

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

200 l

Limit 200 litrów

100 l

Wynagrodzenia kierowców

Niewypłacalny DLS

Oszczędne i niezawodne

6

12

30

64





Genialnie skuteczny! Z największą w Europie platformą transportową.



- Znajdziesz odpowiednie ładunki dla swoich pojazdów i na stałe zoptymalizujesz wykorzystanie własnych mocy przerobowych
- Znajdziesz odpowiedniego usługodawcę spośród 40.000 sprawdzonych europejskich firm
- Wyszukasz w prosty sposób odpowiednie pojazdy dla swoich ładunków w wymaganym terminie

Przetestuj teraz bezpłatnie do 4 tygodni!

www.timocom.pl

**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

ZOD



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

które odbędzie się w dniu **24 maja 2018 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD

Jan Buczek



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Musimy walczyć w Brukseli i Warszawie

Już od dawna transportu drogowego nie dotknęło tak wiele problemów. Cięży nad nami Pakiet Mobilności. Ministerstwo Infrastruktury próbuje wypracować w koalicji z niektórymi krajami członkowskimi wspólne stanowisko wobec Pakietu oraz protekcyjnych praktyk niektórych państw unijnych, jednak w szczegółach bardzo się różniły z zagranicznymi przewoźnikami. Nie uporaliśmy się jeszcze z problemami unijnymi, a w Polsce już pojawiły się kolejne, trudne do

uzgodnienia kwestie, wywołane przez bardziej lub mniej świadome działania niektórych organizacji branżowych, czyli ograniczenie wwozu paliwa do 200 l oraz nowe zasady wynagradzania kierowców. Zbyt wiele jest niewiadomych, aby przewidzieć, jak sprawy branży ułożą się w najbliższym czasie. Szkoda tylko, że w samym środowisku polskich przewoźników nie udaje się wypracować porozumienia. Niektóre organizacje traktują te sprawy mało pragmatycznie, a zbyt emocjonalnie.

Przewoźnicy przeciw limitowi 200 litrów

8

Przedsiębiorcy skrytykowali plany Ministerstwa Finansów zmniejszenia do 200 litrów limitu paliwa, które będzie można wwozić do Polski w zbiornikach ciężarówek.



DLS działa, ale nie płaci 30

Niewypłacalność spółki dls Land und See Spedition z siedzibą w Siek zagroziła istnieniu polskich przewoźników. Wielu zarzuca spółce, że nie ostrzegła o kłopotach.

Genewa 2018

72

Salon w Genewie przyniósł sporo nowości, które już wkrótce znajdą się w salonach samochodowych całej Polsce. Prezentujemy najciekawsze premiery.

Polski transport na tle europejskich problemów

38

W Nadarzynie koło Warszawy przedstawiciele ZMPD i zaproszeni goście omówili sytuację polskiego międzynarodowego transportu drogowego w świetle zmian prawnych.



Pakiet Mobilności? Nie cofniemy się

18

6 kwietnia 2018 r. przewoźnicy spotkali się z ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem i omówili propozycje zapisów Pakietu Mobilności.

Cyfrowa rewolucja w logistyce

26

Transport samochodowy może skorzystać z nowych rozwiązań cyfrowych, jak np. elektroniczny list przewozowy Europejski Elektroniczny System Poboru Myta.

Polski transport drogowy na zakręcie	6
Przewoźnicy przeciw limitowi 200 litrów	8
Wzrost kosztów pracy zmiecie polskich przewoźników	12
Rządowe propozycje wynagrodzeń	16
Pakiet Mobilności? Nie cofniemy się	18
Niebezpieczne związki	20
Cyfrowa rewolucja w logistyce	26
Elektroniczny list przewozowy	28
DLS działa, ale nie płaci	30
Rosną floty i praca przewozowa	34
Polski transport na tle europejskich problemów	38
Patologia w kształceniu kierowców zawodowych	42
ZMPD na dniu otwartym w szkole w Gostyninie	44
Jeden człowiek, 18 państw, tysiące mil	46
Kto spali mniej niż ja?	48
30 lat temu Star pokonał Saharę	52
Jak przebrnąć przez opłaty drogowe w UE? Z pomocą ZMPD!	60
TFC napędza biznes także w Polsce	61
Zatory płatnicze – jak ich uniknąć?	62
Oszczędne i niezawodne	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Kurs na wzrost	68
Genewa 2018	72



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik

ISSN 1899-9719

Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny, Anna Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona, Piotr Gawelczyk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Zeljko Jeftic, Kacper Jeneralski, Tomasz Matysko, Julian Obrocki, Tomasz Rejek, 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 zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia nieopisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.



Polski transport drogowy na zakręcie

W Parlamentarnym Zespole na Rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Gospodarczego odbyła się 12 kwietnia debata na temat zagrożeń dla funkcjonowania polskich firm transportu samochodowego.



Robert Przybylski

O taką debatę apelowało Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników z Białej Podlaskiej. Gospodarzem spotkania był przewodniczący Zespołu, poseł Adam Abramowicz, a poza liczną reprezentacją przewoźników w Sejmie pojawili się także przedstawiciele m.in. Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Infrastruktury.

Podczas dwugodzinnego spotkania uczestnicy przedyskutowali propozycję Ministerstwa Finansów ograniczenia do 200 litrów limitu paliwa zwolnione-

go z należności celnych przywozowych i akcyzy, wwożonego z państw trzecich do Polski w standardowych zbiornikach pojazdów ciężarowych.

Równe warunki dla wszystkich

Prezes ZMPD Jan Buczek alarmował, że przy marży z usług przewozowych sięgającej w najlepszym razie 1,5 proc., wprowadzanie nieprzemysłanych ograniczeń doprowadzi do licznych bankructw. Wskazał, że ciężarówki będą mogły nadal wjeżdżać z pełnymi zbiornikami przez przejście polsko-litewskie w Budzisku, a na Litwę dostaną się z Białorusi z pełnymi zbiornikami. Do wszystkich trzech krajów nadbałtyckich można wjeżdżać z pełnymi zbiornikami. Podkreślił, że z Polski na wschód (przez Białoruś i Ukrainę) rocznie wyjeżdża blisko ćwierć miliona samochodów ciężarowych więcej niż wraca przez te przejścia. Różnica to najprawdopodobniej pojazdy, które wracają z pełnymi bakami przez Litwę i Słowację.

Ten własnie potok pojazdów swobodnie przewożących tanie paliwo ze wschodu jest zagrożeniem dla interesów polskich przewoźników. – Dla nas najważniejszą rzeczą jest stworze-

nie takich samych warunków działania dla wszystkich podmiotów, tymczasem przygotowana regulacja bije przede wszystkim w polskich przedsiębiorców – podkreśla prezes ZMPD.

Dodał, że UE nie zmusza do wprowadzania limitów wwożonego paliwa, ale jeśli już limity są, to powinny być takie same dla wszystkich. Tymczasem dwustronne umowy z Rosją, Białorusią, Ukrainą i Kazachstanem pozwalają na odstępstwa od proponowanego przez MF limitu, zapewniając drugiej stronie wóz co najmniej 600 litrów bez płacenia akcyzy.

- Jesteśmy za takimi ograniczeniami, które nie zaburzają warunków konkurencji i zostaną przyjęte przez wszystkie kraje UE – zaznacza Jan Buczek.

Dodał, że takie rozwiązanie uchroniłoby Polskę również od ewentualnych oskarżeń przez Rosję o utrudnianie tranzytu. Przypomnił, że już podczas jednego z wcześniejszych kryzysów, gdy Polska i Rosja nie wymieniły się zezwoleniami i doszło do blokady przewozów, Rosjanie podejmowali w Brukseli próby wymuszenia na UE pozwoleń na swobodny tranzyt przez nasz kraj. – Jest takie niebezpieczeństwo, że uda im się uregulować kwestię tranzytu na poziomie Brukseli – ostrzega Buczek.

Uważa również, że proponowane przez MF regulacje doprowadzą do utraty rosyjskiego rynku przez polskich przedsiębiorców, a państwo polskie zyska jedynie 400 mln zł podatków z dodatkowej sprzedaży paliwa. – Czy warto tyle poświęcać dla korzyści sektora naftowego? – dopytuje Buczek.

Zwrot akcyzy?

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Jarosław Jakoniuk wskazuje, że zagraniczne rządy wspierają swoich przedsiębiorców. Np. w Niemczech przewoźnik może liczyć raz w roku na 1500 euro dopłaty do opon jako rekompensatę za opodatkowanie środków transportu. Wiele europejskich krajów zwraca przewoźnikom część akcyzy zawartej w paliwie.

Poseł Abramowicz wskazuje na ewentualny zwrot akcyzy jako rekompensatę dla polskich przedsiębiorców za utrudnienie konkurencji z zagranicznymi przewoźnikami. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk wskazuje, że regulacje unijne dopuszczają zwrot części akcyzy. Rządy Belgii, Francji, Hiszpanii, Słowacji, Węgier i Włoch zwracają przewoźnikom część płaconej w paliwie akcyzy. W Belgii można ubiegać się o zwrot nawet na 3 lata wstecz.

Umowy dwustronne nieratyfikowane

Podsekretarz stanu, zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej Piotr Walczak przyznaje, że nie toczą się w resorcie finansów prace nad zwrotem akcyzy, ale – jak dodaje – resort jest otwarty na propozycje.

Informuje, że konsultował w MSZ kwestie dwustronnych umów. Podkreśla, że nie są one w Polsce ratyfikowane, zatem w Polsce będzie stosowany limit wwozu paliwa określony w projekcie prawa celnego oraz ustawy o podatku akcyzowym. Oczywiście o ile nowelizacja wejdzie w życie. Zaznacza, że mimo braku parafowania, uzgodnione na podstawie umów limity zezwoleń będą funkcjonowały jak do tej pory.

Zastępca szefa KAS podkreśla, że przy obecnych regulacjach Polska nie



ma korzyści z tranzytu. I równocześnie uspokaja, że pomiary ilości paliwa, prowadzone są sprawnie dzięki skanerom, które automatyzują cały proces, więc nie spowodują utrudnień na przejściach granicznych. Dopiero w razie niejasności zestaw kierowany jest na bok i kontrolowany dokładnie.

Piotr Walczak przyznaje, że pozostaje problem „lejka suwalskiego”, czyli wjazdu przez granicę polsko-litewską. Obiecuje wnieść pod obrady unijne ograniczenie wwozu paliwa do 200 l przez całą unijną wschodnią granicę, ale przypuszcza, że ten proces wprowadzania unijnego limitu będzie powolny.

Z kolei podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz uważa, że nie ma niebezpieczeństwa, aby Rosjanie zapewнили sobie tranzyt przez Polskę dzięki umowom w Brukseli.

Przewoźniczka z 30-letnim stażem przewozów na wschód Zofia Stępnicka obawia się, że przy tak stworzonych przepisach, polskich przewoźników „rozjadą” litewscy. – Gdy tylko pojawia się brak zezwoleń, natychmiast wchodzą na nasz rynek – zauważa.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński wylicza, że te 7 proc. polskich przedsiębiorców, którzy jeżdżą na wschód, korzysta z paliwa o 40 proc. tańszego. Dlatego uważa, że konieczne jest wprowadzenie limitu 200 l, bo inaczej „Rosjanie nas zajeżdżą”.

Inni przewoźnicy zwrócili uwagę, że przedstawione przez min. Walczaka informacje o sposobie kontrolowania ilo-



ści paliwa poprzez skanowanie zbiorników nie odpowiadają praktyce, bowiem celnicy mierzą paliwo ręcznie.

Z kolei przewoźnik z Białej Podlaskiej Tadeusz Gajownik podkreśla, że na wschodzie nie ma przemysłu poza transportowym. – Jeżeli pojawi się to ograniczenie, nie będę w stanie konkurować z firmami ze wschodu i zamknę moje przedsiębiorstwo, które ma 30 lat. Weźcie się za przemysłników, nie za przewoźników – zaapelował.

Przewoźnicy przeciw limitowi 200 litrów

Przedsiębiorcy skrytykowali plany Ministerstwa Finansów zmniejszenia do 200 litrów limitu paliwa, które będzie można wwozić do Polski w zbiornikach ciężarówek.

Sławomir Jeneralski

Taki przepis wyeliminuje Polaków z przewozów na wschód, ponieważ nie będzie dotyczył Rosjan, Białorusinów i Ukraińców. Dwustronne umowy międzynarodowe zagwarantują przewoźnikom z innych państw możliwość przewożenia przez granicę większych ilości paliwa.

W spotkaniu w Białej Podlaskiej uczestniczył prezes ZMPD Jan Buczek i liczna reprezentacja Zrzeszenia. ZMPD jest przeciwko ograniczeniom w przywozie paliwa. Już w 2011 roku Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przyjęło w tej sprawie uchwałę.

Jan Buczek podkreślał, że planowany limit uderza tylko w naszych przewoźników, bowiem nie dotyczy wszystkich granic i wszystkich ciężarówek.

Większość Rosjan wjeżdża do Polski przez polsko-litewskie przejście w Budzisku właśnie po to, żeby tankować u siebie pełne zbiorniki i tym samym skutecznie konkurować na rynku. Skandaliczny jest też, zdaniem Jana Buczka, powielany powszechnie zarzut, że polscy przewoźnicy przywożą wschodnie paliwo, żeby później móc handlować nim w Polsce. – Jeżeli nawet istnieją w tej sferze jakieś patologie, trzeba karać winnych, a nie wszystkich. Proponowana zmiana przepisów to wylewanie dziecka z kąpielą – mówił prezes ZMPD.

Zdaniem prezesa OSP Jarosława Jakoniuka nowe przepisy zagrażają istnieniu wielu firm na ścianie wschodniej, gdzie rynek pracy jest uboższy niż w innych częściach kraju. – Tylko w rejonie Białej Podlaskiej transport daje zatrudnienie ponad czterem tysiącom osób. Trzeba zatem brać

pod uwagę skutki społeczne nowych, szkodliwych przepisów – powiedział prezes Jakoniuk.

Wiceprezes OSP Sławomir Kostjan porównał plany ministerstwa do trzeciego rozbioru polskiego transportu. Pierwszy to próby działań Rosjan w sprawie zezwoleń, drugi – europejskie przepisy dotyczące płacy minimalnej, trzeci – plany polskich władz eliminujące naszych przewoźników ze wschodniego rynku.

Zmniejszenie limitu wwozu paliwa jest zapisane w nowelizacji Prawa celnego oraz Ustawy o podatku akcyzowym. Zmiany zakładają zmniejszenie z 600 do 200 litrów ilości paliwa, które można będzie wwieźć do Polski bez opłat celnych i akcyzowych. Ministerstwo Finansów chce, żeby nowe przepisy zaczęły obowiązywać od 1 czerwca 2018 roku.

Prezes ZMPD Jan Buczek **Zawinił przemyślnik, ukarali przewoźnika**

Nie dość, że funkcjonowanie branży utrudniają czynniki zewnętrzne, to niektóre bardziej lub mniej świadome działania pewnych organizacji branżowych doprowadzają do kolejnych trudnych do uzgodnienia problemów, w tym do powstania projektu ograniczenia ilości paliwa wwozonego do Polski przez wschodnią granicę.

Nie byłoby w tym nic/wiele złego, gdyby takie ograniczenia obejmowały całą granicę unijną i obowiązywałyby wszystkich. Natomiast inicjatorzy proponują, aby ograniczyć wwóz paliwa do Polski przez te odcinki unijnej granicy, na których już dzisiaj obowiązuje limit wwozu do 600 litrów.

Przedstawiciele administracji celnej wspominają o incydentalnych przypadkach, gdy pojazdy przekraczają granicę wyraźnie w celu przewozu paliwa do jego odsprzedaży w Polsce. Jeżeli tak jest w istocie, świadczy to o słabości państwa,

które nie potrafi poradzić sobie z takimi przypadkami i sięga po instrument, którym próbuje się ukarać wszystkich przewoźników, w tym polskich.

Problem polega na tym, że państwo planuje zyskać na nowej regulacji 400 mln zł, podczas gdy polscy przewoźnicy mogą stracić ponad 600 mln zł na skutek utraty rosyjskiego rynku.

Przewodniczący regionu mazowieckiego ZMPD II Jerzy Szepietowski **Pobocza upstrzone ciężarówkami**

Wprowadzenie limitu dwustu litrów przyniesie opłakane skutki dla przewoźników. Kontrole graniczne nasilą się, co automatycznie wydłuży postój na granicy. Dla przedsiębiorców oznacza to wymierne straty, ponieważ samochód ma jechać i pracować, a nie stać. Za postój nikt nam nie płaci, a raty leasingowe płacić trzeba.

Ponadto problemy stwarza sama ilość dwustu litrów. Nasze samochody mają zbiorniki o pojemności nawet 1500 litrów, więc dwieście litrów

stanowi cienką warstwę na dnie zbiornika. Jeżeli pojazd będzie musiał stać zimą w kolejce i trwać w niej kilka dób, to poziom paliwa niebezpiecznie spadnie. W takiej sytuacji silnik może zapowietrzyć się, a w efekcie pobocza będą upstrzone popsutymi ciężarówkami.

Przewodniczący regionu świętokrzyskiego ZMPD Edward Soboń **Niepotrzebna regulacja**

Ograniczenie wwozu paliwa do 200 litrów to niepotrzebna regulacja. Sprowadzi się do dyskryminacji polskich przewoźników. Oznacza faworyzowanie rosyjskich, którzy na skutek dwustronnej umowy będą mogli wwieźć przez granicę z Polską 600 litrów. Ponadto są jeszcze inne trasy, które pozwalają na wjazd do Polski z nieograniczoną ilością paliwa. Mam wrażenie, że ktoś nam robi na złość.

Przewodnicząca regionu podlaskiego ZMPD Małgorzata Zdrodowska **Przeciwni faworyzowaniu zagranicznych firm**

Jesteśmy przeciwni limitowi, bo faworyzuje przewoź-

ników ze wschodu kosztem krajowych. Ponadto można go obejść, wjeżdżając do Polski przez Litwę, która żadnych ograniczeń we wwozie paliwa ze wschodu nie stosuje.

Przewodniczący regionu pomorskiego ZMPD Tomasz Rejek

Przez ten limit będziemy poszkodowani

Proponowany przez Ministerstwo Finansów limit wwozu 200 litrów przez wschodnią granicę jest, delikatnie mówiąc, nieporozumieniem. Pomijam już kwestię „dziurawej” granicy. Istotniejsze jest to, że przewoźnicy z Rosji i Ukrainy, na mocy umów bilateralnych, nie będą podlegali temu ograniczeniu, co w oczywisty sposób postawi polskie firmy w gorszej sytuacji, a tak być nie może. Dla wszystkich ograniczenia powinny być takie same.

Przewodniczący regionu dolnośląskiego ZMPD Mieczysław Wójcik **Oni i tak wjadą**

Uważamy propozycję ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów za możliwą do przyjęcia. Problemem są je-

600 l

400 l

200 l



600 l

dynie niefabryczne, montowane pod naczepami zbiorniki na 2 tys. litrów. Natomiast przewoźnik ze wschodu wracający przez Polskę i tak musi u nas tankować.

Przewodniczący regionu opolskiego ZMPD Józef Stelmachowski

Limit uderzy w polskich przewoźników

Dokąd dwustronna umowa polsko-rosyjska pozwala rosyjskim przewoźnikom na wjazd z sześciuset litrami, już nie mówiąc o przejazdach przez Litwę, jesteśmy przeciwni wprowadzaniu limitu wwozu 200-litrów, bo uderzy on w rodzimych przedsiębiorców.

Przewodniczący regionu małopolskiego ZMPD Piotr Litwiński

Długo oczekiwane rozwiązanie

Ograniczenie wwozu 200 litrów jest długo oczekiwaną regulacją, która wyrówna szanse przedsiębiorców jeżdżących na zachód z tymi, którzy jeżdżą na wschód. Dotyczy wszystkich przewoźników, niezależnie od narodowości. Zahamuje niszczenie rynku przez firmy, które mają dostęp do taniego paliwa ze wschodu i zaniżają ceny w przewozach z Polski na zachód. Drugim krokiem jest uzyskanie zwrotu z akcyzy. To rozwiązanie jest sto-

sowane w innych krajach i gdyby zostało wdrożone w Polsce, naszym firmom przestałoby zagrażać przewoźnicy korzystający z taniego paliwa zza wschodniej granicy.

Przewodniczący regionu podkarpackiego ZMPD Tadeusz Furmanek

Ograniczenie nieuczciwej konkurencji

Propozycja wprowadzenia limitu wwozu 200 litrów jest korzystna dla naszych przewoźników. Przyznajemy, że jest grupa, która korzystała na dotychczasowych regulacjach, ale oznaczało to nieuczciwą konkurencję dla przewoźników jeżdżących na południe i na zachód. Nowe przepisy utrudnią wwoz taniego paliwa ze wschodu i tym samym ograniczą nieuczciwą konkurencję.

Przewodniczący regionu łódzkiego ZMPD Gerard Kaczmarczyk

Limit powinna wprowadzić Bruksela

Limit wwozu tylko na polskiej granicy mija się z celem i szkodzi wyłącznie polskim przedsiębiorcom. Konkurenci z krajów nadbałtyckich, Białorusini i Rosjanie będą wjeżdżać

przez Budzisko i "ominać" limit, bo na Litwę można wjechać ze wschodu z pełnymi zbiornikami. Dalej będą w stanie podbierać nam ładunki na zachód, a sytuacja jest tragiczna. Biorą wszystko, bo na kursie są od nas tańsi o 500 euro dzięki mniejszym kosztom paliwa i kierowcy. W rezultacie moje ciężarówki nie mają z czym wyjechać z Polski.

Dlatego zakaz miałby sens, gdyby wprowadziła go Unia Europejska na całej wschodniej granicy: od Finlandii po Rumunię. Przewoźnicy ze wschodu i tak zachowaliby konkurencyjność, bo oni mogą sobie odliczyć VAT za kupione u siebie paliwo, ale przewaga nie byłaby tak duża. Z kolei państwo osiągnęło by swój cel, bo ciężarówki ze wschodu tankowałyby paliwo w Polsce, ponieważ jest tańsze niż w Niemczech.

Przewodniczący regionu mazowieckiego I ZMPD Artur Kamiński

Makabryczny pomysł

Na wschód jeździ kilka procent polskiego taboru, jak zatem ta garstka może zagrozić Orlenowi i Lotosowi? Ponadto, jeżeli koledzy z innych organizacji uważają, że ktoś zaniża stawki, niech go

wskażą i napiętnują. Obniżenie limitu zmniejszy przepustowość przejść, bo sam pomiar ilości paliwa w zbiorniku będzie czasochłonny.

Przewodniczący regionu mazowieckiego III ZMPD Michał Wereszczyński

Zmiany godzą w nasze interesy

Ograniczenia spowodują powrót do tak zwanych "szlaków paliwowych". Przyniesie to zamiast zysków do budżetu straty dla przewoźników oraz wydłużenie łańcucha dostaw. Unormowane muszą być najpierw umowy dwustronne, dopiero kolejnym krokiem są przepisy krajowe. Mamy podpisane długoletnie umowy i kontrakty, a w przypadku uchwalenia zmian w jednej chwili przestajemy być konkurencyjni i tylko kwestią czasu jest odebranie nam rynku rosyjskiego.

Przewodniczący regionu lubelskiego ZMPD Jarosław Jakoniuk

Zlikwidować litewską furtkę

Jeżeli rząd, wprowadzając limit bezcłowego wwozu 200 litrów paliwa, wprowadzi także kontrole w Budzisku, to takie ograniczenie może ma sens. W przeciwnym wypadku regulacja przyniesie tylko szkody dla polskich firm.

Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA: viaTOLL + A4



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY

ZMPD - Twoja odroczone płatność
w systemie viaTOLL



E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

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

Biuro ZMPD (pok. nr 10), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl

Wzrost kosztów pracy zmiecie polskich przewoźników



Wymuszony przepisami poważny wzrost kosztów pracy w przedsiębiorstwach transportowych grozi bankructwami w branży.

Sławomir Jeneralski

To główny wniosek po konsultacjach ZMPD w sprawie systemu wynagradzania kierowców. Konsultacje mają na celu wypracowanie wspólnego stanowiska przewoźników międzynarodowych wobec projektu ubruttowienia płac kierowców, który przygotowuje Ministerstwo Infrastruktury.

Wynagrodzenia w górę, akcyza w dół

Pierwsza tura konsultacji z przewoźnikami odbyła się w Białymstoku, Opolu i Tęgorozu. – Żle się dzieje, jeżeli państwowe przepisy ingerują w działanie jednej, wybranej branży – mówił inicjator konsultacji, prezes ZMPD Jan Buczek. Dlaczego płace kierowców mają być podnoszone „z mocy prawa”? Koszty pracy w przedsiębiorstwach transportu drogowego są wysokie, wyższe niż w innych branżach. Uposażenie kierowców w Polsce znacznie przekracza wysokość średniej płacy.

Zygmunt Sieńko zwracał uwagę na fakt, że zarobki kierowców stale rosną. Wzrost ten jest wymuszony przez deficyt kierowców na rynku pracy. Regulacje dotyczące systemu płac nie mają z tym nic wspólnego. Zdaniem Piotra Litwińskiego to kierowca w porozumieniu z przewoźnikiem powinni wspólnie ustalać, od jakiej części uposażenia kierowcy będzie naliczana składka ZUS. Związki zawodowe, które postulują wprowadzenie nowych przepisów, nie prowadzą żadnych konsultacji z kierowcami – uzupełniał Jan Paździorko. Propozycja rządowa oznacza ruinę finansów naszych firm – przekonywał Józef Stelmachowski. Jeżeli państwo chce ingerować w zarobki kierowców, musi ponieść część odpowiedzialności za wprowadzane zmiany, na przykład poprzez zwrot przewoźnikom części akcyzy od paliw. Wielu uczestników konsultacji podkreślało, że przewoźnicy nie mogą jako jedyni ponosić kosztów projektowanych zmian.

Czy zmiany systemu płac kierowców są w Polsce potrzebne? W tej sprawie opinie uczestników konsultacji były podzielone. Według ankiety wypełnianej przez uczestników spotkań, 43 procent z nich widzi potrzebę dostosowania systemu wynagrodzeń do europejskich przepisów o płacy minimalnej, 47 procent było przeciwnego zdania. 10 procent pytanych nie miało w tej sprawie zdania.

Wynagrodzenia kierowców to sprawa branży

- W Polsce są grupy zawodowe, które dostają głodowe pensje, a my się martwimy o kierowców zarabiających po 8 tysięcy miesięcznie. To chore. Dajmy sobie spokój - to jeden z komentarzy podczas konsultacji ZMPD w sprawie zmian systemu wynagradzania kierowców. Kolejna tura konsultacji odbyła się w Gdyni i Bydgoszczy 26 i 27 marca 2018 roku.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje nowelizację ustawy o czasie pracy kierowców, która ma ubruttowić wszystkie ich przychody. Dla przewoźników oznacza to groźbę drastycznego wzrostu kosztów pracy w przedsiębiorstwach.

Z prezentacji przygotowanej przez Departament Transportu ZMPD wynika, że wzrost kosztów pracy może wynieść od 15 do ponad 30 procent. Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że będzie to eliminować polskich przewoźników z rynku europejskiego. Jak mówił w Gdyni, płace kierowców od dawna dynamicznie rosną i nie ma żadnego powodu, żeby politycy ingerowali w ten proces. Są w kraju inne grupy zawodowe, które potrzebują wsparcia państwa w tym zakresie. W tej akurat sprawie transport poradzi sobie sam.

Przewoźnicy krytykowali próby przyjmowania nowych rozwiązań płacowych w sytuacji, w której nie znamy ostatecznego kształtu Pakietu Mobilności. W tych sprawach nie wolno się spieszyć, bo to Pakiet przesądzi o przyszłej kondycji branży w Polsce.

Związkowcy krytykujący obecny system wynagradzania kierowców mówią, że diety i ryczałty za noclegi to nie jest wynagrodzenie. My mówimy, że diety i ryczałty to też pieniądze jak każde inne. One również pochodzą z budżetów firm - mówił uczestnikom konsultacji dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk. Jednocześnie uświadomił, że polskie przepisy dają związkowcom prawo występowania w ich imieniu, nawet jeżeli związki nie zrzeszają kierowców.

Niektórzy przewoźnicy zadawali pytania: skąd wezmę pieniądze na nowy tabor, jeżeli nastąpi wzrost kosztów pracy. Przecież nasza obecna marża to w porywach 2 procent. Ktoś inny wskazywał na problem z nagminnymi zwolnieniami lekarskimi: od kiedy podniosłem kierowcom pensje, zaczęli masowo przynosić zwolnienia lekarskie. Wcześniej nie chorowali. Co mam zrobić?

Dyskusja dotyczyła też deficytu kierowców na rynku pracy. Problem jest wielki, a dodatkowo obrasta mitami. To nieprawda, że wszyscy kierowcy marzą tylko o zatrudnieniu w firmach zagranicznych – mówiła przewoźniczka podczas konsultacji w Gdyni. Większość kierowców świadomie wybiera pracę w Polsce. Dobrze jest z nimi rozmawiać i dbać na miarę możliwości. To przynosi rezultaty, nawet jeżeli zarobki w firmie nie są rekordowe na tle innych.



Przewodniczący regionu świętokrzyskiego ZMPD Edward Soboń
Grozi nam fala bankructw

Propozycja nowego sposobu wynagradzania kierowców w połączeniu z narzuconym przez stare państwo UE uznaniem kierowcy w przewozach międzynarodowych za pracownika delegowanego, może doprowadzić do upadku branży. Kierowca nie jest delegowanym pracownikiem, musi mieć indywidualne, dopasowane do charakteru pracy regulacje.

Proponowane przez Ministerstwo Infrastruktury rozwiązania mogą zwiększyć koszty funkcjonowania przewoźników nawet o 40 proc. Oznacza to, że firmy zostaną zepchnięte do szarej strefy. W branży działam 35 lat i chciałbym pozostać uczciwym pracodawcą, jednak nie wiem, jak firmy działające jako spółki, z pełną księgowością, będą w stanie dalej funkcjonować przy tak podniesionych kosztach. Obawiam się, że mali i średni przewoźnicy zbankrutują. Kontrakty przejmą duże koncerny, które oferując swoje ładunki będą na wyśrubowanych warunkach podnajmować indywidualnych przewoźników ze swoimi ciągnikami siodłowymi. Oceniam, że za 2 lata sytuacja będzie bardzo zła i dojdzie do fali bankructw.



Przewodnicząca regionu podlaskiego ZMPD Małgorzata Zdrodowska
Nowe zasady tak, ale z rozsądkiem

Nowe uregulowanie zasad wynagrodzeń kierowców jest potrzebne, jednak trzeba zastanowić się nad zakresem zmian. Widzimy że pracownicy coraz lepiej zarabiają i ten proces postępuje, jednak trzeba mieć świadomość, że przedsiębiorcy muszą mieć z czego wypłacać coraz wyższe wynagrodzenia. Bez uwzględnienia tego czynnika nowe zasady zniszczą polskich przedsiębiorców.



Przewodniczący regionu pomorskiego ZMPD Tomasz Rejek
Zgubione proporcje

Projekt nowych zasad wynagradzania kierowców jest nie do przyjęcia. Propozycja tak wysokich podwyżek nie jest w żadnej proporcji do rentowności naszych firm, która wynosi 0,5-1,5 proc. Polskie firmy nie uniosą tak wysokich kosztów, których nie mają z czego pokryć.



Przewodniczący regionu dolnośląskiego ZMPD Mieczysław Wójcik

Wyższe wynagrodzenia, wyższe podatki

Wynagrodzenia kierowców są wysokie bez rządowych regulacji. Kierowcy chcą zmian, ale tylko pod warunkiem, że oni nie poniosą kosztów. Odgórne regulacje powodują wzrost obciążeń nie tylko po stronie przedsiębiorców, ale i pracowników. Oni też będą musieli płacić większe podatki i wyższe składki na ubezpieczenie. Po zsumowaniu, koszty pracy dla firmy wzrosną o 40 proc. Niepodobieństwem jest oczekiwanie, że przedsiębiorcy są w stanie zaakceptować tak wysoki wzrost.



Przewodniczący regionu opolskiego ZMPD Józef Stelmachowski
Pomocą byłby zwrot akcyzy

Dyskusja na temat zasad wynagradzania kierowców jest potrzebna, bo nie jest normalne, aby kierowca otrzymywał tylko płacę minimalną, a większość

wynagrodzenia odbierał w postaci diet i ryczałtów. Jednak w owych regulacjach trzeba uwzględnić finansowe realia branży i przepisy nie mogą doprowadzić do zrujnowania przedsiębiorców. Jeżeli rząd składa propozycję, to powinien także zrekomensować przynajmniej część wzrostu kosztów, chociażby zwracając akcyzę. Takie rozwiązania są stosowane w innych krajach UE i należy je rozważyć.



Przewodniczący regionu zachodnio-pomorskiego ZMPD Marcin Kobylarz
Łatwo decydować o cudzych pieniądzach

Proponowane warunki wynagrodzenia są oderwane od rzeczywistości, spowodują gwałtowny wzrost kosztów. Wysokość proponowanych wynagrodzeń niszczy także proporcje wydatków w samej firmie. Wracamy do lat 80., gdy dyrektorzy zatrudniali się jako kierowcy, bo tak im się bardziej opłacało. Propozycja jest wylewaniem dziecka z kąpielą. Łatwo decydować o cudzych pieniądzach.



Przewodnicząca regionu śląskiego ZMPD Kornelia Lewandowska
Mniejsze pieniądze netto

Po konsultacjach z przewoźnikami jesteśmy przeciwni tej propozycji. Wynagrodzenia wypłacane są w zróżnicowany sposób, co wynika z regulacji, np. in-

ne pieniądze otrzyma kierowca w transporcie krajowym, inne w międzynarodowym. Nawet w tym drugim przypadku inne sumy zarobi prowadzący na długich trasach niż kierowca jeżdżący na krótkich. Ponadto kierowcy myślą, że zarabiając 7-8 tys. zł na rękę zachowają te sumy przy nowych regulacjach, a to nieprawda, ponieważ podstawa musiałaby sięgnąć 15 tys. zł, na co nie stać przedsiębiorców. Zatem nowe regulacje nie zapewnią większych zarobków kierowcom. Oni do ręki dostaną mniejsze pieniądze.



Przewodniczący regionu mazowieckiego II ZMPD Jerzy Szepietowski
Łatwo sięga się do cudzej kieszeni

Nowe zasady wynagradzania są bardzo złą propozycją. W Polsce nie ma sektorowej płacy i najlepiej jej wysokość reguluje rynek. Nie jest też prawdą, że przedsiębiorcy stosują minimalne płace. Te oferowane są młodym kierowcom, natomiast ci z wysługą lat mają wyższe i taka gradacja w zależności od doświadczenia jest naturalna.

Jeżeli rząd chce płacić więcej, dlaczego nie zacznie od swoich pracowników? Przecież jest poważnym pracodawcą i udziela także zleceń, co też przekłada się na miejsca pracy. Do niedawna przetargi były wygrywane przez oferentów zapewniających swoim pracownikom głównie umowy śmieciowe. Ponadto państwo do tej pory nie zaproponowało zado-



Przewodniczący regionu małopolskiego ZMPD Piotr Litwiński
Mamy jeden Kodeks Pracy

Propozycja Ministerstwa Infrastruktury jest niezgodna z prawem. W Polsce obowiązuje jeden Kodeks Pracy i jedna płaca minimalna dla wszystkich, niezależnie do zawodu. Jeżeli przedsiębiorca chce płacić kierowcom większą pensję niż przewiduje Kodeks Pracy, to jest to umowa między dwiema stronami.

Zrozumiałbym, gdyby kierowcy stali w kolejkach do firm i zatrudniani byli na nieludzkich warunkach. Mamy rynek kierowcy i dostają oni takie warunki jakie chcą, więc regulacja jest niepotrzebna. Związki zawodowe próbują rzucić na kolana polskich przewoźników.



Przewodniczący regionu mazowieckiego I ZMPD Artur Kamiński

Skutki odwrotne od zamierzonych

Kierowcom jest obojętne, jak rozliczane są ich płace. Dla nich znaczenie ma poziom zarobków. Propozycja ministerstwa nie zapewni wyższych wypłat, bo branża walczy z malejącymi przychodami, zatem skutek wprowadzenia nowych regulacji będzie odwrotny od zamierzonego.



Przewodniczący regionu kujawsko-pomorskiego ZMPD Adam Jędrzych
Zrobimy miejsce dla konkurencji

Proponowana regulacja jest absurdalna, nie bierze pod uwagę możliwości finansowych przedsiębiorców. Jeżeli propozycja wejdzie w życie firmy poupadają, ku radości zagranicznej konkurencji. Miejsce dla niej zrobi ta propozycja ministerstwa. Jaki to ma sens dla państwa, które przecież żyje z podatków wpłacanych przez lokalnych przedsiębiorców? Nasza branża nie korzystająca z subwencji i pomocy państwa i nie chcemy jej, ale nie chcemy także ingerencji.



Przewodniczący regionu warmińsko-mazurskiego ZMPD Aleksander Reisch

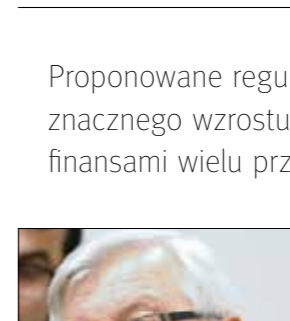
Powstanie minimalnych płac branżowych to zły pomysł

Jestem przeciwny tworzeniu w Polsce grup pracowniczych o różnej płacy minimalnej. Powstanie minimalnych płac branżowych to zły pomysł. Natomiast czym innym jest to, w jaki sposób zrekomensować kierowcy międzynarodowe jego tryb pracy. Chodzi o jego wyjazdy, czyli kwestię rozłąki, diet, itp.



Przewodniczący regionu lubelskiego ZMPD Jarosław Jakoniuk
Jednakowe zasady dla wszystkich

Regulacje dotyczące wynagrodzeń powinny być takie same co do zasady dla wszystkich pracowników. Skoro jest płaca minimalna wynosząca 2100 zł, to dlaczego jednym grupom zawodowym można ją wypłacać, a innym mamy płacić dwa razy większe pieniądze?



Przewodniczący regionu podkarpackiego ZMPD Tadeusz Furmanek

Niepraktyczne propozycje

Propozycję resortu uważamy za nienajlepszą. Jest regulacja mówiąca o zasadach wynagradzania, więc propozycje wyjątkowych rozwiązań są niepraktyczne. Nasi przewoźnicy zatrudniają wielu kierowców z Ukrainy i Białorusi i w rezultacie nowe rozwiązania utrudniłyby firmom działanie.



Przewodniczący regionu mazowieckiego III ZMPD Michał Wereszczyński
Nieodwracalne skutki dla branży

Proponowane regulacje przyczynią się do znacznego wzrostu kosztów i zachwieje finansami wielu przedsiębiorstw. Wzrost wynagrodzeń kierowców musi pociągnąć za sobą zwiększenie stawek za transport, w rezultacie wzrosną ceny dla społeczeństwa. Ważne, aby konsultacje uwzględniły uwagi przewoźników, a nie tylko związków zawodowych.

Proponowane regulacje przyczynią się do znacznego wzrostu kosztów i zachwieje finansami wielu przedsiębiorstw.

Rządowe propozycje wynagrodzeń

Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało nowy sposób wynagradzania kierowców. ZMPD prowadzi ogólnopolskie konsultacje tej propozycji. Poniżej prezentujemy szczegóły rządowej propozycji.

Robert Przybylski

Kwestia płac kierowców jest jednym z najtrudniejszych wyzwań, przed którymi stoją polscy przewoźnicy. Wynika to z determinacji związków zawodowych oraz ich obecnej pozycji w scenie politycznej.

Na forum Rady Dialogu Społecznego prezes ZMPD Jan Buczek prezentował pogląd, że należy zamrozić wszelkie dyskusje na temat wzrostu kosztów pracy w przedsiębiorstwach transportu drogowego do momentu, w którym Unia Europejska nie rozstrzygnie ostatecznego kształtu Pakietu Mobilności. Określi on przyszłą pozycję polskich przewoźników na rynku Unii Europejskiej.

Jednocześnie prezes ZMPD skierował do Trójstronnego Zespołu Roboczego wniosek o wstrzymanie wszelkich działań na czas konsultacji ZMPD z przewoźnikami. Do 6 kwietnia odbyło się w dziewięciu miejscowościach 9 spotkań konsultacyjnych, a zaplanowane są kolejne. W spotkaniach uczestniczyło niemal 400 przewoźników.

Propozycja na stole

Resort Infrastruktury proponuje, aby w ustawie o czasie pracy kierowcy uchylić definicję podróży służbowej i związanego z nią wynagrodzenia w postaci diet za podróże służbową. Zamiast tego MI zaproponowało, aby przychód kierowcy wykonującego przewóz drogowy wyliczać na podstawie przepisów odno-

szących się do delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Rządowa propozycja wykorzystuje ogólne zasady rozliczania, stosowane wobec wszystkich pracowników delegowanych za granicę. Zgodnie z obecnymi krajowymi uregulowaniami podatkowymi oraz rozporządzeniem dotyczącym szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, część wynagrodzenia pracowników delegowanych może zostać zwolniona z należności podatkowych i składowych.

Zwolniona z podatku dochodowego jest część przychodów pracownika za każdy dzień pobytu za granicą, w kwocie odpowiadającej 30 proc. diety przysługującej zgodnie z rozporządzeniem o należnościach z tytułu podróży służbowej. Przepi-

sy ZUS stanowią, że przychód pracownika będący podstawą wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne (ZUS) może zostać obniżony o równowartość 100 proc. diety przysługującej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, określonej w rozporządzeniu, za każdy dzień jego pobytu za granicą.

Warunkiem odliczenia byłoby uzyskanie miesięcznego przychodu (czyli wynagrodzenia, dodatków za pracę w godzinach nocnych i nadliczbowych, dyżurów i dodatku wyrównawczego do zagranicznej pensji minimalnej) wyższego niż 4 443 zł. Podstawą wymiaru byłaby wówczas kwota pomniejszona o wartość diet, jednak nie mniejsza niż 4 443 zł. Wymieniona kwota to przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2018 roku prognozowane przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

OCRK wskazuje, że proponowane regulacje zwiększą koszty pracownicze od 15 do 25 proc., ale wprowadzą te same warunki dla wszystkich. Z kolei Ministerstwo Infrastruktury podkreśla, że proponowane regulacje stanowią dobre zabezpieczenie przed europejską płacą minimalną, poprawią atrakcyjność zawodu kierowcy, ograniczą liczbę pozwów pracowniczych, uprości obliczanie rozliczeń podróży służbowych.

Związki proponują specrozwiązania

Związkowcy wskazują na duże dysproporcje pomiędzy częścią podlegającą oskładkowaniu na ubezpieczenie społeczne i wypłatami wolnymi od tych obciążeń. Oskładkowane wynagrodzenie zasadnicze stanowi 25 proc. wynagrodzenia kierowcy, zaś 75 proc. wypłacane jest bez potrącenia składek.

Związki zawodowe uważają, że prowadzi to do tragedii, bo kierowca w razie choroby lub wypadku zostaje praktycznie bez środków do życia, mając jedynie bardzo niskie (bo obliczane z małych oskładkowanych poborów) świadczenia ZUS.

Związkowcy proponują odwrócenie proporcji i wprowadzenie sektorowej płacy minimalnej. Ponad rok

temu zaproponowali, aby w transporcie międzynarodowym podnieść od 1 lipca 2017 roku płacę brutto do 5 500 zł i stosować stały dodatek dobowy za każdy dzień pracy za granicą w wysokości 45-50 euro. W kolejnych latach dodatek malałby do 25-

Należy zamrozić wszelkie dyskusje na temat wzrostu kosztów pracy w przedsiębiorstwach transportu drogowego do momentu, w którym Unia Europejska nie rozstrzygnie ostatecznego kształtu Pakietu Mobilności. Określi on przyszłą pozycję polskich przewoźników na rynku Unii Europejskiej.

30 euro, od 1 lipca 2019 roku, przy jednoczesnym wzroście płacy brutto do 7 500 zł.

W przypadku przewoźników krajowych związkowcy zaproponowali, aby od 1 lipca 2017 roku wynagrodzenie wynosiło 3 500 zł płacy brutto plus stały dodatek za każdy dzień poza firmą 80-120 zł. Każdego roku płaca by rosła, zaś dodatek pozostawał w stałej wysokości. Od lipca 2019 roku związkowcy proponowali 5 500 zł płacy brutto plus 80-120 zł dodatku. Wysokość dodatku określana byłaby w układzie zbiorowym, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę.

Niejasne dotychczasowe regulacje

W 2008 roku Sąd Najwyższy uchylił, że kierowca nie jest w podróży służbowej. Skutkiem tego orzeczenia było wszczęcie licznych postępowań przez ZUS i US, dotyczących ustalenia należnych składek na ubezpieczenia społeczne i podatków od kwot wypłacanych kierowcom z tego tytułu. Organy administracji państwowej zaczęły bowiem uznawać te wypłaty za kwotę zwykłego wynagrodzenia za pracę.

Aby uchronić branżę przed chaosem, rząd dokonał nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, przyjmując, że kierowca jest w podróży służbowej.

Sytuacja skomplikowała się, gdy w 2014 roku Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów podjął uchwałę, że nocleg w kabinie pojazdu cięż-

żarowego nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu w myśl przepisów o podróży służbowej. Ponieważ jednak kierowca, zgodnie z przepisami, przebywa w podróży służbowej podczas wykonywania zadań przewozowych, przysługuje mu z

tego tytułu dodatkowy ryczałt na organizację noclegu. Fala pozwów, która była następstwem tego wyroku, spowodowała wystąpienie do Trybunału Konstytucyjnego. TK wydał wyrok 24 listopada 2016 roku wskazujący, że artykuł 21a ustawy o czasie pracy kierowców, w związku ze stosowanymi przepisami kodeksu pracy o podróżach służbowych, a także przepisami rozporządzenia regulującego zasady wypłacania ryczałtów za noclegi, w zakresie, w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto TK w uzasadnieniu wyroku stwierdził, że przepisy o podróżach służbowych są nieadekwatne do realiów pracy kierowców w transporcie drogowym. Oznacza to, że niezbędne jest nowe uregulowanie zasad wynagradzania kierowców.

Te zasady ma wypracować powołany 8 grudnia 2016 roku przez Radę Dialogu Społecznego, Trójstronny Zespół ds. Transportu Drogowego. W jego skład weszli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury oraz innych resortów, przedstawiciele pracowników (Solidarność, OPZZ, Forum Z.Z.) i przedstawiciele pracodawców (Pracodawcy RP, Lewiatan, Rzemiosło i BCC).

Inauguracyjne spotkanie Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego odbyło się 27 lutego 2017 w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Pakiet Mobilności? Nie cofniemy się



6 kwietnia 2018 r. przewoźnicy spotkali się z ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem. Tematem spotkania był aktualny stan dyskusji nad propozycjami zapisów poszczególnych aktów prawnych w ramach Pakietu Mobilności.

Piotr Gawelczyk

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk przyznał, że w negocjacjach nad szczegółowymi zapisami Pakietu Mobilności doszło do regresu z uwagi na odmienne stanowiska poszczególnych państw. – Dlatego, żeby wyjść z impasu, musimy zdynamizować nasze działania – powiedział minister Adamczyk, mając na myśli nie tylko spotkania na szczeblu ministerialnym, m.in. ze swoimi odpowiednikami z Francji i Niemiec, lecz również kolejną rundę konsultacji z polskimi przedsiębiorcami. Minister Adamczyk przedstawiając tło dyskusji i pomysłów, jakie pojawiły się w cią-

gu ostatnich miesięcy, po raz kolejny zachęcał przedsiębiorców do podjęcia próby znalezienia kompromisowych rozwiązań.

Dyrektor Departamentu Strategii Transportu i Współpracy Międzynarodowej Ministerstwa Infrastruktury Adrian Mazur przypomniał, że ramowy Pakiet Mobilności ma zostać przyjęty podczas czerwcowej Rady ds. Transportu w Luksemburgu, ostateczną datą jest natomiast wiosna 2019 r. – Jak widać nie zostało już dużo czasu, tym bardziej, że sytuacja jest bardzo skomplikowana ze względu na fakt, że obie strony przedstawiają niezmiennione od dłuższego czasu stanowiska – powiedział dyr. Mazur. – Dlatego tak ważne jest wynegocjowanie w naszym środowisku docelowego kompromisu. Powinni-

śmy ustalić, które z proponowanych zapisów są nie do zaakceptowania, a które mogą podlegać negocjacom – dodał Adrian Mazur. Strona rządowa podkreśliła także, że skrajne rozwiązania nie mają szans na poparcie, a niezakończenie negocjacji doprowadzi do dużych problemów dla całego sektora międzynarodowego transportu drogowego.

Przedstawiciele organizacji zrzeszających przewoźników obstawili przy swoim zdaniu, podkreślając, że inne rozwiązania mogą mieć bardzo poważne problemy dla całej branży. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek dziękując za podejmowane przez rząd wysiłki mające na celu wypracowanie jak najlepszej pozycji polskich transportowców,

podkreślił, że jeśli chodzi o możliwości ewentualnego kompromisu, to ze strony państw starej Unii nie ma symetrii. – Uważam, że na dziś powinno być utrzymane 10 dni wyłączenia spod obowiązywania dyrektywy o delegowaniu – powiedział prezes Buczek. Natomiast w przypadku pomysłów dotyczących obowiązkowego powrotu kierowcy do kraju na odpoczynek tygodniowy zwrócił uwagę, że kierowca, jak każdy inny obywatel, ma prawo wyboru formy, w jakiej chce spędzić dni wolne od pracy i w tej kwestii nikt nie może decydować za niego.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przestał z kolei szczegółowo stanowiska Zrzeszenia dotyczącego spornych zapisów, jakie miałyby obowiązywać w Pakiecie Mobilności.

Podczas spotkania ZMPD reprezentowali także dyrektor Departamentu Transportu Tadeusz Wilk oraz jego zastępca Joanna Popiołek.



reklama

KARTA FLOTOWA
MOYA FIRMA



OSZCZĘDNOŚĆ
CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM

505-505-105
bok@moyastacja.pl



**OGÓLNOPOLSKA SIĘĆ
STACJI PALIW**

**Wielkie
oszczędności
w Europie!**



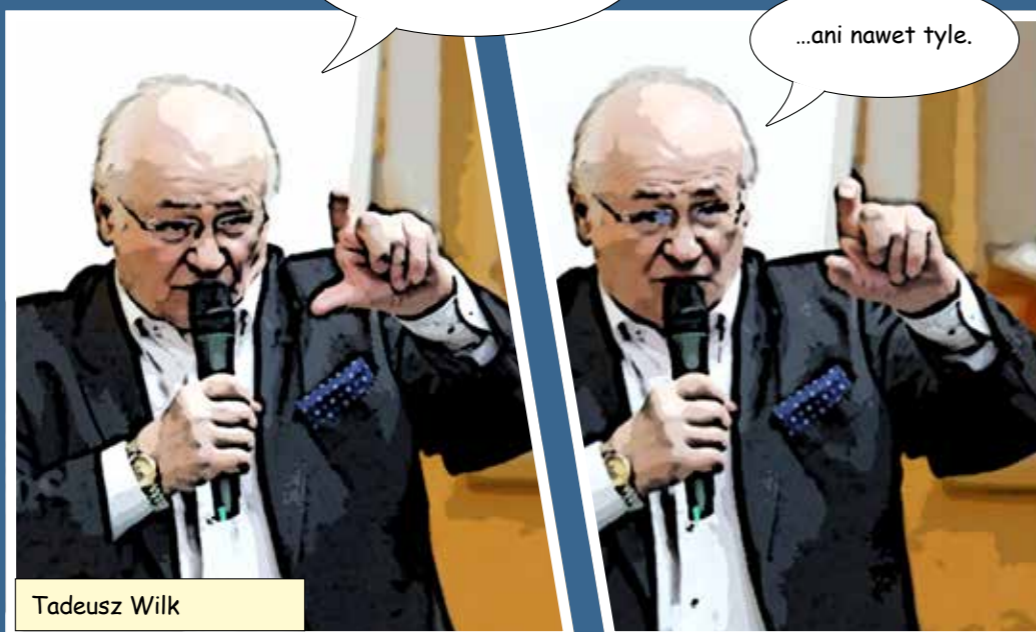
Karta paliwowa
dla **mądrych Przewoźników**

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

www.iqcard.at

moya
sieć stacji paliw

Niebezpieczne związki





DBK najlepszym dilerem DAF

Dilerem roku 2018 firmy DAF została firma DBK, oddział Białystok. Drugie miejsce przypadło firmie Wanicki, oddział Kraków, a na trzecim miejscu znalazł się kolejny serwis DBK, oddział Koszalin. Łukasz Węgrzynek ze szczecińskiego oddziału DBK został Mechanikiem roku 2018, wyłonionym w Olimpiadzie Technicznej DAF. Kolejne miejsca zajęli: Adam Karolik (DBK, oddział Białystok) i Adam Matyjaszczyk (Wanicki, oddział Świecie).

Nowe serwisy Scanii

W Świeciu powstał nowy serwis Scanii. Położony przy trasie S5 budynek ma dwie bramy i ogrzewany jest pompami ciepła. Inwestorem jest rodzinna firma Holowiński Scanserwis. Jest to piąty serwis Scanii tej firmy. W Mykanowie pod Częstochową, przy budowanej trasie A1 powstaje kolejny serwis, należący do Scania Polska. Placówka ma 4 bramy i będzie gotowa pod koniec 2018 roku.



Szukamy chętnych do zawodu kierowcy

Trzecia edycja szkoleń „Profesjonalni kierowcy” ruszyła w kwietniu i organizatorzy, czyli Volvo Trucks, Renault Trucks, Wielton, Ergo Hestia i Continental zamierzają przeszkolić 300 kierowców. Zajęcia odbędą się w całej Polsce u przewoźników, klientów wymienionych marek. W latach 2016 i 2017 zgłosiło się 1100 chętnych, a przeszkolono 500 z nich na bezpłatnych warsztatach, trwających łącznie 500 godzin. Pracę w nowo zdobytym zawodzie podjęły 62 osoby.



Dobra reputacja w postępowaniu

Od września 2017 r. do 15 marca 2018 r. w Główny Inspektorat Transportu Drogowego wszczął 80 postępowań administracyjnych, z czego wobec sześciu przedsiębiorców uznał, że dobra reputacja została nienaruszona.

Kwestia odebrania dobrej reputacji wynika z oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, zaś samo wszczęcie postępowania nie definiuje jego zakończenia powodującego odebranie dobrej reputacji. Nie należy utożsamiać postępowań w sprawie spełnienia wymogu dobrej reputacji z automatycznym odebraniem jej przedsiębiorcy w

związku z popełnionymi naruszeniami. Postępowania w zakresie spełnienia przez przedsiębiorcę wymogu dobrej reputacji prowadzone są przez organ, który wydał zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, tj. właściwy dla siedziby przedsiębiorcy starosta lub Główny Inspektor Transportu Drogowego. Postępowania są inicjowane w I instancji przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego poczynawszy od września 2017 r. Przed tym terminem postępowania prowadzili Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego z upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

90 lat DAF-a

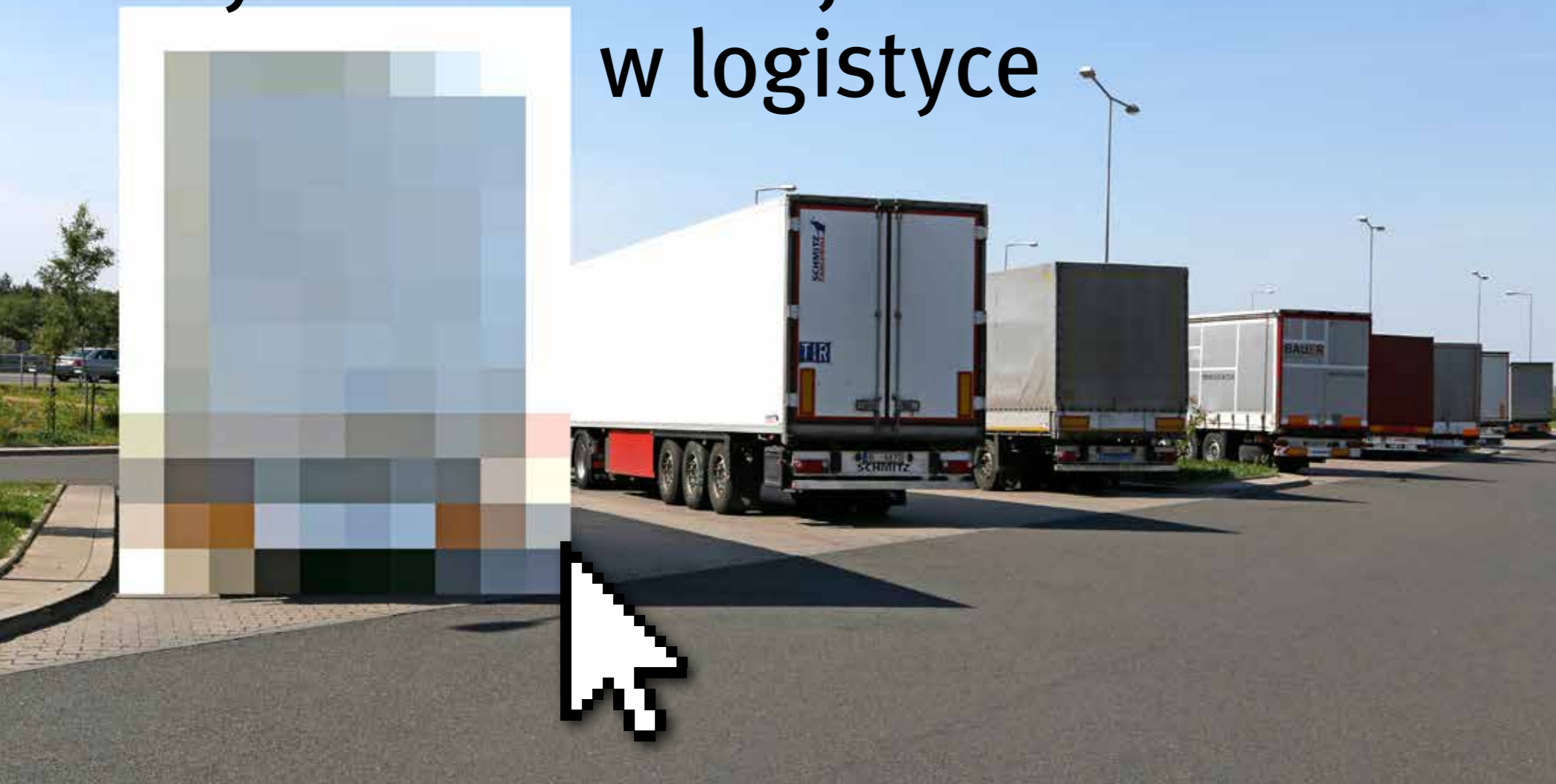
Holenderski inżynier Hub van Doorne otworzył 1 kwietnia 1928 roku mały warsztat w Eindhoven. Wykonywał konstrukcje spawane i odlewy dla Philipsa, a w 1932 roku rozpoczął produkcję przyczep samochodowych. W 1949 roku z zakładu wyjechała pierwsza ciężarówka, zaś firma zmieniła nazwę na Van Doorne Automobile Fabriek. W następnym roku DAF otworzył nową halę przeznaczoną wyłącznie do montażu 5-i 6-tonowych ciężarówek. Początkowo napędzane były silnikami marek Herkules i Perkins, ale w 1957 ruszyła produkcja licencyjnych silników Leylanda, wyrabianych pod marką DAF. Dwa lata później diesle otrzymały turbosprężarkę, a w 1973 roku, jako pierwsze w branży, intercoolera.

W 2005 roku DAF wprowadził do produkcji pierwszy silnik własnej konstrukcji, 11-litrowego diesla MX. Rodzina MX poszerzona została o wersję 13-litrową. Stosowana jest we wszystkich ciężkich modelach DAF oraz w 40 proc. Kenworthów i Peterbiltów, siostrzanych marek koncernu Paccar, który przejął DAF-a w 1996 roku.

Holenderska marka od 1951 roku oferuje własne kabiny. W 1969 roku wprowadziła odchylaną, a w 1988 roku przestronną Space Cab, powiększona w 1994 roku. DAF zatrudnia 10 tys. osób i zdobył w 2016 roku 15,5 proc. europejskiego rynku w segmencie ciężkich pojazdów. Łączna produkcja w tym samym roku sięgnęła 56,5 tys. samochodów.



Cyfrowa rewolucja w logistyce



Kierownik Działu Globalnych Innowacji Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) opisuje, w jaki sposób transport samochodowy może skorzystać z nowych rozwiązań cyfrowych, oraz jak elektroniczny list przewozowy, Europejski Elektroniczny System Poboru Myta i regulacje ochrony danych zmienią rynek.

Zeljko Jeftic

Cyfrowa rewolucja zmienia świat, jednak w naszej branży, pomimo wyraźnego postępu, nadal w zbyt dużym stopniu polegamy na papierowych dokumentach, a tam, gdzie dostępne są dane w formacie elektronicznym, wymiana informacji jest bardzo ograniczona. Czasami wynika to z ochrony danych, częściej

jednak jest skutkiem braku interoperacyjności i dobrych połączeń.

Autonomiczne pojazdy staną się rzeczywistością, automatyzacja w magazynach już postępuje. W tych obiektach ludzie pracują „ramię w ramię” z robotami, aby szybciej wysłać przesyłki. Firmy transportowe testują Blockchain, na szeroką skalę odbywają się próby łączności pomiędzy pojazdami oraz między pojazdami i infrastrukturą. Ogromnych wzrostów doświadcza e-handel. Te wszystkie no-

wości są możliwe dzięki technologiom cyfrowym.

Przechowywanie i wymiana cyfrowych danych jest kluczem dla optymalizacji transportu, gdy wszystkie przesyłki mogą być planowane, a dzięki temu każdy kilometr jest ładowny. Transport staje się integralną częścią łańcucha dostaw.

Innowacje w zdobywaniu ładunku, platooningu (grupa ciężarówek jadąca bardzo blisko jedna za drugą i hamowana z pierwszego samochodu), w

inteligentnych systemach transportowych i e-jeździe sprawia, że przewozy staną się efektywniejsze. Pozwolą rozwiązać problem zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na przewozy przy jednoczesnym kurczeniu się zasobów naturalnych.

Elektroniczny list przewozowy

Listy przewozowe CMR są podstawowym dokumentem w przewozach międzynarodowych. W Europie każdego roku wystawianych jest niemal 200 mln takich dokumentów. Jeżeli uwzględnimy zlecenia krajowe, liczba listów przewozowych sięgnie miliarda.

Przejdźcie na elektroniczne listy przewozowe, nazwane e-CMR, pozwoli, poza oczywistymi oszczędnościami ekologicznym związanymi ze

zmniejszeniem zużycia papieru, zaoszczędzić 34-40 proc. czasu zużytego na wypełnianie, drukowanie, sprawdzanie, podpisywanie i przesyłanie dokumentów CMR. Tylko w Skandynawii oznaczałoby to oszczędność 3 euro na każdy wystawiony list CMR.

Podobnych korzyści i ułatwień można spodziewać się po cyfryzacji innych dokumentów przewozowych, jak np. karnety TIR. Elektroniczna dokumentacja zwiększy przejrzystość i szybkość działalności przedsiębiorstw. Niestety często zdarza się, że płatność jest opóźniona o dni, a nawet tygodnie z powodu konieczności dostarczenia podpisanego listu CMR. Tymczasem w nisko marżowej branży, jak transport samochodowy, utrzymanie płynności finansowej jest kluczowym czynnikiem powodzenia.

Ilustracją skali papierowej mitręgi może być spółka BLG Automotive Logistics, która rocznie zużywa 2 mln kartek papieru dla obsługi przewozu miliona aut. Dla całej Europy jest to 33 mln kartek papieru. Przejście na rozwiązania cyfrowe umożliwi zaoszczędzenie 135 ton drewna rocznie. To cały ekosystem, porównując do 14,5 mln ton ładunków przewiezionych w 2015 roku w Europie.

Cyfryzacja zwiększa także bezpieczeństwo. Podłączenie e-CMR do systemu telefonów alarmowych zapewni ratownikom nie tylko aktualną, podawaną w czasie rzeczywistym informację o lokalizacji ciężarówki, ale także zapewni wiedzę o rodzaju ładunku i zagrożeniach, jakie on ze sobą niesie.

Zarówno ONZ, jak i UE popierają cyfryzację transportowej dokumentacji. Sporo krajów już dopuściło stosowanie e-CMR. Ostatnio dodatkowy protokół Konwencji CMR podpisały Luksemburg oraz Iran.

Nauka z doświadczenia

Rok 2018 będzie kamieniem milowym w regulacjach dotyczących bezpieczeństwa danych. Przygotowane przez Komisję Europejską rozporządzenie o ochronie danych osobowych (RODO) zacznie obowiązywać 25 maja 2018 roku i dotknie wszystkie firmy, które mają bazy danych swoich klientów i użytkowników.

Rozporządzenie RODO dotyczy wszystkich użytkowników cyfrowych platform: giełd ładunków, spedycji,

przewoźników. Przedsiębiorstwa, które nie wypełnią regulacji RODO, czekają wysokie kary.

Drugą dużą zmianą będzie wprowadzenie Europejskiego Elektronicznego Systemu Myta (EETS), który zapewni interoperacyjność pomiędzy systemami opłat drogowych używanymi w różnych krajach. W efekcie docelowo każda ciężarówka będzie wyposażona tylko w jedno urządzenie pokładowe, a sposób płatności zostanie uproszczony.

Europa i Azja wprowadzają cyfrowe dokumenty transportowe i w tym kontekście wymiana doświadczeń ma duże znaczenie. Oba regiony mogą wiele nauczyć się od Brazylii i Meksyku, które od kilkunastu lat wykorzystują elektroniczne dokumenty w przewozach dwustronnych.

W USA cyfryzacja transportu dotyczy wprowadzenia elektronicznych tachografów, które od 18 grudnia 2017 roku stały się obowiązkowym wyposażeniem wszystkich ciężarówek.

Ostatnio członkiem IRU została chińska platforma logistyczna YMM, wykorzystująca rozwiązania chmurowe oraz mobilny internet i analizę danych. Zarejestrowanych jest w niej ponad 3,9 mln kierowców ciężkich samochodów ciężarowych i ponad 850 tys. nadawców ładunków. Dzięki niej średni czas znajdowania ładunku skrócił się z 2,27 dni do 0,38 dnia.

Elektroniczne rozwiązania stosowane są także w Afryce, gdzie rozkwitają giełdy transportowe, a telefoniczne usługi bankowe M-pesa wykorzystywane są do zapłaty za dokonane przewozy.

Przyszłość naszej branży

Wymienione elementy są tylko czubkiem tej informatycznej góry lodowej, która zmieni nasz transportowy przemysł. Szansą dla niego jest umiejętne wykorzystanie nowości i to nie tylko takich, jak autonomiczne ciężarówki, o których informacje zagościły na pierwszych stronach gazet. Zanim autonomiczne samochody pojawią się na dobre na naszych drogach, wcześniej musi pojawić się cyfrowa infrastruktura logistyczna. ■

Zeljko Jeftic jest członkiem zarządu IRU odpowiadającym za innowacyjne rozwiązania transportowe.

Elektroniczny list przewozowy



Nadchodzi era elektronicznych listów przewozowych e-CMR. Ułatwią one pracę nie tylko nadawcom i odbiorcom, ale także przewoźnikom.

Robert Przybylski

Protokół e-CMR pozwala na wykorzystanie elektronicznych dokumentów przewozowych. Protokół został przyjęty przez kilkanaście krajów Europy, lada moment ratyfikuje go także Polska. Jest już po konsultacjach międzyresortowych.

Nie ma wzoru elektronicznego dokumentu ani jego formatu, protokół go nie narzuca. Przepis określa jedynie, że e-CMR musi zawierać wszystkie dane wymagane przez Konwencję CMR.

Teoretycznie taki dokument można sporządzić samemu, ale w ruchu

międzynarodowym musi spełniać wiele standardów urzędowych, jak bezpieczny format danych oraz czytelność dla wszystkich ogniw łańcucha transportowego.

Szczególnie ważne jest zachowanie bezpieczeństwa danych, aby dostęp do nich był możliwy tylko dla uprawnionych użytkowników i tylko w ramach posiadanych uprawnień. Ewentualny brak zabezpieczenia danych mógłby prowadzić do naruszenia tajemnicy handlowej i ochrony danych osobowych. Również dla służb kontrolnych dostęp ten powinien być ograniczony do zakresu wymaganego przez uregulowania prawne.

Standardowej aplikacji do generowania elektronicznych listów przewozowych jeszcze nie ma, choć elektroniczne listy przewozowe stosowane są w wielu państwach na świecie. Jednym z dostawców oprogramowania, pozwalającym wygenerować elektroniczny dokument przewozowy, jest program oferowany przez firmę TransFollow, należącą do IRU.

IRU prowadzi projekty pilotażowe, wprowadzające elektroniczny list

przewozowy w ruchu międzynarodowym. Podczas pilotaży współpracuje ze stowarzyszeniami przewoźników z kilku państw Europy, w tym z Francji, Czech, Hiszpanii, Grecji, Belgii i Holandii.

Oprogramowanie TransFollow zostanie sprawdzone w Polsce w pilotażu wspólnie z kilkoma firmami przewozowymi, które się do niego zgłosiły. Oszczędności oferowane przez elektroniczny list przewozowy zachęca do jego stosowania. Bez niego przewoźnicy nie dostaną się do głównego rynku, ponieważ przeniesie się on do świata cyfrowego.

W programie TransFollow aktywny e-CMR może być zintegrowany m.in. z systemem zarządzania flotą i księgowym. Dokumenty same będą generować się w odpowiednich miejscach w firmie, w samochodach, u nadawców i odbiorców. Integracja e-CMR z oprogramowaniem zarządzającym łańcuchem dostaw umożliwi lepsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej samochodu lub kontenera, a nawet zarządzanie jej automatycznym wypełnianiem.



Największy w Europie Wschodniej producent prefabrykatów z drewna, założony jeszcze w 1994 roku. Co roku wysyłamy ponad 8000 ładunków gotowej produkcji, co stanowi ponad 150 ładunków co tydzień. Ładowanie transportu odbywa się w halach produkcyjnych zlokalizowanych w północnej i środkowej części Litwy.

- Produkcję eksportuje się do Europy Zachodniej, Południowej i Środkowej
- Załadunek odbywa się bez dni wolnych od pracy
- Pracujemy na podstawie przewozów jednorazowych i objętych umową.
- Porozumiewamy się w języku angielskim i rosyjskim.

Mają Państwo wolną ciężarówkę na terenie Litwy - prosimy o kontakt z nami.

**Telefoniczny +370 686 63 939
Poczta elektroniczna – logistics@juodeliai.lt
Skype- juodeliai.transportas**

Przedsiębiorstwo specjalizuje się w produkcji półfabrykatów wysokiej jakości palet standardowych i niestandardowych:

- Standard: Wymiary europalet oraz palet CP
- Nie standard: Długość od 800 do 2400 mm; grubość od 14-150 mm; szerokość 75-150 mm.
- Produkcja może być sprzedawana świeżo pocięta, moczona albo suszona.

Telefoniczny +370 612 70 755, poczta elektroniczna – sales@juodeliai.lt

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

DLS działa, ale nie płaci



Robert Przybylski

Niewypłacalność spółki dls Land und See Spedition z siedzibą w Siek zagroziła wielu przedsiębiorstwom polskich przewoźników, stała się także obiektem debaty na ubiegłorocznym Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD, podczas której przewoźnicy domagali się publicznego wyjaśnienia tej sprawy. Wielu z nich zarzuca spółce, że wcześniej nie ostrzegła o kłopotach finansowych i wprowadziła podwykonawców w błąd co do stanu swoich finansów. Zarząd spółki dls Land und See Speditionsgesellschaft z siedzibą w Siek 28 marca 2017 roku złożył w sądzie rejonowym w Reinbek wniosek o wdrożenie postępowania restrukturyzacyjnego przedsiębiorstwa w ramach procedury zakładającej zachowanie zarządu własnego. W piśmie do wykonawców z 29 marca 2017 roku zarząd DLS potwierdził, że kierownictwo przedsiębiorstwa pozostaje nadal na swoich stanowiskach i ma pełną moc sprawczą.

Sąd rejonowy wyznaczył adwokata Marca Odebrechta z kancelarii Gorg na tymczasowego rzecznika nadzorującego postępowanie restrukturyzacyjne.

W tym samym piśmie z 29 marca 2017 roku kierownictwo DLS podkreśliło, że postępowanie restrukturyzacyjne nie obejmuje oddziałów DLS-TRANS w Gdyni i Świeciu, dls Russija w Moskwie i St. Petersburgu ani dls-Belourussija w Brześciu.

Działalność bez zakłóceń

Zarząd spółki zapowiadał w marcu 2017 roku, że opracuje koncepcję restrukturyzacji przedsiębiorstwa, której wiążącą wersję przedstawi w „najbliższym czasie”. Zapewniał, że bieżąca działalność spółki dls Land und Seespedition będzie kontynuowana bez zakłóceń.

Jednocześnie nadmieniał, że spodziewa się rozpoczęcia postępowania restrukturyzacyjnego przez rzecznika 1 czerwca 2017 roku. Dopiero po rozpoczęciu postępowania restrukturyzacyjnego przewoźnicy mogli zgłaszać rzecznikowi nieregulowane należno-

ści sprzed 28 marca 2017 roku.

Zarząd zapewniał, że płatność za aktualne i przyszłe zlecenia jest zagwarantowana i apelował do przewoźników o przesyłanie na bieżąco dokumentacji transportowej.

Pismo zaniepokoiło przewoźników. Jeden z nich, łódzkie przedsiębiorstwo Trans-Hel, stwierdził w liście przesłanym 30 marca do DLS, że „niewypłacenie [zaległości] w określonym i ustalonym wcześniej umową terminie jest dużym problemem zagrażającym dalszemu funkcjonowaniu firmy”. Pełnomocnik firmy Trans-Hel Włodzimierz Jędrzejewski dodawał, że „zarząd firmy DLS wcześniej musiał mieć wiedzę, że mogą nastąpić kłopoty z płatnościami, jednak w dalszym ciągu zlecano wykonywanie transportów, świadomie pogrążając przewoźników i narażając ich na bankructwo lub poważne problemy finansowe”.

Właściciel i prezes firmy dls Land und Seespedition Bodo Engler informuje, iż oczekiwał na dotacje z Brukseli na projekt intermodalny oraz zobowiązania firm z Rosji. „Do końca czekał na pozytywną odpowiedź z nadzieją na otrzymanie środków, dla-

tego nie informował partnerów o zagrażającej finansowej sytuacji. Dnia 28.03.2017 był zmuszony ogłosić restrukturyzację, ponieważ ww. środków nie otrzymał” - wyjaśnia przedstawiciel firmy DLS Andreas Hische.

Może spłacimy połowę

Pismem do przewoźników, wysłanym 28 sierpnia 2017 roku, spółka DLS zapewniała, że przewiduje szacunkowo spłatę połowy zaległych należności.

Przedsiębiorcy transportowi stwierdzili, że oferowane rozwiązanie nie zapewni nawet zwrotu poniesionych kosztów. Jędrzejewski w piśmie z 29 sierpnia 2017 roku do DLS stwierdził, że „można przypuszczać, że DLS działała z premedytacją nie informując przewoźników o swoich kłopotach finansowych. Nie zgadzamy się na bycie firmą kredytującą dalsze funkcjonowanie firmy DLS, która nadal prowadzi działalność w zakresie przewozów.”

Wskazywał, że spedycja DLS przynosiła zyski, klienci wywiązywali się z płatności i DLS otrzymała zapłatę za usługi wykonane przez przewoźników.

W tym samym piśmie z 28 sierpnia 2017 roku zarząd dls Land und See Spedition zapewniał również o kontynuacji działalności firmy. Podał do wiadomości, że właściciele DLS, państwo Engler, zdecydowali się dokonać wpłaty na rzecz spółki DLS z prywatnych środków.

Faktycznie, na konto DLS wpłynęło 0,7 mln euro, w tym 0,2 mln euro na odstąpienie przez sąd od pociągnięcia do odpowiedzialności członka zarządu.

Przyjęcie planu to formalność

Dopiero 11 grudnia 2017 roku syndyk masy upadłościowej spółki DLS przesłał wierzycielom 69-stronnicowy plan upadłościowy.

Wynikało z niego, że wierzyciele zgłosili wierzytelności sięgające 21 mln euro, syndyk uznał (na dzień wysyłki powiadomienia) jako skuteczne 8 mln euro. Syndyk wychodził z założenia, że ostateczna kwota wierzytelności wyniesie 15 mln euro.

Na dodatek okazało się, że dls Land und See Spedition nie zapłaciła także za usługi wykonane pomiędzy



Właściciel i prezes firmy dls Land und Seespedition Bodo Engler informuje, że oczekiwał na dotacje z Brukseli na projekt intermodalny oraz na zobowiązania firm z Rosji. 28 marca 2017 roku był zmuszony ogłosić restrukturyzację ponieważ ww. środków nie otrzymał.

1 kwietnia i 30 czerwca 2017 roku, choć w piśmie z 29 marca 2017 roku do przewoźników spedycja zapewniała, że „bieżąca działalność kontynuowana będzie bez zakłóceń”. Zatem okres, w którym firma nie płaciła przewoźnikom, wydłużył się o 3 miesiące.

W piśmie informowano, że syndyk przewiduje wypłatę dla wierzycieli stałej, niezależnej od wysokości zgłoszonych wierzytelności, kwoty 5,25 mln euro. „Obecnie oznaczałoby to zadośćuczynienie każdej uznanej wierzytelności w wysokości 35 proc. Wstępnie obiecanie 50 proc. zadośćuczynienia widocznie nie nastąpią”. Syndyk zaznaczał, że warunkiem wypłaty jest uznanie planu upadłościowego przez ponad połowę uczestników postępowania. W przeciwnym przypadku syndyk szacował wypłatę na 24,5 proc. wierzytelności.

Informował, że zgromadzenie i głosowanie wierzycieli nad przyjęciem planu upadłościowego odbędzie się 29 grudnia 2017 roku. Na koniec dodawał: „Nie widzimy konieczności obecności państwa na tym zgromadzeniu”.

Co więcej, ten przekaz został wzmocniony pismem DLS z 15 grudnia 2017 roku do partnerów bizneso-



wych, w którym prezes zarządu spółki Bodo Engler stwierdzał, że „Ze względu na pozytywny odzew naszych wierzycieli, którzy zdecydowali się zgłoszować za przyjęciem planu, wychodzimy z założenia, iż plan naprawczy na terminie dnia 29.12.2017 zostanie w rzeczywistości przyjęty”.

Zapewniał ponadto, że niezależnie od przebiegu rozprawy sądowej i niezależnie od wyniku głosowania wierzycieli, działalność firmy będzie kontynuowana, a „płatność za wszystkie aktualne frachty, jak też te wykonane po dniu 29.12.2017, jest zapewniona”. Obiecywał dokonanie płatności z zasobów z bieżącej działalności spółki.

Przewoźnicy uważają, że zarząd



Pełnomocnik firmy Trans-Hel Włodzimierz Jędrzejewski dodawał, że „zarząd firmy DLS wcześniej musiał mieć wiedzę, że mogą nastąpić kłopoty z płatnościami, jednak w dalszym ciągu zlecano wykonywanie transportów, świadomie pograżając przewoźników i narażając ich na bankructwo lub poważne problemy finansowe”.



DLS stwarzał sztuczne wrażenie, że podwykonawcy otrzymają wierzytelności i nie muszą fatygować się do sądu na głosowanie.

Na rozprawę stawili się wierzyciele reprezentujący 5,5 mln euro wierzytelności. Za przyjęciem głosowało 107 podmiotów (w tym dostawca nacze Schmitz), reprezentujących 3,3 mln euro wierzytelności. Przeciw było 6 wierzycieli z wierzytelnościami w wysokości 2,2 mln euro. – Takie działania DLS mogły zniechęcić polskich wierzycieli do stawiania się w sądzie i głosowania nad planem

restrukturyzacji, a tym samym pozbawić ich stosownej reprezentacji w postępowaniu restrukturyzacyjnym – ocenia adwokat Jerzy Kwaśniewski.

Andreas Hische z DLS wskazuje, że użyte w liście sformułowanie: „Ze względu na pozytywny odzew naszych wierzycieli, którzy zdecydowali się zagłosować za przyjęciem planu, wychodzimy z założenia, iż plan naprawczy w terminie do dnia 29.12.2017 zostanie w rzeczywistości przyjęty. To była informacja o aktualnym statusie procesu naprawczego dla wierzycieli – bez żadnych zamierzeń co do zniechęcenia polskich wierzycieli do stawiania się w sądzie. Firma DLS na bieżąco dobrowolnie informowała o aktualnej sytuacji i statusie procesu, aczkolwiek nie musiała tego robić” – podkreśla Hische.

DLS podaje, że polscy podwykonawcy stanowili 8-10 proc. wierzycieli. Nie mogliśmy jednak tego sprawdzić, bo firma odmówiła przesłania listy wierzycieli, zasłaniając się ochroną danych osobowych.

Kosztowny intermodal

Spółka dls Land und See Speditionsgesellschaft specjalizuje się w przewozach żywności i jest liczącym się w Europie graczem w transporcie chłodniczym. Zarząd spółki postanowił rozszerzyć działalność na przewozy intermodalne. W 2013 roku ruszyło połączenie pomiędzy Krefeld i Warszawą (Kopernikus), w kolejnym pomiędzy Swarzędzem i Krefeld (Kopernikus II). Już w 2014 roku nowa działalność sprawiła, że spółka zanotowała stratę blisko 2,1 mln euro. Mimo to firma zainwestowała (w tym w nacze do przewozów intermodalnych) 2,4 mln euro. W kolejnym roku strata powiększyła się do niemal 5,7 mln euro. O ile na działalności spedycyjnej marża brutto wyniosła plus 11,34 proc, to na przewozach intermodalnych firma zanotowała ujemną marżę sięgającą 47,95 proc.

Dla pokrycia strat DLS sięgnęła po 1 mln euro z kapitału zakładowego, który zmalał do 2 mln euro. Dodatkowo właściciel i prezes DLS Bodo Engler udzielił firmie prywatnej pożyczki 1,8 mln euro i rzekł się jej spłaty.

Były to jednak zbyt małe sumy, aby pokryć straty. W 2014 roku strata bilansowa wyniosła 144,5 tys. euro, w kolejnym roku 4,1 mln euro. Nie znamy strat za 2016 i 2017 rok. Ostatni bilans DLS złożyła 18 kwietnia 2017 roku i dotyczył on 2015 roku. Spółka



odmówiła podania, jaką stratę zanotowała w momencie wystąpienia do sądu z wnioskiem o upadłość.

Firma działa, przewoźnicy zostali bez pieniędzy

Samochody firmy Kanada, należącej do Piotra Frąca, jeździły dla DLS od 2012 roku. – Na płatności czekałem aż 60 dni, ale początkowo DLS płacił terminowo. Opóźnienia zaczęły się pod koniec 2016 roku i narastały – wspomina Frąc. – Na pytania, co się dzieje, usłyszałem tylko «Jechać, wszystko będzie uregulowane» - wspomina Frąc. Tłumaczy, że jeździł dalej, bo wierzył, że problemy są tylko chwilowe. – Byliśmy odcięci od informacji, nie docierały do nas wszystkie zaproszenia na spotkania wierzycieli – dodaje Frąc.

Podejrzenia przewoźników budzi także przewlekłość postępowania sądowego. Po pierwsze - trwało ono znacznie dłużej niż pierwotnie zapowiadała firma, po drugie - sędzia upadłościowy drastycznie obniżył odsetek wypłaconych wierzytelności. – Biegły przysięgły początkowo wylczył 50 proc., następnie 35 proc. i 25 proc. w razie nieprzyjęcia planu naprawczego. Skąd ten spadek? – dziwi się właściciel firmy Boarex Arkadiusz Bogucki.

Dziwna jest także rola dostawcy nacze, mającego największy udział w wierzytelnościach wśród podmiotów, które stawili się w sądzie 29 grudnia 2017 roku. Faktycznie to on przegłosował program naprawczy. DLS odmówił podania, ile nacze kupił w firmie Schmitz, tłumacząc, że nie jest to jedyny dostawca nacze dla DLS. Odmówił także podania informacji,

ile nacze zwrócił firmie Schmitz po przyjęciu planu restrukturyzacji, zasłaniając się ochroną danych osobowych. DLS poinformował jedynie, że „Za zwrócone nacze rozliczenie jest zakończone”, ale nie podał, kiedy zakończył owo rozliczenie.

Przewoźnicy uważają także, że skoro DLS nadal funkcjonuje, spółka powinna spłacić wierzytelności w pełnej wysokości z bieżących przychodów. – Możemy zrezygnować z odsetek, ale wierzytelności powinny być spłacane nawet przez 2-3 lata w wysokości co najmniej 90 proc. i powinny być zabezpieczone obligacjami – uważa Jędrzejewski. - W sytuacji, gdy firma DLS chce nadal kontynuować działalność na bazie polskich przewoźników, oczekujemy jasnego sygnału ze strony firmy, że pomimo przyjęcia programu naprawczego, będzie wypłacać zaległe wierzytelności w zdecydowanie większej wysokości niż wynika to z planu naprawczego – stwierdza Bogucki.

Zły przykład

Zanim DLS zainwestował w przewozy intermodalne, niemiecki spedycytor uzyskiwał 2 mln euro zysku bilansowego rocznie. Zakładając zatem wierzytelności na poziomie 15 mln euro, ich spłata musiałby potrwać 8 lat.

Sławomir Kostjan z Rady Zrzeszenia ZMPD dziwi się, że prawo pozwala na niespłacenie wierzycieli i dalszą działalność. – To zły przykład dla innych spedycji, które mogą w ten sposób pozbyć się bagażu długów i działać kosztem podwykonawców – ostrzega. Wskazuje, że upowszechnienie takiej praktyki doprowadziłoby do bankructwa polskich przewoźników.

TransLogistica Poland

VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

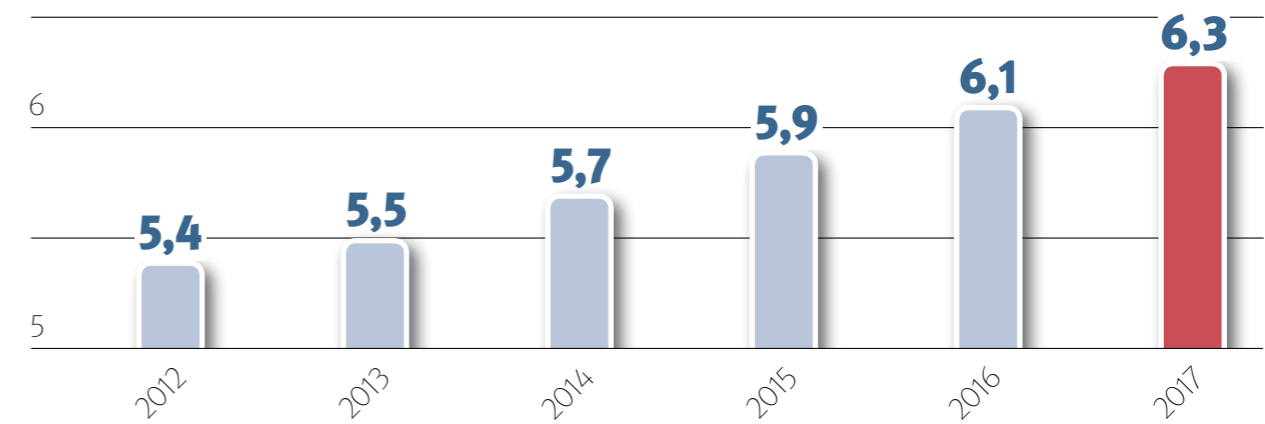


Łączymy Twój biznes ze światem od 6 lat!

Rosną floty i praca przewozowa

Polskie firmy zdobyły ponad 28 proc. unijnego rynku przewozów międzynarodowych i nadal ich udział wzrasta, ale mają niższą marżowość od zachodniej konkurencji, co widoczne jest po flocie starszej od zachodnioeuropejskich podmiotów.

ŚREDNIA LICZBA AUT PRZYPADAJĄCYCH NA FLOTĘ



Robert Przybylski

Branża samochodowa zakończyła 2017 rok bardzo dobrymi rezultatami, wynika ze wstępnych danych GUS, co jest efektem 2-procentowego wzrostu unijnego PKB i dwa razy szybszego wzrostu PKB Polski. Wraz z rosnącą gospodarką zwiększa się zapotrzebowanie na przewozy. W całym roku ich dynamika wzrostu wyniosła 6 proc., natomiast w listopadzie 2017 roku przekroczyła 25 proc. w stosunku do listopada 2016 roku.

Rosnący ruch widoczny jest także w wynikach viaTOLL, które wzrosły

o blisko 11 proc. Biorąc pod uwagę, że w ub.r. długość dróg płatnych wzrosła w drugiej połowie roku o niecałe 10 proc., realny przyrost ruchu można szacować na 5 proc. Ta wielkość podobna jest do wzrostów zanotowanych na tych odcinkach A2 i A4, które administrowane są przez prywatnych koncesjonariuszy.

Jeszcze wyższe wzrosty zanotowały polskie firmy transportowe za granicą. Udział polskich ciężarówek w przejazdach po niemieckich płatnych drogach wzrósł 12,5 proc. w 2017 roku, do 16,1 proc. Cały ruch ciężarowy w Niemczech powiększył się w 2017 roku o 3,3 proc., wynika z danych zebranych przez BAG.

Polacy numerem jeden

Ostatnie publikacje Eurostatu za 2016 rok wskazują, że polscy przewoźnicy zwiększyli pracę przewozową w stosunku do 2015 roku o 11,5 proc., gdy średnia dla całej UE wyniosła 4,5 proc. Przyrost nastąpił przede wszystkim dzięki kabożażowi (wzrost o 35,8 proc., przy średniej unijnej 20,8 proc.) oraz przewozom między krajami trzecimi (19,5 proc., przy średniej unijnej 11,8 proc.). Międzynarodowe przewozy dwustronne wzrosły w wykonaniu polskich przewoźników o 15,7 proc. (wzrost dla całej UE wyniósł 2,4 proc.), natomiast krajowe o 1,9 proc. (średnia unijna 3,9 proc.).

Polskie firmy wykonały w 2016 roku 94,8 proc. przewozów dwustronnych między Niemcami i Polską (całkowita masa ładunków wyniosła 51,9 mln ton i był to drugi największy strumień przewozowy w UE), 91,4 proc. między Czechami i Polską (przy łącznej wymianie 16 mln ton). W przypadku trzynastu z dwudziestu największych dwustronnych strumieni ładunków w UE polscy przewoźnicy znaleźli się na trzecim miejscu, za firmami wykonującymi przewozy dwustronne. Dotyczy to także największych dwustronnych przewozów w Europie, czyli między Niemcami i Holandią, o całkowitej masie 83,8 mln ton. Także trzeci pod względem wielkości

strumień wynoszący 51,2 mln ton, pomiędzy Belgią i Holandią, obsługiwany jest polskie podmioty, które zajęły trzecie miejsce za holenderskimi i belgijskimi.

Polskie firmy dzierżą palmę pierwszeństwa w przewozach na dalsze dystanse. Ciężarówki z polskimi tablicami wykonały w 2016 roku pracę przewozową 75,2 mld tkm przy przewozach na odległość od 500 do 999 km. Na drugim miejscu znalazły się firmy z Niemiec z wynikiem 58,1 mld tkm. W transportach od tysiąca do 1 999 km praca przewozowa polskich firm wyniosła 77,3 mld tkm, gdy znajdujący się na drugim miejscu Hiszpanie wykonali niemal 44 mld tkm. Powy-

żej 2 tys. km polskie firmy wykonały pracę 17,7 mld tkm, o 3 mld tkm większą od przewoźników hiszpańskich.

Kosztowne zwycięstwo

Polskie firmy przewozowe wykonały w 2016 roku pracę transportową ponad 184,1 mld tkm, co stanowi 28,2 proc. pracy w międzynarodowych przewozach drogowych w UE. Udział wzrósł zatem o 3 punkty procentowe, sięgając nowej, rekordowej wartości.

Pracy nie brakuje, zatem przewoźnicy odmładzają tabor samochodowy. Tylko na nowe samochody ciężarowe wydają od dwóch lat po 2 mld euro rocznie. Według statystyk zebra-

PRZEWOŹNICY MIĘDZYNARODOWI ŁADUNKÓW ORAZ LICZBA CIĘŻARÓWEK, STAN NA KONIEC ROKU

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Liczba przewoźników	26 614	28 227	29 488	31 279	33 136	34 633
Liczba ciężarówek	144 250	154 594	168 645	185 400	205 390	217 984

LICZBA PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU ŁADUNKÓW W ZALEŻNOŚCI OD WIELKOŚCI FLOTY

Wielkość floty	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0	1240	1807	1652	1476	1001	1062
1	6649	6682	6750	7038	7453	7820
2-4	10 796	11 193	11 818	12 531	13 376	13 815
5-10	5168	5589	6015	6618	7 215	7 549
11-20	1720	1829	1988	2219	2 518	2 695
21-50	796	851	948	1051	1187	1260
51-100	172	197	223	239	264	295
Pow. 100	73	79	94	107	122	137

UDZIAŁ FLOT W ZALEŻNOŚCI OD LICZEBNOŚCI TABORU W STOSUNKU DO CAŁEJ FLOTY [W PROC.]

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Do 4 pojazdów	65,5	63,3	63,0	62,6	62,9	62,5
powyżej 100 pojazdów	8,7	9,0	9,9	11,1	10,6	11,3

nych przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego, najnowsze pojazdy ciężarowe z silnikami Euro VI stanowiły niecałe 34,6 proc. floty, gdy rok wcześniej ich udział sięgał 25 proc., a w 2015 roku wynosił 14,4 proc. Udział poprzednio najpopularniejszych samochodów z silnikami Euro III zmalał do 12 proc., o 4 punkty proc. mniej niż w 2016 roku.

Jednak wywalczenie wiodącej pozycji odbyło się kosztem malejących marż. Pomimo imponujących zakupów polska flota międzynarodowa nie jest najnowocześniejsza w Europie. Ze statystyk BAG wynika, że samochody z polską rejestracją miały średnią emisję substancji toksycznych 3,08 g/kWh, gdy średnia dla wszystkich pojazdów wyniosła 2,93. Dla ciężarówki euro VI emisja wynosi 2,04 g/kWh.

Możliwe, że właśnie słabsze marże doprowadziły do osłabienia tempa wchodzenia nowych przedsiębiorców do zawodu międzynarodowego przewoźnika drogowego. W 2017 roku liczba firm wykonujących przewozy międzynarodowe ładunków wzrosła o 4,5 proc. - do 34,6 tys. Rok wcześniej tem-

po wzroście wyniosło 5,9 proc., wynika z danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego.

Oslabło także tempo powiększania parku samochodowego: w 2017 roku sięgnęło 6,1 proc., gdy w 2016 roku park powiększył się o 10,8 proc. W 2017 roku liczba wypisów sięgnęła 218 tys., zaś przeciętna flota liczyła 6,3 samochodu ciężarowego, natomiast rok wcześniej wskaźnik był nieco niższy i wyniósł 6,1.

Najwięksi rozwijają się najszybciej

Bardziej szczegółowe analizy danych Biura ds. Transportu Międzynarodowego wskazują, że postępuje koncentracja branży. Odsetek firm mających od 1 do 4 samochodów ciężarowych wyniósł 62,5, o 0,4 punktu proc. mniej niż rok wcześniej. Łącznie najmniejsze przedsiębiorstwa dysponowały flotą 21,6 tys. pojazdów.

Flotami liczącymi ponad 100 samochodów dysponowało 137 podmiotów, o 12,3 proc. więcej niż rok wcześniej. Łącznie miały na koniec 2017 roku

24,7 tys. samochodów, czyli 11,3 proc. parku, o 0,7 punktu proc. więcej niż rok wcześniej. Największe firmy miały przeciętnie po 180 samochodów, gdy rok wcześniej 178.

Rośnie także kolejna kategoria firm, mających od 51 do stu samochodów. Takich przedsiębiorstw było w 2017 roku 295 (o blisko 12 proc. więcej niż w 2016 roku) i dysponowały one 20 tys. pojazdów. Średnio przypadło na firmę 68 samochodów, gdy rok wcześniej 70.

Liczba przedsiębiorstw mających od 21 do 50 pojazdów powiększyła się o ponad 6 proc., przy średniej przypadającej na firmę 30 samochodów, nie zmienionej w stosunku do roku wcześniejszego.

W segmencie od 11 do 20 pojazdów liczba firm wzrosła o 7 proc., zaś średnia flota liczyła 14,3 pojazdu i była praktycznie taka sama jak rok wcześniej (14,2).

Wśród firm mających od pięciu do dziesięciu samochodów przyrost w 2017 roku wyniósł 4,6 proc. Przeciętnie na przedsiębiorstwo przypadło 6,8 samochodu, tyle samo co rok wcześniej.



Patronat
MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Targi Kielce
exhibition & congress centre

TARGI BUDOWNICTWA INFRASTRUKTURALNEGO



8-10.05.2018

W programie m.in.:

- konferencja Nowoczesna diagnostyka i naprawy nawierzchni drogowych – IBDiM
- debata VI Salon Kruszyw – IMBiGS
- Infrastruktura drogowo-kolejowa – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość – SiTK RP w Kielcach
- seminarium Drogi betonowe niezmiennie dobre – SPC
- seminarium Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i pojazdów – PIMB
- Konkurs operatorów maszyn budowlanych „BIG BAU MASTER” na terenie zewnętrznym oraz „Żywy Serwis” na stoisku Przeglądu Oponiarskiego

Wstęp bezpłatny po zarejestrowaniu się na naszej stronie

www.autostrada-polska.pl



Współpraca

Polski transport na tle europejskich problemów



Piotr Gawelczyk

Głównym gościem specjalnym zorganizowanej w marcu przez ZMPD konferencji „Polski transport – europejskie problemy” był główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur, który podkreślił rolę ITD oraz współpracę kierowaną przez niego instytucji z przewoźnikami. – ZMPD to kluczowy członek Komisji Społecznej Rady Konsultacyjnej przy GITD, przedstawiciele Zrzeszenia są aktywnymi uczestnikami prac zespołu w ramach tej rady – przypomniał Alvin Gajadhur, wspominając także zaangażowanie dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Tadeusza Wilka w pracach komisji społecznej przy podziale zezwoleń na przewozy międzynarodowe.

Przypomniał także powody powołania do życia ITD i cele tej instytucji. – Inspekcja jest dla przewoźników. Ist-

nieje po to, by polski transport stale i dynamicznie się rozwijał, a na polskich drogach poprawiało się bezpieczeństwo – powiedział Alvin Gajadhur, podkreślając przy tym ogromną rolę polskiego transportu drogowego, tworzącego blisko 10 proc. PKB. – Niektóre europejskie państwa próbują podstawić nogę naszym przedsiębiorcom z tej branży, by utrudnić lub wręcz wyeliminować dostęp do swoich rynków. Polski rząd walczy o możliwość dalszego wykonywania przewozów na dotychczasowych warunkach – powiedział szef GITD.

Pakiet Mobilności i Brexit

Podczas spotkania wicedyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przedstawił na szerokim tle historię dyrektywy o delegowaniu pracowników, aktualny stan procedowania, a przede wszystkim jej spodziewany wpływ na polski międzynarodowy transport drogowy. Przypomniał o

W Nadarzynie koło Warszawy przedstawiciele ZMPD i zaproszeni goście omówili sytuację polskiego międzynarodowego transportu drogowego w świetle zmian prawnych w Europie.

tym, że – z uwagi na specyfikę działalności – branża wymaga specjalnego traktowania. – Od początku prac nad nowelizacją przepisów domagaliśmy się, by dyrektywa nie obejmowała kierowców w ruchu międzynarodowym – powiedział dyr. Mikiel.

Propozycja Rady Europy, czyli przedstawiciele kompetentnych w tej sprawie ministrów poszczególnych państw UE, polega na tym, że znówelizowana dyrektywa o delegowaniu będzie miała zastosowanie dla transportu międzynarodowego dopiero po przyjęciu Pakietu Mobilności, czyli odrębnych dla branży przepisów, co jest dla polskich przewoźników dobrą informacją. – Dopóki jednak nie ma ostatecznych uregulowań, dopóty przedsiębiorcy powinni być czujni – powiedział dyr. Mikiel.

Kolejną niezwykle ważną kwestią, która z każdym kolejnym miesiącem będzie zyskiwała na znaczeniu, jest Brexit. Mając to na uwadze, dyrektor Tadeusz Wilk omówił aspekty doty-



czące opuszczenia Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię i wpływu decyzji Brytyjczyków na przyszłość polskiego międzynarodowego transportu drogowego. – ZMPD, działając w interesie dużej grupy przewoźników, ma świadomość poważnego problemu, który za chwilę dotknie polskich przedsiębiorców. Dlatego też Zrzeszenie przygotowuje firmy transportowe na tę okoliczność, m.in. szczegółowo informując swoich członków o pracach instytucji zajmujących się Brexitem – powiedział dyr. Wilk, przedstawiając liczne działania ZMPD w tym zakresie. Jednym z elementów kampanii informacyjnej ZMPD była międzynarodowa, jedyna w Europie konferencja poświęcona temu tematowi, o której już szeroko informowaliśmy na łamach poprzedniego numeru „Przewoźnika”.

Tadeusz Wilk zwrócił uwagę na fakt, że Brexit stwarza trzy zasadnicze problemy, dotyczące procedur i kontroli celnych, zasad odprawy granicznej kierowców i dostępu do rynku. Opuszczenie przez Wielką Brytanię unii celnej zrodzi wiele procedur, co automatycznie wydłuży odprawy, a to z kolei spowoduje trudne do wyobrażenia konsekwencje związane chociażby z wielokilometrowymi kolejkami.

Dlatego ZMPD zwraca uwagę na konieczność wprowadzenia maksymalnie uproszczonego dostępu do brytyjskiego rynku – bez wiz oraz ograniczenia czasu przebywania kierowcy na terytorium Wielkiej Brytanii. – Brytyjczycom nie są przygotowani do stworzenia punktów odpraw, a przecież z chwilą przywrócenia granicy celnej towary będą musiały być pod-

dawane licznym kontrolom – w zależności od ładunku: weterynaryjnym, fitosanitarnym czy też związanym z bezpieczeństwem przewozów. Do tej pory nie wiemy, na jakich warunkach Wielka Brytania będzie współpracowała z Unią Europejską – powiedział Tadeusz Wilk.

Wskazał dane obrazujące skalę zbliżającego się dużymi krokami problemu - rocznie do Wielkiej Brytanii wjeżdża w sumie 2,2 mln samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie powyżej 3,5 tony plus ok. 800 tys. naczepek. Polscy przewoźnicy stanowią aż 20 procent tej grupy, co daje ok. 600-800 tys. przejazdów rocznie, dziennie zaś imponującą liczbę ok. 2 tys. przewozów. – Wykonujemy ich więcej niż Angliki – powiedział dyr. Wilk.

Przytoczył wyliczenie, z którego wynika, że przywrócenie procedur celnych i czynności kontrolnych będzie kosztowało 3,21 funta za minutę przymusowego postoju jednej ciężarówki. Przedstawiciel Zrzeszenia dużą wagę przywiązał też do problemu związanego z zatrudnianiem przez rodzime firmy obcokrajowców, co wynika z dramatycznego braku polskich kierowców. – Dziś zatrudniamy ich ok. 50 tys., z czego zdecydowana większość, bo aż 40 proc., to obywatele Ukrainy – przypomniał dyr. Wilk.

Nowe technologie

W drugiej części spotkania Zbigniew Kołodziejek, dyrektor marketingu z firmy DAF Truck Polska poruszył te-

Jakie dane znajdują się w KREPTD

W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się m.in. dane określające firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę lub miejsce jego zamieszkania, a także numer REGON przedsiębiorcy oraz NIP (o ile je posiada); rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, numery seryjne wypisów z zezwolenia; liczbę pojazdów (oraz ich numery rejestracyjne) objętych zezwoleniem; numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej; status zezwolenia na wykonywanie zawodu; początek i koniec ważności licencji wspólnotowej; ewentualnie datę cofnięcia/zawieszenia (lub wygaśnięcia) licencji; powód jej zawieszenia lub numer seryjny cofniętych wypisów; datę cofnięcia wypisu; datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej; imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy, datę i miejsce jego urodzenia; imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, datę i miejsce urodzenia, adres zamieszkania, numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych i datę jego wydania, kraj wydania certyfikatu.



mat przyszłości transportu w powiązaniu z nowymi możliwościami technologicznymi. – Ochrona środowiska, poprawa bezpieczeństwa, cyfryzacja i produktywność to najważniejsze trendy w transporcie – powiedział Zbigniew Kołodziejek.

Zwrócił uwagę, że dziś koszty związane z wdrażaniem technologii, na której oparte mają być pojazdy elektryczne, są zbyt duże w stosunku do oczekiwanych zysków wynikających z obniżki cen paliwa. – Wdrożenie nowości to wiele lat pracy w nieznanym środowisku. Elektromobilność wymaga przebudowy całej infrastruktury. Już samo stworzenie szybkich ładowarek to wielkie wyzwanie – uważa przedstawiciel DAF-a.

Dodał, że w przypadku pojazdów elektrycznych znaczne zwiększenie zapotrzebowania na prąd oznacza zwiększenie emisji dwutlenku węgla, a nie jego zmniejszenie. Przypomniał jednocześnie, że począwszy od 2019 r. każdy producent będzie zobligowany do poinformowania klienta o ilości emisji CO₂. Jednym z elementów ochrony środowiska ma być zwiększenie masy i wymiarów ciężarówek, co miałyby doprowadzić do przewożenia większej masy ładunków w jednym pojeździe. W jego opinii technologia przyszłości ma się skupić m.in. na odzysku ciepła, hybrydyzacji oraz zdalnym wspomaganiam.

Kontrolowane zezwolenia

Małgorzata Wojtal-Białaszewska, dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego, poinformowała zebranych o istotnej dla całej branży elektronicznej kontroli zezwoleń (EKZ), jako narzędzia do monitorowania poziomu wykorzystania kontyngentu zezwoleń na terytorium naszego kraju. Przedstawicielka BTM zaprezentowała podstawy prawne wykonywania przewozów międzynarodowych na podstawie zezwoleń oraz genezę i rozwój EKZ. Przypomniała, że od 2010 r. istnieje możliwość rejestrowania numerów odcinków polskich zezwoleń zagranicznych – w systemie ewidencjonowane są wyłącznie od-

cinki przekazane do BTM przez poszczególne służby kontrolne. Przekazywanie odcinków odbywa się w cyklach miesięcznych, do dziesiątego dnia każdego miesiąca, a następnie pracownicy BTM skanują przekazane odcinki do systemu informatycznego. Na tej podstawie dokonywane są szacunkowe wyliczenia dotyczące wykorzystania kontyngentów zezwoleń.

W systemie TRANSBIT rejestrowana jest informacja o rodzaju służby przekazującej odcinki kontrolne (policja, jednostki KAS, Straż Graniczna, WITD, GITD, inne jednostki) oraz numerze i rodzaju wykorzystanego zezwolenia. Na podstawie wprowadzonych do systemu danych przygotowywane są (przede wszystkim na potrzeby posiedzeń komisji mieszanych ds. przewozów drogowych) raporty dotyczące liczby skontrolowanych zezwoleń.

Główne założenia Platformy Elektronicznej Kontroli Zezwoleń, to m.in. wsparcie procesu kontroli zezwoleń poprzez skanowanie ich online, zapisanie informacji w EKZ o dokonanej przez właściwe służby kontroli zezwolenia w czasie rzeczywistym, w przyszłości zaś – brak konieczności odrywania, stempowania i podpisywania przez służby kontrolne skasowanego zezwolenia, czyli skrócenie czasu trwania kontroli.

Aktualnie EKZ stosuje się – w formie pilotażu – na wybranych przejściach granicznych i wewnątrz kraju. Jednostki Krajowej Administracji Skarbowej wytypowane do pilo-



tażu to oddziały celne Grzechotki/Izba Administracji Skarbowej Olaszyn, Bobrowniki/IAS Białystok, Dorohusk/IAS Lublin oraz Medyka/IAS Rzeszów.

W planach jest włączenie do pracy w EKZ pozostałych Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego (kwiecień 2018 r.), budowa biblioteki zawierającej bazę umów międzynarodowych i protokołów z Komisji mieszanych (2018 r./2019 r.) oraz połączenie systemu obsługującego kontrolę KAS z EKZ pozwalające na zasilenie EKZ informacjami z kontroli prowadzonej przez organy KAS.

Jak działa rejestr przedsiębiorstw?

Kolejnym tematem poruszonym podczas konferencji był wprowadzony 30 listopada 2017 r. Krajowy Re-



jestr Elektroniczny Przedsiębiorstw Transportu Drogowego. Jego genezę, ramy prawne i schemat działania omówiła Emilia Waleriańczyk-Kuźma z GITD. Celem utworzenia KREPTD było uzyskanie bazy danych przedsiębiorców transportu drogowego w formie elektronicznej, zapewnienie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji na rynku oraz identyfikowanie nieuczciwych przewoźników.

Rejestr, umożliwiający wymianę gromadzonych w nim danych z instytucjami innych krajów Wspólnoty Europejskiej, składa się z trzech części: listy przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Listy poważnych naruszeń oraz listy osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji.

Dzięki danym z rejestru polscy przedsiębiorcy transportowi mają być lepiej traktowani, gdyż zgromadzone informacje pozwolą na bardziej transparentne postępowanie wobec nich przez inne państwa Unii Europejskiej. Na stronie internetowej <https://kreptd.gitd.gov.pl> każdy zainteresowany podmiot może bezpłatnie uzyskać dostęp do danych z ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Dane zawarte w ewidencji przedsiębiorców są publicznie dostępne, natomiast informacje znajdujące się w ewidencji poważnych naruszeń i osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi są, co do zasady, udostępnianie (w trybie wnioskowym) starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom policji, komendantowi głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, dyrektorom izb celnych (Krajowej Administracji Skarbowej), Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

W systemie KREPTD ujętych jest obecnie blisko 75,4 tys. przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Liczba zapytań o dobrą reputację z innych państw członkowskich to, według stanu na marzec 2018 r., blisko 21,5 tys., natomiast liczba poważnych naruszeń wynosi 1 880.

Konferencja, moderowana przez Sławomira Jeneralskiego, była elementem II Międzynarodowych Targów Transportu, Spedycji i Logistyki Ptak Warsaw Expo, na których Zrzeszenie miało swój pawilon, promując m.in. najnowsze rozwiązania związane z opłatami drogowymi. ■

Patologia w kształceniu kierowców zawodowych



Tomasz Rejek

Uż od co najmniej kilkunastu lat mieliśmy świadomość, że wystąpi brak rąk do pracy w zawodzie kierowcy samochodów ciężarowych. Przyczyn tego problemu było kilka. Oprócz coraz większej liczby pojazdów doszła fatalna w skutkach likwidacja szkolnictwa zawodowego, w tym klas o profilu kształcenia kierowca-mechanik, zaprzestanie szkoleń w wojsku, wyjazdy kierowców do pracy za granicę oraz przyjęcie przepisów unijnych, wprowadzających dodatkowe, bardzo rozbudowane szkolenia wstępne i okresowe.

Bezsensowne szkolenia okresowe

Skupię się tylko na jednym zagadnieniu: szkoleniu okresowym. Kilka lat

temu w artykule „W oparach absurdu, czyli jak szkolić kierowców „po polsku” pisaliśmy, że szkoleniami zawodowymi zajmują się setki kompletnie nieprzygotowanych ośrodków szkoleniowych.

Tak naprawdę, nie muszą już być przygotowani, bo szkolenia w formie wykładów (z reguły prowadził zajęcia jeden „wszystkowiedzący” wykładowca, który kompromitował się w oczach kierowców) zostały wyparte przez e-nauczanie.

Szkolenia e-learningowe są bardzo dobrą formą nauki w przypadku samodzielnego kształcenia kończącego się weryfikacją zdobytej wiedzy, czyli egzaminem. Tak samo, jak się to odbywa w przypadku kwalifikacji wstępnej i egzaminów teoretycznych w nauce jazdy.

Szkolenia okresowe, które w cyklu pięcioletnim mają przejść kierowcy zawodowi, są w tej formie kształcenia

nieporozumieniem. Proszę sobie wyobrazić kierowcę, nieważne czy przystępującego do zawodu, czy też z kilkudziesięcioletnim doświadczeniem, który ślęczy przy komputerze 8 godzin dziennie przez 5 dni, przeglądając kolejny raz ten sam materiał. Klika więc automatycznie w klawiaturę, aby jak najszybciej przewinąć wyświetlone informacje. Jaki kierowca z zainteresowaniem będzie chciał przeglądać identyczny materiał co pięć lat? Mamy więc do czynienia z sytuacją, kiedy fatalne szkolenia w formie wykładów zostały wyparte przez jeszcze gorsze zajęcia e-learningowe, a te z kolei zastąpiło kupowanie zaświadczeń bez żadnych szkoleń.

Lipne szkolenia i kontrole

Doprowadzono do tego, że kierowcy oraz przewoźnicy robią wszystko, aby uniknąć tych pseudo szkoleń. Niestety skutkuje to coraz gorszym przygotowaniem do zawodu i słabym rozeznanem w aktualnych przepisach. Urzędnicy, mający nadzorować omówione szkolenia, twierdzą, że są bezradni. Swoją bezradność tłumaczą systemem, który uniemożliwia skuteczną kontrolę zgłaszanych szkoleń. Muszą bowiem z odpowiednim wyprzedzeniem zgłosić kontrolę w danym ośrodku, co w tym przypadku czyni ją nieskuteczną.

Wypada mi się zgodzić z przewoźnikiem, który stwierdził, że nie obawia się braku kierowców, ale braku dobrze wyszkolonych kierowców.

Autor jest prezesem Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych.

Śródtytuły pochodzą od redakcji.



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.

ZMPD na dniu otwartym w szkole w Gostyninie



Kształcące przyszłych kierowców Gostynińskie Centrum Edukacyjne, jedna z najprężniej działających placówek oświatowych, zorganizowało 27 marca 2018 r. dzień otwarty, w którym brali udział przedstawiciele ZMPD.

Piotr Gawelczyk

o krótkim przedstawieniu roli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w międzynarodowym transporcie drogowym, wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk zachęcał przyszłych uczniów do podjęcia nauki w klasie o profilu kierowca-mechanik. Wymieniał m.in. korzyści, jakie płyną z podjęcia pracy w tym zawodzie. – Po zakończeniu nauki i zdobyciu odpowiednich kwalifikacji nie będziecie mieli problemów ze znalezieniem zatrudnienia – zapewnił Euzebiusz Gawrysiuk. – To

także wspinała przygoda, pozwalająca na podróżowanie od Lizbony aż do Iranu. Każdy, kto będzie chciał poznać Europę i Azję, taką możliwość będzie miał – dodał.

Przypomniał, że dziś w klasach kierowca-mechanik młodzież ma szansę zdobyć prawo jazdy kat. B oraz tzw. kwalifikację wstępną, która przygotowuje przyszłego kierowcę do zdawania egzaminu na prawo jazdy kat. C, uprawiającego do prowadzenia pojazdów powyżej 3,5 tony.

Spore zainteresowanie wywołała informacja, że od przyszłego roku w szkołach ruszy nauka na prawo jazdy kat. C. – Żeby zostać takim prawdziwym kierowcą zawodowym trzeba

jeszcze zdobyć wiele innych umiejętności niezbędnych do poruszania się ciężarówkami. Inaczej prowadzi się samochody osobowe, inaczej zespół pojazdów, których masa dochodzi do 40 ton – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk.

Uświadomił uczniom odpowiedzialność, jaka spada na zawodowego kierowcę. – Choć daje ogromną satysfakcję, to nie jest to łatwy zawód. Sama świadomość wartości pojazdu i przewożonego towaru robi wrażenie. Pracownik dostaje do dyspozycji samochód z naczepą, który jest wart pół miliona złotych. Co więcej – nawet pół miliona euro może być wart przewożony nim towar. Sami więc widzicie, że to nie przelewki. Ale warto podjąć wy-

silek, bo to naprawdę piękny zawód – powiedział przedstawiciel ZMPD.

Starosta gostyniński Tomasz Matuszewski podkreślił z kolei doskonałą współpracę szkoły z ZMPD. – Jesteśmy niekwestionowanym liderem w Polsce, jeśli chodzi o nauczanie przyszłych kierowców zawodowych. To taki nasz gostyniński znak rozpoznawczy. Chcemy, by w czerwcu przyszłego roku absolwenci klasy trzeciej opuścili szkolne mury z zawodowym prawem jazdy – powiedział Tomasz Matuszewski.

Dyrektor GCE Wojciech Kielbasa przedstawił imponujące plany związane z rozwijaniem nauki w zawodzie kierowca-mechanik. – Mamy już podpisaną półroczną umowę z firmą Scania Polska na wypożyczenie ciężarówki do nauki jazdy – powiedział dyrektor CGE. – Zależy nam, by ruszyć ze szkoleniem od 1 stycznia 2019 r. Do tego czasu uczniowie powinni już przejść kwalifikację wstępną – dodał dyr. Wojciech Kielbasa.

Warto podkreślić, że Gostynińskie Centrum Edukacyjne może pochwa-

lić się bliską współpracą ze znaną i poważaną na rynku firmą Izolbet, w której uczniowie odbywają praktyki zawodowe. – To był strzał w dziesiątkę – powiedział o zainicjowanej w poprzednim roku szkolnym współpracy prezes Izolbetu Kazimierz Majchrzak, zresztą również absolwent tej placówki. – Uczniowie zaczynają oczywiście od prostych zadań, realizowanych pod okiem odpowiednio przeszkolonego nauczyciela. Nasi pracownicy otaczają ich troską i odpowiednią opieką. Z czasem są dopuszczani do trudniejszych zadań. Nie ma do tego żadnych przeciwwskazań. Co więcej – dzisiejsze pojazdy są tak naszpikowane elektroniką, że to właśnie młodzi ludzie są w stanie szybciej dać sobie z nią radę niż starsi pracownicy. Ta współpraca może tylko wyjść na dobre firmie i uczniom – dodał prezes Majchrzak. Zapewnił, że po ukończeniu nauki najlepsi uczniowie mają dużą szansę na przyjęcie do pracy w zarządzanym przez niego przedsiębiorstwie.



reklama



HIGH-QUALITY FREIGHT SERVICES
between Estonia, Finland and Sweden

Regular sea transport with Viking Line's passenger vessels in the northern parts of the Baltic Sea.

BOOKING cargo.booking.est@vikingline.com
tel +372 666 3985

SALES cargo.sales@vikingline.com
tel +372 666 3980

www.vikingline.com/cargo

VIKING LINE
CARGO

Jeden człowiek, 18 państw, tysiące mil



Od Francji przez Polskę do Omanu. Całe miesiące w podróży przez 18 państw, wiele kultur, dziesiątki miejsc. Do tego setki rozmów z osobami pośrednio i bezpośrednio związanymi z transportem drogowym, których łączy jedno zdanie: „We love the road”.

Piotr Gawelczyk

We love the road - to projekt Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), którym władze IRU chcą uczcić jubileusz 70-lecia swojego istnienia. Podróż reżysera filmowego Davida Couliou przez kontynenty zakończy się w listopadzie 2018 r. w Omanie. Tam, podczas Światowego Kongresu IRU, zostanie zaprezentowany film z jego przejazdu.

Francuski podróżnik z nieodłączną deskorolką (jest zapalonym miłośnikiem tego sportu, był już w Warszawie z okazji zawodów; z uznaniem wypowiedział się na temat polskich deskorolkarzy), miłośnik polskiego jazzu

lat 50. (ze szczególnym uwielbieniem dla Jerzego Miliana) przemieszcza się po świecie pojazdami należącymi do firm członków IRU. Spotyka się i rozmawia ze wszystkimi uczestnikami transportu (kierowcami, funkcjonariuszami straży granicznej, klientami, a także zwykłymi ludźmi mieszkającymi przy drogach), doświadcza różnych problemów związanych z transportem, wyzwań, z jakimi boryka się każdy region.

Motywytem przewodnim wizyty Davida w Polsce było hasło „Tworzymy system na miarę kraju, w którym transport jest specjalnością narodową”, dla jakiego podstawą jest edukacja przyszłych kierowców i aktywizacja kobiet w branży transportowej.

Francuski podróżnik odwiedził 27-28 marca 2018 r. m.in. Gostynińskie Cen-

trum Edukacyjne, gdzie uczestniczył w dniu otwartym. Rozmawiał zarówno z dyrektorem szkoły Wojciechem Kiebasą oraz starostą gostynińskim Tomaszem Matuszewskim, jak i z uczniami klasy o profilu kierowca-mechanik.

Był pod wrażeniem rozmachu wydarzenia oraz oferty edukacyjnej GCE. Interesowało go, w jakim wieku można w naszym kraju zdawać egzamin na prawo jazdy – zarówno kategorii B, jak C oraz C+E, a także jakie formalności są wymagane, żeby zostać pełnoprawnym zawodowym kierowcą. Trafił również do blisko współpracującej ze szkołą (praktyki zawodowe dla uczniów) firmy Izolbet i miał okazję obserwować przyszłych kierowców-mechaników przy pracy.

Drugi dzień pobytu Davida w Polsce poświęcony był kobietom pracują-



cym w transporcie. Dzięki uprzejmości i pomocy kierownictwa firmy Adamapol, w której kobiety stanowią ponad 40 proc. wszystkich zatrudnionych (dodajmy jeszcze, że kadra zarządzająca w większości składa się z przedstawicielek płci pięknej), David zwiedził niedostępny na co dzień dla postronnych osób, należący do Adamapolu, terminal samochodowy w Małaszewiczach przy granicy polsko-białoruskiej, gdzie rozmawiał z pracownikami zatrudnionymi w takich działach, jak logistyka i odprawa celna.

Miał także okazję porozmawiać z kobietami zatrudnionymi na przejściu granicznym w Koroszczyźnie o ich pracy i funkcjonowaniu przejścia granicznego. Na pożegnanie powiedział: „Mam nadzieję, że w innych krajach będę równie miło przyjęty, jak w Polsce”.



Mam nadzieję, że w innych krajach będę równie miło przyjęty, jak w Polsce.



Kto spali mniej niż ja?

Mercedes rzucił konkurentom rękawicę i pojedynkuje się z najoszczędniejszymi samochodami we flotach klientów.

Robert Przybylski

Mercedes zapewnia, że najnowszy Actros jest najoszczędniejszym samochodem na rynku. Gotów jest udowodnić, że ma rację, przeznaczając na dwu-trzytygodniowe testy swoje samochody we flotach przewoźników i zapew-

nając, że będą miały lepsze wyniki od dotychczasowych liderów.

Na ponad 400 przeprowadzonych w Polsce od 2015 roku testów, w 95 proc. przypadków Mercedes okazał się oszczędniejszym pojazdem od najlepszego we flocie klienta. Mercedes uznaje remis za porażkę.

Na pojedynek musi zgodzić się także kierowca, którego parametry jazdy zbierane są podczas testu przez system FleetBoard. Podczas testu pracownik FleetBoard komunikuje się telefonicznie z kierowcą, udzielając wskazówek dotyczących stylu jazdy. Nie są to wcale upomnienia, bo często słyszą też pochwały, podkreślają przedstawiciele Mercedes.

Mercedes podkreśla, że zapewnia przewoźnikowi zwycięską trójcę:

oszczędny pojazd, wyszkolonego kierowcę i narzędzie do nadzoru pojazdu w postaci systemu FleetBoard.

Przekazywaniu Mercedes do paliwowego pojedynku towarzyszy szkolenie kierowcy. Producent zaznacza, że system FleetBoard jest bardzo ważny, bo pozwala na analizę stylu jazdy kierowcy i utrzymanie poznanego podczas szkolenia stylu. Bez tego narzędzia kierowcy wracają po kilku miesiącach do starych nawyków.

Kluczowym systemem pozwalającym na uzyskiwane rekordowych oszczędności jest wspomagający kierowcę Predictive Power Control. PPC zna obciążenie samochodu, a w połączeniu z trójwymiarową mapą potrafi tak sterować silnikiem i skrzynią biegów, aby uniknąć niepotrzebnych

zmian przełożeń i maksymalnie wykorzystać energię kinetyczną pojazdu.

PPC pozwala na przewidującą jazdę i nie zmusza kierowcy do nieustannej koncentracji na ekonomii jazdy. Dzięki PPC godzina po godzinie auto w perfekcyjny sposób dobiera przełożenia skrzyni biegów i wykorzystuje ukształtowanie terenu.

W Polsce podczas 424 pojedynków samochody testowe Mercedes przejechały 3,1 mln km, zbijając spalanie o 14 proc. w porównaniu do uzyskiwanego przez najlepszą we flocie ciężarówkę. Łącznie odbyło się 4211 europejskich pojedynków na dystansie 22,2 mln km. Redukcja spalania wyniosła średnio 11 proc., a odsetek wygranых przekroczył 90 proc.

Zobaczyć, znaczy uwierzyć, bo jak



wyliczyli przedstawiciele Mercedes w Polsce, po każdym teście sprzedali średnio 12 samochodów.

Emisje CO₂

Już za kilka lat opłaty drogowe uzależnione będą od wielkości emisji CO₂. Sposób ich liczenia Komisja Europejska uzgodniła z przemysłem samochodowym, do tego celu służy program komputerowy Vecto. W przyszłym roku ranking pojazdów będzie dostępny dla publiczności. Początkowo obejmie pojazdy dalekodystansowe, ale niedługo znajdą się w nim autobusy, pojazdy dystrybucyjne i budowlane.

Za kilka lat wyniki publikowane dzięki Vecto staną się nie tylko czysto informacyjne, ale przełożą się również

na wydatki przewoźników: na wysokość opłat drogowych poza normą Euro wpłynie także wysokość emisji CO₂.

Celem KE i producentów jest uzyskanie ciężarówek emitujących 20-25 gramów CO₂ na tonokilometr. Obecnie używane pojazdy emitują 20 proc. więcej, choć z perspektywy czasu widać, że postęp był całkiem szybki. W 2010 roku 40-tonowe zestawy emitowały 40-50 g, zaś w latach sześćdziesiątych 113-140 g.

Brakujące 20 proc. do celu przemysł uzyska m.in. dzięki szkoleniu kierowców, wspieranemu telematyką oraz drobniejszym udoskonaleniom technicznym. Potencjał do poprawy jest, co wykazał test przeprowadzony przez Mercedes w 2008 roku w Nardo. Actros jadący ze średnią prędkością po-



nad 80 km/h, unikając zbędnych zatrzymań, spalił 19,4 l/100 km. Samochód był w pełni ospojlerowany.

W realnych warunkach jazdy ciężarówka zużywa więcej paliwa, ale Mercedes wskazuje, że wprowadzony do oferty na początku 2017 roku zmodernizowany Actros zużywa o 8,3 proc. mniej paliwa od poprzedniej wersji.

Zmiany dotyczą m.in. zmniejszenia ilości oleju w skrzyni biegów z 11 do 8 litrów oraz regulowanej ilości oleju, w którym pracuje przekładnia główna tylnego mostu. Przy niewielkim obciążeniu ilość oleju maleje, zaś przy większym wzrasta. Koło talerzowe przekładni osłonięte jest od dołu plastikowym pojemnikiem, na dnie którego jest elektrozawór. Sterujący nim komputer zna temperaturę oleju, obciążenie silnika i na tej podstawie dobiera ilość oleju w pojemni-

ku. W rezultacie zużycie paliwa maleje o 0,5 l/100 km.

W najnowszym Actrosie system PPC został także udoskonolony i jeszcze lepiej wykorzystuje możliwości samochodu oraz terenu. Jednocześnie konstruktorzy podkreślają, że należy jeździć z maksymalną prędkością 80 km/h +/- 5 km/h niż zazwyczaj spotykaną 90 km/h.

Wolno, coraz wolniej

Sekret niskiego zużycia paliwa tkwi także w coraz niższych obrotach silnika. Najnowszy model Actrosa napędzany 11- lub 13-litrowym silnikiem współpracuje z 12-stopniową przekładnią z bezpośrednim najwyższym biegiem oraz tylnym mostem o przełożeniu 2,412 lub 2,533.

Oznacza to, że przy prędkości 80-85 km/h silnik pracuje z prędkością zale-

Aerodynamika naczep

Spojlerzy zwrócą się po roku

Od połowy tego roku można będzie rejestrować naczepy z tylnymi spojlerami, które wydłużają naczepę o maksymalnie 500 mm. Zezwala na to unijna dyrektywa 1230/2012. Odchylane spojlerki umieszczone na górnej i bocznych krawędziach naczepy zmniejszą spalanie o kilka procent. Do pełnego efektu naczepa powinna posiadać także boczne spojlerki. Jeden z producentów naczep szacuje, że koszty z zakupu spojlerów zwrócą się po roku użytkowania.

dwie 800-900 obr/min. Im niższe obroty, tym niższe spalanie, ale zbiecie obrotów możliwe było dzięki niskim przełożeniom przekładni głównej oraz rosnącemu momentowi obrotowemu silnika, którego maksymalna wartość 2100-2500 Nm osiągnięta jest przy 800-950 obr/min.

Zaledwie 20 lat temu Actros pierwszej generacji miał tylną oś ze zwolnicami o przełożeniu 3,71, do tego 16-stopniową skrzynię biegów z nadbiegiem i silnik, który osiągał maksymalny moment obrotowy 1700-1800 Nm przy 1100-1300 obr/min.

Pierwszym krokiem w modernizacji układu napędowego było wprowadzenie jesienią 1999 roku jednostopniowych mostów napędowych HL8 o przełożeniu 2,94 lub 3,07 oraz 16-stopniowej przekładni z bezpośrednim biegiem.

Wraz z rosnącym momentem obrotowym silnika Actrosa, w modelach dalekodystansowych zbędna stawała się 16-stopniowa skrzynia biegów, zastąpiona w 2007 roku przez 12-stopniową, z bezpośrednim najwyższym przełożeniem.

W 2011 roku Actros zamiast żeliwnych mostów HL8 otrzymał HL6 z obudową tłoczoną z blachy. Miały one przełożenie 2,61. Na najwyższym, dwunastym biegu silniki mogły rozwinąć o 200 Nm wyższy od maksymalnego moment obrotowy. Skutkiem jest mniej zmian biegów i dalsza redukcja zużycia paliwa.

W ofercie znajduje się Actros z tylnym mostem o przełożeniu 2,412 (opcja dla silników OM 471 od 480 KM) lub 2,533 (seryjne przełożenie dla silników OM 471 o mocy 420 i 450 KM), ale jesienią tego roku zaprezentowana zostanie 450-konna odmiana z mostem o przełożeniu 2,412 (w sprzedaży znajdzie się w 2019 roku ze względu na wzmocnienie seryjnej skrzyni biegów G211-12), zaś wersje z niskim siodełkiem już dzisiaj posiadają seryjne przełożenie 2,27.

Jeszcze niższe okazują się niepraktyczne, ponieważ pojazd traci dynamikę i w rezultacie spalanie wcale nie maleje.

Podczas półtoragodzinnych testów pod Kielcami Actros najlepszego kierowcy spalił 26 l/100 km, o 0,8 l mniej niż jadąc w trybie automatycznym. Pytanie jest, czy podobny wynik byłby możliwy na dłuższej trasie, wymagającej koncentracji przez 4 godziny.

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 lub +48 22 53 09 293



30 lat temu Star pokonał Saharę



Uczestnik Rajdu Paryż-Dakar, który w 1988 roku dojechał Starem do Dakaru, wspomina zawody i odslania kulisy startu.

Julian Obrocki, zdjęcia autora

Przełom lat 1987/1988 to ponury okres w historii Polski – po mrocznym stanie wojennym szaro, biednie i smutnie. Dogorywa poprzedni ustrój. A w niewielkich Starachowicach rodzi się surrealistyczny pomysł wysłania dwóch ciężarówek na najtrudniejszy na świecie Rajd Paryż - Dakar. I oba Stary pokonały Saharę.

Rok 1987 - szalony pomysł

Czasy nie sprzyjały wariackim pomysłom. Polska za żelazną kurtyną, odcięta od świata, za to z cenzurą. Paszporty w rękach władzy, a nie obywateli. Puste sklepy podkreślają ruinę ekonomii. Internet nie istniał, więc kontakt ze światem przez Radio Wolna Europa i trochę pism przemysłowych z Zachodu. W takich okolicznościach myśli się o chwili bieżącej, a nie o niebieskich migdałach.

A jednak w niewielkich, powiatowych

Starachowicach lęgną się nie prowincjonalne, ale światowe pomysły. Dwaj młodzi kierowcy wyścigowi Tomasz Sikora i Jerzy Mazur przychodzą jesienią 1987 roku do fabryki Starów z nieśmiałym, mocno absurdalnym pomysłem wystartowania ciężarówkami w największym i najtrudniejszym na świecie Rajdzie Paryż - Dakar.

O dziwo nikt ich nie wyśmiał, wręcz przeciwnie, zostają wysłuchani z uwagą. Dopingiem jest też konkurencyjny Jelcz – rok wcześniej pró-

bowali, ale bez powodzenia. Sikora i Mazur proponują zbudowanie przez rok dwóch rajdowych Starów. Fabryka jednak kręci nosem: dlaczego przez rok? Najbliższy Dakar jest za cztery miesiące, jedźmy nie za rok, ale zaraz! Za kilka dni zamyka się lista zgłoszeń. Do składu dołączają dwaj inni kierowcy sportowi, a przy tym inżynierowie Jerzy Franek i Julian Obrocki.

Decyzja o starcie, w tamtych trudnych politycznie czasach, zapada w tempie nawet dziś niewyobrażalnym. Tajna wojskowa fabryka dostaje z Warszawy zgodę na wysłanie na Zachód, na tamtą stronę żelaznej kurtyny, dwóch ciężarówek i drugą zgodę na wyrobienie czterem zawodnikom paszportów służbowych.

Chodziło o cztery osoby, bo to miała być wyjątkowa próba wystartowania bez jakiegokolwiek (z braku pieniędzy) serwisu. Wyjątkowy był też fakt, że załogi były dwuosobowe, a nie jak u konkurentów trzyosobowe, co poprawia bezpieczeństwo pokonywania Sahary. Na kolejne osoby nie było finansowania, a w małej kabinie Stara jest mało miejsca.

Star 266 - bardzo proste auto

Do pokonania wertepów Sahary wybrano podstawowy wtedy w produkcji model 266. To sześciokołowiec, powszechnie znany i ceniony, obecny w wojsku i w służbach cywilnych, świetny w terenie, dzielny, wytrzymały i skuteczny, ale powolny, przeznaczony przecież do ciągnięcia armaty, a nie do ścigania.

Istniejący wtedy czterokołowiec typu 244 uznano za zbyt delikatny do tak ekstremalnej próby. Po burzliwej dyskusji nie zdecydowano się na jakiś inny, nieseryjny, nietypowy silnik (a pod kluczem były takie ciekawe, wojskowe, tajne prototypy, np. aluminiowy dwusurowy(!) diesel) i uznano, że najważniejsza jest nie moc, ale sprawdzona niezawodność. Pod maski trafiły więc typowe rzędowe, 6-cylindrowe, wysokoprężne silniki własnej konstrukcji o pojemności zaledwie 6,9 litra i dla uzyskania potrzebnej w wojsku trwałości o mocy zaledwie 150 KM.

Z paru przywiezionych z Zachodu wycinków prasowych wynikało, że jest to moc niewystarczająca, więc silniki mechanicznie trochę podrasowa-



Pojazdy miały bardzo konkurencyjną masę własną poniżej 7 ton, a w stanie gotowym do startu (600 litrów paliwa, klatka bezpieczeństwa, po 3 koła zapasowe i po 3 dodatkowe opony, części zamienne, narzędzia, woda) poniżej 9 ton, co należy uznać za wynik wyjątkowo dobry.

no (ale ostrożnie - wyprawa bez serwisu), co dało w aucie Tomka Sikory i Jerzego Franka moc nieco poniżej 200 KM, a w aucie załogi Jerzy Mazur - Julian Obrocki, z dołożoną niewielką turbosprężarką nieco ponad 200 KM.

Prace pod kierunkiem „zupełnie szalonego” inżyniera Wojciecha Dworzakińskiego szły w tempie rewelacyjnym (samowystarczalna wojskowa fabryka miała świetne oprzyrządowanie - każdą potrzebną część robiono natychmiast - od pomysłu i rysunku do realizacji miały godziny, a nie jak dziś miesiące). Entuzjazm w załodze był porywający - nikomu nie przychodziło do głowy, że się nie da.

Nominalna, oficjalna, podawana w instrukcji szybkość maksymalna 86 km/h (taka do ciągnięcia armaty) została przełożeniem układu napędowego zwiększona do około 110 km/h. (Przecież auta miały jechać słabo obciążone - nominalna „ładowność w terenie” 3,5 tony miała być wykorzystana zaledwie w połowie, a same auta i

tak były mocno odciążone, np. bardzo lekką skrzynią ładunkową.)

Uzyskano w ten sposób pojazdy mające bardzo konkurencyjną masę własną poniżej 7 ton, a w stanie gotowym do startu (600 litrów paliwa, klatka bezpieczeństwa, po 3 koła zapasowe i po 3 dodatkowe opony, części zamienne, narzędzia, woda) poniżej 9 ton, co jak na samochód stalowy (konkurencja już wtedy kombinowała z aluminium i kompozytami) należy uznać za wynik wyjątkowo dobry.

Bardzo poważnie zmodyfikowana była kabina - wewnątrz, a nie jak u niektórych konkurentów na zewnątrz - udało się wcisnąć bardzo solidną, zaprojektowaną i wykonaną w Starachowicach klatkę bezpieczeństwa. Poza kabiną były tylko rury chroniące szyby od uderzeń gałęzi i stelaż do mocowania aż sześciu bardzo silnych dodatkowych reflektorów.

W kabinie zamontowano specjalne, dopuszczone do sportu, homologowane fotele. Co ciekawe, były to fo-



tele z bardzo skuteczną i zbawienną dla naszych kręgosłupów pneumatyczną amortyzacją. To zupełny cud i nadzwyczajne możliwości dyrekcji fabryki, że udało się kupić takie fotele za granicą w tzw. drugim obszarze płatniczym.

Udało się też zdobyć środki na zakup bardzo dobrych, stworzonych specjalnie na Saharę, sportowych opon firmy Michelin. Zakupiono ich po 12 sztuk na każde auto. To trochę waży - gotowe koło z uchwytami to równo 150 kg. Do tego ważąca niestety parę kilo mechaniczna winda ułatwiająca załadunek takich kół na skrzynię auta - dwuosobowa, ledwo żywa załoga nie jest w stanie robić tego ręcznie. Opony były bezdętkowe (wtedy nowość), ale nie mając żadnego serwisu sprawę ewentualnego uszkodzenia wszystkich kół rozwiązano przez zabranie całkiem pokaznej skrzyni zwykłych dętek.

W zawieszeniu nie było elementów importowanych, mosty były polskie, wzmocnione resory piórowe przygotowane w fabryce, podobnie jak bardzo ważne do wyczynowej jazdy po wertepach amortyzatory. Z przodu po dwa na każde koło. I kilka zapasowych, bo tyle wiedzieliśmy, że nie urwanie, ale pożary przegrzanych amortyzatorów są najczęstszą przyczyną spalenia całych pojazdów.

Oczywiście w tamtych czasach nikt nie słyszał o takich breweriach jak klimatyzacja w wojskowej ciężarówce, więc by obniżyć na Saharze tempe-

raturę całego pojazdu zastosowano prosty, bezawaryjny, skuteczny i tani sposób w postaci pomalowania pojazdu na biało.

W ramach zakupów dewizowych udało się kupić do obu aut zupełnie nieznaną w Polsce elektroniczną, cyfrową kompasę oraz, by uniknąć mechanicznego napędu linkami, prawdziwe, rajdowe, elektroniczne drogomiernie typu Halda. Nieco skomplikowane, ale będąc wtedy dyrektorem sportowym Międzynarodowego Rajdu Polski miałem taką Haldę do pomiaru tras wokół Wrocławia i obsługa tego urządzenia nie sprawiała mi trudności. Pamiętać trzeba, że w 1988 roku nie istniał dostępny system GPS i nie było internetu. Żeby podnieść skalę trudności i strachu wszelka łączność radiowa między załogami była absolutnie zakazana.

Równie wielkim problemem było więc nie tylko jak przejechać przez ocean piasku, ale po wielu godzinach jazdy odnaleźć ukrytego między wdmami sędziego z pieczętką (sędziowanie elektroniczno-satelitarne nie istniało). Dla nas nierealne były (a ławe dla zagranicznych konkurentów) wcześniejsze przygotowania nawigacyjne, bo porządne mapy Sahary były w Polsce nie do zdobycia, a nie było odważnego, który przemyciłby tak podejrzany towar. A google maps jeszcze nie wymyślono.

Oczywiście nikt z naszej czwórki nie był wcześniej na Saharze, przy żelaznej kurtynie i zamkniętych gra-

nicach pomysł takiego rekonesansu nawet nam w głowie nie zaświtał. Mieliśmy jechać w ciemno, pozbawieni jakiegokolwiek zaplecza i serwisu. Równie szalony i abstrakcyjny był pomysł zbudowania i przetestowania obu aut w trzy miesiące, oparty jedynie na entuzjazmie i braku wiedzy, że się nie da.

W połowie grudnia 1987 roku oba auta radośnie hasały po przyfabrycznym, ciężkim, testowym poligonie w Wąchocku pod Starachowicami. Wzbudzając sensację niemalą, bo po ciężkich wertepach auta śmigały całkiem przyzwoicie, a w dodatku w białym kolorze, z wielkimi halogenami i rajdowymi dodatkami, wyglądały całkiem bojowo.

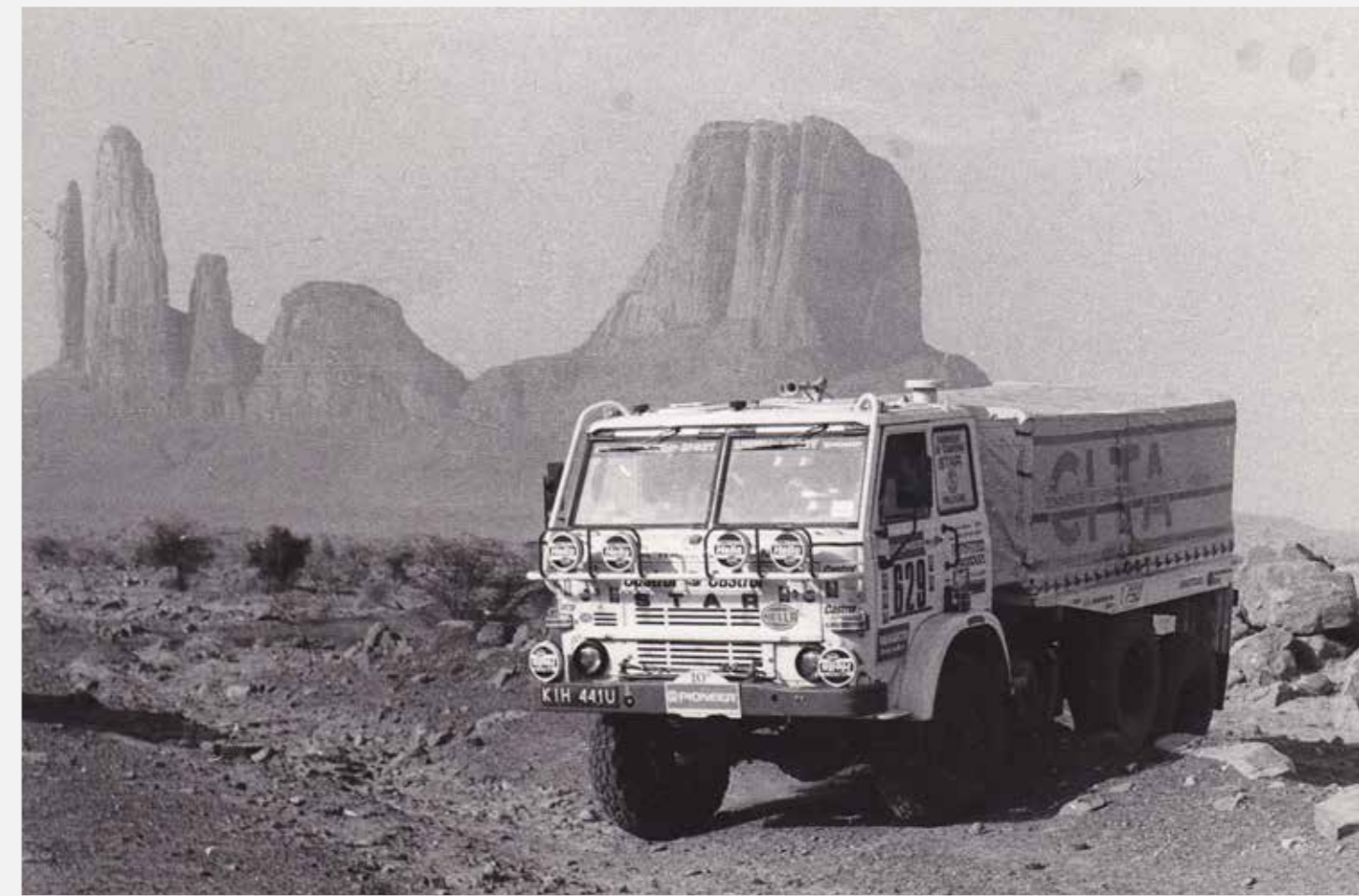
No to do Paryża!

W 1987 roku rajd nazywał się jeszcze nie Dakar, ale Paryż - Dakar i naprawdę startował z Paryża, by finiszować w stolicy Senegalu, Dakarze. Start ostry spod pałacu królewskiego w Wersalu w Sylwestra, z prologiem pod Paryżem, a wcześniej kilkudniowe, dokładne badania techniczne wszystkich pojazdów, ostro sprawdzające zgodność z regulaminami i homologacjami, a zwłaszcza wszystko, co wiąże się z bezpieczeństwem uczestników.

Badanie rzeczywiście konieczne, bo na Saharze przypadki dachowania i wszelkie inne przygody nie należą do rzadkości, więc klatki bezpieczeństwa, kaski, pasy muszą spełniać surowe i uzasadnione wymogi. Obecność na tych badaniach wymagała oczywiście wcześniejszego, z zarwaniem świateł, wyjazdu z Polski.

Typowy w rajdach pomysł zawieszenia aut na lawetach okazał się ze względów logistycznych i ekonomicznych całkowicie nierealny - nikt nie miał takich lawet, papierów na jazdę za granicę, a także pieniędzy. Udało się jedynie zdobyć mikrobus typu Nysa (nowy), w którym mechanicy mieli nas odprowadzić do Paryża i być pod ręką w czasie badań technicznych.

Dotarliśmy do Paryża z niewielkim opóźnieniem, bo oba starannie poskładane Stary śmigały po niemieckich autostradach bardzo żwawo, ale gorzej było z nową Nyską, która makabrycznie nie nadążała i równie makabrycznie często wymagała inter-



wencji mechaników. Na szczęście byli na pokładzie.

Na miejscu wreszcie mogliśmy trochę więcej, chociaż też nie za dużo, dowiedzieć się o rajdzie. Trasa całkowicie tajna (dzisiaj na tajność jest trochę mniejsza), o długości 10-12 tysięcy km. Całość prawie trzy tygodnie. Na początek krótki, rozgrzewkowy prolog pod Paryżem, potem uroczysty start w Sylwestra przed pałacem w Wersalu, nieciekawym przejazd asfaltowy przez całą Francję, zaokrętowanie na jakiś prom, morska podróż do Afryki, a potem już tylko Sahara i dla nielicznych meta w Dakarze.

Przed startem trochę smutno, bo święta poza domem, ale też wielka radość, bo zdobywamy wreszcie jakieś lepsze mapy. Jeszcze większa radość, to pozytywne przebrnięcie przez wielogodzinne mozolne badania techniczne. Dłużej trwa tam oglądanie wszelkich papierów (licencje rajdowe, homologacje, książeczki zdrowia, ubezpieczenia, potwierdzenia różnych wpłat), niż oglądanie samochodów. Tam małym magnesikiem

stwierdziłem, że nie wszyscy konkurenci mają pojazdy stalowe - świat wkraczał w erę materiałów kosmicznych. Na badaniach bardzo pomagają nam Włoch Roberto Prati, obyty z tym rajdem, a startujący w składającej się też z dwóch aut (ale trzyosobowych) ekipie Jelcza. Po odstaniu wielu godzin w upiornych kolejkach przechodzimy badania pozytywnie - jesteśmy uczestnikami Rajdu Paryż - Dakar.

Prolog z sylwestrem

Rajd ku ucieście mediów i gawiedzi ma rozpocząć się spektakularnym, rozgrywanym w błocie i po wertepach prologiem. Za ledwie 4 kilometry, ale podobno bardzo ciężkie. Skrupulatnie czytamy regulamin - na teren tej próby absolutnie nie można wcześniej wjechać żadnym pojazdem. O wycieczkach pieszych nie ma ani słowa. Zjednoczenie Pol-Mot zdobywa gdzieś dla mnie gumki i podwozi mnie w rejon tej próby. Po zmroku. Pełna konspiracja.

Trasa to sztuczny tor w kształcie

krętej rynny, zrobiony wielkim spychaczami. Noc jest jasna, więc da się iść. A nawet robić notatki. Nagle obok jacyś ludzie. Nie ma się gdzie schować. Kierowca czy organizator - pytają na szczęście po angielsku. Kierowca - mówię prawdę. My też - słyszę od nich. W świetle malutkiej latarki widzę, że to rajdowy mistrz świata Ari Vatanen z fabrycznego zespołu Peugeot. Nie tylko ja wpadłem na ten pomysł. Za trzy tygodnie właśnie Peugeot okaże się zwycięzcą całego rajdu.

Z mojej tajnej kartki wynika, że jest przygotowane około 20 pułapek. Wiem, które są łatwiejsze z lewej, a które z prawej strony. Opis zgadza się idealnie. Jurek perfekcyjnie realizuje te komendy. Największy problem to nie sama jazda, ale omijanie już unieruchomionych, potopionych w błocie pojazdów. Jest ich bez liku. Ale zawsze wiemy, którą stroną łatwiej przejechać i co jest za górką. Na mecie sensacyjny 15. czas. Wiele sławnych nazwisk za nami. Tłumy reporterów oglądają Stara - debiutanta. W polskim obozie i w polskich firmach



w Paryżu radość wielka.

Następnego dnia Sylwester. Start dopiero w nocy, bardzo wczesnym ranem. Wydaje się to nam dziwaczne, absurdalne, wręcz głupie. Przecież ludzie pójdą pobalować, a nie na start naszego rajdu. Ale gdy przed startem dostaję opis trasy, zaczynam coś chytrego podejrzewać. Start faktycznie przed słynnym królewskim pałacem w Wersalu, jednak wyjazd z Paryża nie przebiega najkrótszą drogą, ale trzeba wykonać jakieś dziwne pętelki i zygzaki pa całym Paryżu.

Po zjeździe z rampy faktycznie robimy dziwne kółka, a ja zaczynam rozumieć geniusz organizatora. Podjeżdżamy pod wieżę Eiffla i różne luksusowe pałace, gdzie specjalnie są przerywane wykwinne bale i roztańczony tłum wychodzi co chwilę przed dany obiekt i szampanem żegna odjeżdżających rajdowców. Elita Paryża, milion elegancko ubranych ludzi żegna niewielkiego Stara z równie niewielkich Starachowic. Kamery, fotoreporterzy. A w tle reklamy. Morze reklam organizatorów.

Zachwyty sponsorów gwarantowane. I związane z tym zachwytem gwarantowane wielkie pieniądze. Rajd Paryż - Dakar to wielka, światowa impreza. Ale jeszcze większy biznes. Zopatrzeni przez balowiczów w ciasta, torty i szampany jedziemy w szpalerze fanów przez całą Francję, docieramy do Port Sete, skąd bardzo byle jakimi promami (cel organizatora to zarobić, a nie myśleć o komforcie uczestników) opuszczamy Europę.

Wreszcie Afryka

Po mocno chybotliwej i trudnej dla zdrowia bezsennej podróży docieramy do Afryki i bez chwili odpoczynku musimy jechać dalej. Pierwsze godziny blisko Morza Śródziemnego to teren jeszcze twardy i przyzwoity. Ale już widać, bo inni wyprzedzają nas gładko, że Star wobec konkurencji jest wyraźnie słabszy i wolniejszy.

Po małej przygodzie z urwanym wałem napędowym i pociętymi przez niego przewodami hamulcowymi (dało się to ponaprawiać) wjeżdżamy w

głąb Sahary. Kolejne dni są jeszcze trudniejsze. Star dzielnie, choć nie za szybko pokonuje kolejne wydmy, omijając mrowie innych unieruchomionych ciężarówek i to bardzo zacnych marek. Nie tracimy czasu na remonty aut, bo wszystko działa, ale główny problem to coraz większe spóźnienia, docieranie do obozu w środku nocy lub nad ranem i brak snu, bo w międzyczasie w potwornej kolejce trzeba jeszcze zatankować.

Mimo to w dobrych humorach osiągamy półmetek rajdu. W notatkach na kolejny dzień otrzymujemy informację, że na trasie będzie występował fesh-fesz. Nie wiemy co to. Robert Prati i Jelcze już nie jadą - mieli za dużo spóźnień, odpadli i zawrócili w stronę morza. Czesi, bardzo życzliwi, mówią, że fesh-fesz to nie piasek, tylko taka gipsowa mąka, w której żeby auto kompletnie nie utonęło trzeba z wszystkich kół zupełnie spuścić powietrze i tak powolutku wyjechać z pułapki.

Na trasie wszystko się zgadza - w fesh-feszu Star zaczyna tonąć. Spusz-

czamy powietrze i faktycznie wyjeżdżamy. Za górką skały. Trzeba napompować sześć ogromnych kół. Mamy jedną sprężarkę i jeden wężyk. Trwa to wieczność. Za chwilę kolejny fesh-fesz i kolejne mozolne pompowanie. Potem jeszcze kilka razy.

Straty idą w godziny. Zapada noc. Do obozu kilkaset kilometrów. W opisie organizatora polecenie jazdy wzdłuż czarnych gór po prawej. W nocy niewidocznych. Kilkadziesiąt słabszych ciężarówek stoi bezradnie lub próbuje po ciemku szukać drogi. Szybkie obliczenia wskazują, że chcąc dotrzeć do obozu nie można zmarnować ani kropli paliwa. Więc jeżdżenie w kółko jest bez sensu. Zostaje czekanie do rana. Długie czekanie, bo to długa noc styczniowa.

Dopiero w południe cały tabun ciężarówek dociera na miejsce obozu. Ale obozu nie ma. Rajd już pojechał. Zostawiono sędziego, który wszystkich obecnych przenosi z odpowiednią karą do tabeli B, tzw. drugiej ligi. Można w niej kontynuować rajd i walczyć między sobą, ale bez powrotu do pierwszej tabeli.

Okrutna chwila, bo do Dakaru coraz bliżej, pokonaliśmy ponad połowę trasy. Star rwie się do walki, a wczoraj był ostatni taki etap saharijski i w tym momencie wjeżdża się na łatwiejsze i twardsze tereny tzw. sahelu i dość łatwo zmieścić się można w wyznaczonych przez organizatora czasach.

Jeden dzień, w dodatku bez pomyłek i bez awarii, radykalnie przesuwa nas w wynikach. W Polsce, za żelazną kurtyną nie mieliśmy pojęcia, że na trasie będzie fesh-fesz i trzeba mieć możliwość pompowania wszystkich kół na raz. A jeszcze lepiej jechać cztero-, a nie sześciokółowcem. Końcowe dni pokonujemy bez awarii, chociaż nerwowo, bo raz dogonił nas przesuwany się z szybkością ponad 100km/h pożar buszu, długo miał do nas mniej niż 100 metrów, ale nasze modlitwy do Stara o skuteczną ucieczkę z płomieni zostały wysłuchane, a kolejnego dnia, już blisko mety rajdu, nieopatrzenie zwalniamy wśród blokujących trasę Murzynów, którzy okazują się zwykłą szajką bandycką. Mentalnie wskazują na Stara i długimi nożami sugerują przez szybę zatrzymanie auta. Szyby w drzwiach w



polskim wojskowym Starze nie dały się stłuc! A jadąc gwałtownymi zygzakami trzeba było strącać z auta dodatkowych pasażerów.

Po przejechaniu całej Sahary, co prawda kilka godzin po zwycięzchach, oba Stary całe i zdrowe docierają do Dakaru. Nieliczna senegalska polonia przyjęła nas entuzjastycznie, a pan ambasador po mniej wylewnych uściskach zaproponował skorzystanie z swej łazienki.

Przy ówczesnych środkach łączności (telefonii komórkowa nie istniała) Polska przez trzy tygodnie nie wiedziała zbyt wiele o naszych losach, a jedynie z publikacji w Paryżu co-

dziennej tabeli wyników można było wywnioskować, że żyjemy i jedziemy. W Dakarze po kilkukrotnych kąpielach nadawaliśmy się do dłuższej i serdecznej rozmowy z panem ambasadorem. Zarówno on, jak i my nie bardzo mogliśmy uwierzyć, że najsłabsze w rajdzie polskie Stary pokonały Saharę.

I co dalej?

Po powrocie do kraju entuzjazm w Starachowicach i w całej Polsce był wielki. Fabryka pękała z dumy, ruszyło przygotowanie nowych planów eksportowych. Sześciokółowca



obcięto do czterokołowca, licząc na jeszcze lepszy wynik w następnym starcie. Ale z powodu sytuacji politycznej i gospodarczej następnego startu już nie było. Wojsko też nie miało pieniędzy na kolejne zamówienia. Produkcja w Starachowicach zaczęła maleć i o dalszym podboju Sahary nie było już mowy.

Jedynie czwórka kierowców - Tomasz Sikora, Jerzy Mazur, Jerzy Franek i Julian Obrocki ma co wspominać, bo przeżyła swoją największą

w życiu przygodę. Spotkaliśmy niesamowitych ludzi - tysiąc największych na świecie świrów i wariatów, którzy przedziwnymi pojazdami próbują przedrzeć się przez nieprzyjazną Saharę. W większości przegrywają, tracą na pustyni swoje pojazdy, ale za rok wracają. Pozornie wygląda to na rajd dla szaleńców, ale z bliska widać, że chodzi o bardzo mądrych wariatów. To tam, na Saharze, w ucziwej rywalizacji, nie w fabryce, ale na tej samej trasie, w tej samej temperaturze, bada się pojazdy, tam powstają nowe wynalazki, tam rodzi się postęp.

Wtedy w pierwszej debiutanckiej próbie polskie ciężarówki pokonały Saharę. Potem już nigdy zakompleksiony polski przemysł nie wystawił na Dakar żadnego polskiego pojazdu. Rozwinęła się tylko przywleczona przez nas z Afryki straszliwa choroba objawiająca się nieuleczalną chęcią pokonania Sahary. Z wielką radością zachorowało na nią wielu Polaków i nie mają zamiaru wyzdrowieć. Startują dość licznie, z wyśmienitymi wynikami Ra-

fała Sonika, Krzysztofa Hołowczyca, Kuby Przygońskiego, Martina Kaczmareckiego, Darka Rodewalda, Jacka Czachora, Marka Dąbrowskiego czy Adama Małysza, ale wyłącznie w zagranicznych pojazdach.

W tej naszej, najbardziej historycznej kategorii ciężarówek dominują pojazdy z Kazachstanu, Rosji, Białorusi czy Czech. To smutne, że kiedyś dało się zbudować dwie ciężarówki w trzy miesiące, a dziś przygotowanie pojazdu zdolnego do konkurencyjności z produktami białoruskimi oceniane jest jako nierealne i za trudne.

Mamy ambicje zdobywania najwyższych szczytów w Himalajach, a przez 30 lat nie można stworzyć biało-czerwonego pojazdu na Dakar. Tym bardziej dziwne, że powierzchnia reklamowa na ciężarówce jest ogromna, koszty startu można pokryć z reklam i jest wystarczająca wiedza (ja sam w różnych rolach byłem na kilkunastu Dakarach), by polski pojazd przejechał dziś już nie afrykański, ale amerykański Dakar. ■



ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl

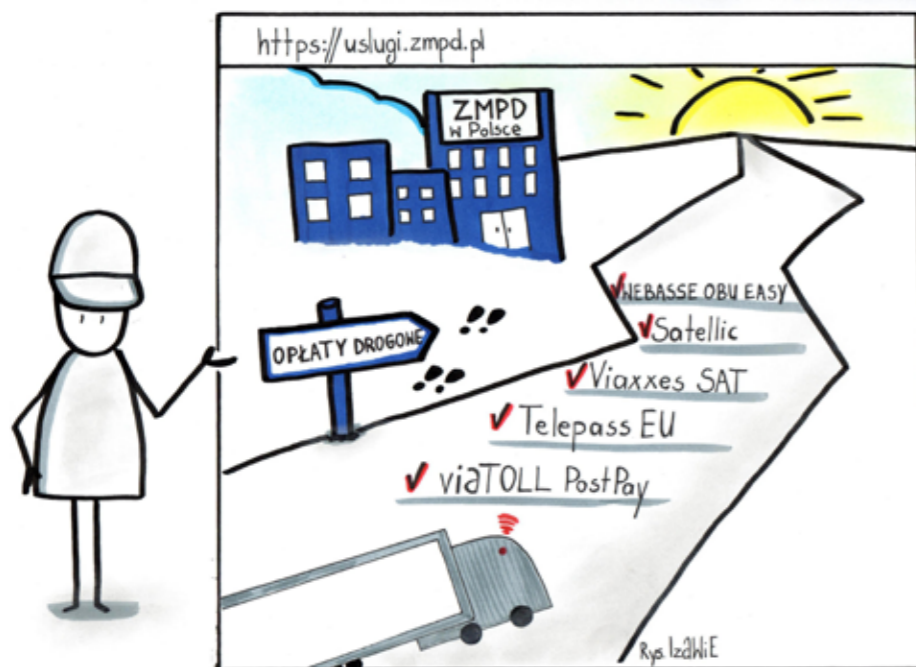


OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Jak przebrnąć przez opłaty drogowe w UE? Z pomocą ZMPD!



Izabella Wierzbicka

Nierządki zdarza się, że opłaty drogowe na terenie Unii Europejskiej stają się zmartwieniem firm transportowych. Jeśli można powiedzieć, że duży przewoźnicy jakoś sobie radzą, to mniejsze firmy z reguły napotykają na szereg trudności. Standard? Wcale nie. Pomocną dłoń w kierunku przewoźników, zarówno tych małych, jak i dużych, podaje Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, stale po-

szerzając ofertę opłat drogowych. Najnowszą usługą świadczoną przez ZMPD jest gwarancja odroczonej płatności w polskim systemie viaTOLL. Oznacza to, że użytkownik systemu nie musi pilnować doładowań i może rozliczać się dopiero po przejechanych kilometrach. Za symboliczną prowizję, maks. 2% od środków wydanych na przejazdy, klient otrzymuje szereg udogodnień. Głównym z nich jest gwarancja bezpieczeństwa, a także elastyczny system fakturowania. Dzięki tej usłudze przewoźnik może spać spokojnie. Pracownicy

ZMPD gwarantują szybką i bezbłędną rejestrację pojazdów, a także pomoc w zarządzaniu kontem klienta. ZMPD w Polsce jest oficjalnym partnerem największych operatorów opłat drogowych w Unii Europejskiej. Dzięki temu jest możliwość ograniczenia liczby opłat OBU w kabinie. W ofercie ZMPD posiada urządzenia łączące europejskie systemy poboru opłat drogowych, takie jak Telepass EU czy Viaxes SAT, ale także Satellic (Belgia) i WEBASSE OBU EASY (Węgry). Telepass EU umożliwia pobór opłaty drogowej w takich krajach jak Francja,

Portugalia, Hiszpania, Belgia (tunel Liefkenshoek), Włochy, Austria i na części autostrady A4 w Polsce. Viaxes SAT obejmuje natomiast Francję, Portugalię, Hiszpanię, Belgię i belgijski tunel Liefkenshoek, a także niemiecki tunel Herren-tunel.

Współpracując z ZMPD, klient ma zapewnioną obsługę w języku polskim, co znacznie ułatwia korzystanie z systemów opłat drogowych na terenie UE. Ponadto klienci ZMPD mają możliwość odzyskania części uiszczonych opłat drogowych w postaci rabatów i zniżek, tj. nawet do 50% rabatów na opłaty drogowe w Hiszpanii, do 13% we Francji i do 33% we Włoszech. W ramach umowy z ZMPD istnieje możliwość przestawienia urządzenia Toll Collect na wnoszenie opłat w trybie z odroczoną płatnością. Klient otrzymuje wówczas zbiorczą fakturę za wszystkie przejazdy.

Warto zapoznać się z pełną ofertą ZMPD na stronie <http://uslugi.zmpd.pl>

TFC napędza biznes także w Polsce

Fuel Company

Od 10 lat holenderska firma The Fuel Company (TFC) dostarcza karty paliwowe dla transportu w EU. Od połowy 2017 roku firma istnieje także w Polsce. Kilka miesięcy wystarczyło, żeby pozyskać ponad 30 polskich klientów.

Mimo iż konkurencja w tej branży jest silna, a rynek jest zdominowany przez 3-4 wiodące firmy, The Fuel Company utworzyło w ubiegłym roku polski oddział.

- O naszej przewadze stanowią atrakcyjne stawki za paliwo oraz niższe, w porównaniu z konkurencją, depozyty na karty paliwowe – tłumaczy Piotr Bilicki, menadżer regionu The Fuel Company.

Karty paliwowe TFC umożliwiają tankowanie na ponad 23 tysiącach strategicznie zlokalizowanych (przy głównych szlakach transportowych, węzłach komunikacyjnych, byłych i obecnych przejściach granicznych) stacjach paliw w całej Europie. Są one oczywiście dostosowane do transportu flotowego i towarowego. To właśnie te atuty sprawiają, że jeszcze przed utworzeniem oddziału w Polsce, firma współpracowała z polskimi klientami.

Wśród nich jest PWA Polska, współpracująca z TFC od 2014 roku.

- Do The Fuel Company przekonaliśmy nas niskie zabezpieczenie oraz dobre stawki za paliwo - wyjaśnia Wojciech Godziński, właściciel PWA Polska. - Szczególnie odczuliśmy to np. jeżdżąc do Hiszpanii czy Belgii. Tam stawki były bardzo konkurencyjne.

Firma, oprócz dużej liczby współpracujących stacji paliw, zapewnia także swoim klientom zaangażowanie i profesjonalną obsługę przez 24 godziny.

- Nie wszyscy nasi klienci znają perfekcyjnie język angielski, z tego względu oferujemy stałe wsparcie - wyjaśnia Piotr Bilicki.



The Fuel Company obsługuje wszystkich przedsiębiorców: od samodzielnych kierowców, przez średnie firmy, po duże międzynarodowe przedsiębiorstwa transportowe.

- Naszą ofertę kierujemy przede wszystkim do firm rozwijających się, ale to nie znaczy, że jesteśmy tylko nastawieni na takich klientów – mówi Piotr Bilicki z TFC. - Z naszych usług korzystają także firmy, które posiadają kilkanaście czy nawet kilkadziesiąt ciągników siodłowych. Staramy się, żeby nasza współpraca wspierała, a nie hamowała ich rozwój.

Tak jest chociażby w przypadku PWA, którego flota cały czas się rozrasta.

- Na dzień dzisiejszy mamy pięć ciągników siodłowych i sukcesywnie co roku powiększamy tę liczbę - wyjaśnia Wojciech Godziński z PWA Polska. - Flotę wymieniamy co trzy lata. Nie trzymamy ciężarówki dłużej.

- Wychodzimy naprzeciw potrzebom klienta i nie czekamy aż on sam do nas zapuka, żeby negocjować nowe stawki – podkreśla Piotr Bilicki z TFC. - Sami informujemy klientów o tym, że zbliżają się do kolejnego progu i stawka za paliwo może się okazać bardziej korzystna,

gdy np. dołożą jedno auto.

The Fuel Company przygotowuje obecnie poszerzoną ofertę nie tylko na Polskę, ale także m.in. na Białoruś, Ukrainę czy Rosję.

- Ta informacja również nas bardzo cieszy – zapewnia Wojciech Godziński. - Dotychczas nasze ciągniki przyjeżdżały do kraju tylko raz w roku na serwis. Wtedy tankujemy tu za gotówkę. Podejmujemy jednak kroki, żeby utworzyć w Polsce swoją spedycję. Możliwość korzystania z kart paliwowych na miejscu byłaby zatem sporym ułatwieniem.

Aktualny zasięg firmy (liczący ponad 23 tysiące stacji) dostępny jest na stronie internetowej: www.thefuelcompany.eu. Tam można zoptymalizować trasę ze specjalnym „planerem trasy”. Firma pracuje też nad wdrożeniem pakietu produktów, które będą innowacyjne wśród dystrybutorów kart paliwowych.

Artykuł powstał dzięki współpracy dziennikarki Pani Dominiki Gorgosz oraz Panów Wojtka Godzińskiego – właściciela PWA Polska i Piotra Bilickiego - menadżera regionu The Fuel Company Polska. Zdjęcia: Marek Bohdan, studio Hocus Focus.

Zatory płatnicze – jak ich uniknąć?



Joanna Traczyk

Specjalista ds. Wsparcia Sprzedaży
Faktoringu, Raiffeisen Polbank

Mimo dobrej koniunktury gospodarczej wyniki badań i analizy ekonomiczne wskazują, że zatory płatnicze wciąż są poważnym problemem polskich firm. Jak ich uniknąć?

Badanie firmy Euler Hermes wskazuje, że w 2017 roku upadło o 12% więcej firm niż rok wcześniej. Niemal 30% firm upada w pierwszym roku działalności, a blisko 70% - po około 5 latach. W pierwszym przypadku porażka może być skutkiem nieprzewidywanych barier napotkanych na progu działalności. Jedną z przyczyn upadłości firmy po kilku latach działania może być brak kontroli nad przepływem gotówki. Nieterminowe opłacanie faktur przez kontrahentów często skutkuje problemami z płynnością finansową, co szybko może doprowadzić do upadłości.

Większość firm w Polsce to jednoosobowe działalności gospodarcze zajmujące się handlem i usługami (raport GUS za 2017 r.). Działalność ta opiera się głównie na relacjach z klientami i odbiorcami. Jest wiele przykładów firm, które na relacjach szybko "rozwinęły skrzydła" i równie szybko upadły przez brak możliwości odzyskania zaległych płatności od "zaprzężonych" klientów.



Źródło: M. Bekas-Nawak "Windykacja należności w praktyce", Warszawa 2008

Jak ustrzec się przed takim scenariuszem i wprowadzić dyscyplinę płatniczą przy zachowaniu dobrych relacji? Jednym z rozwiązań jest faktoring. Mechanizm jego działania wytłumaczymy na przykładzie pewnej firmy z branży transportowej...

Historia firmy sięga lat 90-tych. Chłonność rynku, głównie europejskiego, na nowe towary, spowodowała szybką rozwój firmy, która – szybko rosnąc z pozycji małej firmy rodzinnej – w krótkim czasie zwiększyła park samochodowy i zespół kierowców. Mimo że właściciele mogli przyjmować kolejne zlecenia, sytuacja finansowa stawała się coraz słabsza – brakowało pieniędzy na bieżące rozliczenia.

Podstawowy problem stanowiły krótkie terminy płatności u dostawców. Raty leasingowe, podatki, koszty pracownicze, czy wreszcie bieżące koszty związane z opłatami paliwowymi, wymagały dużej dyscypliny finansowej, natomiast obowiązujące firmę terminy spłat zobowiązań były dla właścicieli zbyt krótkie (najczęściej 14 i 30 dni).

Z drugiej strony, firma spedycyjna, z którą współpracowała opisywana firma, oczekiwała faktur za wykonaną usługę z terminem płatności 60 dni. Faktura mogła być wystawiona po potwierdzeniu dostawy, co dodatkowo wydłużało termin płatności w stosunku do daty wyjazdu samochodu z firmy do 80-90 dni, ponieważ dokument sprzedaży był wystawiany po powrocie kierowcy z trasy i przedstawieniu wszystkich wymaganych doku-

mentów potwierdzających wykonanie usługi.

Pętla zatorów finansowych bardzo szybko zaczęła być odczuwalna do tego stopnia, że właściciele byli zmuszeni odrzucać część zleceń ze względu na brak środków na opłaty. Skutecznym rozwiązaniem dla klienta okazał się faktoring.

Dzięki przeniesieniu należności na bank, należności od firmy spedycyjnej ze zobowiązań wobec innych dostawców przesunęły się na poziom zobowiązania wobec instytucji finansowych, co znacznie poprawiło dyscyplinę płatniczą spedytora. (patrz rysunek)

Nasz klient scedował kontrolę nad płatnościami i wprowadzenie dyscypliny płatniczej na bank, samemu koncentrując się na nowych rynkach i relacjach. Bank, w ramach obsługi faktoringowej, badał kondycję finansową nowych kontrahentów, dając klientowi pewność ich wypłacalności teraz i w przyszłości. Ponadto bank przejął na siebie ryzyko braku zapłaty faktury przez spedytora.

Już po kilku miesiącach od wprowadzenia faktoringu, korzyści były wyraźnie odczuwalne. Nie bez znaczenia była również forma kontaktu z bankiem - obsługa faktoringu odbywała się w całości online, również za pośrednictwem aplikacji mobilnej smart factoR.

Chcesz wiedzieć więcej, zadzwoń: **22 548 99 64**

WYGODNE REGULOWANIE OPŁAT W EUROPIE

1 urządzenie na 7 krajów!

Skontaktuj się z nami, by dowiedzieć się więcej:

800 080 015

KartyBiuroObslugi-pl@shell.com

lub odwiedź: www.euroshell.pl





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 wspomaganie 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 XXXVII

LUTZ ASSEKURANZ

W rozdziale VI Konwencji CMR znajdują się postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych, tzw. sukcesywnych przewoźników. Rozdział ten, obejmujący siedem artykułów, doprowadził do intensywnych sporów w literaturze prawniczej i orzecznictwie sądowym. W niektórych krajach należących do Konwencji CMR regulacje te zajmują w jej strukturze ważne miejsce, w innych zaś są traktowane bardzo po macoszemu. Postanowienia te obejmują dwie części: artykuły 34–36 CMR, zajmujące się zasadami ponoszenia odpowiedzialności cywilnej przez

przewoźników sukcesywnych, wymaganiami w zakresie listu przewozowego i legitymacją bierną przewoźników sukcesywnych, oraz artykuły 37–40, które omówimy w następnym wydaniu „Przewoźnika”, odnoszące się do stosunków wewnętrznych między przewoźnikami sukcesywnymi.

W ramach współcześnie realizowanych przewozów, mających – szczególnie w przypadku drogowego transportu towarów – charakter międzynarodowy, wciąż dochodzi do wielokrotnego przekazywania zleceń transportowych; mówi się wówczas o „łańcuchach zleceń”. Wygląda to tak, że przewoźnik, który otrzymuje zlecenie na wykonanie przewozu za np. 500,00 EUR, prze-

kazuje je drogą mailową podwykonawcy za np. 490,00 EUR; ten z kolei angażuje kolejnego podwykonawcę za np. 480,00 EUR itd.; ostatecznie transport jest realizowany przez któregoś z kolei przewoźnika za 420,00 EUR. Podobne sytuacje rzeczywiście zdarzają się w praktyce, bo dłaczego taki przedsiębiorca nie miałby po prostu przelać maila dalej i zarobić na tym 10,00 EUR. Pojawia się tu jednak pytanie, w jakich przypadkach będziemy mówić o „podwykonawcy”, a w jakich – o „przewoźnikach sukcesywnych”?

W związku z tym można powiedzieć, że w dzisiejszych czasach przewozów z reguły nie wykonuje już kilku przewoźników na kolejnych odcinkach danej trasy, lecz przekazywane zlecenie transportowe obejmuje zazwyczaj całą trasę przewozu i jest wykonywane finalnie przez ostatniego wykonawcę w łańcuchu zleceń transportowych, tzw. przewoźnika faktycznego.

Ważne jest, żeby każdy przewoźnik występujący w takim łańcuchu znał swoją sytuację w zakresie odpowiedzialności, tak aby mógł się odpowiednio ubezpieczyć. Firma Lutz Assekuranz od ponad czterech dekad chętnie udziela porad w tym zakresie i pozostaje do dyspozycji swoich klientów w przypadku chęci zawarcia odpowiedniej umowy ubezpieczenia.

Tekst artykułów 34–36 CMR brzmi:

Art. 34 Sukcesywni przewoźnicy drogowi

Jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnych przewoźników staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

Art. 35 Obowiązek sprawdzenia; moc dowodowa listu przewozowego

(1) Przewoźnik, który przyjmuje towar od poprzedniego przewoźnika, wręcza mu datowane i podpisane przez siebie potwierdzenie odbioru. Powinien on napisać swoje nazwisko i adres na drugim egzemplarzu listu przewozowego. W razie potrzeby umieszcza on na tym egzemplarzu, jak również na potwierdzeniu odbioru zastrzeżenia podobne do tych, które są przewidziane w artykule 8 ustęp 2.

(2) Postanowienia artykułu 9 mają zastosowanie do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Art. 36 Legitymacja bierna

O ile nie chodzi o powództwo wzajemne lub o zarzut

podniesiony przy rozpatrzeniu powództwa opartego na tej samej umowie przewozu, powództwo z tytułu odpowiedzialności za zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy może być skierowane jedynie przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy; powództwo może być skierowane jednocześnie przeciwko kilku z tych przewoźników.

Ważne jest, by sobie uświadomić, iż artykuły od 34 do 40 tworzą spójną, w dużym stopniu zamkniętą całość, pomijając kilka odnośników. Podstawowym warunkiem zastosowania postanowień z rozdziału VI jest jednak zawsze spełnienie czterech wymogów zawartych w artykule 34 CMR, a mianowicie: a) jedna jednolita umowa przewozu, obejmująca całą trasę przewozu, zawarta między zleceniodawcą a pierwszym przewoźnikiem; b) jeden bezpośredni list przewozowy wystawiony na dany przewóz; c) przyjęcie towaru przez drugiego i wszystkich kolejnych przewoźników; d) przyjęcie listu przewozowego przez drugiego i wszystkich kolejnych przewoźników.

Z góry już można stwierdzić, że rzadko zdarza się, aby w przypadku jednolitej umowy przewozu obejmującej całą trasę przewozu przewoźnik główny i każdy kolejny przewoźnik przejmowali przesyłkę i list przewozowy. W obliczu tak sformułowanej treści przepisów (również w wyłączenie obowiązujących wersjach angielskiej i francuskiej) pojawia się kwestia, czy przewoźnik główny musi sprawować pieczęć nad przesyłką, zanim przekaże ją kolejnemu przewoźnikowi.

Na podstawie brzmienia i celu

regulacji zawartych w artykułach od 34 do 40 CMR należałoby spełnić cztery wyżej wymienione warunki podstawowe z artykułu 34, aby wywołać różne skutki prawne. Jednakże nawet sądy najwyższe w państwach członkowskich Konwencji CMR orzekają – po części sprzecznie z literalnym brzmieniem tych przepisów – że nie jest konieczne przyjęcie towaru i listu przewozowego przez przewoźnika głównego i przewoźników sukcesywnych zaangażowanych w dany łańcuch. Zgodnie z tym orzecznictwem powinno wystarczyć, że tylko ostatni przewoźnik w łańcuchu zleceń, a zatem przewoźnik faktyczny, rzeczywiście przejmie towar i list przewozowy.

Artykuł 35 przewiduje tzw. „pokwitowanie tymczasowe”, co oznacza, że przewoźnik przy przejmowaniu towaru i listu przewozowego od swojego poprzednika ma obowiązek wpisać do listu przewozowego swoje dane i ewentualnie zastrzeżenia. W treści artykułu 35 CMR podano także, że należy wystawić dodatkowe potwierdzenie odbioru.

Warunkiem spełnienia przedstawionych wyżej wymogów z art. 34 CMR jest zastosowanie artykułu 36 CMR, regulującego kwestię legitymacji biernej przewoźników występujących w łańcuchu zleceń. Jedynie w przypadku zaginięcia, uszkodzenia i opóźnienia dostawy można dochodzić roszczeń tylko od pierwszego, ostatniego oraz od tego przewoźnika, który obsługiwał odcinek trasy, na którym doszło do powstania szkody. Oczywiście przewoźnicy sukcesywni posiadający legitymację bierną odpowiadają też z tytułu roszczeń odszkodowawczych wynikających z innych sytuacji, które pociągają za sobą odpowiedzialność cywilną. Dlatego też wszyscy inni przewoźnicy w łańcuchu zleceń odpowiadają jedynie w razie wystąpie-

nia wszystkich innych stanów faktycznych niż wyżej wymienione, stanowiących podstawę odpowiedzialności cywilnej, np. w przypadku nieopóźnienia zaliczenia (art. 21 CMR), natomiast nie ponoszą odpowiedzialności w razie zaginięcia przesyłki, jej uszkodzenia i opóźnienia dostawy.

Od przewoźników sukcesywnych w rozumieniu artykułu 34 CMR, w przypadku których odpowiedzialność uległa jakby uspołecznieniu, należy odróżnić „podwykonawców”, którzy nie spełniają wymogów artykułu 34 CMR (patrz wyżej). W przypadku łańcuchów zleceń podwykonawców odpowiedzialność ponosi każdorazowo na podstawie umowy kolejny podwykonawca przewozu tylko w stosunku do swojego poprzednika, przy czym, w stosunku we-

wnętrznym, dającego zlecenie przewoźnika, występującego w danym łańcuchu przed określonym podwykonawcą, w odniesieniu do tego podwykonawcy należy traktować jako nadawcę. Z tego powodu ważne jest, aby również każdy taki podwykonawca posiadał własne (subsidiarne) ubezpieczenie CMR, szczególnie z uwagi na postanowienia art. 3 CMR (odpowiedzialność za osoby trzecie).

Ogólnie rzecz biorąc chodzi tu o skomplikowaną materię wymagającą doświadczenia prawdzich specjalistów, których firma Lutz Assekuranz ma w swoich szeregach. Pozostają oni zawsze do dyspozycji klientów w razie ewentualnych pytań i chęci zawarcia umów ubezpieczenia.

www.lutz-assekuranz.at

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
POLSKIE ZAŁOŻENIE KONWENCJI CMR
KONWENCJA I WYKONANIE USŁUG
DŁG EXPERTS
ASSETINA INFORMACJA

LUTZ
UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1 KABOTAŻ OCP KRAJ ZDOLNOŚĆ FINANSOWA OCS PRZEWÓZNIK UMOWY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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 różące 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 różącego 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.
- Polska nie wymaga „doubbezpieczenia” przez spedycje i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiązący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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

Lutz Assekuranz ist ein Mitglied der Gruppe Lutz Assekuranz, die sich zusammenschließt und somit in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Gründung von SWAV in Österreich (Ministerialblatt Nr. 16/2009) gegründet wurde.

Kurs na wzrost

Lepszych wyników jeszcze nie było. 90,7 mln ofert ładunków i wolnych przestrzeni ładunkowych wystawionych na platformie TimoCom w 2017 r. Nowy rekord to sukces, na który pracował nie tylko TimoCom, ale między innymi jego klienci.



TimoCom

TimoCom w liczbach

90,7 mln ofert wystawionych na platformie w 2017 r. oznacza wzrost o 22,4 mln ofert, czyli o ok. 33 % w odniesieniu do wyników z 2016 r. W rezultacie przez rok za pośrednictwem TimoCom zostało wystawionych około 1,4 miliarda ton ładunków.

Platforma cieszy się niesłabnącą popularnością. Coraz więcej przedsiębiorstw branży TSL w całej Euro-

pie korzysta z cyfrowych rozwiązań tego przedsiębiorstwa. Liczba użytkowników podniosła się w ciągu roku o 17 000, osiągając tym samym wynik 127 000. Wzrost w tym zakresie jest konsekwencją zwiększenia się liczby klientów TimoCom, których obecnie jest już 40 000.

Wszystkie te wyniki składają się na sukces finansowy przedsiębiorstwa. W 2017 roku obroty TimoCom wzrosły o 5,7 mln euro, sięgając w sumie aż 67,9 mln euro. Tym samym istniejąca na rynku już ponad 20 lat firma IT osiągnęła najlepszą sprzedaż w historii.

Cyfryzacja na topie

Na sukces TimoCom wpływa wiele czynników, jednak gdyby chcieć wskazać najważniejsze, będą to niewątpliwie: rozwój gospodarek europejskich, napędzający koniunkturę w transporcie, oraz rosnąca technologizacja transportu. Duże znaczenie mają tu niewątpliwie hasła Logistyki 4.0. Podstawą tego procesu jest cyfryzacja. Jej postępy widać również w transporcie i logistyce. „Spedycje, a także przemysł i handel mogą znaleźć odpowiedniego partnera transportowego za pomocą kilku kliknięć myszą - i odwrotnie. Coraz więcej klientów korzysta z rozwiązań informatycznych naszej platformy, aby elastycznie reagować na różnorodne potrzeby transportowe, a przez to móc efektywniej zarządzać biznesem” - komentuje rzecznik prasowy TimoCom Gunnar Gburek. W minionym roku w lipcu TimoCom wychodząc naprzeciw potrzebom rynku włączył do portfolio platformy transportowej nowy moduł: TC Transport Order®. Aplikacja służy do cyfrowego poszukiwania transportu, centralnego zarządzania zleceniami



>127,000



67.9 Mio €



90.7 MIO

transportowymi oraz pozwala zawierać transakcje z poziomu platformy. Nowe rozwiązanie umożliwia oferentom frachtów pozyskiwać aktualne informacje o cenach usług transportowych dzięki możliwości jednoczesnego wysyłania zapytań o transport do wielu partnerów. Zwiększa to prawdopodobieństwo wybrania pod względem ceny i jakości możliwie najkorzystniejszej na rynku oferty. Usługodawcy mają natomiast dodatkową możliwość pozyskania zleceń transportowych przy minimalnym nakładzie pracy i środków. Proces wieńczy „cyfrowy uścisk dłoni”, czyli przyjęcie zlecenia poprzez kliknięcie myszką. Moduł ułatwia również zarządzanie zleceniami transportowymi. Informacje gromadzone są w jednym miejscu, kategoryzowane przy pomocy intuicyjnego menu i zawsze dostępne. Przez niespełną pół roku od chwili wprowadzenia produktu na rynek wystano już 12 900 zleceń transportowych.

Telematyka

W porównaniu do 2016 roku, w 2017 roku zwiększyła się aż o 30 liczba syste-

mów telematycznych zintegrowanych z platformą transportową. Jest ich już ponad 230. Tak duży zasięg integracji to znaczące ułatwienie dla klientów TimoCom. W ramach aplikacji TC eMap® mogą oni bowiem monitorować pozycje pojazdów z ładunkami na jednej mapie, a także udostępniać tę opcję swoim klientom. Korzyścią jest tu niewątpliwie skrócenie łańcucha komunikacji, oszczędność czasu, środków, zwiększenie bezpieczeństwa transportu i zaufania pomiędzy partnerami biznesowymi. Co więcej klienci mają obecnie możliwość przesyłania oraz przetwarzania danych dotyczących pozycji danego pojazdu do swoich systemów TMS. Stworzenie uniwersalnej wtyczki dla tego typu systemów stosowanych w przedsiębiorstwach branży TSL podyktowane było chęcią podniesienia jakości usług oferowanych przez klientów TimoCom. W ten sposób firma podnosi konkurencyjność swoich partnerów na rynku.

„Zapewniamy dzisiaj wszystkie potrzebne funkcje do realizacji transportu, aby zwiększyć transparentność w łańcuchu dostaw” - mówi Gunnar

Gburek, komentując rozwój platformy transportowej.

O TimoCom

TimoCom od początku swojego istnienia jest liderem w dziedzinie rozwiązań IT dla sektora TSL. Uważnie wstępuje się w potrzeby sygnalizowane przez swoich klientów, obserwuje i wychodzi naprzeciw oczekiwaniom użytkowników, dopasowując funkcjonalność programów obecnych na platformie transportowej do wymagań rynku, a w ten sposób stymulując zmiany na nim zachodzące. Platforma stawia na cyfryzację, automatyzację i optymalizację procesów. Aby „zrobić miejsce” dla dalszego rozwoju, TimoCom już tego lata planuje przeprowadzkę do nowo wybudowanej części swojej siedziby. Poszerzenie przestrzeni będzie sprzyjało intensyfikacji pracy nad dalszym rozwojem platformy. Już dziś w centrali i trzech przedstawicielstwach: w Czechach, na Węgrzech oraz w Polsce zatrudnionych jest w sumie ponad 460 osób z 34 krajów. Dla porównania w 2016 roku było ich 400.

Opel w Tychach

Planowane jest wskrzeszenie fabryki Opla w Tychach. Nieczynne od paru lat zakłady miałyby produkować silniki. Powstawałyby tam głównie trzy-cylindrowe jednostki PureTech. Ponowne otwarcie fabryki było planowane już od jakiegoś czasu. Po przejęciu Opla przez koncern PSA produkujący między innymi Peugeoty i Citroeny nie było pewne, co dalej z inwestycją w Tychach. Teraz potwierdzono, że produkcja ma ruszyć w 2019 roku.

V2L

Samochody porozumiewają się z sygnalizatorami świetlnymi. To na razie pilotażowy pomysł testowany w USA. Samochody Audi porozumiewają się tam z drogową infrastrukturą. Kierowca widzi na desce rozdzielczej kiedy zmieni się światło, dzięki czemu jazda staje się bardziej płynna. Planowany jest rozwój tego systemu. Np. nawigacja analizując zmiany świateł będzie mogła zaproponować kierowcy taką trasę przejazdu przez miasto, żeby stać jak najkrócej i jechać z zieloną falą.

Nowy Stratos

Potrzebne Ferrari i pół miliona dolarów, żeby stać się właścicielem „Nowego Stratos”, czyli włoskiego samochodu, który jest reinkarnacją legendarnej Lancii Stratos. Manifattura Automobili Torino zamierza zbudować 25 takich samochodów. Dawcą organów jest Ferrari 430 Scuderia. Silnik 4,3 o bazowej mocy 523 koni, podkręcony jest do 600 KM. Oryginalny Stratos również miał zamontowany silnik Ferrari.



2019 r. Opel znowu w Tychach

**Pierwsza ofiara**

Na przedmieściach Phoenix doszło do śmiertelnego wypadku z udziałem samochodu autonomicznego. Miał on miejsce podczas testów autonomicznego Volvo należącego do firmy Uber. Ofiarą jest rowerzystka, która prowadziła swój rower przez czteropasmową drogę w miejscu do tego nieprzeznaczonym, 90 metrów od przejścia dla pieszych. Autonomiczne Volvo nie wykryło obecności nieoświetlonej rowerzystki i nie zahamowało. 49-letnia kobieta zmarła w szpitalu.

**Equus Throwback**

Chevrolet Corvette po poważnej operacji plastycznej. Firma Equus, zajmująca się modyfikacjami sportowych samochodów, zaprezentowała model Throwback bazujący na Chevroletie. To 1000-konny potwór rozpędzający się do 354 km/h. Auto ma zupełnie nowe nadwozie i cenę. Za podstawowy model trzeba zapłacić prawie pół miliona złotych. Bazowa Corvette kosztuje mniej niż połowę tej kwoty.

**Sieć ładowania**

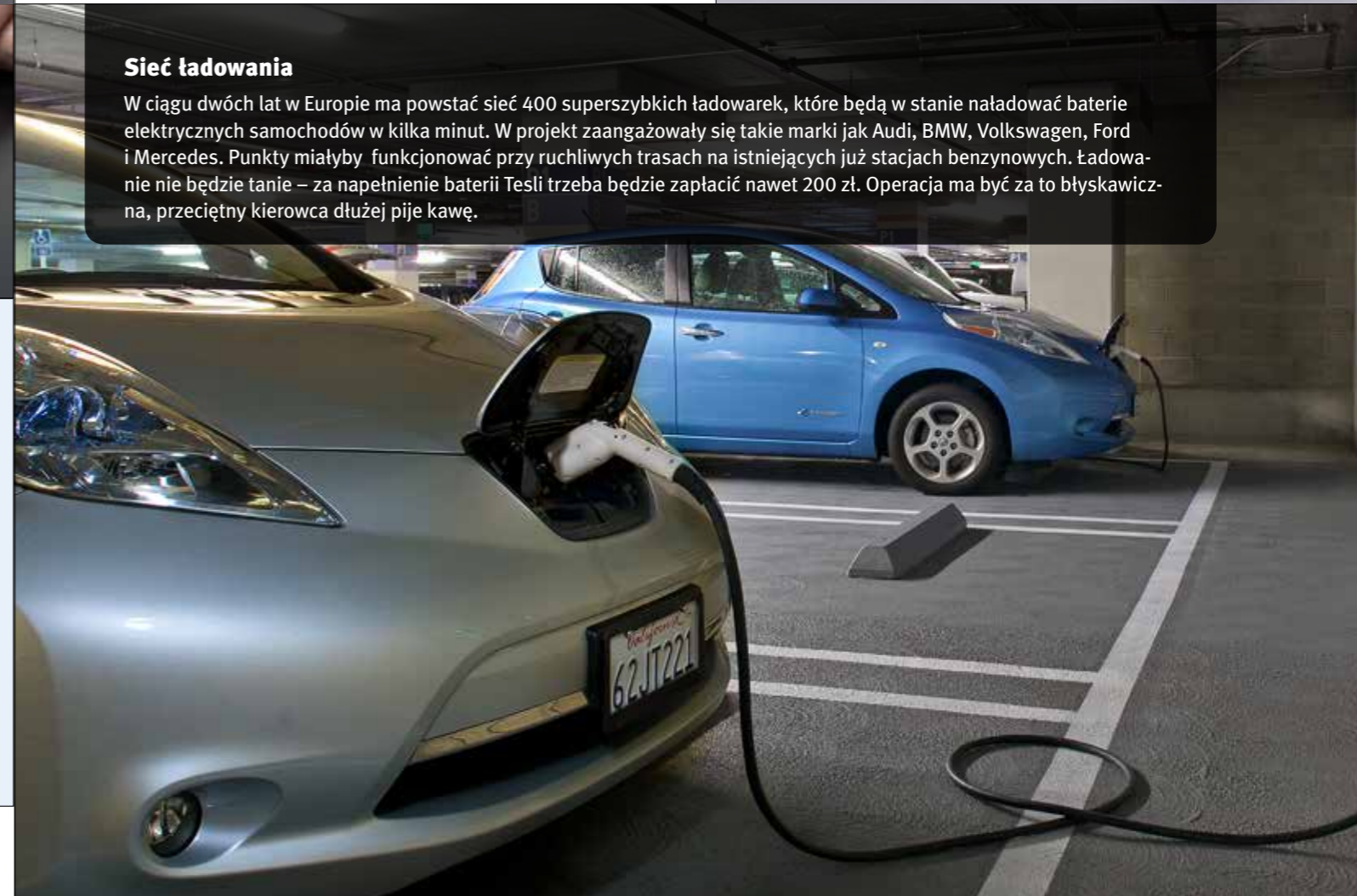
W ciągu dwóch lat w Europie ma powstać sieć 400 superszybkich ładowarek, które będą w stanie naładować baterie elektrycznych samochodów w kilka minut. W projekt zaangażowały się takie marki jak Audi, BMW, Volkswagen, Ford i Mercedes. Punkty miałyby funkcjonować przy ruchliwych trasach na istniejących już stacjach benzynowych. Ładowanie nie będzie tanie – za napełnienie baterii Tesli trzeba będzie zapłacić nawet 200 zł. Operacja ma być za to błyskawiczna, przeciętny kierowca dłużej pije kawę.

25 zł

Tyle za wjazd do centrum, do stref czystego transportu, będą mogły inkasować władze polskich miast. To pomysł Ministerstwa Energii. Początkowo mówiło się, że będzie to stawka 30 zł. Projekt zakłada, że miasta będą mogły tworzyć strefy czystego transportu z ograniczeniem ruchu, do których za darmo wjadą samochody elektryczne, hybrydy plug in i samochody na sprężony gaz ziemny. Pozostali będą musieli płacić, choć na razie to projekt.

**Sejf**

Bentley wspólnie z producentem zegarków Mulliner zaprezentowali specjalnie przerobionego SUV-a Bentayga, w którego wnętrzu znalazł się sejf. Pomysł nie jest nowy, ale wykonanie dość nowatorskie. Sejf umieszczono w podłokietniku pod tapicerowanym panelem, a żeby się do niego dostać potrzebny jest odcisk palca. To pomysł dla osób, które na przykład wybierają się na ryby i nie mają gdzie schować zegarka – a te marki Mulliner potrafią kosztować tyle co bardzo luksusowy samochód.



Genewa 2018



Mitsubishi e-Evolution

Salon w Genewie przyniósł sporo nowości, które już wkrótce znajdą się w salonach samochodowych całej Polsce.

Kacper Jeneralski

Mitsubishi e-Evolution

Japończycy pokazali, jak mogłyby wyglądać elektryczny crossover przyszłości. Ich prototyp ma aż trzy silniki, jeden z przodu i dwa na tylnej osi. Dzięki temu można było zrezygnować z typowego układu przeniesienia napędu, a samochód ma gigantyczny jak na swoje gabaryty prześwit. Jest samochodem uniwersalnym, zdolnym do jazdy po drodze i w terenie. Baterie umieszczono w podłodze, dzięki czemu środek ciężkości znajduje się bardzo nisko. Ciekawostką jest asystent jazdy, który będzie służył wskazówkami, jak poprawić styl i efektywność jazdy. To coś pomiędzy in-

strukturem jazdy, a pilotem rajdowym. e-Evolution to jeden z tych konceptów, które mają małe szanse na przejście do produkcji w obecnym kształcie. Ale specjaliści z Mitsubishi zarzekają się, że niektóre rozwiązania już niedługo zobaczymy w seryjnych samochodach z trzema diamentami na masce.

AMG GT 4-Door Coupe

Tak rozbudowaną nazwę ma nowe dziecko Mercedes. Czterodrzwiowy sportowy wóz stanowi połączenie super samochodu z rodzinnym sedanem. To auto będzie chciało konkurować z Porsche Panamerą. Najwyraźniej nie brakuje osób szukających sportowego samochodu przydatnego do codziennej jazdy. Takie ma

być AMG GT 4-Door Coupe, które ma czterodrzwiowe nadwozie i bagażnik, nie występujący w standardowym AMG GT. Coupe ma bagażnik o pojemności 175 litrów, a jego „rodzinną” odmiana 395 litrów.

Wnętrze można skonfigurować z myślą o sporcie, albo komfortowej jeździe. Do wyboru są kubałkowe siedzenia z przodu i

z tyłu, albo wygodne fotele i kanapa. Mercedes może występować w wersji 4- lub 5-osobowej. Pod maską mamy silnik rodem z GT. Czterolitrowa jednostka V8 generuje 639 koni, a mniejszy, sześciocylindrowy silnik o pojemności 3 litrów ma 585 koni. Mocniejszy wariant rozpędza się do 315 km/h, a pierwszą setkę robi w 3,2 sekundy - i to w aucie, w



którym mieszczą się foteleliki dziecięce. Na wyposażeniu jest standardowy napęd na 4 koła i 9-biegowy automat. Można też liczyć na mechanizm różnicowy o zwiększonym tarcu, zapobiegający uślizgom, i spinający koła podczas bardziej dynamicznej jazdy. W opcji są też 4 koła skrętne. Ceny nie podano, bo auto ma wejść do sprzedaży dopiero latem.

KIA Ceed

Ma mniej skomplikowaną nazwę i bardziej szlachetne rysy. KIA Ceed debiutowała w Genewie również jako kombi. To prawdziwy bestseller koreańskiej marki. Jej szefowie stwierdzili jednak, że są problemy z nazwą, dlatego zlikwidowali apostrof, z którego umiejscowieniem wielu miało problemy. Kompaktowa KIA nazywa się teraz Ceed, a nie Cee'd. Nadwozie stało się bardziej eleganckie, ale nie przeprowadzono rewolucji. Nie jest tajemnicą, że samochód od projektu do produkcji powstaje w Europie, dlatego też odniósł tu sukces.

Twórcy trzeciej generacji postanowili trzymać się sprawdzonej recepty. Wymiary auta są podobne, jedynie minimalnie się zwiększyły. Duże zmiany zaszły za to w kabinie, która jest wyraźnie

obszerniejsza. Ma to być najbardziej funkcjonalny Ceed w historii, jego bagażnik ma aż 600 litrów pojemności. Więcej jest też miejsca dla pasażerów, bo dzięki zmniejszeniu zwisów powiększyła się sama kabina. Wykończenie i stylistyka wnętrza niczym nie przypomina starszych i uboższych generacji. W ofercie będzie kilka silników. Jest litrowy trzycylindrowiec, który nie zdobył popularności w Polsce. Jest też benzynowy 1,4 i dołączony benzyniak 1,4 turbo o mocy 140 koni – to nowość. Diesel będzie występował w dwóch wersjach mocy 115 i 136 koni. Ceed w wersji hatchback pojawi się w salonach w połowie roku, a kombi jesienią.

Cupra

W Genewie narodziła się też nowa marka, to Cupra. Taki przydomek nosiły do tej pory najbardziej sportowe wersje Seatów. Teraz markę wyodrębniono. Jest nowe logo i nieco inna filozofia tworzenia samochodów. Matowych lakierów nie uświadczymy w typowych cywilnych Seatach, a właśnie tak wyglądał jeden z zaprezentowanych w Genewie egzemplarzy Cupry Ateca.

To właśnie usportowiona Ateca jest pierwszym modelem osobnej marki Cu-



pra. Ma dwulitrowy silnik o mocy 300 KM, zaawansowany napęd na 4 koła, adaptacyjne zawieszenie i 7-stopniowy automat DSG. Wnętrze jest stonowane i niemal całe czarne, ale wyposażone w ciekawe kubałkowe fotele. Ateca Cupra pojedzie maksymalnie 245 km/h, a setkę osiąga w 5,4 sekundy. Na razie nowa marka będzie bazowała na istniejących Seatach, ale pojawiły się zapowiedzi, że wkrótce mogą pojawić się osobne modele nie występujące w gamie zwykłego Seata.

Audi A6

Na pierwszy rzut oka to tylko ewolucja, ale mamy do czynienia z zupełnie nowym autem. Mało tego, wszystkie nowe A6 będą hybrydami, niezależnie od wersji silnikowej. Nie będą to jednak typowe hybrydy, takie jak Toyota Prius, czy Prius Plug-in. Każdy sil-

nik benzynowy i diesla jest tu doposażony w mały system, który czyni z niego tak zwaną „miękką hybrydę”. System wspomaga ruszanie i rozpędzanie. Przy prędkościach od 55 do 160 km/h A6 będzie mogło „zeglować” z wyłączonym silnikiem, obniżając spalanie nawet o 0,7 l na setkę. Sercem systemu jest specjalny rozrusznik połączony z alternatorem. Przy większych silnikach cała instalacja pracuje na napięciu 48 V, a czterocylindrowce będą obsługiwane napięciem 12 V. Na początek silniki będą 4. Tylko jeden benzyniak V6 3.0 TFSI o mocy 286 KM, dwa diesle V6 3.0 TDI (231 i 286 KM) i czterocylindro-





OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2018



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.

wy wysokoprężny silnik o mocy 204 KM. Poza tym model ma typowe dla Audi wyposażenie, nawiązujące technologią i stylistyką do najnowszych modeli A8 i A7. Jest system automatycznego parkowania, działający kiedy kierowca siedzi za kółkiem, oraz automatycznego wjazdu do garażu, kiedy wysiadziemy z samochodu. Tą drugą opcją steruje się przy pomocy smartfonu i specjalnej aplikacji.

Peugeot 508

To najprawdopodobniej największe zaskoczenie tego rocznego salonu w Gene-

wie. Po mało przebojowej pierwszej generacji pięćset-ósemki Francuzi dali się ponieść fantazji. Efekt, to budząca zachwyt limuzyna segmentu D, której stylistyka ma wiele wspólnego ze stylem nadwozi coupe.

Gdyby nie o ponad 10 cm krótsze nadwozie, to 508 można by porównywać z Volkswagenem Arteonem. Wspólną cechą jest opływowa sylwetka oraz czworo drzwi bez ramek, a więc typowo sportowe rozwiązanie.

Peugeot ma pokrywą bagażnika typu liftback, unoszoną w praktyczny sposób razem z szybą. Zdjęcia 508

ukazały się jeszcze przed premierą w Genewie, mimo to samochód wywołał powszechne „Och!”, a to dlatego, że dopiero na żywo widać, ile pracy w niego włożono. Śmiało można powiedzieć, że to samochód klasy premium. Ledowe oświetlenie, ścięte lampy, wysoka jakość materiałów i kapitalnie zaprojektowane wnętrze, to główne auty. Deska rozdzielcza jest dwupoziomowa. Górna część z cyfrowymi zegarami i nawiewami została cofnięta pod szybę. Duży ekran i większość przycisków znajduje się bliżej kierowcy. Świetne wraże-

nie robi wysmakowane połączenie skóry z drewnem, którym wykończono znaczną część wnętrza. Opcji silnikowych jest kilka. Podstawowy silnik benzynowy PureTech ma 180 koni, we wzmocnionej wersji może mieć ich mimo małej pojemności aż 225! Dwulitrowy diesel to trzy warianty mocy: 130, 160 i 180 KM. W planach jest też wersja hybrydowa o mocy około 300 koni. Wrażenie robi też cena: bogato wyposażona seria „First Edition” kosztuje 199 900 zł. W późniejszym czasie do sprzedaży wejdą podstawowe wersje, o niższych cenach.



OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy



2018

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2018



obowiązujące
na obszarze Europy

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





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

