowców na Zachód. – Każdy z nich ma rodzinę w Polsce; niektórzy próbowali, wyjeżdżali np. do Holandii, ale jak sobie przeliczyli tamtejsze zarobki i koszty utrzymania, to szybko wracali do naszego kraju – powiedział Jędrzych.

## Jedna płata minimalna

Odnosząc się do słów ministra Szmita prezes ZMPD Jan Buczek podkreślił, że nowe propozycje dotyczące wynagradzania kierowców są przez przewoźników absolutnie nie do zaakceptowania. – Kierowcy doskonale rozumieją nasze problemy. To myślący ludzie, którzy wiedzą, że to nie jest odpowiedni moment,

by podnosić koszty pracy – dodał prezes ZMPD. Zgodzili się z nim inni uczestnicy. Argumentowali, że przy przyjęciu propozycji ministerstwa, koszty pracodawcy wzrosłyby o 1 700 zł w przeliczeniu na jednego kierowcę. – Nie wydaje mi się, żeby ktokolwiek z Komisji Europejskiej chciał docenić nasze wysiłki związane z ewentualnymi nowymi regulacjami dotyczącymi płac kierowców. – Pewnie, że kierowcy chcieliby zarabiać więcej. Dlatego rezygnują z umowy o pracę i zakładają własne firmy, sami regulując swoje zobowiązania – dodał Jan Buczek. Także i inni uczestnicy Forum wyrazili swoje głębokie niezadowolenie. Euzebiusz Gawrysiuk w zdecydowany sposób sprzeciwił się opodatkowaniu i oszucowaniu wynagrodzenia

kierowcy powyżej stawki podstawowej. Zauważył, że rząd, promując pomysł branżowej stawki minimalnej, zamierza dobrać się do portfeli przewoźników, bowiem proponowane rozwiązania zdecydowanie zwiększą koszty przewoźnika (dziś opodatkowana jest tylko stawka minimalna). Sytuacja przewoźników staje się coraz trudniejsza ze względu na rosnącą akcyzę na paliwo, zwiększające się ceny ubezpieczenia i coraz większą liczbę płatnych dróg. – Spadają jedynie stawki za kilometr – podkreślił Euzebiusz Gawrysiuk. Mając to na uwadze zaproponował, by płace kierowców były kształtowane w bezpośredniej relacji pracownik – pracodawca. – Polski transport międzynarodowy jest w bardzo złej kondycji. Jeśli pod-

PREFINANSOWANIE  
ZWROTU PODATKU

# VAT %



Nie czekaj na  
zakończenie kwartału

odzyskaj podatek VAT  
błyskawicznie

w ciągu  
14 dni

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

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

## Kontakt

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





niesiemy kierowcom płacę minimalną, będzie to kolejny gwóźdź do trumny naszej branży. Dziś nas na to po prostu nie stać – powiedział Piotr Litwiński z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. – Płaca minimalna jest w Polsce ustalona i dla wszystkich identyczna. Jeśli chcemy zrobić wyjątek dla kierowców, to można wprowadzić kontrakty, z których zainteresowani sami opłaciliby składki – dodał Piotr Litwiński.

Sławomir Kostjan zauważył natomiast, że z uwagi na sytuację finansową przewoźników, którzy już teraz funkcjonują na granicy rentowności, nieuchronnie zbliża się konfrontacja ze związkami zawodowymi, bowiem nie ma szans na skokowy wzrost wynagrodzeń.

### Nie dla wyższych kosztów

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki przedstawił uwagi dotyczące zasadności wprowadzenia i stosowa-

nia sektorowej płacy minimalnej. – Musimy się liczyć z tym, że zmiany w europejskich regulacjach dotyczących płacy minimalnej są nieuchronne – powiedział prof. Paprocki. Zwrócił uwagę na fakt, że wbrew pozorom presja wywierana (głównie na kraje Europy Środkowo-Wschodniej) nie ma na celu całkowitego wyeliminowania konkurencji z tamtejszych rynków.

Zachodnie przedsiębiorstwa doskonale zdają sobie sprawę, że zmiany przepisów doprowadzą do wzrostu kosztów transportu drogowego w całej Europie, dlatego też polscy przewoźnicy wcale nie muszą trzymać się kurczowo aktualnych stawek frachtu.

Z drugiej jednak strony widząc coraz mniejszą opłacalność w branży, zaapelował do wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmity, by wszystkie działania rządu prowadziły do obniżania kosztów działalności, a nie jej podwyższania. – Polska administracja nie może utrudniać życia branży transportowej, bo

wtedy tracimy konkurencyjność wobec zagranicznych przewoźników – powiedział profesor.

Zdaniem Roberta Stępień należy uzmysławiać zachodnim politykom, że swoimi pomysłami podnoszą koszty i to na swoich rynkach. Skrytykował roszczenia przedstawicieli związków zawodowych, którzy – nie bacząc na kondycję branży – próbują za wszelką cenę zwiększyć zarobki kierowców. – Zapraszam przedstawicieli związków zawodowych do mojej firmy każdego 10. dnia miesiąca, kiedy trzeba załatwić pieniądze na pensje i na ZUS, każdego 20. dnia miesiąca, kiedy muszę zapłacić podatek i każdego 25. dnia miesiąca, kiedy muszę zapłacić VAT. Posadzę ich w swojej księgowości. Niech ustalą pensje nawet w wysokości stu tysięcy złotych, a mnie dadzą tylko dziesięć tysięcy. Ciekawe, skąd te sumy wezmą. Bo żeby wydawać, trzeba zarabiać. Niech związkowy ekonomista powie mi, jak można to zrobić w obecnej sytuacji – powiedział Robert

Stępień. – Tam, gdzie związkowcy wzięli sprawę w swoje ręce, nie ma już nic – dodał przewoźnik.

Prezes ZMPD Jan Buczek podziękował ministrowi Szmitowi za aktywne działanie i głośny sprzeciw na forum europejskim wobec zawartych w Pakiecie Mobilności propozycji Komisji Europejskiej. – Zachęcaliśmy polski rząd, by sprzeciwił się niemieckim i francuskim pomysłom. Ze swojej strony współpracowaliśmy z przedstawicielami Komisji Europejskiej w wypracowaniu jak najbardziej kompromisowych rozwiązań i wydawało się, że wynegocjowany kształt propozycji będzie platformą do dopracowania jedynie szczegółów. Tymczasem po ostrej lobbingsowej akcji Francji i Niemiec okazało się, że ostateczne zapisy w drastyczny sposób odbiegają od pierwotnego wzoru – powiedział prezes Buczek, zauważając ogromny pośpiech w redagowaniu unijnego dokumentu. Przypomniał, że łączne zarobki polskich kierowców dorównują poborom ich kolegów z zachodniej Europy. Problem polega na tym, że francuscy i niemieccy politycy nie zgadzają się na zakwalifikowanie do polskiej pensji dodatków i ryczałtów za nocleg. – Może należy rozpocząć dyskusję na temat zunifikowania systemów płacowych – powiedział Jan Buczek. Podkreślił przy tym, że nie można transportu drogowego traktować jako jedności, bo każdy z jego rodzajów ma swoją specyfikę. „Czysty” transport międzynarodowy powinien być chroniony jako usługa, której celem ma być wymiana handlowa między państwami. Czym innym są przewozy między państwami UE i kabotaż. Poruszył też temat tworzenia w Polsce przez zagranicznych przewoźników

na ogromną skalę spółek-córek, wykorzystywanych do nieuczciwej konkurencji na swoim rynku. – Ci przewoźnicy kupują tabor w Polsce, montują w tych autach polskie numery rejestracyjne, zatrudniają polskich kierowców i ściągają ich do siebie. I tam ci kierowcy żyją w niehumanitarnych warunkach. A jaki jest społeczny odbiór? Że za barbarzyńskie warunki socjalne odpowiadają polscy przewoźnicy. Z tym trzeba się natychmiast uporać. Nie damy się wciągnąć pod ten mianownik – deklarował prezes ZMPD.

### Nie ma zgody na brak konsultacji

W części poświęconej sprawom różnym Jan Buczek poinformował uczestników Forum, że zwrócił się do



ministra z pytaniem i prośbą o szybką odpowiedź na temat medialnych informacji dotyczących kolejnego zwiększenia akcyzy za paliwo. – Nie może być tak, że odbywa się to bez konsultacji z naszą branżą – powiedział Jan Buczek.

Małgorzata Zdrodowska poruszyła natomiast problem blokowania wydawania dla zagranicznych kierowców dokumentu A1 ze względu na fakt, że kierowcy podawali jako miejsce zamieszkania adres firmy, w której by-

li zatrudnieni. – Domagamy się odstąpienia od tego przepisu, bowiem niektórzy z naszych firm posiadają pomieszczenia socjalne i hotele, w których ci kierowcy mieszkają – powiedziała Małgorzata Zdrodowska.

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](http://dkv-euroservice.com)

Teraz na 1263 stacjach Gazprom Neft

You drive, we care. **DKV**

# Autobusy na przemytniczym szlaku

**Zatykają się przejścia graniczne z Ukrainą. Potok podróżnych z trudem kontrolowany jest przez służby.**

Robert Przybylski

Przejścia graniczne, w tym głównie z Ukrainą, pękają w szwach. Kolejki do odprawy wydłużają się, a sytuacja staje się szczególnie kłopotliwa dla pasażerów i operatorów autobusów rejsowych. Opóźnienia, zwłaszcza przy przekraczaniu granicy z Ukrainy do Polski, sięgają wielu godzin, podróżni denerwują się, a poprawy nie widać.

Jeden z pasażerów tak opisuje wakacyjny przejazd: „W cieniu 34 stopnie. Autokar podjechał na granicę ukraińsko-polską. Kolejka autobusów, głównie rejsowych. Najpierw trzygodzinne oczekiwanie przed wjazdem na odprawę po stronie ukraińskiej, upał, brak toalet, następnie 20-minutowa odprawa (zebranie paszportów, ich ostemplowanie i zwrot). Tu pozwolono nam skorzystać z toalet i szybki wyjazd na ziemię niczyją.

Znów czekanie (ok. 5 godzin), bez toalet. Wjazd na przejście po stronie polskiej i w końcu wyjaśnia się powód tego horroru. Jedziemy po mały budynek, w którym odbywa się odprawa dla wjeżdżających do Polski. Cztery okienka odprawy paszportowej i jedno urządzenie do prześwietlania bagażu. Do budynku wchodzi my (wszyscy pasażerowie) ciągnąc własne bagaże i jak wszystko wreszcie prześwietlono (tam już były toalety), sprawdzenie samego autobusu. Autobus był prawie pełny – ok. 45 osób. Teraz, co za łaska, można zająć miej-

sce i w drogę. Na miejsce dotarłem z 8-godzinnym opóźnieniem”.

## Tysiące autobusów

W 2016 roku Straż Graniczna odprawiła 123,6 tys. autobusów na granicy z Ukrainą (wzrost o 34 proc. w stosunku do 2015 roku), 71,5 tys. na granicy z Białorusią (18-procentowy wzrost) i 19 tys. na granicy z Rosją (o 2 proc. więcej).

Tempo przyrostu nie maleje, a zapotrzebowanie krajów starej Unii na ręce do pracy będzie potęgować wyjazdy z Ukrainy. Spora część wyjeżdżających korzysta z autobusów. Według danych Krajowej Administracji Skarbowej w tym roku, do 17 sierpnia, przyrost liczby odprawionych autobusów na granicy Polski z Białorusią, Rosją i Ukrainą sięgnął 18,5 proc. - do 148 911, natomiast z samą Ukrainą wzrost wyniósł 20,2 proc., do 86 164 autobusów.

Według danych GITD na 8 czerwca funkcjonowało 321 regularnych połączeń autobusowych poza Unię Europejską. Z tego 279 obsługiwało Ukrainę, 30 Białoruś i 12 Rosję. GITD dolicza jeszcze 43 połączenia tranzytowe przez teren Polski. Inspekcja wydała 2 768 wypisów na międzynarodowe przewozy regularne.

Biuro Komunikacji i Promocji Krajowej Administracji Skarbowej wskazuje, że przewoźnicy autokarowi „często nie wypełniają obowiązku, o którym mowa w ustawie Prawo przewozowe, tj. nie dokonują stosownych uzgodnień z właściwym miejscowo naczelnikiem urzędu celno - skarbowego. Przewoźnicy nie zawsze realizują kursy zgodnie z wydanym zezwoleniem, często wykonywane są jedynie wybrane przewozy w przypadkowym terminie. Występują więc sytuacje, kiedy na przejście przyjeżdża jednocześnie kilka autokarów, realizujących kursy z różnych godzin”.

Służby dodają, że „oprócz autokarów, realizujących regularne przewo-

zy drogowe, odprawiane są autobusy turystyczne (wycieczkowe), które nie poruszają się według żadnego rozkładu jazdy, wykonując przewozy okazjonalne (nieregularny międzynarodowy przewóz drogowy osób), a ich wzmożoną ilość obserwuje się np. w dni świąteczne, w okresie ferii czy wakacji. Okresowy wzrost liczby autobusów turystycznych dodatkowo prowadzi do spiętrzenia ruchu.”

## Przemyt na potęgę

Przewoźnicy skarżą się, że przepisy nakładają odpowiedzialność za bagaż na kierowcę. – Ten fakt wykorzystują nieuczciwi pasażerowie – wskazuje Mieczysław Madejek z dużej firmy autokarowej Ecolines. – Wykupują np. dwa bilety i z jednym nadają trefny bagaż, który przy odbiorze przez obsługę jest oznaczony identyfikatorem razem z biletem. Na drugim bilecie podróżuje przemytnik. W razie kontroli nie przyznaje się do wypełnionego kontrabandą bagażu, który na mocy przepisów funkcjonariusze przypisują kierowcy – opisuje przedstawiciel Ecolines.

Przedsiębiorcy wskazują, że ich pracownik nie ma możliwości manewru. Celnicy tak długo trzymają cały autobus na przejściu, aż ktoś weźmie odpowiedzialność za trefny bagaż. Musi podpisać protokół i przyjąć mandat. Ułatwieniem dla przemytników są bilety internetowe, których można wydrukować dowolną ilość i na nich uzyskać potwierdzenie oddania bagażu.

Celnicy podkreślają, że są powody do dokładnych kontroli autobusów. W pierwszym kwartale 2017 roku funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej skontrolowali prawie 3 tys. autokarów na drogowych przejściach granicznych: „Dokonali 1 410 ujawnień przemytu, w tym udaremnili 19 przypadków nielegalnego wwozu paliwa. Zatrzymane przez funkcjonariuszy to-



wary pochodzą głównie z bagażu pasażerów. W 284 przypadkach w przemyt zaangażowany był przewoźnik (ujawnienia w skrytkach konstrukcyjnych pojazdów).

Ujawnienia w autokarach stanowią 5,95 proc. wszystkich ujawnień na przejściach granicznych”. Tymczasem udział pasażerów autobusowych stanowi 1,6 proc. w całej liczbie pasażerów przekraczających granicę środkami transportu drogowego.

Służby podkreślają, że „przemyt zdecydowanie dotyczy kierunku do Polski”. Wskazują na praktykę stosowaną przez część przewoźników, polegającą na wykorzystywaniu autobusów do przemytu wyrobów akcyzowych.

Skalę tego procederu obrazują przykładowe dane z I kwartału 2017 roku: - na przejściu w Dorohusku w autobusach ujawniono przemyt 2,2 mln szt. papierosów, w pojazdach ciężarowych ok.1 mln szt.,

- na przejściu w Hrebennem w autobusach ujawniono przemyt 1,1 mln szt. papierosów, w pojazdach ciężarowych 150 tys. szt.

Celnicy podkreślają, że „powyższe dane jednoznacznie wskazują na wysokie ryzyko przemytu wyrobów akcyzowych w autobusach i tym samym uzasadniają podejmowanie przez Krajową Administrację Skarbową szczególnych kontroli tego typu pojazdów, w celu eliminowania działań niezgodnych z prawem”.

## Więcej rentgenów?

KAS na każdym przejściu granicznym obsługującym ruch podróżnych dysponuje sprzętem RTG do prześwietlania bagażu. „Jest on efektywnie wykorzystywany w kontroli bagażu podróżnych” - zapewniają służby celne.

Pasażerowie są odmiennego zdania. „Przyczyną tego wszystkiego jest organizacja na przejściu po polskiej stronie. Przy takiej ilości autokarów to musi tyle trwać. Dodatkowe trzy, cztery sale odpraw skrócą czas kontroli na całym przejściu do góra 2 godzin. Nie kwestionuję potrzeby kontroli bagażu, ale tego typu urządzenia nie są zbyt drogie i np. 20 tych urządzeń, drobna adaptacja po kilka dodatkowych po-

mieszczeń na każdym przejściu oraz przesunięcie pracowników i cała sytuacja ulega natychmiastowej poprawie” – pisze podróżny.

Z kolei wojewoda lubelski, który ma obowiązek zapewnić wyposażenie w sprzęt przejść granicznych w swoim województwie zapewnia, że „wszystkie zarządzane przez Wojewodę Lubelskiego przejścia graniczne, a w nich budynki odpraw pasażerów autobusów, wyposażone są zgodnie z procedurą odpraw w nowoczesne urządzenia do prześwietlania bagażu – skanery RTG”.

Rzeczniczka prasowa wojewody Małgorzata Tatara zapewnia, że urządzenie rentgenowskie „ze względu na krótki czas skanowania bagażu, nigdy nie stanowiły elementu (ponad czas przewidziany procedurą odpraw) opóźniającego odprawy. Wojewoda Lubelski nie otrzymał również takich sygnałów od służb celno-skarbowych. W związku z powyższym na chwilę obecną nie przewiduje się rozbudowy budynków odpraw pasażerów autobusów w przejściach granicznych”.

# Implementacja z zastrzeżeniami



**Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, przy okazji wdrażania unijnego rozporządzenia 403, śrubuje kary dla przewoźników i wzbudza liczne zastrzeżenia ZMPD.**

Robert Przybylski

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przygotowuje się do wdrożenia rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 403/2016, które jest uzupełnieniem rozporządzenia 1071/2009. Przepisy dotyczą kar za naruszenie przepisów oraz zasad utraty dobrej reputacji.

Projekt przygotowany przez resort przewiduje wprowadzenie istotnych zmian w trzech załącznikach do ustawy o transporcie zbiorowym oraz w załączniku do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

## Nie dla karania dwóch osób za jedno przekroczenie

W trakcie konsultacji społecznych ZMPD przekazało uwagi na temat

projektu i wskazuje, że podstawowym mankamentem proponowanych rozwiązań jest nałożenie odpowiedzialności za jedno naruszenie na kilka podmiotów.

Dublowanie kar od wielu lat budzi opór środowiska. W opinii ZMPD odpowiedzialność powinien ponieść tylko ten podmiot, który przyczynił się do powstania naruszenia. Zatem jeżeli np. kierowca skrócił dobowy czas odpoczynku lub wydłużył maksymalny czas prowadzenia, kara powinna być nałożona na kierowcę.

Zdarza się także, że zarządzający transportem dopełni obowiązek np. wyposażenia kierowcy w wypis z licencji, ten jednak ją zgubi i podczas kontroli nie okaże służbom. Konstrukcja zaproponowanych przepisów spowoduje, że mimo braku winy (udowodnionej podczas postępowania administracyjnego) konsekwencje postępowania kierowcy i tak ponie-

sie zarządzający transportem.

ZMPD uważa, że to raczej liczba i waga naruszeń popełnianych przez kierowcę powinna decydować o ewentualnym wszczęciu postępowania o spełnieniu wymogu dobrej reputacji przez zarządzającego transportem, jeżeli częstotliwość ich występowania będzie takie postępowanie uzasadniała.

Wydaje się – stwierdza ZMPD w uwagach przesłanych do resortu – że za całokształt organizacji transportu i pracy kierowców powinien odpowiadać przedsiębiorca, czyli np. za przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy, wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika lub wymaganej licencji, uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy: „Każde takie naruszenie, ich liczba, waga



# ROZWIJAMY SIĘ DLA CIEBIE

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

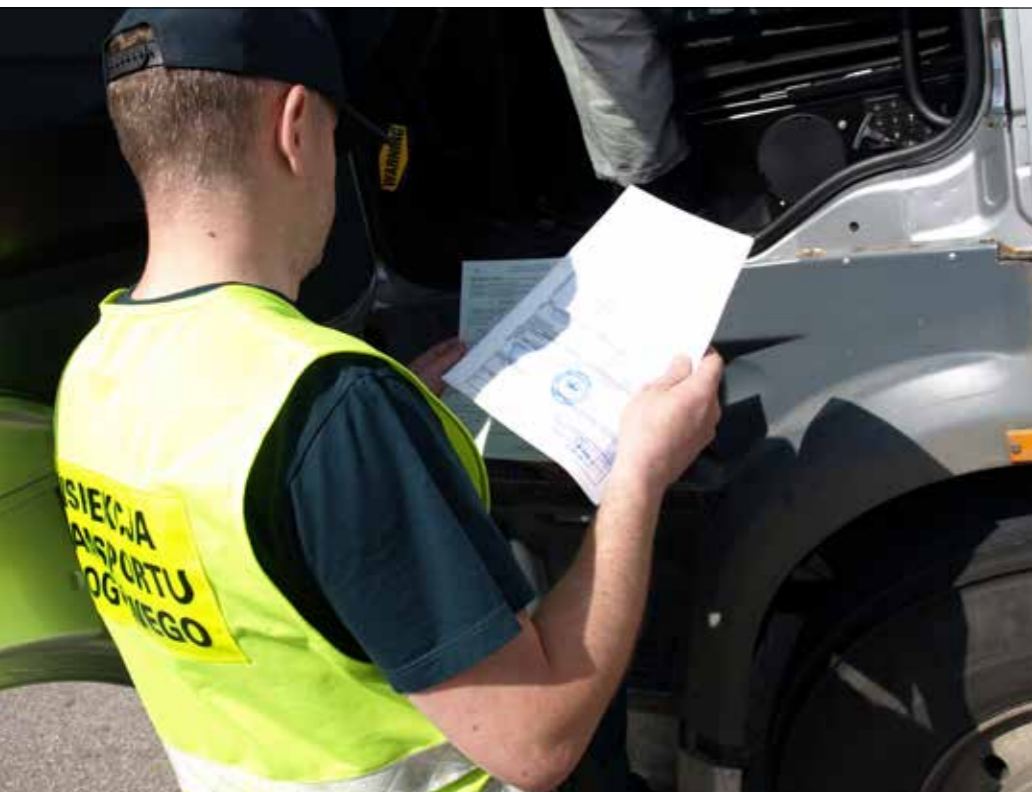


**Hussar Angels S.A.** jest polską siecią mobilnych serwisów TIR. Firma jest częścią holdingu Hussar Grupa, która ma ponad dziesięcioletnie doświadczenie na rynku usług transportu drogowego, spedycji międzynarodowej, produkcji akcesoriów dla kierowców i pojazdów oraz napraw pojazdów ciężarowych i naczep.

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](http://www.hussarangels.com)





i częstotliwość będą wpływały na możliwość wszczęcia postępowania o zbadanie wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorcę. To powoduje, że konieczne jest rozgraniczenie odpowiedzialności poszczególnych podmiotów”.

### Zbyt wysokie kary

ZMPD podkreśla również, że „wysokość sankcji (kar pieniężnych) powinna być proporcjonalna do wagi naruszenia. Zapropozowany w zmianach wzrost wysokości kar nawet o 100 proc. jest nie do zaakceptowania, tym bardziej, że nie jest on niczym wytłumaczony, o czym może świadczyć fakt, że nie znalazła się o tym wzmianka w uzasadnieniu do projektu”.

ZMPD uważa również, że w przypadku niewielkiego przeważenia osi podczas przewozu ładunków podzielnymi, inspektorzy nakładają niewspółmiernie wysokie kary sięgające 5 tys. zł. Tłumaczą to brakiem zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii. Zrzeszenie przypomina, że zezwolenia udzielane są jedynie na ładunki niepodzielne.

Na dodatek w Polsce nie ma wag, gdzie przewoźnik mógłby sprawdzić masę ładunku i których wskazania

byłyby akceptowane przez służby kontrolne. ZMPD proponuje, aby odstąpić od nakładania kar w przypadku, jeżeli dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów mieści się w normach.

W stosunku do artykułu dotyczącego przewozów materiałów niebezpiecznych, ZMPD nie widzi powodu, dla którego przewoźnik ma odpowiadać za np. „nieprzestrzeganie terminów badań okresowych oraz okresów użytkowania opakowań”. ZMPD uważa również za niezasadne zmiany zakresu i wysokości kar dokonywane przy okazji dostosowania do przepisów UE.

ZMPD uważa, że projekt dyskryminuje przewoźników drogowych, podnosząc kary (np. za brak instrukcji do 300 zł), gdy dla innych gałęzi transportu pozostały one bez zmian (250 zł w przypadku wzmiankowanego braku instrukcji).

### Nienormatywni karani dwukrotnie

ZMPD wskazuje, że projekt umożliwia dwukrotne ukaranie przewoźnika nienormatywnego za to samo naruszenie. Kara może być wymierzona z ustawy o transporcie drogowym oraz za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia z ustawy prawa o ruchu drogowym.

W przypadku ładunków nienormatywnych Zrzeszenie uważa, że powinien zostać doprecyzowany zapis definiujący podmiot wykonujący czynności ładunkowe oraz doprecyzowana procedura nakładania kary, jeżeli ten podmiot jest zagraniczny.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przypomina, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu dostosowanie prawa polskiego do postanowień rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/403 oraz wdrożenie do prawa polskiego niektórych przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719. „Ze względu na potrzebę pilnego procedowania i wprowadzenia przepisów do polskiego porządku prawnego, projekt ustawy został ograniczony do niezbędnego minimum implementacyjnego. W związku z tym zakres projektowanych zmian nie obejmuje szczegółowych regulacji dotyczących warunków wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi. Przewiduje się, że zagadnienia te zostaną uregulowane w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym” – zapewnia resort.

### Analiza trwa

Zrzeszenie stwierdza w uwagach przesłanych ministerstwu, że proponowana zmiana ustawy o transporcie drogowym jest kolejną w ostatnich latach poważną zmianą. „Wiele artykułów ustawy jest ze sobą niespójnych, niedookreślonych, czy nawet powinno znaleźć się w innych aktach prawnych, co powoduje dużą trudność w stosowaniu tej regulacji. Z uwagi na to proponujemy, aby resort rozpoczął prace nad nowym aktem prawnym regulującym warunki wykonywania działalności w transporcie drogowym.”

Biuro rzecznika prasowego MIB zapewnia, że „w resorcie infrastruktury i budownictwa trwa analiza uwag zgłoszonych do projektu ustawy na etapie konsultacji publicznych. Prace w tym zakresie nie zostały jeszcze zakończone. Planuje się uwzględnienie wszystkich uwag, które zostaną uznane za zasadne i nie wykraczające poza zakres ww. niezbędnego minimum implementacyjnego wynikającego z prawa UE”.

NIE POZWÓL ZATRZYMAĆ  
SWOJEGO BIZNESU.

ZADBAJ  
O DOBRY OLEJ.



PETRONAS  
Urania

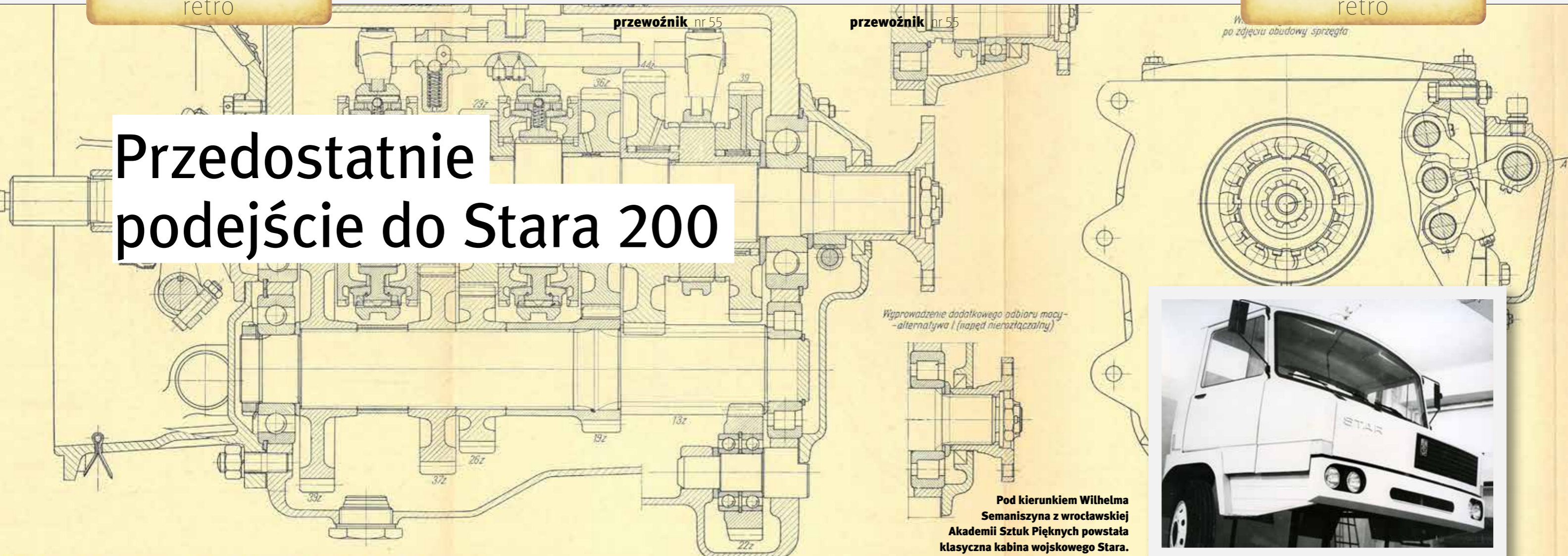
KEEPS YOUR  
BUSINESS MOVING.

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.



# Przedostatnie podejście do Stara 200



8.65. Skrzynka 5-biegowa model T 550.001 produkcji FPS-POLMO w Tczewie

Pod kierunkiem Wilhelma Semaniszyna z wrocławskiej Akademii Sztuk Pięknych powstała klasyczna kabina wojskowego Stara.



## Dla potrzeb MON starachowicka fabryka przygotowywała ciężarówki z widlastymi, 8-cylindrowymi silnikami. Z braku funduszy produkcja takich Starów 200 jednak nie ruszyła.

Robert Przybylski

Według „Planu operacji zaczepnej frontu nadmorskiego” przygotowanego w połowie lat 60., w przededniu wojny siły zbrojne PRL miały wzrosnąć w stosunku do stanów pokojowych blisko 2,5-krotnie, do 865 tys. żołnierzy. Sztab Generalny przewidywał, że na froncie polskim atakować będzie 15 dywizji ogólnowojskowych, jedna dywizja powietrzno-desantowa, jedna desantowa oraz trzy dywizje lotnictwa bojowego. Jednostki wyposażone zostaną w 2880 czołgów, 2750 transporterów opancerzonych, 1100 dział i moż-

dzierzy oraz 428 samolotów.

Podczas 9-dniowej operacji front miał otrzymać 191 tys. ton zaopatrzenia, w tym 67 tys. ton amunicji, rakiet i bomb. Planiści zakładali przewóz 111 tys. ton środków pędnych. Nie licząc paliw samochody musiałyby przewozić dziennie średnio 10 tys. ton – o połowę więcej niż przewidywały normy przyjmowane dekadę wcześniej.

### Plany zjednoczenia

Dwupółtonowe Stary 660 nie nadawały się do tak dużych przewozów. W 1966 roku Wojskowy Instytut Techniki Pancernej i Samochodowej przekazał Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego wymagania dla nowego samochodu

o ładowności co najmniej 3,5 tony, zgodnie z przyjętą przez Polskę specjalizacją w RWPG w klasie średnionozowych pojazdów. Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach oraz warszawskie Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego (BKPMot) przystąpiły do konstruowania wojskowego samochodu rodziny 200.

Dział Głównego Konstruktora FSC właśnie uporał się z projektem Stara 28/29. Wojskowy Star był pierwszym modelem nowej generacji ciężarówek ze Starachowic, oznaczonej Star 200. Główny konstruktor FSC Antoni Chmielnicki przyznawał w książce „Star znad Kamiennej”, że wymagania stawiane przez wojsko były niezwykle wysokie.

Samochód miał pokonywać przeszkody wodne o głębokości 1,8 metra (Chmielnicki wskazywał, że Łaba między NRD i RFN miała brody tej głębokości), dać uruchomić się przy 40-stopniowych mrozach (spotykanych w neutralnej Finlandii), układ filtrowania musiał poradzić sobie z wysokim zapyleniem, występującym m.in. w kolumnie czołgów, nacisk opon na grunt nie mógł przekroczyć 0,8 kg/cm<sup>2</sup> (podobnie jak stopa wielbłąda), zaś poziom radiozakłóceń musiał być tak niski, aby umożliwić pracę radiostacji i stacji radiolokacyjnych.

Weryfikacja prac konstruktorów miała nastąpić podczas badania prototypów. W 1967 roku prototypownia, ulokowana dotąd kątem na wydziale produkcyjnym, otrzymała nowe pomieszczenia. Pracowało w niej na 3 zmiany 300 osób, gdy kilka lat wcześniej zaledwie garstka na dwie zmiany. Prototypownia miała nawet własnych

127 kooperantów. – Na 1968 rok mamy do wykonania 20 prototypów. Robimy ich więcej w ciągu roku niż kiedyś w kilka lat – porównywał mistrz Ro TK-3 Alfred Krzemiński. Narzekał przy tym na słabe pensje (zaszeregowanie i niskie premie) w stosunku do wydziałów produkcyjnych oraz brak wykwalifikowanych pracowników i rąk do pracy.

W 1968 roku ZPMot przewidywało, że rozruch produkcji wojskowego Stara 266 w wersji przejściowej, ze słabszym silnikiem, nastąpi w pierwszym kwartale 1973 roku, zaś seryjna produkcja w drugim kwartale tego roku. Pilotażowa seria Stara 266 z docelowym silnikiem spodziewana była w ostatnim kwartale 1973 roku i w pełnej skali od początku 1975 roku.

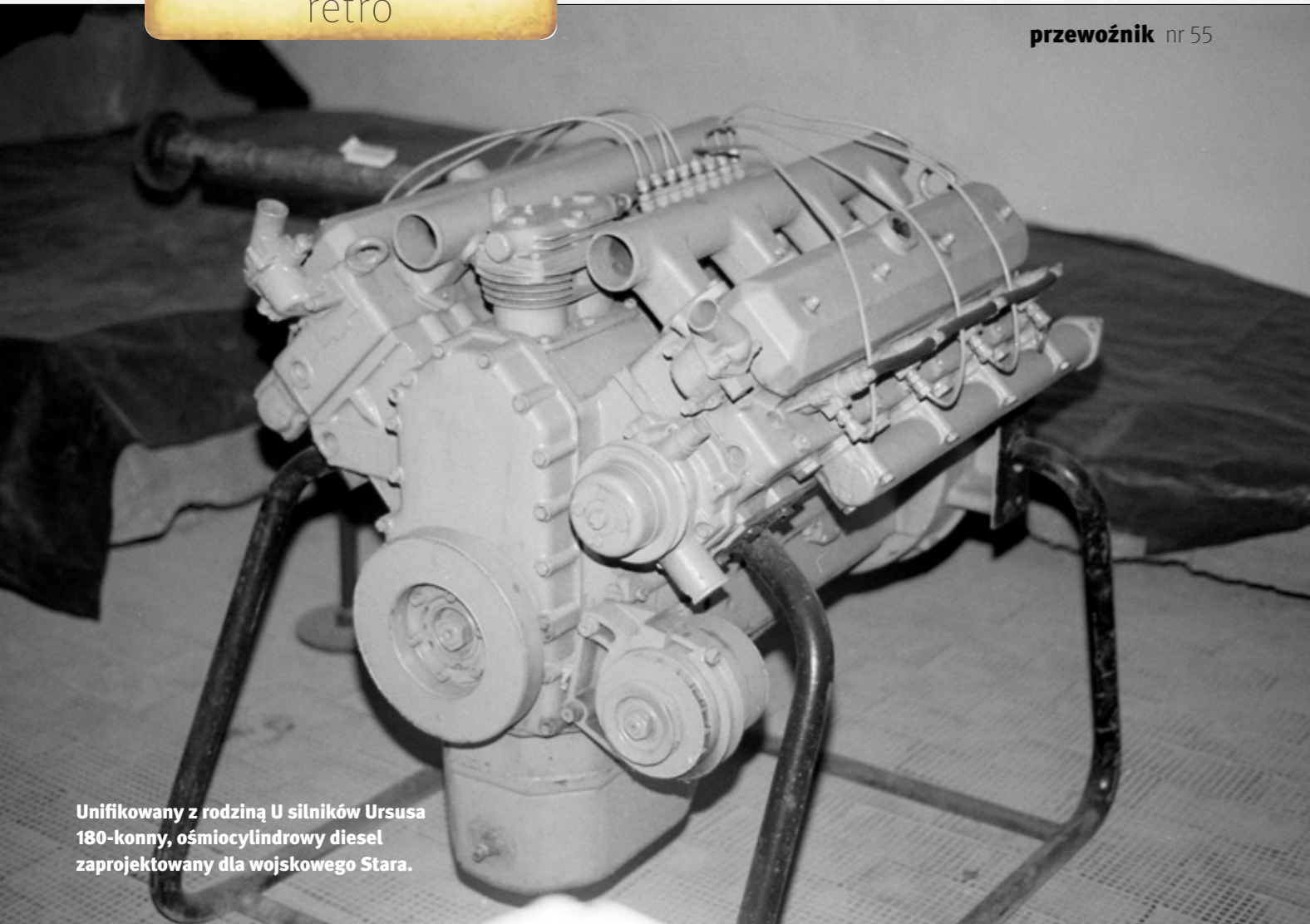
Model podstawowy Star 200 - spodziewany był w pierwszym kwartale 1974 roku w pilotażu i od połowy trzeciego kwartału tego samego roku już w wersji seryjnej.

### Silnik docelowy

Władze nauczone niepowodzeniem silników V8 konstrukcji BKPMot, łódzkiego Biura Konstrukcyjnego nr 2 oraz jeszcze wcześniejszym silnikiem dwusuwowym DSV-6 (także zaprojektowanym w Łodzi), postanowiły działać dwutorowo.

Ministerstwo Przemysłu Maszynowego zapewniło fundusze na przeróbkę na wtrysk bezpośredni silnika wysokoprężnego S530, ale równolegle resort podjął decyzję o unifikacji silników Stara i Ursusa.

Pod koniec lat sześćdziesiątych Instytut Lotnictwa badał 4-cylindrowy silnik Ursusa dla nowej generacji ciągników U. – Prowadzący badania inżynierowie Zaboklicki i Zarzycki zapewnili, że osiągał światowe standardy – wspomina pracownik ILOT Zbigniew Pągowski. W 1968 roku starachowicka FSC i Zakłady Mechaniczne Ursus zawarły porozumienie o wspólnym przy-



Unifikowany z rodziną U silników Ursusa 180-konny, ośmiocylindrowy diesel zaprojektowany dla wojskowego Stara.

Wojska NATO od wczesnych lat 50. otrzymywały 5-tonowe samochody, w tym niemiecki Mercedes-Benz LG 315.



gotowaniu nowej rodziny silników.

Jan Lech, który w BK nr 2 w Łodzi prowadził te prace, przypomniał na łamach miesięcznika Auto Technika Motoryzacyjna nr 11 z 1986 roku, że silniki obu producentów miały taki sam skok tłoka i średnicę cylindra, wynoszące 110 mm oraz identyczną odległość płaszczyzn mocowania głowic od osi wałów korbowych.

Ursus potrzebował diesla rzędowych, mających do sześciu cylindrów. Dla FSC łódzkie Biuro Konstrukcyjne nr 2 przygotowało jednostki widlaste. Podstawowa wersja dla Starachowic miała

8 cylindrów i moc 180 KM przy 2800-3000 obr/min. Można było przygotować jej wersję benzynową i powiększyć średnicę cylindra do 120 mm, co przewidywał także Ursus. Twórcy na wczesnym etapie wzięli pod uwagę zastosowanie doładowania oraz stworzenie wersji pochodnych V6 i V10.

Lech wskazywał, że silnik w układzie V8 był do 47 cm krótszy, do 31 cm niższy i do 200 kg lżejszy od porównywalnych mocą 6-cylindrowych silników rzędowych. Wskaźnik masy mocy silnika V8 był o 10-20 proc. korzystniejszy od rzędowej szóstki i V8 zajmował w opisanym nań prostopadłościście o 30-40 proc. mniej przestrzeni.

Łódzkie biuro dobrało kształt kanałów ssących i wylotowych na urządzeniu bezsilnikowym, natomiast do zbadania procesu spalania wykorzystano 1-cylindrowy silnik badawczy SB1, stąd V8 miał nieco inną komorę spalania niż silnik Ursusa. Próbnny silnik dawał założone 17,7 kW (blisko 23 KM) przy 2800 obr/min przy minimalnym spalaniu 228 g/kWh.

Lech wskazywał, że wspólne z Ur-

susem opracowanie silnika znacznie przyspieszyło prace konstrukcyjne, ułatwiło też życie dostawcom, bo zmniejszyło asortyment części. Na łączną liczbę 1494 części diesla V8, z silnika Ursus pochodziło 52 proc., 20,2 proc. z silnika Star 359 i 1,3 proc. z silnika Polski Fiat 125p.

Lech podkreślał, że „Korzyści dla procesu wytwarzania zunifikowanego silnika można orientacyjnie określić pracochołnością produkcji elementów zunifikowanych, która w 1970 roku wynosiła łącznie 80 roboczogodzin. Wielkość ta na tle 138 roboczogodzin potrzebnych do wytworzenia produkowanego wówczas silnika Star S530A1 wykazuje, jak poważne rezerwy może wyzwolić wdrożenie do produkcji i wzajemne wykorzystanie tych samych elementów przez współpracujące ze sobą zakłady”.

Konstruktor usprawiedliwiał wieloletnie prace zmieniającymi się wymaganiami odbiorców krajowych, porozumień w ramach RWPG oraz poszukiwań przez FSC optymalnego rozwiązania silnika rozwojowego.

W 1964 i 1972 roku konstrukcja silni-

ka V8 była konsultowana w rosyjskim ośrodku naukowym NAMI. Łódzcy konstruktorzy wykorzystali także doświadczenia zdobyte podczas prac w austriackim AVL przy modernizacji silnika 359.

Przygotowanie dokumentacji konstruktorzy zakończyli w styczniu 1970 roku, gdy starachowickie BK 2 zostało w 1969 roku podporządkowane OKB-Mot.

Działy Głównego Technologa oraz Głównego Metalurga starachowickiej FSC przejrzały dokumentację i następnie trafiła ona do prototypowni FSC.

„Korzyści płynące z unifikacji ujawniły się już przy budowie przedprototypów silnika V8, który otrzymał gotowe, zunifikowane elementy silników Ursus, Star, Fiat i Leyland.”

Pełnogabarytowy V8 miał zakładane 135 kW (180 KM) przy 2800 obr/min i minimalne jednostkowe zużycie paliwa 228 g/kWh. Masa suchego silnika z pewnymi prototypowymi nadatkami wynosiła 600 kg. Dawało to współczynnik 0,3 KM na kg, gdy w 200-konnym Leylandzie stosowanym w Jelczach współczynnik był o 33 proc. mniejszy.

### Nowa skrzynia biegów

Maksymalny moment obrotowy widlastego silnika sięgał 460 Nm i razem z dieslem trzeba było skonstruować nową skrzynię biegów. Prace nad nią ZPMot powierzyło FSC Starachowice oraz Fabryce Przekładni Samochodo-

wych w Tczewie, zapewniając sobie w ten sposób wybór.

Roman Kirszling, którego dyrekcja tczewskiej fabryki wyznaczyła do prowadzenia projektu nowej skrzyni wspominał, że „po otrzymaniu w 1966 roku z FSC Starachowice i BKPMot założeń konstrukcyjnych samochodu Star 200 i 266 oraz niezbędnych danych nowego silnika 359, który miał być stosowany w samochodach produkowanych przez FSC Starachowice i SFA Sanok, przystąpiliśmy do obliczeń technicznych oraz wstępnych prac konstrukcyjnych nad nową skrzynią biegów. Skrzyni tej nadaliśmy symbol T550”.

20 marca 1967 roku dyrektor techniczny Zjednoczenia wydał polecenie służbowe w sprawie rozwoju konstrukcji i produkcji skrzyń przekładniowych do samochodów ciężarowych średniej ładowności i autobusów.

Zjednoczenie poleciło skonstruowanie zblokowanej z silnikiem 5-stopniowej, synchronizowanej (biegi od 2 do 5) przekładni. Miała ona być cichsza i trwalsza od skrzyni A25 z przesuwymi kołami, o prostych zębach.

W starachowickich zakładach projektowaniem przekładni zajęło się łódzkie Biuro Konstrukcyjne nr 2. Konstrukctorem prowadzącym został Zygmunt Westfal, którego zespół opracował założenia skrzyni Ł212.

Kierujący w starachowickiej FSC Działem Badań Zbigniew Łukomski dodaje, że po serii sporów z głównym konstrukctorem FPS Tczew, również

skonstruował podobną przekładnię, „aby pokazać, że bez nich też potrafiemy coś zrobić”.

Każdy z konstruktorów zastosował inne synchronizatory: Westfal własnego pomysłu (był to pierwszy patent zgłoszony w styczniu 1966 roku przez nowo powołane starachowickie biuro patentowe), Kirszling wzorował się na synchronizatorach BMC, zaś Łukomski wybrał Clarka.

Skrzynia Łukomskiego pozostała tylko opracowaniem konstrukcyjnym, a więc nie został zbudowany prototyp. – Decyzja o wyborze przekładni zapadła poza fabryką – podkreśla Łukomski.

29 września 1967 roku Rada Techniczna COKBPMot porównała projekt Ł212.22.00.C oraz T.550.001. Rada zaleciła dalsze prowadzenie równoległych prac oraz ustalenie liczby, odmian prototypów i zunifikowanie programu badań obu skrzyń biegów.

Program badań (stanowiskowych i w samochodach), które przeprowadziła FSC, Rada omówiła 2 kwietnia 1968 roku, a jego wyniki 8 października tego samego roku. Rada uznała za bardziej obiecujący projekt tczewski. W skrzyni łódzkiej nie działały synchronizatory.

Kirszling wspomina, że podczas konstrukcji i obliczeń zespół współpracował z prof. Zbigniewem Jaśkiewiczem z Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. „Współpracowaliśmy również z Centralnym Biurem Konstrukcji Łożysk Toczyńnych w Warszawie w za-

reklama

@grau® | COMMERCIAL & TRANSPORT LAW

GRAU RECHTSANWÄLTE LLP  
polskojęzyczna obsługa prawna w Niemczech

- Obsługa prawna przedsiębiorstw transportowych
- Obsługa prawna przez wyspecjalizowanych адвокатów
- Obsługa prawna w języku polskim
- Umowy na zasadzie stałej obsługi/ryczałtu

- Prawo transportowe
- Prawo spółek
- Prawo handlowe
- Prawo pracy
- Windykacja należności

ADRES: RÖDINGSMARKT 20, 20459 HAMBURG

Telefon: 0049 (0)40 180 36 40 20 ■ Fax: 0049 (0)40 180 36 40 22 ■ Email: office@graulaw.eu  
www.graulaw.eu ■ www.grauinkasso.eu

kresie trwałości łożysk”, dodawał Kirszling. Na Targach Poznańskich nawiązany został kontakt z firmą INA, która pomogła dobrać odpowiednie złożenia igielkowe i przekazała nieodpłatnie ich komplet wykorzystany do budowy prototypu.

Przekładnia pracowała w położeniu pionowym (wał nad wałem, a nie obok siebie), otrzymała żeliwną obudowę z aluminiową pokrywą. Możliwe było wykonanie przekładni oddzielonej od silnika. Synchronizowane były biegi od drugiego do piątego, ale wszystkie koła były stale zazębiane i miały zęby skośne.

Tczew przygotował dwie wersje konstrukcji: z biegiem bezpośrednim,

### Klasyczna kabina

Wyższy moment obrotowy zmusił do przygotowania nowej skrzyni rozdzielczej oraz mostów napędowych. Wojsko rozważało także zastosowanie klasycznej kompozycji samochodu, z silnikiem przed kabiną. W takich samochodach nacisk na przednią oś jest mniejszy niż w modelach z kabiną nad silnikiem, co zwiększa dzielność auta w terenie.

Na początku lat siedemdziesiątych starachowicka FSC skontaktowała się z prof. Wilhelmem Semaniszynem z ASP Wrocław i zleciła zaprojektowanie klasycznej kabiny. Pod maską by-

Dodaje, że widlaste jednostki były nietrafione, bo nie było maszyn do obróbki widlastych kadłubów. – Konstruktorzy przyjęli nierealistyczne założenie, nieuwzględniające możliwości produkcyjnych. Jeżeli fabryka chce zachować rozwój, musi mieć kadrę inżynierską znającą technologię i możliwości produkcyjne zakładu. Koledzy z Łodzi byli oderwani od fabryki, nie zadawali sobie sprawy z kłopotów, jakie napotyka się podczas wprowadzania do produkcji nowego wyrobu. W Polsce nikt nie miał pieniędzy na zespołowe obrabiarki do produkcji widlastych kadłubów, nie było także dewiz na import z Zachodu – tłumaczy.

Mimo to jeszcze w 1972 roku starachowickie biuro konstrukcyjne, mając w perspektywie dostawy blisko 200-konnych silników, prowadziło prace koncepcyjne nad modelami 366 i 388.

Definitywny kres prac nad zunifikowanymi silnikami przyniosło podpisanie umowy Ursusa z Massey-Fergusonem we wrześniu 1974 roku. – Jeśli chodzi o transport cywilny, konstrukcja V8 była krótkowzroczna, bo na świecie wchodziły rzędowe, turbodoładowane silniki z chłodzeniem powietrza doładowującego. W kraju prowadzono w ramach Centralnego Programu Badawczo-Rozwojowego głęboką modernizację licencyjnych Leylandów i starachowickiego 359, nad modernizacją których pracował zespół Instytutu Lotnictwa – informuje Pągowski. – Jednak wozy bojowe potrzebowały „płaskich” silników i władze chciały połączyć te dwie koncepcje – tłumaczy.

Silniki rządowe, które miały być jedynie rozwiązaniem przejściowym, stały się, m.in. z braku funduszy na obrabiarki, podstawowym napędem wojskowych Starów. Trudności finansowe i technologiczne spowodowały, że starachowicka FSC po raz kolejny nie spełniła obietnic uruchomienia produkcji Stara 200 w 1970 lub najpóźniej w 1971 roku.

Podziękowania dla: Antoniego Chmielnickiego, Pawła Chmielnickiego, Romana Kirszlinga, Zbigniewa Łukomskiego, Zbigniewa Pągowskiego, Andrzeja Pertyńskiego, Bogusława Postka, Wilhelma Semaniszyna oraz Muzeum Przyrody i Techniki „Ekomuzeum” w Starachowicach.

W Polsce nikt nie miał pieniędzy na zespołowe obrabiarki do produkcji widlastych kadłubów, nie było także dewiz na import z Zachodu.

oznaczona T550.001 (maksymalny moment wejściowy 450 Nm) i z nadbiegiem (T550.010, na maksymalny moment wejściowy 490 Nm).

Przekładnia w wersji T550.001 miała ciąg przełożeń od 8,250 do 1,000 (wsteczny 7,310), co dawało zakres przełożeń 8,25. Wersja T550.010 miała przełożenia od 7,144 do 0,797 (wsteczny 6,030), co dawało zakres przełożeń 8,95.

T550 była kolejną konstrukcją młodego zespołu tczewskich inżynierów, który pierwsze doświadczenia zdobył przy Żubrach oraz podczas prac polsko-czeskiego biura konstrukcyjnego, tworzącego nową generację ciężkich pojazdów. Pierwszymi samodzielnymi konstrukcjami były przekładnie 315 i 316 dla Jelcza.

Zdobyta praktyka pozwoliła stworzyć udaną konstrukcję: masa T550 bez obudowy sprzęgła wynosiła 129 kg, 6 kg mniej w porównaniu do skrzyni ZF S5-45, która w wersji z biegiem bezpośrednim przenosiła moment do 450 Nm. Niemiecka przekładnia miała o 9,5 mm mniejszą odległość osi wałków głównego od pośredniego (w T550 wynosiła ona 134,5 mm).

Do stycznia 1970 roku FPS Tczew wykonała prawdopodobnie ponad 30 prototypów przekładni T550 i rozpoczęła przygotowywanie do uruchomienia jej produkcji.

ła widlasta ósemka. – Wewnętrzna wysokość była zgodna z potrzebami przestrzennymi kierowcy. Zrobiliśmy model w skali 1:1 tej kabiny, łącznie z wnętrzem. Stał w specjalnym pomieszczeniu, nakryty pokrowcem. Było dla nas oczywiste, że jeśli właściciel tak go chroni, to przewiduje wprowadzenie tej kabiny do produkcji – wspomina profesor.

Jednak już na początku lat 70. MON zarzuciło plany produkcji ciężarówki z widlastą ósemką.

Antoni Chmielnicki wspominał, że wiele razy jeździł do Ursusa, aby omówić współpracę przy produkcji silników. – Oni potrzebowali czegoś innego niż my. Ursus ograniczył obroty do 2200, my do 2600, oni małe moce od 40 KM, a nasze zbyt mocne dla nich. Ursus, w przeciwieństwie do nas, nie kładł zbyt dużego nacisku na ekonomię, więc ze zużyciem paliwa też nie mogliśmy się dogadać – stwierdza.

- Nie rozważaliśmy, gdzie produkować te silniki. Gdybyśmy przewidywali jak później rozwinie się sytuacja, pewno inaczej byśmy to rozwiązali. Byliśmy przyzwyczajeni, że jest władza, która decyduje i że fabryki mają niewiele luzu na rozwój i samodzielną politykę kształtowania charakterystyki wyrobów – przyznaje Chmielnicki.



W standardzie asystent utrzymywania pojazdu na zadanym pasie jazdy oraz asystent wspomagania koncentracji  
+ Active Brake Assist 4  
+ Asystent martwego pola

Bezpieczeństwo jest sumą wielu detali.

Active Brake Assist 4 i asystent martwego pola są dostępne na życzenie, po obniżonej cenie w kombinacji z pakietami Safety. Więcej informacji udzieli Państwu najbliższy dealer Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

# Transport stawia na faktoring online



**Rosnąca konkurencja w branży transportowej wymusza na właścicielach przedsiębiorstw z tego sektora gospodarki konieczność szybkiego reagowania na zmieniające się uwarunkowania rynkowe. Aby zachować przewagę i moc utrzymać swoją pozycję, niezbędne jest nie tylko inwestowanie w pracowników czy sprzęt, ale przede wszystkim dbanie o stabilność finansową.**

Z roku na rok rośnie zainteresowanie właścicieli firm z sektora TSL produktami finansowymi, ułatwiającymi bieżącą działalność przedsiębiorstw. Dziś kluczowym wyzwaniem stojącym przed firmami transportowymi pozostaje utrzymywanie płynności finansowej, kiedy realizują zlecenia z wydłużonymi terminami płatności lub kontrahenci opóźniają się z uregulowaniem należności za wykonaną usługę czy dostarczony towar.

## Nowoczesne finansowanie firm

Szczególnie trudno prowadzić biznes, kiedy opóźnienia w płatnościach ze strony partnerów biznesowych wpędzają firmę w poważne kłopoty finansowe. Nagle przedsiębiorca staje przed dylematem, czy opłacić raty leasingu za pojazdy, wypłacić wynagrodzenia pracownikom, czy uregulować rachunki. Fundamentalnym wsparciem w takich sytuacjach jest usługa faktoringu. Właściciel firmy transportowej decydując się na skorzystanie z tego produktu, wystawiając fakturę, nawet w ciągu 24 godzin może mieć dostęp do

środków finansowych za wykonane zlecenie. Nie musi czekać na płatności od kontrahentów czy obawiać się ewentualnych opóźnień.

## Po co czekać

Przedsiębiorca wybierając faktoring, uzyskuje dostęp do możliwości szybkiej zamiany faktur na pieniądze. Uwolnione w ten sposób środki finansowe może przeznaczyć na inwestycje, rozwój swojego biznesu, czy zatrudnienie nowych pracowników. Dziś po tego rodzaju rozwiązania można sięgnąć nie wychodząc z domu. Wystarczy zdecydować się na faktoring online w Idea Money. Umożliwiamy klientowi zawarcie umowy bez oczekiwania na kuriera z papierowymi dokumentami. Wszystko odbywa się na ekranie komputera, tabletu czy smartfona. Wystarczy przejść kilka kroków prostego procesu rejestracji i weryfikacji, aby uzyskać dostęp do limitu faktoringowego i finansowania faktur w Idea Money.

## Faktoring całkowicie online

Korzystanie z faktoringu odbywa się za pomocą innowacyjnego systemu IdeaFaktor24. Dziś wszyscy nasi klienci finansują swoje faktury online. Dodatkowo udostępnił im aplikację mobilną, za pomocą której mogą z dowolnego miejsca na świecie zarządzać finansami swojej firmy. Wystarczy zdjęcie faktury wykonane telefonem oraz dodanie jej za pomocą aplikacji IdeaFaktor24, aby mieć szybszy dostęp do środków finansowych za wykonane zlecenie czy dostarczony towar.

Dodatkowo Idea Money wspiera klien-

tów w zarządzaniu finansami przedsiębiorstw. Nasi doradcy i eksperci w dziedzinie faktoringu pozostają do dyspozycji właścicieli firm, służąc pomocą i wyjaśniając wszelkie wątpliwości, związane z efektywnym zarządzaniem przyznanym limitem faktoringowym.

## Odpowiadamy na potrzeby firm

Codziennie przeprowadzamy setki rozmów z przedsiębiorcami działającymi na terenie całej Polski, wsluchując się w potrzeby i oczekiwania właścicieli firm. W ten sposób gromadzimy wiedzę i informacje, które następnie analizujemy, aby tworzyć rozwiązania i produkty w pełni odpowiadające na sugestie rodzimych przedsiębiorców. To nie klient ma dopasowywać swój biznes do aktualnie dostępnych na rynku produktów finansowych. W Idea Money otrzymuje rozwiązania „szyte na miarę”, które w swoich parametrach i założeniach bazują na specyfice np. branży transportowej – jednego z najdynamiczniej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki.

Wsluchujemy się w głosy i sugestie ze strony naszych klientów. Mając na uwadze opinie przedsiębiorców tworzymy produkty, które mają nie tylko utrzymać płynność finansową firm, ale przede wszystkim ułatwiać rozwój i ekspansję rynkową. Tak, aby właściciel firmy z dowolnego miejsca w Polsce i na świecie, mógł korzystać z oferowanych przez nas usług. Proponujemy faktoring, który klient ma „zawsze pod ręką”.

Autor tekstu: Robert Motyka, dyrektor Regionu Północnego w Idea Money.

Actrosy w firmie HOYER Polska osiągnęły rewelacyjne wyniki spalania w testach – teraz potwierdza je codzienna eksploatacja



## Oszczędne i niezawodne

Bezpieczeństwo i jakość to podstawowe elementy w działalności firmy HOYER, zajmującej się przewozem towarów niebezpiecznych, m.in. produktów gazowych i chemicznych, oraz płynnych produktów spożywczych. Ważnym czynnikiem są również niskie koszty transportu. Wszystkie te cechy łączą w sobie Actrosy, które systematycznie dołączają do floty HOYER Polska

Rodzina firma HOYER z siedzibą w Niemczech powstała w latach 40-tych ubiegłego stulecia. Nieprzerwanie przez okres kilkudziesięciu lat spółki grupy HOYER współpracowały z Mercedesem aż do 2010 roku. Po krótkiej przerwie, dzięki zaletom obecnego modelu Actrosa, pojazdy z gwiazdą na masce powracają do floty grupy HOYER – w tym także HOYER Polska.

– Moje dotychczasowe doświadczenia z marką Mercedes-Benz są bardzo pozytywne – tłumaczy prezes HOYER Polska, Rafał Bomba. – Pierwsze siedem sztuk modelu 1843 z silnikiem OM 470 odebraliśmy w ubiegłym roku, a w bieżącym kolejne osiem i mam nadzieję, że będziemy rozwijać współpracę.

Jakie zalety Actrosów przekonały firmę do takiego wyboru? – Przede wszystkim znikoma awaryjność, wysoka jakość i oczywiście niskie zużycie paliwa – to największy atut tych pojazdów – podkreśla prezes. – Nie bez powodu zresztą w naszej branży wiele firm użytkuje Actrosy i dzieli pozytywną opinię.

Zakup pojazdów poprzedziły dokładne testy, które trwały około dwóch miesięcy. Przez ten czas pojazd testowy był poddany normalnej eksploatacji, głównie w transporcie krajowym – ponieważ w takim obszarze Actrosy najczęściej pracują w HOYER Polska. – Wyniki były bardzo zadowalające, przyniosły nam rzeczywisty obraz niskiego zużycia paliwa. Można potwierdzić oszczędności sięgające nawet do 10 proc. w stosunku do pojazdów Euro V, które użytkujemy od kilku lat – mówi Rafał Bomba. Dodatkowym atutem pojazdów Mercedesa, jak podkreśla prezes HOYER Polska, jest ich niezawodność i nowoczesne systemy wspierające kierowcę, takie jak Predictive Powertrain Control oraz asystent wspomagania koncentracji kierowcy.

– To wszystko w połączeniu z pełnym kontraktem serwisowym oraz dobrą ofertą finansową gwarantującą niskie koszty miesięczne sprawia, że Mercedes jest obecnie dla nas najlepszą opcją – podsumowuje prezes HOYER Polska.



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

# Pakiet Mobilności a odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR

## LUTZ ASSEKURANZ

W niniejszym wydaniu dwumiesięcznika „Przewoźnik” zostaną omówione konsekwencje, jakie może spowodować fakt, iż prawdopodobnie już niebawem kierowca nie zawsze będzie mógł odpocząć w swoim pojeździe, tak jak to się dzieje zwykle, np. w USA. Tam jednak kabiny kierowców mają o wiele większe wymiary niż w Europie i czasami przypominają luksusowe sypialnie, w których kierowcy – często z żonami – przebywają przez cały rok, a ponadto są wyposażone w prysznic i WC, kuchenkę, lodówkę, zmywarkę do naczyń, itp. Wynika to także z faktu, że maksymalna dopuszczalna długość zestawów drogowych w UE wynosi z reguły 16,5 m, natomiast w USA dozwolone jest, by same naczepy miały w przeliczeniu 16 m długości, a całkowita długość zestawu wynosiła równe 23 m. Powszechnie używany w Europie ciągnik ma zaledwie 2,5 metra długości, zaś w USA

budowane są tzw. truck sleeper cabins, których długość dochodzi do 230 cali, a więc prawie 6 m.

### Punkt sporny: tygodniowy okres odpoczynku

Kontrowersje wzbudza kwestia, czy w UE jest dozwolone spędzanie w kabinie pojazdu 45-godzinny odpoczynek tygodniowy, zgodnie z art. 8 ust. 8 Rozporządzenia (WE) 561/2006. Na przykład na podstawie prawa belgijskiego jest to zabronione, tak samo jest we Francji. Z uwagi na zmianę w przepisach prawa od 25 maja 2017 r. zakaz w tym zakresie obowiązuje obecnie także na terenie Niemiec.

Wprawdzie w postępowaniu prejudycjalnym (Vaditrans BVBA przeciwko państwu belgijskiemu - C-102/16) zwrócono się do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o wyjaśnienie kwestii, czy dozwolone jest spędzanie przez kierowców tygodniowego okresu od-

poczynku w pojeździe, jednakże wyrok w tej sprawie jeszcze nie zapadł. Wnioski końcowe rzecznika generalnego TSUE, wsparte deklaracjami Komisji Europejskiej oraz rządów Belgii, Niemiec, Francji i Austrii – wbrew argumentom Estonii i Hiszpanii – zmierzają do tego, żeby obecne regulacje były konieczne interpretowane jako zakaz, a ponadto twierdzi się, że w licznych państwach członkowskich UE na podstawie wewnątrz krajowych ustaw czy rozporządzeń nie zezwala się na spędzanie regularnych tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe.

### Pakiet Mobilności UE

Komisja Europejska opublikowała 31 maja 2017 r. duży „Pakiet Mobilności”, który zmierza m.in. do dokonania pewnej liczby zmian w Rozporządzeniu (WE) 561/2006 w zakresie czasu pracy i odpoczynku kierowców. W interesującej nas kwestii proponowana jest zmiana, która

miałaby polegać na tym, że tygodniowy 45-godzinny okres odpoczynku, albo każdy inny dłuższy okres odpoczynku trzeba będzie spędzać w dostosowanym do tego celu miejscu noclegowym, wyposażonym w odpowiedni sprzęt sypialny i urządzenia sanitarne. Tym samym spanie w kabinie pojazdu ma w niedługim czasie w całej UE należeć już do przeszłości.

### Opłacane noclegi

Skutek tego będzie taki, że kierowcy będą musieli spędzać swój tygodniowy okres odpoczynku w miejscach noclegowych udostępnianych przez pracodawcę lub przez opłacanych, albo – jeżeli da się to zorganizować – w domu, natomiast ciężarówki trzeba będzie pozostawić same. A co w sytuacji, gdy w tym czasie zostanie skradziony pojazd wraz z towarem lub ładunek z naczepy?

### Czy kradzież pojazdu jest nieuchronna?

W przypadku przewozów transgranicznych znaczenie mają tu w szczególności art. 17 ust. 1, 17 ust. 2, 23 ust. 3, 29 ust. 1 i 29 ust. 2 CMR. Patrząc na to powierzchownie można by argumentować, że zdarzenie nieuchronne w rozumieniu ostatniego z wariantów wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR zachodzi dla przewoźnika wtedy, gdy jakaś ustawa lub rozporządzenie unijne zmusi kierowcę do pozostawienia pojazdu bez nadzoru. Tak jednak nie jest.

## Praktyczne wskazówki

- Obecnie także w Niemczech nie można już spędzać w pojeździe 45-godzinny tygodniowy okres odpoczynku.
- Komisja Europejska planuje objęcie tym zakazem wszystkich krajów UE poprzez zmianę Rozporządzenia (WE) 561/2006.
- TSUE zajmuje się właśnie wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-102/16, który dotyczy omawianego tu zagadnienia.
- Ryzyko kradzieży pojazdu i ładunku nie zmniejszy się, dlatego też przewoźnicy powinni stale zachowywać najwyższą ostrożność i konkretnie informować na piśmie swoich kierowców.
- Ważne jest posiadanie polisy ubezpieczenia CMR, która pokrywa pełną odpowiedzialność z art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę gwarancyjną.

## Środki zapobiegania kradzieżom

Kradzieży można zapobiec lub przynajmniej próbować zapobiec, wyposażając pojazd w zabezpieczenia antykradzieżowe. Oprócz elektronicznych immobilizerów, w które zazwyczaj są już wyposażone nowoczesne ciężarówki, oferowane są liczne systemy antykradzieżowe zarówno mechaniczne, jak i elektryczne oraz elektroniczne - internet jest pełny tego typu ofert. Innym środkiem ostrożności jest parkowanie na parking strzeżonym lub przemyślane zaplanowanie trasy przewozu czy ewentualnie obsada dwóch kierowców.

## Sądy wydają surowe wyroki

Jest bardzo wiele różnych orzeczeń sądowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w przypadku kradzieży pojazdu. Bardzo rzadko przewoźnik może skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR – nieuniknione okoliczności, których następstwom przewoźnik nie mógł zapobiec – a tym samym na zwolnienie z odpowiedzialności. Sądy w różnych krajach wciąż znajdują argumenty, aby obciążyć przewoźnika odpowiedzialnością, ponieważ w większości przypadków byłoby możliwe zastosowanie dodatkowego środka zabezpieczającego, np. poprzez obsadzenie drugiego kierowcy, lepsze zaplanowanie trasy, użycie naczep zamkniętych z masywnymi zamkami typu SBS BDL-H Truck Body Lock, Abloy zamiast naczep z plandeką, itp.

## Sprawdzić ubezpieczenie CMR!

Oprócz podejmowania wszelkich możliwych środków w celu zapobieżenia kradzieży każdy przewoźnik powinien posiadać ubezpieczenie CMR z szerokim zakresem ochrony ubezpieczeniowej (w każdym razie obejmującym art. 29 ust. 2 CMR) i wysoką sumą gwarancyjną (najlepiej nie mniejszą niż 1 000 000 EUR), takie jakie oferuje firma Lutz Assekuranz. Wiele polis ubezpieczenia CMR zawiera jednak zapisy, które dla przewoźnika mogą być bardzo ryzykowne; warunki ubezpieczeniowe są różne u różnych ubezpieczycieli i mogą zawierać np. następujące klauzule:

razem? Pytanie to musi pozostać bez odpowiedzi, nie ma bowiem żadnej definicji, a sądy orzekają w tym zakresie całkowicie indywidualnie i bardzo różnie.

## Nieograniczona odpowiedzialność

Jak już pisaliśmy w powyższych rozważaniach, przewoźnicy w przypadku kradzieży pojazdów rzadko kiedy mogą skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR. Przeciwnie – a orzeczeń jest mnóstwo – sędziowie w wielu krajach mają tendencje do obarczania przewoźników nieograniczoną odpowiedzialnością na podstawie art. 29 CMR, przy czym nie dzieje się tak tylko w przypadku „wilful misconduct” lub „dol” (złego zamiaru, prawdopodobieństwa złego zamiaru, zamiaru ewentualnego), lecz często także – niesłusznie – w przypadkach rażącego niedbalstwa, przy czym sądy nazbyt szybko stosują ten stopień winy. W takich sytuacjach ponoszona jest pełna odpowiedzialność, wykraczająca poza ustanowiony w art. 23 ust. 3 CMR limit 8,33 SDR (= ok. 10 EUR) za kilogram.

- kradzież jest generalnie wyłączone (albo określone rodzaje towarów);
  - wyłączone jest kradzież towarów transportowanych pojazdem, który nie jest pozostawiany na parking strzeżonym i/lub który nie posiada dwóch niezależnie od siebie funkcjonujących zabezpieczeń antykradzieżowych;
  - wyłączone jest kradzież pojazdów wraz z ładunkiem lub ładunku z pojazdów, które są obsadzone tylko jednym kierowcą, mimo że podwójna obsada byłaby wskazana/niezbędna;
  - wyłączone są kradzieże, do których doszło na skutek niewłaściwego zaplanowania trasy przewozu;
  - wyłączone jest kradzież towarów wysokowartościowych, które nie są przewożone pojazdami ze sztywną obudową, wyposażonymi w zamki zabezpieczające;
  - wyłączone są kradzieże z zaparkowanych pojazdów, które nie są dozorowane przez certyfikowanych pracowników.
- Jak widać fantazja ubezpieczycieli w zakresie wyłączeń ochrony ubezpieczeniowej nie zna granic. Niektóre polisy przewidują też udziały własne, sięgające, w szczególności w przypadku kradzieży, nawet do 25% całkowitej wartości towaru.

## Ważne są zabezpieczenia antykradzieżowe!

Co się tyczy zabezpieczeń antykradzieżowych, to zabezpieczając one w wielu przypadkach tylko jednostkę ciągnącą. Jednostka ciągniona – przyczepa lub naczepa – pozostaje wówczas niezabezpieczona. Jednakże na rynku są dostępne także zabezpieczenia antykradzieżowe dla jednostek ciągnionych. Najnowszym wynalazkiem są plandeki, nadzwyczaj odporne na zerwanie

i przecinanie, wyposażone w zintegrowane czujniki alarmowe, które umożliwiają natychmiastowe zaalarmowanie kierowcy, dyspozytora lub ochrony (patrz np. www.go11save.com). W każdym razie osobno zaparkowane naczepy powinny być wyposażone w blokady sworzni królewskiego („king pin locks“).

## Ostrożność jest zawsze wskazana!

Obojętnie czy teraz kierowca będzie spędzał swój 45-godzinny odpoczynek lub inną przerwę w pojeździe czy nie, najwyższa ostrożność dotychczas zawsze była i w przyszłości też zawsze będzie wskazana, ponieważ corocznie w Europie zostaje skradzionych około 15 000 (!) ciężarówek. Jeżeli kierowca działał w sposób nieostrożny, odpowiedzialność za to będzie musiał ponieść przewoźnik, często z uwagi na zastosowanie art. 29 CMR, w pełnej wysokości wartości towaru.

Dlatego też dla starannych przewoźników ważne jest posiadanie polisy, która obejmuje art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę ubezpieczenia, ale bez sublimitu dla art. 29 ust. 2 CMR.

## Instruować kierowców!

Ponadto kierowców należy konkretnie instruować na piśmie (najlepiej z kontrasygnatą) co do ich obowiązków w zakresie zachowywania najwyższej ostrożności, aby w ten sposób uniknąć ryzyka utraty ochrony ubezpieczeniowej. Firma LUTZ ASSEKURANZ chętnie udostępni zainteresowanym odpowiedni wzór takiej instrukcji. Specjaliści z firmy LUTZ ASSEKURANZ zawsze pozostają do Państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o udzielanie porad i zawieranie odpowiednio opracowanych polis ubezpieczeniowych, przyjaznych przewoźnikom.

# TC Transport Order® - nowość na Platformie TimoCom



## TimoCom

### Cyfrowej rewolucji na platformie transportowej ciąg dalszy

Przemysł 4.0 poszerza swój zasięg oddziaływania, wnikając coraz głębiej nie tylko w sferę produkcji, ale również przepływ towarów i inne dziedziny gospodarki oraz życia codziennego. „Rozpieszczony” bogactwem ofert i możliwościami technologii konsument wymaga od graczy IT na rynku dużej elastyczności i szybkości działania, niemal perfekcyjnej organizacji. Ma to ogromny wpływ na szeroko pojętą branżę logistyczną, która po-

trzebuje dopasowanych do jej specyfiki narzędzi tworzących odpowiedni „klimat” do działania. Cyfryzacja, jako filar czwartej rewolucji przemysłowej, ułatwia w dużym stopniu wchodzenie podmiotów sektora TSL w interakcje, co w efekcie tworzy warunki do lepszej wymiany informacji, szybszego działania i scalania różnego typu procesów. To z kolei pozwala sprostać rosnącym wymaganiom na rynku. TimoCom w odpowiedzi na te tendencje 4 lipca uruchomił nową aplikację – TC Transport Order®.

### Bez zbędnych formalności

Obecna sytuacja w procesie pozyskiwania zleceń transportowych nie jest idealna. Wiele obszarów wyma-

ga zmian. TimoCom podjął wyzwanie i udostępnił klientom nową aplikację – TC Transport Order® – służącą właśnie temu celowi. Dziś zanim dojdzie do porozumienia pomiędzy kontrahentami upływa stosunkowo wiele czasu zużywanego na komunikację przeróżnymi środkami, które nie zawsze są efektywne, ponieważ nie automatyzują powtarzalnych czynności. Niesie to za sobą wymierne koszty. TC Transport Order® zmienia ten stan rzeczy, łącząc zleceniodawcę ze zleceniobiorcą „cyfrowym mostem” – aplikacją umożliwiającą przeprowadzenie poszukiwania środków transportowych na rynku SPOT poprzez zapytania o transport w cyfrowej formie bezpośrednio na platformie transportowej. Ma to wiele zalet nie tylko dla oferenta frachtu, ale także dla usługodawcy obsługującego dane zlecenie.

### Korzyści

Jedną z największych korzyści dla przewoźników korzystających z TC Transport Order® jest uzyskanie dodatkowej możliwości pozyskiwania zleceń transportowych. Dotychczasowe rozwiązanie zostało bowiem wzbogacone o możliwość reagowania na konkretne zapytania transportowe.

Poszukiwanie transportu odbywa się w optymalnych warunkach. Zleceniodawca pytając o transport robi to jednocześnie do wielu wybranych partnerów, oznaczając w jakim terminie musi się zmieścić składanie konkretnych ofert cenowych. Zmniejsza to ryzyko niezdrowego konkurowania. Wszystko odbywa się bezpośred-



nio na platformie i nie wymaga uruchamiania dodatkowych środków komunikacji, czyniąc cały proces bardzo sprawnym.

TimoCom zdając sobie sprawę z tego jak wiele informacji sływa do osób wyszukujących zlecenia, zabrał także o to, aby nic im nie umknęło. Dlatego powstał system powiadomień, który podobnie jak to się dzieje w przypadku Facebook’a informuje o pojawiającym się zdarzeniu. Dla komfortu pracy opcjonalnie można ustawić sygnał dźwiękowy powiadomień oraz zsynchronizować je z przeglądarką, tak aby informacja mogła być zauważona, gdy platforma nie będzie otwarta jako główne okno. Daje to możliwość szybkiej reakcji na zdarzenie.

Jedną z najważniejszych zalet, jakie ma TC Transport Order®, jest bardzo prosty mechanizm zawierania umów, który nie wymaga dodatkowych form komunikacji. Mianowicie w pierwszej kolejności zleceniodawca wysyła zapytanie o transport do zleceniobiorców. Następnie otrzymawszy w odpowiedzi na zapytanie o transport oferty cenowe, zleceniodawca decyduje się na podjęcie współpracy i wysyła

zlecenie transportowe konkretnej firmie. Przewoźnik dostając takie zlecenie oczywiście może je odrzucić, ale jeśli chce je podjąć, po otrzymaniu komunikatu o wiążącym charakterze zawiadzenia, jednym kliknięciem wyraża zgodę.

Kolejna korzyść jaką zyskują użytkownicy dzięki TC Transport Order®, to zarządzanie zleceniami i zapytaniami w jednym miejscu. Konieczność gromadzenia informacji, ich archiwizowania, czy zmiany statusu, tak aby widoczny był etap, na którym jest realizacja procedury, mogą stanowić problem, ale TimoCom dał użytkownikom możliwość uporządkowania spływających danych poprzez intuicyjne menu, które je kategoryzuje.

TimoCom projektując nową aplikację pomyślał także o takiej sytuacji, gdy przewoźnik z jakichś względów nie może zrealizować zlecenia i potrzebuje wesprzeć się podwykonawcą. TC Transport Order® jest skorelowany z TC Truck&Cargo® i dzięki inteligentnemu interfejsowi pozwala składać oferty do zleceń transportowych. Jest to zautomatyzowany proces, bowiem system importuje dane, ułatwiając tym samym pracę i eliminując po-

wstanie ewentualnych błędów.

Użytkownicy mogą być także spokojni o swoje dane, ponieważ są one przechowywane w Niemczech – „Hosted in Germany”, co gwarantuje im bezpieczeństwo, bowiem niemieckie prawo o ochronie danych jest jednym z najbardziej restrykcyjnych w Europie.

Dzięki scyfryzowaniu całego procesu poszukiwania transportu na rynku SPOT za pomocą TC Transport Order® użytkownicy platformy transportowej zyskują wiele korzyści. Oszczędność czasu i kosztów, automatyzacja i optymalizacja pracy przekładają się na czas podejmowania decyzji i większą elastyczność działania. Te czynniki mają ogromne znaczenie we współpracy z partnerami, którzy odpowiadając na potrzeby rynku często potrzebują profesjonalnego wsparcia, aby dotrzeć na czas do klienta. Szybki kontakt i taka sama odpowiedź na konkretne zapotrzebowanie, prosta procedura zwieńczona „cyfrowym uściskiem dłoni” ułatwiają utrzymywanie pozytywnych relacji biznesowych, a w efekcie skutkują wzmocnieniem konkurencyjności na wymagającym rynku transportowym.

# Najlepszy wybór wyposażenia samochodu

**Na jakie wyposażenie zdecydować się, aby zapewnić jak najniższy koszt kilometra? Na to pytanie odpowiada szef marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek.**

## 1. Silnik

W pewnym uproszczeniu - im niższe obroty, tym niższe spalanie. Dlatego samochody DAF najnowszej generacji otrzymały silniki, które maksymalny moment obrotowy osiągają już przy 900 obr/min. Dzięki temu zestawy mogą po płaskich drogach jeździć z prędkością 85 km/h przy obrotach silnika nie przekraczających 1000 na minutę.

Jeżeli samochód będzie jeździł po nizinach, nie ma sensu wybierać zbyt mocnych silników. Do jazdy ze stałą prędkością 85 km/h potrzeba 130 kW na pokonanie oporu aerodynamicznego i oporu toczenia. Reszta mocy wykorzystywana jest przy jeździe pod górę i do rozpędzania zestawu.

Jeżeli nie wiadomo, na jakich trasach będzie wykorzystywany zestaw oraz z jakim obciążeniem, uniwersalnym rozwiązaniem jest np. 480-konny silnik.

## 2. Skrzynia biegów

Najbardziej efektywne jest przełożenie bezpośrednie, w którym moment przekazywany jest przez wał, a nie przez koła zębate. Dlatego ważna jest konfiguracja całego zespołu napędo-

wego, aby na takim biegu auto poruszało się jak najczęściej.

Zautomatyzowana skrzynia biegów to najlepszy wybór, który zapewnia wzrost trwałości przekładni oraz sprzęgła, obniża spalanie w stosunku do wersji z ręczną skrzynią i daje wyższy komfort pracy kierowcy.

## 3. Ogumienie

Różnice w spalaniu pomiędzy zestawami wyposażonymi w opony

regionalne i dalekodystansowe wynoszą kilka procent. Dlatego wybierając opony warto zastanowić się, na jakich trasach będzie eksploatowany zestaw. Opony dalekobieżne mają małe opory toczenia w porównaniu do regionalnych. Z kolei opony regionalne mają wyższą odporność mechaniczną, kosztem wyższego oporu właściwie. Zazwyczaj wybór rodzaju bieżnika nie wiąże się z dopłatą, natomiast producenta opon już tak.

Także profil opony uzależniony jest od wykonywanej pracy. Im większe obciążenia, tym większy powinien być profil. Z drugiej strony im wyższy profil, tym wyżej umieszczone jest siedło. Dlatego często spotykanym kompromisem są opony o

mulca silnikowego obniża koszt raty dzierżawy w wynajmie długoterminowym Paccar Financial – fabrycznym finansowaniu DAF – ponieważ podnosi wartość rezydualną o więcej niż koszt nowego komponentu przy zamówieniu go w fabryce. Ha-

rówek ograniczona jest na zjazdach do 60 km, a na niektórych drogach nawet do 40 km/h.

Hamulec silnikowy działa niezależnie od temperatury oleju, nie podnosi także zużycia paliwa, bo w przeciwieństwie do zwalniczy hydraulicznych nie ma obracających się części, które są nieustannie napędzane.

## 5. Tylny most

Dobór przełożenia tylnego mostu powinien uwzględniać tereny i obciążenia, z jakimi będzie użytkowany pojazd. Celem jest uzyskanie jak najdłuższego czasu jazdy na najwyższym, bezpośrednim biegu. Jeżeli przełożenie tylnego mostu okaże się zbyt długie, wówczas skrzynia będzie pracować na niższym przełożeniu, na czym straci efektywność całego układu napędowego.

W przypadku transportu ładunków cięższych ponad średnią lub jazdy w górach, warto rozważyć nieco krótsze przełożenia tylnego mostu lub silnik o wyższej mocy, aby na podjazdach skrzynia pracowała na biegu bezpośrednim.

Dla pojazdów przeznaczonych do ruchu dalekodystansowego zęby wałka atakującego i talerzowego są dodatkowo szlifowane, przez co rośnie sprawność mechanizmu różnicowego tylnej osi dzięki malejącym stratom. ■

Notował Robert Przybylski



profilu 70. Mają wysoką nośność i pozwalają na zastosowanie stosunkowo wysokich nacze/zabudowy. Utrzymywanie prawidłowego ciśnienia w oponach zapewnia ich dobrą kondycję oraz małe zużycie paliwa.

## 4. Hamulec silnikowy

Moc hamulców silnikowych dochodzi do mocy maksymalnej silnika. Hamulec silnikowy DAF MX waży 9 kg, gdy Intarder to sto kilogramów dodatkowej masy. Wybór ha-

mulec silnikowy DAF redukuje także koszty obsługi. W przypadku innych form finansowania przy odsprzedaży pozwala odzyskać wydatek na to wyposażenie.

Skuteczność hamulca silnikowego zależy od obrotów silnika, im są wyższe, tym rośnie moment hamujący. Poniżej 60 km/h (a z takimi prędkościami najczęściej poruszają się zestawy w górach) skuteczność hamulca silnikowego jest wyższa niż Intardera. Na górskich drogach, na przykład w Austrii, prędkość cięża-



### Drogie schładzanie

Od tego lata można zapłacić we Włoszech 1 800 zł za schładzanie się klimatyzacją na postoju. Niektórzy kierowcy w Italii przywykli do tego, że przed jazdą odpalali silnik i klimatyzację, żeby obniżyć temperaturę w ekstremalnie rozgrzanym samochodzie. Z uwagi na ekologię postój z włączonym silnikiem jest niezgodny z przepisami, więc podniesiono kary. Podobnie jest w Polsce, ale u nas takie za takie wykroczenie maksymalnie można dostać 500 zł.

### Mandat kartą

Będzie można płacić mandaty kartą płatniczą. Prezydent podpisał nowelizację prawa, które umożliwia wyposażenie policji w terminale obsługujące karty. Kierowcy będą mieli do wyboru: przelew tak jak teraz, albo płatność kartą na miejscu. To udogodnienie ma również pomóc w karaniu kierowców z zagranicy. Ci do tej pory jako jedyni płacili mandaty od ręki, a często nie mieli przy sobie odpowiedniej ilości gotówki.

### Nowy Phantom

Ósma generacja Rolls Roycea Phantoma zaprezentowana. Nowe auto jest reklamowane jako najcichsze na świecie. 130 kilogramów waży samo wyciszenie kabiny. Cena jak zwykle nie jest istotna, a lista wyposażenia dodatkowego trudna do zdefiniowania. Można zamówić wszystko: na przykład dzieło dowolnego artysty wkomponowane w deskę rozdzielczą. Tradycyjnie Phantom napędzany jest silnikiem V12 o pojemności 6,75 litra, którego moc wynosi 570 koni.



# 1,8 tys. zł kary



### Gin Herleya

Pewna niemiecka manufaktura motocyklowa postanowiła wypuścić na rynek serię butelek ginu, w który zatopiono części motocyklowe. Mieliśmy już do czynienia z alkoholem, w którym zatapiało się jadowite węże, owady, skorpiony czy trawę. Tym razem to części silnikowe z motocykli Harley Davidson. Ponoć metal został dokładnie oczyszczony i nie wpływa na smak ginu. Pierwsza seria butelek sprzedała się na pniu - koszt takiej przyjemności to ponad 4 tys. zł za butelkę.



### Volkswageny do wyrejestrowania

Nie chcesz poddać swojego auta akcji naprawczej? Trzeba będzie je wyrejestrować. Tak w Niemczech prawdopodobnie zostaną potraktowani właściciele samochodów z grupy Volkswagena, którzy nie będą chcieli poddać ich kampanii serwisowej. Diesle oszukujące analizatory spalin są modyfikowane przez serwis tak, żeby dostosować je do norm. Niestety właściciele skarżą się, że „naprawione” auta tracą moc i mają problem m.in. z zaworami EGR. Jednak niemiecki rząd chce wszystkich na siłę przekonać, żeby odwieździł serwisowi.

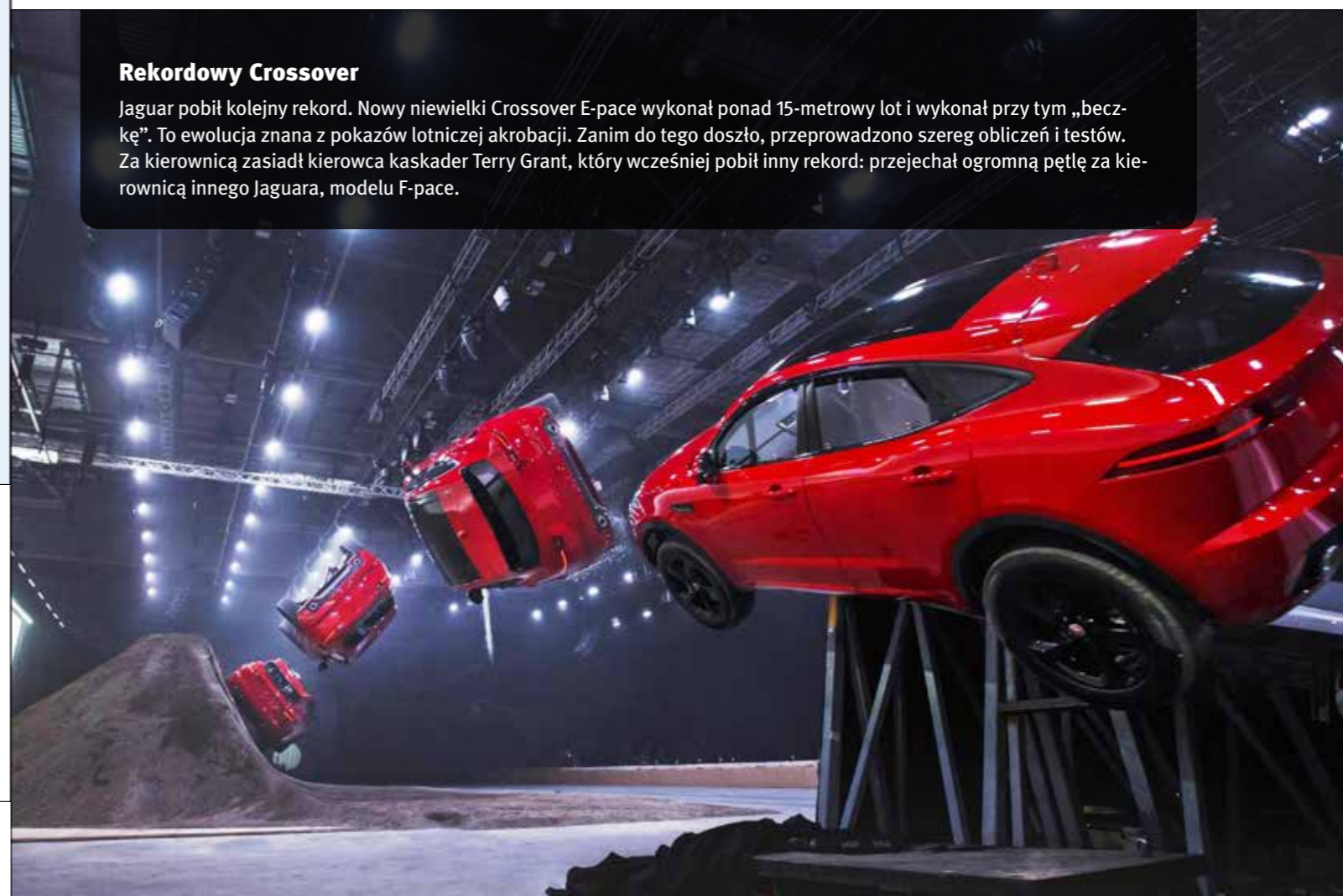
### Ekologia w kwadratowym wydaniu

Bollinger B1, tak nazywa się terenowy samochód z napędem elektrycznym stworzony przez firmę start-upową z Nowego Jorku. Minimalistyczne nadwozie w klasycznym offroadowym stylu kryje dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 360 koni mechanicznych. Napęd naturalnie przekazywany jest na 4 koła. Zasięg to od niespełna 200 do ponad 300 km. W środku wyposażenie nie jest bogate, ale nie o to chodzi w terenówce. B1 będzie rozpędzał się do setki w 4,5 sekundy, a maksymalnie pojedzie 204 km/h.



### Rekordowy Crossover

Jaguar pobił kolejny rekord. Nowy niewielki Crossover E-pace wykonał ponad 15-metrowy lot i wykonał przy tym „beczkę”. To ewolucja znana z pokazów lotniczej akrobacji. Zanim do tego doszło, przeprowadzono szereg obliczeń i testów. Za kierownicą zasiadł kierowca kaskader Terry Grant, który wcześniej pobił inny rekord: przejechał ogromną pętlę za kierownicą innego Jaguara, modelu F-pace.



### Prąd nie da zasnąć

Na jednym z portali zajmujących się zbieraniem funduszy na innowacyjne projekty zaprezentowano bransoletkę dla sennych kierowców. Steer to urządzenie, które pilnuje, żeby kierowca nie zasnął za kierownicą. Czujniki monitorują tętno i stan skóry. Na podstawie tych danych wiadomo, czy człowiek robi się senny. Na początku bransoletka ostrzega kierowcę o tym, że może zasnąć. Później bez pardonu robi pobudkę przy pomocy niegroźnego, ale dość silnego impulsu prądu.



# Transportowy Oscar dla polskiej firmy

## Dane ładunku

**Długość** – 78 metrów

**Szerokość** – 6,4 metra

**Wysokość** – 7,4 metra

**Waga** – reaktor 200 ton, reaktor z jednym ciągnikiem i przyczepami 308 ton

Choć przed nami jeszcze kilka miesięcy tego roku, to jednak już teraz można śmiało powiedzieć, że rok 2017 w międzynarodowym przewozie ponadnormatywnym należał do polskiej firmy MTD Skuratowicz, która za przewiezienie z Litwy na Białoruś ogromnego reaktora otrzymała „transportowego Oskara”.

### Piotr Gawelczyk

S tatuetka „ESTA Awards of excellence 2017” – prestiżowa nagroda europejskiego stowarzyszenia transportu ponadgabarytowego w kategorii „Przewóz ładunku o masie całkowitej ponad 120 ton po drogach publicznych” – po raz pierwszy w historii trafiła do rąk polskiego przedsiębiorcy.

– Nawet na nas, osobach prze-

cież bardzo doświadczonych, którzy już niejedno widzieli, ładunek zrobił wrażenie. To naprawdę było coś ogromnego – wspomina Jarosław Żurawski, uczestniczący w przygotowaniach przedsięwzięcia związanego z przewozem ważącego 200 ton reaktora. Trzeba go było przetransportować z portu w Kłajpedzie na Litwie do zakładów chemicznych w Grodnie na Białorusi. Bagatela – 800 kilometrów.

Firma przygotowywała się do „oskarowego” transportu 14 miesięcy. Reaktor został wyprodukowany w

Hradec Kralove w Czechach. Najpierw, w dwóch częściach, trafił do portu w Melniku, gdzie został zespawany. Następnie barką popłynął do Rostocku i przez morze trafił do Kłajpedy. Ostatni, najtrudniejszy etap – i tu do akcji weszła polska firma – pokonał drogą na specjalnych platformach.

### Lokalnymi drogami

Dlaczego akurat z Kłajpedy? Białorusini nie mają portu, dlatego też wiele transportów adresowanych do tego

kraju przechodzi właśnie przez odpowiednio zmodernizowany, dostosowany do tego typu ładunków port na Litwie. Tranzytowy szlak transportowy z Litwy na Białoruś biegnie wzdłuż granicy łotewskiej.

– Najpierw Litwini i Białorusini, a potem my, kilometr po kilometrze przemierzyliśmy całą trasę, notując wszelkie możliwe utrudnienia, jakie możemy napotkać po drodze – mówi Żurawski. Uwagi zostały przekazane zlecającemu usługę litewskiemu partnerowi. I można było ruszać. – Oczy-

wiście wcześniej trzeba było postarać się o wszystkie niezbędne pozwolenia na zorganizowanie tego typu transportu zarówno na Litwie, jak i na Białorusi – zaznacza Jarosław Żurawski. Tym jednak zajęli się Litwini.

Co prawda z Kłajpedy do Grodna można dojechać głównymi drogami, lecz ze względu na wielkość ładunku nie było to możliwe. Szukano takiej trasy, na której przede wszystkim nie będzie wiaduktów i linii kolejowych. Dlatego z Kłajpedy transport ruszył w kierunku granicy łotewskiej, potem

wzdłuż niej poruszał się lokalnymi drogami. W ten sposób dojechano do granicy litewsko-białoruskiej w miejscowości Lyntupy. To lokalne przejście graniczne przeznaczone dla pieszych i lokalnego ruchu w obrębie 50 km, specjalnie jest otwierane dla tego typu transportów. – Zanim przekroczyliśmy granicę, litewski pilot musiał pojechać do Wilna, by przywieźć celników w celu odprawienia transportu i otwarcia granicy. Zawsze przekraczamy ją w weekend, kiedy jest zamknięta dla normalnego ruchu. Tak samo



jest po stronie białoruskiej – mówi Żurawski. Z Łyntup transport ruszył do Grodna.

### 200 ton na śniegu

Na niektórych skrzyżowaniach trzeba było wykonywać standardowe w takich przypadkach czynności, jak dodatkowe utwardzenia pobocza, demontaż sygnalizatorów i przeróbki rond czy przycinanie gałęzi drzew. Czasami konieczne było także dokładanie na krawężniki specjalnych klinów po to, by transport mógł w moż-

liwie jak najłagodniejszy sposób po nich przejechać. Jednym z najtrudniejszych elementów było jednak odpowiednie zabezpieczenie mostu poprzez nałożenie na niego tzw. fly over bridge, czyli „mostu nad mostem”, tak aby nie zawałił się w trakcie przejazdu. – Wspierała nas w tym miejscowa policja i lokalne firmy, które przygotowywały infrastrukturę – powiedział Jarosław Żurawski. – Jechaliśmy siedem dni, ok. 120 km dziennie. Z uwagi na wymiary ładunku Litwini i Białorusini nie zgodzili się na jazdę w ciągu dnia – wspomina Żurawski.

### Przedsiębiorca

#### Rodzinna firma

**MTD Skuratowicz działa w Niemodlinie od 1981 r. To rodzinna firma założona przez Kazimierza Skuratowicza, specjalizująca się w kompleksowym transporcie ładunków wielkogabarytowych drogą lądową, wodną i powietrzną. Obecnie zatrudnia 80 osób. Realizuje transporty ponadnormatywne w całej Europie, głównie w Niemczech, Skandynawii oraz krajach Beneluksu.**

Transport poruszał się, w przypadku prostej drogi, z prędkością ok 20-25 km na godz. Zdarzało się jednak, że malała ona do szybkości, z jaką porusza się pieszy – 9 km/godz. Średnia wyniosła mniej więcej 13-14 km na godz. – Niektóre zakręty pokonywaliśmy przez 15 minut – powiedział Żurawski. – Wiosną czy latem przy czarnym, suchym asfalcie nie byłoby problemów. Proszę jednak pamiętać że to była zima, więc żartów nie było. Dodatkowo zaczął padać śnieg. Co prawda Litwa jest w miarę płaskim krajem, lecz mimo wszystko gdzieś tam są małe pagórki i tam trzeba było bardzo uważać. Jeden ciągnik ciągnie, drugi z tyłu pcha, pomaga-

jąc temu pierwszemu. Pal sześć pod górkę – wtedy ciągniki, jeśli nie dadzą rady, po prostu się zatrzymają. Dużo gorzej jest z górki, kiedy ładunek pcha na pierwszy ciągnik, a drugi, ten z tyłu, nie da rady tej siły zamortyzować – dodaje. Takich przypadków jednak nie było. – Przed wjazdem na tego typu odcinki sprawdzaliśmy, czy nawierzchnia jest dostatecznie oczyszczona i „przyczepna” – wspomina Żurawski.

Ładunek został umiejscowiony na specjalnych obrotnicach, co powodowało, że był wysoko, więc było duże niebezpieczeństwo wywrotki. Dlatego trzeba było non-stop pilnować, by reaktor był niemal cały czas w pozycji pionowej. Operator, który szedł obok transportu, czuwał nad tym, by natychmiast reagować w przypadku jakiegokolwiek większego przechyłu.

#### Najlepsi kierowcy

– Byliśmy do całej operacji naprawę bardzo dobrze przygotowani. Wszystko dokładnie sprawdziliśmy, zatrudniliśmy najlepszych kierowców i operatorów mających duże doświadczenie. Obawy? Małe były, bo zawsze coś niespodziewanego mogło się wydarzyć - gdzieś na zakręcie coś się urwie, przebiją się dwa koła. I to jest największy problem, zwłaszcza

w przypadku, gdy łapie się kaptcia na wewnętrznej części wózka. Wtedy trzeba go odwrócić, by koło znalazło się na zewnątrz. W naszym przypadku ładunek nie był przewożony na pojedynczej przyczepie, dodatkowo był zamocowany na obrotnicach. Ewentualna wymiana opony ani nie byłaby prosta, ani bezpieczna. Na szczęście nie mieliśmy takich zdarzeń, wszystko poszło spokojnie – mówi Żurawski.

– Czy da się przewieźć jeszcze większe i cięższe ładunki? Tak, ale nie po drodze publicznej. Kilka lat temu uczestniczyłem w transporcie, na samojedznych przyczepach, ważącego 1 200 ton reaktora chemicznego dla Lotosu. 60 m długości, średnica ogromna, ale cała trasa to raptem kilometr po lokalnej drodze. Pamiętam też przewożenie ważącego 400 ton generatora do elektrowni budowanej w Płocku. Co prawda tam jechało się po drogach publicznych, ale z nabrzeża w Płocku do bram Orłenu to osiem kilometrów, więc można było ten kawałek odpowiednio przygotować – wspomina podobne transporty Żurawski.

– Od momentu otrzymania przez naszą firmę propozycji realizacji tej usługi nie było dylematu, czy podejmiemy się wyzwania. Z jednej strony podeszliśmy do całej sprawy ambicjonalnie, z drugiej zaś wiedzie-

### ESTA AWARDS of excellence

#### Prestiżowa nagroda

**Nagroda ESTA została ustanowiona w 1976 roku jako europejskie wyróżnienie dla firm zajmujących się transportem nienormatywnym. Po Monachium i Paryżu tegoroczna gala wręczenia nagród odbyła się w Amsterdamie. W wydarzeniu uczestniczyło ponad 330 osób ze ścisłego kierownictwa europejskich firm transportowych. Już sam status finalisty konkursu jest powodem do dumy, a wydarzeniem bez precedensu była nominacja 4 polskich firm. W tegorocznej edycji w swoich kategoriach nominowane zostały: ZTE & ZTE Katowice, Peter-Star Sp. z o.o. i Sp. – Sp.K., MTD Skuratowicz oraz Portowy Zakład Techniczny.**

liśmy, że jesteśmy w stanie taki ładunek przewieźć. W końcu mamy odpowiednie doświadczenie oraz bardzo dobry sprzęt. Mimo to dopóki nie przewieziesz się transportu na miejsce, dopóty są obawy. Ale to nasze zadanie - wkroczyć do akcji tam, gdzie kończą się możliwości zwykłych przewoźników – dodaje Żurawski.

# Ślicznotki pod Opolem

Już po raz ósmy w Nowej Wsi Polskiej pod Opolem, a po raz 13. w historii, odbyło się wyjątkowe wydarzenie – Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych Master Truck.

**Piotr Gawelczyk**

Kulminacyjnym momentem było ogłoszenie wyników konkursu na najpiękniejszy pojazd. W tym roku zwyciężcą okazała się ciężarówka firmy Repiński Transport w malowaniu Dywizjon 303. Puchar Prezesa ZMPD za najciekawszy pojazd zdobyła ciężarówka Jelcz 317 odrestaurowana przez firmę Epo-Trans.

Pierwsza edycja Master Truck zgromadziła imponującą wówczas liczbę 50 sztuk dużych samochodów. W tegorocznej edycji było ich ponad 900. - W ubiegłym roku zgłoszonych zostało 400 pojazdów, przyjechało zaś 700. W tym roku otrzymaliśmy zgłoszenia 650 pojazdów, więc sam nie wiem, ile ich może być. Tysiąc? – powie-

dział jeszcze przed rozpoczęciem imprezy jej główny organizator Andrzej Wachowski z telewizyjnego programu "Na osi". Ostatecznie pod Opolem pojawiło się niecały tysiąc.

Mocnym akcentem zasygnalizowali swoją obecność przewoźnicy m.in. z Niemiec, którzy przyjechali całą grupą ponad trzydziestu ciężarówek. Master Truck gościł także samochody z Chorwacji, Irlandii, Włoch, Austrii, Łotwy, Litwy i Holandii. Polska reprezentacja też była niczego sobie – prawie dwie trzecie wystawionych pojazdów należało do rodzimych przewoźników. Większość stanowiły oczywiście ciężarówki. Można się było w nich naprawdę zakochać i to wcale nie będąc ich nadzwyczajnym miłośnikiem. Świadczyły o tym opinie dziesiątek tysięcy gości. Organizator szacuje, że było ich 150 tys. Przez trzy dni okupo-

wali teren zlotu, oglądając nie tylko fantazyjnie pomalowane tiry, lecz także licznie reprezentowane oldtimetry, offroady, wozy strażackie, czy też auta pomocy drogowej. Wspólnym mianownikiem były nie tylko symboliczne cztery koła, lecz niepisane hasło przewodnie wszystkich Master Trucków: pokazujemy pojazdy inne niż wszystkie... inne.

Przeglądając program zlotu trudno było się oprzeć wrażeniu, że nie będzie czasu na zjedzenie kanapki, nie mówiąc już o porządnym obiedzie. I rzeczywiście tak się stało. Bowiem oglądanie i zachwywanie się Pojazdami Innymi Niż Wszystkie to była tylko niewielka część wielkiego pikniku dla wszystkich. Masa koncertów, pokazów (choćby niezwykle widowiskowe Mistrzostwa Zaprzęgów Konnych Driving Cup, trial motocyklowy

i akrobacje motocyklowe czy też pokaz driftu w wykonaniu ciężarówki) i konkursów (m.in. dla dzieci i dorosłych dotyczący znajomości przepisów ruchu drogowego i pierwszej pomocy, konkurs na precyzję „Przejazd między beczkami”, konkurs wiedzy o ciężarówce i dziesiątki innych) z widowiskowym pokazem świateł Master Truck of Light na czele wręcz przytłaczała. Nie było szans na to, by ktokolwiek mógł wziąć w nich wszystkich udział.

W całym tym ogromie wydarzeń towarzyszących zlotowi warto zauważyć, że organizatorzy zlotu z programu "Na osi" szybko reagują na zmieniające się trendy w transporcie. Z uwagi na stale powiększającą się grupę pań-zawodowych kierowców, w tym roku przygotowano specjalną strefę, przeznaczoną wyłącznie dla płci pięknej.

Gospodarze imprezy postarali się nie tylko o rozrywkę. Zlotowi towarzyszyła także kilkugodzinna debata przewoźników „Współpraca kierowcy i pracodawcy dla wspólnego zysku. Szanujmy się nawzajem – zajedźmy dalej”, podczas której dyskutowano m.in. o Ustawie o monitorowaniu pojazdów, propozycji nowego sposobu naliczania pensji kierowców, zatrudnianiu kierowców zagranicznych oraz o czasie pracy i odpoczynku kierowców.



# Kei car

Kacper Jeneralski

Za mało pieniędzy na samochód, za dużo na motocykl. Taki dylemat mieli japońscy kierowcy, którzy po II wojnie światowej podliczali swój budżet na środek transportu. To z myślą o nich i zatłoczonych ultra ciasnych parkingach wymyślono kategorię samochodów nazywanych „Kei Car” – co znaczy po japońsku „lekki samochód”.

Po czym rozpoznać Kei Car? Zazwyczaj jest kwadratowy i wygląda jak przewrócona lodówka i ma żółto-czarne małe tablice rejestracyjne. Autka używane prywatnie oznaczone są czarnymi literami na żółtym tle, a Kei Cary zarejestrowane na firmy mają tablice z żółtymi literami na czarnym tle. W firmach tak miniaturowe bywają nawet samochody dostawcze, mikro-pickupy, pojazdy specjalne, czy nawet food trucki.

W 1949 roku, kiedy w Japonii zdefiniowano pojęcie „Kei Car”, przepisy określały, że nadwozie może mieć maksymalnie 100 cm szerokości i 280 cm długości. Silnik nie mógł być większy niż 150 cm sześciennych. Z czasem przepisy zmieniano. Dziś wymiary nadwozia to 340 cm długości i 148 cm szerokości. Silnik nie może być większy niż 660 cm sześciennych, jego moc nie przekracza 64 KM.

## Najpierw parking

Żeby statystyczny Hashimoto (jedno z popularniejszych nazwisk w Japonii) mógł pozwolić sobie na samochód, musi udowodnić, że ma dla niego miejsce parkingowe. Przy wielopiętrowej i bardzo ciasnej zabudowie japońskich miast, zaparkowanie byle gdzie jest niemożliwe.

Jazda jest ekonomiczna, bo silniki przeważnie spalają katalogowo nie więcej niż 3,5 litra benzyny na setkę. Kolejną korzyścią finansową są obniżone podatki. Mniej fiskus zabiera już przy zakupie auta w salonie. Co-



roczny podatek płacony przy przeglądzie rejestracyjnym też jest niższy niż w przypadku samochodów pełnowymiarowych. Ceny małych japońskich wozidełek też nie są wygórowane i zaczynają się od nieco ponad 30 tys. złotych. Najlepiej wyposażone wersje przeważnie kończą się na ponad 50 tysiącach.

Samo wyposażenie może być dla wielu zaskoczeniem. Skrzynia automatyczna lub bezstopniowa to niemal standard. Zdarzają się wersje za napędem na 4 koła. Automatyczna klimatyzacja, pełna elektryka i elektroniczne wspomagacze też nikogo tu nie dziwią. W końcu Japonia to technologiczna potęga, więc pewnych standardów trzymać się należy.

Jednym z najpopularniejszych Kei Carów na rynku jest Suzuki Hustler. Wystarczy przejechać nim kilka kilometrów, żeby stwierdzić, że w tym szaleństwie jest metoda. Nadwozie ma niewielkie wymiary, ale przez kwadratowy kształt przestrzeń wykorzystana jest w 100 proc. Przeciętny Europejczyk, bez zbyt wielu zbędnych kilogramów, poczuje się tu komfortowo. Miejsca na nogi i głowę nie brakuje. Pozycja siedzenia jest dość pionowa, a przednia szyba znajduje się zadziwiająco blisko twarzy. Tylna kanapa przeważ-

nie jest przesuwana, w ustawieniu „komfortowy” miejsca na nogi jest aż za dużo.

Wsiadając do Hustlera i jemu podobnych trzeba jednak brać ze sobą wyłącznie najpotrzebniejsze rzeczy, bo bagażnik jest symboliczny i nawet niektóre standardowe walizki okazują się zbyt szerokie. Deska rozdzielcza ze względu na proporcje nadwozia musi być pionowa, co powoduje, że wnętrze przypomina bardziej domek dla lalek niż „dorosły” samochód. Z przodu nie ma dwóch typowych foteli – oddzielone mini szparą siedziska tworzą kanapę, zupełnie jak w starych amerykańskich samochodach czy niektórych europejskich klasykach.

## Japońska laleczka

A jak wrażenia z jazdy? Pomijając fakt, że jazda z kierownicą po prawej stronie ulicami wypełnionymi japońskimi znakami drogowymi i napisami jest osobliwa, to sam „Kei Car” nie prowadzi się źle. Mały silnik radzi sobie z ruchem miejskim bez problemów. Nie będziemy nim wyprzedzać raczej wielkich ciężarówek, więc osiągi są „wystarczające”. Trudno doszukać się danych dotyczących przyspieszenia do 100 km/h i prawdę mówiąc nie warto zaprztać

sobie głowy tym parametrem.

Poza miastem taki Hustler nie będzie się sprawdzał, a prędkości autostradowe nie są dla niego. Precyzja prowadzenia czy komfort tłumienia dziur nie odbiega od budżetowych samochodów używanych w Europie. Mimo prostokątnej sylwetki nie mamy też wrażenia, że wylądujemy na boku. Z punktu widzenia europejskiego kierowcy Hustler jest autem, które już przy pierwszym kontakcie wywołuje u człowieka uśmiech od ucha do ucha. To drogowy odpowiednik japońskiej laleczki.

Kei Cary nie są tylko dziwnym pomysłem, ale rozwiązaniem, które naprawdę trafiło do Japończyków. W większości tamtejsi kierowcy są bardzo pragmatyczni, nie szukają przepychu i interesują ich rozsądne rozwiązania, do których mikrosamochody zdecydowanie należą. Dlatego też tego typu auta stanowią jedną trzecią całego rynku samochodów osobowych w Japonii. Nie wszystkie wyglądają jak Suzuki Hustler. Producenci oferują też dwumiejscowe auta typu roadster/cabrio, terenówki (Suzuki Jimmy 660) i wiele innych. Mimo to właśnie małe pudełka na jeszcze mniejszych kołach są jednym z najbardziej rozpoznawalnych elementów drogowego krajobrazu w Japonii.



Czy w naszym kraju można by jeździć Kei Carem? Niektóre z nich w nieco zmienionej wersji trafiły na europejski rynek. Jednym z lepszych przykładów jest sprzedawany w niektórych krajach mikroskopijny roadster Daihatsu Copen. Europejczycy, a zwłaszcza Włosi, mają duże doświadczenie i tradycje w budowaniu najmniejszych aut.

Mimo to „Kei-Era” raczej u nas nie nastąpi. Głównym powodem są przepisy, które nie przewidują ulg podatkowych dla posiadaczy najmniejszych aut. Gdyby tak było, kto wie... Może statystyczny Kowalski zmęczony drogim OC, drogą benzyną i zbyt wysokimi na jego kieszeń cenami w salonach, przesiadłby się do takiego pudełeczka na czterech kołach? ■



**TimoCom** Łączymy ładunki z pojazdami.

# Twoje cyfrowe zlecenia transportowe są w dobrych rękach!

Z TC Transport Order® zrealizujesz swoje zlecenia transportowe w prosty sposób bezpośrednio na platformie transportowej TimoCom.



TC Transport Order® przetestuj teraz bezpłatnie!

[www.timocom.pl/Zlecenia-transportowe](http://www.timocom.pl/Zlecenia-transportowe)



# ACTROS

EDYCJA LIMITOWANA

Bądź jednym z 60,  
a nie jednym z wielu.

Tylko teraz, z okazji 60-lecia ZMPD, Mercedes-Benz przygotował edycję limitowaną 60 wyjątkowych ciągników siodłowych Actros. Oferta skierowana jest wyłącznie dla członków ZMPD. Więcej informacji na [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

