

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Kategoria C w szkole

22

Mocowanie ładunków

62

Oszczędne i niezawodne

64



Zamów już dziś!

<https://uslugi.zmpd.pl/sklep>

16,00 zł

cena brutto do 10 szt.

13,00 zł

cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty mogą ulec zmianie
oraz nie zawierają kosztów wysyłki
* Wysyłka w I kwartale 2018 r.

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy



2018

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

KONTAKT

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



60^{lat}



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY



viaTOLL

**ZMPD - Twoja odroczone płatność
w systemie viaTOLL**

E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

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

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

www.uslugi.zmpd.pl



60^{lat}



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Koleżanki i Koledzy,

Zamykamy rok 60-lecia ZMPD, jednak okoliczności nie pozwalają nam na zwolnienie tempa. Czekają nas trudny okres. Będzie to czas walki o utrzymanie dostępu do unijnego rynku. Komisja Europejska, powołując się na pojedyncze patologiczne przypadki, proponuje przepisy ograniczające dostęp do rynku. Sięga po manipulację, bo jest nią np. porównywanie w jednostkach bezwzględnych płacy francuskiej do polskiej, podczas gdy koszty utrzymania w każdym z krajów są różne. Nasi kierowcy

zakładają rodziny, kształcą dzieci, budują domy. Nie można mówić, że mamy do czynienia ze współczesnym niewolnictwem! Płace polskich kierowców nieustannie rosną. Proponowany przez Komisję Europejską Pakiet Mobilności będzie skutkować eliminacją nas ze wspólnego rynku. Dlatego w nadchodzącym roku musimy wspólnie uzgodnić, co w przepisach można poprawić, a czego nie zepsuć. To jest nasze zadanie na kolejne miesiące. Święta Bożego Narodzenia są zbyt ważne, żeby przeżywać je w smutku, czy w samotności. Życzę wszystkim Koleżankom i Kolegom przewoźnikom, aby ten magiczny czas wypełniony był ciepłem rodzinnego ogniska i radością.

Z nowym kodeksem celnym do Rosji

30

Przewoźnicy mogą spodziewać się ułatwień w przewozach do państw Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej. Z początkiem roku 2018 zmienią się przepisy celne, choć na akty wykonawcze trzeba będzie dłużej poczekać.

Myto w nowych rękach

48

Za niecały rok poborem myta zajmie się Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Politycy obiecują niższe koszty działania systemu, a jednocześnie rozwiązali problem finansowania GITD.

Grzesznik z Bułgarii

72

Bułgaria kojarzy się z przystępnym cenowo wakacyjnym wypoczynkiem, oryginalną kuchnią, winem, ale na pewno nie z motoryzacją. Zmienił to bolid klasy GT4, nazwany „grzech”.



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 Popiołek, Piotr Szymański, Anna Wierzbicka, Izabella Wierzbicka.

Ogłoszenia i reklamy:

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

Grafika i skład:

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

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

Brexit. Same niewiadome

8

Branża transportu drogowego ma konkretne oczekiwania wobec negocjacji w sprawie Brexitu. Wyjście Wielkiej Brytanii z UE musi być przeprowadzone w sposób kontrolowany i uwzględniać potrzeby branży transportowej.



Perspektywiczna Białoruś

34

Na Polsko-Białoruskim Forum Gospodarczym „Dobrosąsiedztwo 2017” ZMPD wskazało na potrzebę inwestycji w terminale graniczne, ponieważ należy spodziewać się wzrostu handlu zagranicznego.

Edukacyjne PPP

20

Starosta gostyniński wyjaśnia zawłości kształcenia kierowców, możliwości samorządów i dyrekcji szkół w przygotowaniu klas kształcących kierowców-mechaników oraz system egzaminowania.

Rok walki o swoje prawa	6
Brexit. Same niewiadome	8
Spotkanie świąteczne ZMPD	10
Fotomorgana. Umiesz liczyć... Licz na siebie	14
Edukacyjne PPP	20
Prawo jazdy na ciężarówkę znowu w szkole	22
Kształcenie kierowców coraz popularniejsze	26
Delegowanie zagrożeniem dla wspólnego rynku	28
Nowy kodeks celny Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej	30
Perspektywiczna Białoruś	34
Wspólny cel sąsiedzkich rozmów	36
Zezwoleń do Rosji nie zabraknie	37
Ukraina. Negocjacje w cieniu Pakietu Mobilności	38
Drogi samorządowe gonią krajowe	40
Za drogi w Europie zapłacisz w ZMPD	41
Burzliwe obrady	42
Duże zainteresowanie targami	46
Myto w nowych rękach	48
100 tys. ciężarówek z Niepołomnic w 10 lat	50
Ostatnie takie turbo	52
E-myto w Polsce. Zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie	56
Ciężarówka naszpikowana bezpieczeństwem	58
Bezpiecznie mocujesz – życie ratujesz!	62
Oszczędne i niezawodne	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Przewoźnik na wagę złota	68
Grzesznik z Bułgarii	72

Rok walki o swoje prawa

W nadchodzącym roku polscy przewoźnicy będą bić się o swoją przyszłość, bo nie chcą podzielić losu polskiej branży budowlanej.

Robert Przybylski

Najprawdopodobniej w 2018 roku rozegra się walka o przyszłość polskich firm oraz europejskiego rynku przewozów drogowych. Parlament Europejski, Komisja Europejska i przedstawiciele rządów wypracują ostateczny kształt Pakietu Mobilności oraz dyrektywy o pracownikach delegowanych. Zachodnie firmy chcą, zamiast w walce rynkowej, przy zielonym stoliku rozprawić się w ze swoim najgroźniejszym konkurentem, podobnie jak wcześniej zrobiły to z polskimi przedsiębiorstwami budowlanymi.

Polscy transportowcy, którzy jakością oferty oraz atrakcyjnymi cenami podbili unijny rynek, są z niego usuwani. Rok 2017 przyniósł bezprecedensowe złamanie unijnych reguł

wraz z publikacją Pakietu Mobilności, który jest propozycją Komisji Europejskiej.

Pakiet, razem z nowelizowaną dyrektywą o pracownikach delegowanych, w efekcie zamknie zachodni rynek dla polskich przewoźników, podobnie jak dla innych z nowych krajów unijnych oraz starych położonych na peryferiach Unii.

Fundacja „Pomyśl o przyszłości” porównuje, że w 2014 roku dotacje netto z UE, wynoszące 54 mld zł, stanowiły jedną dziesiątą łącznych budżetów państwa i gmin. Fundacja wskazuje, że tylko rodzime przedsiębiorstwa mogą zapewnić długofalowy rozwój kraju. Dodaje, że zaproponowane przez Komisję Europejską regulacje sprawią, iż dla ominięcia skomplikowanych biurokratycznych procedur proponowanych przez KE, firmy z Polski oraz innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej będą

musiały przenieść się do krajów zachodnich, a uczynią to z najważniejszymi aktywami: pracownikami. Już dziś brakuje na Zachodzie kierowców (podobnie jak w Polsce), a z czasem ich niedostatek stanie się jeszcze bardziej dotkliwy.

Pakiet (Nie)Mobilności

Wolny rynek przynosi korzyści państwu silniejszym gospodarczo, co w efekcie uzależnia od nich kraje słabsze. Pochodzące z zachodnich państw koncerny, oprócz posiadania korzyści skali działania oraz kapitału, mają również zdolność do manipulacji kosztami i cenami produktów. Wykorzystują także swoją siłę rynkową do niszczenia konkurencji, o czym przekonało się wiele polskich przedsiębiorstw.

Nie udało się jednak zachodnim koncernom utrzymać panowania na

rynku przewozów drogowych. Dlatego poprzez Pakiet Mobilności i dyrektywę o pracownikach delegowanych próbują sprowadzić polskich przedsiębiorców do roli podwykonawcy i dostawcy taniej siły roboczej.

Komisji Europejskiej nie przeszkadza, że zachodnie koncerny płacą polskiemu pracownikom w sieciach handlowych lub fabrykach mniej niż wynosi płaca minimalna w kraju siedziby. W tym wypadku zyski zgarniają zachodnie korporacje. Natomiast gdy niskie płace wykorzystywane są przez polskich przedsiębiorców do konkurowania z zachodnioeuropejskimi firmami, wówczas Komisja Europejska gotowa jest łamać zasady, znieść swobodę przepływu osób i świadczenia usług, aby tylko chronić zachodnich przedsiębiorców.

Nawet IRU po długim okresie wahania sprzeciwia się stosowaniu dyrektywy o pracownikach delegowanych do kierowców pracujących w transporcie międzynarodowym, wskazując, że to prawo nałożyłoby na branżę nieproporcjonalne obciążenia.

Regulacją, która ma służyć utrudnieniu życia konkurencji z krajów peryferyjnych UE, jest zakaz pobierania regularnych tygodniowych wypoczynków w kabinie. To kolejny przykład niezyciowego przepisu. IRU domaga się wprowadzenia 4-tygodniowego rozliczenia czasu pracy kierowców, aby przedłużony wypoczynek można było pobrać na koniec tego okresu. Ułatwi to przedsiębiorcom organizowanie kierowcom czasu wypoczynku w kraju bazy firmy.

Gdzie jesteśmy

Polscy przewoźnicy dysponują ponad 212 tys. pojazdów w ruchu międzynarodowym, co stanowi 11 proc. unijnej floty, i wykonują jedną czwartą unijnych przewozów międzynarodowych. Wskaźniki wyraźnie pokazują, że polskie samochody wykonują przede wszystkim transport dalekodystansowy, co jest typowe dla krajów położonych na krańcach UE.

W ostatnim roku polscy przedsiębiorcy powiększyli flotę o 10,8 proc.,

gdy średnia dla UE wyniosła 4,8 proc. Największą dynamiką wzrostu mogą pochwalić się przewoźnicy z Litwy (16,3 proc.), Finlandii (14,5 proc.) i Grecji (12,5).

Polские firmy transportu międzynarodowego wypracowały w 2015 roku 3,8 mld euro nadwyżki w bilansie handlowym usług. To więcej o 1,1 mld euro niż usługi uszlachetniania, podróże (o ponad 1,5 mld euro) oraz usługi IT (2,3 mld euro).

Te dobre wyniki kryją jednak słabsze od zachodnich konkurentów marże polskich podmiotów. Niższe zyski widoczne są po wolniejszym odnawianiu flot. Z danych BAG za październik 2017 roku wynika, że wielkość zanieczyszczeń liczona w gramach na kilowatogodzinę emitowanych na niemieckich drogach przez zarejestrowane w Polsce ciężarówki co prawda zmniejszyła się (o 9,4 proc.) w stosunku do notowanych rok wcześniej (do 3,01), ale jest to więcej niż emitują samochody obcych firm. Średnia emisja dla ciężarówek niemieckich wynosi 2,79, a zagranicznych średnio 2,98.

Brexit same niewiadome

Branża transportu drogowego ma konkretne oczekiwania wobec negocjacji w sprawie Brexitu.

Joanna Popiołek

W czerwcu 2016 roku Brytyjczycy zdecydowali w referendum o wystąpieniu z Unii Europejskiej. 29 marca 2017 roku brytyjski parlament podjął decyzję o zastosowaniu artykułu 50 Traktatu o UE. Wyjście z UE jest zatem sprawą przesądzoną. Jedyną kwestią do dyskusji pozostają warunki tego rozvodu.

Dla branży transportu drogowego Brexit, obok zaproponowanego przez Komisję Europejską w maju 2017 r. Pakietu Mobilności, to sprawa zasadnicza, problem, który już dziś mocno niepokoi firmy transportowe w Europie i nie tylko.

Niestety, tak długo, jak nie rozstrzygną się kwestie budżetu Unii Europejskiej, którego zasadniczym

płatnikiem jest właśnie Wielka Brytania, szczegółowe negocjacje dotyczące Brexitu nie posuną się do przodu. Jedyne zatem, co może robić nasza branża, to budować świadomość wagi problemu wśród polityków i decydentów polskich oraz europejskich, jak również przygotowywać firmy transportowe na nadchodzące problemy.

ZMPD na bieżąco uczestniczy w spotkaniach organizowanych przez przedstawicielstwo IRU w Brukseli (IRU BREXIT Task Force), spotykało się w sprawie Brexitu z Ministerstwem Finansów oraz Ministerstwem Spraw Zagranicznych. W tej sprawie rozmawialiśmy także z unijnym negocjatorem Michele Barnierem. Wśród najważniejszych problemów i oczekiwań przedstawianych na tych spotkaniach znalazły się kwestie, o których piszemy poniżej.

Okres przejściowy

Negocjacje z pewnością potrwać kilka lat. Na przykładzie porozumień handlowych z Kanadą czy Koreą Południową, których wynegocjowanie trwało 5 lat, widać jak kompleksowe i trudne są to rozmowy. UE i Wielka Brytania już dziś muszą uwzględnić

okres przejściowy, który powinien być jak najszybciej ogłoszony, aby był czas dla spokojnego przygotowania się naszej branży do nadchodzących zmian.

Dostęp do rynku

Odejście Wielkiej Brytanii od zasad jednolitego rynku z pewnością spowoduje zamknięcie tego rynku dla zagranicznych przewoźników. Na jakich zasadach będą realizowane przewozy do oraz w Wielkiej Brytanii?

Obecnie polscy przewoźnicy są niekwestionowanym liderem w przewozach kabotażowych na rynku brytyjskim. Niestety tej pozycji nie udało się utrzymać. Jeśli Unia przyjmie model szwajcarski, to kabotaż w Wielkiej Brytanii będzie zakazany, a brytyjscy przewoźnicy na rynku unijnym będą mogli realizować jedynie przewozy transgraniczne.

Może trzeba będzie powrócić do systemu zezwoleń i porozumień dwustronnych. Ale który model porozumienia będzie korzystniejszy dla Polski - europejskie porozumienie czy umowy dwustronne? To sprawy, o których nasi negocjatorzy nie mogą zapomnieć.

Sprawy socjalne

Kwestie takie jak czas pracy i odpoczynku kierowców czy delegowanie pracowników i ubezpieczenia społeczne oparte są na przepisach wspólnotowych. Czy Wielka Brytania wychodząc z UE przystąpi do porozumienia AETR? Na jakich zasadach pracować będą w Wielkiej Brytanii polscy kierowcy, którzy świadczą tam pracę na rzecz brytyjskich przewoźników? Czy będą mogli pozostać i dalej pracować, czy rynek brytyjski zostanie zamknięty?

Wszystko wskazuje na to, że bardzo problematyczna, polityczna zasada swobodnego przepływu pracowników i odczuwany w całej Europie brak zawodowych kierowców sprawią, że UE będzie jednak dążyła do pozostawienia zagranicznych pracowników w swoich krajach.

Sprawy celne

Wielka Brytania i UE z pewnością nie będą już mogły tak swobodnie transportować towarów do/z UE, co więcej - unijne kraje będą tranzytować Wielką Brytanię w przewozach do Irlandii. To sprawi, że nałożone

zostaną formalności kontrolne, celne, konieczny będzie do realizacji tego celu system skomputeryzowany.

Wielka Brytania deklaruje wyjście z unii celnej. Czy zatem status tego kraju w relacjach z UE będzie określony według modelu tureckiego czy norweskiego? Niezależnie od wyboru modelu i tak konieczne stanie się przygotowanie infrastrukturalne i administracyjne do realizacji czynności celnych i kontrolnych każdego pojazdu.

Nie zapominajmy, że każdego roku 8 milionów pojazdów przejeżdża między Wielką Brytanią i kontynentem oraz Wielką Brytanią i Irlandią. Z tej liczby 4,2 miliona korzysta z portu w Dover. Gdzie będą realizowane kontrole? Brytyjczycy twierdzą, że po ich stronie nie ma miejsca na taką infrastrukturę czy organizację tyłu przewozów. Czy organizacyjnie granica powstanie zatem jeszcze na kontynencie?

Dla potrzeb transportu konieczne będzie przede wszystkim zastosowanie celnych reżimów tranzytowych - Konwencji TIR lub wspólnej procedury tranzytowej. Ważne jednak, aby już od pierwszego dnia po Brexicie systemy te funkcjonowały.

Nic nie wskazuje na to, aby w kwestii przystąpienia Wielkiej Brytanii do Konwencji o WPT cokolwiek się działo. Procedura TIR może zatem pozostać jedynym możliwym rozwiązaniem.

Czego oczekuje branża?

Niezależnie od decyzji polityków wymiana handlowa między UE a Wielką Brytanią będzie nadal realizowana, a transport przecież ją fizycznie wykonuje. Branża oczekuje zasad, które dadzą pewność i przewidywalność tego biznesu.

Brexit nie może osłabić Unii i jej przedsiębiorców, Wielka Brytania musi szybko i sprawnie przejąć odpowiedzialność za własne prawo. Politycy i decydenci po obu stronach stołu negocjacyjnego muszą mieć - i na pewno mają - świadomość problemu i odpowiedzialności, jaka na nich ciąży. Negocjatorzy unijni powinni domagać się porozumienia, które uwzględni rolę transportu nie tylko jak kluczowej gałęzi europejskiej gospodarki, lecz także elementu, od którego zależy funkcjonowanie całego wspólnego rynku UE. ■

Spotkanie świąteczne ZMPD

ZMPD tradycyjnie przygotowało spotkanie świąteczne, na którym w czwartek 7 grudnia 2017 r. mieliśmy zaszczyt gościć przedstawiciela prezydenta RP, liczną grupę posłów parlamentu polskiego, przedstawiciela parlamentu europejskiego, członków rządu oraz gości zagranicznych.



Robert Przybylski

Zebrań w hotelu Radisson Blu przywitał prezes Zrzeszenia Jan Buczek. – Święta to magiczny moment, kiedy wszyscy mamy czas, aby zastanowić się nad planami i dokonaniem. Spędzamy święta w gronie najbliższych i cieszyć się, że nasze grono jest tak okazałe – powiedział składając życzenia.

Doradca Prezydenta RP Agnieszka Lenartowicz-Łysik przekazała przewoźnikom najlepsze życzenia świąteczne. – Życzę, aby każda dobra chwila trwała jak najdłużej – dodała.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk życzył, aby nadchodzące święta były najpiękniejsze w życiu. Podziękował przewoźnikom i ZMPD za wsparcie podczas walki o nowy kształt

unijnych regulacji dotyczących delegowania pracowników i Pakietu Mobilności. Wspomniał, że sytuacja wokół nowych regulacji proponowanych przez Komisję Europejską jest zmienna i wyraził umiarkowany optymizm, wskazując, że poza Polską także inne państwa przeciwstawiają się protekcjonizmowi. Minister dodał, że nowe wyzwania stoją przed Inspekcją Transportu Drogowego, którą

czeka rozbudowa związana z przejściem nowych funkcji. – Inspekcja będzie walczyć z patologiami w transporcie, chroniąc uczciwych przedsiębiorców – podkreślił minister.

Przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury Bogdan Rzońca składając życzenia, pogratulował branży transportu samochodowego sukcesów. – Są o nie zazdrośni przedsiębiorcy z innych krajów unijnych, ale jesteśmy po



waszej stronie – zapewnił.

Europosłanka Elżbieta Łukacijewska życzyła udanych świąt i także odniosła się do tegorocznych wydarzeń, w tym unijnej propozycji Pakietu Mobilności. – Walczy się z najlepszymi, a chodzi o wpływy i pieniądze. Związki zawodowe naciskają na rządy Francji i Niemiec, które są najaktywniejsze w walce o nowe unijne regulacje – stwier-

dziła. Ostrzegła, że niewiele państw wspiera polskie stanowisko w sprawie delegalizacji i Pakietu Mobilności. Wyraziła nadzieję, że dzięki współpracy polityków i przedsiębiorców uda się zablokować Pakiet Mobilności. Europosłanka przypomniała również o zagrożeniu, jakie niesie ze sobą Brexit. – To bardzo szerokie spektrum działań, ale łączy nas wspólny cel

– walka o polskie firmy – podkreśliła.

Głos zabrał także ambasador Białorusi w Polsce Aleksandr Awierianow, który przekazując życzenia stwierdził, że sukces przewoźników to wspólna praca. Podkreślił 20-procentowy wzrost wymiany handlowej między oboma krajami i dodał, że bez transportu eksport nie może istnieć. ■



Umiesz liczyć... Licz na siebie



Lepiej sobie przypomnieć, bo jak was Niemcy i Francuzi podliczą, to wyjdzie sześć razy tyle.



Janusz Zemke

Skopmy im liczydła!



Uczestnicy Gali 60-lecia

Chyba nie będziecie się boksować z sąsiadami?



Elżbieta Bieńkowska

Wojciech Paprocki



A potem będziemy żyli długo i szczęśliwie.

Boksujmy się!



Uczestnicy Gali 60-lecia

... że i tym razem nie dadzą wam rady.



Tyle lat radzimy sobie sami...

Jan Buczek, Bogusław Liberadzki

Wieluński Wielton liczy na duży popyt na naczepy

Wieluński producent naczep w tym roku zainwestuje 40 mln zł, a w przyszłym roku 50 mln zł. Spółka kończy uruchamianie trzech linii spawalniczych do ram naczep, czwartej linii do spawania wywrotek, kończy montaż linii kataforezy, w której ramy będą zabezpieczane antykorozyjnie. Za dwa miesiące uruchomi tę instalację. Na początku drugiego kwartału 2018 roku Wielton wzbogaci się o dwie automatyczne linie do spawania belek głównych ram naczep.

Inwestycje przypadły na bardzo dobry okres dla Wieltonu i całej branży. Popyt na wszystkich rynkach utrzymuje się na wysokim poziomie i spółka spodziewa się, że utrzyma się on także w 2018 roku. W tym roku Wielton sprzedał wszystkie wywrotki, jakie mógł wyprodukować. W przyszłym roku

zwiększy wydajność i dlatego przewiduje wzrost sprzedaży. W 2017 roku 69 proc. produkcji trafiło na eksport, w tym blisko 3,8 tys. do Francji, 1,3 tys. do Rosji, 0,7 tys. do Włoch. Spółka w ostatnich dwunastu miesiącach sprzedała 15,5 tys. naczep, gdy w całym 2016 roku ponad 12 tys. Wielton planuje, że w 2020 produkcja grupy wyniesie 25 tys. pojazdów, przychody sięgną 2,4 mld zł, zaś marża EBITDA 8 proc. Po trzech kwartałach przychody Grupy Wielton wzrosły o 35,7 proc. do 1 177,6 mln zł, zysk netto pozostał na ubiegłorocznym poziomie 47,3 mln zł. Wielton generuje dodatnie przepływy finansowe i na koniec trzeciego kwartału miał 46 mln zł gotówki, dzięki czemu inwestycje może prowadzić ze środków własnych.

Rośnie sprzedaż opon do samochodów osobowych i ciężarowych

W pierwszych trzech kwartałach sprzedaż opon do samochodów osobowych wzrosła o 6 proc., poinformował Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego. 44 proc. rynku stanowią opony marek budżetowych, 33 marek średnia i 23 proc. marek premium, gdy w Europie Zachodniej na marki premium przypada 54 proc. sprzedaży, zaś na budżetowe 18 proc. W oponach do aut lekkich segment SUV zanotował 5-procentowy przyrost, sprzedaż opon całorocznych wzrosła o 37 proc., letnich o 2 proc. i zimowych o 8 proc. Tracą popularność opony używane. Continental Opony Polska przewiduje, że tegoroczny rynek powiększy się o 5 proc. - do 13 mln opon. Sprzedaż gum do pojazdów ciężarowych zmalała o 2 proc., zaś w całej Europie wzrosła o

2 proc. W przeciwieństwie do rynku polskiego, europejski zanotował 1-procentowy spadek sprzedaży opon do aut osobowych.

Continental Opony Polska wskazuje, że w naszym kraju od lat przybiera na znaczeniu import opon z Chin. W 2016 roku wzrósł on w stosunku do 2012 roku o 650 proc. Zahażać go mogą regulacje wymagające m.in. w Niemczech opon zimowych na osiach napędowych (od stycznia 2018) oraz na sterujących (od 1 lipca 2020 roku) - takich opon w Chinach się nie produkuje. Udział opon zimowych w polskim rynku wynosi 1,2 proc., w Czechach jest to 2,7 proc., w Niemczech - 4,1 proc., zaś w Szwecji 33 proc. i 59,5 proc. w Norwegii.



DAF XF i CF ciężarówką roku 2018

Nowe modele DAF CF i XF otrzymały tytuł „Międzynarodowej ciężarówki 2018 roku” od jury złożonego z dziennikarzy zajmujących się transportem drogowym z 23 europejskich krajów. Prestiżową nagrodę odebrał prezes DAF Trucks Preston Feight z rąk Gianrico Griffini.

Modele DAF CF i XF mają nowy, oszczędniejszy od poprzednich układ napędowy ze skrzyniami biegów i tylnymi osiami o wysokiej sprawności. Innowacyjnym

rozwiązaniem jest kompaktowy układ oczyszczania spalin. Usprawnienia przyczyniają się do obniżenia poziomu zużycia paliwa o 7 proc. Masy podwozi pod zabudowę są lżejsze w stosunku do poprzedników o 300 kg.

DAF wyprodukował w 2016 roku 56,5 tys. ciężarówek, w tym 46 tys. w klasie ciężkiej i zajął w niej 15,5 proc. europejskiego rynku.

Operacja TIR w przewozach intermodalnych

Pierwsza intermodalna operacja tranzytowa pod osłoną karnetu TIR, obejmująca drogi, morze i koleje w korytarzu łączącym Europę z Bliskim Wschodem wykazała 5-dniową oszczędność czasu, co może znacząco obniżyć koszty i zwiększyć wymianę handlową. Poprzednie próby operacji intermodalnych zakończyły się powodzeniem, ale nie były one tak rozbudowane jak ostatnia, która połączyła słoweńską Ljubljana z Bandar Abbas w Iranie. Kontenerowiec połączył Włochy i Turcję, przekraczając Morze Śródziemne. Aby korytarz intermodalny był funkcjonalny, irańskie służby celne otworzyły w Razi biuro celne do obsługi procedury TIR i przyjęły odpowiedzialność za karnet TIR jako gwarancji tranzytowej, jak i instrumentu gwarancyjnego na transport towarów podczas przewozu kolejowego. Dzięki wykorzystaniu TIR-EPD posia-

dacz karnetu wysłała deklaracje elektroniczne do wszystkich krajów na trasie, z możliwością śledzenia statusu w czasie rzeczywistym. Zgłoszenia umożliwiły władzom celnym dokonanie wstępnej oceny ryzyka ładunku przewożonego w ramach procedury TIR. Użycie aplikacji RTS (Real Time SafeTIR) spowodowało, że dane o zakończeniu operacji transportowej zostały przesłane przez organy celne od razu po zakończeniu podróży. Kolejne działania IRU będą obejmowały współpracę ze służbami celnymi, władzami kolejowymi i operatorami transportu wzdłuż korytarza, aby wykorzystać powodzenie ww. pilotażowej intermodalnej operacji TIR. Konwencja TIR już od 1975 r. zezwala na intermodalny przewóz towarów, jednakże do tej pory to narzędzie nie było wykorzystywane na odpowiednią skalę.



Edukacyjne PPP



Tomasz Matuszewski, starosta gostyniński zaangażowany w edukację młodzieży, wyjaśnia Robertowi Przybylskiemu zawłośc kształcenia kierowców zawodowych.

■ **Czy jest szansa na wpisanie kształcenia kategorii C i C+E do podstawy programowej?**

Ministerstwo Edukacji Narodowej potwierdza wolę i mam nadzieję, że do tego dojdzie, zarówno w przypadku szkoły branżowej pierwszego (dawna szkoła zawodowa), jak i drugiego stopnia (technikum). Wydaje się, że jesteśmy na ostatniej prostej.

■ **Jak została pokonana bariera badań psychologicznych?**

Tak jak w latach 80., gdy ówczesne 3-letnie szkoły zawodowe prowadziły badania lekarskie i psychologiczne przyjmowanych uczniów, a przed egzaminem na prawo jazdy powtórnie przeprowadzały badanie psychologiczne. Podwójne badanie w odstępie blisko trzech lat jest zrozumiałe, bo młody człowiek rozwija się. Mam nadzieję, że Ministerstwo Zdrowia dopuści taką formułę działania.

■ **Kierowcy zawodowi przechodzą obowiązkowe badania psychologiczne co 5 lat...**

Coraz częściej uważa się, że kształcenie powinno w większym stopniu obejmować kwestie psychologii, dostosowania do wykonywanej pracy, niż nauczania twardych umiejętności. Taki kierunek wskazuje także CIECA, sugerując kształtowanie psychiki młodego człowieka, wskazywanie konsekwencji różnych zachowań i znaczenia poszanowania dla prawa.

■ **Chyba nie będzie łatwo kształcić przyszłych kierowców tirów na 12-tonowych samochodach, które są w WORD-ach?**

Problem jest nie tylko z samochodami, ale i z przepisami. Rozporządzenie regulujące obowiązkowe wymiary stanowisk egzaminacyjnych i wyposażenie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego zawiera dokładne wymiary poszczególnych stanowisk. Podane w rozporządzeniu wymiary są nieadekwatne do potrzeb. Niektóre z nich generują sytuację, w której stopień trudności wykonania zadań jest niepotrzebnie wysoki. Natomiast inne stanowiska są tak małe, że nie zmieści się w nich pełnowymiarowa ciężarówka, zespół pojazdów lub pojazd członowy, jakie używane są w XXI wieku do transportu drogowego. Tymczasem wszelkie kontrole z województwa lub NIK sprawdzają m.in. wymiary stanowisk, zatem gdyby ktokolwiek samowolnie zmienił je, egzaminy w tym ośrodku nie zostałyby uznane przez władze.

Uważam, że może byłoby dobrym pomysłem, aby Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w większych niż dziś widełkach określiło wymiary stanowisk. Ten dyrektor WORD, który chce, dopuszczalby egzaminowanie na dużych zestawach, a reszta na dotychczasowych, małych. W ten sposób można uniknąć krytyki przewoźników, którzy od wielu lat wskazują, że kształcenie na lekkich, 12-tonowych ciężarówkach i 20-tonowych zestawach nie zapewnia

szkolącym się osobom odpowiednich kwalifikacji. U pracodawcy otrzymują 40-tonowy zestaw, którego nie znają i nie potrafią obsługiwać.

■ **Skoro jesteśmy przy nauce jazdy i egzaminie, to i w stosunku do tych czynności słyszy się nadal sporo krytyki.**

Można kilka rzeczy poprawić, choćby sposób oceny wykonania manewrów na egzaminie na kategorię C+E. W przypadku cofania po łuku egzaminowany ma 5 minut na wykonanie manewru i nikt nie ogranicza liczby poprawek. Podobnie powinno być z parkowaniem prostopadłym, na którym obecnie można dwa razy poprawić manewr. Jeśli to się nie uda, konieczne jest kolejne podejście do egzaminu. Uważam, że ten manewr też powinien być jedynie ograniczony czasem, a nie liczbą powtórzeń. Korzyść z tego byłaby znacząca, bo zamiast jałowo „piłować” manewry, szkolący miałby więcej czasu na zapoznanie ucznia z zasadami bezpiecznej jazdy.

■ **Jak samorzady mogą poradzić sobie z kursem na prawo jazdy kategorii C i C+E?**

Mogą więcej niż określa obecna podstawa programowa. Klasy o specjalności kierowca-mechanik nie są duże i np. w Gostynińskim Centrum Edukacyjnym pierwszy rocznik uczący się w tej specjalności liczy 19 chłopców. Dopłata do kursu na prawo jazdy kategorii C i C+E to 200 tys. zł w całym okresie ich na-

uki. Pamiętajmy, że w ramach subwencji jest opłacona kategoria B oraz kwalifikacja wstępna.

Decyzja, czego chcą uczyć, należy do władz powiatu. Jeżeli politycy stwierdzą, że stawiają na wykształcenie w fachu, na który jest zapotrzebowanie, to mamy kierowcę zawodowego.

■ **Jednak zapewne wielu samorządowców będzie wzdrygać się przed wydaniem takich sum. Kierowca zawodowy to drogi zawód.**

Tak, ale z perspektywą pracy. Co z tego, że wydamy na kształcenie w „taniach” zawodach, skoro absolwenci takich klas zasila szereg bezrobotnych? Bezrobocie spada, ale w grupie uczniów szkół zawodowych nadal pozostaje niepokojąco wysokie. Szkoły muszą efektywniej kształcić w zawodach, na które jest zapotrzebowanie.

■ **Kolejna kwestia to 40-tonowy zestaw. Skąd go wziąć?**

Nawet w doskonałych warunkach szkoła nie będzie mogła pozwolić sobie na zakup takiego taboru. Z drugiej strony do nauki powinien być używany nowy sprzęt, bo tylko taki da pełne przygotowanie zawodowe. W tej sytuacji trzeba wykorzystywać różne możliwości. Na przykład powiat gostyniński zawarł ze Scanią Polska umowę o nieodpłatne wypożyczenie zestawu. Od stycznia 2019 roku otrzymamy taki zestaw od Scanii.

■ **Kto będzie uczył kategorii C?**

To jest największy problem – brak kadry nauczycielskiej. Uruchamiamy program jej kształcenia wspólnie z Polską Izłą Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instytutem Transportu Samochodowego. Porozumienie daje nam solidnych partnerów oraz dostęp do symulatorów. Na nich zamierzam zapoznać młodzież z samochodem i nauczyć „języka”, w którym pojazd do nas „przemawia”. To nowoczesne urządzenie ma 6 stopni swobody i pozwala poznać reakcje maszyny, oswoić się z nią, z deską rozdzielczą, nauczyć się precyzyjnych manewrów. Symulator będzie w sam raz, aby poznać powiązanie obrotów, maksymalnego momentu obrotowego i zużycia paliwa, zatem zapoznać uczniów z wydajnością i ekologią. Także na nim przećwiczą hamowanie z pomocą zwalnicza (retardera), któ-

ry chroni hamulce przed przegrzaniem.

Symulator wyposażony jest w ręczną skrzynię biegów, co podkreślam, bo korzystanie podczas nauki z pojazdu wyposażonego w automatyczną skrzynię biegów powoduje, że uczeń osiągnie niepełne kwalifikacje. Nie ma przy tym znaczenia, że większość obecnych ciężarówek wyposażona jest zrobotyzowane przekładnie, ponieważ kod ograniczenia uprawnień wyrażony liczbą 78 jest nadal aktualny.

Zalety symulatora to także możliwość trenowania sposobu obserwacji drogi i jej otoczenia. Kabiny współczesnych samochodów ciężarowych są wysokie i trzeba pewnego wdrożenia, aby dostrzec istotne rzeczy zarówno bezpośrednio przed samochodem, jak i z boku. To dobra lekcja.

■ **Znów dochodzimy do pieniędzy – kto za to zapłaci?**

Pieniądze są, m.in. w Regionalnych Programach Operacyjnych i Europejskich Funduszach Społecznych. Do tego jest także Krajowy Fundusz Szkoleniowy. Samorzady wojewódzkie i Powiatowe Urzędy Pracy podpowiedzą, jak można wykorzystać je na kształcenie kierowców zawodowych.

W listopadzie otrzymałem informację, że nasz projekt wprowadzenia nauczania na kat. C i C+E przeszedł weryfikację formalną Departamentu Edukacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Te departamenty pokażą zainteresowanym samorządom powiatowym, w jaki sposób mogą sięgnąć po unijne środki. Dzięki nim realizujemy nasz unikatowy plan kształcenia na kat. C oraz C+E. Szkoły sięgają tylko po kat. C, która nie jest wystarczającą kwalifikacją do pracy jako kierowca zawodowy 40-tonowego zestawu. Nasz plan jest nie tylko kosztowny, ale też ambitny czasowo, bo musimy zmieścić wykształcenie na kategorię B, C oraz C+E realnie w dwóch latach. Zajęcia dotyczące tzw. kwalifikacji wstępnej mogą być rozpoczęte wcześniej, ale także ukończone przed egzaminami dotyczącym uprawnień do kierowania.

■ **Tymczasem nadal istnieje ograniczenie wiekowe, zezwalające na rozpoczęcie kursu na prawo jazdy na rok przed ukończeniem osiemnastego roku życia, ale tylko w stosunku**

do osób mających ukończone kwalifikacje wstępne.

To prawda. Mam szczęście w przypadku mojej obecnie drugiej klasy, bo tam są chłopcy, którzy będą mieli ukończone 17 lat, więc nie będą musieli pauzować, aby przystąpić do zajęć na kat. C. Sprawę rozwiązały nowelizacja Ustawy o kierujących, która pozwalała na rozpoczęcie kursu równocześnie z rozpoczęciem szkoły. W ten sposób zniknąłby także problem 6-latków, które za kilka lat dojdą do szkół średnich.

Zmiana prawa ułatwiłaby także funkcjonowanie szkół i pedagogów – byłoby więcej czasu na spokojne kształcenie młodzieży. Obecnie tylko kurs kwalifikacji wstępnej nie ma limitu wiekowego i konieczności posiadania prawa jazdy. Podczas zdobywania kwalifikacji, które – przypomnę - obejmują m.in. 20 godzin jazd, będą wykorzystywał także symulatory.

■ **Trudno znów nie wrócić do pieniędzy. Wiele powiatów jest w fatalnej sytuacji finansowej, nie tylko więc nie da na szkoły zawodowe, ale i nie będzie miało możliwości organizacyjnych, aby sięgnąć po fundusze europejskie. Co wtedy?**

Pozostaje jeszcze zaapelować do Rady Rodziców o dofinansowanie. Jeżeli zawiodą moje starania o środki unijne i ze specjalnych funduszy, zamierzam zwrócić się do rodziców uczniów z propozycją comiesięcznych wpłat na kurs prawa jazdy kat. C i C+E. Szacuję, że będzie to nie więcej jak 70 zł miesięcznie. Jeśli pozyskamy środki z zewnątrz, suma będzie mniejsza. Takie „edukacyjne partnerstwo publiczno-prywatne”. Rodzicom też będzie zależało, aby ich dzieci miały po szkole pełne kwalifikacje. Łatwiej też byłoby pozyskać fundusze przedsiębiorców, gdyby mieli oni pewność, że uczniowie ze zdobytymi dzięki wsparciu przedsiębiorcy kwalifikacjami przepracują u nich jakiś czas.

■ **Bez branży nie obędzie się w przypadku organizowania praktyk. Nie ma z tym problemu?**

Przedsiębiorcy wielokrotnie zapewniali, że są gotowi pomóc, MEN tylko musi dokładnie sprecyzować, czego oczekuje i w zamian zapewnić absolwentów z pełnymi kwalifikacjami. ■

Prawo jazdy na ciężarówkę znowu w szkole

Starania ZMPD przynoszą efekt – Ministerstwo Edukacji Narodowej zapowiada, że od 2019 roku w podstawie nauczania klas o profilu kierowca-mechanik pojawi się prawo jazdy kategorii C.

Piotr Gawelczyk

MEN obiecuje, że w szkołach branżowych I stopnia w klasach o profilu kierowca-mechanik uczniowie będą mogli podejść do egzaminu na prawo jazdy kat. C, natomiast w szkołach branżowych II stopnia w klasach o profilu technik transportu drogowego zostanie możliwość zdobycia uprawnień na prawo jazdy kat. C+E.

Coraz bardziej dotkliwie odczuwany przez firmy transportowe brak kierowców staje się już poważnym problemem dla całej polskiej gospodarki. Rodzime przedsiębiorstwa potrzebują stu tysięcy wykwalifikowanych pracowników na tym stanowisku. Jak zwiększyć liczbę kierowców dla branży transportowej – na to pytanie starano się znaleźć odpowiedź podczas seminarium, które odbyło się 27 listopada 2017 r. w Ministerstwie Rozwoju.

Nie ma przeciwwskazań formalnych

Zdaniem przedstawicieli branży nauka zawodu kierowcy w szkołach branżowych to być albo nie być polskich firm transportowych. Dlatego z dużym zainteresowaniem przyjęto informację o planowanych zmianach w programach nauczania przekazanych przez naczelnik w Departamencie Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Ministerstwie Edukacji Narodowej Emilię Maciejewską. – Poza wiekiem nie ma żadnych przeciwwskazań formalno-prawnych, by uczeń kształcący się w klasie o profilu kierowca-mechanik był przygotowywany do uzyskania prawa jazdy kat. C. – powiedziała Maciejewska.

Zapowiedź wprowadzenia do podstawy programowej treści z zakresu przygotowania do uzyskania prawa jazdy kategorii C jest potwierdzeniem wcześniejszych deklaracji minister edukacji narodowej Anny Zalewskiej w tej kwestii.

To wynik intensywnych, kilkuletnich działań ZMPD, które zaczynają przynosić spodziewany efekt. Do tej pory na przeszkodzie stały badania lekarskie, które musi przejść uczeń. Na szczęście problem ten został już rozwiązany. – Jesteśmy po rozmowach z Ministerstwem Zdrowia. Zgadza się, że badania lekarskie i psychologiczne powinny przejść kandydat do szkoły. Dodatkowo badania psychologiczne powinny zostać powtórzone przed uzyskaniem prawa jazdy kat. C – powiedziała Maciejewska, przypominając jednocześnie, że prawo jazdy kat. C+E można zdobyć nie tylko w dwuletniej policealnej szkole kształcącej technika transportu drogowego, lecz także m.in. na kwalifikacyjnych kursach zawodowych.

Podkreśliła dużą rolę, jaką odgrywa Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w kwestii doradztwa zawodowego, przypominając działania ZMPD, m.in. ogólnopolską kampanię na rzecz podejmowania nauki zawodu kierowcy w szkołach i przygotowanie filmu promującego tę profesję.

Zauważyła jednocześnie (z czym zresztą zgodzili się wszyscy uczestnicy spotkania), że pracodawcy mogą i wręcz powinni uczestniczyć w przygotowaniu ustalanego przez dyrektora szkoły programu nauczania, wykraczającego poza podstawę programową. Dzięki temu firmy będą miały do dyspozycji lepiej przygotowanego pracownika. – Kształcenie praktyczne u pracodawcy może odbywać się na podstawie umowy o pracę zawartą z młodocianym pracownikiem,

który następnie jest kierowany do szkoły na dokończanie teoretyczne. Pracodawca otrzymuje refundację kosztów szkolenia i po trzech latach nauki może otrzymać dofinansowania kosztów kształcenia do ok. 8 tys. zł, o ile młodociany zda egzamin. Drugą formą jest umowa zawarta między dyrektorem szkoły a pracodawcą. W niej ustala się koszty, jakie ponosi pracodawca i szkoła – powiedziała Emilia Maciejewska.

Nadrobić straty

– Przed nami olbrzymie wyzwanie, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę potęgę polskiego międzynarodowego transportu drogowego. Dlatego jesteśmy otwarci na współpracę i podpowiedzi, jak móc w pełni odpowiadać na państwa oczekiwania – powiedział do przedstawicieli przewoźników Piotr Bartosiak, p.o. zastępcy dyrektora Departamentu Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Ministerstwie Edukacji Narodowej. Przedstawił skalę rozwoju i jednoczesnego niedoboru kierowców. Jako źródła sukcesu i konkurencyjności wskazał coraz lepsze zarządzanie przewozami i niższe koszty, także osobowe, związane z wynagrodzeniami.

Przypomniał, że udział transportu drogowego w polskim PKB wzrósł w ostatnich latach z 5,3 do 6,5 proc., co – w porównaniu do innych branż i wielu przeciwności, na które natrafiają przewoźnicy na arenie międzynarodowej – jest bezprecedensowym wynikiem. W jego opinii barierą rozwoju, poza brakiem kierowców, jest także fakt, że w branży transportowej w Polsce dominują mikroprzedsiębiorstwa.

Do tego należy dodać bardzo dużą konkurencję z sąsiedniej granicy, mającą przewagę w postaci taniego paliwa, a także politykę poszczególnych



państw (choćby dopłaty do zakupu środków trwałych, zwrot akcyzy za paliwo i zwrot opłat za przejazdy). Jednak największym problemem w horyzoncie długoterminowym jest brak kierowców, z czym borykają się zresztą także przewoźnicy w Europie Zachodniej.

– Ze statystyk wynika, że od 2004 r. do 2014 r. średniorocznie przybywało w Polsce 4,8 proc. taboru transportowego (ciężarówek i ciągników siodłowych), o 5,8 proc. rósł transport rzeczy mierzony pojazdokilometrami, a liczba kierowców przyrastała tylko o 4 proc. Doprowadziło to do tego, że intensywność wykorzystania taboru wzrosła od 12 do 15 proc., a intensywność pracy kierowców aż o 20 proc. – powiedział Piotr Bartosiak.

Skalę problemu obrazują najnowsze dane Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, dotyczące najbardziej deficytowych zawodów w Polsce. W 96 proc. powiatów wykazano deficyt kierowców z prawem jazdy kat. C i C+E.

Dlatego też, by w 2025 r. utrzymać intensywność pracy kierowców z 2004 r. (z założeniem, że do tego momentu nie pojawią się bezzalogowe ciężarówki), będziemy potrzebować aż 900 tys. wszystkich kierowców, przy obecnej ich liczbie szacowanej na 600 tys. Rocznie odchodzi z zawodu 25 tys. osób, nowych kwalifikacji wstępnych wydawanych jest 35 tys. Łatwo obliczyć, że rocznie liczba kierowców przyrasta o 10 tys. osób.

Tymczasem, aby nadrobić straty, powinniśmy ich mieć 60 tys. – Aby utrzymać wysoką konkurencyjność polskich przewoźników na arenie międzynarodowej

Euzebiusz Gawrysiuk: czy lekarze kształcą lekarzy, a inżynierowie inżynierów? Nie twierdzą, że nie chcemy uczestniczyć w procesie dydaktycznym, ale prosimy o jasne i czytelne warunki, na jakich mamy współpracować.

wej chcemy zasypać tę lukę dzięki szkoleniu zawodowemu i promowaniu tego zawodu wśród młodych ludzi – dodał Piotr Bartosiak.

Nie chcemy dzieci w tirze

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak przybliżył zebrany atrakcyjność zawodu kierowcy i powody, które doprowadziły do tak trudnej sytuacji związanej z ogromnym deficytem pracowników w tej specjalności. – Brak kierowców nie pojawił się nagle. Edukacja kandydatów na kierowców nie nadążała za dynamicznym rozwojem branży i mamy tego efekty. Podjęte dziś działania będą owocowały dopiero za kilka lat. Nie da się wyszkolić zawodowego kierowcy w ciągu roku, to niemożliwe – powiedział Bogdan Oleksiak.

Zauważył, że przedsiębiorcy radzą sobie jak mogą, zatrudniając pracowników z innych państw. Zaapelował o łącznie siły, by likwidować kolejne bariery, do których zaliczył m.in. spór wokół wieku, w którym kandydat na kierowcę może przejść badania lekarskie, czy też brak zachęt dla młodych ludzi do pod-

jęcia nauki w tym zawodzie, także jeśli chodzi o odpowiednią płacę. Zaznaczył jednak, że w tej sprawie trzeba znaleźć kompromis, bo łatwo jest stracić przewagę konkurencyjną na arenie międzynarodowej. Podkreślił też dużą rolę przewoźników w przywróceniu do szkół zawodu kierowca-mechanik.

Odnosząc się do tej wypowiedzi, wiceprzewodniczący Rady ZMPD i jednocześnie przedsiębiorca Euzebiusz Gawrysiuk przypomniał, że przepisy zawarte w dyrektywie unijnej jasno mówią, że kandydat na kierowcę może zrobić prawo jazdy kat. C w wieku 18 lat, jeżeli oczywiście wcześniej uzyska kwalifikację wstępną. – Utał się stereotyp, że chcemy dzieciaka wsadzić do tira o dopuszczalnej masie całkowitej 40 ton, a to nieprawda – powiedział Gawrysiuk.

Tłumaczył, że po zdobyciu tego dokumentu młody kierowca będzie mógł wykonywać ten zawód w przewozach krajowych. – Mający uprawnienia młody człowiek przez trzy lata zdobywa doświadczenie na krajowych trasach. W międzyczasie może zrobić prawo jazdy kat. C+E, które – ze względu na specyfikę przewozów – jest wymagane w transporcie międzynarodowym. Ten system jest absolutnie logiczny i nie ma

Euzebiusz Gawrysiuk

Ważne deklaracje rządu

Wydaje się, że w marcu 2018 r. będzie gotowe wszystko co niezbędne do rozpoczęcia nauki kierowców w szkołach zawodowych zgodnie z potrzebami przewoźników.

Po trzech spotkaniach przedstawiciele ZMPD oraz strony rządowej (dwa odbyły się w Ministerstwie Edukacji Narodowej i trzecie, ostatnie, w Ministerstwie Rozwoju) strona rządowa złożyła deklarację przygotowania odpowiednich przepisów i podjęcia w związku z tym odpowiednich działań. Nowe regulacje mają być gotowe do końca marca 2018 roku, aby MEN zdążyło przygotować podstawę programową.

Prace nad nimi już biegną. Ministerstwo Edukacji przysłało projekt podstawy programowej, aby wpisać potrzebne nam przedmioty.

W sprawie kształcenia kierowców w szkolnictwie zawodowym odpowiednie resorty zadeklarowały:

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

1. Zlikwidowanie bariery wiekowej dotyczącej momentu rozpoczęcia nauki w szkole (uczeń będzie mógł rozpocząć naukę na prawo jazdy w momencie rozpoczęcia nauki w szkole).

2. Uregulowanie kwestii opłat za badania lekarskie (koszty będą ponosić samorządy).

MINISTERSTWO ZDROWIA

1. Opracowanie arkusza badań lekarskich kandydata do szkoły branżowej I stopnia, uwzględniającego badania psychologiczne.

2. Zmianę zapisów ustawowych tak, aby badania psychologiczne wykonane przed rozpoczęciem kwalifikacji wstępnej były ważne do prawa jazdy kat C (5 lat ważności).

MINISTERSTWO EDUKACJI NARODOWEJ

1. Przeniesienie zawodu technika transportu drogowego do szkoły branżowej II stopnia.

2. Zmianę, przy współudziale ZMPD, podstawy programowej dla zawodu kierowca-mechanik tak, aby zmniejszyć tematykę dotyczącą mechaniki na rzecz wiedzy potrzebnej kierowcy, oraz w ramach liczby przewidzianych godzin zmieścić program na kat. C. (30 godz. teorii i 20 godzin praktyki).

3. Przystosowanie tematyki egzaminu kwalifikacyjnego do zmian w podstawie programowej.

4. Ministerstwo oczekuje od pracodawców udziału w procesie kształcenia w ramach zajęć praktycznych (refundacja 8081 zł za zaangażowanie w praktyki, po zdaniu egzaminu przez ucznia).

co się obawiać, że taka osoba zrobi prawo jazdy kat. C i nie dostanie pracy. Zapewniam, że dostanie – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk.

Nauka w szkole

Starosta Gostyniński Tomasz Matuszewski oraz dyrektor Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego Wojciech Kielbasa podzielili się z uczestnikami seminarium spostrzeżeniami na temat efektywnej organizacji kształcenia kierowców-mechaników z prawem jazdy kat. C

w szkole branżowej I stopnia, a także doświadczeniami ze współpracy szkoły z pracodawcami. Starosta przypomniał, że w 2001 r. w dyrektywie unijnej wprowadzono zasady szkolenia przyszłych kierowców, wśród których znalazła się także możliwość rozpoczęcia przez ucznia kwalifikacji wstępnej, nawet bez posiadania prawa jazdy, co znalazło swoje odzwierciedlenie i w polskim prawodawstwie.

Poruszył też drażliwą kwestię szkoleń odbywających się poza placówkami edukacyjnymi. – Nie mnie oceniać,

czy lepsze efekty daje nauka w szkole czy poza nią. Ocena efektywności szkoleń rynkowych powinna należeć do pracodawców – powiedział starosta Matuszewski. – Czy te drugie spełniają wymagania dotyczące nabycia odpowiednich umiejętności poruszania się nowoczesną ciężarówką? Moim zdaniem – nie. Szkolenie odbywa się „pod egzamin”, na innym sprzęcie niż ten, który jest na co dzień używany w firmach transportowych – dodał Tomasz Matuszewski.

Zgodziła się z nim wiceprzewodnicząca Komisji Rewizyjnej ZMPD Małgorzata Zdrodowska. – Kursy to tylko alternatywa. Nauczanie powinno odbywać się, jak w wielu innych zawodach, w szkołach, tym bardziej, że za kilka lat skończą się unijne pieniądze. I co wtedy zrobimy? – powiedziała Zdrodowska.

Tomasz Matuszewski apelując o efektywną współpracę w trójkącie dyrektor – uczeń – pracodawca podkreślił, że pewnym kłopotem przy wprowadzeniu nauki prawa jazdy kat. C oraz C+E może być brak odpowiednich pomocy naukowych i nauczycieli. – Podręcznik to rzecz wtórna. Jest przecież internet, platformy szkoleniowe – także e-learningowe, pakiety szkoleniowe, które w prosty sposób można aktualizować. Przede wszystkim potrzebne są jednak ciężarówki. Można zacząć nauczanie praktyczne na 12-tonowym sprzęcie, ale trzeba zakończyć je na używanym dziś w transporcie drogowym 40-tonowym pojeździe lub zespole pojazdów – podkreślił Tomasz Matuszewski. Zwrócił także uwagę na konieczność zmiany samej formy egzaminu, który dziś jest bardzo abstrakcyjny i sztuczny.

Gwarancje prawne

Dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński podkreślił, że to na państwie spoczywa obowiązek edukowania przyszłych kierowców, podobnie jak ma to miejsce w przypadku przyszłych rolników czy górników.

Odnosił się w tej wypowiedzi do pomysłu przedstawionego przez Marcina Wolaka z Fundacji Polski Instytut Transportu Drogowego, by implementować na polski grunt brytyjski pomysł, polegający na kredytowaniu szkolenia młodych ludzi i gwarantowaniu tego kredytu przez pracodawcę. – To mija się z celem – powiedział dyr. Jasiński. Wtórowała mu Małgorzata Zdrodowska,

ska, która podważa sens zaangażowania się przedsiębiorców w rodzaje duże ryzyko gwarancje finansowe. – Od wielu lat mówimy o modelu finansowania szkolnictwa zawodowego w Polsce. Kilka razy wskazywaliśmy na istniejące w Europie różne systemy. Warto się tymi pomysłami zainteresować – dodał dyrektor COS.

– Nam nie chodzi o szkolenie ludzi do egzaminu państwowego, lecz o kształcenie kierowców – powiedział z kolei Euzebiusz Gawrysiuk. – Jako pracodawca wielokrotnie miałem do czynienia z absolwentami różnych kursów organizowanych np. przez powiatowe urzędy pracy. Proszę mi wierzyć, że taki absolwent, mimo posiadania odpowiednich dokumentów, nie nadaje się do pracy na trasach międzynarodowych. Nic dziwnego, skoro jest szkolony na „dziesiątkach”, a musi jechać w trasę 40-tonową, 16,5-metrową ciężarówką. Taki człowiek nie wie nic o pracy zawodowego kierowcy. Właśnie dlatego od wielu lat zabiegamy o to, by w szkołach uczyć tego zawodu – powiedział Gawrysiuk.

Zwrócił także uwagę na fakt, że sko-

ro poszczególne ministerstwa liczą na zaangażowanie pracodawców z branży transportowej w proces kształcenia w szkołach branżowych, to przedsiębiorcy oczekują od rządu stworzenia takich aktów prawnych, które pozwolą na związanie absolwenta z konkretnym przedsiębiorstwem. – Musimy mieć gwarancję, że po zdobyciu zawodu młody człowiek będzie pracować w naszej firmie. Na dziś takiej gwarancji nie ma – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk.

Rozwiał także mity dotyczące płacy kierowców. – Płacimy nawet więcej niż Niemcy. Problem w tym, że struktura wynagrodzeń w Polsce jest inna niż u naszego sąsiada. Tam wszystko jest zaliczane do płacy. U nas składa się ona z płacy zasadniczej, a także diet, ryczałtu za nocleg, dodatku za pracę w godzinach nocnych, nadgodzin, itd. – dodał przedstawiciel Zrzeszenia.

Druga część konferencji została poświęcona możliwościom zdobycia środków pochodzących z funduszy unijnych na kształcenie przyszłych kierowców. Naczelnik wydziału wdrażającego

Rzucem oka

Szkolnictwo branżowe w Polsce

W Polsce jest 78 branżowych szkół I stopnia z klasami o profilu kierowca-mechanik (w stosunku do roku 2016 przybyło ich 24). W klasach pierwszych nauk pobiera 1 180 uczniów, w klasach drugich jest 559 uczniów.

Środki unijne w łódzkim Urzędzie Marszałkowskim Arkadiusz Tokarski oraz przedstawiciele Departamentów Zarządzania Regionalnymi Programami Operacyjnymi Urzędów Marszałkowskich Województwa Podkarpackiego i Pomorskiego zaprezentowali doświadczenia i aktualną realizację projektów przeznaczonych dla osób zainteresowanych uzyskaniem prawa jazdy kat. C, C+E (w tym uczniów) w tych województwach w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

reklama

DKV CARD

Odkrywamy swoje karty w Rosji i na Białorusi

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

dkv-euroservice.com

Teraz na 1263 stacjach Gazprom Neft

You drive, we care. **DKV**

Kształcenie kierowców coraz popularniejsze



Robert Przybylski

W białostockim Technikum Mechanicznym ruszy od września 2018 roku klasa kształcąca w profilu kierowca-mechanik. Samorząd przygotował fundusze na wykształcenie 30 uczniów. – To będą dobrze zainwestowane pieniądze, ponieważ absolwenci szybko znajdą dobrze płatną pracę. Przedsiębiorcy mając kierowców kupią samochody i zaczną inwestować, pobudzając lokalną gospodarkę – wyjaśnia wiceprzewodnicząca Komisji Rewizyjnej ZMPD Małgorzata Zdrodowska.

Z kolei na Pomorzu rozwija się szkolenie kierowców, prowadzone przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. PSPD udało się uzyskać dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego na bezpłatne szkolenia w projekcie unijnym „Kompetentne kadry pomorskiego sektora TSL”. Projekt obejmuje szkolenie w zakresie

prawa jazdy kat. C, kat. C+E, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, ADR - przewóz ładunków niebezpiecznych, CPC – Certyfikat Kompetencji Zawodowych. Projekt skierowany jest do 360 pracowników z woj. pomorskiego, szczególnie do osób związanych ze stowarzyszeniem.

Drugi realizowany projekt unijny „Nowy zawód, lepsza praca”, tym razem za pośrednictwem Wojewódzkiego Urzędu Pracy, dotyczy osób pozostających bez zajęcia. Obejmuje szkolenia w zakresie kat. C, kat. C+E oraz kwalifikacji wstępnej przyspieszonej. W ramach projektu zostanie przeszkolonych 126 osób, z gwarancją podjęcia pracy w firmach zrzeszonych w PSPD.

– Oprócz wyżej wymienionych projektów – podkreśla prezes PSPD Tomasz Rejek – stowarzyszenie realizuje komercyjne szkolenia w ramach Ośrodka Szkolenia Kierowców, jak i poza nim. Naszym celem jest kompleksowa oferta szkoleniowa skierowana do kierowców i przewoźników. Duży ukłon w stronę Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD, z którym na-

Nauczanie kierowców kategorii C i C+E w szkołach branżowych nabiera rozpędu, podobnie jak szkolenia kierowców na różnych kursach dla bezrobotnych i zmieniających kwalifikacje.

szsze stowarzyszenie od lat współpracuje – zaznacza Rejek.

W związku z coraz większą liczbą osób szkolących się w PSPD, organizacja powiększa tabor pojazdów szkoleniowych o nowy samochód DAF LF z przyczepą. Równie dobrym zakupem okazało się nabycie symulatora jazdy samochodu ciężarowego, który służy nie tylko kursantom w kat. C i C+E, ale także nauczycielom zawodu oraz uczniom klas kierowca-mechanik. – W związku z widocznym zapotrzebowaniem kierowców w komunikacji miejskiej zastanawiamy się nad poszerzeniem oferty szkoleniowej o kat. D – zdradza Rejek.

– Doposażyliśmy również pracownię komputerową, w której prowadzone są zajęcia w formie e-learningowej. Mając na uwadze bardzo ważny aspekt współpracy ze szkołami prowadzącymi klasy kierowca-mechanik, zapraszamy nauczycieli zawodu i uczniów na szkolenia, a firmy transportowe zlokalizowane w pobliżu szkoły namawiamy do oferowania praktyk zawodowych – podkreśla prezes PSPD.

EUROPEJSKA KARTA PALIWOWA DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

TFC CARD

TANKUJ NA PONAD 20 000 STACJI W EUROPIE! ZADZWOŃ PO TWOJĄ KARTĘ TFC!

WEJDŹ NA STRONĘ: WWW.THEFUELCOMPANY.EU

THE FUEL COMPANY

CHCĄC POZNAĆ SZCZEGÓŁY, SKONTAKTUJ SIĘ Z NASZYM DZIAŁEM HANDLOWYM:
TEL. +48 22 755 37 77; KOM. +48 502 537 777; BIURO@THEFUELCOMPANY.EU



**W RAMACH UMOWY THE FUEL COMPANY:
ESSO CARD + OPŁATY DROGOWE
W TYM POLSKIE (VIATOLL, A1, A2, A4),
ZWROT PODATKU VAT ORAZ AKCYZY
W WIĘKSZOŚCI KRAJÓW EUROPY.**



Delegowanie zagrożeniem dla wspólnego rynku

Delegowanie pracowników - szansa dla słabszych czy zagrożenie dla silniejszych? - było tematem przewodnim Europejskiego Kongresu Mobilności Pracy w Krakowie



Piotr Mikiel

W dniach 20-21 listopada 2017 r. w Centrum Kongresowym ICE Kraków odbył się V Europejski Kongres Mobilności Pracy, w którym – jak co roku - uczestniczyli przedstawiciele ZMPD. Tematem przewodnim tego rocznej edycji Kongresu było hasło: „Delegowanie pracowników: szansa dla słabszych czy zagrożenie dla silniejszych?”.

Prezes Stowarzyszenia Inicjatywa Mobilności Pracy Stefan Schwarz, organizatora EKMP, krytycznie odniósł się do całego procesu legislacyjnego Komisji Europejskiej, zmieniającego przepisy wspólnotowe

określające zasady delegowania pracowników, który w jego opinii stanowi zaprzeczenie idei tworzenia dobrego prawa.

Schwarz zwrócił uwagę, że po przyjęciu nowych regulacji ograniczających mobilność pracy, przegranymi będą zarówno pracownicy, jak i przedsiębiorcy z państw wysyłających. Przegrany będzie europejska gospodarka, która w konsekwencji będzie mniej konkurencyjna, a największym przegrany będzie europejska wspólnota obywateli.

Podsekretarz stanu Jądwiaga Emilewicz z Ministerstwa Rozwoju, współorganizatora pierwszego dnia Kongresu, odniosła się do działań polskiego rządu na forum UE w kwestii proponowanych zmian przepisów o delegowaniu pra-

owników. Działania, które – jak wiemy - nie przyniosły spodziewanego efektu, a na które czekali polscy przedsiębiorcy. - Przegrała nie tylko Polska, ale grupa krajów członkowskich mniej zamożnych, w których dobrem eksportowym jest sektor usług budowlanych, transportowych i opieki domowej – podsumowała Emilewicz.

Według Marzeny Rogalskiej z unijnej Dyrekcji Generalnej ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP, która w ostatniej chwili zastąpiła komisarz Elżbietę Bieńkowską, strategia działania Komisji Europejskiej ma na celu uwolnienie pełnego potencjału jednolitego rynku. Główną zasadą działania jednolitego rynku jest swobodne przemieszczanie się ludzi, usług, towarów i kapitału. Taka zasada zapewnia szersze możliwości działania europejskich przedsiębiorstw oraz większy wybór i niższe ceny dla konsumentów. Mobilność pracowników sprawia, że mogą oni przenosić się tam, gdzie potrzebne są ich umiejętności. Poważnym zakłóceniem unijnego rynku są nadmierne reakcje

niektórych rządów krajowych na zgodne z prawem działania przedsiębiorców korzystających ze swobody przepływu usług w UE.

Uczestnicy kongresu wysłuchali prof. Danny'ego Pietersa - profesora prawa porównawczego i europejskiego bezpieczeństwa socjalnego na Uniwersytecie Katolickim w Leuven oraz prof. Jozefa Pacoleta i Frederica De Wispealere z Instytutu HIVA na Katolickim Uniwersytecie w Leuven, którzy w dyskusji próbowali znaleźć odpowiedź na pytanie, czy Europa może przetrwać bez pracowników delegowanych.

Nie obyło się również bez rozmów na temat problemów i nadużyć, jakie występują w pracy transgranicznej, a których konsekwencje mogą bardzo odczuć np. osoby samozatrudnione. Podsumowując dyskusję wskazano, że zmiany w regulacjach mobilności pracy idą w złym kierunku. Służą jedynie partykularnym interesom oraz uzyskaniu poparcia społecznego przez polityków. Mogą stać się poważnym zagrożeniem dla przyszłości jednolitego europejskiego rynku.



MASZ FIRME?

TANKUJ TANIEJ!

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

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl



Nowy kodeks celny Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej

Przewoźnicy mogą spodziewać się ułatwień w przewozach do państw Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej. Z początkiem roku 2018 zmienią się przepisy celne, choć na akty wykonawcze trzeba będzie dłużej poczekać.

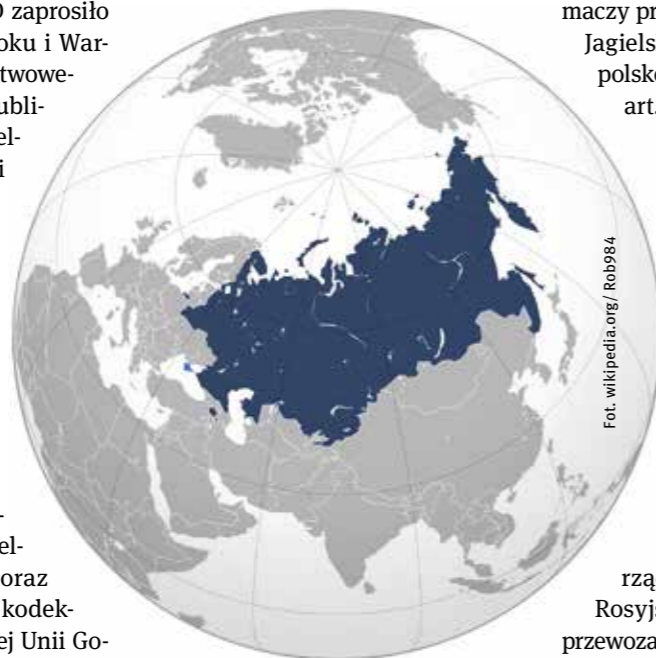
Robert Przybylski

Od 2018 roku będzie obowiązywał nowy Kodeks Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej. W październiku br. ZMPD zaprosiło na rozmowy do Białegostoku i Warszawy przedstawicieli Państwowego Komitetu Celnego Republiki Białoruś: zastępcę naczelnika wydziału organizacji kontroli celnej Andreja Płanina oraz zastępcę naczelnika wydziału regionu grodzieńskiego Iwana Teleszyńskiego. Prezentację porównawczą nowego i starego kodeksu celnego przygotował naczelnik Płanin.

Goście z Białorusi wskazali na kilka ważnych różnic pomiędzy kodeksem celnym Unii Celnej (kc UC) oraz zastępującym go nowym kodeksem celnym Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (kc EAUG). Dla tych, którzy nie mogli uczestniczyć w szkoleniach, przekazujemy informacje o najważniejszych zmianach wskazanych przez obu prelegentów.

Uczestniczący w obydwu spotkaniach Mirosław Jagielski z Departamentu Transportu ZMPD sygnalizuje, że nowy kodeks w art. 275 zezwala na

wykonywanie przewozu rozpoczynającego się na terytorium jednego kraju członkowskiego i końącego się na terytorium drugiego kraju członkowskiego (Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej) - jeśli tego rodzaju przewóz jest dozwolony przez



Fot. wikipedia.org/Rob984

umowy międzynarodowe krajów członkowskich ze stroną trzecią. – Oznaczałoby to, że art. 344 obecnego kodeksu celnego UC zabraniający tego rodzaju operacji zostanie zmodyfikowany – przypuszcza Jagielski. Zastrzega jednak, że Komisja Gospodarcza Euro-

azjatyckiej Unii Gospodarczej (organ tworzący prawo w EAUG), ciągle jeszcze pracuje nad przepisami wykonawczymi do kodeksu. – Dlatego można przypuścić, że nie wszystkie artykuły nowego kodeksu celnego będą stosowane od 1 stycznia 2018 roku – tłumaczy przedstawiciel ZMPD.

Jagielski podkreśla, że w umowie polsko-białoruskiej zaznaczono w art. 5 pkt 5 ppkt c:

„Przewoźnicy każdej Umawiającej się Strony mogą wykonywać przewozy ładunków oraz wykonywać przejazdy w stanie próżnym:

...między miejscem, położonym na terytorium jednej z Umawiających się Stron a miejscem położonym na terytorium państwa trzeciego i na odwrot.”

Z kolei w Umowie między rządem RP i rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych (w art. 9 pkt 2) zapisano: „Przewoźnik może wykonywać przewozy z terytorium państwa drugiej Umawiającej się strony na terytorium trzeciego państwa oraz z terytorium trzeciego państwa na terytorium państwa jednej z Umawiających się Stron, jeżeli otrzyma specjalne zezwolenie wydane przez właściwe organy drugiej Umawiającej się Strony.”

Poniżej przedstawiamy porównanie zapisów dotychczasowego Kodeksu celnego Unii Celnej i nowego Kodeksu celnego Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej z prezentacji przygotowanej przez Andreja Płanina.

KODEKS CELNY EUROAZJATYCKIEJ UNII GOSPODARCZEJ

Informowanie wstępne

Informowanie wstępne (art. 11) – możliwość złożenia dokumentu w postaci elektronicznej w trakcie powiadomienia o przybyciu, składania deklaracji celnej i umieszczenia na przechowanie czasowe.

Art. 445.

Zapisy przejściowe dotyczące przekazywania informacji wstępnej do organów celnych.

- Do czasu wejścia w życie decyzji Komisji podjętej zgodnie z art.11 ust. 17 niniejszego kodeksu, informowanie wstępne jest przekazywane do organów celnych w przypadkach i w sposób określony w protokołach Komisji zatwierdzonych zgodnie z Porozumieniem w sprawie przekazywania i wymiany informacji wstępnej o towarach i środkach transportu przemieszczanych przez granicę celną Unii Celnej z 21.05.2010 r.

Przybycie (wwóz) towaru

Przewoźnik (transport drogowy) jest zobowiązany powiadomić o swoim przybyciu w przeciągu 1 godziny od chwili dostawy towaru na miejsce przybycia (art. 88).

Jeśli towar zostanie umieszczony na przechowanie czasowe, to może on być przemieszczony z miejsca przybycia do miejsca przechowania

bez umieszczenia go w procedurze celnej tranzytu celnego.

Dane przedkładane podczas wwozu towaru transportem drogowym lub kolejowym muszą zawierać kod taryfy celnej na poziomie co najmniej pierwszych 6 znaków (art. 89).

Wywóz towaru

W celu wywozu towaru (Rozdział 15) przewoźnik jest zobowiązany do przedłożenia dokumentów i danych przewidzianych w art. 89 ust. 1 kc EAUG oraz deklaracji na towar lub jej kopii, deklaracji tranzytowej (w określonych do tego przypadkach) lub danych zawartych w deklaracji na towar albo deklaracji tranzytowej, o ile ww. deklaracja na towar lub deklaracja tranzytowa nie jest przedkładana, bądź innego dokumentu zezwalającego na wywóz towaru.

Deklaracja tranzytowa musi być złożona w następujących przypadkach:

- przy przewozie towaru z miejsca przybycia do miejsca wywozu;
- przy dostawie towaru w miejscu wywozu, w związku ze zmianą miejsca dostawy;
- przy przewozie towaru z jednej części EAUG do drugiej przez terytorium krajów, które nie są członkami EAUG.

W przypadku jeśli dane, które muszą być przedłożone, nie są zawarte w dokumentach złożonych przez przewoźnika lub gdy deklaracja na towar, deklaracja tranzytowa i/lub dokumenty potwierdzające przestrzeganie zakazów i ograniczeń nie są przedłożone, przewoźnik ma prawo przedłożyć inne dokumenty, zawierające brakujące dane lub zgłosić brakujące dane i/lub dane dotyczące dokumentów, które nie zostały przedłożone w postaci pisemnego zgłoszenia o dowolnej formie.

Niezbędne do wywozu towaru dokumenty i dane mogą być w imieniu przewoźnika przedłożone przez przedstawiciela celnego lub inne osoby działające na zlecenie przewoźnika, o ile jest to dopuszczalne na podstawie ustawodawstwa krajów członkowskich.

Środki transportu w przewozie międzynarodowym

Art. 272.

Do wwożonych (wywożonych) czasowo środków transportu w przewozie międzynarodowym mogą odnosić się również:

- 1) cysterny, klatki, palety stanowiące opakowanie wielokrotnego użytku podlegające zwrotowi zgodnie z warunkami umowy;
- 2) części zapasowe i urządzenia znajdujące się w środku transportu międzynarodowego przemieszczanym przez granicę celną, przeznaczone do naprawy i/lub użytkowania w innym środku transportu międzynarodowego, który znajduje się na terytorium celnym lub poza nim;
- 3) kontenery wwożone czasowo na terytorium celne na statkach wodnych lub powietrznych, wykorzystywane w celu dostawy znajdujących się w nich towarów do odbiorcy na terytorium celnym bądź poza jego granicami, innym rodzajem transportu, zgodnie z warunkami umowy przewozu.

Art. 272 – 273. Wwóz czasowy środka transportu międzynarodowego może być dokonany zarówno przez cudzoziemca, jak i obywatela kraju członkowskiego UC.

Art. 275.

7. Wwiezione czasowo środki transportu międzynarodowego będące pojazdami transportu drogowego, przyczepy, naczepy i/lub przewożone przez nie kontenery mogą być wykorzystywane do wewnętrznego przewozu ładunków, pasażerów i/lub bagażu, rozpoczynającego się na terytorium jednego kraju członkowskiego i końącego się na terytorium drugiego kraju członkowskiego w następujących przypadkach:

1. jeśli tego rodzaju przewóz jest dozwolony przez umowy międzynarodowe krajów członkowskich ze stroną trzecią, dotyczące transportu drogowego;
2. jeśli tego rodzaju przewóz wykonywany jest w ramach kwot zezwoleń wielostronnych Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT), a kraje członkowskie, na terytorium których rozpoczyna się i kończy tego rodzaju przewóz, są członkami ww. Konferencji.

Art. 279.

11. W przypadku zwrotnego wywozu wwiezionego czasowo środka transportu międzynarodowego, po wystąpieniu okoliczności wskazanych w ust. 8 niniejszego artykułu, cło wwozowe i należności podatkowe podlegają uiszczeniu w wysokości odpowiadającej kwocie cła wwozowego i należności podatkowych, które podlegały by uiszczeniu, jeśli towar ten zostałby umieszczony w procedurze celnej wwozu czasowego (wwóz), z częściowym uiszczeniem cła wwozowego i należności podatkowych za okres liczony od dnia następującego po dniu zwolnienia tego towaru w charakterze wwiezionego czasowo międzynarodowego środka transportu do dnia jego faktycznego wywozu.

Składanie deklaracji tranzytowej

Składanie deklaracji tranzytowej (art.109 ust. 8) bez przedkładania dokumentów potwierdzających dane zgłoszone w deklaracji tranzytowej, za wyjątkiem wymogu przedłożenia dokumentów potwierdzających:

- przestrzeganie zakazów i ograniczeń;
- gwarancję uiszczenia należności celnych i podatkowych;
- przestrzeganie ustawodawstwa krajów członkowskich;
- pełnomocnictwo osoby składającej deklarację tranzytową (w przypadku składania deklaracji tranzytowej w postaci papierowej).

Zmiana miejsca dostawy towaru

Zmiana miejsca dostawy jest możliwa bez zamykania (art. 145) procedury celnej tranzytu celnego, pod warunkiem, że miejsce dostawy znajduje się na obszarze działania organu celnego miejsca przeznaczenia.

Zamknięcie tranzytu celnego

Zamknięcie procedury celnej tranzytu celnego (art. 151):

- przedłożenie deklaracji celnej oraz pozostałych dokumentów (trans-

port drogowy): w przeciągu 3 godzin: po przybyciu na miejsce dostawy; od chwili rozpoczęcia pracy danego organu celnego;

- termin zamknięcia procedury celnej tranzytu celnego: nie dłużej niż 4 godziny po zarejestrowaniu dokumentów.
- w przypadku niedostarczenia towaru (w całości lub części) procedura celna tranzytu celnego przestaje działać.

KODEKS CELNY UNII CELNEJ**Informowanie wstępne**

Informowanie wstępne (art. 42) – wykorzystanie elektronicznej informacji wstępnej (EPI) w charakterze elektronicznej kopii deklaracji tranzytowej.

Przybycie (wwóz) towaru

Przewoźnik (transport drogowy) jest zobowiązany powiadomić o swoim przybyciu w przeciągu 30 min. od chwili umieszczenia w strefie kontroli celnej na punkcie wwozu (art. 155 ustawy o regulacjach celnych).

Dane przedkładane podczas wwozu towaru transportem drogowym lub kolejowym muszą zawierać kod taryfy celnej na poziomie co najmniej pierwszych 4 znaków (art. 159).

Wywóz towaru

W celu wywozu towaru (Rozdział 24) przewoźnik jest zobowiązany do przedłożenia deklaracji celnej, albo innego dokumentu zezwalającego na wywóz z terytorium celnego Unii Celnej oraz dokumentów i danych przewidzianych w art. 159 kc UC.

Środki transportu w przewozie międzynarodowym**Art. 342.**

Wwóz czasowy środków transportu międzynarodowego jest możliwy pod następującymi warunkami:

1. jeśli środek transportu międzyna-

rodowego zarejestrowany jest za granicą na osobę cudzoziemca;

2. jeśli środek transportu międzynarodowego wwożony jest na terytorium celne UC i wykorzystywany przez cudzoziemca, za wyjątkiem przypadków, gdy jest wykorzystywany przez osobę kraju członkowskiego UC, posiadającą stosowne pełnomocnictwo cudzoziemca do okazania usług przewozu w postaci pisemnej lub umowy do okazania ww. usług, w celu zakończenia lub rozpoczęcia międzynarodowego przewozu ładunku, pasażerów i/lub bagażu na terytorium UC lub poza jej obszarem.

Składanie deklaracji tranzytowej

Składanie deklaracji tranzytowej (Decyzja Komisji Unii Celnej – RKTS nr 438 z 17.08.2010 r. „O sposobie wykonywania operacji celnych związanych ze składaniem, rejestrowaniem deklaracji tranzytowych i zamykaniem procedury celnej tranzytu celnego przez organy celne”) wraz z przedłożeniem dokumentów transportowych i handlowych.

Zmiana miejsca dostawy towaru

W przypadku zmiany miejsca dostawy towaru (art. 220) zamyka się procedurę celną tranzytu celnego a następnie sporządza się nową deklarację tranzytową.

Zamknięcie tranzytu celnego

Zamknięcie procedury celnej tranzytu celnego (art. 225):

- przedłożenie deklaracji celnej oraz pozostałych dokumentów (transport drogowy): w przeciągu 1 godziny od chwili przybycia na miejsce dostawy (w godzinach pracy organu celnego), w przeciągu 2 godzin (poza godzinami pracy);
- termin zamknięcia procedury celnej tranzytu celnego: nie dłużej niż 24 godziny po zarejestrowaniu dokumentów.

NOWY STRALIS NP 460

PURE POWER

**NAJLEPSZY DLA NASZEJ PLANETY**

- Zero oleju napędowego.
- 60% mniej NO_x.
- 99% mniej cząstek stałych.
- Mniej niż 71 dB w teście Piek Quiet Truck.

NAJLEPSZY DLA KIEROWCÓW

- Silnik Cursor 13 NP o mocy 460 KM.
- Do 1600 km bez tankowania.
- Cicha i pozbawiona wibracji przestrzeń robocza.
- Czyste i szybkie tankowanie.

NAJLEPSZE TCO DLA TWOJEJ DZIAŁALNOŚCI

- Najniższe zużycie paliwa (niższe o 10% w stosunku do diesla).
- Niższa cena gazu ziemnego.
- Najdłuższe okresy międzyprzebiegowe (90 000 km).

NAJLEPSZE DLA TWOJEJ FLOTY

- TCO₂ Fleet Management.
- Aplikacja MyBestRoute do planowania optymalnej trasy przejazdu.
- Aplikacja MyTraining wspierająca proces szkolenia kierowców.



Nowy Stralis NP z silnikiem Cursor 13 o mocy 460 KM jest innowacyjnym i wyjątkowym pojazdem wyróżniającym Twoje usługi logistyczne. Nowy Stralis NP 460 potwierdza na wszystkich drogach troskę i szacunek Twojej firmy dla środowiska naturalnego. To pojazd symbolizujący moc i zrównoważony rozwój biznesu. Minimum emisji i zużycia paliwa, dla maksymalnej wydajności i efektywności Twojej firmy.

TROSKA O ŚRODOWISKO NATURALNE I WSPARCIE DLA TWOJEJ DZIAŁALNOŚCI NIGDY NIE BYŁO TAK MOCNE.

IVECO

Twój partner w zrównoważonym transporcie

Perspektywiczna Białoruś



Na Polsko-Białoruskim Forum Gospodarczym „Dobrosąsiedztwo 2017” ZMPD wskazało na potrzebę inwestycji w terminale graniczne, ponieważ należy spodziewać się wzrostu handlu zagranicznego.

Robert Przybylski

Po raz dwudziesty pierwszy odbyło się Polsko-Białoruskie Forum Gospodarcze, tym razem 14-15 listopada w Lublinie. Ambasador Białorusi w Polsce Aleksander Awierianow podkreślił, że Polska jest czwartym inwestorem

na Białorusi, a tegoroczna wymiana jest po trzech kwartałach o 18 proc. większa od ubiegłorocznej i wyniosła 1,8 mld dolarów.

Marszałek Województwa Lubelskiego Sławomir Sosnowski przypomniał, że województwo rozwija strategię współpracy regionalnej. – Tylko w Lublinie działa 400 firm eksportujących dobra na Białorus.

W Białej Podlaskiej jest ich 126, w Łukowie 40 – podał przykłady marszałek.

Z kolei przewodniczący Komitetu Ekonomiki Brzeskiego Obwodowego Komitetu Wykonawczego Michaił Bacenko wyliczył, że 250 firm z polskim kapitałem zainwestowało w jego obwodzie 32 mln dolarów. Wartość wymiany handlowej sięgnęła po trzech

kwartałach 250 mln dol. i była o 10 proc. większa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.

Entuzjazm przedsiębiorców

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek, który poprowadził panel dyskusyjny „Pol-

sko-białoruska współpraca w sektorze budownictwa, transportu i logistyki” podkreślił, że międzynarodowa współpraca gospodarcza rozwija się dzięki entuzjazmowi przedsiębiorców. Dobrym przykładem są polscy przewoźnicy, którzy dzięki położeniu naszego kraju z powodzeniem spełniają rolę łączników między Wschodem i Zachodem.

Prezentujący dokonania ZMPD Mirosław Jagielski z Departamentu Transportu Zrzeszenia wskazał na działania, mające na celu ułatwienie kontaktów oraz po-

moc w rozwiązywaniu kwestii spornych ze służbami i administracjami wschodnich sąsiadów. W 2007 roku ZMPD otworzyło przedstawicielstwo w Moskwie, a 7 lat później na Białorusi.

Jagielski zwrócił także uwagę na zagrożenia, jak np. przygotowywane regulacje Komisji Europejskiej dotyczące Pakietu Mobilności oraz dyrektywy o pracownikach delegowanych.

Przypomniał także przeprowadzone w październiku przez białoruskich celników szkolenia dla polskich przewoźników, dotyczące

zmian w przepisach celnych Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej.

Białoruś modernizuje infrastrukturę transportową, przygotowując się na napływ ładunków z Chin. Kraj wybudował 48 centrów logistycznych, w których magazyny o powierzchni 360 tys. m kw mają standard klasy A.

Linie kolejowe umożliwiają pociągów towarowym przejazd 1 400 km na dobę. Członek zarządu Bamału Aleksander Karpuk wylicza, że na Białorusi na 2 tys. km dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku osi 11,5 tony, na 12 tys. km do 10 ton, a na 1,8 tys. km do 6 ton.

Poseł Mieczysław Baszko, współprzewodniczący Polsko-Białoruskiej Grupy Parlamentarnej przyznał, że doskonale wie, jak bardzo potrzebne jest powiększenie przejścia w Brześciu.

Dodał, że prace przy tym projekcie już się rozpoczęły.

Graniczna infrastruktura

Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z Departamentu Dróg Publicznych Igor Szydłowski przypomniał, że z 6 przejść granicznych 3 otwarte są dla ciężkiego ruchu samochodowego, a spośród nich Kuźnica i Kukuryki znajdują się na trasach sieci TEN-T. W 2023 roku do przejścia w Kuźnicy ma dojść droga S19, natomiast w ciągu A2 wiodącym do przejścia Kukuryki budowana jest południowa obwodnica Warszawy oraz odcinek łączący obwodnicę Warszawy z obwodnicą Mińska Mazowieckiego.

Przypomniał także przeprowadzone w październiku przez białoruskich celników szkolenia dla polskich przewoźników, dotyczące

Przedstawiciel MIB wy-

jaśnił, że trwają polsko-białoruskie rozmowy w sprawie utrzymania mostów granicznych, których jest 5. Prawdopodobnie ok. 2023-2025 roku należy spodziewać się nowych inwestycji mostowych.

Z kolei naczelnik wydziału spraw międzynarodowych Departamentu Kolejnictwa MIB Szymon Grygiel poinformował zebranych, że ruch pociągów odbywa się przez dwie stacje. Projektowana jest rewitalizacja trasy Siedlce-Terespol do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych. Dodał, że kończone są prace nad umowami międzynarodowymi regulującymi m.in. zasady utrzymania inwestycji w stacje graniczne.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej do końca 2018 roku wykona analizę opłacalności inwestycji w kanał E-40, łączący Wisłę i Dźwinę. Tomasz Koczoń z Departamentu Żeglugi Śródlądowej MG MiŻS wskazuje, że Białoruś eksportuje towary masowe, które najekonomiczniej wozić barkami. Droga wodna IV klasy otworzyłaby dla białoruskich dóbr możliwość przeładunku w Gdańsku, gdzie E-40 będzie się kończyć.

Wójt gminy Terespol Krzysztof Iwaniuk przytoczył statystyki, z których wynika, że jedna trzecia pojazdów i 40 proc. obywateli przekracza granicę polsko-białoruską w Terespolu. 80 proc. ładunków pokonuje granicę kolejami. Wójt uważa, że powierzchnia zajęta pod terminale kolejowe jest na tyle duża, że przy usprawnieniach pozwoli na 5-krotne zwiększenie zdolności przeładunkowych.

Wspólny cel sąsiedzkich rozmów

W dniach 5-6 grudnia 2017 roku w Mińsku odbyło się posiedzenie Polsko-Białoruskiej Komisji Mieszanej ds. przewozów drogowych.

203 000

165 000 - dwustronne
30 000 - tranzytowe
8 000 - na kraje trzecie

Anna Wieczorek

Obie strony miały ten sam cel – ustalić kontyngent zezwoleń na rok 2018. Obroty towarowe między Polską a Białorusią wzrastają, białoruskim przewoźnikom zabrakło polskich zezwoleń już w listopadzie, a polscy przewoźnicy potrzebują białoruskich zezwoleń, tym bardziej, że otrzymali więcej zezwoleń rosyjskich i będą jeździć częściej tranzytem przez Białoruś.

W wyniku rozmów kontyngent zezwoleń na rok 2018 ustalono na 203 tysiące dla każdej ze stron, w tym: 165 tysięcy zezwoleń dwustronnych/

tranzytowych, 30 tysięcy tranzytowych oraz 8 tysięcy na kraje trzecie.

Dla delegacji polskiej ważną kwestią były również warunki wykonywania przewozów. Do tej pory transporty w relacji między państwami Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej były zabronione jako kabotaż. Jednak strona białoruska zapewniała w trakcie spotkania, że wejście w życie nowego kodeksu Unii Celnej rozwiąże ten problem i takie przewozy będzie się wykonywać na podstawie zezwoleń kraje-3. Kiedy kodeks wejdzie w życie pozostaje zagadką; wspomina się jednak już nawet o styczniu przyszłego roku.

Obie strony stworzyły załączniki do protokołu z rozmów zawierające pytania obu stron. Zarówno polscy, jak

i białoruscy przewoźnicy mają problem z wypełnianiem wzajemnych zezwoleń. Odpowiedzi zostaną wysłane pisemnie.

Udało się jednak jedną kwestię wyjaśnić jeszcze w trakcie rozmów - wykorzystanie zezwoleń EKMT. Przy przewozie w relacji Polska – Rosja (na zezwoleniu EKMT bez prawa wjazdu do Federacji Rosyjskiej), kiedy polski przewoźnik zostawia towar na Białorusi i jedzie dalej do Rosji po załadunek, powinien wpisać w karnecie do zezwolenia EKMT informację o pustym przejeździe między punktem wyładunku a punktem przekroczenia białoruskiego odcinka granicy białorusko-rosyjskiej. Ważne jest, by nie wpisywać tras np. Mińsk – Rosja.

Zezwoleń do Rosji nie zabraknie

Polsko-rosyjskie negocjacje zakończyły się sukcesem: polscy przewoźnicy otrzymają w 2018 roku rekordową liczbę zezwoleń na kraje trzecie.

Robert Przybylski

W wyniku polsko-rosyjskich negocjacji w dniach 24–25 października 2017 r. w Warszawie

delegacje uzgodniły wymianę 230 tys. zezwoleń na przewozy drogowy. Strona polska otrzyma w tej puli 70 tys. zezwoleń na kraje trzecie. – Jeszcze nigdy nie dysponowaliśmy tak dużą liczbą zezwoleń. Przypomnę, że w 2009 r. tych zezwoleń było w sumie 125 tys., w tym na kraje trzecie zaledwie 25 tys. – porównuje minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk.

Do tego polscy przedsiębiorcy otrzymają 160 tys. zezwoleń na przewozy dwustronne/tranzytowe. Przewoźnicy rosyjscy będą dysponowali 220 tys. zezwoleń dwustronnych/tranzytowych oraz 10 tys. zezwoleń na kraje trzecie.

W rozmowach Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwa Transportu FR, Inspekcji Transportu Drogowego oraz organizacji zrzeszających przewoźników transportu drogowego.

Podczas rozmów zdecydowano także o przeprowadzeniu dodatkowej wymiany zezwoleń na 2017 rok. Polscy przewoźnicy uzyskali dodatkowo 11 tys. zezwoleń na przewozy do/z kra-



70 000

jów trzecich. Uzgodniono, że wszystkie zezwolenia z 2017 roku zachowają ważność do 28 lutego 2018 r.

Tematem rozmów były także uzgodnienia warunków wykonywania przewozów drogowych. Istotnym ustaleniem jest uzyskanie zapewnienia strony rosyjskiej, że podczas powtórnej kontroli na terytorium Rosji nie może być podważana decyzja poprzedniej kontroli w zakresie określenia rodzaju przewozu i rodzaju wymaganego zezwolenia podczas realizacji jednego przewozu.

– Jest szansa na uzyskanie stabilizacji wśród polskich przewoźników – uważa prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek. Prezes dodaje, że sytuacja na rynku przewozów może w przyszłości zmienić się, więc strony

postanowiły skoncentrować się tylko na 2018 roku.

Polscy przedsiębiorcy obawiają się wymuszania łapówek i niesprawiedliwego traktowania ze strony rosyjskich służb. Dlatego sytuacja w przewozach do Rosji jest na bieżąco monitorowana w ramach grupy roboczej ds. trudnych.

W tym roku wyraźnie wzrasta zapotrzebowanie na przewozy do Rosji. Rosjanie już we wrześniu sygnalizowali, że brakuje im zezwoleń. Wynegocjowano wtedy dla polskich przedsiębiorców dodatkowo 9,5 tys. zezwoleń na kraje trzecie na rok bieżący. Na początku października dodano do tego 11 tysięcy zezwoleń w tej relacji i przedłużono ich ważność do końca lutego przyszłego roku.

Ukraina. Negocjacje w cieniu Pakietu Mobilności

Ukraińscy przewoźnicy w całości wykorzystali polskie zezwolenia. Obie strony osiągnęły kompromis.

Anna Wieczorek

W Kijowie w dniach 8-9 listopada 2017 roku odbywało się posiedzenie Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. W rozmowach brali udział przedstawiciele ZMPD. Obrady toczyły się w przyjaznej atmosferze, jednocześnie jednak wyczuwalne było napięcie u obu delegacji.

Presja strony ukraińskiej na stronę polską była ogromna. Naszym sąsiadom skończyły się polskie zezwolenia i poprosili o 30 tysięcy dodatkowych. Polska delegacja nie mogła pozytywnie odpowiedzieć na tę prośbę, ponieważ rodzimi przewoźnicy tylko w jednej czwartej wykorzystują swoją pulę ukraińskich zezwoleń.

Najpopularniejsze Euro 3

Biorąc pod uwagę realne potrzeby naszych firm transportowych na poziomie 50 tysięcy zezwoleń na rok, polska delegacja nie mogła zgodzić się na ustalenie kontyngentu na rok przyszły na poziomie 250 tysięcy. Kwota 200 tysięcy dla każdej ze stron na rok 2018 jest ukłonem w stronę sąsiadów, którym Polska chce zapewnić możliwość tranzytu do innych państw UE.

Kolejną kwestią jest kategoria zezwoleń, które najbardziej potrzebne są stronie ukraińskiej. Tamtejsi przewoźnicy najbardziej zainteresowani są kategorią Euro 3, jednak podczas poprzednich komisji mieszanych uzgodniono, że każda ze stron

może wystąpić z wnioskiem o zezwolenia dodatkowe, ale do wykorzystania przez pojazdy Euro 5 i Euro 6. A Ukraińcy poprosili o dodatkowe zezwolenia dla Euro 3. Jednak ukraińscy przewoźnicy zezwolenia wykorzystują w pełni i potrzebują dodatkowych dla Euro 3, a polscy przewoźnicy wykorzystują z całej swojej puli tylko 25 proc.

Ostatecznie w wyniku negocjacji uzgodniono kontyngent zezwoleń na rok 2018 w wysokości 200 000 (ważnych do 31 stycznia następnego roku). W tym (po równo dla przewoźników z obydwu krajów):

- ogólne Euro 1: 20 000
- ogólne Euro 2: 40 000
- ogólne Euro 3: 100 000
- ogólne Euro 4: 19 500
- ogólne Euro 5: 20 000
- „portowe” Euro 3 i wyżej: 500

Zezwolenie „portowe”

Nie pierwszy raz pojawia się kategoria zezwolenia „portowe”. Zezwolenia tranzytowe portowe obowiązywały w latach 2005-2009, potem się z nich wycofano. Jednak w tym roku strona ukraińska twierdziła, że dużo jest ładunków z polskich portów morskich na Ukrainę, dlatego wprowadzono 500 zezwoleń portowych dla każdej ze stron, oraz opracowano definicję tego rodzaju zezwolenia.

Zezwolenie „portowe” uprawnia przewoźników obu stron do:

- przewozu ładunku do/z morskich portów Polski lub Ukrainy z/na terytorium drugiej umawiającej się strony,
- dowozu ładunków do portów mor-

skich, a w drodze powrotnej do zabrania ładunku z dowolnego miejsca na terytorium drugiej umawiającej się strony do kraju rejestracji pojazdu,

- przewozu ładunku z kraju rejestracji pojazdu do dowolnego miejsca na terytorium drugiej umawiającej się strony, a następnie przejazdu w stanie próżnym do portu morskiego i zabrania ładunku z portu do państwa rejestracji pojazdu.

Jedną z przyczyn, dla których ukraińskim przewoźnikom brakuje polskich zezwoleń, jest brak sprawnego systemu ich reglamentacji, jak ma to miejsce w Polsce. Podczas rozmów delegacja ukraińska poinformowała, że rozpocznie prace nad systemem podziału zezwoleń z ich wcześniejszą rezerwacją.

Polscy przewoźnicy na Ukrainę jeżdżą coraz rzadziej ze względu m.in. na długie odprawy na granicy i zły stan dróg w wschodniego sąsiada. Delegacja polska zgłaszała, że na Ukrainie nie ma drogi dojazdowej do granicy Korczowa/Krakowiec. Strona ukraińska zapewniła, że ten odcinek właśnie powstaje.

Czy Polska powinna przekazywać stronie ukraińskiej więcej zezwoleń i przyznawać te dodatkowe – jest to kwestia, co do której zdania wśród przewoźników są podzielone. Część uważa, że tak, ponieważ rodzimi przewoźnicy nie chcą jeździć na Ukrainę, z kolei inni obawiają się, że w świetle groźby przyjęcia przez UE Pakietu Mobilności, ukraińscy przewoźnicy staną się mocną konkurencją, której Pakiet nie będzie dotyczyć w bezpośrednim stopniu.

WSPÓŁPRACA



Targi Kielce
exhibition & congress centre
YEARS 25 LAT



ROTTRA

8-10.05.2018

X Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego
- Pojazdy Użytkowe



www.rottra.targikielce.pl

Równoległe odbędą się
Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

Autostrada-Polska

Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych
i Pojazdów Specjalistycznych

Maszbud

TARGI DAJĄ WIĘCEJ

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

Drogi samorządowe gonią krajowe



Robert Przybylski

Budowa i modernizacja dróg publicznych nie będących drogami krajowymi spada na barki samorządów. Rocznie jest to od 15 do 16 mld zł i są to sumy porównywalne do wydatków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które sięgają 20 mld zł rocznie.

Trzeba jednak zauważyć, że sieć dróg krajowych liczy 19,3 tys. km (na koniec 2015 roku), gdy dróg gminnych 246,2 tys. km, powiatowych 125,1 tys. km i wojewódzkich 29,1 tys. km. Zatem to drogi samorządowe tworzą gęstą sieć komunikacyjną.

Budowa i remonty dróg samorządowych dofinansowane są z budżetu centralnego. W tym celu powstał program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, który zapewnił miliard złotych rocznie na budowę dróg samorządowych, jednak – jak przyznał zastępca dyrektora Biura

Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski - różnie z tym bywało. Wysokość funduszy wypłacanych w ramach programu wahała się od 0,7 do 1 mld zł.

Główny ciężar inwestycji w drogi samorządowe ponoszą gminy, które zapewniają 36,6 proc. środków na ten cel, to jest 5,5 mld zł. Na kolejnym miejscu są miasta na prawach powiatu z 28-procentowym udziałem (co odpowiada 4,2 mld zł), a następnie powiaty (20,5 proc. i 3,1 mld zł). Najmniej wydają województwa, bo 2,2 mld zł, to jest 14,9 proc. całości funduszy.

W podziale na rodzaj dróg najwięcej, bo 41,4 proc. pochłaniają drogi gminne, co odpowiada 5,5 mld zł. Na drogi powiatowe trafia 24,5 proc., na drogi w miastach 17,6 proc., na wojewódzkie 16,5 proc i na krajowe 0,1 proc. Ta ostatnia pozycja wynika z możliwości współfinansowania przez samorzady modernizacji dróg krajowych, służącym podniesieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pomimo kłopotów ze znalezieniem finansowania, rośnie długość nowych i zmodernizowanych dróg samorządowych, które przenoszą także ciężki ruch samochodowy. Politycy będą musieli znaleźć sposób na utrzymanie tej sieci dróg.

Drogi samorządowe mają duże znaczenie dla przewoźników, ponieważ łączą główne ciągi komunikacyjne (drogi krajowe) z fabrykami i magazynami. Tymczasem na rozbudowę lokalnych dróg brakuje kilku miliardów złotych rocznie.

W przeliczeniu na 1 kilometr dróg powiatowych i gminnych województwo podlaskie i świętokrzyskie wydaje zaledwie 12 tys. zł. Niewiele wyższe wydatki ma województwo warmińsko-mazurskie (14 tys. zł na kilometr) i lubelskie (15 tys. zł). W najniższym przedziale znajdują się także województwa: zachodniopomorskie i opolskie, przeznaczając 17 tys. zł na 1 km.

Na drugim końcu skali znalazły się województwa: wielkopolskie, mazowieckie (po 32 tys. zł) oraz dolnośląskie i pomorskie (po 34 tys. zł). Rekordzistą jest zurbanizowane województwo śląskie z wynikiem 45 tys. zł na kilometr dróg samorządowych.

Kwestia finansowania rozbudowy, modernizacji

i utrzymania dróg samorządowych będzie powracać w debacie publicznej. Problemem jest nie tylko znalezienie mechanizmu finansowego (obserwowaliśmy nieudane podejście do podniesienia opłaty paliwowej, z której część funduszy trafiałaby na drogi samorządowe), ale także organizacji przestrzennej państwa. Kubalski wskazuje, że problem w dostępie do niektórych fabryk i magazynów jest konsekwencją wadliwego systemu planowania przestrzennego. - Wiadomo, którądy przebiegają drogi, jednak wiele przedsiębiorstw nie jest lokalizowanych przy drogach krajowych lub autostradach, gdzie ziemia jest droga, przy lokalnych ciągach, które nie zapewnią ciężkiemu transportowi dostępu do zakładu lub magazynu. Następnie przedsiębiorcy protestują, że nie ma dojazdu. Kto ma ponosić koszty doprowadzenia dróg? My wszyscy, czy przedsiębiorca? – pyta Kubalski. ■

Za drogi w Europie zapłacisz w ZMPD

Zmniejszysz ryzyko kar, wybierając płatność po przejeździe.



Robert Przybylski

Od ponad roku ZMPD ma w ofercie urządzenia różnych systemów do obsługi płatności za drogi w kilku krajach. Dostarczone przez TELEPASS, umożliwiające opłacanie myta we Włoszech, Hiszpanii, Portugalii, Francji i Austrii. Konkurencyjny Axxès pozwala na uiszczenie opłat za drogi w Hiszpanii, Portugalii, Francji, Austrii i Belgii. Także od ponad roku Sekcja Serwisowa ZMPD prowadzi dystrybucję urządzeń systemu Satellic, służących do opłacania myta w Belgii. Ostatni z produktów daje przewoźnikom możliwość zmiany systemu wnoszenia opłat z płatnego z góry (pre-paid) na post-paid, czyli z opóźnioną płatnością.

Najnowszą ofertą ZMPD jest możliwość przejścia na system odroczonej płatności w polskim viaTOLL.

Warto rozważyć tę nową opcję z kilku powodów. Taki tryb płatności nie wymaga zaopatrzenia kierowcy w pieniądze na opłaty drogowe, dzięki czemu unika się ryzyka zagubienia lub kradzieży pieniędzy.

Kolejną zaletą jest eliminacja zagrożenia karami spowodowanymi brakiem środków na koncie – środki zawsze są na nim zgromadzone dzięki gwarantowi. Myto opłacone jest przez ZMPD i to Zrzeszenie jest gwarantem skutecznego wniesienia opłaty za przejazd. Zarówno przewoźnik, jak i kierowca nie muszą pamiętać o uzupełnieniu konta.

System płatności po przejeździe zwiększa również płynność finansową przedsiębiorcy z powodu odroczonej płatności. W sprzyjających warunkach firma może płacić za przejazd drogami nawet sześć tygodni po fakcie. Faktury wystawiane są co miesiąc z dwutygodniowym terminem płatności. ZMPD ma także konkurencyjne prowizje i warto je sprawdzić.

Dostęp do płatności post-paid dostępny jest dla każdego, ale Zrzeszenie, jako gwarant płatności, zastrzega sobie sprawdzenie wiarygodności finansowej klientów. W zależności od oceny finansowej nabywcy, ZMPD może zawrzeć umowę z zabezpieczeniem lub bez niego. Zabezpieczenie powinno pokryć 5-tygodniowe obroty klienta.

ZMPD sygnalizuje, że 1 kwietnia 2018 roku ruszy system elektronicznego poboru opłat drogowych w Słowenii. ZMPD jest w trakcie rozmów z tamtejszym operatorem poboru myta w sprawie ułatwienia wnoszenia opłat przez polskich przewoźników.

Przyszłością są niewątpliwie rozwiązania EETS, które pozwolą na wnoszenie opłat za pomocą jednego urządzenia we wszystkich krajach. ZMPD zapowiada, że gdy tylko takie kompleksowe rozwiązania będą dostępne, znajdą się również w ofercie ZMPD.

Burzliwe obrady



przewoźnik nr 57

przewoźnik nr 57



Przewodniczący Regionów ZMPD omówili kwestie podziału zezwoleń oraz aktualny stan prac Parlamentu Europejskiego nad dyrektywą o delegowaniu. Dyskutowali także na temat zmian w szkolnictwie zawodowym oraz o spodziewanym wprowadzeniu do programu nauczania prawa jazdy kat. C.

Piotr Gawelczyk

Zebrań Przewodniczących Regionów odbyło się 7 grudnia 2017 roku w siedzibie ZMPD. Rozpoczęło się od burzliwej dyskusji na temat dystrybucji zezwoleń zagranicznych, zwłaszcza na kierunku rosyjskim. Podkreślano niezadowolenie przewoźników, którzy –

mimo niedawnego zwiększenia puli – nie otrzymali tytułu zezwoleń, ilu oczekiwali.

Zezwolenia

Stojący na czele Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk przypomniał zasady obowiązujące w tej kwestii. Wyjaśnił, że z uwagi na fakt, iż do 20 li-

stopada 2017 r. w szufladach przedsiębiorców było jeszcze 11 tys. nieoddanych zezwoleń, Komisja na ostatnim posiedzeniu 29 listopada 2017 r. podjęła decyzję o zmniejszeniu liczby dodatkowych zezwoleń na 2017 r. dla tych przewoźników, którzy do chwili rozpatrzenia wniosków nie rozliczyli się z tych posiadanych.

Problem w tym, że informacja ta nie pojawiła się na

stronie internetowej Biura ds. Transportu Międzynarodowego, mającego w swojej gestii fizyczne wydawanie zezwoleń, co mogło powodować wrażenie nieprzejrzystości w wydawaniu poszczególnych decyzji.

Komisja przystąpiła do rozpatrywania wniosków do rozpatrzenia wniosków na podstawie informacji, które napłynęły z Biura z datą 20 listopada. Tymczasem wielu przedsiębiorców oddało zezwolenia

po tym terminie, jednocześnie składając nowe wnioski. W efekcie splot tych wszystkich wydarzeń w połączeniu z brakiem odpowiedniej informacji na stronie BTM spowodował spore zamieszanie i niepotrzebne emocje, które dodatkowo spotęgował kalendarz - okres przedświąteczny jest jednym z najgorętszych w całym roku. Z doświadczenia wiadomo, że po 15 grudnia przewozy do Rosji zdecydowanie słabną i ta sytuacja przedłuża się na kolejne tygodnie.

Uczestnicy spotkania podawali przykłady niewykorzystanych zezwoleń z lutego i marca, które do

Przepisy stosowane w transporcie trzeba wydzielić z dyrektywy o delegowaniu i zawrzeć je w oddzielnym dokumencie - Pakiecie Mobilności. Ustalenie jego szczegółów zakończy się do końca I kwartału 2018 roku.

grudnia nie zostały zwrócone. Zdaniem Gerarda Kaczmarczyka przewoźnicy przetrzymujący zezwolenia powinni zostać ukarani, natomiast ci, którzy ich potrzebują, muszą mieć możliwość ich natychmiastowego odbioru. – My się kłócimy, a tymczasem zyskują Rosjanie, którzy zawładnęli naszym rynkiem – mówił przewodniczący regionu łódzkiego.

Prezes ZMPD Jan Buczek zwrócił uwagę na konieczność publikowania jasnych zasad dotyczących dystrybucji zezwoleń. Tymczasem do 7 grudnia na stronie BTM nie było żadnej informacji na ten temat, przez co cały gniew przewoźników spada na ZMPD. – A przecież Zrzeszenie nie zajmuje się wydawaniem tych dokumentów – przypomniał prezes Buczek. Mając na uwadze wagę sprawy, zapowiedział o natychmiastowe rozwiązanie problemu. Zaproponował jednocześnie, by kwestię dystrybu-

cji zezwoleń omówiono na jednym z najbliższych posiedzeń Forum Transportu Drogowego.

Dyrektywa o delegowaniu

Kolejnym punktem dyskusji była aktualna sytuacja związana z pracami nad dyrektywą o delegowaniu pracowników i powiązanym z nią Pakietem Mobilności. W temat wprowadził zebranych zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel, przedstawiając m.in. genezę unijnych przepisów.

Przypomniał, że dyrektywa o delegowaniu nie jest czymś nowym - pojawiła się bowiem już w 1996 r., a Polska, wchodząc w 2004 r. w strukturę Unii Europejskiej, miała obowiązek wdrożyć te przepisy do krajowego ustawodawstwa.

Przez wiele lat zapisy dyrektywy nie były stosowane na dużą skalę, dopiero trzy lata temu Komisja Eu-

ropejska podjęła decyzję o ich egzekwowaniu. To dało początek całej lawinie wydarzeń, z uchwaleniem przez Niemcy MiLoG-u, a przez Francję Loi Macron.

Na reakcję przedstawicieli międzynarodowego transportu drogowego nie trzeba było długo czekać - w 2015 r. odbyło się szereg protestów przewoźników, których organizatorem było m.in. ZMPD, przeciwko niemieckim i francuskim przepisom uderzającym w jeden z fundamentów UE, jakim jest wolna konkurencja.

W 2015 r. Komisja Europejska przeprowadziła badania mające na celu pokazanie skali problemów związanych z pracownikami delegowanymi. Okazało się, że w ciągu pięciu lat nastąpił ich wzrost o 40 proc. W związku z tym Komisja zaczęła badać, jak długi jest czas delegowania, czy przestępane są przepisy unijne dotyczące m.in. wynagradzania, itd.

Polska była i jest na cen-



zurowanym, bowiem z blisko pół milionem osób delegowanych nasz kraj zajmuje pod tym względem pierwsze miejsce w UE. Najwięcej delegowanych Polaków pracuje na terenie Niemiec i Francji. Jednocześnie zauważono, że delegowani zaczęli coraz mocniej oddziaływać na rynek wewnętrzny tych państw. To tłumaczy, dlaczego właśnie te kraje jako pierwsze podjęły bezpardonową walkę z konkurencją.

W marcu 2016 r. KE przedstawiła założenia do dyrektywy, której fundamentem było hasło „taka sama płaca za taką samą pracę w tym samym miejscu”. Tym sloganem rządzący w krajach Europy Zachodniej (wspierani opiniami ich związków zawodowych) szermują do dziś.

By zmniejszyć przewagę konkurencyjną obywateli biedniejszych państw UE, zaproponowano m.in. ograniczenie okresu delegowania. Dla przedsiębiorców z branży międzynarodowego transportu drogowego najważniejsze jednak były wnioski, jakie płynęły z dyskusji na temat specyfiki tego sektora.

Uznano, że przepisy stosowane w transpor-

cie trzeba wydzielić z dyrektywy i zawrzeć je w oddzielnym dokumencie - Pakiecie Mobilności. Prawdopodobnie ustalenie szczegółów tych przepisów zakończy się do końca I kwartału 2018 r.

Zaświadczenia A1

Dyrektor Mikiel omówił także problem dotyczący uzyskiwania przez przedsiębiorców zaświadczenia A1, umożliwiającego pracę obywatelom spoza UE na wspólnym rynku, w tym także kierowcom w międzynarodowym transporcie drogowym. Przypomniał, że dokument ten jest potwierdzeniem, jakiego pracodawstwa w zakresie zabezpieczenia społecznego podlega dany pracownik.

Regulują to unijne przepisy. – Cudzoziemiec z kraju trzeciego otrzyma zaświadczenie A1, jeżeli legalnie zamieszkuje na terenie państwa UE oraz jeśli ośrodek interesów życiowych tego pracownika jest na terenie kraju, w którym pracuje. Innymi słowy – ma tu rodzinę – przypomniał dyr. Mikiel. Kryteriami wydania takiego dokumentu są m.in. czas trwania i ciągłość pobytu,

sytuacja rodzinna i więzi rodzinne (zamiar stałego pobytu) oraz sytuacja mieszkaniowa.

Te przepisy istnieją już od dawna, co więc się stało, że problem pojawił się w marcu-kwietniu 2017 r. – To rezultat zastrzeżenia, jakie zgłosiło jedno z państw członkowskich UE, dotyczącego prawidłowości wydawania dokumentu A1 w naszym kraju – wyjaśnił Piotr Mikiel. Dodał przy tym, że sprawa dotyczyła jednej z polskich firm transportowych.

To jedno zastrzeżenie spowodowało rozpoczęcie przez urzędników ZUS masowej weryfikację oświadczeń, z których – jak się okazało – pewna liczba nie spełniała kryteriów formalno-prawnych. Dziś każdy wniosek musi być przez urzędników ZUS sprawdzony, a kryteria przyznawania są restrykcyjnie przestrzegane.

Piotr Mikiel podkreślił, że cofnięcie zaświadczenia A1 niesie za sobą komplikacje finansowe zarówno dla pracownika, pracodawcy, jak i ZUS. – Może do tego dojść w dwóch przypadkach - jeśli instytucja innego państwa członkowskiego zakwestionuje ten dokument

oraz jeśli w wyniku postępowania wyjaśniającego lub kontroli ZUS uzna, że dokument został wydany w sposób nieprawidłowy – przypomniał dyr. Mikiel.

Co więcej – do cofnięcia zaświadczenia może dojść także w trakcie jego obowiązywania, jeśli „zajdą okoliczności zmieniające stan dotychczasowy”, z których będzie wynikać, że jego dalsze obowiązywanie jest nieuzasadnione.

Skutkiem takiej decyzji jest wyłączenie danego pracownika z polskiego systemu zabezpieczenia społecznego z okresem wstecznym (w takim przypadku nastąpi zwrot składek i przekazanie ich do kraju, któremu się one należą), konieczność zwrotu ewentualnych świadczeń socjalnych wraz z odsetkami oraz konieczność zgłoszenia pracownika do systemu ubezpieczeniowego kraju pochodzenia obcokrajowca.

Piotr Mikiel zwrócił także uwagę na fakt, że w przypadku delegowania pracownika na terytorium Austrii i Francji lub Niemiec niezbędne jest wcześniejsze zgłoszenie zamiaru wykonywania pracy na terytorium tych państw, a podczas kontroli, oprócz samego zgłoszenia, kierowca musi okazać również zaświadczenie A1.

Przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości toczy się sprawa mająca rozstrzygnąć, czy państwo członkowskie może zakwestionować zaświadczenie A1 bez zwracania się np. do polskiego ZUS o rozpoczęcie postępowania wyjaśniającego, co jeszcze bardziej może się odbić na m.in. polskich przedsiębiorstwach zatrudniających obcokrajowców jako kierowców.

Dyr. Mikiel poinformował

także, że z uwagi na liczne pytania przedsiębiorców, ZUS przygotowuje ujednolicone zasady wydawania A1, a także opracowuje poradnik, jak otrzymać taki dokument. W poradniku tym ma się znaleźć m.in. informacja na temat, jaki dokument potwierdzający pobyt cudzoziemca będzie stanowił podstawę do wydania zaświadczenia A1.

Podsumowując, Piotr Mikiel podkreślił wyraźne usztywnienie postępowania organów administracji publicznej, a jednym z argumentów na potwierdzenie tego jest fakt, że w przypadku jakiegokolwiek wątpliwości ZUS odmawia wydania zaświadczenia.

Zachęć młodzież do zawodu kierowcy

po tych informacjach nadszedł czas na nieco więcej optymizmu, który pojawił się za sprawą deklaracji MEN dotyczącej wprowadzenia od 2019 r. do klas o profilu kierowca-mechanik możliwości zdawania egzaminu na prawo jazdy kat. C, a w szkołach branżowych II stopnia kat. C+E. – Walczyliśmy o to przez osiem lat i wreszcie się udało – nie krył satysfakcji prezes Jan Buczek. Zwrócił jednocześnie uwagę na fakt, że zawód kierowcy musi być atrakcyjny dla młodego człowieka. – W kwietniu 2018 r. rozpocznie się nabór do szkół. By nie zmarnować szansy, włączmy się aktywnie w proces zachęcania młodzieży do zapisywania się do klas o profilu kierowca-mechanik w całej Polsce – apelował prezes Buczek.

Jednym z pomysłów na promocję zawodu jest propozycja skierowana do pani prezydentowej Agaty Korn-

hauser-Dudy oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego o włączenie się w ten proces.

Pilotujący kwestię wprowadzenia do szkół zawodu kierowca-mechanik i możliwości zdawania egzaminów na zawodowe prawo jazdy wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk wyraził umiarkowany optymizm, jeśli chodzi o przyszłość szkolnictwa zawodowego w aspekcie branży międzynarodowego transportu drogowego.

Podkreślił, że nie byłoby radykalnej zmiany, gdyby nie współpraca między resortami zdrowia, edukacji, infrastruktury oraz przedstawicielami branży międzynarodowego transportu drogowego.

– Otrzymaliśmy od MEN projekt podstawy programowej, która ma powstać przy naszym udziale. Już nad nią pracujemy, dlatego proszę o sugestie, jakie kwestie powinniśmy uwzględnić. Podstawa programowa ma zostać podpisana do końca marca 2018 r., więc czasu nie mamy zbyt dużo – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk.

Przypomniał, że jeszcze do niedawna przeszkodą nie do pokonania był brak zgody Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa na rozpoczęcie nauki na kwalifikację wstępną przez małoletniego ucznia. Kwestią sporną była także opłata za badania lekarskie, które miał ponieść uczeń.

Z kolei Ministerstwo Zdrowia nie chciało się zgodzić na przeprowadzenie badań psychologicznych ze względu na dynamiczne zmiany, jakie zachodzą w organizmach młodych ludzi. W tych kwestiach nastąpił radykalny pozytywny zwrot. – Ministerstwo Zdrowia

opracowuje arkusz, w którym będzie miejsce na badania psychologiczne – poinformował Euzebiusz Gawrysiuk.

Dodał, że w związku z nową podstawą muszą nastąpić zmiany w egzaminach kwalifikacyjnych. – MEN oczekuje naszego czynnego udziału m.in. w recenzowaniu i opracowywaniu pytań – powiedział. Ministerstwo Edukacji Narodowej, promując nauczanie dualne, oczekuje od przedsiębiorców udziału w organizowaniu i realizacji zajęć praktycznych. – Oczywiście będą to zajęcia prowadzone pod nadzorem instruktora, oddelegowanego przez organ prowadzący szkołę – podkreślił Gawrysiuk.

Dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński poinformował o kontaktach ZMPD z Centralną Komisją Egzaminacyjną, mających na celu wyłonienie pochodzących ze środowiska transportowego kandydatów na egzaminatorów. Muszą być oni pracodawcami lub członkami stowarzyszeń. Oczywiście będzie potrzebne uzupełnienie wiedzy pedagogicznej kandydata. Za 30-godzinne szkolenie zapłaci Okręgowa Komisja Egzaminacyjna.

W części spotkania poświęconej sprawom różnym omówiono m.in. realizację wniosków zgłoszonych na poprzednim zebraniu przewodniczących regionów. ■

reklama

BERLIO KARTY PALIWOWE
OPŁATY DROGOWE
 W drogę **CAŁA EUROPA**
 bez gotówki!

602 156 053
 511 864 011
 83 342 14 34
 euroberlio@gmail.com

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

www.berlio.by

Duże zainteresowanie targami



NOWY XF PURE EXCELLENCE

Deceniona koncepcja.
Nowy punkt odniesienia!



Udane targi TransPoland już za nami. Stoiska odwiedziła rekordowa liczba zwiedzających, dużo gości przyjechało z zagranicy.

ubiegłorocznej edycji, co jest najlepszym dowodem na dynamiczny rozwój wydarzenia.

Podczas TransPoland ZMPD przedstawiło ofertę Sekcji Serwisowej Zrzeszenia, w tym urządzenia do pobierania opłat za drogi w Austrii, Belgii, Francji, Hiszpanii, Portugalii i Włoszech. ZMPD przygotowało usługę opóźnionych płatności za drogi. System post-paid sprawia, że przewoźnik nie ponosi ryzyka braku środków na koncie, nie ma zatem zagrożenia karami.

Na targach odbył się szereg merytorycznych wydarzeń towarzyszących, które przyciągnęły zarówno najlepszych ekspertów, jak i wielu zainteresowanych słuchaczy. Konferencje dotknęły najbardziej aktualnych dla branży tematów, takich jak bezpieczeństwo, najnowsze technologie oraz sytuacja na rynku pracy w branży TSL.

Jednym z najważniejszych punktów programu było Forum Multimodalne Polska - Azja, które skupiało się na alternatywach w transkontynentalnych przewozach kontenerów pomiędzy Polską i Azją.

Ważnym punktem programu targów okazał się także Networking Logistyczny, czyli bezpłatne aranżowane spotkania biznesowe między wystawcami TSL a przedsiębiorstwami produkcyjnymi, dystrybucyjnymi i handlowymi, tzw. załadowcami z różnych gałęzi przemysłu. W ciągu trzech dni odbyło się aż 160 spotkań - trzykrotnie więcej niż w poprzedniej edycji.

Aby sprostać rosnącemu zainteresowaniu i rozwojowi targów, organizatorzy zdecydowali się na rozszerzenie przyszłorocznej, szóstej już edycji targów na 3 hale. Odbędzie się ona pod nową nazwą - TransLogistica Poland, w dniach 6-8 listopada 2018 w EXPO XXI Warszawa.

Karol Musiał

Piąta edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki w Warszawie - największego spotkania branży TSL w tej części Europy - odbyła się pod znakiem rekordów. W targach udział wzięło aż 190 wystawców oraz 6 050 uczestników z 34 państw, z czego aż 26 proc. stanowili tzw. załadowcy (właściciele ładunków) z przedsiębiorstw produkcyjnych, dystrybucyjnych i handlowych. Liczba wystawców i odwiedzających targi wzrosła odpowiednio o 36 proc. i 34 proc. w stosunku do



Poznaj Nowego XF... ewolucję sprawdzonych ciężarówek DAF Euro 6. Mocniejsze silniki PACCAR MX-11 oraz MX-13 to komfortowa i płynna jazda. Wzmocniony hamulec silnikowy jest skuteczny nawet przy niskich obrotach. Zachwyć Cię jego wysokie osiągi i zautomatyzowana skrzynia TraXon. Unowocześniona kabina oferuje mnóstwo nowych funkcji dla łatwiejszej, bezpieczniejszej i bardziej komfortowej jazdy niż kiedykolwiek wcześniej! Możesz być dumny jeżdżąc najlepszym pojazdem: docenionym przez ekspertów, zdobywcą najbardziej prestiżowego tytułu Samochodu Ciężarowego Roku 2018.

Myto w nowych rękach

Za niecały rok poborem myta zajmie się Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Politycy obiecują niższe koszty działania systemu, a jednocześnie rozwiązali problem finansowania GITD.

Robert Przybylski

Sejm przyjął stosowną poprawkę w prawie o ruchu drogowym 8 grudnia 2017 r. Dotychczas Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad organizowała przetargi na budowę, wdrożenie i eksploatację systemu poboru myta, nazwanego Krajowym Systemem Poboru Opłat. Pierwsza umowa, zawarta na 8 lat, wygaśnie 2 listopada 2018 roku.

Nowelizacja spowoduje, że od 3 listopada 2018 roku zamiast GDDKiA opłatę będzie pobierał Inspektorat Transportu Drogowego. Ta sama instytucja zajmuje się kontrolą poboru myta.

Ważne dane i duże pieniądze

KSPO od dnia wdrożenia systemu do końca września 2017 roku wniósł do Krajowego Funduszu Drogowego 8,6 mld zł i jest zasadniczym źródłem wpływów. Jednak duże pieniądze to nie wszystko.

Posel Anna Paluch uzasadniała zmianę wskazując, że KSPO „jest także źródłem danych dla wielu instytucji państwa, takich jak KAS, Policja, Straż Graniczna czy ABW, które dzięki tym danym mogą lepiej wykonywać swoje ustawowe zadania, w tym prowadzenie postępowań administracyjnych, karno-skarbowych, karnych, wykroczeniowych i innych. Dane statystyczne, pozyskiwane dzięki KSPO, są niezmiernie

nie przydatne do właściwego planowania i realizacji zadań publicznych”.

Przekazanie systemu w ręce instytucji państwowej ma ułatwić jego modyfikację pod potrzeby innych służb, jak np. systemu nadzoru przewozu towarów lub kontroli wykorzystania zezwoleń przez przewoźników zagranicznych. MIB przyznaje, że rośnie liczba wniosków o informację od różnych służb nadzorujących prawo.

Resort w uzasadnieniu nowelizacji wskazuje, że pozostawianie spraw w dotychczasowym kształcie zmuszałoby zamawiającego do organizowania przetargów, „co stanowi bardzo istotne ryzyko dla ciągłości funkcjonowania systemu”. Na dodatek „zamawiający miał ograniczoną wiedzę co do szczegółowej architektury technicznej oraz sposobu funkcjonowania KSPO w związku z powierzeniem niemal wszystkich czynności dotyczących poboru opłat prywatnemu wykonawcy”.

Resort przewiduje, że GITD przejmie KSPO w kształcie, w jakim system funkcjonuje. Inspekcja ma na bieżąco analizować rozwój technologii poboru myta i sposób rozwoju polskiego systemu. MIB wskazuje, że GITD wykazało się sprawnością tworząc w zaledwie 4 miesiące Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD). Sceptycy nowelizacji natomiast wskazują, że GITD przez lata przejmując od samorządów sieć fotoradarów.

Ile kosztuje KSPO?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk proponuje, aby Krajowy Fundusz Drogowy był źródłem finansowania powiększonego personelu GITD dla potrzeb obsługi KSPO. Resort infrastruktury obiecuje, że przejęcie KSPO od firmy prywatnej pozwoli państwu oszczędzić marżę. Posłanka Paluch przypomniała, że „nakłady inwestycyjne na stworzenie systemu wynosiły ok. 2 mld zł, a koszty operacyjne tego działania wynoszą ok. 1 400 mln zł”.

Minister Adamczyk szacuje, że od 3 listopada 2018 roku do listopada 2024 roku przychód z tytułu pobranych opłat za przejazd samochodami ciężarowymi wybranymi odcinkami dróg krajowych wyniesie ok. 16 mld zł.

„Szacujemy, że koszty związane z tym wyniosą 4,8 mld zł. Prawie 5 mld zł. Szacujemy, że to będą koszty rzędu 30 proc. może do 20 proc. Świadomie ustawiłem te relacje – 30 proc. i później 20 proc. Bo wszystkie szacunki wskazują, że będzie to bliżej 30 proc.” - podkreśla Adamczyk.

Natomiast dyrektor departamentu dróg publicznych w MIB Jarosław Waszkiewicz informuje, że wpływ do Krajowego Funduszu Drogowego na 2018 roku z Krajowego Systemu Poboru Opłat zaplanowane są w wysokości ok. 2,1 mld zł, przy kosztach 419 mln zł.

Szacunki kosztów za miniony okres są jeszcze wyższe. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Marek Chodkiewicz podaje, że system generuje 38 proc. kosztów. – To jest zbyt wiele – stwierdza Chodkiewicz. Przewiduje, „że system będzie o 20 proc. tańszy, jeżeli chodzi o eksploatację, a jeżeli chodzi o inwestycje – o 30 proc.”

Przedstawiciel Kapsch Telematic Services Krzysztof Gorzkowski przypuszcza, że w tym roku wpłynie do Krajowego Funduszu Drogowego blisko 2 mld zł. – Koszty operacyjne tego systemu w tym roku wyniosą ok. 15-16 proc. tych wpływów – podlicza Gorzkowski.

Krajowy Fundusz Drogowy zapłaci

Posel Stanisław Żmijan niepokoił się, czy znajdą się fundusze na nowe zadania GITD. Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadur przypomniał, że „po raz pierwszy w tym roku udało się – dzięki panu ministrowi Andrzejowi Adamczykowi – uruchomić rezerwę celową. Inspektori przy zatrudnieniu w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego otrzymali ponad 300 tys. zł na dodatki zadaniowe związane z nowymi za-

daniemi, m.in. z uszczelnianiem systemu podatkowego. W projekcie ustawy są zapewnione środki na pracę w systemie 24-godzinnym – są to dodatki za godziny nadliczbowe, jak i dodatki za pracę w godzinach nocnych, w weekendy, święta”.

Minister Adamczyk wyjaśnił, że „Budżet państwa będzie partycypował w kosztach utrzymania czy w zwiększonych kosztach niezbędnych do tego, aby realizować zadania nałożone na Głównego Inspektora Transportu Drogowego.”

Natomiast poseł Mirosław Suchoń obawiał się, że „część przepisów daje podstawę do zlecenia przez generalną dyrekcję, przez inspektorat transportu drogowego niektórych prac poza trybem przetargowym, czyli w takim trybie mniej transparentnym”. Wskazał także na niebezpieczeństwo wycieku danych do służb: „wszystkie te służby będą mogły sprawdzać on-line, kto, jak, gdzie jeździ, gdzie płaci za autostradę, gdzie płaci za drogę. To są informacje wrażliwe dotyczące życia prywatnego, dotyczące prowadzenia biznesu.”

Wiceminister Chodkiewicz wyjaśnił, że „Zgodnie z ogólnymi przepisami zamówienia podlegają prawu zamówień publicznych, ale są przypadki, które prawu zamówień publicznych nie podlegają. Sama ustawa zawiera przypadki, w których ustawy się nie stosuje. Ponadto ustawy nie stosuje się również poniżej progów. W tych zakresach nie ma w ustawie przepisów ogólnych, dlatego w naszej ustawie wprowadzamy rygorystyczne przepisy, które będą mówiły, że te postępowania są jawne i konkurencyjne”. Wiceminister przypomniał także, że przekazywanie danych jest związane z ustawą i dodał: „Poza tym obecne przepisy pozwalają na przekazywanie danych on-line”.

MIB nie spodziewa się kosztów związanych z przerwaniem przetargu na obsługę KSPO. Postępowanie jest „na początkowym etapie. Firmy jeszcze nie złożyły ofert, tak że tu nie powinno być kosztów” – przypuszcza Chodkiewicz.

100 tysięcy ciężarówek z Niepołomic w 10 lat



Podkrakowska fabryka MAN uczciła dziesięciolecie działalności przekazując 100-tysięczną ciężarówkę przewoźnikowi.

Robert Przybylski

Fabryka ciężarówek MAN w Niepołomicach jest największą w tej branży w Polsce. Dziennie wyjeżdżają z niej 82 samochody. Jelcz produkuje 5 samochodów dziennie.

Niepołomiczki zakład jest trzy razy mniejszy od monachijskiego, ale wypuszcza dokładnie taki sam asortyment ciężkich mo-

deli TGS i TGX: od ciągników siodłowych po podwozia i ciągniki balastowe. – W tym roku wyprodukujemy rekordową ilość ponad 16 tys. samochodów na dwie zmiany – mówi dyrektor zakładu Heiko Kayser. Dodaje, że w pierwszym kwartale tempo produkcji zmalało z uwagi na sezonowość popytu na samochody. Zakład przejdzie na pracę na jedną zmianę.

W Niepołomiczkiej fa-

bryce pracuje 546 osób, w tym 15 proc. na czas określony. Średni wiek załogi wynosi 36 lat. Aż 88 proc. personelu ma wyższe wykształcenie. Fluktuacja wynosi zaledwie 1,5 proc.

Fabryka ma tych samych dostawców co monachijska, w związku z czym operantów transportowane są ponad 800 km. Kabin i osie napędowe przyjeżdżają z Monachium, silniki z Norymbergi, po-

dłużnice ram z Gustavsburga. Magazyn fabryczny obsługuje 10 tys. numerów części, a średni zapas pokrywa 1,5-dniowe potrzeby linii montażowej. Dziennie do fabryki przyjeżdża 50 tirów z zaopatrzeniem.

Keyser podkreśla, że ciężarówki z polskiej fabryki mają jakość wyższą od założonej i zakład wypada bardzo dobrze na tle konkurencji. Latem tego roku został przebudowany

– otrzymał zautomatyzowane wózki zamiast przenośników, na których na oddzielnych liniach podmontażu składane są osie z zawieszeniem oraz silnik z chłodnicami i skrzyniami biegów. Dzięki nowej aranżacji robotnicy najpierw montują na ramie instalację pneumatyczną i elektryczną, a potem osie. W efekcie praca przebiega szybciej, wzrosła także elastyczność działania zakładu.

Jego przebudowa w okresie wysokiego popytu wymusiła uruchomienie drugiej zmiany w ostatnim kwartale roku, aby odro-

bić opóźnienia produkcyjne. Zmodernizowany zakład może na dwie zmiany produkować ponad 20 tys. ciężarówek rocznie.

Samochody z Niepołomic trafiają do klientów we wschodniej części Europy, także do krajów poza UE, dlatego nie wszystkie spełniają normę Euro VI. – W tym roku ok. 80 proc. to modele Euro VI, w ubiegłym 95 proc., bo popyt w Rosji był słabszy – tłumaczy dyrektor.

Dodaje, że ponad 50 proc. to modele TGX, reszta to TGS. Dla porównania: w Polsce 80 proc. kupowanych MAN-ów to ciągniki

siodłowe TGX. 95 proc. samochodów zjeżdża z taśmy montażu wyposażona w koła o średnicy osadzone 22,5 cala, reszta ma 24-calowe gumy.

Zakład sprawnie opanowuje nowości. Dużym wyzwaniem było przejście z TGA na TGX, gdy pojawiło się 2,5 tys. nowych części. W 2018 roku nastąpi kolejna modernizacja ciężkiej oferty. Zmiany wprowadzane są także na bieżąco. Codziennie dochodzi nowa część: pojawiają się nowe zabudowy i modernizacje.

Pomysł wzniesienia fabryki pojawił się po dołą-

czeniu Polski do Unii Europejskiej. Oficjalnie projekt został rozpoczęty w 2005 roku, a w październiku 2007 roku ruszyła produkcja. W kolejnym roku sięgnęła ona 13 338 sztuk, aby w kryzysowym 2009 zmalać do 5 329 sztuk. Jak wspominają pracownicy, w tamtym ponurym dla zakładu okresie rozpatrywane były wszystkie możliwości, ostatecznie koncern przeorganizował produkcję, pozostawiając montaż ostatecznych ciężkich modeli w Monachium i Niepołomicach, a koncentrując produkcję osi tocznych w Salzgitter. ■

reklama

Wielkie oszczędności w Europie!



Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników

Najprostszy cennik: tylko jedna tygodniowa cena na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at

moya sieć stacji paliw



Stacje paliw MOYA

Automatyczne stacje paliw MOYA



KARTA FLOTOWA MOYA FIRMA

OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM

505-505-105

bok@moyastacja.pl

Ostatnie takie turbo

Produkowany przez 5 lat Star 1142 turbo był ostatnim modelem marki z silnikiem własnej konstrukcji. Choć zdarzają się egzemplarze mające blisko 1,3 mln km przebiegu, auto przeszło już do historii.



Ciągnik siodłowy C 1142 T pojawił się w sprzedaży jesienią 1995 roku. Samochód miał 3,3-metrowy rozstaw osi, resory półeliptyczne i z naczępą tworzył zestaw o dmc do 20 ton.

Robert Przybylski

Starachowicka fabryka prowadziła prace nad turbodoładowaniem silnika 359 już w latach 70. – Miał jeszcze aluminiowy kadłub i nawet rozrząd nie był zmieniony. Trafił do Stara 200, którym pojechałem do Buska i z powrotem. Auto okazało się tak zrywne i szybkie, że wyprzedzałem nim nawet osobówki. Star był załadowany do masy maksymalnej ładunkiem technologicznym, czyli piaskiem – podkreśla konstruktor

silników FSC, późniejszy dyrektor techniczny i główny konstruktor Bogdan Marszałek.

Dodaje, że z kadłubem aluminiowym absolutnie nie było mowy o wprowadzeniu turbodoładowania. – Aluminiowy kadłub miał większą rozszerzalność liniową od żeliwnych głowic i występowało „szycie” uszczelki. Gdy kadłub się rozgrzał, wyciągał uszczelki pomiędzy głowic (pokrywały po dwa cylindry), zaś jak ziębił się, wciskał je z powrotem pod głowice. Uszczelka pękała pomiędzy głowicami i z tego robiła się nieszczelność – wyjaśnia przyczynę częstych awarii.

Żeliwny kadłub

Na przełomie lat 70. i 80. Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach rozpoczęła przygotowania do przejścia na silnik z kadłubem żeliwnym, ponieważ Węgrzy zasygnalizowali, że kończą dostawy kadłubów aluminiowych. – Modernizując 359 i przechodząc na kadłub żeliwny wzięliśmy pod uwagę potrzeby perspektywiczne – zapewnia Marszałek.

W październiku 1983 roku FSC rozpoczęła produkcję silników 359M z żeliwnym kadłubem. Dostosowany był on do doładowania, konstruktorzy rozsu-

nęli także osie wałka rozrządu i silnika. – Uzyskaliśmy dzięki temu więcej miejsca w kanale wodnym w pobliżu tulei, co spowodowało zmniejszenie ich kawitacji. Chętnie rozsunęlibyśmy także osie cylindrów o 2-3 mm, żeby zastosować sztywniejsze tuleje cylindrowe, ale nie mogliśmy tego zrobić, bo na tej samej linii musiał być obrabiany kadłub silnika 338, stosowany w Starach 28 – tłumaczy Marszałek.

Dyrektor starachowickiego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego (OBR), przekształconego w biuro konstrukcyjne (TKB) Waldemar Grzyb wspominał, że brytyjski Instytut Ricardo przeprowadził badania starachowickiego diesla w latach 1986-87. – Skontaktowaliśmy się z nim, bo pragnęliśmy uzyskać niezależną opinię o naszym silniku. Ricardo potwierdził słuszność naszych prac i osiągnął założone parametry 240 KM w zastosowaniach samochodowych. Dla pewnych użytkowników jak wojsko i wersje sportowe, można było uzyskać nawet 280 KM – podkreśla dyrektor TKB.

Ricardo przeprowadził modernizację, stosując instalację wtryskową Bosch o ciśnieniu 800 atm. i małą turbosprężarkę KKK, montowaną w połowie długości kolektora wydechowego, z boku silnika. Diesel trafił do Stara 300, pojazdu bardzo podobnego do Stara 1142, ale o 8-tonowej ładowności i z pneumatyczną instalacją hamulcową. – Samochód miał fantastyczny zryw spod świateł. Kierowcy doświadczalni, którzy jeździli Starem 300 zapewniali, że na drodze nie było zachodniej ciężarówki, której by nie wyprzedzili. Chcieliśmy mieć takie silniki, ale niestety nie było nas stać na import. Jednak dzięki Ricardo wiedzieliśmy, że trzeba stosować wtryski typu ołówkowego, o małej bezwładności – tłumaczy Grzyb.

FSC nie ograniczała się do badania silników z turbosprężarkami. Pod koniec lat 80. próbowała także doładowanie dynamiczne, które opracował węgierski instytut Autókat (odpowiednik polskiego Przemysłowego Instytutu Motoryzacji).

Ówczesny dyrektor prototypowni FSC Tadeusz Olchownik wspomina problemy z wykonaniem prototypu. – To był bardzo skomplikowany odlew, nawet rysunek był trudny do odczytania i wydawało się, że nikt nie jest w stanie rozwiłkować go. Nikt nie mógł sobie tego wyobrazić. To była rura i w niej wiele kanałów. Odlewnia ZMiN nie przyjęła tego zlecenia.



Silnik T 359 E z widocznymi oddzielnymi kanałami kolektora wydechu, doprowadzającymi do turbiny gazy wydechowe z cylindrów 1-3 i 4-6.

Wreszcie znalazłem modelarza z Pobiedzisk k. Powidza, który podjął się tego zadania. Za drugą próbą odlew wyszedł. Odlaliśmy 5 próbnych kolektorów, wyposażyliśmy w nie chyba dwa silniki. Jeden zamontowany został w Starze 1142 L. Szedł z nim jak burza – z uśmiechem podkreśla Olchownik.

Konstruktorzy jednak nie byli zadowoleni z prób. – Doładowanie pracowało w wąskim zakresie obrotów, pomysł okazał się niepraktyczny i nie wszedł do produkcji – kwituje Marszałek.

Zakaz wjazdu na granicy

Po zmianach ustrojowych przewoźnicy rzucili się do wykonywania transportu międzynarodowego. Wykorzystywali również Stary, ale już w 1990 roku Austriacy i Szwajcarzy zasygnalizowali, że nie wydadzą więcej zezwoleń na wjazd samochodów ciężarowych w Polsce, ponieważ nie spełniają one wymagań technicznych. Star nie miał europejskiej homologacji na żaden model.

Według danych Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, silniki wysokopiętne polskich samochodów ciężarowych o ładowności ponad 3,5 tony emitowały o 25 proc. więcej tlenków węgla niż dopuszczała norma Euro 0, w przypadku węglowodorów przekroczenie było ponad 30-procentowe, zaś tlenków azotu 20-procentowe.

Fabryka musiała szybko nadgonić opóźnienia. – Dotychczasowe prace nad silnikiem turbodoładowanym trwały długo, bo nikt jego nie potrzebował: zjednoczenie i zrzeszenie nie pytały o

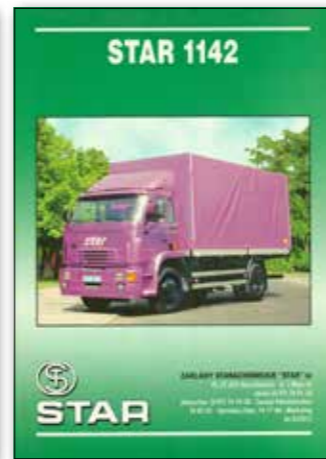
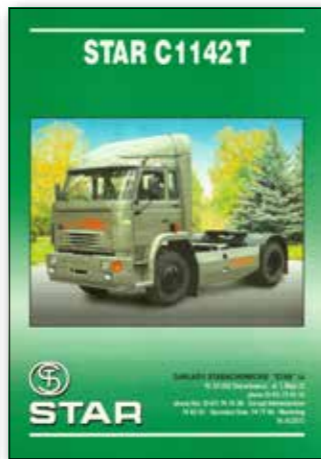


taki silnik, a prace inicjował tylko OBR. Do zastosowania turbosprężarki fabryka została zmuszona przez wejście w życie norm czystości spalin. Wykorzystaliśmy turbosprężarkę WSK Rzeszów, ale wielkiego wyboru nie mieliśmy – przyznaje Marszałek.

Rzeszowska wytwórnia przystąpiła do produkcji samochodowych turbosprężarek już w 1971 roku, dla Jelczy 315 i 316. Była to turbosprężarka Holset 4MD, o wydatku powietrza 0,62 kg/s, dostosowana do silników o pojemności ponad 11 litrów.

- Początkowo zainstalowaliśmy taką turbosprężarkę, ale była ona zbyt duża, miała zbyt dużą bezwładność. Przy wysokich obrotach dobrze działała, ale z kolei nie nadążała podczas przyspieszania. Na stanowisku badawczym badaliśmy stany nieustalone, za elektrowirowym hamulcem znajdowało się jeszcze duże koło zamachowe imitujące bezwładność samochodu – opisuje Marszałek.

Dodaje, że lepsza okazała się turbosprężarka 3LD o wydatku 0,3 kg/s, także produkowana w Rzeszowie, ale na licencji Szwajcarii. Właśnie ona trafiła do wyposażenia seryjnego Stara 1142 turbo, którego silnik 359 M miał pojemność 6,8 litra. – WSK Rzeszów przygotowały także zawór upustowy, aby przy dużych obrotach silnika nie pompować tak dużo powietrza. Zawór pozwalał spalnikom ominąć turbinę – tłumaczy konstruktor. Turbodoładowany silnik miał zmniejszony stopień sprężania z 17:1 do 16,5:1, bez zmian pozostało maksymalne ciśnienie spalania wynoszące niecałe 80 atm.



W pracach nad silnikiem uczestniczył także Instytut Lotnictwa. – Mielśmy w ILOT specjalnie projektowany zestaw lemniskatowy (o małych stratach) do pomiaru wydatku powietrza i wagi pomiar paliwa z dokładnością 0,4 proc. oraz duże doświadczenie w silnikach turbodoładowanych i turbodoładowanych z chłodzeniem powietrza doładowującego różnego typu (powietrze-powietrze, powietrze-woda) zebranych przy silnikach PZL Mielec i PZL Andoria, współpracę z producentem turbosprężarki PZL Rzeszów i nie tylko. Dopasowaliśmy silnik do turbosprężarki tak, aby zapewnić zapas do granicy pompowania, odpowiednio dobrane pole współpracy silnika z turbosprężarką w oczku najlepszych sprawności turbosprężarki i odpowiedni przekrój turbiny – wymienia pracownik Zakładu Silników ILOT Zbigniew Pągowski.

- Ponieważ tunel silnika szoferki 671 był bardzo wąski, a działowi sprzedaży zależało na 3-osobowej kabinie, turbosprężarkę musieliśmy zamontować z tyłu, za silnikiem. Żeby proces doładowania przebiegał równomiernie, zastosowaliśmy oddzielne doprowadzenie do turbiny gazów z cylindrów 1, 2 i 3 oraz z cylindrów 4, 5 i 6 – wyjaśnia Marszałek.

Prace nad tym silnikiem prowadziły Zakłady Samochodowe Star razem z Instytutem Lotnictwa, Wytwórnią Aparatury Wtryskowej PZL Mielec, WSK-PZL Rzeszów, PZL-WZM Warszawa i WSK Gorzyce. Wspólna praca przyniosła zamierzone efekty: turbodoładowany diesel oznaczony T359E już w 1994 roku spełnił normę czystości spalin Euro I.

Wzrosła też trwałość silnika - fabryka oceniała, że bez przeszkód powinien osiągnąć 300-350 tys. km przebiegu. Przytaczała udokumentowane przypadki uzyskiwania dwukrotnie więk-

szych przebiegów. Star 1142 z silnikiem T359 E spełniał także normy głośności.

Liczy się moment

Turbodoładowany silnik otrzymał nową pompę wtryskową wyposażoną w korektor dymienia, nowe rozpylacze i tłoki o trzech (zamiast pięciu) pierścieniach. – Ściśle współpracowaliśmy z Gorzycami. Okazało się, że musimy usunąć dolny pierścień zgarniający, bo usuwał on olej ze ścianek cylindra tak skutecznie, że zacierały się tłoki. Pozostawiliśmy tylko pierścień zgarniający nad sworzniem i zniknął problem zacierających się tłoków. Przygotowaliśmy także wersję z intercoolerem – wymienia Marszałek.

- Z turbosprężarką wykonaliśmy bardzo dużą pracę, z zaangażowaniem całego zespołu i uzyskaliśmy zachęcające rezultaty – podkreśla. Zmalało zadymienie, zużycie oleju i głośność. Spalanie jednostkowe spadło o 4 proc., do 215 g/kWh.

Początkowo ZS Star podawały, że turbodoładowany 359 osiągnie moc 170-180 KM i będzie to bezpieczna wielkość, ponieważ z silnika da się wycisnąć ponad 200 KM. Ostatecznie w wersji produkcyjnej moc maksymalna T 359 E nie wzrosła i wynosiła 150 KM, przy momencie 500 Nm, o 15 proc. większym od wersji wolnossącej. Dzięki zastosowaniu turbosprężarki obroty mocy maksymalnej zmalały o 14 proc., do 2400 obr/min, zaś maksymalnego momentu o 22 proc., do 1400 obr/min.

Pągowski uważa, że decyzja ZS Star, aby pozostawić niezmienną moc maksymalną, podnieść maksymalny moment obrotowy i obniżyć obroty była słuszna. Podkreśla, że silnik samochodu ciężarowego (i nie tylko) wykorzystuje moc maksymalną przy obrotach zna-

mionowych, w zaledwie 5 proc. całego czasu eksploatacji. Najwięcej czasu spędza pracując przy momencie maksymalnym i obrotach ok. 60 proc. znamionowych. – W praktyce więc jest lepiej, gdy ma duży maksymalny moment przy niższych obrotach niż dużą moc przy wysokich obrotach. Choć jedno z drugim się łączy, to turbodoładowanie pozwala lepiej kształtować tzw. elastyczność momentu, która dla silnika bez doładowania jest dużo mniejsza – tłumaczy pracownik ILOT. – Silnik niedoładowany ma słabe własności dynamiczne przy ruszaniu, wyprzedzaniu, etc. Poza tym lepiej mieć silnik o niższych obrotach znamionowych, które pozwalają uniknąć problemów ze skrzynią biegów, hałasem, itd. – przekonuje.

Wprowadzenie silnika turbodoładowanego wymusiło modernizację skrzyni biegów, do której FPS Tczew przystąpiła pod koniec 1993 roku. Pierwotnie miała nosić oznaczenie S5-60, ale dział reklamy wymógł zmianę nazwy na TS5-60. Tczewski zakład wprowadził do produkcji nową przekładnię pod koniec pierwszego kwartału 1995 roku.

Otrzymała nowy ciąg przełożeń oraz nowe sterowanie, dostosowane do współpracy z dźwignią zmiany biegów umocowaną do podłogi kabiny. – Skrzynie biegów S5-45 i TS5-60 w swych podstawowych odmianach były prawie identyczne. Różniły je tylko inne koła zębate dla uzyskania innych ciągów przełożeń – wyjaśnia konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.

Skrzynia biegów S5-45 miała ciąg przełożeń 8,47-1,00 przy momencie wejściowym 440 Nm, natomiast TS5-60 miała ciąg 6,47-1,00 (lub 0,76) przy 600 Nm. Postek podkreśla, że zwiększenie momentu wejściowego w TS5-60 nie powodowało istotnego wzrostu

obciążenia układu przeniesienia mocy wewnątrz skrzyni biegów, stąd też nie wymagało żadnych specjalnych materiałów. Maksymalny moment na wyjściu ze skrzyni biegów S5-45 dysponującej przełożeniem 8,47 wynosił 3727 Nm, zaś skrzyni TS5-60 z przełożeniem 6,47 sięgał 3882 Nm.

Synchronizatory stosowane w S5-45 i TS5-60 dostarczanych do Starachowic były konstrukcyjnie i technologicznie podobne do synchronizatorów stosowanych w S6-90 dla Jelcza. Postek podkreśla, że zawierały te same elementy wewnętrzne, miały te same cechy powierzchni ciernych i części uzębionych. Różniły się między sobą średnicami dla uzyskania różnej wielkości powierzchni ciernych. Stąd proces technologiczny wykonywania pierścieni ciernych metodą kucia (opracowany przez INOP, a wdrożony przez kuźnię w Swarzędzu) był stosowany do wszystkich pierścieni ciernych. Proces ten eliminował bardzo kłopotliwą i skomplikowaną obróbkę uzębień pierścieni ciernych.

Do produkcji

ZS Star zamierzały w 1994 roku wypuścić 50 takich silników, a docelowo produkować do 500 szt. rocznie. Do lutego 1995 roku fabryce udało się sprzedać 50 sztuk „Jedenastki” z turbo.

W 1995 i 1996 roku fabryka sprzedawała poprzez 22 dilerów ponad 3 tys. samochodów rocznie i Star 1142 stanowił połowę produkcji. Normy czystości spalin wymusiły od października 1996 roku produkcję wyłącznie turbodoładowanego T359 E.

Przygotowana została kolejna wersja, z chłodzeniem powietrza doładowującego (intercoolerem), tym razem we współpracy z Autókat. W zależności od stopnia doładowania kolejne generacje silników miały osiągać 180-200 KM. Spełniały też normy Euro II. W silnikach stosowano mieleckie pompy wtryskowe o ciśnieniu wtrysku ok. 850 bar. Kilkanaście prototypowych jednostek instalowano w podwoziach strażackich Starów 1142. ZS Star przewidywały, że silnik wejdzie do produkcji w 1997 roku.

Turbodoładowana jednostka montowana była w podwoziach, wersjach skrzyniowych (ich dmc wzrosła o 0,3 tony do 12 ton w stosunku do wersji wolnossącej) i ciągnikach siodłowych, które do oferty trafiły jesienią 1996 roku pod oznaczeniem C 1142 T.



Star 1142 ostatniej wersji, z bezdętkowymi oponami.

- Star 1142 turbo może nie był przebojem, ale to już było coś innego od Stara 1142 z wolnossącym silnikiem. Inaczej go było słycać, inaczej czuć. To było żywsze auto – wspomina jeden z czołowych dilerów marki Tadeusz Nogaj z kaliskiej firmy Agro-Star. Przyznaje, że w stosunku do wersji wolnossącej nie był specjalnie trwalszy. – Turbo wymagało wymiany po 100 tys. km, czasami szybciej. Zacierało się łożysko i ukrecał się wałek. Do tego zapiekały się śruby turbosprężarki i jej wymiana był kłopotliwa. Po ukręceniu 1ba trzeba było wierceniem usuwać trzpień śruby – opisuje problemy Nogaj.

W czerwcu 1996 roku fabryka zmodernizowała kabinę 671, przenosząc światła i kierunkowskazy z kabiny do zderzaka. Wersja wyróżnia się zmodernizowanym przodem kabiny z plastikową atrapą, którą stylistycznie na początku lat 90. opracował Wilhelm Semaniszyn wraz z Janem Kukulą i Manfredem Szulcem. Plastyki z wrocławskiej Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych (od 1996 roku ASP) opracowali także nową stylizację napisu „Star”.

Takie wersje Stara 1142 są najczęściej spotykane. Albert Lipiec, którego rodzina do tej pory używa (sporadycznie) Stara 1142 turbo z 1997 roku, przyznaje, że samochód lepiej przyspiesza w terenie górzystym i nie zdycha tak szybko na podjazdach jak wersja z silnikiem wolnossącym. – Dzięki turbosprężarce samochód ma inny gang silnika, bardziej mrucający, gdy poprzednik warczał – porównuje.

Tłumaczy, że samochód używany jest do zwózki jabłek, ale z racji niewielkiej ładowności rzadko jest używany. – Rocznie przejeżdża 2-3 tys. km. Z mankamentów można wymienić sterowanie

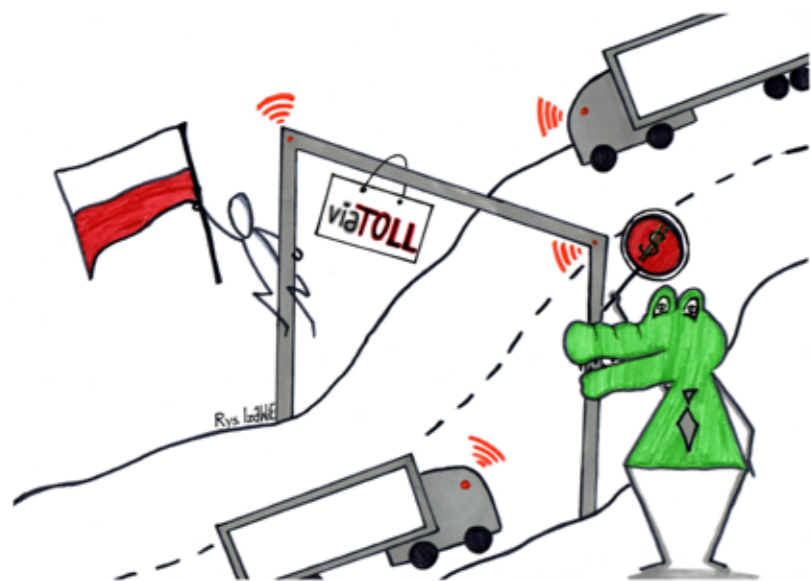
skrzynią biegów, które mimo ustawienia dźwigni w położeniu neutralnym, potrafi pozostawić samochód na biegu. Kadłub turbodoładowanego silnika został zmodyfikowany, przez co po spuszczeniu wody z chłodnicy nie wszystkie kanały są opróżnione. Dlatego musimy jeździć na płynie, a rozruch zimą jest bardziej kłopotliwy niż przy Starze 200 zalewanym wodą. W starszym modelu spuszczałyśmy ją, a rano zalewaliśmy gorącą i nawet przy najcięższych mrozach po godzinie silnik był uruchomiony – opisuje.

Mimo modernizacji klienci wybierali samochody konkurencji. Produkcja Stara 1142 skurczyła się w 1998 roku do niecałych 1050 sztuk, a rok później spadła do 280. W grudniu 1999 roku ZS Star zostały przejęte przez niemiecki koncern MAN. – Silnik T359E miał potencjał na Euro II, ale nowy właściciel chciał jak najszybciej pozbyć się asortymentu rodem z FSC Starachowice i w kolejnej generacji samochodów (12.155 i 8.125) wprowadził silniki MAN – tłumaczy Marszałek.

Mistrz na montażu kabin Jan Pastuszka wspomina, że kabiny 671 montowane były do lata 2000 roku w dawnym wydziale S8, zwanym szoferkownią. Razem z kabinami zakład zakończył produkcję Starów 1142 turbo, których powstało 4,5 tys., a ostatnie 4 sztuki trafiły do klientów w 2001 roku.

Podziękowania dla: Marka Bluja, Waldemara Grzyba, Tomasza Kasprzyszaka, Jana Kukulę, Alberta Lipca, Bogdana Marszałka, Tadeusza Nogaj, Tadeusza Olchowika, Jana Pastuszki, Zbigniewa Pągowskiego, Bogusława Postka, Wilhelma Semaniszyna i Kazimierza Wysockiego.

E-myto w Polsce. Zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie



W Polsce jedynym operatorem obsługującym elektroniczny system poboru opłat drogowych jest austriacka firma Kapsch Telematic Services. Firma w 2011 roku wprowadziła system viaTOLL na polski rynek i od tego roku zarządza elektronicznym systemem poboru myta w naszym kraju.

Izabella Wierzbicka

Każdy pojazd lub zespół pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, poruszający się po płatnych odcinkach dróg krajowych, ekspresowych i autostrad zarządzanych przez GDDKiA, musi być wyposażony w urządzenie pokładowe viaBOX.

System viaTOLL oparty jest na technologii DSRC. Dzięki mikrofalom z urządzenia viaBOX pobierana jest opłata w momencie przejazdu pod bramownicą. Wysokość opłaty uzależniona jest od klasy wagowej pojazdu, klasy emisji spalin oraz rodzaju drogi, po której porusza się pojazd. Na podstawie tych danych bramownica nalicza opłatę za określony odcinek, według stawki kilometrowej.

Użytkownik systemu viaTOLL ma dwie możliwości uiszczenia opłaty drogowej, w systemie przedpłaconym, albo

z odroczoną płatnością. Każda z możliwości wymaga wpłaty kaucji za urządzenie viaBOX w kwocie 120 zł. Jedno urządzenie pokładowe przypisane jest do jednego numeru rejestracyjnego pojazdu, co oznacza, że nie może być ono przekładane między pojazdami.

W systemie z odroczoną płatnością użytkownik może czuć się bezpiecznie, bo rozlicza się dopiero po przejechanych kilometrach. W celu podpisania umowy z odroczoną płatnością użytkownik zobowiązany jest przedstawić stosowne zabezpieczenie. Może nim być gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa, deklaracja wpłaty pieniężnej lub stosowne poręczenie podmiotu trzeciego.

Od niedawna także ZMPD w Polsce – oficjalny partner systemu viaTOLL – posiada w ofercie możliwość poręczenia umowy z odroczoną płatnością. Zrzeczenie oferuje szybko i bezpłatną rejestrację, gwarancję bezpieczeństwa i pomoc w zarządzaniu kontem klienta. Elastyczny system fakturuwa-

nia i konkurencyjne warunki prowizyjne sprawiają, że oferta jest bardzo korzystna z punktu widzenia klienta. Nie musi on pilnować doładowań, a także zamrażać pieniędzy.

System przedpłacony polega na zasileniu konta umowy minimalną kwotą 120 zł lub wyższą. Z określonej puli pieniędzy znajdujących się na koncie klienta pobierana jest opłata za przejazdy płatnymi odcinkami dróg i autostrad.

Ważne jest, aby pamiętać, że stan konta nie może zejść poniżej 0 zł, ponieważ nie ma możliwości uiszczenia opłaty za odcinki, na których przejazd zabrakło środków. Saldo zawsze musi być dodatnie. Jednostką kontrolującą jest Inspekcja Transportu Drogowego, która za nieuiszczenie opłaty drogowej nalicza kary pieniężne wynikające z art. 13 ust. 1 pkt 3 Ustawy o drogach publicznych.

Chcesz spać spokojnie - zaplanuj podróż swojej ciężarówki po Europie z www.uslugi.zmpd.pl.

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.





Ciężarówka naszpikowana bezpieczeństwem

metrami, np. w przypadku zarzucenia przodu lub tyłu pojazdu, ESP stara się spowodować przeciwnie działanie. – System ogranicza moment obrotowy. Mimo wciskania przez kierowcę pedału gazu pojazd nie reaguje, co jest szczególnie ważne w przypadku nadsterowności ciężarówki.

Jeśli to nie wystarczy, system ma możliwość przyhamowania dowolnego koła – po to, by oś obrotu pojazdu podczas poślizgu była taka jak pierwotny kierunek jazdy obrany przez kierowcę – uzupełniają instruktorzy. Podkreślają jednak, że w przypadku wyższych prędkości jazdy system nie zadziała, bowiem zbyt duża siła odśrodkowa uniemożliwi zachowanie toru jazdy. – Elektronika jest po to, by pomóc, a nie zastąpić prowadzącego pojazd – powtarzają jak mantrę specjaliści od bezpieczeństwa, podkreślając jednocześnie, że wprowadzenie systemu ESP do wyposażenia samochodów to jeden z najważniejszych momentów w pracach nad poprawą bezpieczeństwa jazdy.

Czerwone ostrzeżenie

Mercedes-Benz to obecnie jedyny na świecie producent mający w swojej ofercie ciężarówki z systemem Active Brake Assist 4 (ABA 4) z funkcją rozpoznawania pieszych oraz asystenta

martwego pola. ABA czwartej generacji to prawdziwa „świeżynka”. Po raz pierwszy został pokazany nieco ponad rok temu – pod koniec września 2016 r. na targach w Hanowerze. Jak informują instruktorzy bezpiecznej jazdy Mercedesa, system ten nie tylko automatycznie hamuje przed pojazdami poprzedzającymi i nieruchomymi przeszkodami, lecz także ostrzega dźwiękowo oraz wizualnie przed pieszymi wkraczającymi na jezdnię przed samochodem. To o tyle ważne, że wtargnięcie pieszego na jezdnię jest jedną z najczęstszych przyczyn wypadków. – Trzeba jednak pamiętać o tym, że ABA4, które działa do prędkości 50 km/h, nie zatrzymuje pojazdu. To zadaniem kierowcy jest dokończenie hamowania lub ominięcie przeszkody – podkreślają instruktorzy.

System ABA 4 został także wyposażony w dodatkową funkcję ostrzegania o stojących osobach i obiektach, obejmującego tor ruchu zestawu (tzw. asystent martwego pola). W takich przypadkach system emituje natychmiastowe ostrzeżenie (czerwone), reaguje jednak wyłącznie na niebezpieczeństwa występujące w torze ruchu zestawu ciężarowego.

Innym rozwiązaniem jest system automatycznego utrzymywania odległości, pomagający kierowcy

Mercedes-Benz jest od lat prekursorem w dziedzinie bezpieczeństwa, oferując w swoich pojazdach ciężarowych najnowocześniejsze rozwiązania.

Piotr Gawelczyk

Można się było o tym przekonać m.in. podczas specjalnego, teoretyczno-praktycznego pokazu na położonym w podwarszawskim Słabomierzu torze DriveLand. Założenie było proste – na własnej skórze przekonać się, jak systemy bezpieczeństwa pomagają zawodowemu kierowcom. Kluczowe tu jest słowo pomagają. Wszyscy instruktorzy do znużenia powtarzają bowiem, że nawet najlepsze zabezpieczenia nie zastąpią zdrowego

rozsądku kierowcy i nie uchronią go od często poważnych zdarzeń. Podczas testów można było poznać zalety takich rozwiązań, jak system stabilizujący jazdę – ESP.

Podstawowy system

Stabilizacja toru jazdy to już niemal „klasyka” bezpieczeństwa w ciężarówkach – od kilku lat jest obowiązkowo montowana w pojazdach powyżej 3,5 tony (z wyłączeniem samochodów terenowych). – System zbiera informacje z czujników ABS, sygnalizujących prędkość obrotową kół, oraz czujników mierzących kąt ich skrętu –

wyjaśniają zasadę działania instruktorzy. – Dzięki temu drugiemu parametrowi system orientuje się, gdzie chcemy jechać i podejmuje działania mające utrzymać pojazd w obranym przez kierowcę kierunku jazdy. Dlatego ważne jest, by podczas poślizgu starać się ułożyć kierownicę tak, by była skierowana w stronę, w którą chcemy jechać – dodają fachowcy Mercedesa.

Dzięki czujnikowi mierzącemu przyspieszenie boczne i prędkość obrotu samochodu wokół własnej osi, system identyfikuje rzeczywisty tor ruchu pojazdu. W momencie wykrycia różnicy między tymi dwoma para-





w utrzymywaniu zadanej prędkości, co idealnie sprawdza się w konwoju. W przypadku zbliżenia się samochodu do poprzedzającego pojazdu, tempomat samoczynnie zmniejsza prędkość i utrzymuje ustawiony wcześniej odstęp. W przypadku nagłego pojawienia się innego pojazdu, asystent utrzymywania odległości rozpoczyna hamowanie o zdefiniowanej wcześniej wartości. Za pomocą funkcji Stop-and-Go asystent utrzymywania odległości samoczynnie steruje ruszaniem i zatrzymywaniem samochodu podczas jazdy w korku. Jeśli czas zatrzymania podczas takiej jazdy wynosi mniej niż dwie sekundy, samochód rusza bez konieczności naciśnięcia pedału gazu, a kierowca zachowuje jednocześnie przez cały czas kontrolę nad samochodem. Czujnik obecności kierowcy oraz funkcja monitorowania obu drzwi kabiny gwarantują, że system uaktywni się tylko wtedy, gdy kierowca jest w pojeździe. Warunkiem montażu systemu jest wyposażenie pojazdu w zautomatyzowaną mechaniczną skrzynię biegów.

Kluczowe szkolenie

Kolejnym bardzo ciekawym rozwiązaniem jest asystent utrzymywania pojazdu na zadanym pasie jazdy. Cyfrowa kamera za przednią szybą rejestruje pozycję pojazdu w stosunku do lewego i prawego oznakowania poziomego (linii rozdzielających). Dzięki temu system pomaga kierowcy utrzymać pojazd na aktualnym pasie ruchu, ostrzegając go w porę w przypadku zjechania lub przejechania przez linię rozdzielającą pasy ruchu bez kierunkowskazu przez ok. trzy sekundy rozbrzmiewa sygnał ostrzegawczy (turkotanie) z lewego lub prawego głośnika wewnętrznego.

Jest to system ostrzegawczy, nie ingerujący aktywnie w samą jazdę. Zaleca się stosowanie go na drogach o wyraźnie oznaczonych pasach ruchu przy prędkości jazdy powyżej 60 km/h. System nie zadziała także przy włączonym kierunkowskazie i hamowaniu.

Specjaliści od Mercedesa oferują także regulację przechyłów pojazdu.

To elektronicznie sterowany system zawieszenia i amortyzacji z adaptacyjną regulacją amortyzatorów, przeznaczony do pojazdów z częściowym lub pełnym zawieszeniem pneumatycznym. Automatycznie dostosowuje on charakterystykę amortyzacji do stanu załadowania pojazdu, reagując także na sytuację podczas jazdy oraz na stan nawierzchni. W połączeniu z zawieszeniem i układem hamulcowym może zmniejszać przechyły boczne kabiny oraz przyspieszenia pionowe.

Całość robi wrażenie nawet na obytych z nowinkami technicznymi fachowcach. Przewoźnicy mają z roku na rok coraz większą świadomość wagi bezpieczeństwa i zaczynają inwestować w coraz bardziej wysublimowane rozwiązania. Ciągłe jednak brakuje czasu, by odpowiednio przeszkolić kierowców z ratujących życie rozwiązań. A przecież nawet najnowocześniejsze systemy bez odpowiedniej praktyki, wyjeżdżonych godzin i setek powtórek, by móc efektywnie korzystać z dobrodziejstw najwyższej klasy technicznych rozwiązań, w krytycznym momencie nie zastąpią kierowcy.

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Bezpiecznie mocujesz, życie ratujesz!

Powyższe hasło powstało przy okazji promocji filmu ZMPD pt. Bezpieczne mocowanie ładunków w transporcie międzynarodowym – podstawy. Podkreśla znaczenie mocowania ładunków dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tomasz Małyszko

Zabezpieczanie ładunków w pojazdach samochodowych nie przypadkiem stało się przedmiotem zainteresowania ZMPD w ostatnim czasie. Wynika to z wielu czynników. Zdaniem ubezpieczycieli 20 proc. szkód w transporcie drogowym jest spowodowanych niewłaściwym mocowaniem ładunków.

Brak zamocowania lub nieodpowiednie zamocowanie powoduje wypadki, szkody materialne i osobowe. Nie trzeba długo szukać informacji, aby natknąć się w mediach na relacje z opisem zdarzenia spowodowanego przez wypadający ładunek z pojazdu. Powodu-

je to zupełnie niepotrzebne straty i dodatkowe koszty, w tym dla przewoźników drogowych. ZMPD dostrzega ten problem i podejmuje działania, aby nie tylko zwiększać świadomość o zagrożeniach z tym związanych, ale również proponować odpowiednie rozwiązania.

W 2015 roku ZMPD wydało broszurę IRU dotyczącą tej tematyki (dostępna na stronie www.zmpd.pl). W 2017 roku na wniosek Komisji ds. Szkoleń ZMPD przygotowało film szkoleniowy, adresowany do kierowców, przewoźników i innych osób zaangażowanych w transport drogowy.

Film ma za zadanie podpowiadać, na co zwracać uwagę, aby minimalizować zagrożenia pojawiają-

ce się przy przygotowaniu ładunku do przewozu oraz rozmieszczaniu i zabezpieczeniu ładunków w pojazdach. Z filmu można się dowiedzieć, co szczególnie podlega sprawdzeniu przez służby kontrolne na drodze. Film zawiera konkretne rozwiązania, w tym informacje o systemach spełniających minimalne poziomy bezpieczeństwa przy mocowaniu ładunków.

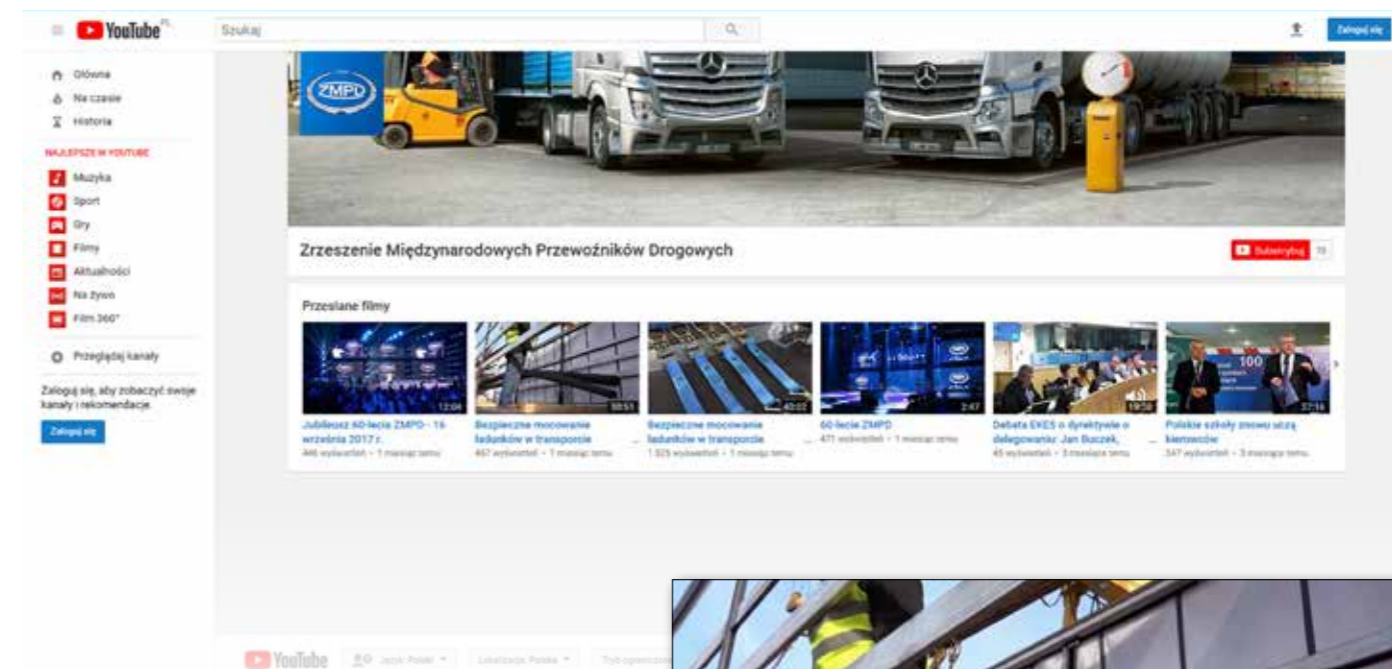
Film ten wpisuje się w długofalowe działania Zrzeszenia na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest również potwierdzeniem, że ZMPD realizuje założone cele, polegające m.in. na poszerzeniu działalności edukacyjnej dla firm członkowskich.

Film powstał dzięki współpracy i zaangażowa-

niu kilkunastu przedsiębiorstw, które nieodpłatnie udostępniły pojazdy, środki mocujące, infrastrukturę oraz ładunki. Do jego realizacji przyczyniło się również kilkadziesiąt osób, które bardzo aktywnie włączyły się do przygotowań i nagrania poszczególnych tematów.

ZMPD otrzymało także wsparcie od jednostek administracji publicznej, w tym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Lublinie, Urzędu Celno-Scarbowego w Białej Podlaskiej. Nagrywanie i montaż filmu powierzono profesjonalnej firmie z Opolą. Za ten wkład wszystkim tym osobom, jednostkom i firmom bardzo dziękujemy!

<https://www.youtube.com/user/ZMPD>



Powstanie filmu jest również zbieżne z czekającymi branżę transportu drogowego w najbliższym czasie zmianami. W 2018 roku wchodzi w życie zmiany w zakresie mocowania ładunków. Wynika to z przepisów zawartych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z 3 kwietnia 2014 roku w sprawie drogowej kontroli technicznej, dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii.

Przyjęte 3 lata temu przepisy wyznaczają dla państw członkowskich obowiązek wdrożenia podstawowych zasad zabezpieczania ładunku i kontroli drogowej w tym zakresie. Dyrektywa określa ogólne założenia dotyczące systemu mocowania ładunku, powołując się między innymi na przepisy i normy zarówno europejskie (EN), międzynarodowe (ISO), jak również branżowe (EUMOS). Dyrektywa zawiera również podstawowe kryteria dotyczą-

ce oceny, czy kontrolowany system mocowania ładunku jest odpowiedni. Będą one dla służb kontrolnych w UE podstawowym wyznacznikiem podjęcia decyzji, czy ładunek jest odpowiednio zabezpieczony.

Państwa członkowskie miały wdrożyć te przepisy do 20 maja 2017 roku, a mają one obowiązywać od 20 maja 2018 roku. W Polsce wdrożenie przepisów ma nastąpić między innymi przez przyjęcie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu przewozu ładunku.

Projekt rozporządzenia jest jeszcze na etapie opiniowania, można się z nim zapoznać na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji (www.rcl.gov.pl). Polecamy zapoznanie się z tymi przepisami. I oczywiście zachęcamy do obejrzenia filmu ZMPD, który znajduje się na kanale YouTube ZMPD: <https://www.youtube.com/user/ZMPD>



Bezpieczne mocowanie ładunków w transporcie międzynarodowym – podstawy cz. II



Bezpieczne mocowanie ładunków w transporcie międzynarodowym – podstawy cz. I



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

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.

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

Rodzinna firma HOYER z siedzibą w Niemczech powstała w latach 40-tych ubiegłego stulecia. Nieprzerwanie przez okres kilkudziesięciu lat spółki grupy HOYER współpracowały z Mercesem 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

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XXXV

LUTZ ASSEKURANZ

Rozdział V Konwencji CMR jest zatytułowany „Reklamacje i roszczenia” i traktuje o istotnych formalnościach, takich jak na przykład: obowiązek odbiorcy towaru i przewoźnika w momencie wydania przesyłki (art. 30 CMR), miejscowa właściwość sądów, zawisłość sporów, wykonalność orzeczeń sądowych, sądownictwo arbitrażowe itp. (art. 31 CMR) oraz kwestie przedawnienia (art. 32 CMR), które stanowią przedmiot dzisiejszych rozważań.

Tekst artykułu 32 CMR brzmi:

(1) Roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie:

a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania;

b) w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;

c) we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.

Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

(2) Reklamacja pisemna zawieszona przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która powołuje się na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.

(3) Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia.

(4) Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu.

Wszystkie roszczenia

Artykuł 32 CMR reguluje nie tylko przedawnienie w razie całkowitego lub częściowego

zaginięcia towaru, jego uszkodzenia i opóźnienia dostawy, lecz także wszystkie inne przypadki, ponieważ art. 32 ust. 1 lit. c) wskazuje właśnie na „wszystkie inne przypadki”. Jako tego rodzaju roszczenia, zgłaszane wobec przewoźnika przez nadawcę lub osobę uprawnioną, można wymienić na przykład: roszczenia wynikające z niezamieszczenia w liście przewozowym oświadczenia, o którym mowa w art. 7 ust. 3 CMR; roszczenia z tytułu zagubienia lub niewłaściwego użycia dokumentów towarzyszących przesyłce (art. 11 ust. 3 CMR); roszczenia odszkodowawcze z tytułu niewykonania instrukcji (art. 12 ust. 7 CMR); roszczenie o wypłatę kwoty uzyskanej ze sprzedaży przewożonego towaru dokonaanej przez przewoźnika z uwagi na zaistniałą konieczność (art. 16 ust. 4 CMR); roszczenie odszkodowawcze z tytułu niepobrania zaliczenia zgodnie z art. 21 CMR. Reguły dotyczące przedawnienia działają także w odwrotną stronę i obejmują roszczenia przewoźnika wobec swojego kontrahenta. Są to: roszczenia z tytułu nieścisłości lub niedostateczności danych zawartych w liście przewozowym (art. 7 ust. 1 CMR); roszczenie o zwrot różnych kosztów sprawdzenia przesyłki (art. 8 ust. 3 CMR); roszczenie z tytułu szkód spowodowanych wadliwym opakowaniem towaru (art. 10 CMR); roszczenia wynikające z braku lub nieprawidłowości dokumentów albo informacji (art. 11 ust. 2 CMR); roszczenia z tytułu wykonania instrukcji (art. 12 ust. 5 CMR); roszczenie o zapłatę należno-

ści, o których mowa w art. 13 ust. 2 CMR; roszczenie o zwrot kosztów spowodowanych zażądaniem instrukcji (art. 16 ust. 1 CMR); roszczenie z tytułu braku oznakowania towarów niebezpiecznych (art. 22 ust. 2 CMR).

Przewidzianym w Konwencji CMR regułem dotyczącym kwestii przedawnienia podlegają również liczne roszczenia wynikające z nieuregulowanych w niej stanów faktycznych, wywodzących się po części z prawa krajowego, stosowanego uzupełniająco w danej sytuacji. Świadczy o tym lit. c) art. 32 ust. 1 odnosząca się do roszczeń wynikających z przewozów, które podlegają Konwencji CMR, np. roszczeń przewoźnika o zapłatę przewozowego; roszczeń o zapłatę należności z tytułu postojowego; roszczeń z tytułu zawinionego nienależytego niewykonania obowiązku umownego; roszczenia o wydanie kwoty zaliczenia, itp.

Terminy przedawnienia

Są dwa zasadnicze terminy: roczny – stosowany z reguły oraz trzyletni – stosowany w drodze wyjątku, przy czym ten ostatni stosuje się zgodnie z drugim zdaniem art. 32 ust. 1 CMR „w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”. [Odnosnie do błędnego tłumaczenia na język niemiecki wyrażenia „wilful misconduct/dol” i równoznacznego z nimi niedbalstwa, które można znaleźć jedynie w wiążących wersjach Konwencji CMR sporządzonych w języku angielskim i francuskim (art. 51 ust. 3 CMR) zajęliśmy już krytyczne stanowisko przy okazji omawiania art. 29 CMR w jednym z wcześniejszych odcinków.] Obydwa terminy – zależ-

nie od stopnia winy – można stosować zarówno w odniesieniu do roszczeń wysuniętych przeciwko przewoźnikowi, jak i do roszczeń zgłaszanych przez przewoźnika (np. do podstępnie nieuregulowanych roszczeń o zapłatę przewozowego). Wyżej wymienione terminy przedawnienia można stosować również w przypadku reklamacji pozaukładowych, o których mowa w art. 28 CMR.

Roszczenia w szczególności

W przypadku częściowego zaginięcia towaru, jego uszkodzenia i opóźnienia dostawy roczny lub trzyletni termin przedawnienia rozpoczyna swój bieg od momentu wydania przesyłki przewidywanemu odbiorcy lub nadawcy, jeżeli np. odbiorca odmówi przyjęcia towaru, a nadawca zażąda, aby wydanie towaru nastąpiło u niego, przy czym dzień wydania przesyłki nie wlicza się do terminu przedawnienia. W przypadku całkowitego zaginięcia towaru roczny lub trzyletni termin przedawnienia rozpoczyna swój bieg począwszy od trzydziestego dnia po upływie terminu dostawy lub – jeżeli taki termin nie był umówiony – począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika. Często też mówi się „nieprecyzyjnie” o 14-miesięcznym terminie przedawnienia (albo w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa o 38-miesięcznym terminie przedawnienia). We wszystkich innych przypadkach, oprócz tych związanych z częściowym lub całkowitym zaginięciem towaru, jego uszkodzeniem i opóźnieniem dostawy, termin przedawnienia wynosi – mówiąc znowu „nieprecyzyjnie” – 15 lub 39 miesięcy. W tego rodzaju przypadkach roczny lub trzyletni termin przedawnienia rozpo-

czyną swój bieg od szczególnego momentu, mianowicie – zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. c) CMR – począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu. Umowę przewozu uważa się za zawartą w momencie, w którym uznaje się ją za przyjętą, co należy ocenić według stosowanego uzupełniającego prawa krajowego. Data wystawienia listu przewozowego CMR może, ale nie musi potwierdzać datę zawarcia umowy, list przewozowy CMR jest bowiem dokumentem dowodowym dającym się obalić, a poza tym – zgodnie z art. 4 CMR – nie jest wcale bezwzględnie nakazany przepisami. Z tego względu firma Lutz Assekuranz zaleca przewoźnikom, aby zachowali ostroż-

ność w kwestii terminów przedawnienia i nie czekali na ostatnią chwilę. W związku z tym praktyczną wskazówką dla przewoźników jest, aby zalecili swoim działom księgowości odznaczanie niezapłaconych frachtów najpóźniej w terminie 12 miesięcy od zawarcia umowy. Wówczas pozostają jeszcze trzy miesiące na dochodzenie nieuregulowanych należności z tytułu przewozowego na drodze sądowej, co też firma Lutz Assekuranz robi dla swoich klientów w sytuacjach, w których niestuszenie dochodzi do wstrzymywania zapłaty i potrącania przewozowego ze szkodami, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności.

www.lutz-assekuranz.at

reklama

**Braku trosk
i bezpiecznej jazdy**

zyczy **LUTZ Assekuranz**



Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

Maidinger Hauptstraße 51 – 53
A-1120 Wien
tel.: +43 1 8175573

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

Regionalne punkty kontaktowe:
35-959 Rzeszów, Al. Wyrwałena 8
tel. (17) 880 32 48, kam.: 723 888 239, lutzocp@zmpd.pl

60-015 Zielona Góra, Przyłep 22 Lipca 86 B
tel. (68) 328 34 72, kam.: 723 888 238, lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88
kam.: 723 688 208, lutzocp@zmpd.pl

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kablatu w standardzie
Regulacja samogwarancyjna 1 milion EURO i ubezpieczenie Art. 25 CMR

www.lutz-assekuranz.pl

Praktyczne wskazówki

- Termin przedawnienia roszczeń wynosi z reguły jeden rok, a w przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa - trzy lata.
- W sytuacji częściowego zaginięcia towaru, jego uszkodzenia i opóźnienia dostawy termin przedawnienia rozpoczyna swój bieg od momentu wydania towaru odbiorcy.
- W razie całkowitego zaginięcia przesyłki termin przedawnienia rozpoczyna swój bieg – w przypadku umówienia terminu dostawy – począwszy od 30. dnia po upływie tego terminu, a w innych przypadkach - począwszy od 60. dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika.
- We wszystkich innych przypadkach termin przedawnienia zaczyna biec po trzech miesiącach od dnia zawarcia umowy przewozu.
- Poprzez wniesienie pisemnej reklamacji bieg terminu przedawnienia ulega zawieszeniu aż do momentu jej odrzucenia.
- Oryginały dokumentów należy zwrócić, w przeciwnym razie termin przedawnienia pozostaje nadal w zawieszeniu.
- Dodatkowe przesłanki zawieszające i przerywające bieg przedawnienia ustalane są na podstawie prawa krajowego.
- Uwaga przewoźnicy! Roszczenia o zapłatę przewozowego przedawniają się z reguły po 15 miesiącach od zawarcia umowy.

Przewoźnik na wagę złota



TimoCom

Nieuchronnie zbliża się koniec roku. Oznacza to otwarcie sezonu na podsumowania i próby przewidywania tego, co ze względu na obecne tendencje wydarzy się w przyszłości. A jest o czym rozmawiać, bo sektor TSL przeżywa ostatnio bardzo burzliwe chwile.

Barometr transportowy drogowskazem

Barometr transportowy TimoCom jest narzędziem, które przedstawia aktualny udział ilości ofert frachtów w stosunku do ilości wolnych powierzchni ładunkowych w pojazdach. Ze względu na zasięg – platforma transportowa jest obecna w 44 krajach Europy – odzwierciedla ogólną

tendencję, jakie panują w branży TSL na kontynencie europejskim.

IV kwartał jeszcze się co prawda nie zakończył, ale już teraz można przedstawić wyniki dla jego minionych dwóch miesięcy. Obecnie relacja pomiędzy odsetkiem ofert frachtów a ofertami wolnych przestrzeni ładunkowych wynosi 72:28. Jest to sytuacja szczególna, ponieważ w tym okresie tak wysoka wartość udziału ofert od zleceniodawców jeszcze nie występowała. Co ciekawe, jest to taki sam rezultat jak w bardzo obfitym w ładunki III kwartale. Dla porównania w 2016 roku proporcja zatrzymała się na poziomie 54:46, a w 2015 r. było to 45:55. Poprzedni rekord miał miejsce w 2010 r., a jego wysokość to 68% ofert frachtów.

Tak prezentuje się sytuacja w ujęciu całociowym, jak natomiast wygląda to w poszczególnych miesiącach? Punktem wyjścia powinien być ostatni miesiąc III kwartału – wrzesień. Jego wynik to 78:22. Odnosząc się do takiego rezultatu można stwierdzić, że październik

był równie obfity w ładunki - relacja pomiędzy badanymi czynnikami wyniosła bowiem 76:24. Jest to kolejny rekord, jaki miał miejsce w ramach barometru transportowego w tym roku. Nigdy wcześniej w tym okresie miesiąc ten nie osiągnął tak wysokiego udziału frachtów. Na tak wysokie notowania trzeba było czekać dość długo, ponieważ poprzedni najwyższy wynik został zanotowany w 2010 r. i wyniósł 69%.

Listopad również był rekordowym miesiącem. Dotychczasowy najwyższy dla tego okresu rezultat wyniósł 63% dla ofert frachtów i padł w 2010 r. Obecny sięgnął 69%, czyli jest aż o 6% wyższy. Dla porównania w 2015 roku było to 52%, a w 2014 roku 41%.

Rynek przewoźnika – jak to możliwe?

Teoretycznie zakłada się, że najbardziej korzystna dla rynku jest sytuacja równowagi, w której oferty frachtów

są równoważone przez oferty wolnych przestrzeni ładunkowych. Oczywiście rzadko ma to miejsce, a jeśli nawet, to jest to zjawisko chwilowe. Jak widać z powyższych przykładów, wartości, które obecnie przedstawia barometr transportowy, bardzo odbiegają od poziomu równowagi (50:50). Co więcej przez wiele lat mieliśmy do czynienia z tzw. rynkiem spedytora. Jednak już od dłuższego czasu mamy niedobór przestrzeni ładunkowych, czyli tzw. rynek przewoźnika. Złożyło się na to wiele czynników.

Branżę TSL zajmują dziś różne problemy. Mówi się o dobrej sytuacji ekonomicznej napędzanej przez konsumpcję indywidualną wzrastającą w całej Europie, wspomina się również o innych wskaźnikach świadczących o rozwoju gospodarek krajów europejskich, dla przykładu w Polsce według danych GUS z trzeciego kwartału popyt krajowy wzrósł o 3,9%, a eksport o 7,8%. Rośnie polski produkt krajowy brutto. Są to czynniki świadczące o tym, że ca-

ły sektor transportowy może swobodnie się rozwijać, ponieważ wzrasta nieustannie wolumen ładunków, a międzynarodowa wymiana handlowa kwitnie. Mimo to jest kilka czynników destabilizujących lub utrudniających funkcjonowanie sektora TSL. Branża boryka się między innymi z brakiem kierowców do pracy, co może ograniczać nie tylko rozwój przedsiębiorstw, ale nawet zagrazać ich codziennemu funkcjonowaniu. Według szacunków tylko teraz brakuje ok. 100 – 110 tys. kierowców, a ten deficyt będzie się w najbliższym czasie zwiększał, ze względu na brak możliwości wymiany pokoleniowej w ramach tej grupy zawodowej. Inną kwestią jest zmieniające się dynamicznie otoczenie prawne, określające ramy funkcjonowania transportu w poszczególnych krajach, jak również w całej Unii Europejskiej. Rezultatem zmian legislacyjnych w niektórych krajach europejskich są niejasne przepisy prawa. W tej sytuacji nie można mówić w pełnym tego słowa

znaczeniu o bezpieczeństwie prawnym w odniesieniu do transportu. W rezultacie pomimo rosnącej podaży ładunków na rynku zaczyna brakować przedsiębiorstw oferujących usługi transportowe. Tendencję tę coraz dotkliwiej zaczyna odczuwać sektor produkcji i handlu, spedytorzy oraz operatorzy logistyczni.

Europejski rynek transportowy dynamicznie się zmienia, dotychczasowa tendencja odwróciła się, nastąpił rynek przewoźnika. Mimo tak dojmującej zmiany rynek nadal podlega zaobserwowanemu w latach poprzednich schematowi, który jest związany z sezonowością niektórych branż sektora usług i handlu. Zatem nadal okres września i października obfituje w ładunki, listopad to lekkie wyhamowanie, czego zatem można spodziewać się po grudniu? Po chwili spokoju pojawi się najprawdopodobniej zakupowe szaleństwo przed Świętami Bożego Narodzenia. Wtedy właśnie prawdziwi Mikołajowie ruszą na drogi.

Wyższa konieczność

Za przekroczenie prędkości o ponad 50 km/h policjant nie będzie musiał obligatoryjnie odbierać prawa jazdy złapanemu kierowcy. Rząd przygotował projekt nowelizacji prawa z myślą o kierowcach, którzy działają w imię wyższej konieczności. Jeśli ktoś przekroczy prędkość wioząc osobę z zagrożeniem życia, albo na przykład rodzącą kobietę, nie powinien stracić prawa jazdy na 3 miesiące. Do tej pory policjanci zgodnie z prawem nie mieli wyboru – niezależnie od sytuacji musieli odebrać prawo jazdy. Teraz przepisy mają dać im pole manewru.

+ 50 km/h szybciej



Nowy Wrangler

Potomek Willysa – terenówki, która pomogła wygrać II wojnę światową, doczekał się kolejnego wcielenia. Jeep Wrangler na 2018 rok został zaprezentowany na targach w Los Angeles. Jedna z ostatnich prawdziwych terenówek nie zmieniła się wizualnie, ale nieco urosła. Pod maską będą pracowały 4- i 6-cylindrowe silniki. Dzięki zastosowaniu aluminium auto schudło o 90 kg. Najpierw nowy Wrangler pojawi się w Stanach, a w drugiej połowie 2018 roku również w Europie.

Parkingowa przemoc

Parkowanie zbyt blisko innego samochodu na parkingu to przemoc. Tak stwierdził włoski sąd i skazał pewnego kierowcę. Wcześniej ten zaparkował tak blisko innego auta, że jego kierowca musiał wsiadać do kabiny przez drzwi pasażera. Sąd apelacyjny, a później Sąd Najwyższy w Rzymie podtrzymały wyrok. Przemoc stosuje ten, kto „pod przymusem pozbawia drugą osobę wolności decyzji i działania” – tak zgodnie stwierdzili sędziowie.



Borgward na rynku

Minęło już sporo czasu, odkąd pojawiła się informacja o powrocie marki Borgward. Teraz auta są już gotowe do sprzedaży i po prawie 60 latach niemiecki producent znów będzie sprzedawał samochody. W pierwszym kwartale 2018 roku SUV o nazwie BX7 pojawi się w salonach niemieckich i kilku krajów sąsiednich. Nieco później do sprzedaży trafi mniejszy BX5. Na razie nie wiadomo, czy marka, której siedziba znajduje się teraz w Chinach, pojawi się również w Polsce.



Dallara na drodze

Marka Dallara, która od 45 lat zajmuje się produkcją podzespołów do samochodów sportowych, zapowiedziała wprowadzenie swojego pierwszego samochodu z homologacją drogową. Wcześniej włoski producent przygotował między innymi zawieszania do KTM X-Bow i Maserati MC12. Bugatti Veyron i Lamborghini Miura też wykorzystują części firmy Dallara. Zapowiadany Dallara Stradale otrzyma pod maską 400-konny silnik Forda 2,3 litra, montowany między innymi w Mustangu. Auto ma ważyć tylko 845 kg.



W oku monitoringu

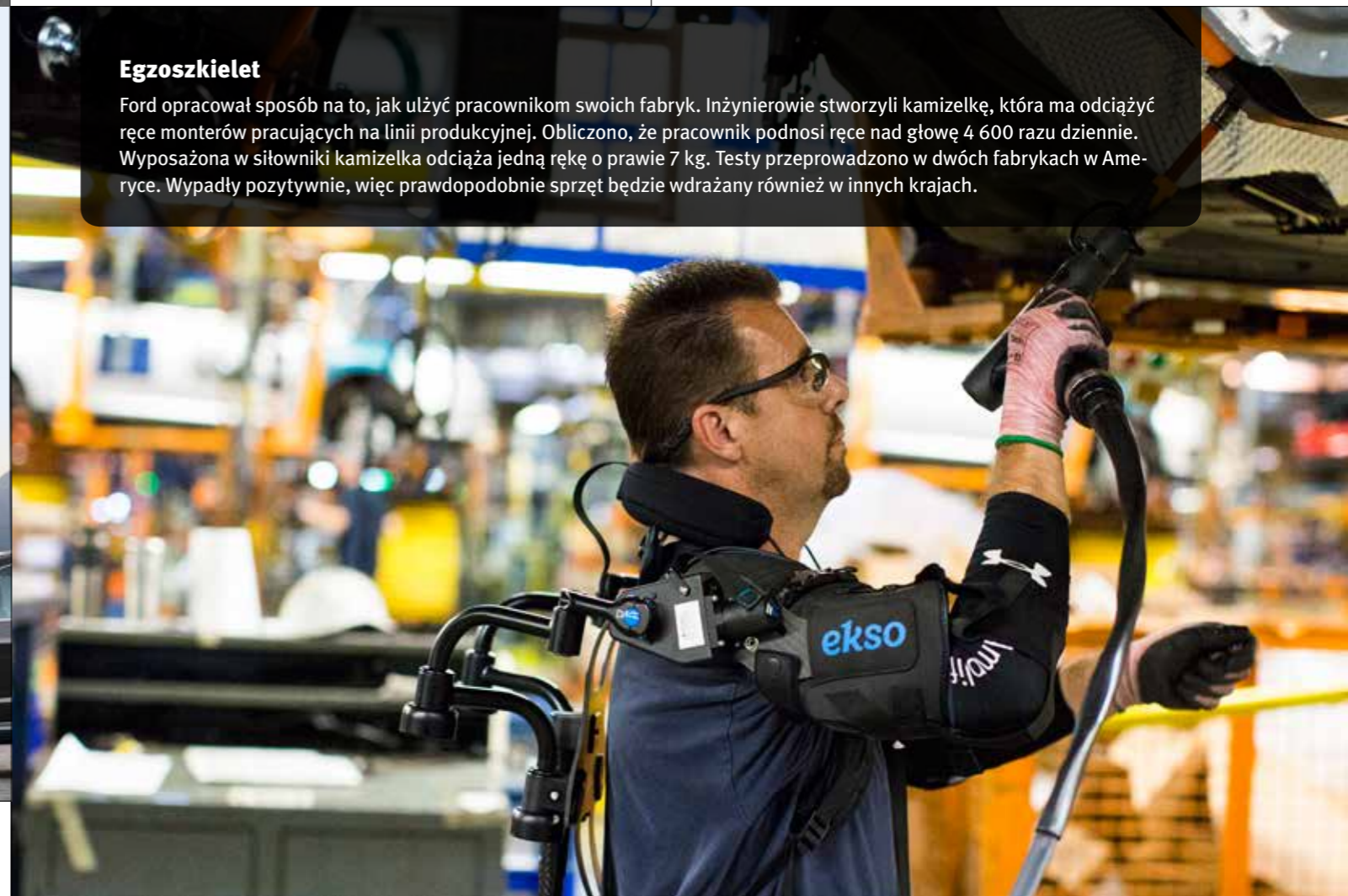
Policja chce wykorzystywać kamery monitoringu do karaniania kierowców łamiących przepisy. Na początek będzie tak w Bielsku Białej. Policjanci drogówki zamiast w radiowozach zasiedli przed ekranami w centrum monitoringu. Szukają kierowców, którzy np. ignorują czerwone światło, albo wymuszają pierwszeństwo na pasach. Ponieważ kamer monitoringu jest dużo więcej niż fotoradarów, można się spodziewać lawiny wykrytych wykroczeń i mandatów.

Elektryczny Ursus

Wiadomo jak ma wyglądać produkcyjna wersja dostawczego elektrycznego samochodu marki Ursus. Auto nie robi być może piorunującego wrażenia, ale ma obiecujące parametry. W ciągu 15 minut będzie można doładować baterie w 90 proc. Pełny akumulator zapewni zasięg na 150 km. Nie wiadomo jeszcze, jakiej ładowarki trzeba będzie używać do szybkiego, 15-minutowego ładowania. Wiadomo, że Ursus nie chce poprzestać na autach dostawczych. Ponoć w planach są też osobowe elektryki.

Egzoszkieleł

Ford opracował sposób na to, jak ulżyć pracownikom swoich fabryk. Inżynierowie stworzyli kamizelkę, która ma odciążać ręce monterów pracujących na linii produkcyjnej. Obliczono, że pracownik podnosi ręce nad głowę 4 600 razy dziennie. Wyposażona w siłowniki kamizelka odciąża jedną rękę o prawie 7 kg. Testy przeprowadzono w dwóch fabrykach w Ameryce. Wypadły pozytywnie, więc prawdopodobnie sprzęt będzie wdrażany również w innych krajach.



Grzesznik z Bułgarii



Bułgaria kojarzy się z przystępnym cenowo wakacyjnym wypoczynkiem, oryginalną kuchnią, winem, ale na pewno nie z motoryzacją. Usiłują zmienić to twórcy bolidu klasy GT4, nazwanego "grzech".

Kacper Jeneralski

Bułgarzy nie mieli dotąd żadnej własnej samochodowej marki, którą mogliby się pochwalić, ale zmienili to. Trzeba przyznać, że uderzyli od razu z grubej rury – grubej, bo odprowadzającej spaliny z potężnego silnika V8.

Bułgarskie fabryki od dawna masowo produkowały samochody, ale ograniczały się do wytwarzania aut na licencjach pochodzących z obcych krajów. Nad Morzem Czarnym wytwarzano więc auta wymyślone w Niemczech, Francji, czy we Włoszech. Miano kultowej zyskała

w swoich czasach marka Bulgarrenault, czyli wynik współpracy tamtejszej branży zbrojeniowej z Francuzami. Licencjonowane wersje Renault 8 oraz Renault 10 z nostalgią wspomina się tam ponoć do dziś. Tak samo jak i pochodzące z Rosji Moskwicze.

Pod koniec XX wieku tego typu, nieco przestarzałe modele, przestały mieć rację bytu chyba w całej środkowo-wschodniej Europie. W 2012 roku do Bułgarii przylecieli Chińczycy, a konkretnie motoryzacyjny gigant Great Wall Motors. Krótko potem ruszyła produkcja SUV-ów i pickupów z chińskim rodowodem. Jednak to dalej obca myśl techniczna.

Trzęsienie ziemi

Rosen Daskalov, biznesmen, konstruktor i kierowca wyścigowy, stał się założycielem pierwszej marki „Made in Bulgaria”, choć fizycznie z siedzibą w Anglii. W 2012 roku zarejestrowano markę SIN Cars, a w 2015 roku powstał pierwszy supersamochód z homologacją drogową. Produkcja ruszyła na Wyspach.

SIN, czyli grzech, tu skojarzenie jest proste. Na grzeszyć tym autem na publicznej drodze bardzo łatwo. Mamy do czynienia z ultralekką konstrukcją. Kokpit obudowany jest przestrzenną klatką bezpieczeństwa. Na niej zamocowane jest poszycie, czyli karoseria wykonana

z kompozytów szklanych i węglowych. Samochód powstał z myślą o wyścigach klasy GT4, wersja homologowana to efekt prac, których początek miał miejsce na torze wyścigowym.

Silnik z Chevroleta Corvette - tu opcji jest kilka, wszystkie bazują na ośmiocylindrowcu pochodzącym ze Stanów, a konkretnie z General Motors. Jednostki LS3, LS7 i LS 9 mogą mieć kolejno 450, 550, 650 koni mechanicznych. Samochód, który odwiedził minionej jesieni Polskę, to wersja R1 550, czyli pośrednia. Ma 7 litrów pojemności, 637 Nm momentu obrotowego i kręci się do ponad 7 tysięcy obrotów na minutę. V-ósemka brzmi jak zbliżające się trzęsienie ziemi, albo demon i za nic nie

przypomina kulturalnych jednostek montowanych w luksusowo-sportowych autach z Europy.

Jazda R1 to wyzwanie, chociażby ze względu na 6-biegową manualną skrzynię biegów. Nie bez powodu marki takie jak McLaren, Ferrari czy Lamborghini oferują swoim bogatym klientom samochody z automatami i łopatkami przy kierownicy. Przy dużej mocy obsługa manuala wymaga wprawy, toteż żeby wykorzystać w pełni możliwości R1, trzeba mieć umiejętności kierowcy wyścigowego. Nawet przyspieszenie od 0 do 100 km/h w deklarowanym czasie 3,5 sekundy będzie możliwe, jeśli nie ogarniemy do perfekcji obsługi sprzęgła i odpornej dźwigni zmiany biegów.

Niepotrzebne audio

Mieszkańcy luksusowych podmiejskich willi i drogich apartamentowców mogą być rozczarowani. SIN R1 to auto sportowe ze wszystkimi konsekwencjami tego stanu rzeczy. To nie Bentley, tylko bezkompromisowa wyścigówka z dowodem rejestracyjnym. Dlatego kierowca i pasażer słyszą każdy kamyczek uderzający o nadkole. Zza placów wydobywa się złowrogi gang ośmiu cylindrów, który prawie że uniemożliwia słuchanie radia. System audio jest na pokładzie, ale trudno stwierdzić po co.

Nie ma co liczyć na wygodne pasy bezwładnościowe, montowane we współczesnych samochodach. Do dyspozycji są wyłącz-

nie wielopunktowe pasy szelkowe, bezpieczne, ale i uciążliwe. Na pokładzie nie ma ani jednej poduszki powietrznej.

Siedzenia są kubelkowe, a wsiadanie za kierownicę wymaga gimnastyki. Zachowanie „godności” podczas tej operacji jest w zasadzie niemożliwe. Ogólna konstrukcja tego auta jest prosta, stosunkowo zaawansowane jest natomiast pneumatyczne zawieszenie z regulacją wysokości. Po publicznej drodze można się poruszać wyłącznie w najwyższym ustawieniu, a i ono nie gwarantuje, że nie urwiemy zderzaka.

Układ kierowniczy jest bardzo czuły. Tak jak w samochodach wyścigowych najmniejszy ruch kierownicą inicjuje skręt. Zakręty





- również te ciasne - pokonujemy nie odrywając rąk od kierownicy. Bezpośrednie działanie to zaleta, kiedy chcemy jechać szybko i dynamicznie. Natomiast SIN nie da nam się roznieść na zwykłej drodze, bo tor jazdy cały czas trzeba kontrolować. Koła skręcają szybko, ale pod małym kątem, zwrotność na parkingu jest niewielka. Zawracanie na trzy, przeraża się w zawracanie na 5, albo 7! Sprawy nie ułatwia

brak środkowego lusterka wstecznego i znikoma widoczność do tyłu. Za plecami mamy bowiem wielki motor, a do dyspozycji wyłącznie małe lusterka boczne.

Skrzydło jak gilotyna

Napęd przekazywany jest wyłącznie na tylną oś, a mechanizm różnicowy wyposażono w szperę, czyli blokadę. Dlatego jazda w mniejszym lub większym

kontrolowanym poślizgu to kwestia ułamka sekundy. SIN bardzo łatwo staje bokiem i jest mocno nadsterowny. Drogę czuć wyśmienicie, tak jak i najmniejszy uślizg koła.

Poza silnikiem i przeniesieniem napędu z tyłu znajduje się potężny spoiler. Jest wysuwany pneumatycznie i dzieje się to błyskawicznie, w takim przytupem, jakbyśmy mieli do czynienia z gilotyną, a nie tylnym skrzydłem. Trudno mówić

o masowej produkcji, ale z pewnością jest to samochód seryjny. Jak na narodowy debiut Bułgarów w świecie „autorskich” samochodów trudno byłoby sobie wyobrazić lepsze wejście do gry. Gry dla bogatych pasjonatów motoryzacji, bo producent podaje na swojej stronie jeden lakoniczny komunikat dotyczący finansów. Cena zaczyna się w przeliczeniu od około 750 tys. złotych, ale bez uwzględnienia podatków. ■

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.



Zoptymalizuj swoje procesy biznesowe z TC Transport Order®!

www.timocom.pl/Zapytanie-o-transport



- 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

