



# przewoźnik

Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



# Brexit

# 18

**200 litrów**

**Oszczędne i niezawodne**

# 6

# 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



## 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](mailto:oplaty.drogowe@zmpd.pl)

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

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

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





**Tadeusz Wilk**  
Dyrektor Departamentu  
Transportu ZMPD

## Nic o nas bez nas

Branża transportowa zaskakiwana jest nowymi pomysłami legislacyjnymi. Moglibyśmy się do tego przyzwyczaić, gdyby nie to, że stawką jest funkcjonowanie naszych przedsiębiorstw, dających tysiące miejsc pracy. Przykładem propozycji, która może wykołować całą branżę, jest nowy sposób wynagradzania kierowców, przedstawiony przez Ministerstwo Infrastruktury. Projekt zakłada wzrost wysokości

części ozusowanej, co może doprowadzić do zwiększenia kosztu płac dla pracodawcy nawet o ponad 2,5 tys. zł. Przedsiębiorcy muszą mieć szansę wszechstronnego przemyślenia propozycji i sformułowania swojego stanowiska wobec tak doniosłej kwestii. ZMPD przeprowadzi szereg konsultacji w całej Polsce, aby zebrać jak najwięcej opinii środowiska.

## Najczęstsze powody mandatów we Włoszech 58

Zmiany wprowadzone do włoskiego systemu prawnego dotyczące kompletności dokumentacji na pokładzie pojazdu obniżyły wysokość sankcji, ale i ograniczyły podstawę do odwołania się od mandatu. Chociaż przepisy pojawiły się dwa lata temu, nadal są zaskoczeniem dla wielu przewoźników.

## Biegły to więcej niż rewident 60

Czy biegły rewident to kolejny uciążliwy kontroler, czy osoba działająca w interesie właścicieli w celu ochrony majątku podmiotu gospodarczego? Przedstawiamy podstawowe korzyści z badania sprawozdań finansowych dla przedsiębiorstw branży przewozów rzeczy.

## Elektronika zamiast hazardu 72

Kiedyś pokazano tu pierwszy magnetowid, płytę DVD, legendarny komputer Commodore 64. Ciekawe, które z tegorocznych wynalazków okażą się kamieniami milowymi w historii wszytkiego, co kojarzy się ze skrótem „tech”.



**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:**  
Bożena Grzegorzczak, Agnieszka Janusz,  
Kacper Jeneralski, Tomasz Matyszko,  
Tomasz Rejek, Anita Rusztecka, Agata  
Sobol, Piotr Szymański, Izabella Wierzbicka

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

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

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzeżona 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.

## Niech przeważą siła argumentów, a nie argument siły 8

Prezes ZMPD i członek prezydium IRU Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o Pakiecie Mobilności, jego ocenie przez środowisko przewoźników oraz innych wyzwaniach dla branży.



## Europa to szansa dla wszystkich, czy tylko dla wybranych? 34

Komisja Europejska pod wpływem protekcyjnej postawy polityków zachodnioeuropejskich proponuje niekorzystne dla Europy rozwiązania. Prezentujemy obszernie omówienie raportu wykazującego szkodliwość unijnych propozycji.

## Zmiany Kodeksu Celnego 46

Od stycznia 2018 roku w krajach Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUG) obowiązuje zmieniony Kodeks Celny. Jego wpływ na wykonywanie przewozów międzynarodowych omawiano na seminarium zorganizowanym przez ZMPD przy współpracy z rosyjską firmą prawniczą Urvest.

Rząd osłabia polskich przewoźników	6
Niech przeważą siła argumentów, a nie argument siły	8
Buczek i Morawiecki nagrodzeni Wektorami	10
Fotomorgana.	12
BREXIT. Konsekwencje dla transportu drogowego	18
Rośnie liczba karnetów TIR wydanych przez ZMPD	30
Parlamentarna debata o konsekwencjach zmian w prawie unijnym dla transportu	32
Europa to szansa dla wszystkich, czy tylko dla wybranych?	34
Faktoring receptą na płynność finansową firmy	39
Sprawdź podatek od ciężarówki	40
Rekordowy rok producentów	42
Ataki na polskie autokary	44
Zmiany w Kodeksie Celnym EAUG	46
EETS w końcu rusza. Jedno urządzenie do naliczania myta w całej Europie	48
Maluch, który nie uratował fabryki	50
Najnowsza usługa ZMPD - viaTOLL w trybie post-paid	56
Najczęstsze powody mandatów we Włoszech	58
Biegły to więcej niż rewident	60
Skróć czas przejazdu dzięki euroShell	63
Oszczędne i niezawodne	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Szukam godnej zaufania firmy...	68
Las Vegas, elektronika zamiast hazardu	72



# Rząd osłabia polskich przewoźników

**Do konsultacji społecznych trafił projekt Ministerstwa Finansów obniżenia limitu wwozu paliwa bez opłat celnych i akcyzy do 200 litrów. Zarząd ZMPD negatywnie ocenił proponowane zmiany i uważa, że regulacje zagrożą firmom jeżdżącym na wschód, ale nie przyniosą oczekiwanego przez MF skutku.**

Robert Przybylski

Ministerstwo Finansów nie ukrywa, że chodzi o zwiększenie pobieranych danin oraz ochronę działających w kraju producentów oraz importerów paliw. „Celem projektu jest uszczelnienie systemu celnego i podatkowego poprzez wprowadzenie ograniczeń w ilości paliwa przywożonego w stan-

dardowych zbiornikach pojazdów samochodowych ze zwolnieniem z należności celnych przywozowych i akcyzy” napisał resort w uzasadnieniu do projektu, opublikowanego na stronach Rządowego Centrum Legislacji 20 lutego br.

Ministerstwo wylicza, że obniżenie limitu z 600 do 200 litrów, co ma nastąpić 1 czerwca 2018 r., da w pierwszym roku obowiązywania ustawy 220 mln zł, a w kolejnym już 440 mln zł. MF podkreśla, że w 2017 roku

wzrosły przychody ze wszystkich podatków za wyjątkiem akcyzy. Zmalała ona o 1,1 proc., gdy VAT zwiększył się o 9 proc., zaś PIT o 3,3 proc.

Ponadto MF dodaje, że „Zmniejszenie limitu stanowić będzie ochronę polskiego rynku paliw oraz polskich firm transportowych przed napływem taniego paliwa sprowadzanego z państw trzecich - głównie Białorusi i Rosji oraz zwiększenie konkurencyjności na rynku transportu drogowego”. Projektowana ustawa zmienia-

jąca ustawę – Prawo celne oraz ustawę o podatku akcyzowym nie dotyczy podatku VAT.

Resort dostrzega, że przewoźnicy samochodowi poniosą koszty tej nowelizacji i szacuje, że w razie wejścia jej w życie w zakładanym terminie, przewoźnicy w pierwszym roku będą musieli wydać niemal 198 mln zł więcej na paliwo, a w kolejnym 339 mln zł.

## Dziurawa granica

Krajowa Administracja Skarbowa wskazuje, że „kontrola celna w omawianym zakresie wwożonego w zbiornikach pojazdów samochodowych zza wschodniej granicy do Polski paliwa, dotyczy przywozu z Rosji, Białorusi i Ukrainy.” KAS przyznaje, że „W przypadku przywozu paliwa z te-

rytorium Litwy projektowane przepisy ustawy zmieniającej ustawę – Prawo celne oraz o podatku akcyzowym nie mają zastosowania.”

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że w takiej sytuacji import taniego paliwa ze wschodu nie zmaleje. „Dziura” w granicy sprawi, że nowelizacja ustawy nie spełni założeń, ponieważ sa-

zanych w wydłużonymi postojami, spowodowanymi zwiększeniem liczby kontroli zawartości zbiorników paliwa.

Szacuje, że każdego roku polscy przewoźnicy z powodu przymusowych przestojów na granicach ponoszą straty w wysokości co najmniej 120 mln złotych.

Import taniego paliwa ze wschodu nie zmaleje. „Dziura” w granicy sprawi, że nowelizacja ustawy nie spełni założeń, ponieważ samochody będą nakładać drogi, aby przejechać np. granicę litewsko-białoruską, gdzie nie ma żadnych ograniczeń w ilości wwożonego paliwa.

mochody będą nakładać drogi, aby przejechać np. granicę litewsko-białoruską, gdzie nie ma żadnych ograniczeń w ilości wwożonego paliwa.

UE nie zmusza do wprowadzania limitu wwozu paliwa na granicach zewnętrznych. Zatem przewoźnicy będą nakładać drogi i jeździć przez Litwę, Słowację a nawet Węgry, aby ominąć ograniczenie.

Ponadto dwustronna umowa polsko-rosyjska pozwala Rosjanom na wjazd z 600 litrami, gdy polscy przewoźnicy będą mogli wwieźć tylko 200 litrów. Rosjanie wykonują w Polsce blisko 20 tys. operacji transportowych miesięcznie.

ZMPD w swoim stanowisku podkreśla, że „takie zmiany prowadzić będą do osłabienia pozycji konkurencyjnej polskiego drogowego transportu międzynarodowego”. Przewoźnicy wprost oświadczają, że nie będą w stanie konkurować z rosyjskimi podmiotami.

ZMPD czuje się zaskoczony projektem i wskazuje, że jest jedyną organizacją w Polsce uprawnioną do wypowiedzenia się w tej kwestii, bowiem wszyscy polscy przedsiębiorcy wykonujący przewozy na wschód są członkami ZMPD. Brak wcześniejszych konsultacji w tej kwestii z ZMPD można uznać za brak zrozumienia dla obecnej sytuacji polskich przewoźników.

## Przymusowe postoje

Zrzeszenie obawia się także podwyższenia kosztów przewozów zwi-

W 2017 roku granicę polsko-białoruską przekroczyło ponad milion ciężarówek, o 18 proc. więcej niż rok wcześniej. Granicą polsko-ukraińską przejechało ponad 0,7 mln ciężarówek, zaś polsko-rosyjską ponad 0,1 mln. Na obu ostatnich wymienionych granicach ruch powiększył się w 2017 roku o 16 proc. Łącznie przez granice z krajami nieunijnymi przejechało ponad 1,9 mln ciężarówek, o 17 proc. więcej niż w 2016 roku.

KAS informuje, że w 2017 roku na granicach stwierdzono 1 897 przypadków przywozu paliwa ponad dopuszczalne normy. Zatem odsetek naruszeń to promil ciężarówek przekraczających granicę. W sumie w 2017 roku przewoźnicy wjechali na granicę z blisko 292 tys. litrów paliwa ponad dopuszczalne normy, przy średnim przekroczeniu wynoszącym 200 litrów.

Prezes ZMPD dopytuje, dlaczego przychody branży paliwowej mają być ważniejsze od funkcjonowania tysięcy małych, prywatnych, często rodzinnych firm transportowych? Polscy przewoźnicy zdobywali rynek wschodni, głównie rosyjski, wieloletnią ciężką pracą. Do tej pory byli atakowani przez administrację Niemiec, Francji i Rosji. Czyżby decydujący cios mieli otrzymać od polskiego rządu? – zastanawia się prezes Buczek. – To nie może być prawo, które będziemy ciągle poprawiać i którego będziemy się wstydzili – kończy prezes.



# Niech przeważą siła argumentów, a nie argument siły

Prezes ZMPD i członek prezydium IRU Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o Pakiecie Mobilności, jego ocenie przez środowisko przewoźników oraz innych wyzwaniach dla branży.



## ■ Dlaczego tyle czasu zajęło IRU przygotowanie stanowiska dotyczącego Pakietu Mobilności?

Do IRU należą stowarzyszenia przewoźników ze wszystkich państw unijnych. Ich przedstawiciele spotykają się na posiedzeniach CLTM, czyli Komitetu Łącznikowego IRU, bo to gremium zajmuje się Pakietem. Łatwo zrozumieć, że o pełną zgodę trudno, ale dyskusja nadal trwa. Niemniej IRU musi mieć stanowisko wobec każdej kwestii, która dotyczy transportu drogowego. Unia Europejska przedstawiła projekt regulacji zakłócający swobodę wykonywania przewozów międzynarodowych i w takim przypadku IRU musiało zająć stanowisko wobec propozycji Komisji Europejskiej. Interes jednej lub drugiej grupy przewoźników to jedno, ale transport jako całość musi być regulowany przepisami, które są niezależne od siły przekonywania którejkolwiek z grup. Chodzi o to, by przeważała siła argumentów, a nie argument siły.

## ■ Kto w IRU odpowiada za wypracowanie stanowiska IRU w sprawie Pakietu Mobilności?

Stanowisko IRU podjął się wypracować Komitet Łączności z Unią Eu-

ropejską do spraw Transportu Towarowego IRU (CTLM). Choć pozycje przeciwstawnych grup przewoźników zbliżają się i rozjeżdżają, to dialog trwa. Dzięki niemu strony lepiej rozumieją się, a to daje szansę na zbliżenie i ostateczne rozwiązanie. Zarówno w Parlamencie Europejskim, jak i w Komisji Europejskiej trwają prace nad ostatecznym kształtem Pakietu Mobilności.

## ■ Jaki jest najważniejszy argument naszej strony?

Wszystko wskazuje na to, że UE narusza interesy pracownikom. Mają oni zastrzeżoną prawnie wolność w podjęciu decyzji, jak i gdzie wypoczywać, zaś urzędnicy unijni próbują ich na siłę uszczęśliwić, co godzi w interes obywatelski każdego zatrudnionego.

## ■ A co mówią na ten temat sami kierowcy?

W ZMPD zbadaliśmy, jakie są preferencje kierowców co do miejsca wypoczynku. Jednocześnie stwierdzamy, że kierowcy chcą tę sferę swoich praw zagwarantować dla siebie. Skoro prawnie jest zapewniona wolność terminu i sposobu wypoczynku, jak

można uzasadnić próby zmuszania kierowców do opuszczenia ich „mobilnych domów”, w których mają pomyślane rzeczy potrzebne do życia poza ich stałym miejscem zamieszkania?

Zrozumiała jest dla nas konieczność zapewnienia przez firmy hoteli kierowcom, aby mogli dokonać np. przejazdu, ale skoro weekend jest czasem odpoczynku, tylko on sam, kierowca, może wybrać sposób i miejsce odbioru odpoczynku. Nikomu nie wolno zmuszać kierowcy, aby na weekend jechał do kraju rejestracji pojazdu, bo w naszej „wolnej Europie” każdy może spędzić weekend, gdzie chce, np. latem w Hiszpanii, a zimą w Szwecji i każdy urzędnik unijny musi to zaakceptować.

Obowiązkiem pracodawcy jest zapewnienie funduszy na wypoczynek w motelu, a jeśli kierowca zechce wypłaty skumulować i zaoszczędzone pieniądze wydać np. na weekend w luksusowym spa, to jest jego wybór.

## ■ Pakiet Mobilności nie jest jedynym zagrożeniem dla polskich firm. Związki zawodowe domagają się zmiany zasad wynagradzania kierowców. Pod ich naciskiem

## Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało nawet nowe sposoby wynagradzania kierowców. Jak pan je ocenia?

Dla mnie, jako wieloletniego uczestnika rynkowej gry, mającego świadomość, że podstawowe reguły wolnego rynku są warunkiem sukcesu, jakiegokolwiek populistyczne, niedojrzałe propozycje, nastawione na krótki efekt popularności stają się bardzo szkodliwe dla interesów branży i państwa.

Zauważmy, że przez krótki okres wolności gospodarczej polscy przewoźnicy osiągnęli wspaniałe wyniki, doganiając zagranicznych konkurentów posiadających wielopokoleniową tradycję.

## ■ Związki zawodowe wskazują na konieczność lepszego zabezpieczenia emerytalnego pracowników, stąd chcą dla nich więcej pieniędzy.

Pieniądze nie biorą się „ze ściany”, czyli z bankomatu, ale są wypracowywanym zyskiem przedsiębiorców, którzy zasługują na wyjątkowe wsparcie, jako grupa społeczna podejmująca się wyzwań i dostarczająca państwu wielostronnych korzyści.

Firmy przewoźowe muszą zapew-

Zrozumiała jest dla nas konieczność zapewnienia przez firmy hoteli kierowcom, aby mogli dokonać np. przejazdu, ale skoro weekend jest czasem odpoczynku, tylko on sam, kierowca, może wybrać sposób i miejsce odbioru odpoczynku. Nikomu nie wolno zmuszać kierowcy, aby na weekend jechał do kraju rejestracji pojazdu, bo w naszej „wolnej Europie” każdy może spędzić weekend, gdzie chce.

nić pokrycie swoich wszystkich kosztów. Nie otrzymują od państwa żadnej finansowej pomocy, natomiast przyczyniają się do budowy PKB, czyli siły państwa. Równocześnie organizują miejsca pracy, zdejmując z państwa ciężar odpowiedzialności za ludzi, którzy sami nie stworzyli swojego warsztatu pracy.

## ■ Związki zawodowe naciskają, aby nowe regulacje przyjąć jak najszybciej. Czy branża jest na to gotowa?

Nasze inwestycje są w trakcie amortyzacji. Proponowanie nowych reguł, nawet jeżeli są eksperymentem, jest bardzo szkodliwe dla funkcjonowania firm. Nie wyobrażam sobie, dla czego państwo, które jest najwię-

szym pracodawcą (administracja, ochrona zdrowia, szkolnictwo, ubezpieczenia) i które zarazem nie dba o swoich pracowników, bowiem wielu z nich zatrudnia na umowach śmieciowych, wprowadza regulacje, które w ostatecznym rozrachunku muszą skutkować gwałtownym wzrostem kosztów.

Przy rentowności 3 proc. firmy działające na otwartym, zliberalizowanym i dostępnym dla zagranicznych graczy rynku transportu drogowego, zbankrutują. Zatem nowa regulacja wywoła skutek zgoła odmienny, to znaczy zrujnuje pracodawców, a wraz z ich upadkiem zlikwiduje miejsca pracy. Czy o to chodziło pomysłodawcom takiego prawa?...



# Buczek i Morawiecki nagrodzeni Wektorami 2017

**Podczas Gali Pracodawców RP, która odbyła się w Warszawie 13 stycznia 2018 roku, prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski wręczył Wektory 2017, prestiżowe nagrody Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej.**

**Robert Przybylski**

**N**agrody Wektorów trafiają do osób wybitnych – powiedział prezydent Pracodawców RP. – Tych, którzy wyjątkowo przysłużyli się polskiej gospodarce. Którzy swoją działalnością wyznaczyli godne naśladowania standardy, albo wypracowali nowatorskie rozwiązania gospodarcze lub społeczne – podkreślił Malinowski.

Pierwszy odebrał Wektora 2017 prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek. Wręczając nagrodę pre-

zydent Pracodawców RP podkreślił, że jest ona uhonorowaniem ogromnego sukcesu na rynku przewozów międzynarodowych oraz została przyznana za niezłomną walkę z protekcjonizmem, po jaki sięgnęli pokonani zagraniczni konkurenci.

Prezes Buczek podkreślił, że polscy przewoźnicy zdobyli jedną czwartą unijnego rynku samochodowych przewozów międzynarodowych. – To wielki zaszczyt dla mnie, że mogę odebrać tę nagrodę w imieniu moich kolegów i koleżanek – zapewnił prezes ZMPD. – Od dwudziestu pięciu lat działam w organizacji, która, jak myślę, ma niemały udział w tym sukcesie. Liczę, że pre-

mier pomoże w rozwiązaniu problemów branży i dostrzeże fakt, że polscy przewoźnicy wypracowują dodatni bilans płatniczy, a 80 proc. zleceń pochodzi z zagranicy – podkreślił prezes Buczek.

Nagrodę Super Wektora 2017 otrzymał premier Mateusz Morawiecki – za nakreślenie Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz przekonanie do jej realizacji sił politycznych, a także oddanie w tym dokumencie należnego miejsca przedsiębiorcom. – Mówi się, że nagroda przydaje laureatowi odpowiedzialności. Ja odczytuję to jako symbol, ale i jako zobowiązanie, by jeszcze lepiej wytyczać wektory polskiej gospodarki – powiedział

premier odbierając statuetkę. Odnośząc się do apelu prezesa ZMPD przyznał, że zaproponowany przez Komisję Europejską Pakiet Mobilności należałoby raczej nazwać Pakietem Niemobilności. Podkreślił również znaczenie reprezentacji branż w Brukseli, gdzie powstaje 80 proc. prawa obowiązującego w Polsce. – Dopiero wspólne działania administracji i przedsiębiorców da szansę na tworzenie lepszego unijnego prawa – dodał premier.

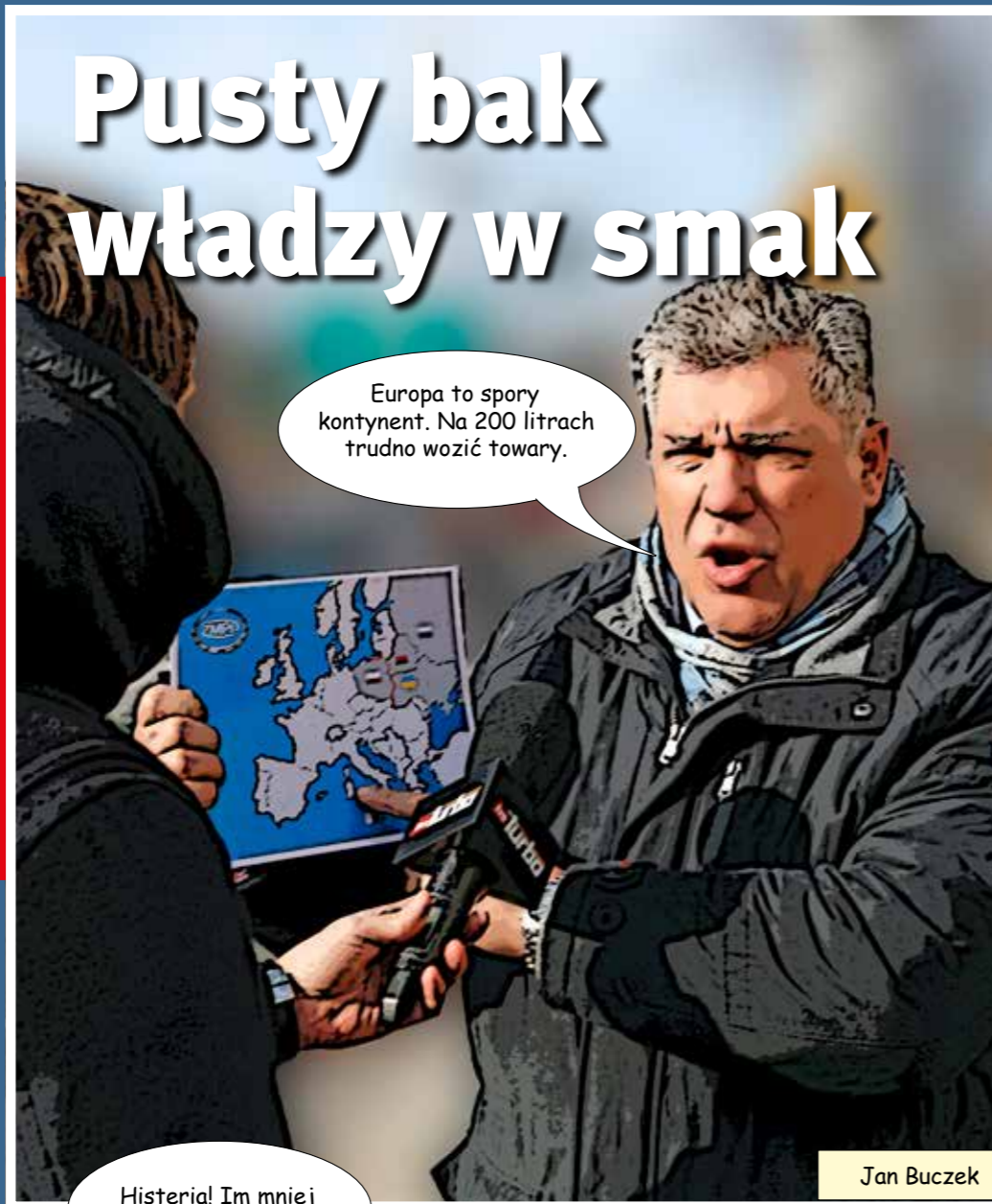
– Gdybym miał określić, jaka cecha łączy kraje, które odniosły największy sukces gospodarczy, to jest to niewątpliwie bardzo bliska współpraca administracji publicznej z przedsiębiorcami – dodał Morawiecki. Zaznaczył,

że celami jego ekipy są silna gospodarka, silne społeczeństwo i silna Polska, która będzie mocno oddziaływać na arenie międzynarodowej. – Płyniemy na jednej łódce – zwrócił się do przedsiębiorców. – Chcemy działać w waszym interesie. Ten Wektor nastawiony jest na silną polską gospodarkę – podkreślił.

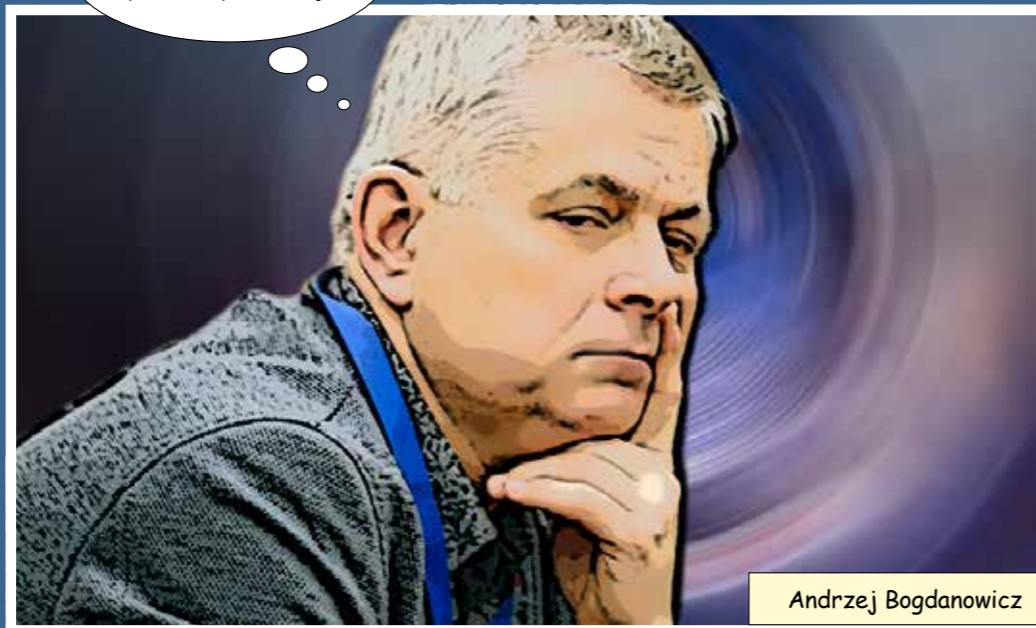
Wektory przyznawane są już od 2002 roku i konsekwentnie pokazują, dokąd zmierza polski biznes. Trafiają do przedstawicieli świata gospodarki, nauki, kultury, polityki i mediów. Instytucje i firmy również mogą zdobyć tę nagrodę, jako uhonorowanie ich wsparcia dla rozwoju przedsiębiorczości czy osiągnięć biznesowych.



# Pusty bak władzy w smak



Histeria! Im mniej paliwa, tym taniej!









## Dobry rok branży leasingowej

Wartość nowych kontraktów na leasing samochodów ciężarowych i dostawczych o dmc powyżej 3,5 tony zawartych w 2017 roku sięgnęła 17,5 mld zł i była o 2,3 proc. wyższa niż w 2016 roku. Transakcje dotyczące finansowania ciągników siodłowych zanotowały 1,4-procentowy wzrost, dotyczące finansowania nacze - 3,1 proc. dynamikę, podczas gdy transakcje finansowania pojazdów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony zwiększyły się o 11,5 proc. rok do roku. Wartość nowych kontraktów leasingowych na nowe auta wzrosła w 2017 roku o 21,9 proc. do 30,5 mld zł.

## Sprzedaż opon na tym samym poziomie

W 2017 roku według danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zmalała o 1 proc. do nieco ponad 670 tys. sztuk. Rok 2016 zakończył się 0,7-procentowym spadkiem. Sprzedaż gum na oś kierowaną stanowi 38 proc. rynku, na oś napędową 29 proc., a reszta przypada na osie naczep. Najpopularniejszym rozmiarem na osi napędowej pozostają opony 385/65R22,5 oraz 315/70 R22,5 na które przypada ponad 60 proc. popytu. Opony regionalne stanowią niecałe 80 proc. popytu. Spadki tłumaczone są przez branżę rosnącym importem opon z Chin oraz innych krajów Azji.

## Czy masz dobrą reputację?

Eksperti Inelo ostrzegają, że przewoźnicy powinni upewnić się, że mają wdrożone procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń. Dbłość o właściwą organizację pracy zmniejsza bowiem ryzyko kontroli w firmie, a ewentualne postępowania o wykroczenia z przeszłości kończą się decyzją stwierdzającą nienaruszalność dobrej reputacji przewoźnika. – Od uruchomienia KREPTD obserwujemy zwiększenie liczby kontroli dotyczących dobrej reputacji przewoźników. Dlatego warto, by przedsiębiorstwa transportowe jak najszybciej sprawdziły, czy nie występują u nich najpoważniejsze naruszenia oraz jaka jest średnia liczba bardzo poważnych naruszeń. W tym celu mogą skorzystać ze specjalistycznego oprogramowania do kontroli i rozliczania czasu pracy kierow-

ców bądź usług firmy doradczej – podpowiada ekspert Inelo Mateusz Włoch. Od wprowadzenia zmian w Ustawie o transporcie drogowym odnośnie postępowania o utratę dobrej reputacji przewoźników minął już ponad rok. Nowym zasadom podlegają już wszystkie naruszenia popełnione w roku ubiegłym oraz te, do których dochodzi na bieżąco. W całej Europie za tego typu wykroczenia przedsiębiorcom grożą wysokie kary finansowe. W przypadku dużych podmiotów transportowych sankcje podczas jednej kontroli drogowej mogą sięgać 10 tys. zł, a w przypadku kontroli w firmie nawet 30 tys. zł. Dodatkowym zagrożeniem dla przedsiębiorstw jest możliwość utraty dobrej reputacji, a tym samym konieczność zawieszenia działalności.



## Ile w sumie kosztuje ciężarówka – bezpłatny poradnik

Całkowity koszt posiadania ciężarówki to sprawa kluczowa w zarządzaniu finansami przewoźnika. Jednak w praktyce obliczenie wszystkich kosztów dla poszczególnych pojazdów może być trudne.

Dokładne podsumowanie kosztów, począwszy od kupna pojazdu, aż do wycofania z eksploatacji, pozwala właścicielom firm przewozowych uzyskać właściwy obraz finansów, a tym samym skuteczniej zarządzać wydatkami oraz szukać oszczędności.

Pomoc w rozpoznaniu pełnych kosztów, ich kontrolowaniu oraz znalezieniu oszczędności można uzyskać w elektronicznym poradniku, jaki przygotowała firma ExxonMobil we współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Poradnik zawiera podstawową wiedzę na temat całkowitych kosztów posiadania oraz praktyczne porady dotyczące ich obniżania. W tym internetowym szkoleniu uwzględniono także m.in. wskazówki dotyczące nabycia pojazdów, oszczędzania paliwa oraz wycofywania samochodów z eksploatacji.

Bezpłatny poradnik dostępny jest na stronie producenta środków smarnych Mobil Delvac.

Aby uzyskać do niego dostęp należy wcześniej dokonać rejestracji

<https://r1.surveysandforms.com/21d1nd3-752r8067>

## ViaTOLL zanotował rekordowe wpływy

W 2017 roku przychody viaTOLL wyniosły 1,88 mld zł, o 10 proc. więcej niż rok wcześniej. Płatne drogi liczą 3660 km (w 2017 roku doszło do 360 km). Na koniec grudnia w systemie było zarejestrowanych ponad 1 mln 122 tys. pojazdów i 552 tys. podmiotów gospodarczych. Liczba pokładowych urządzeń viaAuto sięga 88 tys. Najpopularniejsze są pojazdy Euro V (38,7

proc.), Euro III (17,1 proc.) i Euro VI (15,3 proc.). Tych ostatnich przybyło ponad 4 punkty proc., gdy aut klasy Euro V niecałe 0,5 punktu. Pojazdów pozostałych klas ubywa.

Polscy przewoźnicy stanowią niemal 60 proc. zarejestrowanych, Niemcy 5,5 proc., Litwini 3,7 proc., Ukraińcy 2,8 proc. i podobnie Czesi.





# BREXIT

## Konsekwencje dla transportu drogowego

**BR**  
**EXIT**  
Konsekwencje  
dla transportu  
drogowego  
**KONFERENCJA**



**Branża transportu drogowego obawia się wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Nie są znane warunki tego procesu ani podejście negocjatorów. Nie wiemy nawet, czy problem przekraczania granicy został dostrzeżony przez polityków.**

Robert Przybylski

**W**iemy jedynie, że Wielka Brytania wyjdzie z Unii Europejskiej o północy 29 marca 2019 roku. Co przyniesie to zdarzenie? Jakie zmiany czekają obywateli, przedsiębiorców, przewoźników?

Na te pytania starało się znaleźć odpowiedź Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

w Polsce podczas międzynarodowej konferencji zorganizowanej pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury, która odbyła się 2 lutego 2018 r. w Warszawie. Zaprosiliśmy osoby kompetentne, zarówno ze świata polityki, jak i transportu. Gospodarzem spotkania był prezes ZMPD Jan Buczek.

Prezes ZMPD przypomniał, że w czerwcu 2016 roku w referendum Brytyjczycy zdecydowali o wystąpieniu z Unii Europejskiej. Brytyjski rząd już w marcu 2017 roku ogłosił zastosowanie artykułu 50 Traktatu Unii Euro-

pejskiej, zatem wyjście Wielkiej Brytanii z UE stało się oczywistym dla wszystkich faktem.

- Jedyną kwestią, która nam wszystkim spędza sen z powiek, są warunki rozstania – podkreślił prezes ZMPD. Niedawno rozstrzygnięto sprawy o zasadniczym znaczeniu: budżetu, bo pamiętajmy, że Wielka Brytania jest jednym z największych płatników do unijnej kasy; praw obywateli UE w Wielkiej Brytanii oraz obywateli brytyjskich w UE; a także ruchu granicznego pomiędzy Irlandią i Wielką Brytanią.

- Możemy oczekiwać, że teraz ruszą negocjacje dotyczące kolejnych spraw, w tym transportu drogowego. Dla naszej branży Brexit, obok Pakietu Mobilności, to zasadniczy problem. Obie kwestie i brak konkretów dotyczących zmiany reguł w najbliższej przyszłości niepokoją firmy transportowe. Niewiedza to największe zagrożenie dla biznesu. Dla przedsiębiorców perspektywa kilku lat to dosłownie chwila, stąd aktualne informacje są bardzo ważne, bo pozwalają świadomie wybrać: inwestować czy wycofać się z rynku – wyjaśnił Jan Buczek.

ZMPD reprezentuje dużą grupę przewoźników wykonujących transport między kontynentem a Wyspami. – Aktywnie szukamy odpowiedzi na pytanie, co będzie z nami po Brexicie. Zorganizowaliśmy konferen-

cję, aby poinformować o potrzebach i obawach branży, dotrzeć do decydentów polskich i europejskich oraz przygotować firmy transportowe na nadchodzące wyzwania – dodał prezes ZMPD.

### Jak może wyglądać Brexit?

W piśmie z 29 marca 2017 roku premier Wielkiej Brytanii Theresa May zapewniała przewodniczącego Rady Europejskiej Donalda Tuska, że ma nadzieję na specjalne stosunki z Unią Europejską już po wyjściu. Premier podkreślała, że Wielka Brytania wychodzi z Unii Europejskiej, ale nie opuszcza Europy.

Wspomniała przy tym, że jeśli nie uda się uzgodnić wszystkich szczegółów opuszczenia UE, wówczas wymia-

na gospodarcza będzie odbywała się na zasadach określonych przez Światową Organizację Handlu.

Jednocześnie rząd brytyjski ogłosił wyjście Wielkiej Brytanii z unii celnej oraz ze wspólnego rynku, ale nie określił, co wybiera z zamian. Główny negocjator UE Michel Barnier stwierdził, że przy takim założeniu kontrole na granicy brytyjsko-irlandzkiej są nie do uniknięcia, a tego z kolei chcieliby uniknąć zarówno w Londynie, jak i w Brukseli. Sytuacja zatem jest bardzo niejasna.

Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk w liście skierowanym do uczestników konferencji wyraził pogląd, że wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłych relacji w sposób gwarantujący zachowanie podstawowych, uniwersalnych





swobód przepływu towarów, osób i usług. W tym kontekście szczególna rola przypada międzynarodowemu transportowi drogowemu.

Minister przypomniał, że wspólnie z partnerami ze Zjednoczonego Królestwa Polska oceniała protekcyjnystyczne rozwiązania, przyjmowane przez niektóre państwa członkowskie, jako wysoce ryzykowne dla konkurencyjności europejskiej gospodarki.

Wyraził nadzieję, że to wspólne stanowisko zostanie utrzymane również podczas negocjacji dotyczących przyszłych relacji bilateralnych.

### Brytyjczycy uspokajają

Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott: – Moment wdrażania będzie ograniczony w czasie. W tym okresie Wielka Brytania będzie nadal

współpracować z UE zgodnie z unijnymi regulacjami prawnymi. Nasi koledzy w Brukseli są zgodni, że to powinno tak wyglądać – zapewnił ambasador. Przekonywał, że brytyjski rząd ufa, że jest to umowa wykonalna i że zamknie negocjacje w marcu.

Ambasador podkreślił, że jest świadom roli polskiego transportu drogowego i jego znaczenia na europejskim rynku. Podał dane: – Każdej doby na terytorium Wielkiej Brytanii wjeżdża 1 200 polskich ciężarówek. Dodał, że celem rządu Jej Królewskiej Mości jest utrzymanie przewozów na obecnym poziomie, bez wprowadzenia ograniczeń, z obecnym systemem wzajemnego uznawania firm. – Naszym zdaniem od tego będą zależały nasze przyszłe stosunki. Dlatego Ministerstwo Transportu Wielkiej Brytanii współpracuje bardzo ściśle z Ministerstwem ds. Wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej oraz instytucjami zajmującymi się cłm, aby wyeliminować wszelkie przeszkody w przyszłości przy przekraczaniu granicy między Unią Europejską i Zjednoczonym

Królestwem – zapewnił ambasador. – Mamy nadzieję, że rządy pozostałych dwudziestu siedmiu krajów UE będą miały podobne podejście do tego zagadnienia – dodał ambasador.

### Z punktu widzenia parlamentarzystów

Wiceprzewodniczący Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki przyznał, że wiemy jedynie kiedy Wielka Brytania przestanie być członkiem Unii Europejskiej. – Przed nami są negocjacje w sprawach gospodarczych, które zdefiniują reguły dostępu do rynku – zauważył.

Wynik negocjacji na temat Brexitu będzie zależał od tego, kto je prowadzi. – Chcemy Brexitu na zasadach partnerskich, a sektor transportowy nie może zostać oddzielony od innych tematów negocjacji – podkreślił poseł Parlamentu Europejskiego, członek Komisji Transportu i Turystyki PE Kosma Złotowski.

Dodał, że scenariusz rozmów może przyjąć model wschodni lub zachod-

ni. Zachodni może zakładać przyszłe relacje Wielkiej Brytanii z Unią Europejską na wzór Szwajcarii. – To jest maksimum tego, co da się osiągnąć, Londyn nie może spodziewać się ni-

Pomiędzy Wielką Brytanią i kontynentem przejeżdża każdego roku 4,4 mln samochodów ciężarowych, w tym przez Dover 4 mln. Blisko co czwarta ciężarówka ma polską rejestrację. Samochody przewożą lwią część z towarów wymiany handlowej o wartości ponad 550 mld euro i masie przekraczającej 48 mln ton.

czego więcej w istniejącej atmosferze braku zaufania między Londynem i Brukselą – stwierdził poseł.

Dodał, że większość posłów (liberałowie, socjaliści) chce ukarać Wielką Brytanię za decyzję jej obywateli. – W ten sposób dochodzimy do scenariusza wschodniego, w którym Zjednoczone Królestwo będzie traktowane jak państwo trzecie, bez żadnych

### Trzy problemy

**Brexit stwarza dla branży transportu samochodowego trzy zasadnicze problemy, dotyczące:**

1. Procedur i kontroli celnych
2. Zasad odprawy granicznej kierowców
3. Dostępu do rynku

przywilejów. Dlatego pierwszym celem jest uniknięcie skrajnych rozwiązań – zaapelował poseł.

Optymistycznie zapatruje się na przyszłość posłanka Parlamentu Europejskiego, członkini Komisji Transportu i Turystyki PE Elżbieta Łukacijewska. – Czekamy na zakończenie negocjacji, co powinno nastąpić jesienią tego roku. Liczymy na dobrą współpracę i zrozumienie szefów rządów tworzących Radę Europejską – stwierdziła.

Wiele zależy od Wielkiej Brytanii. – Patrząc na dotychczasową współpracę z brytyjskimi kolegami z Kom-

isji Transportu i Turystyki, na których możemy liczyć, jeśli chodzi np. o kabotaż oraz delegowanie pracowników, mam nadzieję, że w brytyjskich posłach znajdziemy sprzymierzeńców – przypuszcza posłanka. – Nie można wprowadzać sztucznych barier – podkreśliła.

Dodała, że okres przejściowy potrwa do 2021 roku i w tym czasie nie





powinno się nic zmienić. Wielka Brytania powinna podlegać pod dorobek prawa UE, ale nie będzie uczestniczyła w pracach jej instytucji i decyzjach podejmowanych w UE.

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Bogdan Rzońca podkreślił, że Sejm jest zainteresowany Brexitem. – Konferencja pomoże nam dobrze zrozumieć i przygotować się do sytuacji, która nastąpi po 2019 roku. Jak mawia stare rzymskie powiedzenie: nawet najlepsze wiatry nie pomogą tym żeglarzom, którzy nie wiedzą dokąd płynąć. Gdy dowiemy się, w którym kierunku chce popłynąć Komisja Europejska i Wielka Brytania, będziemy razem żeglować i razem robić interesy – zakończył.

### Czego się obawiamy

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że przygotowując się do Brexitu administracje państw oraz przedsiębiorcy powinni skupić się na najczarniejszym scenariuszu. – Należy założyć, że towar obłożony będzie cłem, że zabraknie dokumentów, a odprawa nie bę-

dzie trwała 6 sekund, jak do tej pory, lecz może nawet kilka godzin i ciężarówkę trzeba będzie gdzieś odstawić – opisał prezes ZMPD. Na taki scenariusz brakuje infrastruktury po obu stronach. – Podpisanie porozumienia to dopiero początek wielkich kłopotów – ostrzegł prezes ZMPD.

Brexit z punktu widzenia gospodarczego już ma miejsce, zauważył prof. Wojciech Paprocki z SGH i wskazał, że w 2017 roku migracje pomiędzy Wielką Brytanią i UE były mniej liczne niż w latach poprzednich.

Brexit stwarza dla branży transportu samochodowego trzy zasadnicze problemy, dotyczące:

- procedur i kontroli celnych,
- zasad odprawy granicznej kierowców,
- dostępu do rynku.

### Procedury celne

Posłanka Elżbieta Łukacijewska stwierdziła, że opuszczenie unii celnej przez Zjednoczone Królestwo zrodzi wiele nowych procedur, co wydłuży odprawę. Dodatkowe dwie minuty czekania na granicy zwiększą

szają kolejki o 27 km. Minuta postaju to 1 funt kosztów dla firmy transportowej.

Zastępca dyrektora ds. dróg w brytyjskim Departamencie Transportu Paul O'Sullivan zapewnił polskich przewoźników, że ich rola jest dostrzegana. Polskie przedsiębiorstwa transportowe przewożą rocznie na Wyspy 9 mln ton ładunków. – Jesteśmy zainteresowani zawarciem odpowiednich umów dotyczących przewozów pomiędzy Wielką Brytanią i członkami EU. Mamy także świadomość zagrożenia powstaniem opóźnień na granicach z powodu procedur. Mamy wspólne cele, aby zagwarantować płynność funkcjonowania transportu, zminimalizować opóźnienia na granicach, uprościć kontrole dokumentów, aby wszystko zajmowało jak najmniej czasu. Szukamy partnerskich stosunków. Jak je osiągnąć – to zależy od negocjacji. Potrzebujemy centralnych uzgodnień, aby zapewnić niezakłócony ruch pomiędzy Wielką Brytanią a UE. Myślę, że dalsze formalizowanie procesu dostępu do rynku będzie działało na nie-

korzyść transportu. Wielka Brytania w pełni uwzględni dotychczas zawarte umowy i będziemy nadal wiernić tym uwarunkowaniom – podkreślił zastępca dyrektora ds. dróg Departamentu Transportu.

Podobnie liberalne podejście zaprezentował dyrektor brytyjskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych RHA Duncan Buchanan. – W procesie wyjścia widzimy 3 główne problemy dla przewoźników: dostęp do pracowników, wprowadzenie cła i dostęp do rynku oraz do zawodu – wyliczył Buchanan.

Przyznał, że najtrudniejszą kwestią jest wprowadzenie ceł. Procedury powinny być tak proste, jak to tylko możliwe. Ważne, aby przejazdy przez porty promowe były tak szybkie, jak do tej pory. – Inaczej czeka nas katastrofa – przyznał zastępca dyrektora RHA. – Dokumentacja, która teraz nie musi być dokładna, w przyszłości zyska na znaczeniu. Musi być precyzyjna i ta zmiana już powinna się zacząć, aby jakość dokumentacji (choćby opis towaru) poprawiła się – zauważył Buchanan.



Także przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński uważa, że kwestie celne będą największym wyzwaniem i to nie tylko dla przewoźników, ale i dla spedytorów. – Dla logistyki w ujęciu europejskim traktujemy Brexit jako regres – ocenił zmiany Tarczyński. Przyznał, że PISiL martwi przedłużające się negocjacje w aspekcie celnym. – Jeżeli negocjacje zakończą się jesienią, może zabraknąć czasu na

przygotowanie służb celnych i branży do odpraw – niepokoił się przewodniczący PISiL.

Tarczyński przyznał, że nie ma obaw o funkcjonowanie systemu celnego po stronie polskiej. – Nasz system jest na tyle rozbudowany, że udźwignie dodatkowe obowiązki związane z wymianą brytyjską. Natomiast komplikacje z odprawami celnymi oraz napady nielegalnych imigrantów na ciężarówki mogą spr-







wić, że transport morski stanie się doskonałym rozwiązaniem – przypuszcza Tarczyński.

Przewoźnicy francuscy również obawiają się odpraw celnych. Szefowa stałego przedstawicielstwa przy UE Krajowej Francuskiej Federacji Przewoźników FNTR Isabelle Maitre przyznała, że ich największa obawa dotyczy kontroli celnych. – Nasze firmy nie spotykały się z kontrolą celną od 1993 roku – przypomina. Zastana-

wiała się, jak poradzić sobie z ośmioma tysiącami ciężarówek dziennie, gdy administracja sygnalizuje brak celników i potrzebę wzniesienia nowych obiektów do cłenia ciężarówek. – Musimy podnieść kwalifikacje pracowników transportu, aby poradzić sobie z procedurami celnymi. Urzędy celne będą musiały szybko zatrudnić nowych funkcjonariuszy, możliwe, że bez kwalifikacji, bo zmusza do tego pośpiech – zauważa Maitre.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD Joanna Popiołek wskazała, że nie można zapominać o formalnościach sanitarnych, weterynaryjnych, wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa. – Nas interesuje tranzyt i tu mamy wątpliwości związane z przejściem Wielkiej Brytanii z użytkownika procedury T1/T2, czyli Wspólnej Procedury Tranzytowej, do statusu państwa umawiającej się strony konwencji WPT. Jest to trudny proces, a w interesie KE jest, aby reżim T1 i T2 funkcjonował w kontaktach z Wielką Brytanią. Jednak ratyfikacja może być czasochłonna, ponieważ muszą jej dokonać rządy 27 krajów. Nie wiadomo, czy wystarczą 2 lata okresu przejściowego – zastanawiała się Popiołek.

Z powyższego pojawia się kolejna wątpliwość: w jakim reżimie celnym mają jechać polscy przewoźnicy? Popiołek uważa, że nie jest wykluczone, że takim rozwiązaniem okaże się karnet TIR. Wielka Brytania jest stroną Konwencji TIR od 1982 roku. – Chciałabym, aby negocjatorzy mieli

na uwadze, że potrzebujemy systemu tranzytowego – zaapelowała zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD.

Podobnie ocenił sytuację Tadeusz Senda z Departamentu Cei Ministerstwa Finansów. – Krajowa Administracja Skarbowa dostrzega problem Brexitu i dlatego w Londynie ustanawiamy od 2019 roku stanowisko attache celnego dla polskich przedsiębiorców – zasignalizował Tadeusz Senda.

Przedstawicielka branży Barbara Edelmuller-Generaux, współwłaścicielka firmy przewozowej Batim Transport Międzynarodowy i Spedycja zapewniła, że jej przedsiębiorstwo dostosuje się do wymogów, musi jednak wiedzieć, jakie one są. – Jeździmy do Wielkiej Brytanii od dwudziestu dwóch lat i podlegaliśmy różnym procedurom. Musimy brać pod uwagę także kwestie bezpieczeństwa związane z opóźnieniem odpraw w porcie. Chodzi o napady imigrantów lub zorganizowanych grup przestępczych na nasze ciężarówki – zauważała.

### Zasady odpraw granicznych kierowców

Kolejnym problemem, który trapi przewoźników, są zasady odpraw granicznych kierowców. Joanna Popiołek przyznała, że obecne formalności związane z przekraczaniem granicy są proste. Jednak w przypadku kierowców spoza UE, których w polskich przedsiębiorstwach przybywa, pojawiają się trudności w otrzymaniu wizy. – Wiemy, ile wymaga to zabiegów, dlatego nie chcemy wiz ani ograniczeń czasu przebywania kierowcy na terytorium Wielkiej Brytanii – zaapelowała Popiołek.

Podobne spostrzeżenie miała Barbara Edelmuller-Generaux, która przypominała, że wiele towarów wymagających szybkiej dostawy (produkty łatwopalne, części na linię montażową, towary z listem lotniczym), dlatego powinna być zapewniona szybka odprawa kierowcy, aby ruch samochodów odbywał się płynnie.

Buchanan wspominał o apelach RHA do brytyjskiego rządu. – Popieramy wzajemne uznawanie kwalifi-

kacji po wyjściu Zjednoczonego Królestwa z UE. Mamy tysiące polskich i zagranicznych kierowców pracujących w przewozach krajowych i zagranicznych i ważne jest podtrzymanie uznawania tych kwalifikacji – podkreślił. Dodał, że pracownicy także mają prawo (jak każdy obywatel) do wyboru obywatelstwa.

Szefowa stałego przedstawicielstwa FNTR przy UE przyznała, że kwestie socjalne są istotne. Chodzi np. o czas pracy kierowców, wzajemne uznawanie kwalifikacji. – Ważne jest takie samo we wszystkich państwach rozumienie sprawy. Do tego dobrze byłoby wydłużyć okres przejściowy w formule 2 plus 3 lata – podkreśliła Maitre.

### Dostęp do rynku

Popiołek nie ukrywała, że interes Polski w tych negocjacjach jest bardzo duży. – Wysoka pozycja rodzi obawy, bo chcielibyśmy, aby dostęp do brytyjskiego rynku był maksymalnie uproszczony. Nie chcemy zezwoleń i korzystny byłby model szwajcarski – stwierdziła Popiołek. Ostrzegła, że





przesunięcie przewoźników z rynku brytyjskiego na inne utrudni dyskusję o Pakiecie Mobilności. – Politycy muszą mieć świadomość, że wymiana handlowa sama się nie zrealizuje – podkreśliła zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD.

Liberalne stanowisko prezentował także dyrektor brytyjskiego Sto-

warzyszenia Przewoźników Drogowych RHA. Buchanan stwierdził, że dla przyszłości branży ważne jest wzajemne uznawanie kwalifikacji na dotychczasowych zasadach, podobnie jak wzajemne uznawanie licencji przewoźników.

- Nie chcemy odrębnego systemu zezwoleń. To system z XIX wieku, biu-

rokratyczny i kosztowny. Dostęp do rynku i zawodu powinien być regulowany tylko po to, aby zapewnić bezpieczeństwo i jednakowe standardy, a nie utrudniać życie konkurencji – podkreślił Buchanan.

Dodał, że kwestia włączenia kabotażu nie ma dużego znaczenia. Przyznał, że na promach jest więcej polskich niż brytyjskich samochodów, ale dodał, że nikt nie powinien szukać przewagi. – Ważna jest wzajemność. Takie podejście jest najprostsze – stwierdził Buchanan.

### Jak rozwiązać problem Brexitu?

Delegat generalny IRU w Brukseli Matthias Maedge przypomniał, że publikacja wytycznych dla Brexitu przewidziana jest na 23 marca 2018 roku. Do października 2018 roku ma być gotowe Porozumienie Wyjściowe dla Wielkiej Brytanii.

Następnie parlamenty krajów unii

nych będą miały pół roku na ratyfikację Porozumienia Wyjściowego. – Transport drogowy został określony jako priorytetowy w wytycznych dla negocjacji. Powstała lista spraw do omówienia, przygotowane są konkretne propozycje rozwiązań dla zapewnienia płynnego przekraczania granicy – opisał założenia Maedge.

Do grudnia 2020 roku Zjednoczone Królestwo pozostanie członkiem unii celnej i wspólnego rynku. Po tej dacie stosowane będą deklaracje celne i w ślad za nimi zaczną się kontrole. IRU postuluje więc odpowiednio długi okres przejściowy, umożliwiając przedsiębiorcom dostosowanie się do nowej sytuacji.

### Cło – możliwe scenariusze

Szefowa ds. Polityki Europejskiej w Stowarzyszeniu Transportu Towarowego (FTA) w Wielkiej Brytanii Pauline Bastidon podkreśliła skalę wyzwań. – Jeżeli odprawa pochłonie do-

Każdego dnia do Wielkiej Brytanii wjeżdża 1 200 polskich ciężarówek. Na ich pokładach przewożone jest rocznie 9 mln ton ładunków. Polscy przewoźnicy zajmują drugą pozycję w przewozach dwustronnych (za irlandzkimi, a przed hiszpańskimi) i pierwszą w przewozach z krajów trzecich i kabotażu.

datkowe 2 minuty na ciężarówkę, to na granicy utworzy się 27-kilometrowa kolejka. Przez Calais przeprawia się 4 mln samochodów z najróżniejszymi ładunkami. Przewozimy leki o bardzo krótkim terminie przydatności, towary niebezpieczne, więc wydłużenie czasu transportu drogowego sprawi, że stanie się on kompletnie nieprzewidywalny, a zatem niewiarygodny i przez to bezużyteczny – podkreśliła Bastidon.

Dlatego branża transportowa uważa, że godny naśladowania jest model norweski. Interesujący jest także mo-

del szwajcarski, choć jego implementacja będzie wymagała sporo pracy. Szwajcaria i UE mają sto porozumień.

Attaché ds. celnych w Stałym Przedstawicielstwie RP przy Unii Europejskiej Tomasz Michalak wskazuje, że wzorem dla przyszłych stosunków Wielka Brytania – Unia Europejska może być także umowa UE z Ukrainą. – To jeden z najnowszych instrumentów prawnych stworzonych przez UE. Podobnie nowe są umowy z Kanadą i Japonią – wymienił Michalak.

Przypomniał, że przy kanale La Manche nie ma miejsca na infrastruk-



ture. – Rozwiązaniem może być tylko cyfryzacja procesu i procedur – stwierdził Michalak. Wskazał przy tym na NCTS, czyli Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (New Computerized Transit System), który służy do obsługi procedury tranzytu w ramach Wspólnej Procedury Tranzytu i umożliwia kontrole wewnątrz kraju. Rozwiązaniem na przyszłość jest też procedura upoważnionego przedsiębiorcy (AEO).

Prezes Buczek dodał, że system TIR jest w zasięgu małych firm, z których składa się sektor transportu. – Jesteśmy gotowi do wdrożenia elektronicznej formy, ale opór administracji, ONZ, nie pozwala nam na to – przypomniał prezes ZMPD.

Generalny dyrektor ds. Koordynacji Granic w Urzędzie ds. Podatków i Cel Karen Wheeler stwierdziła, że deklaracji celnych jest 50 mln, głównie w portach kontenerowych, a wraz z objęciem obowiązkiem składania deklaracji w ruchu promowym przybędzie ich 200 mln. – Chcemy przetwarzać je tylko elektronicznie, całkowicie automatycznie. Już się do tego przygotowujemy we współpracy z portami innych państw członkowskich – zapewniła Wheeler.

Dodała, że Wielka Brytania zostanie członkiem konwencji Wspólnej Procedury Tranzytowej, aby odprawić ładunki wewnątrz kraju i unikać zatłoczenia w portach. – Uważamy, że nawet przy najgorszym scenariuszu

klaracji celnych rocznie, a wkrótce na skutek rozwoju e-handlu będzie ich 300 mln. Po Brexicie ta liczba wzrośnie do 400 mln.

Przedstawicielka FTA zaapelowała do polityków o współpracę. – Są dwie strony granicy i odpowiedzialność, aby się przygotować, leży po obu stronach. Chodzi m.in. o konwencję o Wspólnej Procedurze Tranzytowej. – Służby muszą sprawdzić na granicy 50 proc. drobiu i 20 proc. przesyłek z mięsem wołowych. Jak to wykonać? Jak pomóc małym i średnim przedsiębiorcom, aby nie pogubili się w gąszczu nowych przepisów? – podkreśliła Bastidon.

Dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz wskazał, iż jest szansa, że kolejki na granicach zmaleją na skutek powszechnego wprowadzenia elektronicznego listu przewozowego. – Od 2011 roku obowiązuje protokół e-CMR, który umożliwia stosowanie elektronicznego listu przewozowego. Polska jest na ostatnim etapie ratyfikacji tego protokołu. Ułatwi on procedury celne – podkreślił Lenkiewicz.

### Przyjazne procedury

Bastidon zaapelowała także o wspólne uznawanie licencji i pozwoleń. Dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury Bogdan Oleksiak przypomniał, że Wielka Brytania nie jest stroną Konwencji

stycznych zmian przepisów, które uniemożliwiłyby wjazd do UK. – Moi strategiczni klienci nie widzą zagrożenia. Trudno nam przygotować się do Brexitu, bo nie wiemy, co brać pod uwagę – oświadczyła.

Przewoźnik i członek władz statutowych ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk uważa, że konsekwencje dla polskiego transportu drogowego będą wyłącznie negatywne. – My nie widzimy pozytywnów tej sytuacji, a najważniejsze jest wynegocjowanie dobrych warunków wymiany handlowej – stwierdził.

Zastępca dyrektora ds. Transportu, Energii i Środowiska w Departamencie Wyjścia z UE Martin Johnson zapewnił, że rząd docenia powagę sytuacji. – Pracujemy nad wprowadzeniem okresu przejściowego, w marcu przedstawimy detale. Chcemy swobodnego dostępu do UE – zapewnił Johnson.

Dodał, że rząd stara się opracować procedury, które w jak najmniejszym stopniu zakłócą przewóz towarów. – Przygotowania naturalnie dotyczą obu stron granicy, nie tylko brytyj-

o Ruchu Drogowym, zawartej w Wiedniu w 1968 roku. Czy zatem prawa jazdy będą wzajemnie uznawane? Oleksiak stwierdził, że należałoby wynegocjować jak najdłuższe okresy przejściowe, aby wszystkie strony mogły się przygotować.

Współwłaścicielka firmy Batim przyznała, że nie spodziewa się dra-



przewoźnik nr 58



przewoźnik nr 58

„ Służby celne i graniczne powinny odprawić ciężarówkę co 6 sekund, aby utrzymać niezakłócony przepływ towarów pomiędzy Zjednoczonym Królestwem i Unią Europejską po 2021 roku. Liczba deklaracji celnych składanych w Wielkiej Brytanii wzrośnie z obecnych 50 mln rocznie do 250 mln, a może ona szybko zwiększyć się na skutek rosnącego e-handlu.

utrzymamy niezakłócony przepływ ładunków. Nie wiemy, jak długi będzie okres przejściowy, musimy planować, że go nie będzie i to jest najczarniejszy scenariusz – stwierdziła Wheeler.

Prezes stowarzyszenia Transport i Logistyka Holandia Arthur van Dijk podkreślił, że holenderskie urzędy już teraz urzędy przerabiają 200 mln de-

skiej. Musimy myśleć, jak zapewnić ciągłość dostępu do rynku. Mamy cały wachlarz możliwości. Chodzi o przestrzeganie jak najwyższych standardów i liczę na owocne negocjacje. W ich wyniku zostaną wypracowane rozwiązania o dostępie do rynku UE i Wielkiej Brytanii – opisał przyszły scenariusz Johnson.

### Delegowanie pracowników

Roxana Ilie z Narodowej Unii Przewoźników Drogowych Rumunii (UNTRR) przyznała, że delegowanie pracowników to bardzo ważna kwestia. Rumuni są trzecią grupą zagranicznych pracowników w Wielkiej Brytanii, po Polakach oraz Irlandczykach. Przedstawicielka UNTRR przypomniała, iż Brytyjczycy niedawno sygnalizowali, że po wyjściu z UE mogą zaostrzyć politykę migracyjną i ograniczyć dostęp dla obywateli UE. – Dla nas to może być szansa na odzyskanie wykwalifikowanych pracowników, ale dla poszczególnych osób może to być problem – oceniła Ilie.





# Rośnie liczba karnetów TIR wydanych przez ZMPD

Anita Rusztecka

W 2017 roku ZMPD odnotowało wzrost liczby karnetów TIR wydanych polskim przewoźnikom w porównaniu z rokiem poprzednim. Nie jest to wysoki wskaźnik – 7 proc., ale świadczy o pozytywnych zmianach w transporcie międzynarodowym, głównie na kierunkach wschodnich.

Jak mówią nam przewoźnicy, Rosja się „odblokowała” (pomimo nadal funkcjonującego embarga na szereg produktów) – nastąpił 15-procent-

towy wzrost transportów w porównaniu do roku 2016.

Jednocześnie ważnym kierunkiem jest Turcja. Jest to jedyny kraj, gdzie praktycznie każdy transport do tego kraju wiąże się z ładunkiem powrotnym z Turcji. Tak więc dla firmy transportowej taka sytuacja jest niezwykle korzystna, przewozy w obie strony dają firmie wymierne korzyści finansowe.

Ze względu na wycofanie przez IRU w 2016 roku karnetów 4-woletowych, zmieniła się struktura karnetów wydawanych przez ZMPD. Ostatnie 4-woletowe zostały wydane w czerwcu 2017 roku.

W naszej ofercie są wyłącznie karnety 6-woletowe i 14-woletowe. Ponieważ karnet 6-woletowy daje możliwość realizacji transportu przez dwie granice celne lub z jednym dodatkowym urzędem wyjściowym lub docelowym, te karnety są zdecydowanie najpopularniejsze. Wydaliśmy ich w 2017 roku 92,4 tys. szt., a w 2016 r. niecałe 4 tys. szt. (do czerwca 2017 zdecydowanie przeważały karnety 4-woletowe). Zmniejszyła się do 3 tys. szt. liczba pobranych w 2017 roku karnetów 14-woletowych, gdy w 2016 roku biuro ZMPD wydało ich 5,2 tys. szt., a w 2015 roku ponad 9 tys. szt.



**NOWY XF** PURE EXCELLENCE

Deceniona koncepcja.  
Nowy punkt odniesienia!



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.

## CARNET TIR \*

# +7%

BX80500000

**LICZBA I RODZAJ KARNETÓW TIR WYDAWANYCH W ZMPD W LATACH 2015 – 2017.**

	2017 r.	2016 r.	2015 r.
14-woł.	3 015	5 226	9 083
6-woł.	92 387	3 760	2 422
4-woł.	67 806	144 230	189 261
Razem	163 208	153 216	200 766



# Parlamentarna debata o konsekwencjach zmian w prawie unijnym dla transportu

30 stycznia 2018 r. w Parlamencie Europejskim w Brukseli odbyła się debata na temat oceny możliwych konsekwencji zmian w unijnych przepisach dotyczących transportu drogowego.

Piotr Szymański

W Parlamencie Europejskim trwają intensywne prace nad określeniem stanowiska tej instytucji wobec przedstawionych w maju ub.r. przez Komisję Europejską propozycji aktów prawnych zawartych w tzw. Pakiecie Mobilności. To kolejny, kluczowy etap

pracy nad przyszłym kształtem unijnych uregulowań dotyczących funkcjonowania europejskiego sektora transportu drogowego. Jest to okres wymagający od przedstawicieli przewoźników wzmożonej aktywności oraz udziału w merytorycznej debacie dla prezentacji na forum UE argumentów przeciw najbardziej szkodliwym pomysłom unijnych decydentów.

Jednym z ostatnich elementów kampanii lobbingsowej ZMPD była presenta-



cja raportu nt. „Oceny możliwych konsekwencji zmian w europejskich regulacjach dla przewoźników międzynarodowego transportu drogowego rzeczy”, przygotowanego na zlecenie Zrzeszenia przez ekspertów ze Szkoły Głównej Handlowej - profesora Wojciecha Paprockiego, Instytutu Transportu Samochodowego - profesora Zdzisława Kordela i dr. Jerzego Waśkiewicza oraz niemieckiej firmy doradczej Railistics GmbH - Kerstina Essera i Udo Sauerbrey'ego. W seminarium, zorganizowanym 30 stycznia 2018 roku w siedzibie Parlamentu Europejskiego we współpracy z posłem do PE Kosmą Złotowskim z frakcji Europejskich Konserwatystów i Reformatorów (EKR), uczestniczyła oficjalna delegacja Zrzeszenia na czele z prezesem Janem Buczkiem.

Do udziału w wydarzeniu zaproszeni zostali m.in. posłowie do PE, attaché ds. transportu oraz przedstawiciele europejskich zrzeszeń reprezentujących sektor transportowy. Goście wysłuchali wystąpień autorów raportu, którzy w oparciu o szczegółową analizę struktury i modeli biznesowych polskich przed-

siębiorstw transportowych oraz obserwowanych od lat trendów rynkowych, starali się odpowiedzieć na pytanie, jaki wpływ miałyby wdrożenie założeń Pakietu Mobilności, w tym głównie zasad delegowania, nie tylko na działalność polskich firm – w tym przede wszystkim MŚP – ale także na funkcjonowanie całej branży drogowych przewozów międzynarodowych w Europie.

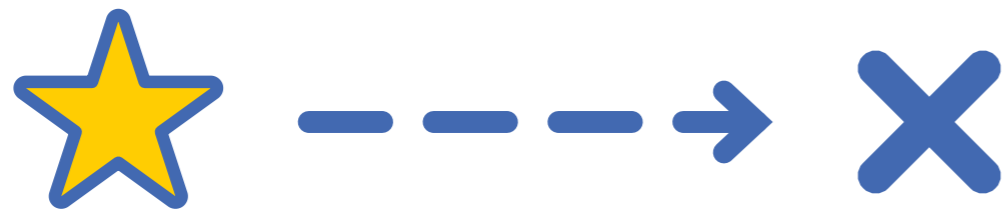
W swoim wystąpieniu na początku seminarium prezes Jan Buczek zwrócił uwagę, że Komisja Europejska oraz wspierający ją politycy z niektórych krajów Europy Zachodniej, pod przykrywką hasła o charakterze socjalnym próbują ograniczyć prawo przewoźników do korzystania z dostępu do otwartego rynku europejskiego, a polscy przedsiębiorcy stali się de facto ofiarami własnego sukcesu. Zakwestionował także zasadność wielu pomysłów dotyczących w teorii ochrony praw kierowców, a w praktyce ograniczających ich swobodę do decydowania o czasie wolnym. - Bezwzględny zakaz odbioru odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu czy obowiązek regularnego powrotu do

domu, to pomysły godzące w prawo jednostki do decydowania o swoim losie. Polscy przedsiębiorcy mają duży szacunek dla pracy kierowców oraz ich praw, ale model oparty o nakazy i zakazy nie rozwiązuje istniejących problemów, takich jak powszechne braki w infrastrukturze parkingowej, jednocześnie narażając pracowników, jak i pracodawców na dotkliwe kary finansowe. Na takie pomysły nie może być naszej zgody – podkreślił prezes Buczek.

Przyjazd do Brukseli był także okazją do szeregu dodatkowych spotkań, podczas których delegacja ZMPD miała okazję zapoznać się z postępowaniem nad Pakietem oraz przedyskutować możliwości budowania strategicznych koalicji wokół poszczególnych jego elementów. Tematowi temu poświęcone były między innymi rozmowy z polskimi eurodeputowanymi – Danutą Jazłowiecką z Europejskiej Partii Ludowej oraz Bogusławem Liberadzkiem, reprezentującym frakcję socjalistów. Przedstawiciele ZMPD spotkali się również z Sebastianem Barkowskim – Zastępcą Stałego Przedstawiciela RP przy UE.



# Europa to szansa dla wszystkich, czy tylko dla wybranych?



**Komisja Europejska pod wpływem protekcyjnej postawy polityków zachodnioeuropejskich proponuje niekorzystne dla Europy rozwiązania. Prezentujemy obszernie omówienie raportu wykazującego szkodliwość unijnych propozycji.**

**Robert Przybylski**

**N**a zlecenie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Instytut Transportu Samochodowego oraz Railistics GmbH z siedzibą w Wiesbaden (Niemcy) przygotowały raport oceniający skutki wprowadzenia Pakietu Drogowego proponowanego przez Komisję Europejską.

## Naukowcy rekomendują

W przeciwieństwie do polityków, często wąsko patrzących na aspekty gospodarcze i chroniących swoje rynki pracy, naukowcy rekomendują:

- **Uelastycznienie czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdów przy zagwarantowaniu oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i przy poprawie warunków socjalnych dla kierowców.**

Kierowcy pracujący na trasach międzynarodowych powinni mieć

stworzone warunki do wydłużonego odpoczynku w każdym miesiącu. Ten postulat można spełnić zmieniając istniejącą regulację „90 godzin kierowania pojazdem w ciągu dwóch tygodni” na regulację „180 godzin kierowania pojazdem w ciągu czterech tygodni” przy dopuszczeniu, że w trzech kolejnych tygodniach pracy możliwe jest ograniczenie wypoczynku tygodniowego do jednej doby przerwy, a następnie w czwartym tygodniu odbiór wypoczynku w miejscu, które nie jest kabiną pojazdu.

- **Zachowanie specyfiki pracy kierowcy wykonującego przewozy międzynarodowe.**

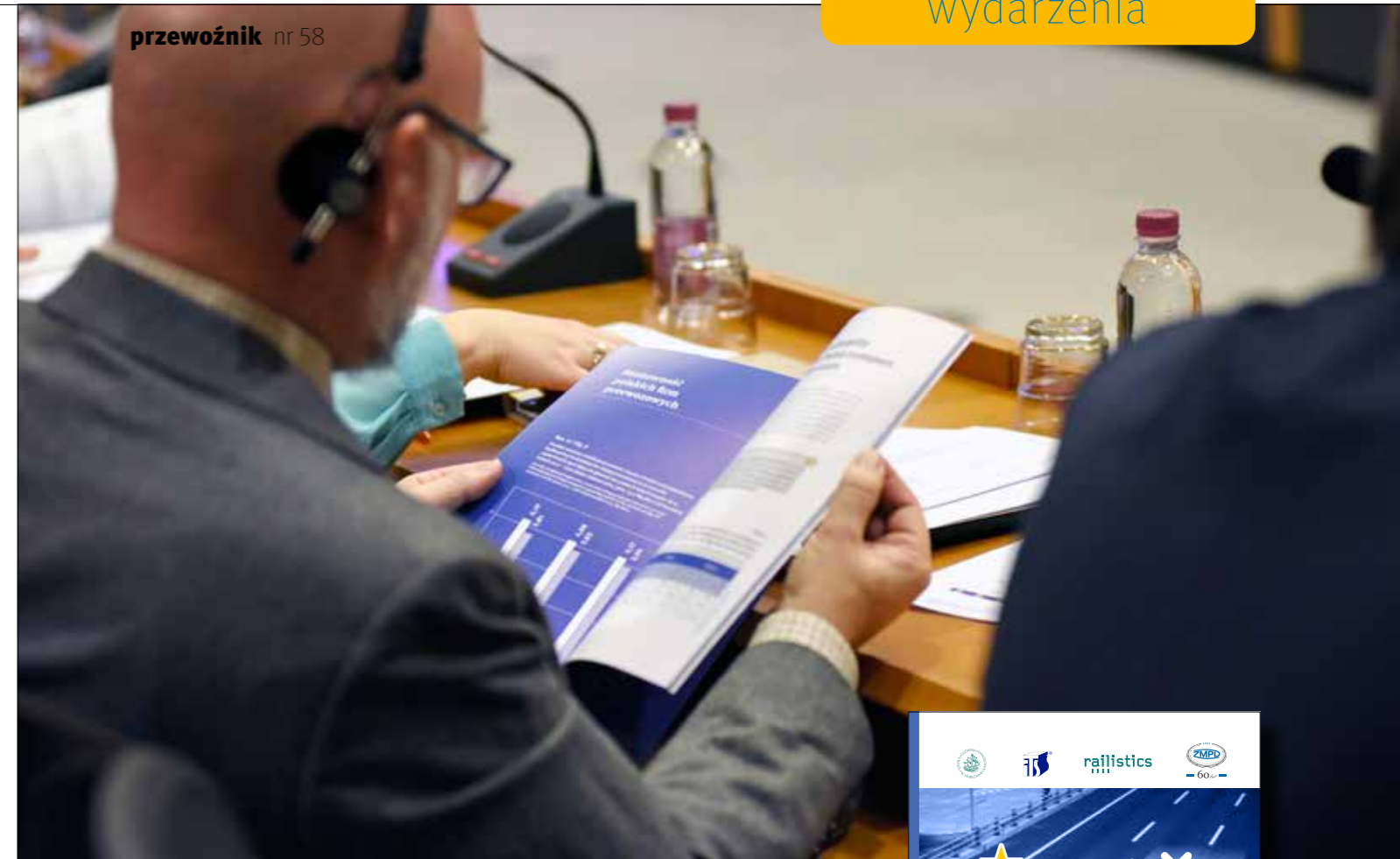
W zgodzie z podstawowymi zasadami funkcjonowania gospodarki w Unii Europejskiej umowa pracy między pracodawcą a pracobiorcą powinna być zawierana i obowiązywać w pełnym zakresie na terenie kraju, w którym siedzibę ma pracodawca. Wyjazd poza granicę tego kraju przez kierowcę, który wykonuje przewozy międzynarodowe, jest sytuacją typową i pobyt na terenie innego państwa członkowskie-

go UE nie może być traktowany jako oddelegowanie.

Jeśli – wbrew wspomnianym powyżej podstawowym zasadom – wobec kierowców miałyby jednak znaleźć zastosowanie regulacja o delegowaniu pracowników za granicę, to należy przyjąć, że objęcie tą regulacją byłoby zasadne dopiero od szesnastego dnia przebywania kierowcy na terenie innego państwa niż to, w którym ma siedzibę pracodawca. Uzasadnieniem jest stosowana reguła, że pracownik musiałby większość czasu (liczonego w dobach w stosunku do miesiąca) spędzać na terenie innego państwa niż to, w którym jest płatnikiem podatku dochodowego od osób fizycznych.

- **Ochronę sektora MSP przed dominującą pozycją dużych organizacji osiągających pozycję operatorów wirtualnych platform.**

Rozwój technologii cyfrowych ułatwia podmiotom, które klasyfikowane są jako duże organizacje gospodarcze, wykorzystywanie posiadanego wielkiego kapitału do wdrażania innowacji służących tworzeniu



wirtualnych platform. Obserwowany w handlu detalicznym, w formie e-commerce, rozwój takich platform prowadzić może w sektorze TSL do sytuacji, w której operatorzy wirtualnych platform przejmą kontrolę nad rynkiem i zaczną ograniczać swobodę prowadzenia działalności gospodarczej przez mikroprzedsiębiorstwa, małe i średnie przedsiębiorstwa wykonujące międzynarodowe przewozy drogowo rzeczowe. W tej sytuacji zasadne jest wzmocnienie kontroli nad podmiotami, które są formalnie rejestrowane w różnych krajach członkowskich UE, a de facto prowadzą działalność sterowaną z jednej centralnej komórki, zlokalizowanej na terytorium jednego z państw członków UE. Celem monitorowania rynku i następnie reakcji ze strony władz publicznych na szczeblu UE powinno być eliminowanie podmiotów o charakterze „letter-box’ów”, aby zachować przejrzystość relacji rynkowych i utrzymać warunki dla rozwoju sektora MSP w branży TSL.

- **Ochronę rynku przed deformacją oferty strony podaźowej wy-**

**nikającej z nadużycia potencjału floty pojazdów o DMC nie wyższej niż 3,5 t.**

Ze względu na występujące w przeszłości ograniczenia natury organizacyjno-formalnej, regulacje rynku nie obejmują działalności przewozowej wykonywanej przy użyciu taboru przeznaczanego do przewozu rzeczy o DMC nie wyższej niż 3,5 t. Utrzymywanie takiej praktyki w przyszłości nie jest zasadne, gdyż przy wykorzystaniu technologii cyfrowych władze publiczne na szczeblu UE oraz poszczególnych państw członkowskich UE mogą skutecznie rozróżnić ruch na drogach publicznych taboru tej wielkości związany z działalnością poza transportową (np. samoobsługą transportową rzemieślników w budownictwie) oraz ruch drogowy tego taboru związany z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Zasadne jest zatem objęcie regulacjami tej działalności przewozowej, która jest wykonywana przy wykorzystaniu floty pojazdów o DMC nie wyższej niż 3,5 t.

## Bruksela narusza podstawy rynku UE

Raport alarmuje, że wprowadzenie „Pakietu Mobilności” naruszy podstawowe zasady funkcjonowania Unii Europejskiej, określające swobodę prowadzenia działalności gospodarczej na jednolitym rynku. Proponowane regulacje poddadzą restrykcjom usługi przewozowe wykonywane na terenie innego kraju niż kraj, w którym jest zarejestrowany przewoźnik.

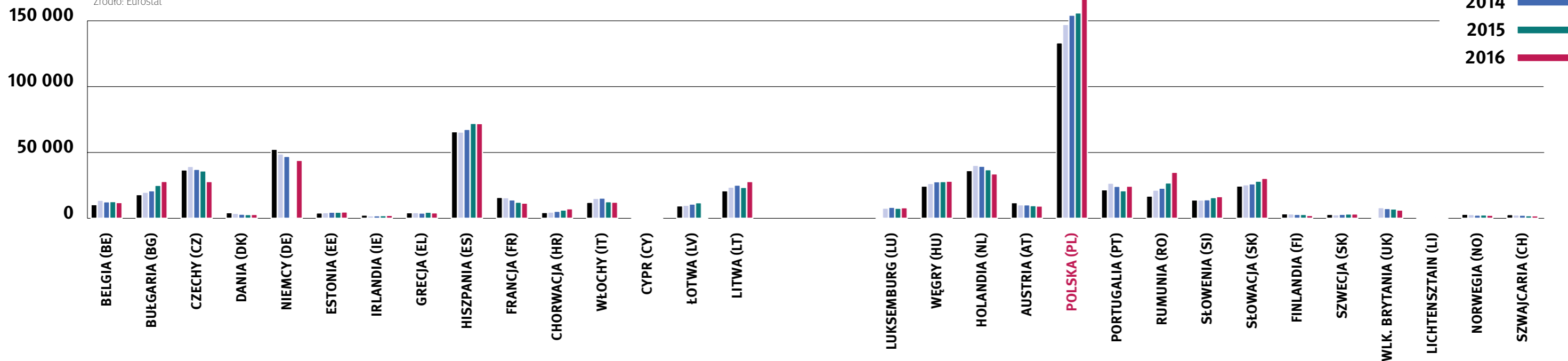
„Pakiet” ograniczy także swobodę wykonywania pracy przez kierowców zawodowych na terenie innego kraju, jeśli mieliby być traktowani jako pracownicy oddelegowani.

„Pakiet” zmusi przewoźników do prowadzenia dodatkowej ewidencji



**WIELKOŚĆ PRACY PRZEWOZOWEJ W POSZCZEGÓLNYCH PAŃSTWACH UE W LATACH 2012-2016  
W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE RZECZY W MLN TKM.**

Źródło: Eurostat



miejsca i czasu pracy kierowców oraz kalkulowania przysługującego im wynagrodzenia. Dodatkowe obowiązki administracyjne będą szczególnie dotkliwe dla mikro oraz małych i średnich przedsiębiorstw, w których nie ma potencjału kadrowego i kapitałowego dla wypełniania dodatkowych czynności administracyjnych.

Z powodu „Pakietu” ucierpi także środowisko transportowe, ponieważ proponowane regulacje blokują efektywne wykorzystanie taboru na całej trasie przejazdu.

Twórcy raportu szacują wzrost do 80 proc. kosztów wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, co spowoduje wzrost bezwzględnych kosztów logistycznych funkcjonowania gospodarki w Europie, a tym samym przyczyni się do obniżenia konkurencyjności europejskich produktów na rynku globalnym.

Organizacje gospodarcze są sceptyczne w odniesieniu do skuteczności kolejnych regulacji, gdyż monitorowanie i kontrolowanie procesów przewozowych realizowanych na terytorium wielu krajów członkowskich UE jest niezwykle pracochłonne.

Związki zawodowe i przedstawiciele organizacji politycznych z jednej strony i organizacje gospodarcze reprezentujące załadowców oraz przedsiębiorstwa transportowe z drugiej

strony nie osiągnęły jednomyślności w tych kwestiach. Organizacje społeczne i polityczne chcą osiągnąć swój partykularny sukces „tu i teraz”, natomiast organizacje gospodarcze kierują się polityką biznesową o długim horyzoncie czasowym, przypominają autorzy raportu.

### Błędne założenia KE

Raport wskazuje, że błędne jest założenie Komisji Europejskiej jakoby wynagrodzenia kierowców w Polsce były zaniżone w stosunku do zachodnioeuropejskich. W dyskusji dotyczącej funkcjonowania rynku usług międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, za szczególnie ważne kwestie uznaje się:

- różnicowanie warunków pracy i wynagrodzenia kierowców,
- poziom świadczeń socjalnych dla kierowców.

Tymczasem, jak wynika z badań ITS, dynamika zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodu ciężarowego wyniosła w okresie 2009 – 2016 roku 129 procent. Koszty paliw powiększyły się w tym czasie o 33 proc., koszty opłat drogowych wzrosły o przeszło 120 proc., a koszty wynagrodzenia kierowców, delegacji kierowców i ponoszone przez pracodawcę koszty ubezpiecze-

nia społecznego kierowców – zwiększyły się o 66 proc.

Przedstawione w raporcie obliczenia wskazują, że średnie jednostkowe koszty wynagrodzenia kierowców (łącznie z kosztami delegacji) wraz z kosztami ubezpieczenia społecznego, obciążającego pracodawcę, systematycznie wzrastały w okresie objętym badaniami.

Średni koszt 1 roboczogodziny pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym, w badanych przedsiębiorstwach operujących głównie w relacjach przewozowych z rynkami innych krajów UE, w 2016 r. wyniósł około 59,80 zł/rbg (około 13,70 euro/rbg).

Ceny paliwa oraz opłaty za użytkowanie infrastruktury są lokalne i jednakowe dla wszystkich nabywających paliwo i korzystających z infrastruktury. Amortyzacja i koszty serwisu taboru są ujednolicone w skali europejskiej. W tej sytuacji jedynym obszarem różnicowania wyceny jest wartość pracy kierowcy.

Wysokość kosztów zaangażowania kierowców przez przewoźników z różnych regionów Europy, a nawet z różnych regionów w poszczególnych krajach członkowskich UE, w tym w Polsce, zależy od wielu czynników, które zostały ukształtowane w minionych dekadach. Podstawowe znaczenie ma-

ją dwa zagadnienia:

- wysokość nominalna tych kosztów;
- struktura kosztów z uwzględnieniem kwot, które są podstawą naliczenia składek na ubezpieczenia społeczne (zdrowotne, rentowe i emerytalne) i inne daniny publiczne.

### Wartość pracy kierowcy

Postulat zgłaszany w Europie Zachodniej, aby uznać, że wartość pracy kierowcy zależy od geograficznego położenia odcinka przejazdu prowadzonego przez niego pojazdu jest pomysłem daleko wykraczającym poza prowadzoną od dekad debatę, jak należy kalkulować wartość pracy człowieka, który na rynku sprzedaje swój wysiłek (fizyczny lub umysłowy). Do tej pory w tej debacie uznano dwa sposoby ustalania wartości pracy z pominięciem mechanizmu rynkowego funkcjonującego w odniesieniu do rynku pracy:

- minimalną wartość pracy wyznaczoną przez płacę minimalną (podejście tradycyjne);
- minimalną wartość pracy wyznaczoną przez minimum socjalne (podejście, które wykorzystywane jest w analizie w ostatnich latach).

Płaca minimalna nie jest stosowana we wszystkich krajach europejskich, ale staje się coraz powszechniejszym narzędziem regulowania gospodarki

przez władzę publiczną. Wielkość płacy minimalnej (w odniesieniu do godziny pracy lub zatrudnienia na pełnym etacie) jest zróżnicowana w skali europejskiej w dwóch aspektach: wartości nominalnej płacy, jak i normatywnej liczbie godzin pracy w tygodniu.

Płaca pozwalająca na zapewnienie minimum socjalnego jest stosowana w celu uniknięcia sytuacji, w której osoba zatrudniona na pełnym etacie otrzymuje wynagrodzenie niższe niż stanowią minimalne koszty utrzymania gospodarstwa domowego prowadzonego przez taką osobę.

Raport wskazuje, że próby ustalenia poziomu wynagrodzenia, które jest wystarczające dla zapewnienia minimum socjalnego w gospodarstwie domowym prowadzonym przez pracobiorcę, muszą jednak napotykać na istotne bariery praktycznego prowadzenia rachunku ekonomicznego niezbędnych wydatków. Otóż zmiany demograficzne powodują, że w Europie (za wyjątkiem Chorwacji) od wielu lat permanentnie zmniejsza się liczebność członków gospodarstwa domowego i w 2016 r. w krajach UE osiągnęło średnią 2,3 osoby.

Na uwagę zasługuje wzrost liczby jednoosobowych gospodarstw domowych, w niektórych krajach Europy Zachodniej (m.in. w Danii, Finlandii, Holandii, Niemczech) ich udział przekracza jedną trzecią wszystkich gospodarstw.

W takiej sytuacji pojawia się wątpliwość, jak często w Europie Zachodniej występuje jednoosobowe gospodarstwo domowe prowadzone przez mężczyznę o niskim wykształceniu, pracującym jako kierowca i prowadzącym życie „ładowego marynarza”.

W takiej sytuacji pojawia się wątpliwość, jak często w Europie Zachodniej występuje jednoosobowe gospodarstwo domowe prowadzone przez mężczyznę o niskim wykształceniu, pracującym jako kierowca i prowadzącym życie „ładowego marynarza”. Odpowiedź na to pytanie jest niezbędna, aby móc ustalić standardową wysokość płacy minimalnej dla kierowców, przy której mogą oni w poszczególnych krajach Europy zaspokajać minimalne potrzeby socjalne.

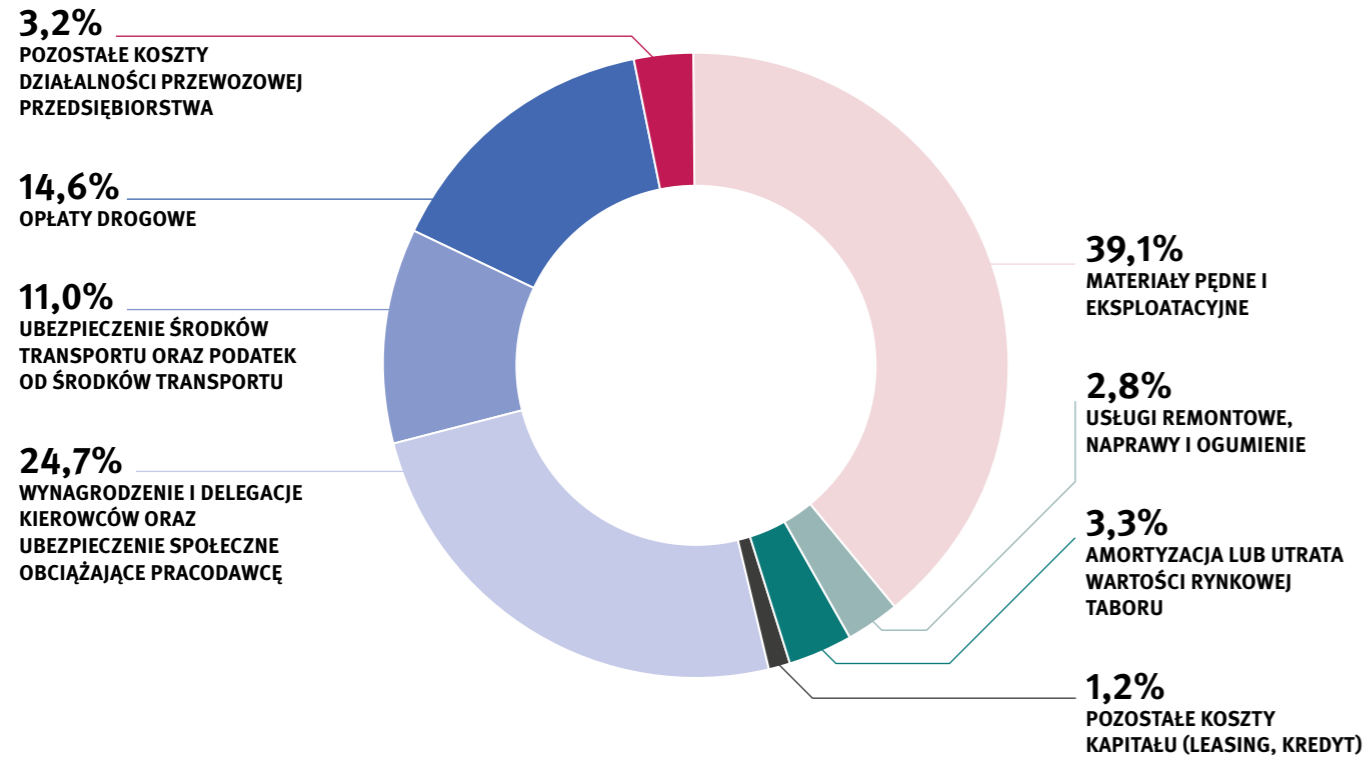
Można przyjąć, że ze względów praktycznych nie uda się władzy publicznej w żadnym kraju członkowskim UE wprowadzić nowej kategorii płacy, której wysokość byłaby ustalana administracyjnie. Miałyby to być „płaca o wysokości standardowej” dla danego zawodu wykonywanego w lokalnych warunkach.

Pozostawałoby zatem zastosowanie albo płacy minimalnej, albo płacy spełniającej minimum socjalne w odniesieniu do kierowców, którzy prowadzą pojazdy w ruchu międzynarodowym pracując na terytorium różnych krajów członkowskich UE.

Jednak najbardziej zasadne byłoby odstępianie od dodatkowych regulacji, gdyż wynagrodzenie kierowców



**STRUKTURA RODZAJOWA ŚREDNIEGO WAŻONEGO KOSZTU 1 WOZOKILOMETRA PRZEBIEGU W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH W 2016 R. (TABOR UNIwersalny POWYŻEJ 12,0 MG DMC; RYNKI INNYCH KRAJÓW UE) [%]**



zatrudnionych przez polskich międzynarodowych przewoźników drogowych rzeczy jest w praktyce dość wysokie i przez to porównywalne z wynagrodzeniem kierowców w innych krajach, w tym w Europie Zachodniej.

Dane przedstawione przez Instytut Transportu Samochodowego potwierdzają, że w wyniku utrzymującej się tendencji wzrostu kosztów osobowych i innych składników kosztów bezpośrednich związanych z pracą kierowcy w przedsiębiorstwach wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie rzeczy, poziom tych kosztów osiągnął w 2015 roku 14,86 euro na jedną godzinę pracy.

### Polski transport drogowy w Unii Europejskiej

W 2004 r. cały rynek wspólnotowy usług transportu drogowego został otwarty dla międzynarodowych przewoźników drogowych ze wszystkich, wówczas 25 krajów członkowskich. Dzięki aktywności polskich przedsiębiorstw, które prowadzą międzynarodowe przewozy drogowe, wielkość przewozów oraz wykonywanej pracy przewozowej z ro-

ku na rok systematycznie wzrastały.

Zleceniodawcami są załadownicy z różnych krajów, w tym z Polski, którzy uczestniczyli w obrocie towarowym związanym z polskim eksportem i importem towarów. Tempo wzrostu obrotów w eksporcie było przez wiele lat wyższe niż w imporcie, co w 2015 r. doprowadziło po raz pierwszy do wystąpienia nadwyżki eksportu. Wraz ze wzrostem wartości i wolumenu wymiany towarowej z Polską zwiększały się międzynarodowe przewozy drogowie.

Dominujący udział polskich przewoźników - zarówno w przewozach ładunków eksportowanych, jak i importowanych - widać w przewozach do i z krajów Unii Europejskiej, przede wszystkim w relacji z Niemcami (około 40 proc.).

Polskim transportem samochodowym (licząc według udziału pracy przewozowej) przewożone są głównie takie ładunki, jak produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe (13,6 proc.), chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych (12,6 proc.), metale, wyroby metalowe z wyłączeniem maszyn i urządzeń (11,9 proc.),

drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru oraz wyroby poligraficzne (10,3 proc.).

Istotnym czynnikiem wzrostu znaczenia polskich przewoźników drogowych na międzynarodowym rynku przewozów była w ostatnich latach ich wysoka konkurencyjność polskich przewoźników międzynarodowych, wynikająca nie tylko z konkurencyjności cenowej, ale także jakościowej, czego jednym z przykładów jest wysoki udział nowych pojazdów w strukturze floty (według kryterium spełnienia norm emisji zanieczyszczeń spalin) w strukturze eksploatowanych pojazdów.

W Raporcie podkreśla, że w 2016 r. przewozy realizowane przez przedsiębiorstwa zarówno na rynku przewozów do krajów pozaunijnych, jak i operujących na rynkach UE, były mniej zyskowne niż w latach poprzednich. Średni zysk przewoźników przewożących ładunki głównie w relacjach z innymi krajami UE był rzędu 0,19 zł/wozokm, a średni zysk przewoźników pracujących w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł 0,31 zł/wozokm.

# Faktoring receptą na płynność finansową firmy

## Raiffeisen Polbank

Z badań firmy ubezpieczeniowej Atradius wynika, że w Polsce średnie opóźnienia w płatnościach wynosi ok. 20 dni. Firmy oczekują też zwykle od odbiorców odroczonego o ok. 30-60 dni terminu płatności. W konsekwencji dostawcy otrzymują zapłatę po ok. 80 dniach od realizacji zlecenia, o ile rozliczenie nastąpi. W tym czasie muszą regulować zobowiązania z bieżących środków. Co jednak, jeśli ich brakuje? Statystyki rynkowe pokazują, że w momencie upadłości 80 proc. firm jest zyskowna, a głównym powodem upadłości jest utracenie płynności finansowej. Z podobną sytuacją mamy do czynienia również na rynku usług transportowych. Możliwość zaoferowania klientowi odroczonego terminu płatności

zwiększa konkurencyjność firmy, ale też wystawia ją na ryzyko utraty płynności. Faktoring jest w takim wypadku interesującym rozwiązaniem – pozwala na udzielanie kredytu kupieckiego bez narażania płynności firmy. Z tego też powodu faktoring zdobywa coraz większe uznanie w branży transportowej.

Liderzy rynku faktoringowego mają w swojej ofercie m.in. usługę, dzięki której firma transportowa otrzymuje 90 proc. wartości faktury brutto już w ciągu 2 godzin od przekazania faktury do banku. Dzięki temu firma może regulować swoje zobowiązania niemal od ręki, a jeśli daje to możliwość uzyskania rabatów za skrócony termin płatności – nawet wcześniej. Warto też zauważyć, że liderzy rynku faktoringowego chętnie korzystają ze zdobyczy technologii, dzięki czemu są w



stanie zaoferować klientom bardzo prosty i w pełni elektroniczny proces finansowania faktur. Nie wymagają faktur, ani żadnych innych dokumentów potwierdzających transakcję, dzięki czemu wykup faktury może nastąpić niemal natychmiast, a transakcję taką można obsługiwać obecnie z niemal każdego miejsca. Raiffeisen Polbank oferuje aplikację mo-

bilną smart factoR, dzięki której przekazanie faktur do wykupu jest bardzo proste, a bieżące informacje o rozliczeniach firmy jeszcze szybciej dostępne.

Paweł Kacprzak  
Dyrektor ds. faktoringu  
w Raiffeisen Polbank

Zapraszamy do kontaktu  
pod nr. tel. 22 347 77 66

## Cargo Truck Trading

### Co spowodowało, że zainteresował się Pan faktoringiem?

Zawsze uważałem faktoring za formę finansowania droższą od kredytu. Zgodziłem się jednak, żeby jeden z banków przedstawił mi ofertę. Okazało się, że jeżdżąc dla jednego kontrahenta nie spełniałem warunków do uzyskania faktoringu (ten bank nie stosował faktoringu „jeden na jeden”). Jako że „połknąłem już haczyk”, zwróciłem się do kilku innych banków i wybrałem ofertę Raiffeisen Polbank – w moim przekonaniu najlepszą.

### Czy i jak faktoring przyczynił się do zmian w Pana firmie?

Prosta kalkulacja wciąż wskazuje na kredyt jako tańszą formę finansowania. Jednak dyscyplina, do której zmusza faktoring sprawia, że w ogólnym rozrachunku to on jest tańszy. Dodatkowym plusem faktoringu jest to, że w mniejszym stopniu wpływa na zdolność kredytową. A co dał nam faktoring? Na pewno zapewnił firmie spokój, bo nie musimy obawiać się o płynność finansową. Działalność transportowa charakteryzuje się bardzo długimi terminami płatności, które często

nie są dotrzymywane. Faktoring pozwala jednak na spokojne i w miarę tanie funkcjonowanie, bez obawy o trudności z opłacaniem danin publicznych czy faktur za paliwo, gdzie opóźnienia są daleko kosztowniejsze niż faktoring. Istotny jest również lepszy standing firmy. Po kilku latach finansowania działalności faktoringiem potrafię wykorzystać go jako poduszkę bezpieczeństwa, gotową dać mi zastrzyk gotówki na nieprzewidziane wydatki lub skorzystać z nadarzącej się okazji.

### Czy uważa Pan, że faktoring jest produktem właściwym dla branży transportowej?

Faktoring świetnie sprawdza się w branży transportowej. Małe firmy transportowe mogą dzięki niemu udźwignąć wysokie koszty wdrożenia nowej jednostki transportowej. Średnie firmy mają dzięki faktoringowi zapewniony spokój funkcjonowania, bez obawy o utratę płynności. Duże spedycje mogą dodatkowo oferować usługę "sconto" i wabić transportowców krótkim terminem płatności, zarabiając pieniądze bez angażowania własnych środków.

Piotr Kowalczyk



# Sprawdź podatek od ciężarówki

**Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych stworzyło ranking podatków na rok 2018 od środków transportu gmin z województwa pomorskiego. Wszystko wskazuje na to, że nie będzie łatwo...**

**Tomasz Rejek**

Podatek od środków transportowych zaliczany jest do podatków lokalnych – jego stawki ustalane są przez rady gmin w drodze uchwał. Udział Ministerstwa Finansów w kwestii niniejszego podatku sprowadza się do corocznego określenia w drodze obwieszczenia stawek minimalnych i maksymalnych, w których to widełkach muszą się zmieścić stawki uchwalone przez rady gmin.

Opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają samo-

chody ciężarowe, ciągniki siodłowe i balastowe oraz przyczepy i naczepy, czyli w zasadzie wszystkie narzędzia pracy, którymi posługują się przewoźnicy. Stawki podatku od lat utrzymują się na wysokim poziomie, stąd też spędzają sen z powiek wielu przewoźnikom, zwłaszcza tym, którzy posiadają liczny tabor. Jakiego rzędu są to kwoty? Obrazuje to poniższa tabela opracowana na podstawie danych z województwa pomorskiego.

Dane zamieszczone w tabeli pochodzą w dużej mierze z Dziennika Urzędowego Województwa Pomorskiego z 2017 r., w którym publikowane są wszelkie uchwały, w tym również te

dotyczące spraw podatkowych. Pojazdem porównawczym jest typowy pojazd członowy (ciągnik + naczepa), jakim posługuje się większość przewoźników.

Na rok 2018 stawki maksymalne podatku od środków transportowych zostały podwyższone (z 5 447,37 zł na 5 550,88 zł za pojazd członowy), stawki minimalne natomiast pozostały na niezmiennym poziomie.

Zdecydowanie najkorzystniejsze warunki dla przewoźników oferuje w tym roku, jak i w poprzednich latach Nowy Dwór Gdański, który stawki podatku uchwalił na minimalnym poziomie. W ślad za Nowym Dworem Gdańskim

idą Starogard Gdański, Pruszcz Gdański i Tczew, które oferują niewiele wyższe podatki. W tym roku szczególne słowa uznania należą się miastu Tczew, gdzie obniżono podatek aż o 2 490 zł i z ostatniego 19. miejsca (ranking 2017 r.) Tczew przesunął się na 4. pozycję.

Zapewne decyzja ta została podjęta chęcią stworzenia przychylniej lokalnej polityki podatkowej, co uatrakcyjnia gminy w oczach przedsiębiorców. Jest to krok w dobrą stronę, zwłaszcza dla branży transportu drogowego, od którego wiele się wymaga, a niewiele proponuje.

Na drugim biegunie rankingu znajduje się najdroższe od lat Wejherowo. Jeśli można zrozumieć bardzo wysokie stawki podatku w kurorcie, jakim jest Sopot, który nie pragnie transportu ciężkiego na swoim terenie, to uchwalenia najwyższego poziomu podatku dla przedsiębiorców prowadzących działalność w Wejherowie jest niezrozumiałe. Również niezrozumiała jest występująca w dalszym ciągu różnica pomiędzy wysokością podatku w

Gdyni i Gdańsku. Prawie 1 000 zł więcej od zestawu zapłacą gdyńscy przedsiębiorcy transportowi niż ich koledzy w Gdańsku.

Skąd ta różnica? Na pewno nie można powiedzieć o Gdyni, że jest miastem przyjaznym przedsiębiorcy. Od dawna krytykujemy zasadność pobierania podatku od środków transportowych przez gminy, jako kuriozalny podatek od narzędzi pracy, jakimi są pojazdy transportowe dla przewoźników.

Podobnie uważa Komisja Europejska, która robi kolejny krok w kierunku urzeczywistnienia drogowej zasady „użytkownik płaci”. W tym celu przygotowywana jest dyrektywa odchodząca od obciążeń stricte podatkowych, nakładanych na branżę transportową, na rzecz opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Mamy nadzieję, że podczas tegorocznych wyborów samorządowych przedsiębiorcy transportowi będą brali pod uwagę podatkową listę rankingową i miejsce, na którym znajduje się ich miasto.

Jednym słowem

## Filar polskiej gospodarki

Transport drogowy jest jednym z filarów polskiej gospodarki. Prawie 100 000 licencjonowanych firm transportowych świadczy usługi przewozowe w ruchu krajowym i międzynarodowym, zatrudnia ponad 600 000 kierowców. Jak widać, wkład transportu w polską gospodarkę jest znaczny, co nie zmienia faktu, że od wielu lat jest to jedna z najbardziej obciążonych fiskalnie branż. Wiele rodzajów opłat administracyjnych, opłaty za przejazd po drogach płatnych (viaTOLL), wysokie składki OC – można jeszcze długo wymieniać. Nie można jednak zapomnieć o drugiej stronie fiskalnego medalu, a mianowicie o podatkach, wśród których na szczególną uwagę zasługuje podatek od środków transportowych.

### OD NAJTAŃSZYCH DO NAJDRÓŻSZYCH POWIATÓW

Pojazd	ciągnik siodłowy	naczepa	razem	zmiana stawek 2017/2018
stawka minimalna w zł	1 381,13	921,50	2 304,00	bez zmian
1. Nowy Dwór Gdański	1 382,00	922,00	2 304,00	bez zmian
2. Starogard Gdański	1 392,00	924,00	2 316,00	bez zmian
3. Pruszcz Gdański	1 382,00	982,00	2 364,00	obniżono o 86,00
<b>4. Tczew</b>	<b>1 400,00</b>	<b>1 000,00</b>	<b>2 400,00</b>	<b>obniżono o 2 490,00</b>
5. Gdańsk	1 692,00	1 128,00	2 820,00	bez zmian
6. Kwidzyn	1 722,00	1 156,00	2 878,00	bez zmian
7. Chojnice	1 824,00	1 056,00	2 880,00	bez zmian
8. Lębork	1 800,00	1 118,00	2 918,00	bez zmian
9. Słupsk	1 752,00	1 176,00	2 928,00	bez zmian
10. Człuchów	1 800,00	1 380,00	3 180,00	bez zmian
11. Kartuzy	1 880,00	1 430,00	3 310,00	bez zmian
12. Kościerzyna	1 912,00	1 512,00	3 424,00	bez zmian
13. Bytów	1 838,00	1 600,00	3 438,00	bez zmian
14. Puck	2 150,00	1 460,00	3 610,00	bez zmian
15. Gdynia	2 496,00	1 308,00	3 804,00	bez zmian
16. Sopot	2 508,00	1 332,00	3 840,00	zwiększono o 72,00
17. Malbork	2 374,00	1 552,00	3 926,00	bez zmian
18. Sztum	2 353,00	1 629,00	3 982,00	bez zmian
19. Wejherowo	2 330,00	2 280,00	4 610,00	bez zmian
stawka maksymalna w zł	3 130,90	2 419,98	5 550,88	podwyższono o 103,51

Zestawienie wysokości podatków od środków transportowych uchwalonych na 2018 r. w poszczególnych miastach powiatowych i na prawach powiatu w woj. Pomorskim. Pojazdem porównawczym jest typowy zestaw naczepowy tzn. ciągnik siodłowy (2 osiowy) + naczepa (3 osiowa) o zawieszonych pneumatycznych i dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) równej 40 tonom. Stawki maksymalne i minimalne określone na 2018 r. przez MF.

reklama

**KARTA FLOTOWA MOYA FIRMA**



**OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM**

505-505-105  
bok@moyastacja.pl

**Wielkie oszczędności w Europie!**



Karta paliwowa dla **madrych Przewoźników**

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

www.iqcard.at





# Rekordowy rok producentów



**Przewoźnicy zakupią w tym roku tabor o wartości ponad dwóch miliardów euro. Obecny rok może być równie udany dla producentów samochodów i naczep jak rekordowy 2017.**

Robert Przybylski

W 2017 roku zarejestrowano w Polsce 25 314 ciężarówek o dmc powyżej 16 ton, o 3,6 proc. więcej niż w 2016 roku. Rejestracje samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony wzrosły o 3,9 proc. do 27 658 sztuk. – Nie widzę powodu, aby kolejny rok miał być gorszy – uważa dyr. marketingu DAF Zbigniew Kołodziejek.

Wskazuje przy tym na bardzo dobre wyniki gospodarek Francji i Niemiec.

Przedstawiciel Mercedesu Tomasz Ciesielski wskazuje na 11,4-procentowy wzrost rejestracji w styczniu. Podkreśla, że w styczniu rejestracje podwozi średnich (o dmc od 3,5 do 16 ton) wzrosły o 54,4 proc. zaś ciężkich (o dmc powyżej 16 ton) o 96 proc. Na samochody ciężarowe utrzymuje się duży popyt. Zgadza się z nim konkurencja.

Szef sprzedaży Scania Polska Tomasz Cwalina dodaje, że rozwija się rynek zabudów, co tłumaczone jest zarówno potrzebami przewoźników krajowych, jak i międzynarodowych. W 2017 roku rejestracje podwozi sięgnęły niecałe 4,3 tys. sztuk, co oznacza ponad 25-procentowy wzrost w stosunku do roku wcześniejszego. Dynamika zakupów przyspieszała wyraźnie z kolejnymi miesiącami i w grudniu w stosunku do takiego samego miesiąca 2016 roku przekroczyła 37 proc.

Wysokie zapotrzebowanie widoczne jest także w naczepach i przyczepach.

Wielton sprzedał w 2017 roku wszystkie wywrotki, jakie mógł wyprodukować. Firma modernizuje fabrykę w Wieluniu i zapowiada, że w 2018 roku nie będzie problemów z podażą.

## Więcej zabudów, mniej pojazdów używanych

Kołodziejek wskazuje, że w podwoziach rośnie udział samochodów 3-osiowych, chętnie wykorzystywanych przez przewoźników międzynarodowych do zabudowy kubaturowej. W 2017 roku wyniósł on 53 proc. segmentu.

Branża spodziewa się podobnego zapotrzebowania w 2018 roku. – Sprzedaż samochodów ciężarowych jest ściśle uzależniona od gospodarki. Jeżeli rośnie PKB, zwiększa się popyt na samochody ciężarowe – przypomina szef sprzedaży Scania Polska. Dodaje, że prognozy makroekonomiczne na obecny rok są pomyślne i dlatego spodziewa się dużego zainteresowania samochodami.

Ostrożniejszy jest dyrektor zarządzający Mercedes-Benz Trucks Przemysław Rajewski, który wskazuje na coraz trudniejszą sprzedaż samochodów używanych. – W ostatnich latach przewoźnicy częściej korzystali z długoterminowego najmu, oddając ciężarówki po dwu-, trzyletnim kontrakcie. Coraz trudniej znaleźć chętnych na te samochody i problem dotyczy całej Europy – przypomina.

Trudności ze sprzedażą samochodów ciężarowych z drugiej ręki wynikają z ich zaawansowania technologicznego. Silniki Euro VI wymagają specjalnego paliwa, dostępnego tylko w Europie i nie nadają się do eksploatacji w krajach Afryki lub Azji, które tradycyjnie sięgały po używane samochody z Europy.

Importerzy zachęcają przewoźników do tych aut atrakcyjnymi pakietami finansowymi. Importer MAN oferuje 2-letnie ciągniki siodłowe za 999 euro miesięcznie.

Mimo to przewoźnicy wolą pojazdy nowe. Scania porównuje, że o ile kilka lat temu na każdy nowo rejestrowa-

ny samochód ciężarowy w klasie powyżej 16 ton dmc przypadały 2-3 importowane samochody używane, to w tym roku proporcje wyrównały się i wynoszą 1:1.

## Polskie floty jednak starsze

Pomimo miliardowych inwestycji polskich przewoźników, ich floty nie są tak ekologiczne jak zachodniej konkurencji. Według danych BAG wielkość zanieczyszczeń, liczona w gramach na kilowatogodzinę, emitowanych na niemieckich drogach przez zarejestrowane w Polsce ciężarówki wyniosła w październiku 2017 roku 3,01, to jest o 9,4 proc. mniej niż rok wcześniej. To więcej niż obcych firm: średnia emisja dla ciężarówek niemieckich wynosi 2,79, a zagranicznych średnio 2,98.

Ogólnie nastąpiło odmłodzenie taboru, bo udział pojazdów Euro VI wzrósł w 2017 roku w stosunku do poprzedniego o blisko 35 proc., przy spadku udziału ciężarówek EEV o 23 proc., Euro V o prawie 21 proc., Euro

IV o 25 proc. i Euro III o 33 proc.

Z powyższych danych wynika, że polskie floty są nieco starsze od zachodniej konkurencji. Odnawianie taboru przebiega wolniej, co zapewne wynika z niższych stawek, jakie otrzymują za swoje usługi polscy przewoźnicy w stosunku do np. niemieckich.

Z drugiej strony właśnie te niskie stawki przyciągają klientów. Według danych BAG udział zagranicznych przewoźników na niemieckich drogach wzrósł w 2017 roku o 1,6 punktu proc. w stosunku do roku poprzedniego - do 42,5 proc.

W pierwszych dziesięciu miesiącach 2017 roku samochody z polskimi tablicami rejestracyjnymi przejechały po niemieckich drogach 4,5 mld km (najwięcej spośród zagranicznych), rumuńskie 1 mld km, litewskie 0,6 mld km. Niemieckie przejechały 16,1 mld km.

Najszybciej rosły przebiegi (liczone w kilometrach) przewoźników z Litwy (o 20,4 proc.), Rumunii (o 14,4 proc.) oraz Polski (o 12,6 proc.), gdy całość powiększyła się o 3,5 proc.

reklama



## Prosto. Mądrze. Efektywnie. Mercedes wśród kart serwisowych.

Szeroka sieć akceptacji i atrakcyjne warunki podczas tankowania na stacjach różnych marek. Bezgotówkowe płatności w całej sieci Mercedes-Benz, bez dodatkowych opłat. E-faktura. Zwrot podatku VAT. Najszybsza pomoc w razie awarii z Serwis24h - gwarancja płatności już po chwili. Zamów kartę już teraz: [www.MercedesServiceCard.pl](http://www.MercedesServiceCard.pl) lub +48 22 53 09 293



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust





# Ataki na polskie autokary

Pracujące we Włoszech i Francji polskie autokary są ostrzeliwane, podpalane, a kierowcy bici. Dyskryminujące, a nawet bandyckie zachowania mnożą się w Europie Zachodniej, policja jest beczynna.

Robert Przybylski

**P**roblemy zaczęły się 4 lata temu, gdy konkurujące ze sobą azjatyckie biura podróży zaczęły szukać oszczędności. Zamiast korzystać z drogich i dysponujących starym taborem przewoźników z Włoch i Francji, zaczęły wynajmować polskich, rumuńskich, węgierskich, czeskich, którzy inwestowali w nowy tabor i mieli uprzejmych, chętnych do pracy kierowców.

Azjatyckie biura podróży wołały nowe autokary z Polski, z polskimi uprzejmymi kierowcami. Szybko wybuchł konflikt pomiędzy przewoźnikami z Francji i Włoch z jednej strony oraz z nowych krajów unijnych z drugiej, bo poza polskimi przedsiębiorcami w tym segmencie rynku pracują firmy z Węgier, Rumunii, Portugalii, Grecji, a ostatnio bardzo uaktywnili się przewoźnicy z Bułgarii.

## W (niezbyt) białych rękawiczkach

Kontrole służb drogowych wobec polskich kierowców i autobusów są bardzo drobiazgowo. – Jeden z moich autokarów miał małe pęknięcie przedniej szyby. Niemiecki policjant nakazał zjazd do serwisu, zabrał tablice rejestracyjne i wysłał je listem do lokalnego wydziału komunikacji. Szybko wymieniłem, ale na zwrot tablic czekałem, bo urzędnicy odesłali je także listem. Przez tę procedurę autobus stał dwa tygodnie – opisuje szykany wobec polskich przewoźników prezes BP Tour Lublin Piotr Brewczak.

Dodaje, że także francuskie kontrole są bardzo szczegółowe i za najdrobniejsze uchybienie wymierzają słone mandaty. – Francuscy mundurowi nie mówią po angielsku, więc dogadać się z nimi jest trudno, a wystawiając mandat na wiele tysięcy euro mówią, żeby się odwoływać. Tymczasem od-

woływanie się to kilka miesięcy walki – tłumaczy prezes BP Tour.

Przewoźnicy wskazują, że Francuzi podobnie traktują przewoźników z Polski, Słowacji, Czech, Węgier.

Ksenofobiczne postawy francuskich funkcjonariuszy są szeroko znane, podobnie jak horrendalna wysokość wymierzanych przez nich kar. Jednak nawet oni potrafią zaskoczyć rujnującymi mandatami. – Największy wystawiony we Francji to 21 tys. euro, zapłacony w 2015 roku – wspomina prezes Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych i firmy przewozowej Rafrans Rafał Jańczuk. – Kierowca zaczął kurs w Wielkiej Brytanii, a ponieważ właśnie skończył długi urlop, nie miał udokumentowanych ostatnich 28 dni pracy. Nie pomogły tłumaczenia. Francuska policja wlepiła za każdy dzień 750 euro kary, ponieważ kierowca nie miał karty urlopowej, a tylko wpis ręczny. Policja zażądała od przewoźnika go-

tówki (żadnych przelewów) z kwitem o jej legalności – opisuje kuriozalne wymagania policji Jańczuk.

Administracje nakładając kary często nie liczą się z faktami. – W Wielkiej Brytanii kierowca przemycił towar, więc władze zatrzymały autokar. Trzymały go 3 lata. Rok później temu samemu przewoźnikowi brytyjskie władze w podobnych okolicznościach zatrzymały dwa autokary i trzymały dwa lata. Policja złapała kierowców na przemyśle papierosów, ale karę poniósł przewoźnik – wskazuje absurd prezes PSPA. Autobusy po kilkuletnim postoju nadawały się na złom.

## Wybijane szyby

Szykany mundurowych są tylko częścią polityki zniechęcania, a raczej odstraszenia. – Na co dzień w naszych autokarach wybijane są szyby boczne do których nieznani sprawcy strzelają z wiatrówek pneumatycznych. W jed-

nym z autokarów wybita została zewnętrzna szyba, a ponieważ są podwójne, więc autokar mógł jechać. W nocy wybili dwie kolejne szyby, ale tym razem już na wylot i samochód był unieruchomiony – opisuje sytuację prezes BP Tour.

Przyznaje, że kierowcy wracając rano do autobusu nie wiedzą, czego mogą się spodziewać. – Żeby ograniczyć wandalizm, parkujemy na parkingach strzeżonych, ale nie zawsze jest to możliwe. Autobus kolegi został ostrzelany, gdy stał przed hotelem – wybito mu wszystkie boczne szyby – podkreśla Brewczak.

Prezes PSPA tłumaczy, że np. Włosi wybijają w polskich autokarach szyby strzelając z wiatrówek. – Jadą skuterem i strzelają w bok, przód, jak się uda – opisuje Jańczuk.

Dodaje, że w 2016 roku wymienił 300 szyb. – Doszło do tego, że Mercedes otworzył u mnie skład szyb, aby szybciej przywracać autokary do ruchu – podkreśla prezes Rafrans.

W sezonie we Włoszech do PSPA zgłaszanych jest 10 przypadków miesięcznie, we Francji 5. Wraz z wybitymi szybami okradane są autokary. Znika wszystko co jest cenne. – W jednym z autokarów skradziono w 2016 roku pod Rzymem wszystkie walizki podróżnych. Odszkodowanie wyniosło 30 tys. euro. Kierowca poszedł do toalety. Złodziejom wystarczyło 20 minut, aby wynieść wszystkie walizki. Policja miała nas w nosie, zresztą w większości wypadków służby nie chcą pomagać – zauważa prezes PSPA.

## Spalić albo pobić

We Francji i Włoszech mnożą się napady na kierowców. – Zazwyczaj wieczorem, gdy kierowca krząta się wokół autobusu i jest sam. Atakowani są również piloci wycieczek. Zapewne bandyci spodziewają się gotówki. W Niemczech, Austrii i Szwajcarii nie spotkałem się z napadami – zapewnia Brewczak.

Tam, gdzie napady i wybijanie szyb nie przynosi skutku, „nieznani sprawcy” stosują bardziej drastyczne metody. W marcu 2017 roku spłonął nowy autokar BP Tour. – Czekał przy małym lotnisku we Francji na przylot grupy. Stał w uliczce cichego miasteczka Be-

auvais. Policja stwierdziła, że było to podpalenie, sprawcy nie znalazła, ubezpieczalnia wypłaciła odszkodowanie – opisuje zdarzenie Brewczak.

Zdesperowani przewoźnicy z PSPA napisali list do MSZ. – Nawet przyniósł on efekt, bo liczba napadów zmalała – zauważa prezes stowarzyszenia. Jednak nikt nie jest pewien, co przyniesie kolejny sezon oraz jak potoczą się negocjacje w sprawie Pakietu Mobilności.

– Autokary mają podobną cenę, paliwo, myto kosztuje tyle samo, więc można konkurować tylko jakością usług i wysokością wynagrodzenia kierowcy. Dlatego obawiamy się, że regulacje dotyczące płacy minimalnej przygaszą nas. Spełnienie administracyjnych wymogów podnosi koszty działalności – obawia się prezes BP Tour. – Na dodatek płace minimalne we Francji są regionalne, co znacznie komplikuje obliczenia wypłat – wskazuje. – Nie możemy się jednak poddać, tym bardziej, że biura podróży chcą z nami współpracować i są zadowolone z naszych usług – podkreśla Brewczak.





# Zmiany w Kodeksie Celnym EAUG

Od początku stycznia 2018 roku w krajach Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EAUG) obowiązuje zmieniony Kodeks Celny. Zakres nowych przepisów i ich wpływu na wykonywanie przewozów międzynarodowych były tematem seminarium zorganizowanego przez ZMPD przy współpracy z rosyjską firmą prawniczą Urvest.



TransLogistica  
Poland

VI Międzynarodowe Targi  
Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018  
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

## Szybsza odprawa

Nowy kodeks celny ustala krótszy czas realizacji procedur celnych, w tym podjęcia decyzji o otwarciu tranzytu celnego do zwolnienia deklaracji tranzytowej (do 4 godzin), o ile nie będzie żadnych niezgodności w dokumentach.

W przypadku niezgodności o małym znaczeniu termin wydłuża się do 1 dnia roboczego. Za niezgodność uznawana jest konieczność złożenia dodatkowych dokumentów lub np. dokonania zmian w deklaracjach. Dla niezakończonych procedur celnych przewidziano dłuższe okresy – do 5 dni. W KC EAUG nie wyznaczono terminu zakończenia, gdy przygotowana jest ekspertyza celna lub wykonywane jest sprawdzenie dokumentów i gdy zwolnienie towaru nie może nastąpić przed zakończeniem kontroli celnej.

Podkreślano, że warto znać i posiadać przy sobie szczegółowe przepisy dotyczące zasad wykonywania operacji celnych w zakresie np. przedłużenia terminu tranzytu celnego, zmiany miejsca dostawy towaru, wykonania rozładunku, przeładunku i innych operacji z ładunkiem, zmiany środka transportu, itp. Są one określone w Decyzji Kolegium Euroazjatyckiej Komisji Ekonomicznej nr 170 z 13 grudnia 2017 roku.

Poinformowano także, że w przypadku, gdy pojazd z towarem zjawia się w docelowym urzędzie celnym, mają zastosowanie nowe przedłużone terminy, np. dla przedłożenia deklaracji tranzytowej – do 3 godzin.

Wydłużono również do 8 godzin okres umieszczenia towaru na przechowanie czasowe. Natomiast termin umieszczenia towaru na przechowanie czasowe, jeśli zgłaszający nie zgłasza towaru, wynosi 1 dzień.

## Przewozy wewnętrzne

Uczestnikom seminarium przekazano informację, że zmiany art. 275 KC umożliwiają przewoźnikom spoza EAUG wykonywanie przewozów wewnętrznych między państwami EAUG, jeśli odpowiednia umowa międzynarodowa ma tu zastosowanie.

Obecnie na podstawie zezwolenia EKMT można takie przewozy wykonywać. Jednak ze względu na brak oficjalnej informacji ze strony władz rosyjskich, ZMPD wystąpiło z zapytaniem do polskiego ministerstwa z prośbą o ustalenie, czy polscy przewoźnicy posiadający zezwolenie drogowe jednorazowe Kr. 3. będą mogli wykonywać przewozy wewnętrzne między państwami EAUG. Po otrzymaniu odpowiedzi prześlemy Państwu jej treść

Choć nowe zmiany do kodeksu celnego wydają się być korzystne, musimy dodać, że przewoźnicy uczestniczący w seminarium nie odnotowali do początku 2018 roku, aby w wymienionym zakresie pojawiła się znacząca poprawa. Jednak obecnie przewoźnicy wyposażeni w wiedzę o zmianach, będą mogli domagać się skutecznie swoich praw w relacjach z administracją celną w EAUG, w tym w szczególności w Rosji.

Nowy kodeks celny ustala krótszy czas realizacji procedur celnych, w tym podjęcia decyzji o otwarciu tranzytu celnego do zwolnienia deklaracji tranzytowej (do 4 godzin), o ile nie będzie żadnych niezgodności w dokumentach.

Tomasz Małyшко

Prelegenci zaprezentowali rosyjski punkt widzenia wobec nowych przepisów kodeksu celnego. Oprócz tematyki celnej były omawiane zagadnienia typowo transportowe. Podkreślano, że zmiany w kodeksie celnym głównie dotyczą informatyzacji działalności służb celnych i procedur cel-

nych, których skutkiem jest skrócenie terminów obsługi oraz uproszczenia.

## Elektroniczne zgłoszenie ładunku

Jedną z głównych zmian w przewozach drogowych dotyczy przypadku wjazdu z ładunkami na teren państw EAUG, gdzie wprowadzono wymóg dokonania elektronicznego zgłoszenia celnego (ETD). Przy wjeździe do

Rosji na zewnętrznych granicach takiego zgłoszenia może dokonać firma rosyjska posiadająca odpowiednie uprawnienia. Może to być rosyjski przedstawiciel celny, rosyjski spedytor lub rosyjski odbiorca. W przypadku, gdy zgłoszenie będzie dokonane w wersji papierowej, prawnicy Urvest informowali, że należy spodziewać się kontroli fizycznej ładunku. Składanie deklaracji ETD odbywa się elektronicznie, nie wymaga się przedłożenia dokumentów papierowych, na podstawie których jest ona przygotowywana. Oczywiście są wyjątki od tej zasady, gdy trzeba udowodnić przestrzeganie zakazów i ograniczeń oraz kolejny - składania gwarancji celnych, gdy wymaga tego wewnętrzne ustawodawstwo poszczególnych krajów Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej.

Łączymy Twój biznes  
ze światem od 6 lat!



# EETS w końcu rusza. Jedno urządzenie do naliczania myta w całej Europie



DKV BOX EUROPE

**Prace nad technicznymi aspektami wprowadzenia na terenie krajów UE jednego urządzenia do rozliczania wszystkich opłat drogowych dobiegły końca. Za komercjalizację usługi odpowiada podmiot Toll4Europe, łączący wysiłki DKV Euro Service, T-Systems oraz Daimler AG. O szczegółach uruchomienia systemu mówi Jürgen Steinmeyer, dyrektor departamentu opłat drogowych w DKV Euro Service.**

Przewoźnicy już od dawna czekają na wprowadzenie urządzenia, które umożliwiłoby rozliczanie opłat drogowych w całej Europie. Czy Pana zdaniem nadszedł wreszcie ten moment?

W 2018 r. zaoferujemy naszym klientom DKV BOX EUROPE – nowoczesne urządzenie pokładowe przystosowane do pracy w systemie EETS. Spełnia ono aktualne wymagania obowiązujące we wszystkich państwach członkowskich UE i będzie je można w przyszłości stosować na terenie całej Europy.

Jak rozpoznać, że oferowane urządzenie do ewidencjonowania opłat drogowych jest zgodne z systemem EETS, i co to oznacza?

Przed wszystkim firma oferująca usługi rozliczania opłat drogowych powinna być certyfikowanym dostawcą rozwiązań EETS lub zaopatrywać się w urządzenia u takiego dostawcy. Urządzenia DKV BOX EUROPE oferowane przez DKV EURO SERVICE, pochodzą od Toll4Europe GmbH,

certyfikowanego dostawcy rozwiązań EETS. Co do samego urządzenia: każdy z krajów członkowskich UE określił w tzw. Toll Domain Statement, jakie wymagania musi spełniać urządzenie do ewidencjonowania opłat drogowych, aby być zgodne z systemem poboru opłat obowiązującym na jego terenie.

Krótko mówiąc, jeśli urządzenie nie spełnia wymagań obowiązujących w tym kraju, to nie można go tam używać. To, że urządzenie jest zgodne z lokalnym systemem EETS i może być w danym kraju stosowane, potwierdza odpowiedni certyfikat, w którego posiadaniu jest każda poważna firma oferująca usługi rozliczania opłat drogowych. Innym ważnym wymogiem jest spełnienie warunków technicznych.

Co obejmuje niezbędne wyposażenie techniczne urządzenia EETS?

Urządzenie musi być wyposażone w hybrydowe rozwiązania do komunikacji bezprzewodowej, to jest umożliwiać ewidencjonowanie oraz rozliczanie opłat drogowych zarówno w systemach opartych na technologii DSRC (Dedicated Short Range Communications), jak i GNSS (Global Navigation Satellite System). Na potrzeby systemów obowiązujących na przykład w Niemczech czy Austrii, gdzie wysokość opłat drogowych jest uzależniona od liczby osi, konieczne jest udostępnienie przycisku umożliwiającego manualny wybór liczby osi. Natomiast we włoskim systemie poboru opłat drogowych, który w przeciwieństwie do innych krajów oparty jest na technologii do komunikacji bezprzewodowej innej niż DSRC, wymagany jest dodatkowy moduł programowy.

DKV BOX EUROPE opracowano na bazie najnowszej generacji urządzenia Si-traffic-Sensus-Unit produkcji firmy Siemens i spełnia ono już dziś wszystkie wymienione wymagania. Wiemy jednak, że na rynku oferowane są boxy rzekomo zgodne z systemem EETS, które nie spełniają wszystkich wymogów, i konieczna będzie ich ponowna wymiana.

Na co, oprócz urządzenia, należy jeszcze zwrócić uwagę?

Każdy przewoźnik powinien sobie zadać pytanie - jakie mam oczekiwania wobec urządzenia? Czy jest gotowy po roku lub dwóch wracać do punktu wyjścia i zlecać montaż dodatkowych boxów, czy może lepiej od razu zdecydować się na urządzenie takie jak DKV BOX EUROPE, o którym wiadomo, że będzie spełniać przyszłe wymagania.

Jakie zalety ma DKV BOX EUROPE?

Jest to urządzenie pokładowe wyposażone w funkcję Plug and Play, które można w dowolnym momencie przenieść i zainstalować w innym pojeździe. Nie wymaga ono czasochłonnego montażu czy modyfikowania w specjalistycznym warsztacie. Rejestracji w systemie opłat drogowych oraz aktualizacji krajów można dokonać wygodnie poprzez portal online DKV. Transmisja danych do urządzenia pokładowego odbywa się bezprzewodowo, zatem boxa nie trzeba wymieniać. To zapewnia użytkownikowi większą elastyczność oraz pozwala mu zaoszczędzić czas i zmniejszyć nakład prac administracyjnych. DKV BOX EUROPE jest też w pełni przystosowany do obsługi przyszłych funkcji dodatkowych, takich jak np. szczegółowa analiza danych pojazdu.

Które kraje zostaną objęte zasięgiem urządzenia?

W chwili wprowadzenia na rynek w 2018 r. planowana jest możliwość rozliczania opłat drogowych w Belgii. Krótko po tym dojdą Austria, Francja, Hiszpania, Portugalia oraz Włochy. W przypadku Niemiec i Polski nadal nie ma jasności co do wdrożenia w życie rozporządzenia w sprawie systemu EETS przez operatorów systemów poboru opłat drogowych. Dlatego też aktualnie nie można określić, od kiedy w tych krajach będzie możliwe ewidencjonowanie oraz rozliczanie opłat drogowych za pomocą urządzeń pokładowych EETS. Problem ten dotyczy jednak w równym stopniu wszystkich firm oferujących rozwiązania dla systemu EETS.

WSPÓŁPRACA



**Targi Kielce**  
exhibition & congress centre

YEARS  
25  
LAT



# ROTRA

## 8-10.05.2018

X Międzynarodowe Targi  
Transportu Drogowego  
- Pojazdy Użytkowe



Równolegle odbędą się  
Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

**Autostrada-Polska**

Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych  
i Pojazdów Specjalistycznych

**Maszbud**

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

# TARGI DAJĄ WIĘCEJ

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



# Maluch, który nie uratował fabryki

Pomimo dużego popytu produkcja małego Stara nigdy nie osiągnęła zakładanej wielkości. Drakońska kuracja Balcerowicza sprawiła, że fabryka została bez pieniędzy, a rządowe wsparcie dla zagranicznych producentów zniwelowało przewagę cenową krajowej produkcji.



Budapeszt 1997

Robert Przybylski

Prace nad małym Starem ruszyły w 1980 – samochód miał być produkowany na tych samych maszynach co Star 200 i jego następca, nazwany 1142. Konstruktorzy założyli 7-tonową masę całkowitą starachowickiego „malucha”, dlatego otrzymał on oznaczenie 742 (z napędem 4x2).

Zachowali 860-milimetrowy rozstaw podłużnic nitowanej ramy, zatem w ramowni nie potrzebne były dodatkowe inwestycje. Odchylana kabina także nie była nowa: inżynierowie

przystosowali konstrukcję z właśnie przygotowywanego Stara 1142.

Prowadzący w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach prace nad kabinami Piotr Błasiński tłumaczy, że kabina do „siedemsetki” mierzona po bokach miała tę samą szerokość co kabina 1142. – Wyprostowaliśmy jedynie wnęki błotników, ponieważ rozstaw kół małego modelu był mniejszy niż „jedenastki”. Nowe wnęki były niezbędne także dla 1144, który miał szerokie opony i potrzebowały one więcej miejsca przy skręcie – wyjaśnia Błasiński.

Silnik dla 742 (nazwany 370) był skorelowany ze

stosowanym w Starze 200 dieslem 359 M. Konstruktor silników Bogdan Marszałek wspomina, że na palcach jednej ręki można wymienić części, które były specjalnie robione dla 370. Były to: kadłub, wał korbowy, wał rozrządu, kolektory.

Tyłny most miał taką samą konstrukcję jak most Stara 200: stalową obudowę przekładni głównej i rurowe osłony półosi, zatem mógł być produkowany na tych samych maszynach. Belka osi przedniej Stara 742 obrabiana była na tej samej zespołowej obrabiarce co belki osi Stara 200 i 1142. Nową maszynę przygotował należący do FSC Starachowice Zespół Produkcji Maszyn i Urządzeń Specjalnych TU.

Równolegle czewska Fabryka Przekładni Samochodowych przygotowała nową, 5-stopniową, synchronizowaną przekładnię TS5-30, zdolną do przeniesienia momentu 350 Nm. Konstrukctorem prowadzącym został Zbigniew Machniak. FPS wstępnie założyła, że ma to być „synchronizowana” A25, czyli zmodernizowana przekładnia, która po raz pierwszy pojawiła się w Starze 21. – Podczas prac okazało się, że niemożliwe jest wbudowa-

nie synchronizatorów przy istniejącej architekturze A25. Zmieniono więc koncepcję zabudowy wnętrza, rezygnując z kół przesuwanych na rzecz kół znajdujących się w stałym zażębienu. Zdano sobie sprawę, że nie można wykorzystać istniejących obudów żeliwnych, trzeba wprowadzić zmiany w obszarze zabudowy łożysk, dlatego też postanowiono przy okazji wprowadzania tych zmian zamienić materiał na aluminium – wspomina konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.

Obudowa była obrabiana na maszynach skonstruowanych w FSC pod koniec lat 50. specjalnie dla produkcji przekładni A25. W przypadku kół zębatych TS5-30 została wykorzystana technologia licencyjna ZF, natomiast synchronizatory wytwarzane były według technologii opracowanej przez Instytut Obróbki Plastycznej dla potrzeb przekładni S5-45 stosowanych m.in. w Starach 200.

## Nowości siedemsetki

Inżynierowie przyjęli za podstawowy rozstaw osi 328 cm, dla wywrotki 278 cm, a wersji dłuższej 410 cm i były one jednocześnie ho-



Prezentacja prototypu Stara 742 w połowie lat 80.: drugi z lewej dyrektor techniczny FSC Jerzy Jaworski, czwarty z lewej dyrektor TKB (wcześniej OBR) Waldemar Grzyb. W jasnej kurtce Ryszard Kasparek. Konstruktor Ireneusz Piwnik drugi z prawej.

STAR

SILNIK T 370



mologowane. Projektanci zakładali ponad 30 wersji ciężarówki. Technolodzy wprowadzili więcej niż w Starze 200 elementów produkowanych obróbką plastyczną, tańszą od skrawania i dającą elementy o wyższej trwałości.

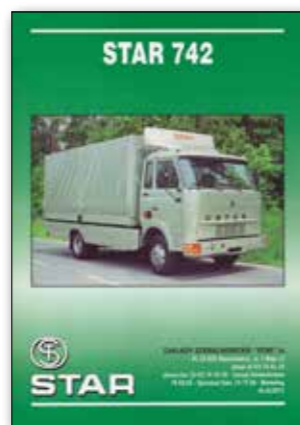
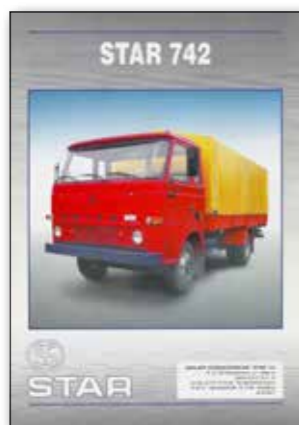
W maju 1985 roku gotowy był pierwszy z pięciu prototypów. Najmniejszy Star był pierwszym modelem marki z wiszącymi pedałami (do tej pory wszystkie miały stojące, co utrudniało uszczelnienie kabiny oraz jej ocieplenie), bezdętkowym ogumieniem i całkowicie pneumatycznym układem hamulcowym.

W połowie stycznia 1987 roku jeden z prototypów Stara 742 otrzymał instalację elektryczną skonstruowaną przez Janusza Porę z TKE 2. Twórca zastąpił sygnał modułowy mul-

tipleksowym (cyfrowym). Projektant zaprezentował redakcji fabrycznej gazety „Budujemy samochody” działanie nowości: „ma ona dwa przewody: zasilający i sterujący. Cienki przewód sterujący („myślący”) kontroluje poprawność działania wszystkich odbiorników energii elektrycznej w samochodzie. Próba instalacji następuje po wciśnięciu znajdującego się na tablicy przyrządów przycisku „test”. W ciągu kilku sekund wyświetli na wskaźnikach informacje o jakiegokolwiek niesprawności. O niesprawności (np. świateł bocznych) alarmuje także sygnał akustyczny.”

Konstruktor podkreślał, że nowa instalacja ma mniejszy pobór prądu, zużywa mniej kabli oraz nie potrzebuje bezpieczników topikowych, zastąpionych





przez elektroniczne. Pora dodał, że instalację wykonano własnymi siłami, całkowicie z elementów krajowych.

Prototypy Starów 742, badane na 3 zmiany, przejechały co najmniej po 100 tys. km i na podstawie dobrych opinii działu badawczego dyrekcja fabryki podjęła decyzję o skierowaniu małego Stara do produkcji.

Uruchomienie produkcji nowego modelu w kraju, w którym z powodu chronicznego kryzysu trudno było cokolwiek kupić, okazało się sporym wyzwaniem. Już w 1985 roku FSC wystąpiła do nowo utworzonego Urzędu Postępu Technicznego i Wdrożeń z wnioskiem o uzyskanie na nową ciężarówkę zamówienia rządowego.

Tak się stało, dzięki czemu FSC otrzymała pełne „zabezpieczenie materiałowe”. Dyrekcja fabryki podkreślała również, że istotne są ulgi w podatku dochodowym. Ponadto przez 3 lata przedsiębiorstwo nie musiało odprowadzać zysku do budżetu państwa z nowo uruchomionej produkcji. Oprócz tego państwo zrefundowało odsetki od kredytu stanowiącego fundusz wdrożeń, co dotyczyło obu nowości FSC: Stara 1142 i 742.

Dużą zachętą dla całej fabryki było entuzjastyczne przyjęcie Stara 742 w czerwcu 1986 roku podczas premierowego pokazu na Międzynarodowych Targach Poznańskich. – Najwięcej osób gromadziło się wokół Stara 742 – ocenił kierownik działu badań stanowiskowych Mirosław Szlęzak. – Reprezentanci branży budowlanej, rolnicy i rzemieślnicy to kolejna grupa, gotowa zapłacić każdą cenę za nowy produkt starochowickiej FSC – relacjonował Szlęzak.

Do 1988 roku konstruktorzy opracowywali dokumentację konstrukcyjną i technologiczną Stara 742. Dyrektor Zakładowego Ośrodka Konstrukcji Badań i Technologii (kryjącego się pod skrótem TKB) Longin Osys przyznawał, że przeszkód w uruchomieniu jest co niemiara. – Z powodu kłopotu z kooperantami zrezygnowaliśmy z części wyposażenia z tworzyw sztucznych. W FSC wszystko trzeba samemu zaprojektować i zbudować, gdy na Zachodzie są liczni dostawcy. W TKB pracuje 789 osób, o 61 mniej niż w chwili organizacji – porównywał Osys, wskazując na malejące wynagrodzenia personelu.

Dyrekcję fabryki niepokoiła nadmierna fluktuacja personelu. W 1986 roku za-

kład opuściło 1 586 osób, a w pierwszej połowie 1987 roku 693.

Dyrektor techniczny FSC Jerzy Jaworski na wyjazdowej egzekutywie Komitetu Wojewódzkiego PZPR w czerwcu 1987 roku przypomniał, że poziom wyeksploatowania parku maszynowego FSC sięga 80 proc. – Kompleksowej modernizacji wymaga przede wszystkim metalurgia – alarmował.

### Brak dewiz i chęci

Koordinator nowych uruchomień w FSC Zbigniew Wysocki uważał, że uruchomienie produkcji Stara 742 jest bardziej skomplikowane od przygotowania produkcji Stara 1142, bo nie jest to modernizacja, ale całkiem nowa konstrukcja.

W 1987 roku fabryka szacowała nakłady na uruchomienie produkcji „malucha” na 7 mld zł i 2 mln dol. Podpisując kontrakt z rządem FSC obiecała, że licząca 500 Starów 742 seria informacyjna ukaże się w 1990 roku, a od następnego roku produkcja sięgnie 5 tys. aut rocznie.

Narzędziownia FSC powinna przygotować 3 700 pomocy warsztatowych. Ich pracochłonność oceniano na ponad 700 tys. godzin. Służby zakładu musiały uruchomić dla Stara 742 produkcję 1 311 pozycji części. Spoza fabryki pocho-

dzić miało 627. Rozmowy z kooperantami trwały od 1986 roku; domagali się oni dodatkowych 7 mln dol. na nowe maszyny.

Np. kuźnia w Skoczowie żądała 4 mln marek. Dewiz od FSC domagała się także Fabryka Osprzętu Samochodowego Polmo w Łodzi, która do pneumatycznych hamulców dostarczała sprzężarki. Ich najnowsza konstrukcja była produkowana na licencji WABCO i – jak zauważa ówczesny główny konstruktor FOS Polmo Andrzej Pertyński – nie można było ich wykonać bez honowania cylindrów na bardzo precyzyjnej honownicy firmy Gehring, czy precyzyjnej prasy Feintool, niezbędnej do wycinania zaworów listwowych. Boje o zakup tych maszyn trwały kilka lat.

W połowie 1988 roku nastąpiła prawdziwa katastrofa, gdy rząd uwolnił ceny żywności. Inflacja z niecałych 10 proc. w poprzednich miesiącach, w sierpniu podskoczyła do blisko 40 proc., w październiku sięgnęła 55 proc., aby powoli spaść do 18 proc. w grudniu.

W obliczu narastającego kryzysu gospodarczego, w listopadzie 1989 roku rząd z 600 zamówień pozostawił tylko 100, w tym Stara 742. Fabryka z coraz większym trudem zdobywała zaopatrzenie i klientów. W



Dopiero w 1995 roku fabryka wypuściła 2-tysięcznego Stara 742. Gdyby nie problemy finansowe zakładu, produkcja byłaby kilkukrotnie większa.

W czerwcu 1989 roku FSC wystąpiła do rządu z propozycją urealnienia nakładów na 64 mld zł i 14 mln dol. Rząd zgodził się, ale postawił warunek, że produkcja ma sięgać 8 tys. aut już od 1992 roku, rok wcześniej niż przewidywała fabryka.

Po 1 sierpnia 1989 roku nastąpiła prawdziwa katastrofa, gdy rząd uwolnił ceny żywności. Inflacja z niecałych 10 proc. w poprzednich miesiącach, w sierpniu podskoczyła do blisko 40 proc., w październiku sięgnęła 55 proc., aby powoli spaść do 18 proc. w grudniu.

W obliczu narastającego kryzysu gospodarczego, w listopadzie 1989 roku rząd z 600 zamówień pozostawił tylko 100, w tym Stara 742.

Fabryka z coraz większym trudem zdobywała zaopatrzenie i klientów. W

grudniu 1989 roku główny dyspozytor przedsiębiorstwa Waldemar Ziółkowski zauważył, że w całym roku praktycznie żaden Star nie zjechał z linii montażowej kompletny, a sytuacja kooperacyjna z dnia na dzień się pogarsza.

6 października 1989 roku minister finansów Leszek Balcerowicz przedstawił plan reform gospodarczych. Balcerowicz zakładał, że dywidenda od majątku trwałego wyniesie 40 proc., a podatek dochodowy 40 proc. Ówczesne przedsiębiorstwa musiały kredytować swoją działalność w 70 proc., więc wszystkie zadłużone były w bankach.

Na podstawie danych z Ministerstwa Finansów dr Ryszard Ślęzak wyliczył, że średnioroczna stopa oprocentowania kredytu wzros-

ła z 18 proc. rocznie w 1988 roku do rekordowych 212 proc. w 1990 roku. Inflacja w 1988 roku z poziomu 60,2 proc., wystrzeliła do 585,8 proc. w 1990 roku.

Razem z inflacją rosły koszty uruchomienia produkcji Stara 742 z 65 mld zł do 150 mld zł w 1990 roku. Wysokie odsetki od kredytów pozbawiły FSC pieniędzy, choć rok 1990 przedsiębiorstwo zamknęło zyskiem 69 mld zł. – Wystarczyło na podatki i jeszcze trochę zostało dla założyci. Na inwestycje już nie – stwierdziła Stanisława Kołodziejska, wiceprezes do spraw finansowych Zakładów Samochodowych Star, jak od stycznia 1991 roku nazywała się FSC.

Przewodniczący ZZ Metalowcy Henryk Paniec przypomniał, że w 1990 roku produkcja malała, ale ZS

Star odprowadził do budżetu 370 mld zł. Rok później, na skutek lichwiarskich odsetek stosowanych przez banki, zadłużenie zakładu przekroczyło już 200 mld zł. Na koniec 1991 roku majątek trwały przedsiębiorstwa wyniósł 947,6 mld zł, zaś obrotowy 398,9 mld zł.

### Andoria ratuje Stara

Przy drakońskim koszcie kredytu obrotowego i inwestycyjnego przedsiębiorstwa utraciły płynność finansową i zniknął popyt. Produkcja Stara zmalała z 9,7 tys. aut w 1989 roku do 6 tys. w 1990 roku.

Drastycznie zmalały wpływy i doradczą Group Boston Consulting Group sugerowała zarzucenie projektu Stara 742, choć stan zaawansowania robót przekraczał 80 proc. –





Młody pracownik BCG powiedział mi, że „to się nie opłaca”. Doradcy z BCG wyjechali od nas w lipcu, a my na wszystkich świętych mieliśmy już pierwsze 12 sztuk małych Starów. To był 5-6 listopada 1990 roku – wspomina szef produkcji Tadeusz Olchownik.

Produkcyjny Star 742 otrzymał 17,5-calowe koła, choć pierwotnie konstruktorzy przewidywali 16-calowe. Podłoga skrzyni ładunkowej znalazła się przez to na wysokości 105 cm, o 10 cm wyżej niż w prototypach. Wersja skrzyniowa Stara 742 ważyła 3,4 tony przy ładowności 3,5 tony.

Do końca 1990 roku z fabryki wyjechały 44 Stary 742, wszystkie z importowanymi silnikami Perkinsa 110T, ponieważ Ursus jednak nie uruchomił produkcji 4-cylindrowych wersji. Nowy Star pojawił się w trudnym momencie. Dotychczasowi klienci, państwowe przedsiębiorstwa, zostały bez pieniędzy. Na placach stało 700 dużych Starów, natomiast rodzące się hurtownie poszukiwały niewielkiej ciężarówki jak Star 742.

Bogdan Marszałek wspomina, że FSC rozważało zakup silników Cummins dla „malucha”, ale ceny były zbyt wysokie, podobnie jak brytyjskiego Perkinsa, na którego dewizy przekazywała Starachowicom Agencja Rozwoju Przemysłu. Star 742 kosztował 150 mln zł, z czego importowany silnik 60 mln zł. Cena auta nie była konkurencyjna wobec kilkuletnich Mercedesów. W 1990 roku klienci sprowadzili 15 tys. używanych ciężarówek, w kolejnym już 66 tys. W 1991 roku starachowicka fabryka sprzedała 2,3 tys. ciężarówek, w tym zaledwie 383 Stary 742 i niezbędne stało się obniżenie ceny modelu, aby zwiększyć skalę produkcji.

– Pojechałem do Andorii do dyr. Antoniego Wojniaka – wspomina Bogdan Marszałek, ówczesny wiceprezes ZS Star. – Wojniak uratował naszego Stara – uważa Marszałek.

Ówczesny dyrektor handlowy Andorii Michał Sumera wspomina wielokrotnie wyjazdy do Starachowic podczas uzgodnień dostaw silników 4CT107 do FSC Sta-

rachowice. – Rozmowy nie były łatwe, bo Starachowice cały czas miały nadzieję na uruchomienie produkcji własnego silnika. Pierwotnie chcieli zamówić tylko tysiąc sztuk naszych diesli – wyjaśnia Sumera.

Silnik 4CT107 przystosował do potrzeb Starachowic inż. Andrzej Pajerowski. – Silnik turbodoładowany 4CT107 (z intercoolerem) opracowałem jako jednostkę napędową autobusu Autosan H6, dlatego gdy Starachowice zgłosiły się do Andorii z prośbą o pilne przygotowanie silnika dla Stara 742, mogliśmy ten silnik szybko przygotować. Miał on doskonały przebieg momentu obrotowego, co zapewniało dobre parametry eksploatacyjne przy niskim zużyciu paliwa – podkreśla inż. Pajerowski. Dodaje, że kierownik Działu Badań OBR Starachowice Ryszard Kasperek szczególnie był zaangażowany w zastosowanie polskiego silnika.

Andrychowski diesel, montowany w Starze od października 1992 roku, z pojemności 4,36 l osiągał 77 kW (105 KM) przy 2600

obr/min i 330 Nm przy 1400 obr/min.; ważył 485 kg. Jego uzbrajanie wykonywała starachowicka silnikownia.

### Czarne lata

W latach 1990-91 Zakłady Starachowickie zwolniły z przyczyn ekonomicznych 1 326 osób. Mimo to wykorzystanie pracowników w Starze w 1992 roku sięgało 40-45 proc. Wydział montażu samochodów (P4) zatrudniał 400 osób. Szef P4 Zbigniew Judasz przyznawał, że brakuje pieniędzy na detale. Przychodzi po 5-6 sztuk. – Bywa, że trzeba rozebrać kilka gotowych samochodów, aby zrobić akurat ten, który jest pilny w danym momencie, bo czeka na niego klient. Teraz takie praktyki są coraz częstsze – dodawał Judasz.

Prezes ZS Star Janusz Królikowski tłumaczył, że na placach i w montażu jest do 80 samochodów wartości 7,5-10 mld zł. – To równowartość jednej wypłaty dla pracowników fabryki. Miesięczna sprzedaż zmalała do 28-30 mld zł, gdy wcześniej sięgała 40 mld zł. Na pniu możemy sprzedać 8-10 samochodów, ale do ich wyprodukowania musimy kupić części, na które nie mamy pieniędzy – dodawał. Tymczasem zdesperowana załoga w sierpniu 1992 roku ogłosiła strajk, choć dyrekcja zapewniała, że fabryki nie stać na podwyżki.

Pod koniec 1992 roku zarząd ZS Star przedstawił Ramowy Program Restrukturyzacyjny. Nowy prezes Witold Celebański podkreślił, że docelowo główna spółka ma działać na majątku 200 mld zł, czyli jednej piątej obecnego Stara. – Zatrudnienie w tej spółce nie przekroczy 1 400 osób. Przy produkcji 160 samochodów miesięcznie spółka byłaby rentowna – obiecywał prezes.

Fabryka wypuściła pięć-

setnego małego Stara 2 lutego 1993 roku. Właściciel diler Marcar Myszków Jarosław Gruszka stwierdził, że model został korzystnie przyjęty, niestety często zdarzały się przerwy w dostawach. – Ważne jest, aby jego cena nie zmieniała się co chwila. W grudniu mieliśmy zamówienia na kilkaset samochodów. Ograniczono nam dostawy do kilku samochodów miesięcznie – opisywał straconą okazję.

Podobne problemy trafiły węgierskiego importera Starów, spółkę Eger-Star. Jej wiceprezes Zbigniew Zawal przyznawał, że ceny Starów nie są najwyższe, ale z miesiąca na miesiąc rosną. – Isuzu jest o 30 proc. tańszy od Stara 742. Klienci nie rozumieją, że może być takie tempo podwyżek. Ważna jest także kwestia zachowania ciągłości dostaw – zaznaczał Zawal.

W marcu 1993 roku fabryka wyprodukowała 10 pierwszych Starów 642 (lekkich wersji 742), na które już czekali klienci. – Skala ich produkcji zależy od zakupów Perkinsów – podkreślał szef produkcji Tadeusz Olchownik.

Dodawał, że w niektórych miesiącach Star 742 stanowił połowę produkcji fabryki, jednak sprzedaż kulała. – Na skutek liberalnej polityki rządu Jana Krzysztofa Bieleckiego sprowadzono do Polski 400 tys. używanych ciężarówek, w tym Robury z demobilu NRD. Zachodnie koncerny oczyściły sobie rynki. A zarząd Stara i związki zawodowe nie mogły doprosić się o zwolnienie z cła komponentów sprowadzanych do produkcji Stara 742. Cła zawyżają cenę auta o 40 proc. Montownie sprowadzają części bez cła – wskazywał Paniec na niezrozumiałą politykę rządu. Na dodatek 5 lipca 1993 wszedł VAT i w kolejnych

miesiącach sprzedaż Stara zmalała o połowę.

### Ostatni oddech

Mimo zawirowań spółce ZS Star udało się podpisać 11 lutego 1994 roku ugodę bankową. 706 podmiotów z wierzytelnościami 1,7 bln zł zgodziło się na umorzenie wszelkich odsetek i wierzytelności ubocznych oraz spłatę 6 proc kapitału.

Po pozbyciu się długów ZS Star złapały oddech. W 1995 roku producent wycenił podstawową skrzyniową wersję stara 742 na 24,1 tys. zł, gdy podwozie porównywalnego Iveco EuroCargo 65E12 kosztowało ponad 105 tys. zł, zaś 6-tonową Avię wyceniono na 40 tys. zł.

Wczesną wiosną 1995 roku fabryka sprzedała 2-tysięcznego Star 742. Tadeusz Nogaj, właściciel diler Agro-Star Kalisz, wspomina ten model jako udany. – Był bardzo dobrze zaprojektowanym i wyważonym samochodem, dobrze się prowadził. Miał skuteczne hamulce, w przeciwieństwie do Robura – porównuje Nogaj. – Także skrzynie biegów montowane w 742 były niezawodne – ocenia.

Star 742 stanowił do 40 proc. produkcji fabryki i rekordowe udziały przypadły na lata 1995 i 1996, gdy z fabryki wyjeżdżało co roku 1,2 tys. tych aut. W połowie 1996 roku konstruktorzy przenieśli światła i kierunkowskazy z kabiny do zderzaka. W kolejnym roku pojawiła się nadokienna konsola z miejscem na radio i do oferty weszła wersja ze wzmocnionym zawieszeniem, na 3 tony ładunku z nadwoziem furgon.

Fabryka przygotowała także turbodoładowaną wersję silnika 370. – Stwierdziłem, że jeżeli chcemy ten silnik produkować, musimy wykorzystać tyle części



Zbierająca dobre oceny użytkowników skrzynia biegów T5-30.

z 359, ile się da. Także koło zamachowe i jego odlewana obudowa. To znacznie obniżyło koszty uruchomienia – opisuje uproszczenia ówczesny dyrektor OBR Bogdan Marszałek. Silnik T370 z pojemności 4,56 l osiągał 80 kW przy 2400 obr/min oraz 400 Nm przy 1400 obr/min.

Moment był większy niż w Andorii oraz Perkinsie, więc FPS Tczew i ZS Starachowice uzgodniły w kwietniu 1996 roku założenia przystosowania skrzyni biegów do większych momentów obrotowych.

20 stycznia 1997 roku FPS zawiadomiło ZS Starachowice, że nowa skrzynia weszła do produkcji pod oznaczeniem TS5-40. Pomimo zachowania podobnych elementów układu przeniesienia mocy jak jej poprzedniczka, posiadała całkowicie nowy układ sterowania wykorzystujący elementy z licencyjnej skrzyni biegów S5-45, a całość zamknięto nowymi obudowami aluminiowymi z oddzielną obudową sprzęgła umożliwiającą łatwiejszą zabudowę w przypadku stosowania różnych silników. Masa bez obudowy sprzęgła wynosiła 93 kg. Konstrukctorem prowadzącym TS5-40 był Bogusław Postek.

TS5-40 z pierwszym biegiem o przełożeniu 5,48 (i

nadbiegiem na piątym przełożeniu) dostosowana była do przenoszenia maksymalnego momentu obrotowego sięgającego 450 Nm, zaś z przełożeniem 6,57 (i bezpośrednim biegiem najwyższym) do 400 Nm.

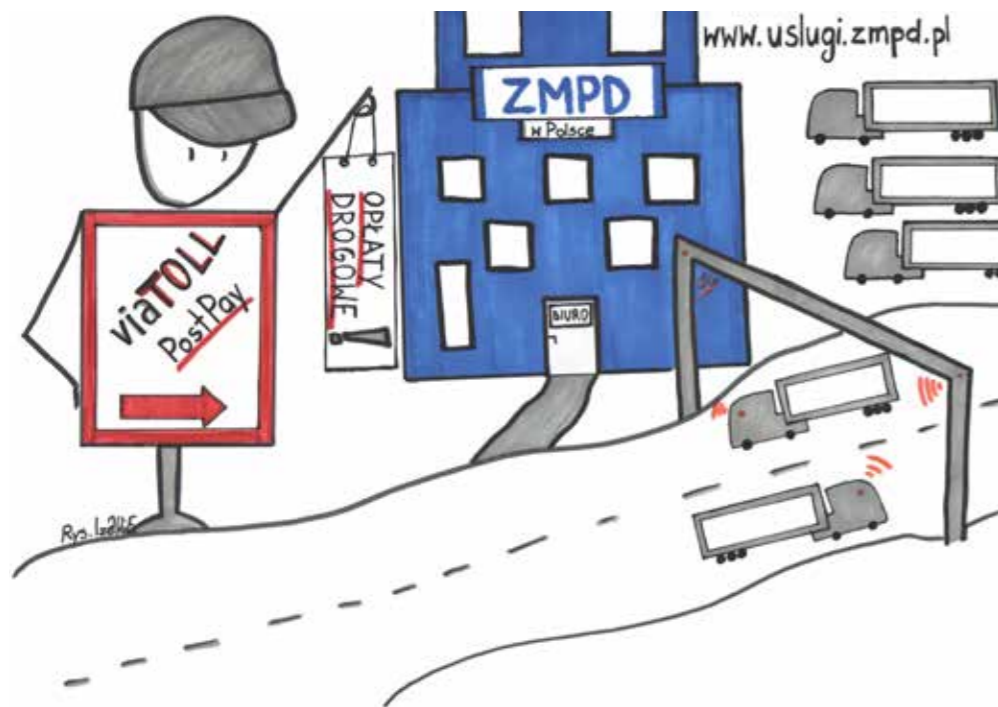
Obudowa skrzyni TS5-40 obrabiana była na maszynach sterowanych cyfrowo HP4 z Pruszkowa i japońskich Yamazaki Mazak. Linia do obróbki obudów skrzyń biegów A25, skonstruowana w latach 50. w FSC, powędrowała na złom.

Silnik T370 trafił przede wszystkim do Starów 744 i śladowo do 742. W 1999 roku, ostatnim roku produkcji Stara 742, stanowił on blisko 11 proc. sprzedaży. Łącznie z nieco lżejszym 642 powstało 5,8 tys. „maluchów”. Właściciel Agro-Star Kalisz dodaje, że z czasem znacznie zmalało zapotrzebowanie na samochody tej klasy. W 2018 roku ceny na aukcjach internetowych za skrzyniowego Stara 742 sięgały 5 tys. zł, a więc 2-3 razy mniej niż za porównywalne Iveco.

Podziękowania dla: Piotra Błaśnińskiego, Andrzeja Frysia, Waldemara Grzyba, Tomasza Kasparskiego, Eulalii i Józefa Kowalskich, Bogdana Marszałka, Tadeusza Nogaja, Tadeusza Olchowika, Bogusława Postka, Michała Sumery, Kazimierza Wysockiego.



# Najnowsza usługa ZMPD - viaTOLL w trybie post-paid



Izabella Wierzbicka

Elektroniczny system poboru opłaty drogowej w Polsce umożliwia podpisanie umowy w dowolny sposób, w trybie przedpłaconym (pre-pay) lub z odroczoną płatnością (post-paid). Oznacza to, że użytkownik systemu viaTOLL może zasilić konto umowy wcześniej i korzystać z puli pieniędzy znajdującej się na koncie lub zapłacić dopiero po przejeździe. O ile na pierwszy rzut oka pierwsza opcja wydaje się mniej skomplikowana, to druga

wymaga jedynie przedstawienia stosownego zabezpieczenia.

## Czym jest zabezpieczenie?

Formą zabezpieczenia umowy w trybie post-paid może być gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa, deklaracja wpłaty kwoty pieniężnej lub stosowne poręczenie podmiotu trzeciego. Takiego poręczenia udziela m.in. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, które od początku działania systemu viaTOLL jest jego oficjalnym partnerem.

## ZMPD z myślą o przewoźnikach

ZMPD w Polsce po raz kolejny postanowiło zadbać o przewoźników i stworzyło nową usługę ułatwiającą im korzystanie z systemu viaTOLL. – Warto rozważyć tę nową opcję z kilku powodów – uważa dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz. – Taki tryb płatności nie wymaga dawania kierowcy pieniędzy na opłaty drogowe, dzięki czemu unika się ryzyka zagubienia lub kradzieży pieniędzy. Kolejną zaletą jest eliminacja zagrożenia karami za brak środków na koncie

– środki zawsze są na nim dostępne dzięki umowie z gwarantem. 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 – podkreśla dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD.

Klienci zyskują nie tylko wygodę, ale także mają gwarancję bezpieczeństwa, że na ich koncie nigdy nie zabraknie pieniędzy. Wyspecjalizowana kadra Sekcji Serwisowej ZMPD zapewnia szybką i bezbłędną rejestrację pojazdów i pomaga w załatwieniu wszelkich formalności. Służy także pomocą w zarządzaniu kontem użytkownika systemu viaTOLL.

## Wygodna forma rozliczeń

Korzystając z usługi Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce klient nie musi martwić się o rozliczenia. W pakiecie otrzymuje konkurencyjne warunki prowizyjne i elastyczny system fakturowania. Nie musi myśleć o doładowaniu konta umowy, a tym samym zamrażać środków, bowiem płaci dopiero po przejeździe.

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

## 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](http://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](mailto: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.





# Najczęstsze powody mandatów we Włoszech

**Zmiany wprowadzone do włoskiego systemu prawnego, dotyczące kompletności dokumentacji na pokładzie pojazdu, spowodowały obniżenie wysokości sankcji, ale i ograniczyły podstawę do odwołania się od mandatu. Choć przepisy pojawiły się dwa lata temu, nadal są zaskoczeniem dla wielu przewoźników.**

Agata Sobol  
Agnieszka Janusz

W e Włoszech w przypadku wykroczeń drogowych, do których doszło podczas wykonywania transportu towaru, mają zastosowanie normy specjalne, a w szczególności ustawa z dnia 6.06.1974 r. nr 298.

Do wykroczeń dokonanych przy wykonywaniu transportu międzynarodowego ma zastosowanie art. 44 wskazanej ustawy, który z kolei odsyła do art. 46, który jest artykułem kluczowym. To właśnie art. 46 Ustawy z dn. 6.06.1074 nr 298 jest najczęściej cytowanym przepisem, wpisywanym jako podstawa przewinienia do protokołów mandatów.

Ten przepis jest jednym z nocnych koszmarów wielu polskich przewoźników, którzy nie tylko muszą zapłacić wysoką karę, ale również często są narażeni na zatrzymanie ich pojazdu na okres trzech miesięcy i związane z tym koszty.

## Czego dokładnie dotyczy art. 46, 46 bis i 46 ter z Ustawy 298/1974

Art. 46 Ustawy z dn. 6.06.1974 roku sankcjonuje brak licencji lub zezwolenia, albo też złamanie warunków transportu przewidzianych w tych dokumentach. Kara przewidziana przez art. 46 to sankcja pieniężna w wysokości od 2 065 euro do 12 394 euro. Istnieje możliwość płatności w formie zredukowanej w wysokości 4 130 euro. Kara dodatkowa i nieodłączna od kary pie-

niężnej to zatrzymanie administracyjne pojazdu na okres 3 miesięcy.

Natomiast art. 46 bis tej samej ustawy sankcjonuje wykroczenia związane z kabotażem drogowym regulowanym przez Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 oraz przez przepisy krajowe. Karą pieniężną przewidzianą przez powyższy cytowany przepis jest kwota od 5 tys. do 15 tys. euro.

Kolejny cytowany przez nas przepis - art. 46 ter Ustawy z dn. 6.06.1974 roku, który wszedł w życie 1 stycznia 2016 roku, wprowadził do włoskiego systemu prawnego istotną nowość.

Cytowany powyżej artykuł wprowadził obowiązek przedstawienia podczas kontroli drogowych dokumentacji świadczącej o legalności danego transportu, przewidując w przypadku jej braku zarówno pieniężną sankcję administracyjną, jak i zatrzymanie pojazdu.

Art. 46 ter ww. Ustawy ma zastosowanie do wszystkich transportów międzynarodowych towarów, realizowanych zarówno dla osób trzecich, jak i na własny rachunek. Transport może mieć początek na terenie Włoch, tzn. właśnie tam ma miejsce załadunek, jak i może kończyć się na terenie Włoch, tzn. jego odbiorca znajduje się na terenie Republiki Włoskiej, albo też Włochy są tylko państwem tranzytowym.

Podczas wykonywania transportu międzynarodowego przewoźnik musi mieć na pokładzie pojazdu dokument transportowy, który może być dokumentem administracyjnym, skarbowym lub celnym. Typowym dokumentem transportowym jest list CMR lub DDT.

Oczywiście do transportu niektórych towarów są wymagane specyficzne do-

kumenty - np. do transportu materiałów niebezpiecznych potrzebne jest zaświadczenie ADR, do transportu zwierząt wymagane jest zezwolenie służb weterynaryjnych i sanitarnych.

## Chwilowy brak dokumentacji na pokładzie pojazdu

Jeżeli powyżej wskazana dokumentacja dotycząca transportu została wypełniona, ale w momencie kontroli nie znajduje się na pokładzie auta, organ kontrolujący stosuje sankcje wynikające z ustępu 1 art. 46 ter, które przewidują karę pieniężną w kwocie od 400 do 1 200 euro oraz karę zatrzymania pojazdu, aż do momentu przedstawienia brakującej dokumentacji, a w razie braku jej przedstawienia na maksymalny okres nie dłuższy niż 60 dni.

Zgodnie ze wskazówkami włoskiego Ministerstwa Transportu wymagany dokument transportowy może zostać dosłany zarówno w oryginale, jak i drogą elektroniczną.

## Niewypełnienie dokumentu transportowego

W przypadku, gdy dokument transportu nie został wypełniony, stosowana sankcja zależy od tego, czy pomimo braku wypełnienia dokumentu transportu jest możliwe zweryfikowanie legalności transportu i jego przebiegu.

Jeżeli organ kontrolny pomimo braku wypełnienia dokumentu jest w stanie zweryfikować legalność transportu poprzez inne informacje zebrane podczas kontroli, stosuje się karę przewidzianą w ustępie 3 art. 46 ter Ustawy nr 298/1974, a więc sumę od 2 tys. do 6 tys. euro. Jeżeli natomiast organ kon-

trolny nie jest w stanie zweryfikować legalności transportu, znajduje zastosowanie wyższa kara pieniężna przewidziana przez art. 46 Ustawy 298/1974 oraz administracyjne zatrzymanie pojazdu na okres 3 miesięcy.

## Niekompletne wypełnienie dokumentu transportowego

Jeżeli na pokładzie pojazdu znajduje się dokument, który nie został wypełniony poprawnie, mogą znaleźć zastosowanie kary dość zróżnicowane. Jeżeli pomimo braku wpisania niektórych informacji z dokumentu i tak można wywnioskować legalność transportu, np. jeśli podane są niekompletne dane odbiorcy, nadawcy czy też podpisu - stosuje się sankcję wymienioną w ustępie 3, a w praktyce chodzi tutaj o sumę pomiędzy 2 tys. a 6 tys. euro. Jeżeli natomiast brakuje elementów podstawowych i najważniejszych, np. nie wiadomo, kto jest odbiorcą, to wtedy mają zastosowanie sankcje z art. 46.

Powyższy przepis ograniczył w dużej

mierze możliwość ewentualnych prób odwoływania się od decyzji organów kontrolujących do Sędziego Pokoju lub tym bardziej do Prefekta, ponieważ przed wprowadzeniem w życie art. 46 ter, policja nawet w przypadku chwilowego braku dokumentacji na pokładzie auta stosowała art. 46, który sankcjonuje zupełny brak dokumentacji.

W takich okolicznościach, przy wystawieniu mandatu za wykroczenie wynikające z art. 46, w argumentacji pism odwoławczych można było podtrzymać teorię wspartą również przez orzecznictwo włoskiego sądu kasacyjnego, że chwilowy brak dokumentów nie może być porównywany do ich nieistnienia.

Poprzez wprowadzenie art. 46 ter administracja włoska uzupełniła lukę w systemie prawnym i pozbawiła przewoźników argumentu prawnego, którego dotychczas można było użyć w obronie, i który bardzo często okazywał się skuteczny.

Nowy przepis, art. 46 ter Ust. 298/1974 dokładnie rozgrani-

cza wszystkie opcje wykroczenia i w związku z powyższym nie może być uznany za dyskryminacyjny, choć sam w sobie nie jest jednoznaczny, gdyż to organ kontrolny decyduje o ostatecznej kwalifikacji wykroczenia. Co za tym idzie, przewoźnik ponosi karę o wiele niższą niż ta, którą zapłaciłby przed wprowadzeniem art. 46 ter, ale jego margines ewentualnej obrony poprzez odwołanie się od mandatu jest o wiele węższy.

Podsumowując, należy z uwagą i dokładnie wpisywać wszystkie wymagane informacje w dokumentach transportowych, gdyż nawet mała nieuwaga może nieść za sobą kosztowne konsekwencje, których niestety trudno będzie uniknąć.

Powyższy artykuł nie stanowi opinii prawnej.

Autorki pracują w kancelarii Avvocati Associati Franzosi Dal Negro Setti (www.franzosi.com, sobol@franzosi.com, janusz@franzosi.com)

reklama

## UTA One®

Jedno urządzenie – cała Europa

Najprostsze rozwiązanie do opłat drogowych

### Już na starcie:

- Austria • Włochy • Belgia
- Hiszpania • Francja • Portugalia
- Polska (A4 Kraków - Katowice)

### A wkrótce:

- Niemcy (Toll Collect) • Węgry
- Słowenia i inne kraje

**NOWOŚĆ!**  
I kwartał  
2018



**ZGŁOŚ SIĘ JUŻ DZIŚ PO UTA One®!**

www.uta.pl  
utaone@uta.pl



# Biegły to więcej niż rewident

Czy biegły rewident to kolejny uciążliwy kontroler, czy osoba działająca w interesie właścicieli w celu ochrony majątku podmiotu gospodarczego? Przedstawiamy podstawowe korzyści z badania sprawozdań finansowych dla przedsiębiorstw branży przewozów rzeczy.



## Bożena Grzegorzcyk

**B**adanie sprawozdania finansowego często bywa traktowane jako zło konieczne, które zostało wymuszone przez przepisy prawa i jest kolejną uciążliwą kontrolą w tak mocno preregulowanej działalności, jaką jest drogowy przewóz rzeczy.

Także z mojego doświadczenia jako

biegłego rewidenta, który bada podmioty z branży TSL, widzącego rozmiary segregatorów z protokołami kontroli ITD, PIP, Straży Granicznej, czy organów KAS, widać, że nawet małe i średnie przedsiębiorstwa tej branży są imponującym „obiektem” aktywności krajowych i międzynarodowych instytucji kontrolnych.

Śmiało jednak można postawić tezę, że czas poświęcony na rzetelną współpracę z biegłym rewidentem w

trakcie przygotowywania i przeprowadzania badania może przynieść właścicielom i zarządzającym bardzo wymierne korzyści, zarówno o charakterze organizacyjnym, jak i finansowym.

Podstawową i najbardziej powszechną funkcją badania sprawozdania finansowego wydaje się być funkcja uwierzytelniająca. Biorąc pod uwagę krąg interesariuszy, zainteresowani tą funkcją są zarówno

ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

VAT %



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

w ciągu  
14 dni

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



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





właściciele (prywatni, instytucjonalni, inwestorzy), kredytodawcy (banki, firmy leasingowe), jak również kluczowi kontrahenci (dostawcy paliw, ubezpieczeń, firmy serwisowe, zlecający przewozy w kontraktach długoterminowych).

### Niższy koszt kapitału

Interesariusze, zwłaszcza banki, leasingodawcy i ubezpieczyciele, często podkreślają, że dzięki badaniu sprawozdań finansowych poprawia się ich jakość, stają się łatwiejsze przy analizie i bardziej porównywalne.

W ich ocenie na skutek audytu partnerzy biznesowi stają się transakcyjnie pewniejsi, bardziej przewidywalni i nabywają zdolność eliminowania ryzyka biznesowego. Jest to niezwykle istotne, gdy transakcje dotyczą okresów wieloletnich, jak np. kredyty czy leasingi, i znajduje to swoje odzwierciedlenie w łatwiejszym dostępie do finansowania oraz sprzyja zmniejszeniu kosztu długu i kapitału.

Drugą funkcją badania sprawozdania finansowego jest funkcja kontrolno-zapobiegawcza. Skierowana jest ona zwłaszcza do interesariuszy we-

na podjęcie działania zaradcze, zanim ewentualne błędy spowodują poważne skutki.

Biegły rewident ocenia efektywność systemów kontroli wewnętrznej i w przypadku ich słabości sugeruje zmiany często jeszcze w toku badania. Poznając jednostkę biegły rewident ocenia, czy zaplanowała ona i wdrożyła mechanizmy zapobiegające i/lub wykrywające powstawanie nieprawidłowości mogących w efekcie powodować istotne zniekształcenie sprawozdania finansowego. Szczególnie tych nieprawidłowości, które mogą wynikać ze sprzeniewierzenia majątku firmy lub mających u źródła celowe zniekształcenie (fałszowanie) danych finansowych.

### Mniejsze ryzyko

Ryzyko oszustw i nadużyć to ryzyko celowego działania jednej lub kilku osób (kierownictwa, osób zarządzających i sprawujących nadzór, pracowników i osób trzecich), dopuszczających się oszustwa dla uzyskania bezprawnej lub nieuzasadnionej korzyści.

Oszustwa takie mają charakter „oszustw kierownictwa” lub „oszustw pracowniczych”. Często występuje tu

przez „pilne potrzeby” (znaczące zadłużenie osobiste czy presja na konieczność pokazania dobrego wyniku np. bankom),

- usprawiedliwienie – przekonanie sprawcy, że w istocie oszustwo nie zostało popełnione (tłumaczenie „to nic wielkiego”, „biorę tylko to, co mi się należy”).

Biegły rewident bada m.in. czy jednostka zadbała o mechanizm weryfikujący dostęp pracowników firmy do rachunków bankowych i czy możliwe jest wykonanie przelewu na dowolne konto, bez stosownej akceptacji kierownictwa spółki.

Audytora ma obowiązek wskazać zarządowi i radzie nadzorczej nieprawidłowości czy też słabości systemu kontroli wewnętrznej w tym zakresie, które podlegały jego ocenie. Wydaje się, że wartość takich wskazówek dla jednostek jest nieoceniona i szukając głównych korzyści z poddania sprawozdania badaniu przez biegłego rewidenta, właśnie to należałoby postawić na pierwszym miejscu.

### Miliony wyprowadzone z firm

Jeden z bardziej znanych przykładów „oszustw kierownictwa firmy” to przypadek pani Y z USA, księgowej, która w ciągu 7 lat sprzeniewierzyła w zatrudniającej ją firmie rodzinnej produkującej luksusowe meble ok. 10 mln dolarów. Również w Polsce nie tak dawno media informowały o księgowej, która w porozumieniu z jednym z członków zarządu przywłaszczyła na szkodę spółki w ciągu kilku lat ok. 2 mln zł.

Do podobnej sytuacji doszło w powiecie białostockim, gdzie przedmiotem przywłaszczenia na szkodę pracodawcy (dealera samochodowego) było 1,2 mln zł, a sprawcami księgowa wraz z kasjerką.

W trakcie dochodzenia i postępowania sądowego pojawia się zawsze pytanie, dlaczego nie przeprowadzono w firmie w tym okresie badania sprawozdania finansowego. Właściciele i zarządzający nie potrafili jednak na takie pytanie racjonalnie odpowiedzieć. ■

Autorka jest biegłym rewidentem  
bgrzegorzczak@intertax.com.pl

# Skróć czas przejazdu dzięki euroShell – jedno urządzenie pokładowe do rozliczania opłat w 7 krajach Europy



## euroShell

Dla przewoźników międzynarodowych szczególnie istotna jest możliwość sprawnego i szybkiego regulowania opłat za autostrady i trasy szybkiego ruchu. Obecnie kraje należące do Unii Europejskiej stosują różne systemy rozliczeń, co wiąże się z koniecznością montażu kilku urządzeń pomiarowych w pojazdach. Już od kwietnia 2018 roku posiadacze kart flotowych euroShell przy użyciu jednego urządzenia pomiarowego będą mogli skorzystać z ujednoliconego elektronicznego systemu poboru opłat drogowych (EETS) aż w siedmiu krajach Europy.

## euroShell pionierem interoperacyjności

Klienci Shell jako pierwsi, już w 2009 roku, mogli skorzystać z ujednoliconego systemu opłat drogowych we Francji i Hiszpanii. W 2012 roku oferta Shell została rozszerzona o punkty poboru

opłat za przejazd tunelem Liefkenshoek w Antwerpii, rok później natomiast o Portugalie, a w 2016 roku dodano satelitarny system poboru opłat drogowych w Belgii. W roku 2018 nasza oferta została rozszerzona o Austrię oraz Włochy, a także tunel Herren w Niemczech.

„Shell jest doskonałym partnerem dla każdej firmy transportowej, która potrzebuje maksymalnie szerokiego dostępu do ujednoliconego elektronicznego systemu poboru opłat drogowych w Europie. Dzięki dostępności w 7 krajach nasi klienci zyskują najszerszy zasięg na rynku, przy użyciu jednego urządzenia pokładowego. To nie tylko bezpieczne i wygodne rozwiązanie, ale także znaczące podniesienie efektywności kosztowej prowadzonego biznesu.” – powiedział Robert Karolczak, Marketing Manager Poland, Baltics & Ukraine Commercial Fleet w Shell Polska.

Zgodnie z dyrektywą Unii Europejskiej wszystkie państwa członkowskie są zo-

bowiązane do wdrożenia przepisów dotyczących Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (EETS), która umożliwi dokonywanie płatności za opłaty drogowe przy pomocy jednej jednostki pokładowej (OBU), w ramach jednej umowy i jednego konta użytkownika. Taka unifikacja zapewni interoperacyjność, czyli pełną kompatybilność systemów obowiązujących w krajach członkowskich, znacząco ułatwia rozliczenia, usprawnia cały proces i ogranicza koszty administracyjne.

## Kompleksowe podejście do opłat drogowych

Kartą euroShell można regulować należności za przejazdy autostradami, drogami ekspresowymi czy tunelami w innych krajach Europy, w których obowiązuje elektroniczny pobór opłat. Od stycznia 2018 roku zasięg opłat drogowych objętych ofertą euroShell został poszerzony o nową autostradę Irun w Hiszpanii oraz Vignette w Estonii. Od kwietnia natomiast zostanie udostępniony nowy system e-myta w Słowenii (DarsGo), na który już prowadzimy rejestrację, a następnie system Platon w Rosji. Tak kompleksowe podejście do rozliczania wszystkich opłat drogowych ponoszonych w większości krajów Europy znacząco ułatwia prowadzenie biznesu -

klienci otrzymują fakturę od jednego dostawcy, któremu powierzają także sprawy administracyjne związane z rejestracją pojazdów czy montażem urządzeń pokładowych.

## Maksymalny zasięg, minimum formalności

Karta flotowa euroShell nie tylko integruje wszystkie wydatki związane z transportem i zapewnia maksymalny dostęp do wszelkich rodzajów usług niezbędnych w trasie, ale również ułatwia i ogranicza formalności do niezbędnego minimum. Umożliwia bezgotówkowe płatności za paliwo, opłaty drogowe, myjnie, zakupy na stacjach oraz pomoc drogową obejmującą naprawy mechaniczne i holowanie świadczone w 40 krajach w Europie. Jest akceptowana na 22 000 stacji paliw w 35 krajach w całej Europie, z których łącznie prawie 2 500 jest przeznaczonych dla transportu ciężarowego (wysokie zadanie, przestronne parkingi, zaplecze sanitarne).

Shell zapewnia flotom najszerszy dostęp do ujednoliconego elektronicznego systemu poboru opłat drogowych w Europie, jak również najszerszą gamę wysokiej jakości paliw i usług związanych z mobilnością bez względu na rozmiar i rodzaj prowadzonej działalności transportowej. ■

Drugą funkcją badania sprawozdania finansowego jest funkcja kontrolno-zapobiegawcza. Skierowana jest ona zwłaszcza do interesariuszy wewnętrznych, jak właściciele, udziałowcy/akcjonariusze, zarządy, służby finansowo - księgowe. Ta funkcja badania może być niezwykle wartościowa dla podmiotów niemających ustawowego obowiązku badania sprawozdań finansowych.

wewnętrznych, jak właściciele, udziałowcy/akcjonariusze, zarządy, służby finansowo - księgowe. Ta funkcja badania może być niezwykle wartościowa dla podmiotów niemających ustawowego obowiązku badania sprawozdań finansowych.

Audyt pozwala w takich „świeżych” podmiotach upewnić się, czy ich sytuacja finansowa wygląda rzeczywiście tak, jak określają to dokumenty księgowe. W przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości moż-

zмова większej grupy osób w ramach jednostki, również udział stron trzecich. Wskazówek odnośnie wysokiego prawdopodobieństwa występowania w podmiocie oszustw lub nadużyć finansowych dostarczają okoliczności nazywane „trójkątem oszustw”:

- możliwość – słaba kultura organizacji i brak odpowiednich procedur kontroli wewnętrznej (przekonanie, że ryzyko wykrycia oszustw jest bardzo niewielkie),
- naciski – mogą być wywoływane





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 XXXVI

### LUTZ ASSEKURANZ

Rozdział V Konwencji CMR jest zatytułowany „Reklamacje i roszczenia” i traktuje o istotnych formalnościach, takich jak na przykład: obowiązki 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 zostały omówione w 2 części poprzedniej tej serii (XXXV).

### Zawieszenie biegu przedawnienia na podstawie art. 32 ust. 2 CMR

Jeżeli osoba uprawniona do zgłoszenia reklamacji przesłała ją przewoźnikowi na piśmie, to bieg terminu przedawnienia ulega zawieszeniu do dnia, w którym przewoźnik odrzuci otrzymaną reklamację i zwróci oryginały dokumentów. Oznacza to, że do terminu przedawnienia dodaje się liczbę dni, w czasie których pozostawał on w zawieszeniu. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że chodzi tu wyłącznie o roszczenia zgłoszone wobec przewoźnika, a nie o jego własne, np. o zapłatę przewoźnego, ponieważ w takich

przypadkach reklamacja nie powoduje zawieszenia biegu przedawnienia. Reklamacja osoby uprawnionej do wysunięcia roszczenia musi spełnić kilka warunków, aby mogła stać się skuteczna. Przede wszystkim przewoźnikowi należy przestać wyrażną reklamację, tzn. taką, aby zrozumiał, że jest pociągnięty do odpowiedzialności. Ważne jest też, aby w miarę precyzyjnie określić powstałą szkodę, co można zrobić, dołączając do wysłanej reklamacji dokumenty szkodowe. Nie wystarczy zatem sformułowanie „przesyłka dotarła w stanie uszkodzonym”, lepiej jest napisać np. „dostarczono cztery palety zamknięte z powodu rozdarcia na plandecę; rachunek szkody przesłany wkrótce”. Co się tyczy formy pisemnej, to – zgodnie z autonomiczną wykładnią Konwencji CMR – dozwolone są wszelkie środki komunikacji, które używają i prezentują znaki. Jednak to reklamant ma obowiązek udowodnić, że reklamacja doszła do odbiorcy, dlatego też zaleca się przesłanie e-maila z potwierdzeniem odbioru wiadomości, a jednocześnie wysłanie pocztą listu ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru. Tak samo jak w przypadku zgłoszenia reklamacji, która jako taka musi być wyraźnie rozpoznawalna dla swojego odbiorcy, również w sytuacji

odwrótej, gdy dochodzi do odrzucenia reklamacji – co powoduje ustanie przestanki zawieszającej i wznowienie biegu terminu przedawnienia – reklamujący musi mieć świadomość, że wysunięte przez niego roszczenia zostały jednoznacznie i ostatecznie odrzucone. Obiecując rozpatrzenia roszczeń, odsyłanie do ubezpieczyciela polisy CMR, „zapobiegawcze” odrzucanie reklamacji itp. nie stanowią jednoznacznego i ostatecznego odrzucenia reklamacji. Również w przypadku odrzucenia reklamacji obowiązuje wymóg formy pisemnej oraz fakt, iż to odrzucający ma obowiązek udowodnić, że zawiadomienie o odrzuceniu reklamacji dotarło do reklamującego. Aby spowodować wznowienie biegu przedawnienia, przesłane wraz z reklamacją oryginały dokumentów muszą zostać odesłane z powrotem wraz z zawiadomieniem o odrzuceniu reklamacji. Dokumenty te mają posłużyć osobie zgłaszającej roszczenie w sytuacji, gdy będzie chciała podprzeć nimi swoje ewentualne żądania w przypadku skierowania sprawy na drogę sądową. Jeżeli chodzi o kserokopie, to zakłada się, że wnoszący roszczenie sam posiada oryginały lub przynajmniej kopie tych dokumentów, a zatem nie trzeba zwracać kserokopii, aby za-

kończyć zawieszenie biegu przedawnienia. Dalsze reklamacje, które odnoszą się do tego samego roszczenia, nie powodują ponownie zawieszenia biegu przedawnienia. Jak długo termin przedawnienia może pozostawać w zawieszeniu, tego Konwencja CMR nie określa, teoretycznie zatem może to trwać w nieskończoność, chyba że sąd prowadzący sprawę znajdzie jakieś postanowienie w prawie krajowym, które ostatecznie uruchomi bieg przedawnienia. W takiej sytuacji pojawia się jednak wątpliwość, czy jest to dopuszczalne z uwagi na art. 41 CMR. W ramach niniejszych rozważań pozostawiamy tę kwestię otwartą, ma ona bowiem w praktyce raczej mało istotne znaczenie.

### Zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia w prawie krajowym

Artykuł 32 ust. 3 CMR przewiduje, że – z zastrzeżeniem opisanego powyżej zawieszenia biegu przedawnienia na skutek wniesienia reklamacji – zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę (a więc na podstawie norm prawa krajowego państwa, gdzie znajduje się sąd, do którego powód wniósł pozew) można korzystać z dodatkowych przesłanek zawieszających i/lub przerywa-

jących bieg przedawnienia. Przerwanie biegu przedawnienia oznacza, że po przerwie bieg terminu przedawnienia rozpoczyna się od nowa. Ponieważ w przypadku poszczególnych praw krajowych istnieją różne przesłanki zawieszające i przerywające bieg przedawnienia, nie możemy tu ich wszystkich wymienić ze względu na brak miejsca. Wspomnieć należy tylko o tym, że dla większości praw przesłanką zawieszającą bieg terminu przedawnienia są rozmowy ugodowe. Przesłanka przerywająca bieg przedawnienia zachodzi na przykład wówczas, gdy roszczenie jest dochodzone przed sądem. Jeżeli natomiast chodzi o przypozwania w procesach, to w poszczególnych krajach istnieją rozmaite regulacje. Wskazana jest tu bardzo duża ostrożność, którą zachowuje firma Lutz Assekuranz, podejmując się prowadzenia procesów w przypadku wystąpienia szkód, angażując przy tym prawników, aby w ten sposób zaoszczędzić klientowi konieczności zajmowania się tą trudną materią. Przewoźnicy powinni wozić towary, spedytorzy – dbać o to, by magazyny były pełne, szkody zaś powinny być sprawą firmy Lutz Assekuranz.

### Powództwo wzajemne

Przedawnionych roszczeń nie można dochodzić w drodze powództwa wzajemnego lub podnoszenia zarzutów, np. w formie potrącenia.

### Umowny zakaz potrącenia

W ogólnych warunkach handlowych przewoźników i/lub spedytorów w niektórych krajach można znaleźć umowny zakaz potrącenia roszczeń odszkodo-

wawczych z wymagalnymi należnościami z tytułu przewoźnego. Ponieważ sama Konwencja CMR nie zawiera regulacji w tym zakresie, tego rodzaju ustalenia nie są sprzeczne z art. 41 CMR, a zatem podjęcie uzgodnienia w umowie o zakazie po-

trącania jest dopuszczalne. Firma Lutz Assekuranz zaleca przewoźnikom zawieranie tego typu klauzul w umowach, aby w ten sposób mogli szybko odzyskać swoje wynagrodzenie z tytułu przewoźnego, niesłusznie potrącone z tytułu/

na poczet spornej szkody. W przypadku powództwa o zapłatę przewoźnego rozpatruje się bowiem tylko roszczenie o zapłatę frachtu, a nie zakwestionowane roszczenie odszkodowawcze.

www.lutz-assekuranz.at

reklama



**LUTZ ASSEKURANZ**  
WZAJEMNE ZAUFANIE  
KOMPETENTNE DORADZTWO  
SZYBKA LIKWIDACJA SZKÓD  
SIĘĆ EKSPERTÓW  
RZETELNA INFORMACJA

**UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH**

**SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ**

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

**TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC**

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

**Dział likwidacji szkód:**  
tel.: +48 1 8175573 w. -16, -29 lub -32  
office@lutz-assekuranz.pl

**Biurowo w Wiedniu**  
Lutz Assekuranz  
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.  
A-1120 Wien  
Meldinger Hauptstr. 51 - 53,  
tel.: +43 1 8175573 81  
gebricka@lutz-assekuranz.at

tel.: +43 1 8175573 21  
siech@lutz-assekuranz.at

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



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

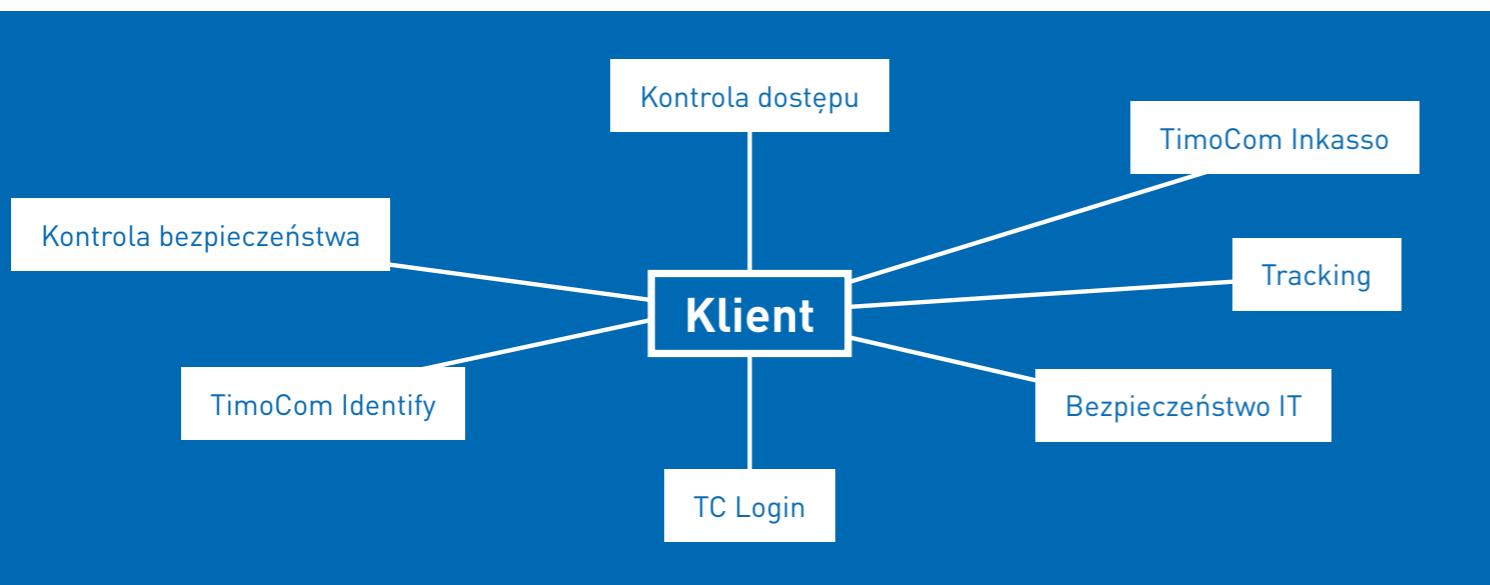
**Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ:**

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

Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.



# Szukam godnej zaufania firmy...



## TimoCom

**To niewątpliwie życzenie niemal każdej firmy transportowej. Według ostatnich badań, jakie wykonało Coface, w branży transportowej opóźnienia w płatnościach wynoszą nawet do 113 dni i blisko 65% polskich firm transportowych boryka się z tym problemem. Życzenie ściętej głowy?**

## Bezpieczna przystań

Środowisko biznesowe, w jakim funkcjonuje przedsiębiorstwo transportowe, jest niezwykle ważne. Wysokie koszty stałe, finansowanie zakupów poprzez leasingi, potrzeba szczególnej dbałości o płynność finansową zmuszają do zachowania dużej ostrożności w doborze partnerów. Ekspertki doradzają sa-

modzielne lub wykonywane na zlecenie sprawdzanie potencjalnych partnerów. Niesie to za sobą obciążenia: czas oraz środki finansowe i kłóci się z tempem działań, jakie narzuca rynek. Jednym z rozwiązań może w tej sytuacji stać się rzetelna platforma transportowa, która zabiega o bezpieczne środowisko pracy swoich użytkowników. Scedowanie na administratora platformy konieczności weryfikacji użytkowników i monitorowania ich zachowań jest środkiem pozwalającym swobodniej i wydajniej działać na rynku. Nie należy jednak zapominać, że mimo wszystko o doborze klienta decyduje ze wszelkimi konsekwencjami sam użytkownik.

## Priorytet – bezpieczeństwo transakcji

Platforma transportowa TimoCom jest szczególnie skoncentrowana na tym zagadnieniu. „Zaufanie jest dobre, ale kontrola jeszcze lepsza”. Efektem ta-

kiego podejścia jest wielopoziomowy system zabezpieczeń, składający się z takich elementów jak: kontrola dostępu, kontrola bezpieczeństwa, TimoCom Identify, TimoCom CashCare, Tracking, TC Login oraz bezpieczeństwo IT.

Powiedzenie, że „lepiej zapobiegać niż leczyć” jest na tyle uniwersalne, że sprawdza się zarówno w medycynie, jak i w transporcie. Z tego względu jeszcze przed przyjęciem potencjalnego użytkownika TimoCom przeprowadza złożony proces weryfikacji. Wymagania, jakie musi spełniać ubiegające się o akces przedsiębiorstwo, dotyczą stażu na rynku (minimum 6 miesięcy), kwestii formalnych (posiadane licencje i pozwolenia), dobrej sytuacji finansowej (brak zaległości płatniczych). W toku procedury specjalnie wyodrębniony do tych zadań dział odrzuca podmioty, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników. Kontrola nie kończy się jednak jedynie na wstępnej weryfikacji. Również po uzy-



skaniu akcesu użytkownicy są monitorowani pod kątem nieprawidłowości.

TimoCom podkreśla, że wykonując część zadań związanych z bezpieczeństwem nie zwalnia swoich klientów z obowiązku dochowania rzetelności kupieckiej i samodzielnej dbałości o sprawdzenie swoich partnerów biznesowych. Nadal jednak firma ułatwia takie działania swoim klientom, udostępniając na swojej stronie internetowej listy kontrolne dotyczące weryfikacji oraz bezpieczeństwa ładunku. Ta ostatnia procedura została opracowana we współpracy TimoCom z Oskar Schunck AG & CO. KG.

Dalszym elementem wsparcia jest usługa TimoCom Identify, czyli możliwość zlecenia TimoCom identyfikacji interesującej klienta firmy w przypadku powstania uzasadnionych wątpliwości przy samodzielnej weryfikacji. W tym celu użytkownik powinien wydrukować ofertę z platformy transportowej, zebrać dokumenty dotyczące danego przedsiębiorstwa, wypełnić formularz zlecenia i wysłać całość np. poprzez e-mail do TimoCom. Firma w ciągu 5 godzin (w dni robocze od 8:00-16:30) przedstawi wyniki kontroli na piśmie.

W transporcie sytuacja jest bardzo dynamiczna, nawet sprawdzony partner może mieć chwilowe kłopoty, dla-

tego TimoCom pomaga swoim klientom także w przypadku problemów z płatnościami, oferując usługę TimoCom CashCare. Wyspecjalizowany dział inkaso na czele z adwokatem TimoCom Alexandrem Oebelem jest niezwykle skuteczny - w 2016 roku 90% spraw zakończyło się sukcesem. Jest to bardzo korzystne rozwiązanie ze względu na niskie koszty, krótki czas działania oraz obsługę w rodzimym języku.

## Ochrona danych

Bezpieczeństwo transakcji nie jest możliwe bez odpowiedniej ochrony danych. TimoCom broni klientów przed nieuprawnionym dostępem do platformy z ich kont poprzez unikalny klucz bezpieczeństwa TC Login, przypisany do konkretnego komputera. Nie pozwala to na przejęcie danych logowania. Podobnie dzieje się w przypadku aplikacji mobilnej, gdzie do konkretnego urządzenia przypisany jest TC Login oraz specjalny kod PIN.

Nie bez znaczenia jest posiadany przez TimoCom znak jakości „Hosted in Germany”, który informuje, że przechowywane dane są należycie zabezpieczone, ponieważ podlegają jednemu z najbardziej restrykcyjnych rozwiązań prawnych w Europie.

O pełnym bezpieczeństwie nie można również mówić bez odpowiednich rozwiązań IT. TimoCom zapewnia bezpieczną transmisję danych - szyfrowane połączenie SSL, wydajny firewall i wielopoziomowe systemy zabezpieczeń, dodatkowe połączenie internetowe, system kopii zapasowych, certyfikowane centrum danych oraz własny monitoring IT 24 h/7 dni w tygodniu.

## Ładunek pod kontrolą

TimoCom zadbał także o bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw, udostępniając użytkownikom moduł kalkulatoryjno-trackingowy TC eMap®. Za jego pomocą użytkownicy mogą monitorować pozycję pojazdu z ładunkiem na jednej mapie i udostępniać w kontrolowany sposób tę opcję swoim klientom, skracając tym samym łańcuch komunikacyjny. Obecnie zintegrowane z TimoCom są 234 systemy telematyczne.

Platforma TimoCom, ze swoim zasięgiem obejmującym 44 kraje Europy, łączy zleceniodawców ze zleceniobiorcami, dbając jednocześnie o bezpieczeństwo swoich użytkowników. Takie środowisko pracy to niezwykle cenna wartość, pozwalająca rozwijać sieć międzynarodowych kontaktów i swobodnie kooperować.



**Łatwiejsze parkowanie**

Będą zmiany w przepisach dotyczących miejsc parkingowych. Od 2018 roku wszystkie nowo budowane parkingi będą musiały być większe. Wcześniej jedno miejsce parkingowe musiało mieć nie mniej niż 230 cm szerokości, teraz zwiększono ją do 250 cm. Istniejących miejsc nie trzeba będzie przebudowywać. Deweloperzy przyjęli nowe przepisy, ale zaznaczają, że teraz ceny np. parkingów podziemnych mogą być wyższe.

# 250 cm szerokości

**Driftowy rekord**

Duński kierowca Johan Schwartz pobił rekord Guinnessa w najdłuższym drifcie. Szedł bokiem BMW M5 przez 8 godzin i pokonał rekordowe 374 km. Żeby pobić rekord należący do Toyoty wystarczyło przejechać 144 km. Żeby podkreślić emocje, BMW tankowane było podczas jazdy z drugiego identycznego M5 – tak jak tankuje się samoloty w locie.

**Nirwana**

Infiniti Q Inspiration to prototyp japońskiej marki, który potrafi wprowadzić użytkowników w stan medytacji, a przynajmniej tak zapewnia producent. Po uruchomieniu opcji medytacji zestaw specjalnych czujników monitoruje parametry człowieka. Podświetlenie kabiny i przyrządów robi się łagodnie, a specjalny asystent delikatnie podpowiada co zrobić, żeby wejść w ten szczególny stan wyciszenia. Auto nie jest dostępne handlowo – powstał tylko prototyp.

**Najchętniej kupowana**

Toyota Corolla w 2017 roku była najchętniej kupowanym samochodem na świecie. Cały rynek był większy o 2 proc. niż w roku wcześniejszym, a klienci kupili łącznie 94,5 miliona samochodów. Corolla to 1,2 mln sprzedanych egzemplarzy. Drugie miejsce to pickup Ford F150 z jednym milio- nem sprzedanych aut. Za nim znalazł się Volkswagen Golf, którego kupiło niemal milion klientów.

**Drogie OC dla LPG**

Jak obliczył serwis rankomat, składki OC dla samochodów zasilanych gazem LPG są znacznie droższe niż dla innych aut. Z analizy wynika, że składka może być nawet o 11 proc. wyższa niż w przypadku podobnego auta z dieslem. Za samochody benzynowe bez LPG też płaci się mniej. Ubezpieczyciele tłumaczą, że zagazowane auta mają przeważnie duże silniki i pokonują większe dystanse. Stąd różnica w składkach.

**G Klasa**

Mercedes zaprezentował na targach w Detroit nową generację legendarnego auta terenowego. Na prezentacji G Klasy pojawił się Arnold Schwarzenegger, miłośnik motoryzacji, który jeździł poprzednimi G Klasami przez 25 lat. Nowa terenówka przeszła poważną modyfikację, między innymi nie ma z przodu sztywnego mostu, tylko niezależne zawieszenie.

**Centrum bezpłatnie**

Z ustawy o elektromobilności wykreślono zapis, który pozwalał władzom miast na pobieranie 30 zł za wjazd do centrum. W pierwotnym projekcie zapisano, że specjalne niskoemisyjne strefy w centrach miast miały być płatne dla samochodów spaliny- wych. Jednorazowa opłata miałyby wynosić do 30 zł. Z pomysłu ostatecznie zrezygnowano.

**Bullit po 50 latach**

Po 50 latach od premiery filmu Bullit pojawił się nowy Ford Mustang stylizowany na auto, w którym Steve McQueen brał udział w najsłynniejszej scenie pościgu w historii kina. Mocny mustang w kolorze zielonym, z silnikiem V8 pod maską, wziął udział w nowej promocyjnej scenie pościgu. W nagraniu za kierownicą nowego Bullita usiadła wnuczka McQueena – Molly McQueen.





# Las Vegas elektronika zamiast hazardu

**Kiedyś pokazano tu pierwszy magnetowid, płytę DVD, legendarny komputer Commodore 64. Ciekawe, które z tegorocznych wynalazków okażą się kamieniami milowymi w historii wszystkiego, co kojarzy się ze skrótem „tech”.**

Kacper Jeneralski

Od ponad pięćdziesięciu lat w amerykańskiej stolicy hazardu odbywa się największa i najsłynniejsza na świecie wystawa elektroniki i nowych technologii. Las Vegas gości firmy z całego świata, które pokazują, co ma dziać się w szeroko rozumianym świecie wynalazków. CES – Consumer Electronics Show, czyli targi elektroniki użytkowej, mają wiele wspólnego z motoryzacją. Obok nowinek z każdej dziedziny życia jest tu też spo-

ro samochodów i innych jeżdżących urządzeń. Nie wystawia się tu wprawdzie produkowanych masowo aut dla zwykłego zjadacza chleba, ale mające tu swoją premierę pojazdy dobrze pokazują, w jakim kierunku będzie zmierzał świat na kołach.

## E-Palette

Toyota chce wysłać kurierów do urzędu pracy. Prawda wygląda brutalnie, praca kurierów rozwożących przesyłki ma być w najbliższej przyszłości wykonywana przez autonomiczne niewielkie furgonetki, a to tylko po-

czątek szerszej autonomicznej wizji. E-Palette to baza dla wielu rodzajów pojazdów.

Dzięki modułowej budowie na jeżdżącej bazie mogą być zainstalowane różnego rodzaju moduły przeznaczone do wielu celów. Pierwszym jest wspomniana kurierska furgonetka. E-Palette może być też taksówką bez kierowcy. Właściciel wymieniając moduły może w zależności od pory dnia używać auta do różnych celów, prywatnych i firmowych. Może to być food truck, albo mini autobus, a nawet mobilny pokój hotelowy. Są trzy wersje bazy o wymiarach od 4 do aż 7 metrów długości.

## Ujet

Kolejny jednoślad zaprezentowany na targach CES jest nieco mniej wyrafinowany, ale ma większe szanse na masowy sukces. Ujet to elektryczny skuter stworzony z myślą o pokoleniu XXI wieku, czyli millenialsach. Dziś duża część młodego pokolenia nie widzi potrzeby kupowania samochodu, łatwiej przekonać ich do taniego w utrzymaniu skutera. Ujet jest elektryczny, jako skuter nie potrzebuje wielkiego miejsca parkingowego, a do tego jest składany – tak jak rower składak. Po złożeniu zmieści się w szafie w przedpokoju, a całość waży 43 kilogramy.

W czasach, kiedy dobry smartfon jest dla niektórych ważniejszy od środka transportu, osiągi Ujet'a są wystarczające. Rozpędza się on do 50

km/h, a na jednym ładowaniu, w zależności od wersji, pokonuje od 70 do 150 km. Baterię można zabrać ze sobą do ładowania w domu czy biurze, bo ma kształt małej walizki. Odchodzi też konieczność szukania punktu ładowania na ulicy. Skuter wykorzystuje te same systemy komputerowe co współczesne smartfony. Wykonany jest z włókna węglowego, opony zrobiono z nanorurek węglowych o przyczepności dwukrotnie większej od gumy. Jeszcze w pierwszej połowie roku Ujet ma trafić do sprzedaży, a jego cena w zależności od wersji baterii wyniesie 9 lub 10 tys. dolarów.

## MOTORiD

Mamy już autonomiczne samochody w praktyce gotowe do użycia w ruchu drogowym, a co z motocyklami?

Takie pytanie zadała sobie Yamaha i wzięła się do pracy. Na torze sprawdzany jest i rozwijany sportowy Motobot, który dosiada seryjnej Yamahy R1M i coraz lepiej radzi sobie z krętymi wyścigowymi torami.

Robot, rozwijany przy współpracy z motocyklowym mistrzem Valentino Rossim, ma w przyszłości prześcignąć najszybszego motocyklistę na świecie. Na razie tego nie potrafi, ale jest coraz bliżej. Drugi wynalazek Yamahy zaprezentowany na targach CES, to MOTORiD, motocykl ze sztuczną inteligencją i innymi właściwościami. Po pierwsze - futurystyczny jednoślad jest elektryczny, choć nie jest to zupełna nowość. MOTORiD potrafi sam utrzymywać równowagę, nawet kiedy nikt na nim nie siedzi, a maszyna stoi na parkingu. Odpowiedzialny za to jest system





AMCES (Active Mass Center Control System). Potrafi on tak układać elementy konstrukcyjne ramy i zawieszenia, że nie przewróci się, nawet gdybyśmy chcieli mu w tym pomóc. To coś jak transformers na dwóch kołach, który dzięki sztucznej inteligencji potrafi rozpoznać twarz swojego kierowcy i nie będzie potrzebował kluczyka. Wygląda jednak na to, że trzeba będzie podchodzić do motocykla bez kasku, bo jak inaczej rozpoznasz twarz właściciela?

### Byton

Można go nazwać komputerem na czterech kółkach, który nie tylko przemierza drogi, ale też surfuje po sieci. Byton to startująca chińska marka samochodowa. W Las Vegas pochwalili się zgrabnym i futurystycznym SUV-em z elektrycznym napędem. Główne cechy widać wewnątrz. W kierownicy znajdziemy wbudowany 8-calowy tablet. Deska rozdzielcza przykryta jest gigantycz-

nym, rozciągającym się na całą jej szerokość ekranem dotykowym. Ma wymiary 25 na 125 cm (!). Na tyłach obrotowych przednich siedzeń są kolejne dotykowe ekrany, do tego dołożono funkcje sterowania gestami.

W Bytonie towarzyszyć będzie nam Alex, wirtualny asystent, który ma nam pomagać oraz gromadzić i przetwarzać zebrane dane. Alex zbiera różne informacje, między innymi nasze parametry życiowe – tętno, ciśnienie krwi, czy wagę. Kto wie, może w przyszłości samochód będzie mógł zasugerować nam wycieczkę do lekarza, albo powiedzieć wprost i bez ogródek: „dziś chłopie idziesz na piechotę, bo przytyłeś”. W 2019 roku auto ma być gotowe do sprzedaży, a wersje będą dwie: za minimum 45 tys. dolarów będzie można kupić Bytona w 272-konnym wariantcie z zasięgiem w okolicy 400 km. Droższy wariant z napędem na cztery koła będzie miał 476 koni i zasięg przekraczający 500 km.

Ładowanie baterii ma być szybkie,

ponoć tylko 20-minutowy postój „na kawę” pozwoli na pokonanie kolejnych 240 km, a 30-minutowa przerwa przy ładowarce to uzupełnienie 80 proc. pojemności akumulatorów. Szanse na powodzenie projektu ma zapewnić kadra firmy. Na jej czele stanął były manager BMW Carsten Breitfeld, który zajmował się modelem i8, a w szeregach są też pracownicy z Tesli.

### Miniaturyzacja transportu

Było już sporo o różnych środkach transportu, ale w Las Vegas najwięcej urządzeń wykorzystujących koła mieściło się w walizce. Dobrym tego przykładem jest wizja elektrycznej deskorolki przyszłości. Po wielkim sukcesie hoverboarda czas na jedno koło, ale za to jakie.

Ten, kto próbował jeździć na hicie sezonu 2016/2017, czyli desce z dwoma kołami po bokach, wie, że najtrudniejszy jest udany start. Zanim dogadamy się z żyroskopem wywrotka jest łatwa i potwierdzają to liczne wyniki prześwietleń RTG śmiałków, którzy próbowali szczęścia.

One Wheel jest inna. Jej koło umieszczone jest pośrodku deski, co daje łatwiejszy start, bo koniec podnóżka najpierw opieramy o podłoże. Dodatkowo koło jest szerokie jak w gokarcie i pomaga utrzymać stabilność na boki. Deskę testowano w skateparkach, gdzie ponoć spisywała się niezłe. Może jechać maksymalnie z prędkością 20 km/h. W praktyce będzie można to sprawdzić, o ile jesteśmy skłonni wydać 1 500 dolarów. ■



# 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](http://www.timocom.pl/Zapytanie-o-transport)





# Mercedes-Benz Uptime + Optymalizacja transportu Fleetboard + Obsługa klienta w czasie rzeczywistym

## Ekonomiczność jest sumą wielu detali

Usługa Mercedes-Benz Uptime jest dostępna jako opcja do każdej Umowy Serwisowej Mercedes-Benz oraz jako oddzielny produkt. Można ją łączyć ze wszystkimi usługami Fleetboard. W połączeniu z Truck Data Center; dla Actrosa wyposażenie standardowe z możliwością rezygnacji, dla Arocsa i Antosa wyposażenie dodatkowe. Zarządzanie transportem Fleetboard dostępne na życzenie.

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

