



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Umowa z MEN

6



Pośrednicy i spedytorzy

20

Brexit

28

Liczy się każda kropla

60



Genialnie skuteczny! Z największą w Europie platformą transportową.

20.09.2018 - 27.09.2018
+++ IAA Commercial Vehicles w Hanowerze/Niemcy
+++ Hala 13 | Stoisko C29

- 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

**OPŁATY
DROGOWE**



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

-  **POLSKA: viaTOLL + **
-  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





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Pakiet Mobilności

Toczą się negocjacje w sprawie Pakietu Mobilności, a ich wynik jest niemożliwy do przewidzenia, bo nie są to rozmowy dwustronne; za stołem siedzą przedstawiciele 27 krajów. Na początku co do idei popierało nas 18 krajów, ale po dojściu do szczegółów w każdej kwestii pojawia się inna koalicja ze względu na zróżnicowane interesy. Choćby w takiej sprawie: po ilu dniach od przekroczenia granicy mają obowiązywać przepisy

o delegowaniu: inaczej widzą to Czesi, inaczej Polacy, a jeszcze inne zdanie mają Litwini. Na każdym etapie negocjacji warunki są coraz bardziej dla nas sprzyjające, ale póki co to pyrrusowe zwycięstwo, bo regulacje krajowe (które jako pierwsi wprowadzili Niemcy i Francuzi) są powodem obaw dla naszych przewoźników. Jednak najważniejsze, że sprawa nie jest zamknięta i cały czas walczymy o nasze interesy.

Myto zależne od zużycia paliwa

38

Po 2022 roku opłaty za drogi będą zależeć od wielkości emisji dwutlenku węgla i przejechanego dystansu, natomiast znikną winiety czasowe.

Z ciężarówki na motocykl

68

Właściciel jednego z pięciu polskich zespołów wyścigowych Karol Rychlik jest przewoźnikiem i członkiem ZMPD. Czas dzieli na prowadzenie firmy transportowej i starty w Pucharze Polski oraz Pucharze Europy Alpe Adria.



Master Truck

44

Tysiąc malowanych ciężarówek, tłumy zwiedzających, piękna pogoda i konferencja ZMPD - tak można opisać 14. Złot pojazdów tuningowanych, który co roku odbywa się koło Opola.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Bożena Grzegorzczak, Euzebiusz Jasiński,
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko,
Piotr Mikiel, 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 niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?

9

To hasło przygotowanej przez ZMPD akcji, której założeniem było zainteresowanie młodzieży podjęciem nauki w zawodzie kierowca-mechanik.



Transport w cieniu Brexitu

28

Minister Transportu Wielkiej Brytanii Jesse Norman oraz ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott spotkali się 26 lipca 2018 r. w siedzibie ZMPD z przedstawicielami branży międzynarodowego transportu drogowego. Tematem rozmów był Brexit.

Spedytor i przewoźnik

20

Podczas spotkania Forum Transportu Drogowego 11 lipca 2018 roku w siedzibie ZMPD przewoźnicy i spedytorzy dyskutowali na temat zasad współpracy.

Umowa z MEN. Kamień milowy dla polskiego transportu	6
Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?	9
NIE dla delegowania w transporcie międzynarodowym	12
Fotomorgana. Wschód kontra Zachód	14
Spedytor i przewoźnik	20
Rosnący problem. Pośrednicy	22
Algorytm pogodzi przewoźników i spedytorów	26
Transport w cieniu Brexitu	28
Brytyjska wizja Brexitu	30
Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym	32
Przewoźnicy wybrali delegatów	34
Myto zależne od zużycia paliwa	38
Najoszczędniejsze ciężarówki	40
Elektryczne i autonomiczne	42
Master Truck 2018	44
Interesująca współpraca	48
ZMPD liderem. Odzyskaj podatek VAT	50
Retro. Kabina racjonalizatora	52
Istota i cele kontroli wewnętrznej w podmiocie gospodarczym	58
Liczy się każda kropla	60
Odpowiedzialność przewoźnika	62
„Belgijka”, czyli jak tańczyć z 45-godzinną przerwą w rozkładzie jazdy	64
Z ciężarówki na motocykl	68
Król Touareg III	72

Umowa z MEN. Kamień milowy dla polskiego transportu

Podpisanie porozumienia z Ministerstwem Edukacji Narodowej o współpracy to przełomowy moment dla naszej branży – powiedział w imieniu sygnatariuszy Forum Transportu Drogowego prezes ZMPD Jan Buczek.

Piotr Gawelczyk

Do uroczystego podpisania porozumienia pomiędzy MEN a organizacjami przewoźników drogowych, będącymi sygnatariuszami Forum Transportu Drogowego, w sprawie współpracy na rzecz szkolnictwa branżowego i technicznego w zawodach związanych z transportem drogowym doszło 11 lipca 2018 r. w siedzibie ZMPD w Warszawie.

Nowe kadry

Dzięki temu dokumentowi kształcenie przyszłych kierowców zawodowych będzie łatwiejsze. Jest to tym ważniejsze, że – jak przypominał prezes ZMPD – branża przeżywa kryzys, a bez dopływu kadr skazana jest nie tylko na stagnację, lecz wręcz na powolne obumieranie. – Pewne procesy są łatwe do przewidzenia, dlatego ZMPD wspólnie z innymi organizacjami zrzeszającymi przewoźników od dekady zabiegało o to, by umożliwić pozyskiwanie pracowników wykształconych w publicznym systemie oświatowym. Dziś zaczynamy zbierać tego owoce – powiedział podczas uroczystości prezes Jan Buczek, oficjalnie potwierdzając wolę skupionych w Forum Transportu Drogowego przedstawicieli stowarzyszeń do włączenia się

w proces kształcenia kadr dla transportu.

– To, co powiedział prezes ZMPD, jest kluczem do zrozumienia naszych wspólnych działań – powiedziała sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek, która z ramienia ministerstwa podpisała porozumienie. – Bez dopływu wykształconych pracowników międzynarodowy transport drogowy nie będzie się rozwijał. Problem polega na tym, że choć w szkołach zawodowych uczy się spora grupa młodzieży, to 40 proc. uczniów po ukończeniu w nich nauki trafia do biur pośrednictwa pracy. Świadczy to o tym, że dzisiejsze szkoły zawodowe nie uczą tego, czego oczekują przedsiębiorcy. Musimy, i to szybko, zmienić te proporcje – dodała Marzena Machałek, podkreślając fakt, że branża międzynarodowego transportu drogowego bardzo dynamicznie włączyła się w reformę edukacji. – Wspólnie przygotowaliśmy podstawę programową, razem pracujemy nad dalszymi zmianami – powiedziała przedstawicielka MEN. – Dążymy do tego, by związać szkoły z pracodawcami. Dlatego zaproponowaliśmy zmiany przepisów, dzięki którym nie będzie można wprowadzić nowego zawodu do nauczania bez podpisania umowy płacówek oświatowych z przedstawicielem biznesu. Dziś takiej umowy nie ma i szkoły mogą uczyć w oderwaniu od rynkowych potrzeb – przypomina-

ła przedstawicielka resortu edukacji.

Marzena Machałek zaznaczyła jednocześnie, że w przypadku branży transportowej współpraca odbywa się nie tylko ze szkołami, pracodawcami czy samorządami, lecz także z innymi ministerstwami, w tym przede wszystkim z Ministerstwem Infrastruktury. – Bez tej współpracy przygotowane przez nas zmiany nie byłyby możliwe – powiedziała Machałek.

Wspólnymi siłami

Odnosząc się do owocnej współpracy międzyresortowej, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz zwrócił uwagę na likwidację wymogu minimalnego wieku, kiedy uczeń może się starać o uzyskanie w szkole prawa jazdy, co z kolei jest zasługą Ministerstwa Zdrowia. Obecny na uroczystości podpisania porozumienia przedstawiciel Związku Powiatów Polskich Marcin Maksymiuk zadeklarował dalsze wsparcie przez ZPP działań, mających na celu rozwój szkolnictwa zawodowego.

– Mamy świadomość, że nie odbudujemy kształcenia zawodowego bez udziału pracodawców w tym procesie. Jestem przekonana, że razem uda się nam wypełnić lukę pokoleniową wśród pracowników. Uczeń musi mieć świadomość, że trafia do dobrej szkoły, po której będzie miał dobry zawód, a później – już jako pracownik – że



będzie miał dobrego pracodawcę – podsumowała Marzena Machałek.

Prezes Jan Buczek podziękował wszystkim zaangażowanym w proces, który zmienia oblicze polskiej edukacji zawodowej. – Bardzo czekamy na chwilę, kiedy pierwszy wykształcony w nowym systemie uczeń uzyska pracę w polskiej firmie transportowej – powiedział w imieniu FTD prezes ZMPD. – A teraz bierzemy się wszyscy do dalszej roboty, bo to koło zamachowe nie kręci się jeszcze tak swobodnie, jak byśmy tego chcieli – dodał Jan Buczek.

W uroczystości, poza sygnatariuszami FTD i przedstawicielami ministerstw, uczestniczyli członkowie władz ZMPD oraz dyrektorzy szkół biorących udział w akcji promującej klasy kierowca-mechanik.

Podczas uroczystości porozumienie podpisali:

- Prezes Zarządu Dolnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych Zbigniew Janiak
- Prezes Zarządu Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego Adam Jędrzych
- Prezes Lubelskiego Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Mariusz Szabała
- Prezes Zarządu Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych

Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” Krzysztof Strzała

- Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Nowrotek
- Wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Sławomir Kostjan
- Przewodniczący Rady Nadzorczej Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Galicja Tomasz Ziaja
- Prezes Zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników i Transportowców "Radom" Robert Stępień
- Prezes Okręgowego Stowarzyszenia Drogowych Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów "Wybrzeże" Andrzej Olechnicki
- Prezes Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Józef Stelmachowski
- Wiceprezes Zarządu ds. Finansowych Podkarpackiego Stowarzyszenia Przewoźników i Spedytorów Drogowych w Rzeszowie Tadeusz Furmanek
- Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk
- Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński
- Przedstawicielka Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokaro-

wych Marta Witkowska

- Prezes Zarządu Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomasz Rejek
- Wiceprezesi Zarządu Sądeckiej Izby Gospodarczej Waław Faron i Kamil Rosiek
- Prezes Zarządu Stowarzyszenia Klub Polskiego Trakera Andrzej Łabędzki
- Wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych "Dolny Śląsk" Grzegorz Wieczorek
- Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej Kazimierz Ducki
- Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero
- Przedstawiciel Transportu i Logistyki Polskiej Andrzej Kalisiak
- Prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie Aleksander Reisch
- Członek Zarządu Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Dariusz Matulewicz
- Przedstawiciel Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce Łukasz Szczepankowski
- Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek



Porozumienie przedstawicieli branży o współpracy z Ministerstwem Edukacji Narodowej podpisano 11 lipca 2018 r.



Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?



To pytanie od wiosny zadawały sobie szkoły w całej Polsce, prowadzące klasy o profilu kierowca-mechanik. To także hasło przygotowanej przez ZMPD akcji, której założeniem było zainteresowanie młodzieży podjęciem nauki w tym zawodzie.

Piotr Gawelczyk

Coraz bardziej dający się we znaki przedsiębiorcom z branży międzynarodowego transportu drogowego brak kierowców był powodem zorganizowania przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce ogólnopolskiej akcji, mającej na celu promowanie w szkołach nauki w klasach o profilu kierowca-mechanik.

Szesnaście szkół

Zasady najnowszej akcji ZMPD, związanej z promocją szkół prowadzących klasy o profilu kierowca-mechanik, były w założeniu proste – do kabiny podstawowego pod placówką przez przewoźnika ciągnika siodłowego miała wejść jak największa liczba uczniów, oczywiście z pełną gwarancją zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom tej zaba-

wy. Podczas akcji miał być nagrywany amatorski film, który później trafiłby na stronę szkoły i portal społecznościowy.

Pomysł wywołał duże zainteresowanie. 16 placówek zorganizowało tę zabawę, po czym podzieliło się na swojej stronie internetowej lub portalu społecznościowym jej efektami. W nagrodę miały szansę na ufundowanie przez Zrzeszenie całodziennych zajęć z wykorzystaniem profesjonalnego mobilnego symulatora jazdy. Warto podkreślić, że jedynym sposobem na skorzystanie z tak ciekawej, praktycznej lekcji kierowania ciężarówką był start w projekcie.

Uroczyste zakończenie akcji odbyło się 11 lipca w siedzibie ZMPD w Warszawie podczas ceremonii podpisania porozumienia MEN z sygnatariuszami Forum Transportu Drogowego (o tym wydarzeniu piszemy wcześniej), a losowania dokonała sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek.

Los uśmiechnął się do Zespołu Szkół Technicznych w Białymstoku – symu-

lator trafi do tej placówki po rozpoczęciu roku szkolnego 2018/2019. W imieniu szkoły certyfikat przyznania głównej nagrody odebrała przewodnicząca regionu podlaskiego ZMPD Małgorzata Zdrowska.

Dwa symulatory, nie jeden

Symulator miał być jeden, a będą dwa. Prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie i jednocześnie przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch zapowiedział, że jeśli szkoła z jego regionu nie będzie miała szczęścia w losowaniu, ufunduje identyczną mobilną pomoc naukową. I tak się też stanie – na początku nowego roku szkolnego symulator trafi do olsztyńskiego Zespołu Szkół Samochodowych.

Ceremonia losowania głównej nagrody była także okazją do kuluarowych rozmów z przedstawicielami szkół, biorących udział w konkursie. – Utworze-



nie klasy kierowca-mechanik nie było łatwe, zwłaszcza że nie mieliśmy odpowiedniego ku temu zaplecza. Udało nam się jednak przeforsować zatwierdzenie projektu wartego ponad 9 mln zł. Dzięki tym pieniądzom wyposażamy warsztaty m.in. w linię diagnostyczną – powiedział Zbigniew Kur, kierownik szkolnych warsztatów w Zasadniczej Szkole Zawodowej nr 1 w Łukowie. – Brak odpowiedniej bazy nie zniechęcił nas do działania, zwłaszcza że widzieliśmy duże zapotrzebowanie na otwarcie tej klasy. Byłem przekonany, że jeśli tylko stworzymy młodzieży odpowiednie warunki do praktycznej nauki zawodu, nie będzie żadnego problemu z naborem. I tak też się stało – w tej chwili mamy po ok. 30 osób w klasie. Oczywiście nie wszystko jest tak idealne. Musimy np. starać się o odpowiednią kadrę. Chcemy mieć fachowców z prawdziwego zdarzenia, jednak bez uwolnienia plac nauczycieli praktycznej nauki zawodu będzie to bardzo trudne do zrealizowania. Inną sprawą jest to, że musimy liczyć na pomoc ze strony przyszłego pracodawcy. Nasza młodzież powinna w większym stopniu wychodzić na zewnątrz, do firm transportowych. Do tej pory, co przyznają z dużą przykrością, nie do końca udawało nam się dogadać i współpracować z biznesem, oprócz chlubnych wyjątków, jakimi są np. PKS Łuków czy firma Dakar, gdzie wysyłamy swoich uczniów – powiedział Zbigniew Kur. Zwrócił uwagę na fakt, że choć klasy noszą nazwę kierowca-mechanik, to de facto szkoły kształcą przede wszystkim mechaników. – Z niecierpliwością czekamy na moment, kiedy szkołę będą mogli opuścić uczniowie z kategorią C, której jeszcze w programie kształcenia nie

ma – dodał kierownik szkolnych warsztatów.

Pomysł spodobał się staroście

– Natychmiast po podpisaniu przez Ministerstwo Edukacji zgody na kształcenie w zawodzie kierowcy-mechanika rozpoczęliśmy odpowiednie przygotowania – powiedziała z kolei dyrektor Zespołu Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach Renata Stępień. To szkoła, która nie boi się wyzwań, a jej kierownictwo jest bardzo otwarte na różnego rodzaju nowości. – Wiele rzeczy, które w naszym powiecie wydarzyły się w edukacji po raz pierwszy, wydarzyły się właśnie w naszej szkole. Dlatego kiedy tylko pojawiła się możliwość kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik, powiedzieliśmy sobie: czemu nie spróbować? Poszliśmy do starosty z pomysłem stworzenia klasy. Nasze argumenty były na tyle mocne, że nie trzeba było go długo przekonywać – powiedziała dyrektor Stępień. – Z satysfakcją obserwuję, że z roku na rok rośnie liczba chętnych do nauki w tym zawodzie. Zdajemy sobie sprawę, że jest bardzo duże zapotrzebowanie na kierowców, dlatego wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom pracodawców – zarówno z naszego regionu, jak i pracodawców ogólnopolskich – informuje pani dyrektor.

Część zajęć prowadzona jest w świetnie wyposażonym Centrum Kształcenia Praktycznego w Gorlicach, do tego dochodzi bardzo szeroko zakrojona współpraca z firmami, z którymi szkoła ma podpisane odpowiednie umowy. Szkoła ma spore doświadczenie związane ze współpracą z firmami od lat 60., kiedy Zespół Szkół Technicznych był szkołą przyzakładową Fabryki Maszyn Wiertniczych i Górniczych Glinik.

– W sumie mamy ok. 60 uczniów. Czy warto było? Tak, chociaż były dylematy dotyczące nauczania kolejnej kategorii prawa jazdy – kat. C. Bardzo się cieszę, że wyeliminowano barierę związaną z limitem wieku, co z pewnością ucieszyło wielu moich uczniów – tych, którzy skończyli 18 lat i zrobili już pra-

wo jazdy kat. B. Ta informacja z pewnością ucieszyła też pracodawców – dodała dyr. Stępień. Jak przekonuje, najgorsze już za nimi. Największe problemy? – Powiat gorlicki jest specyficzny, nie ma tu zbyt wielu dużych firm. Z transportowych de facto jest tylko jedna, inne są już w dalszej odległości od nas – w Nowym Sączu, a to jest ok. 40 km – powiedziała dyr. Stępień.

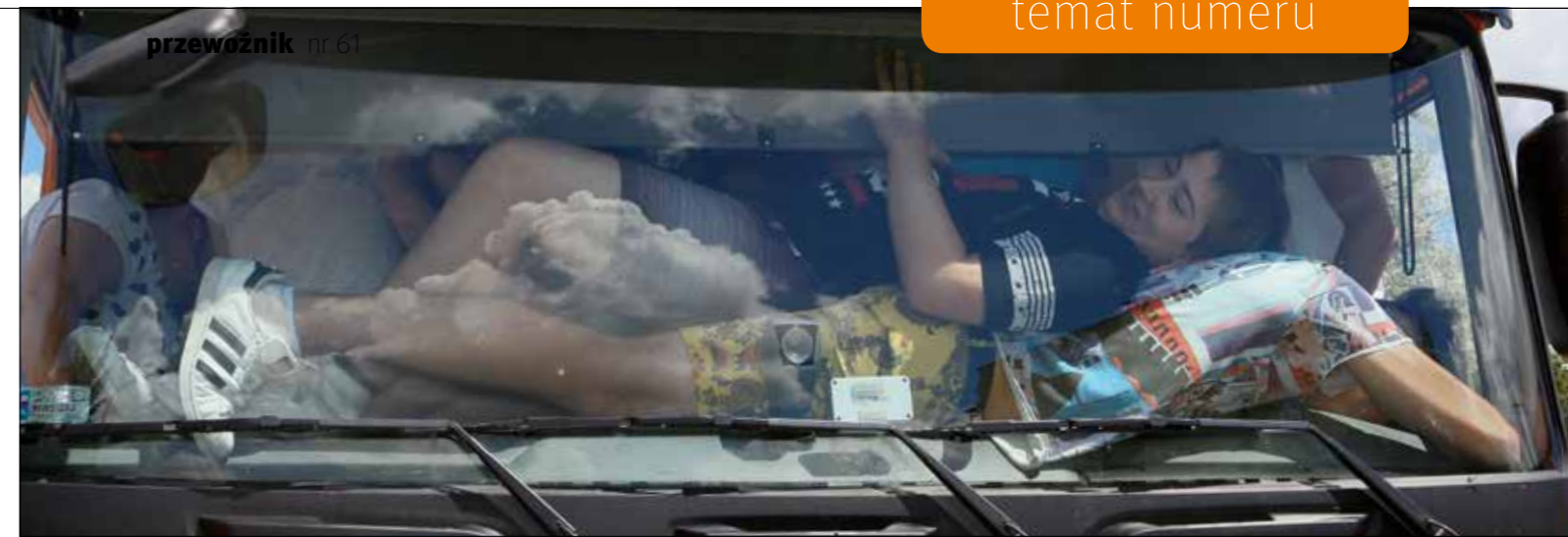
Młodzież zainteresowana

– Z niecierpliwością czekamy na moment, kiedy będziemy mogli uczyć na prawo jazdy kat. C, chociaż jak do tej pory nie możemy narzekać na brak młodzieży – powiedziała kierownik szkolenia praktycznego z Zespołu Szkół Zawodowych nr 2 w Ostrołęce Daniela Florczak. – Nasi uczniowie mają okazję odwiedzać firmy transportowe, gdzie mogą zobaczyć, jak wygląda codzienna praca w tym zawodzie – powiedziała Daniela Florczak. Dodała, że najlepsi uczniowie na zakończenie roku otrzymują nagrody pieniężne, które wypłacają przedstawiciele przewoźników.

Zanim jednak doszło do uroczystego podsumowania akcji, przedstawiciele ZMPD uczestniczyli w dniach otwartych w całym kraju. Jeden z nich odbył się w Zespole Szkół Zawodowych im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Teresinie. W wydarzeniu na zaproszenie dyrektor Ewy Odolczyk uczestniczył dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński. – Spotkanie z młodzieżą utwierdziło nas w przekonaniu, że tego typu akcje są niezwykle potrzebne – powiedział dyr. Jasiński.

– Jestem przekonana, że dzięki zainteresowaniu młodzieży gimnazjalnej z okolicy, w nowym roku szkolnym uruchomiony zostanie nabór do klasy kierowca-mechanik – powiedziała z kolei dyr. Odolczyk. Podobną akcję, dzięki pomocy firmy Mercedes, która udostępniła ciągnik siodłowy, przeprowadził Powiatowy Zespół Szkół nr 5 w Łopusznie koło Kielc. Reprezentujący Mercedesa Ireneusz Chłopek podkreślał, że zasiadający za kierownicą uczniowie zaskakiwali go fachowymi pytaniami dotyczącymi parametrów technicznych pojazdu.

W Zespole Szkół Nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Łukowie do dyspozycji uczniów był pachnący jeszcze nowością (zaledwie 15 tys. km przebiegu) DAF XF 480. – Młodzież zachowała się porząd-



59 szkół 114 klas 1800 uczniów

Taki jest na dziś imponujący bilans wieloletnich starań Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce o przywrócenie do szkół nauki w zawodzie kierowca-mechanik. Odradzanie się kształcenia w tym zawodzie to niewątpliwy sukces nauki i biznesu. Następne placówki już zapowiadają otwarcie od roku szkolnego 2018/2019 klas, w których będą się uczyć przyszli zawodowi kierowcy.

nie, nie zabrudziła samochodu – powiedział kierowca samochodu, pan Krzysztof, wskazując na jasną, pikowaną skórzaną narzutę na niewysokim tunelu silnika. – Wszyscy wchodzili do kabiny bez butów. Skoro ja tam chodzę na bosaka, to moi goście także – tłumaczył. Kierowca jest absolwentem szkoły i od 20 lat pracuje w transporcie międzynarodowym. Dyrektor placówki Tadeusz Federczyk podkreślał, że jego szkoła jako jedna z trzech pierwszych w województwie lubelskim już dwa lata temu otworzyła klasy o profilu kierowca-mechanik. – Łuków i okolice są prawdziwym zagłębiem transportowym – wyjaśniał powody podjęcia decyzji wskazując, że niemal w każdym gospodarstwie jest ciężarówka. Słuszność decyzji została potwierdzona odzewem wśród młodzieży. Klasy liczą po 30 osób. – Każdy wie, że kierowca to popłatny, choć trudny zawód – przyznała nauczycielka przedmiotów zawodowych Agata Żądalek.

Targi pracy

Przedstawiciele ZMPD byli także na targach pracy dla młodzieży, zorganizowanych w Zespole Szkół Mechanicznych w Białymstoku, podczas których

informowali uczniów o możliwości zatrudnienia w firmach transportowych w zawodzie mechanika lub kierowcy. Szczególną atrakcją była dostarczona specjalnie na tę okazję przez firmę Adampol SA ciężarówka, w której uczniowie mogli się poczuć jak zawodowi kierowcy. Wiele osób pytało przedstawicieli ZMPD, w jaki sposób można zdobyć uprawnienia na prawo jazdy kategorii kat. C lub C+E. Z rozmów z młodzieżą wynikało, że niektórzy posiadają już uprawnienia i są zainteresowani pracą w zawodzie kierowcy. Jak poinformowali przedstawiciele szkoły – dyr. Małgorzata Kleszczewska i jej zastępca odpowiedzialny za szkolenie zawodowe Krzysztof Czerech – szkoła posiada warsztaty mechaniczne, lakiernię, stację obsługi pojazdów, a przede wszystkim nauczycieli praktycznej nauki zawodu kierowcy i mechanika.

Szkoły, które wzięły udział w projekcie „Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki”

- Białystok. Zespół Szkół Mechanicznych „Mechaniak”
- Białystok. Zespół Szkół Technicznych

- Gorlice. Zespół Szkół Technicznych im. Wincentego Pola
- Gostynin. Gostynińskie Centrum Edukacyjne
- Legnica. Zespół Szkół Samochodowych
- Łopuszno. Powiatowy Zespół Szkół
- Łuków. Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1
- Łódź-Górna. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 22
- Olsztyn. Zespół Szkół Samochodowych nr 2
- Ostrołęka. Zespół Szkół Zawodowych nr 2
- Skierniewice. Zespół Szkół Zawodowych nr 2
- Skwierzyna. Zespół Szkół Technicznych
- Stalowa Wola. Centrum Edukacji Zawodowej
- Staszów. Centrum Kształcenia Praktycznego
- Teresin. Zespół Szkół im. Prymasa Tysiąclecia
- Toruń. Zespół Szkół Samochodowych

NIE dla delegowania

Organizacje spedytorów i przewoźników są przeciwne objęciu transportu międzynarodowego dyrektywą o delegowaniu.

Robert Przybylski

Tak” dla jasnych reguł gry, „nie” dla nieproporcjonalnych obciążeń i pozornych działań, utrudniających jedynie funkcjonowanie przewoźników międzynarodowych – wielostronną deklarację sprzeciwu wobec prób objęcia delegowaniem kierowców transportu międzynarodowego podpisały organizacje z 24 krajów UE.

Sygnatariusze deklaracji podkreślają, że przygotowane przez Komisję Europejską lex specialis milcząco zakłada, że transport międzynarodowy podlega dyrektywie o delegowaniu, a „specjalne” zapisy są tylko kosmetyczne, bo większość ograniczeń i tak obejmuje kierowców transportu międzynarodowego.

Ponadto sygnatariusze wskazują, że wdrożenie regulacji oraz ich egzekwowanie będzie niesłychanie trudne z uwagi na administracyjne wymagania. W wielu krajach wynagrodzenie ustalane jest lokalnie, zatem przedsiębiorcy będą musieli stosować się do nawet dwudziestu krajowych legislacji miesięcznie i pięćdziesięciu systemów wynagradzania, uzależniających wysokość wynagrodzenia m.in. od starszeństwa, przewożonych ładunków, rodzaju samochodu, itd. Ponadto lokalne regulacje w różny sposób opisują długość płatnego urlopu.

W rezultacie nieproporcjonalne obciążenia administracyjne poważnie utrudnią funkcjonowanie transportu samochodowego. Będą także stanowiły zagrożenie dla istnienia małych firm, które nie mają zaplecza dla sprostania narzuconym wymogom. Znakiem większość firm transportowych to małe podmioty, dysponujące kilkoma samochodami.

Skutkiem wprowadzenia proponowanych przez KE przepisów – ostrzegają organizacje, które podpisały deklarację - będzie znacząco zmniejszona

szona podaż transportu i wzrost cen usług przewozowych, co odczują konsumenci.

Zatem objęcie transportu międzynarodowego dyrektywą o pracownikach delegowanych nie wzmocni wspólnego rynku, lecz osłabi gospodarkę Unii i spowolni międzynarodową wymianę handlową.

Ucierpią na tym także pracownicy, bo wzrośnie liczba samozatrudnionych, których dyrektywa nie dotyczy. Konkurencja zaostrzy się, a skutkiem będą gorsze warunki pracy. Istnieje także poważne zagrożenie przejęcia części rynku transportowego przez firmy spoza UE, możliwa jest także ucieczka przedsiębiorców, którzy założą firmy za granicą UE.

Marek Kłoczko

Dyrektor generalny Krajowej Izby Gospodarczej

Transport jest ważną gałęzią przemysłu sam w sobie, a poza tym jest nerwem gospodarki. Unijne propozycje wprowadzają w przewozach samochodowych niepotrzebne zamieszanie, prowadzące do podwyżki kosztów usług. Wzrost cen transportu przekłada się na wyższe ceny dla konsumentów, na czym traci konkurencyjność całej Unii Europejskiej.

Dlatego postanowiliśmy połączyć siły z innymi organizacjami, aby zaprotestować przeciwko projektom tak niezyciowych propozycji.

Niestety Bruksela potrafi zagalopować się w regulacjach, które chroniąc wybranych szkodzą całości gospodarki, obniżając konkurencyjność Unii na globalnych rynkach.

Marek Tarczyński

Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

Transport jest jednym z narzędzi naszej pracy, dlatego kwestia jego mobilności ma dla nas bardzo du-

że znaczenie i jest jednym z mierników jakości usługi logistycznej. Stąd Europejskie Stowarzyszenie Spedytorów CLECAT gremialnie wspiera walkę o nieobejmowanie kierowców transportu międzynarodowego przepisami o delegowaniu. Dotyczy to także organizacji z Francji, Niemiec, Belgii, Holandii, chociaż posłowie do PE z tych krajów są za restrykcyjnymi przepisami. Podział zatem dokonał się według interesów branżowych, a nie krajów.

Nasi koledzy z Europy Zachodniej korzystają z usług m.in. polskich przewoźników i mają świadomość, że propozycja ograniczenia swobód działania przewoźników osłabi jedno z ogniw łańcucha logistycznego.

Andrzej Malinowski

Prezydent Pracodawców RP

Deklaracja sektora transportowego to głos rozsądku. Przedsiębiorcy odwołują się wprost do gospodarczych fundamentów Unii: swobodnego przepływu osób, usług i kapitału. Podkreślam - usług! Czyli także usług transportowych! Przewozy międzynarodowe muszą być wyłączone z dyrektywy o delegowaniu, nad którą pracuje teraz Parlament. W przeciwnym wypadku podeptane zostaną gospodarcze wartości Unii, a wsparty protekcjonizm. A z tym ostatnim Unia Europejska przecież walczy, słusznie widząc w nim hamulec wzrostu gospodarczego.

Europarlament musi być konsekwentny, nie może pozwolić sobie na hipokryzję. Dlatego dotychczasowe, merytorycznie optymalne ustalenia komisji ds. Transportu i Turystyki (TRAN) powinny być przez europosłów przyjęte, a nie odrzucone z powodów politycznych.

EUROPEJSKA KARTA PALIWOWA

DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

TFC CARD

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

WEJDŹ NA STRONĘ: WWW.THEFUELCOMPANY.EU

THE FUEL COMPANY

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

W RAMACH UMOWY THE FUEL COMPANY:

ESSO CARD + OPŁATY DROGOWE
W TYM POLSKIE (VIATOLL, A1, A2, A4),
ZWROT PODATKU VAT ORAZ AKCYZY
W WIĘKSZOŚCI KRAJÓW EUROPY.



Wschód VS Zachód



Adam Jędrych



Kujawsko-Pomorskie drugie na alfabetycznej liście regionów - damy ognia!

Co ja ludziom powiem? Zachodniopomorskie ostatnie na liście alfabetycznej.

Dolnośląskie jest pierwsze, ale na cuda nie liczę.



Zygmunt Sieńko



Marcin Kobylarz



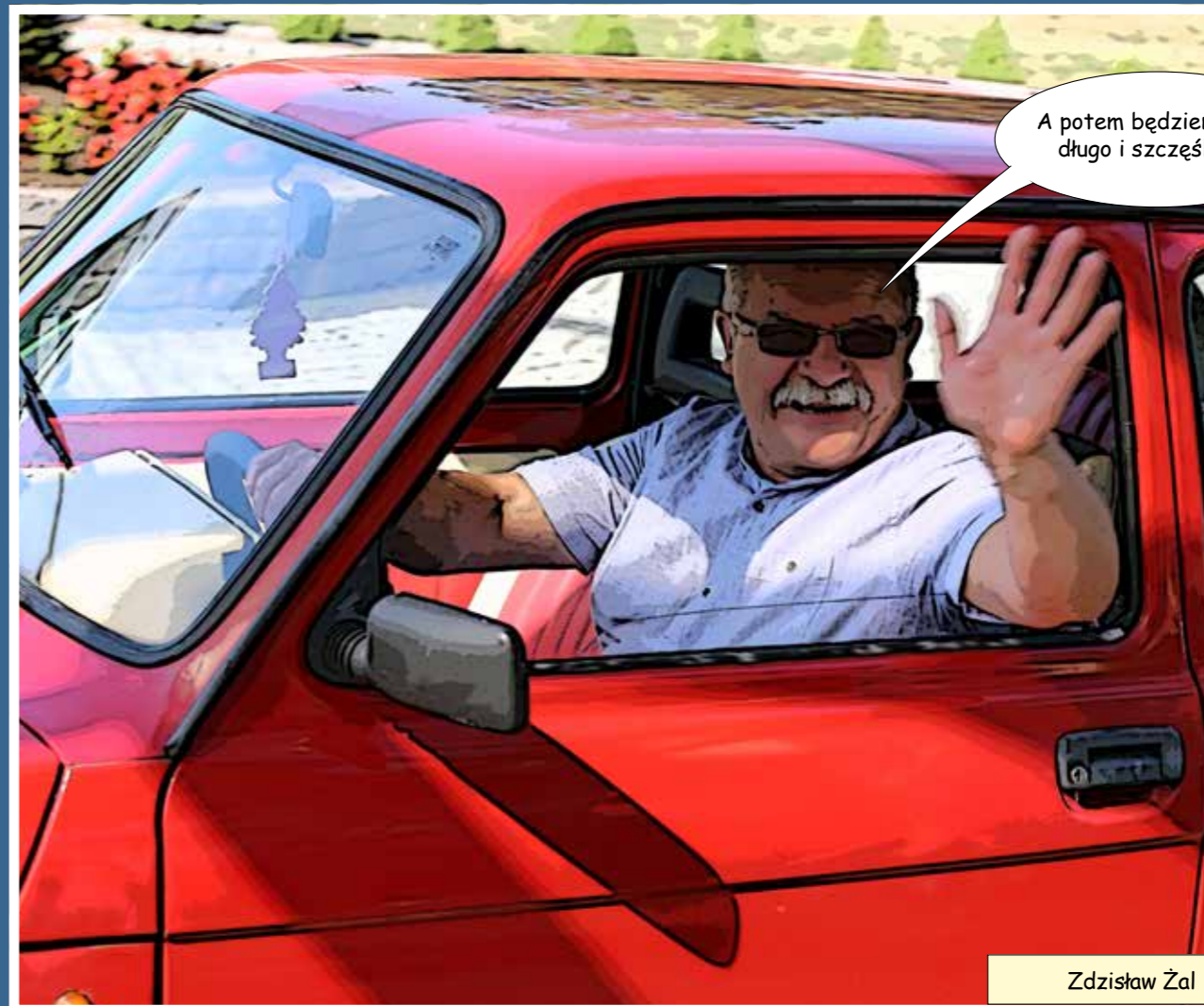
Zastanówmy się jeszcze. Może trzeba jakiś nowy alfabet stworzyć?

Jerzy Szepietowski



Taki, których wszystkich zjednoczy.

Henryk Krzyżanowski



A potem będziemy żyli długo i szczęśliwie.

Zdzisław Żal

Parkingów przybywa zbyt wolno

W Niemczech, które są największym w Europie krajem tranzytowym, brakuje 32 tys. miejsc parkingowych dla ciężarówek, chociaż średnio każdego roku przybywa 1500-1700 nowych miejsc, oblicza w raporcie stowarzyszenie truckstopów VEDA. Inwestycje nie nadążają za rozwojem przewozów. Ciężarówki parkują na poboczach i drogach dojazdowych, a liczba wydarzeń spowodowanych przez parkujące nieprawidłowo zestawy wzrosła w ostatniej dekadzie 30-krotnie. Niemieckie ministerstwo transportu szacuje, że przy obecnym tempie budowy dzisiejsze potrzeby zostaną zaspokojone za 20 lat. Przygotowanie jednego miejsca kosztuje 50 tys. euro.

Polski rynek logistyczny

Brytyjski Transport Intelligence szacuje, że w 2016 roku (najnowsze dane) polski rynek transportu drogowego rozwijał się a w tempie 7,9 proc., najwyższym w Europie. Węgierski rynek powiększył się o 5,3 proc., niemiecki o 2 proc., francuski o 1,8 proc., hiszpański o 1,5 proc.

W Polsce rynek transportu drogowego ma wartość - wg. BTI - 6,5 mld euro i do 2020 roku może sięgnąć 8,8 mld euro. Transport ekspresowy (wykonywany lekkimi samochodami) wart był w 2016 roku 1,3 mld euro, zaś w 2020 roku jego wartość wzrośnie według przypuszczeń TI do 1,7 mld. Przychody spedycji wyniosły w 2016 roku 1 mld euro i mogą wzrosnąć w 2020 roku do 1,3 mld euro. W latach 2010-2016 ceny przewozów samochodowych wzrosły o ponad 20 proc., przy średniej europejskiej 5,4 proc.



Odszedł Edward Soboń

22 czerwca 2018 r. zmarł w wieku 64 lat Edward Soboń, długoletni delegat na ZOD ZMPD i przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego ZMPD w kadencji 2014-2018.

E. Soboń był absolwentem Politechniki Świętokrzyskiej. Całe swoje życie zawodowe związał z transportem. Jako jeden z pierwszych po zmianach ustrojowych w latach 90. założył prywatną firmę transportową w regionie świętokrzyskim.

Znany był z aktywności społecznej, działając na rzecz zmian w transporcie.

Reprezentował przewoźników z regionu jako delegat na ZOD w dwóch kadencjach 2010-2014 i 2014-2018. W ostatnich latach włączył się w działania ZMPD na rzecz przywrócenia nauczania zawodu kierowcy w szkołach publicznych, z zaangażowaniem promując tę akcję.



Nagrodzona malowana ciężarówka

Polish Graphic Design Awards przyznała w czerwcu wyróżnienie pokazowemu ciągnikowi Mercedes-Benz Actros Space Truck, którego autorem jest Alek „Lis Kula” Morawski.

Mercedes-Benz Trucks Polska co roku przygotowuje samochód pokazowy. Ideą tego projektu jest połączenie wizji młodego znanego artysty oraz pojazdu Mercedes, dzięki czemu uzyskiwany jest jego atrakcyjny wygląd. Jest to już czwarte wcielenie ShowTrucka. Był już Actros by Swanski, Mietek, SkyTruck oraz aktualny SpaceTruck. Alek Morawski, tworzący pod pseudonimem „Lis Kula”, jest ilustratorem czerpiącym inspirację z estetyki słowiańskich kreskówek i dobranocek lat 90-tych. Jego pra-

ce to właściwie narracje – pełne detali, tworzących rozbudowane kompozycje. W swoim dorobku ma ilustracje okładek książek i albumów muzycznych, ilustracje prasowe oraz murale.

Actros 1845 LS wyposażony w silnik OM 471 o mocy 450 KM i momentem obrotowym 2200 Nm, ma zautomatyzowaną skrzynię biegów Mercedes PowerShift 3 oraz system Predictive Powertrain Control (PPC). Ponadto samochody zostały wyposażone w systemy bezpieczeństwa, m.in. Active Brake Assist 4, asystenta utrzymania pojazdu na zadanym pasie oraz asystenta wspomaganie koncentracji. M.in. bogate wyposażenie oraz niskie zużycie paliwa sprawiło, że Actros otrzymał tytuł Master Truck of the Year 2018.

Zagrożenia dla branży

Przyszłość branży transportu samochodowego zagrożona jest przez brak kierowców, uważa 58 proc. właścicieli firm i zarządzających transportem. To zagrożenie podobnie ocenia 48 proc. kierowców, wynika z raportu przygotowanego przez zajmującą się m.in. rozliczaniem czasu pracy firmę Inelo. Na drugim miejscu w rankingach zagrożeń znalazły się manipulacje dokonywane przez kierowców (27 proc. wskazań wśród właścicieli i 23 proc. wśród kierowców). Również 27 proc. właścicieli jako zagrożenie dla przyszłości branży wskazało napady, gdy spośród kierowców tylko 8 proc. Dla kierowców poważnym zagro-

żeniem są wysokie kary nakładane przez ITD (28 proc.), gdy tak uważa 22 proc. właścicieli firm. 27 proc. kierowców upatruje zagrożenia we wzroście podatków, gdy tak sądzi 8 proc. przedsiębiorców. Jako najpoważniejsze utrudnienie w wykonywaniu transportu wskazywane są skomplikowane regulacje rozliczania czasu pracy kierowcy przez 49 proc. zarządzających i 43 proc. kierowców. Ci ostatni w 53 proc. przypadków uważają, że zagrożeniem są wysokie mandaty (tak uważa 37 proc. zarządzających).

Więcej mandatów

Według danych zebranych przez Komendę Główną Policji dla Wirtualnej Polski, w 2017 r. drogówka wystawiła 3,3 mln mandatów - o ponad 200 tys. więcej niż rok wcześniej. To ponad 9,1 tys. mandatów dziennie, niemal 380 mandatów na godzinę. Zbiorcze policyjne dane nie są tak precyzyjne, by pokazywać konkretne przewinienia. Zamiast tego mamy zbiór wykroczeń o wspólnym mianowniku. WP podaje, za co kierowcy najczęściej płacą mandaty:

- Przekroczenie dozwolonej prędkości - 1 710 646 mandatów
- Naruszenie przepisów o zachowaniu się wobec pieszych - 411 375 mandatów

- Niestosowanie pasów bezpieczeństwa lub fotelików - 327 889 mandatów
- Brak lub nieprawidłowe oświetlenie pojazdu - 148 580 mandatów
- Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu, kierunku jazdy - 103 445 mandatów
- Nieprawidłowe wyprzedzanie - 79 928 mandatów
- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 62 734 mandaty
- Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej - 42 516 mandatów

Spedytor i przewoźnik



Podczas spotkania Forum Transportu Drogowego 11 lipca 2018 roku w siedzibie ZMPD przewoźnicy i spedytorzy dyskutowali na temat zasad współpracy.

Robert Przybylski

Pracowanie wspólnego wzoru zlecenia przewozowego, stworzenie bazy niezręcznych płatników oraz wspólny lobbing na rzecz zmiany prawa w postaci m.in. obowiązkowego dla spedytorów posiadania ubezpieczenia od prowadzonej działalności gospodarczej – takie były najważniejsze konkluzje dyskusji przewoźników i spedytorów podczas posiedzenia Forum.

Wiceprzewodniczący Polskiej Izby

Spedycji i Logistyki Juliusz Skurewicz przypomniał, że spedytor jest pośrednikiem pomiędzy właścicielem ładunku i przewoźnikiem. – Jeżeli nie ma zrozumienia pomiędzy przewoźnikami i spedytorami, wówczas klient nie zostanie właściwie obsłużony, a to nie leży w interesie żadnej ze stron – podkreślił Skurewicz.

Prezes ZMPD Jan Buczek mówił, że przewoźnicy chcieliby mieć w spedytorach kompetentnych partnerów, znających specyfikę transportu i normujące go przepisy. – Pomiedzy spedytorami i przewoźnikami jest ogromna przestrzeń, zagospodarowa-

na przez różnego rodzaju pośredników szkodzących obu stronom, których nikt nie kontroluje – dodał prezes Zrzeszenia.

Przewodniczący PISiL Marek Tarczyński przypomniał, że organami władzy wyznaczonymi do kontroli spedytorów jest Inspekcja Transportu Drogowego. Prawo przewiduje także współodpowiedzialność spedytora za nieprawidłowo przygotowany lub załadowany ładunek, wskazując na kary, jakie płać terminali kontenerowe za przeładowane kontenery.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk nadmienił, że

środowisko już dwukrotnie przygotowało ustawę o spedycji, jednak za każdym razem nie przeszła ona całego procesu legislacyjnego.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk wskazał, że umowa spedycji jest według prawa umowa nienazwaną, zatem może mieć różne zapisy. Szczerbaciuk uważa, że powinna zostać stworzona umowa o spedycji, która ureguluje tę branżę, podobnie jak ustawa o transporcie drogowym reguluje branżę przewoźników.

W toku dyskusji zaproponowano, aby wspólnie wskazywać władzom przykłady patologii dotyczących pośrednictwa ładunków i wspólnie przygotować Ogólne Warunki Przewozu Towarów i Osób, które wyznaczałyby dobre praktyki dla spedytorów i transportowców. Ciekawym pomysłem według zebranych było stworzenie systemu gwarancji płatności dla przewoźników. Przewodniczący Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomasz Rejek zaproponował, aby Inspekcja Transportu Drogowego stworzyła rejestr spedytorów, na wzór już funkcjonującego rejestru dla przewoźników.



Rosnący problem. Pośrednicy

Rosną długi i maleją marże przewoźników. Wskazują oni, że przyczyną kłopotów jest coraz gorsza współpraca z pośrednikami.

Robert Przybylski

Krajowy Rejestr Długów podała w lipcu, że w ostatnich dwunastu miesiącach długi przewoźników wzrosły o 40 proc., do blisko miliarda złotych. Branża transportowa wskazuje, że przyczyną są niebezpiecznie wydłużające się terminy płatności oraz coraz gorsza współpraca ze spedycjami. Ostatnio jedna z warszawskich spedycji straciła płynność finansową, co zagroziło istnieniu 160 przewoźników. Największy dług firmy transportowej sięga 2,5 mln zł.

Spedycje narzucają przewoźnikom z roku na rok coraz trudniejsze warunki współpracy. Warszawski przewoźnik Andrzej Końka przyznaje, że problem nieuczciwych spedycji narasta i trudno jest się przed nim chronić. Najczęściej takie firmy są w Warszawie i na Śląsku. – Widzę po wymaganiach, że mam do czynienia z nieuczciwą firmą, gdy np. wymaga w zleceniu przewozowym przekazania trzech oryginałów dokumentów przewozowych. Jeżeli przewoźnik nie dostarczy ich w ciągu dajmy na to siedmiu dni, spedytor obniża wypłatę np. o jedną czwartą – wskazuje Andrzej Końka. Dodaje, że kierowca otrzymuje co najwyżej dwa egzemplarze listu.

Pomimo 26-letniej działalności w branży, przewoźnik kilka razy naciął się na takie „spedycje”. – Były to drobne sumy, ale nie chciałem dawać przyzwolenia na nieuczciwość. Próbowałem zainteresować Urząd Skarbowy, bo przecież takie spedycje narażały Skarb Państwa także na stratę VAT. Nikogo to jednak nie interesuje – żali się przedsiębiorca. Pozostaje tylko droga sądowa. Końka wspomina, że w jednym przypadku wygrał sprawę w sądzie, ale postępowanie trwało 3 lata i na koniec okazało się, że należność jest nie do odzyskania. Natomiast nieuczciwy pośrednik-spedytor zdążył już założyć trzy spółki, przy pomocy których „zarobił” na kolejnych przewoźnikach i nadawcach ładunków.

Podejrzane zapisy

Właściciele firm transportowych wskazują, że spedycje pozwalają so-

bie na drakońskie zapisy w umowach podsuwanych przewoźnikom. Przykładem mogą być warunki umowy warszawskiej spedycji Famos, która zastrzega, że „Oferta (zlecenie) może być przyjęta jedynie bez zastrzeżeń.”

Co więcej Famos stwierdza, że „Brak pisemnej odmowy przyjęcia zlecenia transportowego w ciągu 30 minut od momentu otrzymania zlecenia skutkuje zawarciem umowy przewozu na podstawie niniejszego zlecenia i wszystkich jego postanowień.”

Zleceniodawca ostrzega, że „w razie utraty dokumentów związanych z przewozem, zleceniobiorca zapłaci karę umowną w wysokości 130 proc. ustalonego przewoźnego. Za utratę uważa się nieprzedstawienie zleceniodawcy żądanych dokumentów w terminie 30 dni od dnia zakończenia przewozu”.

Kary na tym nie kończą się. Famos stwierdza, że „W razie naruszenia któregokolwiek z (...) obowiązków do-

Próbowałem zainteresować Urząd Skarbowy, bo przecież nieuczciwe spedycje narażały Skarb Państwa także na stratę VAT. Nikogo to jednak nie interesuje.

tyczących sprawdzenia dokumentacji i/lub przesyłki i/lub zamieszczenia wpisów w liście przewozowym zleceniobiorca zapłaci zleceniodawcy karę umowną w wysokości 300 euro”.

Zarazem Famos zapewnia sobie całkowitą swobodę działania, zastrzegając „sobie prawo do odwołania ładunku nie później niż do chwili podstawienia pojazdu na załadunek bez żadnych kar lub roszczeń ze strony zleceniodawcy”.

Problem dostrzegają sami spedytorzy. – Firmy „letterbox” optymalizujące zobowiązania podatkowe, pośrednicy niespełniający wymogów pośrednictwa przy przewozie rzeczy, nieubezpieczeni od odpowiedzialności spedytora i przewoźnika umownego, od lat wytrwale psują rynek spedycyjno-przewozowy – uważa przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński.

Wskazuje, że sprzyja temu brak re-

akcji organów odpowiedzialnych za podatki i przestrzeganie prawa przewozowego. – Pośrednicy ci, podszywając się pod spedytorów, narzucają przewoźnikom kuriozalne wymogi kontraktowe, będące niejednokrotnie pretekstem do obniżania przewoźnego lub wydłużania terminu zapłaty. Zaniżają stawki, szkodząc spedytorom i przewoźnikom prowadzącym uczciwie działalność gospodarczą – podkreśla Tarczyński.

Długi są nie do ściągnięcia

Przykładem bezradności prawa jest sytuacja firmy Artex Transport, która od ponad pół roku walczy ze spedycją, firmą K., winną przewoźnikowi 73 tys. zł plus odsetki. – Zaczęło się od drobnych zleceń przewozowych, za które mniej lub bardziej terminowo byliśmy wynagradzani – wyjaśnia pracownik firmy Artex Robert Wilczek.

Spedycja na stałe zatrudniała jeden z samochodów przewoźnika, wysyłając go np. z Polski do Włoch, stamtąd do Hiszpanii i z powrotem do Polski. Gdy wartości na pojedynczych fakturach przekroczyły 3,5 tys. euro, firma K. przestała płacić wynagrodzenie za wykonaną usługę przewozu. Należności z trzech miesięcy sięgnęły 116 tys. zł.

- Jeździłem do tej spedycji, także pracownik firmy Artex Transport Artur Kamiński upominał się o uregulowanie należności – wyjaśnia Wilczek. Kontakt stawał się jednak coraz trudniejszy. Właścicielka firmy K. przestała odbierać telefony, a jej dwie pracownice, w sprawach płatności nieodmiennie kierowały do swojej szefowej. Ostatecznie telefony pracownic także zamilkły.

Okazało się, że z tą spedycją podobne problemy mają także inne firmy transportowe. Firma K. nie miała

licencji na prowadzenie działalności spedycyjnej. Nie było zatem gwarancji, która jest ustawowym wymogiem przy świadczeniu usług pośrednictwa w przewozie towarów.

Właścicielka nie ma majątku: ładny dom, auto marki premium należą do innych osób. Z mężem ma rozdzielność majątkową. Odzyskanie długu jest problematyczne.

Ministerstwo Infrastruktury przypomina, że „zgodnie z art. 5b ust. 2 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym podjęcie i wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy wymaga uzyskania licencji. Do jej uzyskania zobowiązany jest przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozie rzeczy w transporcie krajowym i międzynarodowym”.

Przedsiębiorcy mający licencje na działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy są zobowiązani do posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiadającego kwocie 50 tys. euro. „Pozwala to zabezpieczyć ewentualne roszczenia względem pośrednika w przypadku niedotrzymania przez niego warunków wynikających z zawartych umów”.

Resort dodaje, że „licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy wydawane są przez starostę właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy. Z informacji uzyskanych z tych organów wynika, że na dzień 31.12.2016 r. udzielonych było ok. 9,5 tys. tego rodzaju licencji”.

Za prowadzenie działalności spedycyjnej bez licencji, GITD może wymierzyć karę do 8 tys. zł. – Nie spocznę, dopóki nie wykorzystam wszystkich dróg prawnych i nie odzyskam długu – zapewnia Artur Kamiński. Przewoźnikowi pozostaje tylko droga sądowa z powództwa cywilnego: długa i kosztowna.

Biorąc pod uwagę małe marże, podobne straty odbijają się na kapitale obrotowym przewoźników i zagrażają ich istnieniu. Płatności w branży wynoszą zazwyczaj 60 dni. Właścicielka firmy chwaliła się miesięcznymi przychodami na poziomie 600 tys. zł, zatem straty przewoźników

mogą przekraczać milion złotych.

Ministerstwo dodaje, że informacje o nieprawidłowościach w relacji pośrednik – zleceniobiorca wpływają sporadycznie, w wymiarze nie większym niż w przypadku innych form prowadzenia działalności gospodarczej w dziedzinie transportu drogowego.

Jan Buczek

Prezes ZMPD

Długi w transporcie rosną z powodu wciąż wydłużającego się „łańcucha zobowiązań”. Sytuacja staje się coraz gorsza, ponieważ gęstnieje sieć nielegalnych uczestników rynku. Mam tu na myśli „pośredników”, którzy nie posiadają kwalifikacji, stosownych uprawnień, tzn. licencji, a jedynym ich aktywem jest znajomość paru spedytorów.

Problem istniał od zawsze, ale skala nieprawidłowości stała się ostatnio bardzo duża. Do przewoźników często nie dochodzą zlecenia po przyzwoitej cenie, wyższej niż koszty transportu. Na dodatek pośrednicy często nie regulują zobowiązań i firmy transportowe tracą płynność finansową, mamy już do czynienia z bankructwami. Tymczasem Główny Inspektorat Transportu Drogowego prawie wcale nie kontroluje pośredników. Naszym zdaniem powinien zwiększyć liczbę kontroli i rozszerzyć ich zakres. Jeśli GITD potrzebuje zwiększenia kompetencji, to powinien wystąpić z odpowiedzialnością inicjatywą ustawodawczą, a nie mówić, że „się nie da”.

Aleksander Reisch

Przewodniczący Rady ZMPD

Problem współpracy przewoźników ze spedytorami jest bardzo trudny do uporządkowania z względu na różnicowanie celów i wiele zależności. W Polsce większość przewoźników to małe floty, które w przypadku większych kontraktów nie są partnerem dla dużych spedycji. Z tego powodu firmy transportowe często muszą szukać zleceń u małych spedytorów bądź pośredników, którzy nie zawsze są wiarygodni i wypłacalni. W moim regionie kilku przedsiębiorców „przejechało się” na takiej współpracy na 60-80 tys. zł.

Mali przewoźnicy nie mogą także liczyć na zadowalające frachty przewozowe, co utrudnia nie tylko rozwój, ale wręcz przetrwanie, gdy nieuczciwy pośrednik zniknie z opłatą za wykonaną usługę.

Na kształt stosunków między przewoźnikami i spedytorami wpływa także rozwój sieci magazynów, a nasycenie nimi w kraju nie jest jednolite. Zatem zapoczątkowana dyskusja na ostatnim Forum Transportu Drogowego powinna być kontynuowana i pogłębiania o fakty, które mają miejsce.

Euzebiusz Gawrysiuk

Wiceprzewodniczący Rady ZMPD

Wskazane byłoby stworzenie certyfikatu i rejestru „Rzetelnego spedytora”. Powstałby on na zasadzie dobrowolności, aby przewoźnicy mieli wybór firm do współpracy.

Rejestr gromadziłby oczywiście licencjonowanych pośredników, a certyfikat byłby odbierany, gdyby spedytor spóźnił się z płaceniem np. trzech faktur. Dla przewoźników kluczowe jest otrzymanie zapłaty za wykonaną usługę.

Taki rejestr mogłaby zapoczątkować Polska Izba Spedycji i Logistyki, zaczynając od swoich członków. Trzeba też mieć świadomość, że mamy do czynienia z rynkiem spedytora i oni mogą przebiegać wśród przewoźników. Ale dla firm transportowych taki certyfikat byłby ważną informacją, z kim robią interesy. Świadomie decydowałyby, czy czekają np. 2 dni na załadunek w certyfikowanej spedycji, czy biorą z marszu zlecenie z nieznanego źródła ponosząc ryzyko, że nie dostaną zapłaty.

Ewa Śliwa

Członek Rady ZMPD

Umowy są skonstruowane tak, że my za każde opóźnienie w podstawianiu aut (nawet nie z naszej winy) mamy płacić kary, czasem wyższe od frachtu. Natomiast „spedycje” pozwalają sobie na wpisywanie do ogólnych warunków spedycji możliwości odwołania naszego samochodu nawet wtedy, gdy się go już podstawia. W takiej sytuacji przewoźnik nie dostaje zwrotu poniesionych kosztów, które przecież są nie małe. Dojazd to często 100 km, na dodatek kierowca traci cenny czas jazdy.

W ten sposób spedycje do ostatniej chwili szukają najtańszego wykonawcy. Wystawiają ładunki za śmieszne ceny, np. z południowych Niemiec do Polski za 500 euro. Taka stawka nie pokryje nawet kosztów paliwa, ale co ma zrobić przewoźnik, gdy jego kierowca koniecznie chce zjechać do domu? Pracownicy odmawiają długich wyjazdów, a z drugiej strony comiesięczną stawkę leasingową trzeba płacić, co wykorzystują nielojalni wobec nas pośrednicy.

Sławomir Kostjan

Członek Rady ZMPD

Sytuację przewoźników w stosunku do spedytorów mogłoby poprawić wprowadzenie Ogólnych Warunków Spedycyjnych, które podobnie traktowałyby obie strony porozumienia. Obecnie nie ma równości podmiotów, stosunki są bardzo drapieżne, na czym traci przewoźnik. Z drugiej strony takie warunki zostały przygotowane przez ZMPD 2 lata temu i mamy duże trudności, aby wdrożyć je, ponieważ spedytorzy nie są nimi zainteresowani. Niemniej sytuacja wymaga zmian i porozumienia obu stron, inaczej przewoźnikom grożą poważne konsekwencje finansowe, ponieważ marże bardzo wyraźnie zmaleły i powszechne są kłopoty z utrzymaniem płynności finansowej.

Tomasz Rejek

Przewodniczący Regionu Pomorze ZMPD

Powinien powstać państwowy rejestr pośredników w przewozach ładunków, na wzór KREPTD, czyli rejestru firm transportowych. System informatyczny już jest opracowany, trzeba poszerzyć go jedynie o nowe podmioty. To uzdrowiłoby sytuację i pozwoliło wyeliminować z obrotu nieuczciwe firmy. Skoro taki system można było wdrożyć i objąć nim przewoźników, nie widzę powodu, aby nie mogli podlegać mu także pośrednicy.

Małgorzata Zdrodowska

Przewodnicząca Regionu Podlasie ZMPD

Kontakty przewoźnik-spedytor lub przewoźnik-pośrednik są bardzo trud-

ne i dobrze się stało, że zaczęliśmy tę sprawę omawiać na Forum Transportu Drogowego. Protesty ze strony przewoźników budzą nie tylko niskie stawki proponowane przez pośredników, ale i powtarzające się z niepokojącą częstotliwością kłopoty spedytorów lub pośredników z wypłacalnością. Możliwe, że uporządkowanie tych stosunków i stworzenie jednolitych ogólnych warunków spedycji rozwiązałoby przynajmniej część problemów.

Jerzy Szepietowski

Przewodniczący Regionu Mazowiecki II ZMPD

Spedytorzy czy pośrednicy mają przestrzegać prawa jak każdy z nas. Tymczasem wymagają od nas przedstawienia samochodu na konkretną godzinę, a w 80 proc. przypadków towar nie jest gotowy. Tracimy czas w oczekiwaniu na załadunek, mija czas kierowcy, to są nasze koszty i spedytorzy powinni je pokrywać, do czego nie ma chętnych. Natomiast gdy my spóźnimy się 10 min. pod załadunek, zaraz wymierzają nam kary. Podobne restrykcje spotykają nas, gdy spóźnimy się z podstawieniem auta nie ze swojej winy. Dlaczego mam odpowiadać za to, że gdzieś zdarzył się wypadek i wszyscy stali w korku? Część pośredników narzuca przewoźnikom bardzo restrykcyjne umowy, z wysokimi karami za byle uchybienie, jak np. nieodebrany telefon lub drobne spóźnienie. Tymczasem spedycje czynne są do popołudnia i później nie interesuje ich, czy ładunek dojechał lub czy przewoźnik miał jakieś problemy. Spedycje także nie orientują się ile trwa załadunek, przewóz i wyznaczają nierealne czasy przejazdu, bez uwzględnienia czasu pracy kierowcy. Spedycje powinny być dostępne tak jak kierowca, w końcu za coś biorą odpowiedzialność i pieniądze.

Dariusz Matulewicz

Członek zarządu Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych

Transport musi się zmierzyć z pseudospedytorami, którzy zbierają ła-

dunki z giełd, nic o nich nie wiedząc. Czy są to towary niebezpieczne, jak są zapakowane, jakie mają wymiary, masy, kiedy samochód podstawić do załadunku lub rozładunku, itp. Za swoje wątpliwej jakości pośrednictwo potracając z frachtów spore kwoty. Niebezpieczne jest to, że ta niewiedza może przewoźnika bardzo drogo kosztować, np. jeżeli ładunek okaże się odpadami, ADR-ami lub podlega pod ustawę o monitoringu przewozów. Wówczas cała odpowiedzialność (czasami bardzo poważna) spada na przewoźnika, a nie na pośrednika. Prawdziwą plagą takich zleceń jest nic niemówiąca informacja „towar neutralny”. Inną rzeczą są warunki, jakie zawarte są w takich zleceniach.

Józef Stelmachowski

Przewodniczący Regionu Opole ZMPD

Spedycja jest działalnością prowadzoną w imieniu i na rachunek nadawcy towaru. Ma obowiązek rozliczyć się nim oraz z przewoźnikiem. Oczekujemy także elastyczności cenowej, choćby w przypadku drożającego paliwa, gdy jego cena wzrosła o ponad 1 zł na litrze. Pozytywnym zjawiskiem dla nas jest rozwój centrów logistycznych, które ułatwiają naszą pracę, stanowiąc jedno miejsce załadunku i rozładunku.

Jesteśmy jednak przeciwni pośrednikom, którzy są często trzecią lub czwartą ręką w oferowaniu ładunków, z zaniżonymi cenami za przewóz i bez wymaganych licencją gwarancji. Często takie firmy zakładane są na kilka miesięcy tylko w celu oszukania przewoźników. Inną nagminnie spotykaną praktyką jest zaniżanie cen. Gdy pod koniec tygodnia następuje fala powrotów do kraju, fracht, który wyceniany był dzień wcześniej na 800 euro, maleje o połowę. To jest skandal. Przewoźnicy powinni się zjednoczyć, tymczasem wielu z nich boi się podpaść takim pośrednikom, bo rozdzielają zlecenia. Dlatego liczę na pomoc służb kontrolnych, aby wyeliminować przynajmniej najbardziej drastyczne przypadki oszustw. ■

Algorytm pogodzi przewoźników i spedytorów

Polska delegacja na posiedzeniu RE zaproponowała, aby uzupełnić Pakiet Mobilności o regulację pośrednictwa w transporcie drogowym towarów.

T + S + L = TSL³

Robert Przybylski

Polska proponuje włączenie do Pakietu Mobilności zapisów regulujących wysokość prowizji pośredników w transporcie drogowym. Miałyby one obowiązywać takie firmy, które dotychczas w praktyce ograniczają się wyłącznie do zlecenia i podwykonawstwa usług transportowych.

Wiceminister infrastruktury Marek Chodkiewicz zaproponował 7 czerwca 2018 roku na posiedzeniu sekcji ds. transportu Rady UE wprowadze-

Wiceminister zastanawiał się, czy nie byłoby korzystne dla branży transportowej ustalenie, że podmiot realizujący transport nie może uzyskać niższej stawki niż na przykład 80-90 proc. płatności zapłaconej przez kontrahenta. – To niewątpliwie powinno uzdrowić sytuację w tym sektorze. Zapobiegłoby to nadmiernym, często nieuzasadnionym dochodom pośredników – uważa wiceminister.

Propozycja na czasie

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że zgłoszona przez polskie Ministerstwo

o tej kwestii w sposób ogólny i trzeba by poddać ją bardziej wnikliwej dyskusji. ZMPD jest gotowe do wzięcia udziału w takiej dyskusji, jak również do przygotowania bardziej szczegółowego materiału z udziałem ekspertów, określającego sposoby rozwiązań prawnych i finansowych – deklaruje prezes Buczek.

Podkreśla, że problem jest tym bardziej istotny, że przewidywany przez Konwencję CMR okres przedawnienia roszczeń jest bardzo krótki (1 rok) i konsekwencje przy długim łańcuchu zobowiązań mogą być i bardzo często są znaczne i niekorzystne dla przewoźników.

- Ponieważ usługi transportu drogowego w UE są bardzo restrykcyjnie regulowane, niezrozumiałym jest fakt istnienia w procesie realizacji zlecenia transportowego kolejnych pośredników, którzy nie wkładają do usługi żadnej wartości dodanej, natomiast powodują obniżenie wynagrodzenia przewoźnika aż do wartości poniżej kosztów, jakie zmuszony jest ponieść wykonawca usługi – opisuje sytuację prezes ZMPD.

Dlatego pośrednictwo w transporcie drogowym powinno być uregulowane w sposób formalny. – Trudno te regulacje odnieść do obowiązującego prawa (Rozporządzenie 1072/09 o dostępie do rynku) i pewnie wymagałoby to nowych zapisów. Powinna być

nie algorytmu, na podstawie którego obliczany byłby procent przychodów z transportu towarów należny przewoźnikowi, czyli podmiotom wykonującym transport drogowy. Był to jeden z postulatów ZMPD przekazany w rozmowach z przedstawicielami polskiego rządu, wskazany do uregulowania na poziomie unijnym.

Infrastruktury na ostatnim posiedzeniu Rady UE propozycja uregulowania również tej części działalności transportowej w ramach Pakietu Mobilności jest ze wszech miar korzystna i ważna, nie tylko dla samych przewoźników drogowych, ale także dla ich klientów.

- Na wstępnym etapie można mówić

również unormowana kwestia kontroli (instytucji kontrolnych, sposobu i zakresu kontroli) – wymienia prezes Buczek.

Lwia część dla spedycji

Wiceminister dodał, że pojawia się coraz więcej pośredników, którzy przekazując sobie kolejno ładunki (system kaskadowy) zmniejszają należności przeznaczone dla przewoźnika.

Pośrednicy nie biorą na siebie żadnej odpowiedzialności za wykonywany przewóz, a zdarza się, że poważnie utrudniają jego realizację. W przypadku zaistnienia jakiegokolwiek problemu w trakcie wykonywania przewozu (często „just in time”) nie są najczęściej w stanie udzielić niezbędnych dla przewoźnika informacji, co opóźnia dostawę i często powoduje dodatkowe komplikacje u odbiorcy, tworząc przy tym dodatkowe koszty.

Dotychczas w unijnych regulacjach pomijano kwestię pośredników w transporcie drogowym, a szczególnie regulowano różne aspekty zawodu przewoźników: od obowiązków nałożonych na przewoźników poprzez wymagania dotyczące kwestii społecznych.

Nie zwracano uwagi na to, że będąc tylko częścią łańcucha transportowego, przewoźnik ponosi wszelkie koszty i ryzyko związane z operacją transportową, w tym zarządzanie całym transportem, koszt floty, paliwa i zatrudnianych kierowców. Jednocześnie pośrednik, który zleca usługę transportową, nie ponosi żadnego ryzyka i nie musi posiadać żadnych kompetencji w zakresie transportu, takich jak licencja wspólnotowa, itp. Część kosztowa działalności przewoźników drogowych jest bardzo ściśle regulowana, w przeciwieństwie do przychodów.

Rynek transportu drogowego jest normowany bardzo drobiazgowo, ale tak ważny aspekt jak pośrednictwo w transporcie drogowym towarów umknął uwadze polityków i administracji unijnej oraz państw. Tymczasem pośrednik otrzymuje do 40-50 proc. całkowitej kwoty zapłaconej przez stronę zlecającą usługę transportową. Pozostała część to przychód firmy transportowej, który musi

zostać wydany na zarządzanie operacją transportową i rozwój przedsiębiorstwa.

Uczciwy podział

Opisana powyżej sytuacja wydaje się być nieuczciwym podziałem kosztów, zysków i ryzyka. W związku z nadchodzącymi nowymi regulacjami UE, opisanymi w Pakiecie Mobilności i dotyczącymi dodatkowych wymogów, które należy egzekwować od przewoźników, a które obejmują dostęp do rynku i zawodu oraz kwestie społeczne, Polska proponuje włączenie do PM zarówno definicji pośrednika w transporcie drogowym, jak i maksymalnego udziału tego pośrednika w zyskach. W opinii Polski zysk

ten powinien zostać ograniczony do maksymalnie 10-20 proc.

Wreszcie, co nie jest uwzględnione w Pakiecie Mobilności, to fakt, że rosnące koszty transportu zwiększą ceny dla konsumenta końcowego. Duża marża dla pośredników będzie również wpływać na wzrost cen, ponieważ wzrosną koszty działalności przewoźników.

Wiceminister Chodkiewicz dodaje, że należy mieć na uwadze, iż przewoźnik odpowiada nie tylko za organizację całej operacji transportowej, ale również za finansowanie administracji przedsiębiorstwa, utrzymanie floty, wynagrodzenia i pracowników, a także za spełnienie różnych wymogów wynikających tylko z przepisów transportowych.

Regulacje

Propozycje ZMPD

1. Pośrednik nie powinien mieć prawa przekazywania zlecenia przewozowego kolejnemu pośrednikowi, a jedynie przewoźnikowi faktycznie wykonującemu przewóz drogowy. Da to możliwość ograniczenia prowizji pośredników i uzyskania właściwej kwoty przewozowego przez przewoźnika. Możliwość sprawdzenia kwoty należności przewozowych mogłoby nastąpić poprzez bezpośrednie fakturowanie przez przewoźnika kwoty przewozowego na faktycznego zlecniodawcę

2. Powinna być uregulowana maksymalna wysokość prowizji pośrednika (wzorem maksymalnej taksy notariusza). Jej wysokość wymaga jednak bardziej dogłębnej analizy. Na tym wstępnym etapie nie jesteśmy w stanie wskazać jej procentowej wysokości, tym bardziej, że naszym zdaniem może być ona zróżnicowana w zależności od tego, czy pośrednik jest spedytorem wykonującym ważne czynności spedycyjne, czy też zwykłym pośrednikiem.

3. Zaproponowaną definicję można zmodyfikować następująco: „Pośrednik” oznacza przedsiębiorstwo logistyczne, spedycyjne, agenta lub inny podmiot, który organizuje w imieniu nadawcy ładunku wykonanie usług transportowych, ale nie obejmuje osoby, która faktycznie wykonuje usługi transportowe na własny rachunek”. Jest to bardzo wstępna definicja i wymaga analizy ze strony prawnej.

4. Należałoby określić zasady wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy w formie prawnej (np. poprzez dyrektywę o spedycji, rozporządzenie o spedycji). Pośrednicy, wykorzystując sytuację rynkową, wprowadzają do zleceń transportowych różne niepisane prawa, stawiając przewoźników w bardzo niekorzystnej sytuacji. Płatności lub ich wysokość uzależniana jest od często nierealnych wskaźników jakościowych; powiązane są także z rozwiązywaniem reklamacji przewozowych. Zdarza się zatrzymanie wypłaty należności przewozowych w przypadku reklamacji.

Transport w cieniu Brexitu

Minister Transportu Wielkiej Brytanii Jesse Norman oraz ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott spotkali się 26 lipca 2018 r. w siedzibie ZMPD z przedstawicielami branży międzynarodowego transportu drogowego. Tematem rozmów był Brexit.

Piotr Gawelczyk

Minister Norman na spotkaniu powiedział: Jestem przekonany, że uda się zakończyć negocjacje związane z Brexitem podpisaniem stosownej umowy z przedstawicielami Komisji Europejskiej. Problem leży w tym, że negocjacje prowadzi stosunkowo

mała grupa przedstawicieli KE. Wiele państw członkowskich nie zna ich szczegółów i nie zdaje sobie sprawy, jakie mogą być skutki opuszczenia Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię bez porozumienia, czego bardzo nie chcemy.

Kto pojedzie przez granicę

Minister przypomniał, że 85 proc. wymiany handlowej Wielkiej Brytanii z

Unią Europejską odbywa się za pomocą przewoźników z krajów UE, z czego dużą część obsługują Polacy. – Przy negatywnym scenariuszu negocjacyjnym ta wymiana może zostać zakłócona – ostrzegł minister.

Prezes ZMPD Jan Buczek zauważył, że największymi przegranymi Brexitu będą brytyjskie marki działające na globalnym rynku, które skorzystały na otwarciu rynku UE, obniżając koszty działania, a teraz te korzyści stracą.



ca. Podkreślił także fakt, że pojawienie się granicy celnej między Wielką Brytanią a UE doprowadzi do znacznego spowolnienia przepływu ciężarówek i związanych z tym konsekwencji. – Przedsiębiorców nie będzie stać na to, by kierowcy czekali po kilka dni na odprawę, a klienci nie będą chcieli więcej płacić za ten przymusowy postój. Z drugiej strony Wlk. Brytania straci wielu dostawców, co doprowadzi do prawdopodobnego zmniejszenia zapotrzebowania na transport, a co za tym idzie – zmniejszy się liczba zagranicznych przewoźników, zwłaszcza z bogatych państw zachodniej Europy, działających do tej pory na brytyjskim rynku – powiedział prezes ZMPD. Jednocześnie zauważył, że politycy nie zamierzają płacić za konsekwencje swoich działań - rachunek zapłacą przedsiębiorcy.

Czarny scenariusz

Minister Norman nie podzielił obaw prezesa ZMPD twierdząc, że na tym etapie rozmów można jeszcze wiele zmienić. – Teraz możemy jeszcze wiele zro-

bić, by do czarnego scenariusza nie doszło – wtórował mu ambasador Wielkiej Brytanii Jonathan Knott. – Przygotowaliśmy propozycje rozwiązań, które położyliśmy na stole negocjacyjnym, dzięki którym granica nie będzie hamowała przepływu towarów. Aby tak się stało, po stronie KE musi być jednak pewna elastyczność. Ważne jest, by zwyciężył zdrowy rozsądek, a nie ideologia – powiedział ambasador Wielkiej Brytanii. W odpowiedzi Jan Buczek przypomniał, że powstanie barier będzie skutkiem decyzji politycznych, na które przewoźnicy nie mają żadnego wpływu.

Minister Norman zaznaczył wyraźnie, że przedstawione przez Wielką Brytanię propozycje, które mogłyby stać się podstawą do podpisania porozumienia między Wielką Brytanią a UE, zostały uznane w jego kraju za bardzo kontrowersyjne. Wskazał, że przyjęcie brytyjskich propozycji będzie korzystne dla wszystkich zainteresowanych. Podkreślił konkurencyjność branży międzynarodowego transportu drogowego i małą marżę, na jakiej pracują przewoźnicy. – Każdy wzrost kosztów będzie dla państwa

z pewnością dużym ciężarem. Dlatego jesteśmy gotowi zawierać dwustronne umowy – po to, by zapewnić jak najlepsze funkcjonowanie wolnego rynku także po Brexicie – powiedział Jesse Norman. – Komisja Europejska ma wyłączność na negocjowanie warunków opuszczenia Unii przez Wielką Brytanię – przypomniał Jan Buczek. Z tym twierdzeniem nie zgodził się minister Norman. – Nie ma żadnych podstaw prawnych, by umowy dwustronne nie były możliwe. To decyzja czysto polityczna, a nie prawna – powiedział minister.

Jan Buczek przypomniał zorganizowaną przez ZMPD w lutym tego roku międzynarodową konferencję poświęconą Brexitowi z udziałem m.in. ambasadora Wielkiej Brytanii. Podkreślił, że wiele obaw, jakie towarzyszyły wówczas polskim przewoźnikom, do dziś nie zostało rozwiązanych. Mając to na uwadze zapowiedział zorganizowanie kolejnej konferencji dotyczącej tego tematu na początku października, co spotkało się z dużym zainteresowaniem ze strony brytyjskich gości.



Brytyjska wizja Brexitu

Rząd brytyjski w wydanej w lipcu Białej Księdze zapewnia, że po wyjściu liczy na minimalne zakłócenia handlu pomiędzy Wielką Brytanią i UE. Poniżej publikujemy najważniejsze fragmenty dotyczące transportu.

Robert Przybylski

Bez kontroli cel

Jeśli chodzi o gospodarkę, Brytyjczycy liczą na minimalizację zakłóceń handlu między Zjednoczonym Królestwem a Unią Europejską. Biała Księga zakłada, że Zjednoczone Królestwo i Unia Europejska powinny skupić się na zapewnieniu dalszego pozbawionego utrudnień dostępu do wzajemnego rynku wymiany dóbr. Aby osiągnąć ten cel, rząd proponuje ustanowienie strefy wolnego handlu dla dóbr.

„Dzięki temu nie będzie potrzeby kontroli cel i inspekcji regulacyjnej na granicy, co oznacza, że przedsiębiorstwa nie będą musiały wypełniać kosztownych deklaracji celnych. Dzięki temu produkty będą musiały uzyskać tylko jeden zestaw zezwoleń i certyfikacji na którymkolwiek z dwóch rynków, zanim trafią do sprzedaży na obu. W rezultacie strefa wolnego handlu dla towarów spowoduje, że Zjednoczone Królestwo i Unia Europejska wypełnią wspólne zobowiązania wobec Irlandii Północnej i Irlandii poprzez przyszłe relacje.”

„Dzięki nim nie będzie potrzeby ustanawiania twardej granicy między Irlandią Północną i Irlandią, a wewnątrz rynek Zjednoczonego Królestwa nie dozna uszczerbku. Zostanie to osiągnięte w sposób, który w pełni uszanuje integralność jednolitego rynku UE, unii celnej i unijnym ram opartych na przepisach. Te uzgodnienia dotyczące przepływu dóbr powinny funkcjonować obok nowych rozwiązań dla rynku usług i rynku cyfrowego, dając Zjednoczonemu Królestwu wolność wytyczania własnej ścieżki na obszarach najbardziej znaczących dla jego gospodarki. Rząd

pragnie zminimalizować nowe bariery dla handlu pomiędzy Zjednoczonym Królestwem i Unią Europejską i ma nadzieję, że obie strony będą współpracować na rzecz ich ograniczenia w przyszłości. Przyznaje jednak, że w przyszłości pojawi się więcej barier w dostępie do rynku unijnego dla Zjednoczonego Królestwa niż ma to miejsce w dniu dzisiejszym.”

Wspólne zasady dopuszczeń

„Wspólny zestaw reguł dotyczących towarów, w tym także towarów rolno-spożywczych, zawierający tylko



Fot. © European Union 2017

te zasady, które są niezbędne do zapewnienia sprawnego handlu transgranicznego – co oznacza, że Zjednoczone Królestwo z góry zobowiąże się w ramach traktatu do ciągłej harmonizacji własnych przepisów z istotnymi regulacjami unijnymi, przy czym wszystkie te zasady będą przegłosowywane przez parlament Zjednoczonego Królestwa lub przez zdecentralizowane zgromadzenia parlamentarne i sejmiki.”

Biała Księga przewiduje „uczestnictwo Zjednoczonego Królestwa w tych agencjach UE, które zapewniają certyfikację towarów w wysoce regulowanych sektorach – takich jak Europejska Agencja Chemikaliów, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego i Europejska Agencja Leków. Zjednoczone Królestwo przyjmie przepisy tych agencji i będzie współfinansować ich funkcjonowanie na podstawie nowych regulacji uznających, że Zjednoczone Królestwo nie będzie już państwem członkowskim”.

Przewidywane jest także „stopniowe wprowadzanie nowych zasad uproszczonego systemu celnego (Facilitated Customs Arrangement), które umożliwią usunięcie kontroli i inspekcji celnej pomiędzy Zjednoczonym Królestwem a Unią Europejską, tak jakby były one jednym łącznym terytorium celnym. Umożliwi to Zjednoczonemu Królestwu ustalanie własnych taryf celnych w obrocie handlowym z resztą świata i zapewni, że firmy będą płaciły właściwe cła lub nie płaciły ich w ogóle. System ten będzie wdrażany stopniowo, wraz z zakończeniem przez obie strony niezbędnych przygotowań.”

Brytyjczycy wskazują, że „wraz z brakiem cel na towary, regulacje te pozwolą na uniknięcie nowych problemów na granicy i ochronią zintegrowany łańcuch dostaw, który obejmuje Zjednoczone Królestwo i Unię Europejską, gwarantując obywatelom miejsca pracy i źródła utrzymania.”

Michel Barnier

Okiem Unii Europejskiej

Główny negocjator KE ds. wyjścia Wielkiej Brytanii z UE Michel Barnier powtórzył 26 lipca, że pierwszym krokiem jest zapewnienie praw obywatelskich oraz uznanie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości jako jedynego arbitra europejskich praw. Barnier ocenił ogólny postęp jako zadawalający, przyznał, że znacznie gorzej przedstawia się zaawansowanie negocjacji w sprawach gospodarczych.

KE zaproponowała w marcu Umowę Wolnego Handlu, obie strony szukają zbliżenia w sprawie umów celnych. Obie strony chcą zachować autonomię w podejmowaniu decyzji oraz w tworzeniu praw. Zarówno Wielka Brytania, jak i UE chcą kontrolować swoje waluty, prawa i granice. Oznacza to np. że UE nie zgodzi się na pobieranie VAT oraz innych podatków przez państwo, które nie jest członkiem UE i nie podlega ustawodawstwu unijnemu. Każde rozwiązanie, nawet unia celna, musi spełniać tę zasadę. Unia celna oznacza także przyjęcie wspólnej polityki handlowej. Ponadto unia celna musi być rozwiązaniem praktycznym, zabezpieczać interesy ekonomiczne wspólnoty i nie powodować wzrostu kosztów. Barnier obawia się, że brytyjska zasada jednego Zjednoczonego Królestwa dla wszystkich (od Gibraltaru po Wyspy Brytyjskie) jest sprzeczna z powyższymi zasadami. W najbliższych tygodniach będą negocjowane kwestie cel i UE również chce uniknąć „twardych” kontroli na granicy pomiędzy Irlandią oraz Irlandią Północną.

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym

W lipcu znowelizowano ustawę o transporcie drogowym, dostosowując ją do unijnego prawa, i wprowadzono zmiany w dwóch innych ustawach.

Piotr Mikiel

Ustawą z 5 lipca 2018 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw dokonano zmian w następujących aktach prawnych:

- ustawie o transporcie drogowym, zwanej dalej „utd”,
- ustawie Prawo o ruchu drogowym,
- ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.

Wprowadzone zmiany wynikają z konieczności wypełnienia przez Polskę zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).

W szczególności przewiduje się wprowadzenie odpowiednich zmian w załącznikach do utd oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

- Zmiany zaproponowane w załącznikach do utd polegają na dostosowaniu brzmienia poszczególnych naruszeń do postanowień załącznika nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403, określeniu kwalifikacji poszczególnych naruszeń (tj. poważne naruszenie – PN, bardzo poważne naruszenie – BPN, najpoważniejsze naruszenie – NN) zgodnie z postanowieniami załącznika nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403 oraz dostosowaniu wysokości kary do wagi naruszenia, przy uwzględnieniu m.in. wpływu na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa publicznego, ochronę interesów pasażerów, zwalczanie nieuczciwej konkurencji.

- Zmiany zaproponowane w załącznikach mają również na celu eliminację nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i zapewnienie lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej – dotyczy to w szczególności naruszeń określonych w załączniku nr 3 do utd i zagrożonych karą 15 tys. zł w związku z projektowanym brzmieniem art. 92a ust. 1 (np. lp. 3.1 wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego ważnego zezwolenia).

Jednocześnie projektuje się zmiany utd mające na celu wdrożenie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53 ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poru-

szających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1). Zmiany polegają na dodaniu m.in.:

- definicji „operacji transportu intermodalnego” oraz „wysyłającego” (art. 4 pkt 14a i 14b).
- art. 31a przewidującego, że w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający jest obowiązany sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację określającą masę kontenera albo nadwozia wymiennego, określoną w sposób zgodny ze stanem rzeczywistym, natomiast przewoźnik drogowy jest obowiązany okazywać ww. deklarację na żądanie uprawnionego organu kontroli. Deklaracja może mieć dowolną formę. Nie przewiduje się określenia jej wzoru.
- art. 92d, w którym wskazana została wysokość kary pieniężnej (1000 zł) w przypadku nieprzekazania przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera, albo nadwozia wymiennego, albo w przypadku przekazania deklaracji zawierającej dane niezgodne ze stanem rzeczywistym. Projektowany art. 92e określa wysokość kary pieniężnej dla przewoźnika drogowego wykonującego operację transportu intermodalnego (1000 zł), w przypadku, gdy nie okazuje on uprawnionym organom kontroli całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego.

Projektowana ustawa wprowadza dodatkowe zmiany, które wykraczają poza zakres implementacji prawa Unii Europejskiej. Są to zmiany określone w szczególności w:

- art. 7d utd wskazującym, które podmioty są odpowiedzialne za wystąpienie naruszeń mogących skutkować utratą dobrej reputacji. Brzmienie art. 7d ust. 1a utd przesądza natomiast o tym, że za najpoważniejsze naruszenia, poważne lub bardzo poważne naruszenia, popełnione przez kierowcę, odpowiadać będzie każdorazowo przewoźnik drogowy.
- art. 92, które mają na celu zmianę trybu odpowiedzialności zarządzającego transportem z wykroczeniowej na administracyjną. Umożliwi to osiągnięcie skuteczniejszego efektu prewencyjnego i zapobiegnie naruszaniu przepisów prawa przez ww. osoby, co przełoży się na zwiększenie poprawy konkurencyjności w trans-

porcie drogowym. Jednocześnie doprowadzi to do równego traktowania podmiotów krajowych i zagranicznych poprzez urealnienie możliwości prowadzenia kontroli i ściągania należności z podmiotów zagranicznych.

Kolejną zmianą ma być podniesienie wysokości kar pieniężnych nakładanych na podmioty wykonujące przewóz drogowy lub czynności z tym przewozem związane z 10 000 zł na 12 000 zł

Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym związane są z doprecyzowaniem przepisów dotyczących pilotowania pojazdów nienormatywnych, w szczególności dotyczą wprowadzenia przepisów umożliwiających sankcjonowanie naruszeń związanych z tym pilotowaniem.

Zmiany w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych związane są prze-

de wszystkim z dostosowaniem załącznika do ustawy w zakresie przewozów drogowych do postanowień rozporządzenia (UE) 2016/403. Dokonując tego, uporządkowano zarazem systematykę naruszeń, sprecyzowano ich opis oraz dostosowano wysokość przewidzianych za ich popełnienie kar pieniężnych, stosownie do ich kategoryzacji. Przewiduje się również zmianę postanowień ustawy, wskazującą na odrębność kontroli w zakresie przestrzegania obowiązków przewoźnika drogowego towarów niebezpiecznych poprzez umożliwienie właściwemu ministrowi określenia oddzielnego wzoru protokołu kontroli takiego przewozu.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, za wyjątkiem przepisów związanych z funkcjonowaniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, które mają wejść w życie późniejszym terminie.

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

Przewoźnicy wybrali delegatów na ZOD



Sławomir Jeneralski

W ostatnich miesiącach przeprowadzono całą serię zebrań regionalnych członków Zrzeszenia. Przewoźnicy wybrali spośród nich na kolejną kadencję delegatów na Zgromadzenia Ogólne ZMPD. Prezentujemy wyniki wyborów dokonanych podczas pierwszej serii zebrań regionalnych.

Delegaci z pomorskiego

Zebrań regionu pomorskiego ZMPD odbyło się w Gdyni 30 maja. W wyniku wyborów w następnej kadencji region pomorski będą reprezentowali: Wiesław Frolików, Piotr Kopczyński, Janusz Łacny i Tomasz Rejek.

Tomasz Rejek będzie przez kolejną

kadencję pełnił funkcję przewodniczącego regionu. Został wybrany na tę funkcję jednogłośnie. Piotr Kopczyński uzyskał rekomendację do Rady ZMPD.

Podczas wyborów organy statutowe ZMPD reprezentowali: prezes Jan Buczek, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Jan Oleksiuk i wiceprzewodniczący Rady Euzebiusz Gawrysiuk.

W czasie dyskusji na temat problemów branży dominowały cztery sprawy: zmiana systemu wynagradzania kierowców, zaświadczenia A1 oraz kształcenie kierowców w szkołach.

Przewodniczący regionu Tomasz Rejek mówił o kłopotach z wydawaniem zaświadczeń A1. Ta sprawa stanowiła wielki problem, ale zaangażowanie przewodniczącego z Pomorza oraz ZMPD dało oczekiwane efekty.

Euzebiusz Gawrysiuk przekazał w imieniu Rady ZMPD podziękowania za dużą aktywność oraz profesjona-

lizm Piotra Kopczyńskiego, reprezentującego Pomorze w Radzie ZMPD.

Pomorze jest liderem, jeśli chodzi o liczbę szkół z klasami o profilu kierowca-mechanik. Jan Buczek zachęcał, by organizacje przewoźników włączały się we współpracę z placówkami oświatowymi. Tomasz Rejek pozytywnie ocenił inicjatywę podpisaną przez Forum Transportu Drogowego porozumienia z Ministerstwem Edukacji Narodowej w sprawie wspierania kształcenia kierowców.

Delegaci z dolnośląskiego i opolskiego

Przewoźnicy z dwóch regionów ZMPD - dolnośląskiego i opolskiego wybrali delegatów na następną kadencję na zebraniu regionalnym we Wrocławiu 5 czerwca.

Delegatami z regionu dolnośląskiego zostali Zygmunt Sieńko, Grzegorz

Wieczorek oraz Tomasz Złotkowski, z regionu opolskiego Józef Stelmachowski i Wojciech Giziński. Odbyły się też wybory przewodniczących regionów. Zostali nimi odpowiednio - Wojciech Sieńko i Józef Stelmachowski.

Uczestnicy zebrania udzielili także rekomendacji kandydatom do organów statutowych ZMPD - do Rady ZMPD Grzegorzowi Wieczorkowi (region dolnośląski) i Klaudiuszowi Cebuli (region opolski), a do Komisji Rewizyjnej Zygmuntovi Sieńko.

Zarząd ZMPD na zebraniu reprezentował Jerzy Szepietowski.

W trakcie zebrania grupa przewoźników otrzymała odznaki Zasłużony dla ZMPD. Z regionu dolnośląskiego Złota Odznaka trafiła do Wojciecha Złotkowskiego; Srebrna do Grzegorza Wieczorka, natomiast Brązowa do Jerzego Gęgotka i Mieczysława Wójcika. Wyróżnieni z regionu opolskiego to: Złota Odznaka: Ryszard Wowk, Srebrną: Ginter Cebula, Brązową: Adam Groniek.

W dyskusji poświęconej bieżącym problemom branży pojawił się temat stawek minimalnych jako antidotum na drastyczny spadek rentowności przedsiębiorstw. Duża część zebrania poświęcona była problemom z zatrudnianiem kierowców spoza Unii Europejskiej. Przewoźnicy podkreślali, że deficyt potęguje coraz dłuższy czas oczekiwania na świadectwa kierowców, dlatego postulowano usprawnienie pracy administracji. Co prawda już łatwiej jest uzyskać zezwolenie na pracę dla obcokrajowca spoza UE, lecz to jedynie kropla w morzu potrzeb przedsiębiorców, którzy proponowali m.in., by do czasu uzyskania takiego zezwolenia kierowca zza wschodniej granicy mógł pracować na podstawie promesy. Podczas zebrania poruszono także sprawę kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik.

Delegaci z podkarpackiego i świętokrzyskiego

6 czerwca w Sandomierzu odbyło się zebranie członków ZMPD z regionów podkarpackiego i świętokrzyskiego.

W wyniku wyborów w następnej kadencji region podkarpacki będą reprezentowali: Czesław Baran, Józef Chrunik, Kazimierz Czaja, Tadeusz Furmanek, Robert Hnat oraz Andrzej Kuca, natomiast region świętokrzyski

- Krzysztof Soboń, Sławomir Wasilewski i Zbigniew Włodarczyk.

Podczas zebrania odbyły się też wybory przewodniczących regionów. W regionie podkarpackim ponownie wybrano Tadeusza Furmanka, natomiast w regionie świętokrzyskim przewoźnicy wyróżnili Bonifacego Sornata.

Uczestnicy zebrania udzielili także rekomendacji kandydatom do Rady ZMPD dla Andrzeja Kucy oraz Bonifacego Sornata.

W trakcie zebrania Czesław Baran, Kazimierz Czaja, Tadeusz Furmanek, Andrzej Kuca zostali wyróżnieni re-sortowymi odznakami honorowymi „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”. Wojciech Dziedzic otrzymał natomiast Brązową Odznakę „Zasłużony dla ZMPD”, a Józef Chrunik i Andrzej Kuca zostali uhonorowani Srebrnymi Odznakami.

Zarząd ZMPD na zebraniu reprezentowali prezes Jan Buczek oraz Zofia Stępnicka i Jerzy Szepietowski. Przedstawicielami Rady byli natomiast Henryk Hałajko, Sławomir Kostjan i Andrzej Kuca.

Delegaci z regionu śląskiego

7 czerwca 2018 roku w Chorzowie na zebraniu członków ZMPD z regionu śląskiego wybrano delegatów, którzy będą reprezentować region na zebraniach ogólnych delegatów. Mandat uzyskali: Jadwiga Domagała, Jerzy Folwaczny, Henryk Krzyżanowski, Kornelia Lewandowska, Andrzej Nowrotek oraz Piotr Ozimek. Funkcję przewodniczącej regionu przez kolejną kadencję pełnić będzie Kornelia Lewandowska.

Uczestnicy zebrania udzielili też rekomendacji do organów statutowych ZMPD: do Zarządu ZMPD Piotrowi Ozimkowi, do Rady Jerzemu Folwacznemu, do Komisji Rewizyjnej Andrzejowi Nowrotkowi.

Na zebraniu Zarząd ZMPD reprezentowali: prezes Jan Buczek oraz Zofia Stępnicka i Jerzy Szepietowski, Radę zaś Jan Paździorko.

Delegaci z małopolskiego

8 czerwca w Krakowie odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu małopolskiego.

Wybrali delegatów, którzy będą ich reprezentować na zebraniach ogólnych

Wybory Delegatów 2018/22

Dolnośląski

Sieńko Zygmunt
Wieczorek Grzegorz
Złotkowski Tomasz

Kujawsko-Pomorski

Chelminiak Grzegorz
Jakubowski Mariusz
Jędrzych Adam
Korfanty Ewa

Lubuski

Częstochowski Krzysztof
Słowikowski Józef

Łódzki

Głowinkowska Jolanta
Helbik Dariusz
Kaczmarczyk Gerard
Karpiński Ryszard
Przygodzki Artur
Stopa Bogusław
Szewczyk Eugeniusz
Ziółkowski Marek

Małopolski

Kapcia Marek
Kardas Wojciech
Litwiński Piotr
Łoziński Adam
Miś Mariusz
Olszański Kazimierz
Paździorko Jan
Ziaja Tomasz

Mazowiecki I

Buczek Jan
Felczak Stanisław
Gruszecki Mirosław
Kaczorowski Łukasz
Kaczorowski Mirosław
Kalisiak Tomasz
Kamiński Artur
Nagłowski Tomasz
Nitek Robert
Nowak Krystyna
Pastuszko Bogdan
Zimny Bogusław

Opolski

Giziński Wojciech
Stelmachowski Józef

Wybory Delegatów 2018/22

Podkarpacki

Hnat Robert
Baran Czesław
Chrunik Józef
Czaja Kazimierz
Furmanek Tadeusz
Kuca Andrzej

Pomorski

Frolików Wiesław
Kopczyński Piotr
Łacny Janusz
Rejek Tomasz

Śląski

Domagała Jadwiga
Folwaczny Jerzy
Krzyżanowski Henryk
Lewandowska Kornelia
Nowrotek Andrzej
Ozimek Piotr

Świętokrzyski

Soboń Krzysztof
Wasilewski Sławomir
Włodarczyk Zbigniew

Warmińsko-Mazurski

Bartosiak Grzegorz
Chelstowski Czesław
Dobkowski Wiesław
Kamiński Bogusław
Reisch Aleksander
Wojsz Waldemar

Wielkopolski

Dutkiewicz Jan
Kuśmierczak Dariusz
Milewski Arkadiusz
Milewski Bolesław
Sienicki Wojciech
Skrzypek Robert

Zachodniopomorski

Kobyłarz Marcin
Szymt Romuald
Żal Zdzisław

nych delegatów. Mandat uzyskali: Marek Kapcia, Wojciech Kardas, Piotr Litwiński, Jan Paździorko, Tomasz Ziaja, Kazimierz Olszański, Adam Łoziński oraz Mariusz Miś. Region małopolski w nadchodzącej kadencji będzie miał nowego przewodniczącego regionu. Piotra Litwińskiego zastąpi na tym stanowisku Tomasz Ziaja.

Uczestnicy zebrania udzielili, zgodnie ze Statutem ZMPD, rekomendacji kandydatom do organów statutowych. Tomasz Ziaja otrzymał rekomendację do Zarządu, Jan Paździorko do Rady, a Kazimierz Olszański do Komisji Rewizyjnej.

Na zebraniu w Krakowie Zarząd ZMPD reprezentowali prezes Jan Buczek oraz Jerzy Szepietowski, Radę zaś Jan Paździorko.

Delegaci z zachodniopomorskiego

12 czerwca w Mościcach k. Koszalina odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu zachodniopomorskiego, którzy wybrali swoich reprezentantów na zebrania ogólne delegatów. Mandat uzyskali: Marcin Kobyłarz, Romuald Szymt i Zdzisław Żal. Funkcję przewodniczącego regionu przez kolejną kadencję pełnić będzie Marcin Kobyłarz.

Uczestnicy zebrania udzielili rekomendacji upoważniających do kandydowania w wyborach władz Zrzeszenia. Do Rady ZMPD rekomendację uzyskali Stanisław Chrzanowski i Romuald Szymt.

Zebranie regionalne było też okazją do wręczenia odznak Zasłużony dla ZMPD, przyznanych z okazji 60-lecia Zrzeszenia. Srebrną Odznakę otrzymali: Stanisław Chrzanowski, Stanisław Janowski, Jarosław Radosz i Zdzisław Żal, Brązową zaś Piotr Kulinowski oraz Krzysztof Majewicz.

Zarząd ZMPD reprezentowali prezes Jan Buczek oraz Jerzy Szepietowski, Radę Piotr Kopczyński, a Komisję Rewizyjną Bogusław Zimny.

Delegaci z wielkopolskiego i lubuskiego

13 czerwca w Poznaniu odbyło się zebranie członków ZMPD z regionów wielkopolskiego i lubuskiego.

W wyniku wyborów mandat do reprezentowania przewoźników z tych dwóch regionów uzyskali – z regio-

nu wielkopolskiego: Jan Dutkiewicz, Arkadiusz Milewski, Bolesław Milewski, Wojciech Sienicki, Dariusz Kuśmierczak, Robert Skrzypek; z regionu lubuskiego: Józef Słowikowski oraz Krzysztof Częstochowski.

Funkcję przewodniczących regionów przez kolejną kadencję pełnić będą: Jan Dutkiewicz (region wielkopolski) oraz Zdzisław Zagórski (region lubuski).

Przewoźnicy z regionu wielkopolskiego udzielili rekomendacji do Rady ZMPD. Otrzymał ją Arkadiusz Milewski.

W trakcie zebrania Jan Dutkiewicz został wyróżniony Srebrną Odznaką Zasłużony dla ZMPD.

Władze Zrzeszenia reprezentowali: prezes Jan Buczek i Jerzy Szepietowski (Zarząd), Aleksander Reisch (Rada) oraz Tadeusz Gajownik (Komisja Rewizyjna).

Delegaci z warmińsko-mazurskiego

26 czerwca w Olsztynie odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu warmińsko-mazurskiego.

Członkowie ZMPD z tego regionu wybrali delegatów, którzy reprezentować ich będą na zebraniach ogólnych delegatów. Mandat uzyskali: Aleksander Reisch, Czesław Chelstowski, Bogusław Kamiński, Grzegorz Bartosiak, Wiesław Dobkowski oraz Waldemar Wojsz.

Aleksander Reisch został ponownie wybrany przewodniczącym regionu warmińsko-mazurskiego ZMPD, a także otrzymał rekomendację do Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej kolejnej kadencji.

W czasie zebrania grupa wyróżniających się przewoźników otrzymała odznaczenia. Odznaką resortową „Zasłużony dla Transportu RP” wyróżniony został Czesław Chelstowski; Złotą Odznakę „Zasłużony dla ZMPD” otrzymał Feliks Sulkowski, Srebrną - Grzegorz Bartosiak, Władysław Brachun, Wiesław Dobkowski, Agata Homza, Jan Jabłonowski, Bogusław Kamiński, Lesław Moszczyński, Andrzej Nafalski oraz Zbigniew Sitnik, Brązową zaś Andrzej Aszyk, Henryk Bałabański, Henryk Bałtronowicz, Marek Borkowski, Emilia Ciżma, Roman Drężek, Stanisław Drężek, Kazimierz Ejzemberg, Tomasz Prokorym, Piotr Skarul oraz Anna Wajdlejt.

Reprezentację władz statutowych ZMPD na zebraniu w Olsztynie stanowią - prezes ZMPD Jan Buczek i przewodniczący Rady Aleksander Reisch oraz Jerzy Szepietowski z Zarządu, Sławomir Kostjan i Henryk Hałajko z Rady i Małgorzata Zdrodowska z Komisji Rewizyjnej.

Delegaci z regionu łódzkiego

27 czerwca w Łodzi odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu łódzkiego.

Członkowie ZMPD z regionu wybrali delegatów, którzy reprezentować ich będą na zebraniach ogólnych delegatów. Mandat uzyskali: Gerard Kaczmarczyk, Dariusz Helbik, Jolanta Głowinkowska, Eugeniusz Szewczyk, Bogusław Stopa, Marek Ziółkowski, Ryszard Karpiński oraz Artur Przygodzki.

Gerard Kaczmarczyk został ponownie wybrany na funkcję przewodniczącego regionu łódzkiego.

Uczestnicy zebrania udzielili też

jednej rekomendacji do organów statutowych ZMPD. Rekomendację do Komisji Rewizyjnej otrzymał Grzegorz Olejniczak.

Zebranie rozpoczęło się chwilą ciszy, którą uczestnicy uczcili pamięć zmarłego Edwarda Sobonia, przewodniczącego regionu świętokrzyskiego w kadencji 2014 – 2018 i długoletniego delegata na ZOD.

Władze Zrzeszenia reprezentowali w Łodzi prezes Jan Buczek oraz Jerzy Szepietowski z Zarządu, Piotr Kopczyński z Rady ZMPD oraz Krzysztof Strzała z Komisji Rewizyjnej.

Delegaci z regionu mazowieckiego I

28 czerwca w Morach koło Warszawy odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu mazowieckiego I.

Członkowie ZMPD z regionu mazowieckiego I wybrali delegatów, którzy reprezentować ich będą na zebraniach ogólnych delegatów. Mandat uzyskali: Jan Buczek, Stanisław Felczak, Mirosław

Gruszecki, Łukasz Kaczorowski, Mirosław Kaczorowski, Tomasz Kalsiak, Artur Kamiński, Tomasz Nagłowski, Robert Nitek, Krystyna Nowak, Bogdan Pastuszko oraz Bogusław Zimny.

Funkcję przewodniczącego regionu mazowieckiego I przewoźnicy powierzyli ponownie Arturowi Kamińskiemu.

Uczestnicy zebrania udzielili czterech rekomendacji do władz Zrzeszenia. Jan Buczek otrzymał dwie: na prezesa ZMPD oraz do Rady ZMPD, Artur Kamiński do Rady, a Bogusław Zimny do Komisji Rewizyjnej.

Artur Kamiński i Bogusław Zimny zostali podczas zebrania uhonorowani odznaczeniami resortowymi „Zasłużony dla Transportu RP”.

Władze statutowe Zrzeszenia reprezentowali w Morach: prezes Jan Buczek, członkowie Zarządu Jerzy Szepietowski i Artur Kamiński, Ewa Śliwa z Rady oraz Bogusław Zimny z Komisji Rewizyjnej.

reklama

KARTA FLOTOWA MOYA FIRMA

OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM

505-505-105
bok@moyastacja.pl

Wielkie oszczędności w Europie!

Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników

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

www.iqcard.at



OGÓLNOPOLSKA SIĘĆ STACJI PALIW

moya
sieć stacji paliw



Myto zależne od zużycia paliwa

Po 2022 roku opłaty za drogi będą zależą od wielkości emisji dwutlenku węgla i przejechanego dystansu, natomiast znikną winiety czasowe.

Robert Przybylski

Komisja Europejska zaproponowała 17 maja w trzecim Pakiecie Mobilności, aby producenci sztywnych ciężarówek 4x2 i 6x2 oraz ciągników siodłowych z napędem 4x2 o dmc powyżej 16 ton zmniejszyli emisję CO₂ tych pojazdów o 15 proc. do 2025 roku i o 30 proc. do 2030 roku w stosunku do wielkości z 2019 roku.

Jest to kompromis pomiędzy politykami, koncernami samochodowymi i organizacjami pozarządowymi, które domagały się redukcji o 24 proc. do 2025 roku, gdy przemysł proponował 7 proc. Cel na 2030 rok zostanie przejrany w 2022 roku.

Politycy i przemysł przewidują, że w tym czasie limity mogą objąć także inne typy pojazdów, jak małe ciężarówki, naczepy i autobusy. Program komputerowy VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) służący do wyliczenia emisji CO₂ obejmie do 2022 roku także wymienione powyżej pojazdy.

Kij i marchewka

Komitet Środowiska Parlamentu Europejskiego przedstawi swoje cele 29 sierpnia. Obserwatorzy spodziewają się, że będą one jeszcze ostrzejsze od zaproponowanych przez KE. Parlamentarzyści mogą także zapro-

ponować system dopłat do pojazdów o emisji mniejszej od wyznaczonej oraz kar dla spalających większe od przewidzianych ilości paliwa.

Parlamentarzystów czeka także debata nad efektywnością rozwiązań mierzoną od źródła energii do kół pojazdu.

Limity CO₂ będą miały przełożenie na wysokość myta. KE planuje, że po 2022 roku znikną winiety, czyli opłaty czasowe za korzystanie z dróg, a myto zależne będzie od przejechanego dystansu oraz wielkości emisji CO₂.

KE narzuciła krajom członkowskim przygotowanie do 2021 roku (rok wcześniej niż się spodziewano) systemu wyznaczania wysokości myta na podstawie emisji CO₂. W myto będą wliczane opłaty za uciążliwość, jak np. hałas, zatłoczenie i emisje. KE na razie nie ujawniła, jak planuje powiązać wielkość emisji CO₂ z wysokością myta.

IRU przypomina, że ciężki trans-

port drogowy już płaci 130 proc. kosztów infrastruktury drogowej i nie powinien być obciążany dodatkowymi daninami. Kolejne podatki sprawią, że branża straci zdolności do inwestycji w nowy, ekologiczny tabor. IRU wskazuje, że w ostatnich dwudziestu latach emisje samochodów ciężarowych zmalały o 98 proc.

Ponadto na krótszych dystansach nie ma alternatywy wobec przewozów drogowych, jako że ponad 75 proc. dóbr na dystansie do 150 km przewożonych jest samochodami. Dodatkowo zwiększanie kosztów zaburzy konkurencję pomiędzy transportem publicznym oraz indywidualnym. Skutkiem będzie większe zatłoczenie dróg przez samochody osobowe.

Bitwa zaczyna się jutro

Od 1 stycznia 2019 roku rusza program VECTO do obliczania emisji CO₂ przez ciężarówki. Każda ciężarówka i każdy ciągnik siodłowy zostanie zaliczony do odpowiedniej podgrupy, na podstawie rodzaju kabiny, mocy silnika, ładowności, przebiegu i rodzaju użytkowania.

Po wyliczeniu emisji dla konkretnych modeli będzie obliczona wielkość emisji dla całej floty danego producenta.

Propozycja zakłada, że pojazdy o zerowej emisji nie będą emitować CO₂, zaś pojazdy o niskiej emisji CO₂

będą emitować mniej niż 350 gram CO₂/km, co odpowiada 13 litrom ON na 100 km.

Producenci będą otrzymywać kredyt za pojazdy o zerowej i niskiej emisji, ale nie więcej niż 3 proc. całości emisji producenta. Pojazdy komunalne, autobusy, autokary i małe ciężarówki nie wliczają się do limitu, ale mogą obniżyć go o maksymalnie 1,5 proc.

Kredyty mogą być wykorzystywane w kolejnych latach, ale wszystkie zebrane punkty przepadną w 2029 roku. Emisje będą sprawdzane w warunkach rzeczywistych, pojazdy będą obowiązkowo wyposażone w liczniki pomiaru zużycia paliwa. Producent, który przekroczy limit emisji CO₂ zapłaci karę 6800 euro za każdy gram CO₂ na tkm.

Wiele czynników i jedno pytanie

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA oraz IRU uważają, że cele wskazywane przez polityków są zbyt ambitne. Politycy powinni dopuścić do ruchu europejskie zestawy modułowe (o długości 25,25 m), paliwa alternatywne oraz podnieść kredyty za pojazdy o zerowej emisji. Ponadto redukcja myta o połowę dla pojazdów o zerowej emisji jest zbyt skromną ulgą.

Przewoźnicy od wielu lat zwracają uwagę na zużycie paliwa, które ma je-

Porozumienie Paryskie

Politycy planują, że transport zmniejszy emisję dwutlenku węgla w stopniu przewidzianym przez Porozumienie Paryskie. Dwutlenek węgla jest wskazywany jako powód tzw. globalnych zmian klimatu, choć nie ma na to dowodu, o czym świadczy choćby wysoka temperatura, jaka panowała na Ziemi miliony lat temu.

den z największych udziałów w kosztach transportu. Dlaczego zatem KE postanowiła zmusić producentów taboru do dalszych oszczędności?

Chodzi o rosnące koszty takich rozwiązań. Koncerny samochodowe obawiają się, że bez przymusu administracyjnego żaden z przewoźników nie sięgałby po nowe rozwiązania. Tymczasem będą one kosztowne, a do tego niezbyt praktyczne.

W przypadku napędów elektrycznych nadal nie ma akumulatorów o dużej pojemności i małej masie, technologia ogniw wodorowych jest w powijakach i niezbyt dobrze pasuje do zastosowań trakcyjnych. Nie jest także gotowa infrastruktura, brakuje stacji do ładowania i stacji wodoru. ■

Najoszczędniejsze ciężarówki

Za rok UE obiecuje upublicznić informację z programu VECTO o wielkości zużycia paliwa samochodów ciężarowych. Zanim przewoźnicy uzyskają dostęp do tych danych, prezentujemy kilka opinii przewoźników.



Robert Przybylski

Dalekodystansowa ciężarówka rocznie zużyje 33-35 tys. litrów ON i już w czwartym roku użytkowania przewoźnik wyda więcej na paliwo niż na zakup samochodu. Ponadto wydatki na paliwo stanowią trzecią i zaraz po kierowcy najpoważniejszą część kosztów. Jak zatem oszczędzać?

Tabor i wyposażenie

Flota dalekodystansowych samochodów ciężarowych firmy Epo-Trans liczy 280 jednostek. Średnie spalanie wyniosło w pierwszej połowie roku 27,03 litra na 100 km, przy ładunkach o masie od 17 do 24 ton. Połowę floty stanowią Actrosy Euro VI z najnowszym modelem silnika. Spalanie tych samochodów wyniosło w pierwszej połowie roku 25,2 l/100 km. – Najoszczędniejszy samochód zużył 24,32 l/100 km.

Współwłaściciel firmy Epo-Trans Piotr Ozimek chwali Actrosa za brak

konieczności docierania auta; model uzyskuje wyniki jak należy już od pierwszych kilometrów, gdy inne marki potrzebują na dotarcie nawet 70 tys. km, a taki przebieg zajmuje pół roku. Tymczasem różnica dwóch litrów daje w efekcie roczną oszczędność 10 tys. zł na samochodzie. – Mercedes zdeklasował konkurencję – uważa Ozimek.

Flota Epo-Trans przejeżdża rocznie 30-32 mln km i obniżenie zużycia paliwa tylko o jeden litr na 100 km przy średniej cenie 4 zł oznacza, że na koniec roku firma zaoszczędzi równowartość trzech nowych Actrosów.

Ozimek tłumaczy, że przełożenie tylnego mostu wybiera jak najniższe, aby jak najwolniej kręcił się silnik. – Włochy, a w zasadzie jedna góra na tej trasie, nie są problemem – skrzynia biegów jest od tego, aby zapewnić na kołach odpowiedni moment. Przy 83 km/h silnik ma pracować przy najmniejszym spalaniu jednostkowym. Dla uzyskania takiego efektu trzeba zrobić wyliczenie momentu obrotowego potrzebnego na kołach – dodaje Ozimek.

Elektronika coraz ważniejsza

Należący do Karola Rychlika siedlecki Eurotrans wykorzystuje praktycznie tylko Actrosy. – Niskie koszty pracy i wysoka jakość to dwa główne powody, dla których od lat współpracuję z Mercedes-Benz Trucks Warszawa oddział Siedlce – wyjaśnia współwłaściciel firmy. – Dla mnie najważniejsze jest to, że modele tej marki zużywają o 2-3 litry paliwa na 100 km mniej od konkurencji. Różnica wynika ze szkoleń kierowców oraz wyposażenia – stwierdza Rychlik i wskazuje na Predictive Powertrain Control.

Urządzenie pobiera z trójwymiarowej mapy terenu profil drogi i po wciśnięciu na kierownicy jednego guzika samodzielnie dobiera przełożenie skrzyni biegów, wykorzystuje obroty silnika w najkorzystniejszym zakresie oraz fazy toczenia pojazdu. Jeszcze kilka lat temu nikt nie proponował takiego urządzenia, a Mercedes je dalej rozwija i ono sprawdza się – zapewnia współwłaściciel firmy Eurotrans.

Przedsiębiorstwo przewozi do Europy Zachodniej stal, meble, więc zestawy często mają masę całkowitą zbliżoną do 40 ton. – PPC zapewnia korzyści podczas jazdy w zróżnicowanym terenie, co mogłem sprawdzić osobiście jadąc do Hiszpanii. Co prawda naczepa miała 18 ton dmc, ale zestaw zużył 22,8 l/100 km. To bardzo dobry wynik, tym bardziej, że naczepa jest wyższa od standardowej o 10 cm, a ja nie mam dużej wprawy, bo jeżdżę sporadycznie. Jednak elektronika wspomagała mnie – chwali samochód Rychlik.

Także Ozimek podkreśla, że in-

teligentny tempomat PPC jest bezcennym wsparciem i daje realne oszczędności w spalaniu. – Ważna jest także motywacja kierowcy i możliwość kontroli – dodaje.

Szkolenie i nadzór

W firmie Epo-Trans jest czterech instruktorów. Nie mają własnych samochodów, tylko wybierają się w trasę z kierowcą, który ma gorsze wyniki. Instruktorzy szkolą się w Mercedesie, a następnie zdobywają tam wiedzę przekazują kierowcom. – Instruktorzy pokazują, że dobry wynik można zrobić na każdym aucie, a myślenie to podstawa – podkreśla współwłaściciel Epo-Trans.

Inny przewoźnik zapewnia, że Actrosy są najoszczędniejsze i nic ich nie pobije. Dodaje, że ważne jest także kształcenie kierowców i wskazuje, że na Actrosach najszybciej widoczne są rezultaty i kierowcy szybko uzyskują dobre wyniki. Nawet słabsi mają po 25 litrów, a najlepsi po 22 litry.

Eurotrans nadzoruje flotę systemem telematycznym, który pozwala także wysnuć wnioski odnośnie stylu prowadzenia zestawu. – Czynniki ludzkie w trasie jest równie ważny jak wszystkie oferowane systemy. Największy problem to zebrać kierowców na szkolenie

elementy. – Zwróciłem uwagę na podejście do zasad współpracy. O ile w przypadku okresu gwarancyjnego wszystko jest jasne, to Mercedes traktuje przewoźników fair także w okresie, gdy obowiązuje tylko rękojmia. Zastanawiałem się nad zakupem korzyst-

Actrosy są najoszczędniejsze i nic ich nie pobije.

Na Actrosach kierowcy szybko uzyskują dobre wyniki.

Nawet słabsi mają po 25 litrów, a najlepsi po 22 litry.

– stwierdza współwłaściciel firmy Eurotrans. – Dzięki współpracy z Mercedes-Benz Trucks Warszawa nie muszę się o to martwić. Kierowcy są szkoleni podczas odbioru pojazdów oraz na życzenie przewoźnika – wyjaśnia Rychlik.

Choć zużycie paliwa jest bardzo ważne, to są także inne liczące się

nach pakietów serwisowych, jednak niska awaryjność i przychylna polityka gwarancji i rękojmi Mercedes-Benz Trucks Warszawa wystraszająco zabezpiecza interes przewoźników – uważa Rychlik. Na koniec 2019 roku okaże się, czy VECTO ocenia Actrosa równie dobrze jak przewoźnicy.

reklama

Wczoraj dostałem zlecenie, dziś moi kierowcy są już w trasie. To możliwe dzięki jednemu boxowi od DKV.

Zbigniew F., międzynarodowa firma transportowa

Zamów teraz!

Niezawodny i wszechstronny DKV BOX EUROPE

dkv-euroservice.com/oplatydrogowe-europa

WE ARE EETS

You drive, we care. **DKV**

Elektryczne i autonomiczne

Koncerny samochodowe przekonują, że w kolejnej dekadzie ulice miast pełne będą ciężarówek elektrycznych i autonomicznych.

Robert Przybylski

MAN jest kolejnym producentem, który przygotowuje się do ery elektrycznych ciężarówek miejskich. Jesienią w Austrii dziewięciu klientów tego producenta ma rozpocząć zapowiadane od dwóch lat testy elektrycznego modelu dystrybucyjnego TGM 26.360 E 6x2 LL.

Centralny, stały, synchroniczny silnik elektryczny o mocy 360 KM rozpędzi samochód do 85 km/h. Konstruktorzy MAN liczą, że uda im się wykorzystać takie same silniki jak w Audi i Porsche. Każda z marek potrzebuje dużej mocy, a przełożenie w tylnym moście zapewni odpowiedni moment obrotowy na kołach.

Pojazd można ładować z szybkiej ładowarki prądem stałym o mocy 150 kW lub prądem zmiennym z ładowarki wolnej o mocy 22/44 kW. Podczas hamowania energia jest odzyskiwana, o ile jest miejsce w akumulatorach. W przeciwnym wypadku energię rozprasa zwalnicznik lub hamulce tarczowe.

Akumulatory w badaniu

Trzyosiowy pojazd o dmc 26 ton z trzema tonami akumulatorów na pokładzie otrzyma 12 pakietów litowo-jonowych akumulatorów o pojemności 185 kWh, zapewniających 180-200 km zasięgu. - Badamy ogniwa różnej konstrukcji. Nie zaczynamy od zera, bo koncern Volkswagena prowadzi te prace od sześciu lat i korzystamy z ich dorobku - wyjaśnia Alexander Adler, odpowiedzialny w MAN za akumulatory do pojazdów elektrycznych.

Dodaje, że MAN koncentruje się na bieżącym etapie na akumulatorach typu NMC (nikiel, mangan, kobalt), które wykorzystywane są przez 95 proc. producentów lekkich pojazdów, w tym grupę VW i BMW. - Są to uniwersalne akumulatory, pozwalające na szybkie i wolne ładowanie - zapewnia Adler.

Przyznaje, że MAN musi zdobyć doświadczenie w użytkowaniu pojazdów elektrycznych w różnych warunkach. Chodzi o zapewnienie jak największej żywotności akumulatorów i jak największego zasięgu. Pierwszy parametr zależy m.in. od szybkości ładowania. Im szybsze akumulatory, tym bardziej się nagrzewają, co skraca ich żywotność. Z kolei zasięg zależy od warunków rozładowania i temperatury otoczenia. Bardzo niskie i wysokie temperatury zmniejszają pojemność akumulatora.

Koncern sprowadza ogniwa akumulatorowe z Azji. - Badamy różne konstrukcje ogniwa: cylindryczne, pryzmatyczne, sakiewkowe oraz skład chemiczny. Ponieważ robimy to w ramach całej grupy, prace szybko posuwają się naprzód - zapewnia Adler.

Dodaje, że docelowo grupa zamierza samodzielnie podjąć produkcję ogniw akumulatorowych. - Chodzi o zapewnienie pełnej historii wyrobu, abyśmy w razie kłopotów mogli dojść, co je spowodowało i w której partii. Azjatyckie fabryki nie mają tak rozwiniętego śledzenia historii produktu - wyjaśnia Adler.

Prace nad ogniwami i akumulatorami dyktują tempo wdrożenia elektrycznych samochodów użytkowych. Autobusy mają pojawić się pod koniec 2020 roku, zaś rok później do produkcji trafią samochody ciężarowe.

Autonomiczne pojazdy

Europejski przemysł samochodowy zakłada, że przed 2025 rokiem ciężarówki będą jeździły w elektronicznie sterowanych konwojach. Tzw. platooning umożliwi zmniejszenie odstępów między ciężarówkami do 10-15 m, co da 10 proc. oszczędności w zużyciu paliwa.

Dwa prototypy od kilku miesięcy pokonują 125-kilometrową trasę na autostradzie A9 pomiędzy magazynami DB Schenker. Oba samochody komunikują się ze sobą i kierowca jadący z tyłu wysyła zapytanie do wiodącego, czy może się przyłączyć. Po akceptacji obu prowadzących, auta spina elektroniczny dyszel.

Kierowca pierwszej ciężarówki steruje hamulcami obu samochodów, zapewniając jednocześnie hamowanie. Według MAN opóźnienie wynosi 5 milisekund - tyle czasu zajmuje odbiór radiowego sygnału. Antena znajduje się nad drzwiami kierowcy.

Prowadzący drugiego samochodu może w każdej chwili przejąć całkowitą kontrolę nad pojazdem, wciskając pedał hamulca lub dodatkowo przycisk na kierownicy. System nie może być użytkowany w złych warunkach pogodowych, jak ulewa lub śnieżyca.

MAN rozpoczął również testy pojazdów autonomicznych. To wolno jeżdzące ciężarówki osłaniające pojazdy czyszczące pobocza dróg. Te zamykające konwój pojazdy narażone są na niebezpieczeństwo najechania przez szybko poruszające się auta na autostradzie. Tylko w Niemczech dochodzi każdego roku do 300 wypadków najechania takiego pojazdu. Ryzyko wypadku drogowego dla pracowni-

ków tych pojazdów jest 13 razy wyższe niż dla innych kierowców.

Autonomiczny pojazd jako ostatni w kolumnie będzie chronił pracowników nadzoru dróg w Hesji. Próby prowadzone są na A3. Ostatni pojazd sterowany jest z poprzedzającego i pozwala na zachowanie odstępu od 10 do 100 m. Dzięki autonomii obsada zmniejszyła się z trzech do dwóch osób.

MAN zapewnia, że jest to pierwszy test autonomicznego pojazdu w Niemczech. Odpowiadający za cyfrowe rozwiązania w MAN Thomas Feldmann zapowiada, że MAN będzie krok po kroku wprowadzał autonomiczne systemy jazdy.

Systemy nadzoru

MAN rozbudowuje cyfrową platformę nadzoru nad flotą RIO. Czynna od 2016 roku jako odrębna spółka oferuje usługi zarządzania flotą. Wykupiło ją 1500 przedsiębiorców mających 5 tys. pojazdów. Największa flota liczy 400 pojazdów, zatem średnio na firmę przypadają po 3 ciężarówki. Użytkownik musi wykupić urządzenie kosztujące (wraz z montażem) 600 euro, podłączone do samochodu. RIO zapewnia dodatkowo komunikację z kierowcą i analitykę wykorzystania samochodów. W przygotowaniu jest opcja zapobiegawczych przeglądów.

RIO konkuruje z dobrze znanymi na rynku niezależnymi platformami cyfrowymi, jak TomTom, Transics oraz należącymi do producentów ciężarówek, np. FleetBoard i Dynfleet. - To, co wyróżnia nasz produkt, to rozwiązanie chmurowe - podkreśla informatyk MAN Manfred Rensch. Nowelizacja oprogramowania może odbywać się w dowolnym momencie, o ile włączony jest zapłon. Dodatkowo RIO jest otwartą platformą, na której można pobierać aplikacje. Mogą one po-



magać firmom zabudowującym lub przesyłać poprzez ciężarówkę sygnały z zabudowy (np. z chłodni).

Dla samochodów marki MAN, RIO zapewnia dokładne informacje, pozwalające zarządzającemu flotą na ocenę stylu jazdy kierowcy. Dostępne są takie szczegółowe dane, jak charakterystyki hamowań, sposób używania zwalnicznika. Z systemu mogą korzystać także trenerzy, którzy w razie uwag przekazują je kierowcom telefonicznie.

MAN oferuje usługi RIO w czterech krajach, ale do końca tego roku rozszerzy ofertę na wszystkie kraje UE. Choć kuszące byłoby ujednolicenie systemów FMS MAN i Scanii, nie będzie to proste. - Każda marka ma inną architekturę elektroniczną, inne komputery sterujące silnikiem, zatem nie da się tak prosto ujednolicić oferty usług - wyjaśnia Rensch. Przypomina przy tym, że wykorzystanie wspólnych skrzyń biegów już zajęło 4 lata, a pierwsze przekładnie Scanii pojawią się w MAN dopiero w 2021 roku.

Nie będzie łatwo wdrożyć ofertę RIO na innych rynkach. W Rosji rząd zabrania wyprowadzania danych, więc konieczny będzie nowy serwer (obecnie jest on w Dublinie). W Chinach rząd udostępnił sygnał GPS, co również utrudnia przygotowanie oferty. W Ameryce Południowej sygnały CAN-bus zakodowane są w nieco innym formacie i wymagają przełożenia na europejski system. W Polsce z RIO korzysta kilkadziesiąt firm.



Master Truck 2018



Tysiąc malowanych ciężarówek, tłumy zwiedzających, piękna pogoda i konferencja ZMPD.

Robert Przybylski

W przedostatni lipcowy weekend na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem odbył się 14. Zlot pojazdów tuningowanych „Master Truck 2018”. Dopisała pogoda i z nią zwiedzający. – W sobotę było 1020 ciężarówek z 840 firm. To rekordowe zainteresowanie – zapewnia organizator tego wielkiego święta kierowców Andrzej Wachowski.

Odnaczenia

Piątek był pierwszym dniem zlotu i zarazem pierwszym słonecznym dniem tygodnia. W południe przesychała murawa, wiele samochodów już lśniło chromami i czernią opon, a o 13.00 rozpoczęła się konferencja Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, zorganizowana przy współpracy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz program „Na Osi” pod hasłem „Zmiany w transporcie europejskim – obawy i oczekiwania”.

Konferencja przyciągnęła przewoźników, kierowców oraz przedstawicieli mediów. Patronatem konferencję objęli: Polski Traker, TV Brawo, program „Na Osi” oraz magazyn ZMPD „Przewoźnik”.

Konferencję otworzył wiceprzewodniczący Rady ZMPD i przewodniczący Komisji ds. szkoleń Euzebiusz Gawrysiuk, a poprowadził ją Sławomir Jeneralski. E. Gawrysiuk wspólnie z członkiem Rady ZMPD Sławomirem Kostjanem i przewodniczącym Regionu Opolskiego ZMPD Józefem Stelmachowskim wręczyli odznaki „Zasłużony dla ZMPD” dla: opolskie-

go wojewódzkiego inspektora transportu drogowego Krzysztofa Chmiela, pracownika WITD w Opolu Andrzeja Kęsika oraz opolskich przewoźników: Waldemara Kurspiota, Alfreda Morawca, Jana Ignacego Nowaka, Damiana Szamperey, Joachima Wiesiołka i Konrada Wrzeciono. Odznakę otrzymał także producent telewizyjny TV Brawo Andrzej Wachowski.

Wieści z pierwszej ręki

Podczas konferencji ZMPD główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur podkreślił, że od trzech

lat wzrasta wśród kontrolowanych odsetek zagranicznych pojazdów. W pierwszej połowie roku stanowili oni 51 proc. skontrolowanych. Natomiast wśród ukaranych mandatami zagraniczni kierowcy stanowili 60 proc. i podobny odsetek stanowili także zagraniczni przedsiębiorcy.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel klarownie opisał bieżący stan zmagania z narzucanym przez KE Pakietem Mobilności. – Jest to pakiet rozporządzeń, wśród których są rozwiązania potrzebne, jak i bardzo kontrowersyjne, a do nich należy pomysł objęcia prze-

pisami o delegowaniu branży przewoźników drogowych – zaznaczył Mikiel.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk przedstawił stan negocjacji pomiędzy UE i Wielką Brytanią w sprawie Brexitu.

Zastępca dyrektora Biura Transportu Międzynarodowego GITD Emilia Waleriańczyk-Kuźma omówiła pilotażowe wprowadzenie systemu Elektronicznej Kontroli Zezwoleń, który umożliwia bieżącą kontrolę wykorzystania polskich zezwoleń przez zagranicznych przewoźników.

Prelegentka zaznaczyła, że program jest robiony własnymi siła-



mi GITD i jest wprowadzony tylko na przejściach granicznych w Grzechotkach, Bobrownikach, Dorohusku i Medyce oraz w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego w województwach podlaskim, lubelskim, małopolskim, łódzkim, śląskim, mazowieckim i podkarpackim.

Zastępca dyrektora BTM opisała również sposób działania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, uruchomionego 30 listopada 2017 roku. Składa się on z trzech ewidencji: przedsiębiorców (dostępnej publicznie, ale bez ujawniania danych wrażliwych, jak np. data urodzenia i

PESEL), poważnych naruszeń i osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji.

Waleriańczyk-Kuźma przedstawiła, w jakich sytuacjach przedsiębiorca może stracić dobrą reputację i jak powinien postępować, aby rozwiązać wątpliwości Inspekcji.

KREPTD połączony jest z unijnymi rejestrami, dzięki czemu polska inspekcja może szybko zdobyć informację o naruszeniach zagranicznego przewoźnika, jak i obce służby mogą przysyłać informacje o naruszeniach polskich przedsiębiorców.

W bazie danych KREPTD znajduje

się niemal 83 tys. firm, do systemu napłynęło 75,4 tys. zapytań z innych państw członkowskich o dobrą reputację zarządzającego. Liczba zarejestrowanych poważnych naruszeń wyniosła niecałe 2,2 tys., bardzo poważnych naruszeń niecałe 2,3 tys. i najpoważniejszych niemal 1,2 tys. Do europejskiego rejestru wpisano 400 poważnych naruszeń.

Konferencję zamknęła prezentacja Euzebiusza Gawrysiuka dotycząca stanu faktycznego i najbliższej przyszłości nauczania kierowców w polskim szkolnictwie zawodowym.

Sponsor konferencji, spółka Unimot, przedstawiła ofertę zaopatrzenia w paliwo. Unimot jest najwięk-

szym niezależnym importerem paliwa w Polsce z ponad 11-procentowym udziałem w importowanym do Polski ON. Spółka sprzedaje paliwa pod marką Avia. – Jesteśmy jedyną na rynku firmą zapewniającą stałą cenę ON i dającą zabezpieczenie przed wahaniami cen paliwa – podkreślił przedstawiciel Unimot Michał Piętka.

Po solidnej dawce wiedzy uczestnicy Master Truck 2018 bawili się przez kolejne dwa dni do taktów puszczanego w każdej ciężarówce najnowszego branżowego przeboju „Załadunek z Zakopanem” w wykonaniu DJ Jadzia.

Rocznice

25 lat „Polskiego Trakera”

W piątkowy wieczór „Polski Traker” obchodził 25-lecie. Ten popularny wśród kierowców polski miesięcznik znany jest nie tylko ze wspierania kierowców, ale także z organizacji Mistrzostw Świata Kierowców, w których bierze udział także polska reprezentacja. Najlepsze życzenia jubilatowi złożyła reprezentacja ZMPD z wiceprzewodniczącym Rady Euzebiuszem Gawrysiukiem, który Bogusławie Barbarze Zimmer przekazał pamiątkowy grawerton.

Rocznice

15 lat „Na Osi”

Jedyny telewizyjny program o transporcie drogowym ma 15 lat. Produkowany przez Andrzeja Wachowskiego program „Na Osi” cieszy się dużą popularnością. Wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk oraz członek Rady Sławomir Kostjan pogratulowali jubileuszowi i przekazali Andrzejowi Wachowskiemu pamiątkowy grawerton. Andrzej Wachowski otrzymał także Srebrną Odznakę „Zasłużony dla ZMPD”.

Interesująca współpraca



Stowarzyszenie przewoźników wspólnie z inspekcją drogową szkoliło uczniów pomorskich szkół branżowych.

Tomasz Rejek

6 czerwca przed budynkiem Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych w Gdyni zebrało się wraz z nauczycielami ponad sześćdziesięciu uczniów z klas o profilu nauczania kierowca-mechanik. Młodzież przyjechała ze szkół z Gdańska, Gdyni, Słupska i Kościerzyny.

Spotkanie było związane z inicjatywą Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego w Gdańsku oraz Pomorskiego Stowarzyszenia Prze-

woźników Drogowych, której celem było przeprowadzenie wspólnych szkoleń z zagadnień związanych z transportem drogowym.

W podzielonych na grupy zespołach młodzież przechodziła szkolenia z zakresu:

- ratownictwa medycznego (prowadzone przez zawodowego ratownika medycznego),
- prowadzenia samochodu ciężarowego na symulatorze jazdy (z instruktorem nauki jazdy),
- najczęstszych naruszeń w transporcie drogowym, ujawnianych podczas kontroli drogowych (zajęcia prowadzone przez inspekto-

rów ITD),

- pracy inspektorów ITD w punkcie kontroli pojazdów w warunkach drogowych (młodzież miała do dyspozycji specjalistyczny pojazd ITD).

Widząc duże zainteresowanie uczniów, a przede wszystkim satysfakcję, którą okazywali po przebyciu tych naprawdę interesujących szkoleń, WITD i PSPD myślą już o powtórce.



14-16.05.2019

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego,
Transportu Drogowego, Infrastruktury
i Techniki Parkingowej



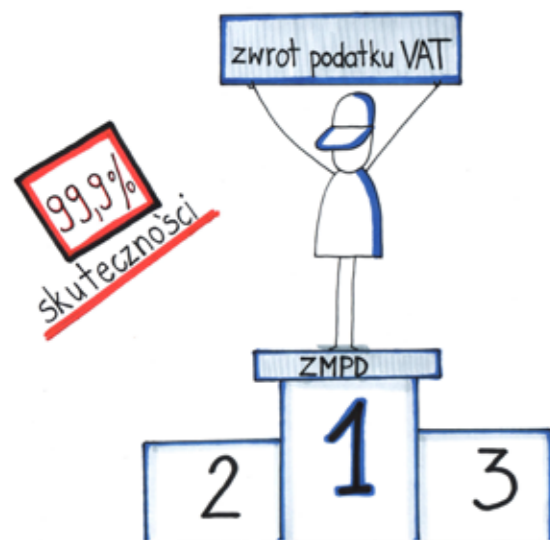
Targi Kielce SA,
Kontakt: Dyrektor Projektu
- Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10,
e-mail: autostrada@targikielce.pl

www.autostrada-polska.pl

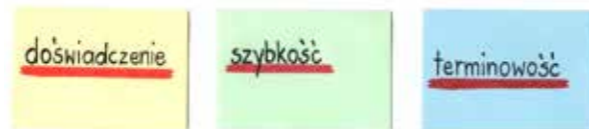
Współpraca



ZMPD liderem. Odzyskaj podatek VAT



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce świadczy usługę zwrotu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych już od kilkunastu lat. Wieloletnie doświadczenie sprawia, że skuteczność ZMPD w tym zakresie jest na poziomie 99,9%. Tak wysoka efektywność stawia ZMPD na pozycji lidera.



ZMPD

Zwrot podatku VAT może odbywać się w dwojaki sposób, w trybie zwykłym lub przyspieszonym. Różnice między nimi związane są z czasem oczekiwania i wysokością prowizji. Klient może rozliczać się kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Rozliczenia półroczne stosowane są jedynie w przypadku Niemiec, Francji oraz Austrii. Istnieje możliwość zwrotu podatku VAT zarówno na podstawie faktur, jak i paragonów. Paragony są akceptowane w niektórych krajach, tj. w Austrii, Niemczech, Francji, Holandii, Luksemburgu, Rumunii, Czechach, Słowacji, Słowenii i na Węgrzech. Każdy z tych krajów ma inne zasady dotyczące zwrotu podatku VAT. Można się z nimi zapoznać na stronie www.zmpd.pl w zakładce Usługi – zwrot VAT. Paragony, które mają nadrukowane dane klienta, są

traktowane jak faktury VAT. W zależności od kraju można odzyskać podatek VAT od opłat za paliwo, opłat drogowych, a od niedawna także podatek akcyzowy ze Słowenii, Belgii, Francji, Węgier, Włoch i Hiszpanii.

To, że warto starać się o zwrot podatku VAT korzystając z pomocy doświadczonych specjalistów ZMPD, jest oczywiste. Z jakiego jednak trybu skorzystać? Jeśli zależy nam na czasie, warto wybrać opcję trybu prefinansowania, czyli zwrotu błyskawicznego. Korzystając z tego wariantu mamy gwarancję odzyskania większej części podatku w ciągu 14 dni roboczych od daty złożenia kompletu dokumentów do ZMPD. W przypadku faktur wypłacane jest 100% kwoty wnioskowanej zwrotu podatku VAT, pomniejszone o prowizję ZMPD. W przypadku paragonów zaliczka wynosi 60% kwoty zwrotu VAT objętej trybem błyskawicznym, a pozostała część podatku, pomniejszona o prowizję ZMPD, zostaje przekaza-

na dopiero w momencie zaakceptowania i przekazania środków przez zagraniczny urząd skarbowy. Prowizja w trybie prefinansowania wynosi dla faktur i paragonów odpowiednio 10% i 15%. Jeśli natomiast nie zależy nam na bardzo szybkim zwrocie podatku i mamy czas, żeby poczekać, to tryb zwykły będzie odpowiedni. Czas oczekiwania na zwrot podatku VAT w trybie zwykłym wynosi od 2 do 5 miesięcy, a prowizja jest nieco niższa i wynosi 5% w przypadku faktur i 10% dla paragonów.

W momencie podjęcia współpracy z ZMPD każdy klient otrzymuje dostęp do aplikacji zwrotu podatku VAT, dzięki której po zalogowaniu może monitorować status swoich wniosków. Warto wiedzieć, że każdy wniosek dotyczy konkretnego kraju. Klient może sprawdzać m.in. jakie dokumenty i z jakich krajów zostały złożone oraz jakie kwoty zostały prefinansowane.



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



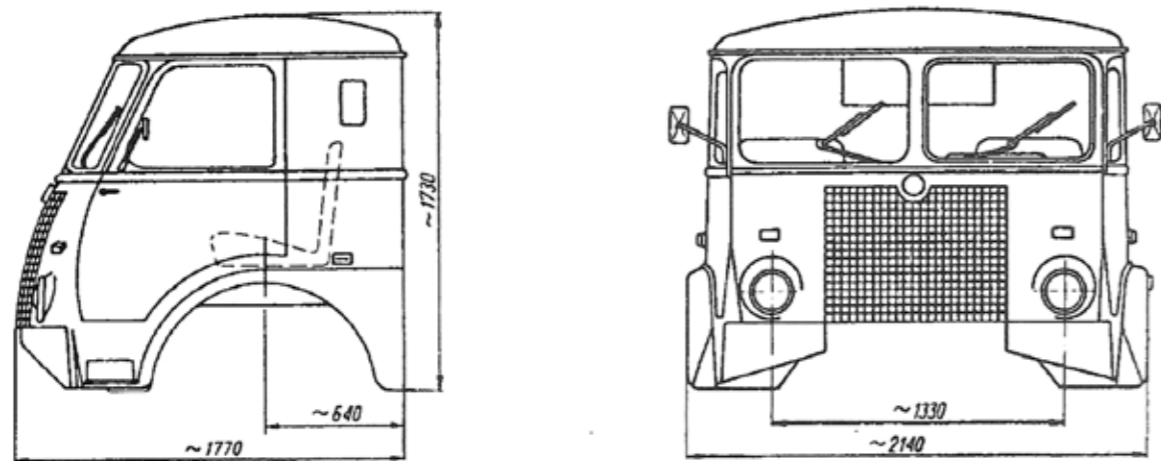
OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Kabina racjonalizatora

Opracowana przez Antoniego Baumela kabina uratowała plany starachowickiej fabryki.



Robert Przybylski

W 1958 roku nowo powstałe Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego planowało, że produkcja Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach w 1965 roku wzrośnie o blisko połowę, do 14,5 tys. samochodów nowego typu, oznaczonych Star 200.

Już pod koniec lat 50. ZPMot uzyskało w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego fundusze na rozbudowę starachowickiego zakładu. W 1959 roku wzniesiono nową halę silnikowni, w kolejnym powiększono wydział montażu, w 1962 roku uruchomiono nową odlewnię żeliwa.

Zjednoczenie planowało, że w tym samym roku wydział szoferek uruchomi produkcję kabin K-26, zaprojektowanych w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego. Miały panoramiczną szybę, drzwi otwierane pod wiatr i dźwignię zmiany biegów pod kierownicą.

Starachowice zapewniły sobie także w 1960 roku kolejną inwestycję: szoferkownię. Budynek wzniesiono przed wojną, ale rozebrali go Niemcy i wywieźli do siebie. Odzyskany po wojnie, stanął na starym miejscu w Zakładach Dolnych.

Inwestycyjna zadyszka

Do wytwarzania Starów 200 Zjednoczenie przewidywało wyposażenie fabryki w tłocznice i nowe obrabiarki dla wydziałów produkujących części podwozia i silnika. Jednak do 1961 roku FSC uzyskała jedynie 53 proc. z zapowiadanych przez MPC funduszy, a w państwowej kasie pokazały się pustki. Cała gospodarka dostała zadyszki, nadmierny front inwestycyjny doprowadził do opóźnień w oddawaniu nowych obiektów, co kosztowało gospodarkę narodową według ostrożnych szacunków 4 mld zł rocznie.

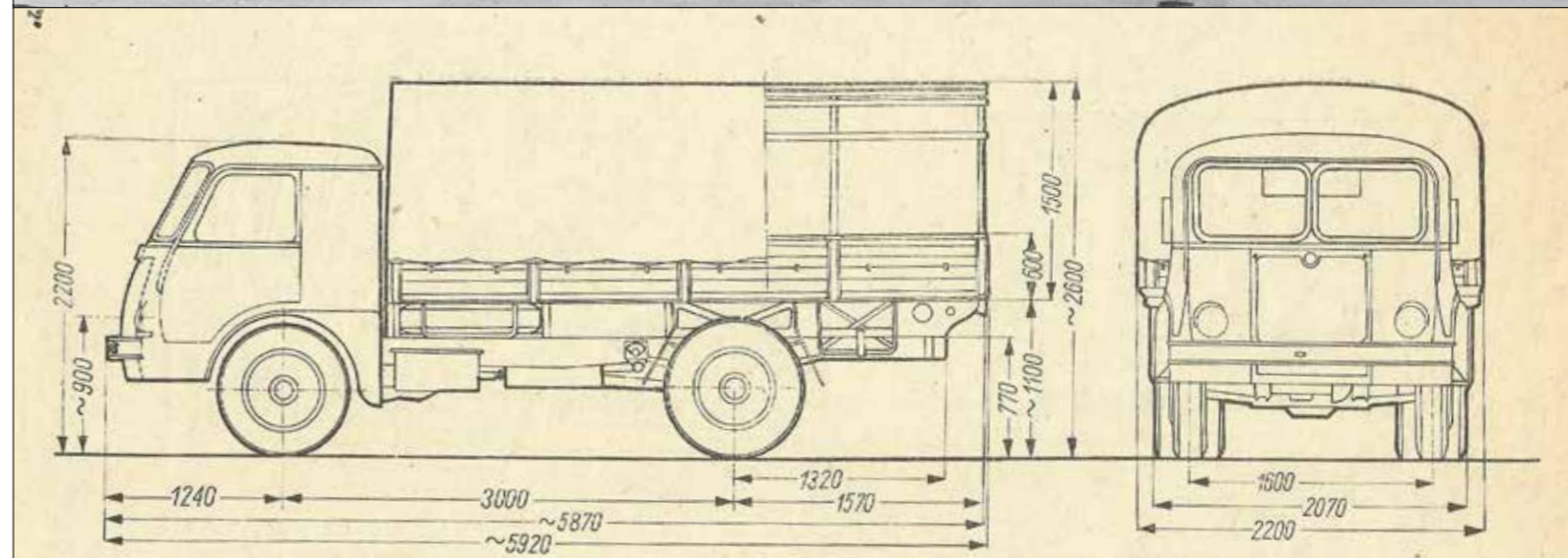
W wewnętrznych raportach Banku Inwestycyjnego, w planie 5-letnim inwestycje nie były przygotowane i na dodatek zaniżone o 60-80 mld zł, czy-

li o 10-13 proc. całości nakładów. Dla przykładu tylko resort przemysłu ciężkiego przewidywał rozpoczęcie budowy 37 zupełnie nowych zakładów za ok. 23 mld zł; dla tych budów inwestorzy posiadali jedynie 11 zatwierdzonych założeń i 2 projekty wstępne. Aż 23 z tych inwestycji należało rozpocząć już w pierwszych dwóch latach pięciolatki, zaczynającej się w 1960 roku.

Analitycy Banku Inwestycyjnego wskazywali, że dopóki będzie obowiązywał system finansowania inwestycji polegający na rozdzielnictwie bezzwrotnych kredytów budżetowych, dopóty wszyscy inwestorzy będą mieli skłonność do jednokierunkowego mylenia się w wycenie wartości kosztorysowej inwestycji. „Chodzi przecież o zaczepienie się o plan”. W rezultacie rząd zmniejszył nakłady inwestycyjne na lata 1964-65 o 17 mld zł, a ofiarą oszczędności padła także FSC Starachowice.

Na dodatek pod długich deliberacjach Zjednoczenie i fabryka postanowiły zarzucić prace nad kabiną K-26,

Pod koniec 1963 roku ze starachowickiej fabryki zaczęły wyjeżdżać Stary 25 M1 z kabiną projektu Antoniego Baumela.



jako nie spełniającej wymogów potokowej produkcji. Sekretarz Oddziałowej Organizacji Partyjnej wydziału TK (biura konstrukcyjnego) Józef Barankiewicz podliczył, że dokumentacja konstrukcyjna i technologiczna, oprzyrządowanie i próbne egzemplarze pochłonęły 18 mln zł. Nie była to jedyna strata: nieco później przygotowana przez warszawski Instytut Wzornictwa Przemysłowego kabina 633 także nie zdobyła uznania, a projekt, na który poszło 1,5 mln zł, trafił do kosza. W ten sposób wbrew zamierzeniom Star pozostał z dwiema starymi kabinami: kielecką N20 oraz produkowaną na miejscu N23, które

z powodu rzemieślniczej technologii uniemożliwiały zwiększenie produkcji zakładu.

Związkowcy protestują

Dyrekcja oraz inżynierowie FSC doskonale zdawali sobie sprawę ze znikomej wartości użytkowej szoferek i sami próbowali zaradzić sytuacji. Kierownik prototypowni Antoni Baumel już w 1959 roku zaproponował kabinę K-20 z masy plastycznej. Szersza o 300 mm od dotychczasowej otrzymała stałą wentylację. Prototyp przygotowany przez brygadę roboczo-inżynierską, w której poza głównym pomysłodawcą byli tak-

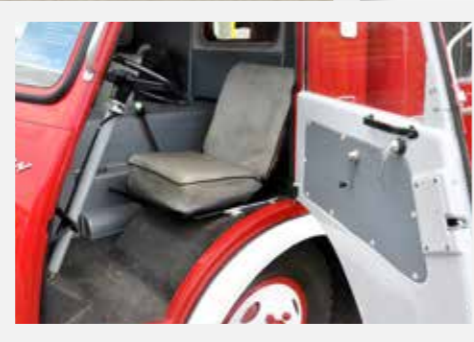
że: Drzewoski, Pawłowicz, Kaczmarski i Fajkierz, gotowy był 30 czerwca 1959 roku. Niecałe 3 miesiące później trafił na podwozie samochodu i dobrze spisywał się w kolejnych latach.

Choć kabina była cichsza od metalowej, nie znalazła uznania. Jak tłumaczył Tadeusz Pawłowicz: „nadwozia z żywicy poliestrowych stosowane są w produkcji jednostkowej i małoseryjnej”, więc odpadały przy starachowickiej skali wytwarzania.

W 1960 roku dyrekcja FSC postanowiła uniezależnić się od zewnętrznych ośrodków projektowych i powołała w fabrycznym biurze konstrukcyjnym „dział technologii budek”, oznaczony



Stary z kabinami 628 najdłużej użytkowała straż pożarna. Na zdjęciu Star z kolekcji firmy EPO Trans Piotra Ozimka.



TT3. Na jego kierownika wyznaczyła Baumela, który zaproponował jako wniosek racjonalizatorski utęchnioną kabinę N20. W nowej wersji oznaczył ją N20.1. – W 1960 roku wniosek odrzucono, ale nie dlatego, że kabina była nieodpowiednia, ale dlatego, że zakład nie był zainteresowany wprowadzeniem jej do produkcji – miał inne kłopoty – tłumaczył Baumel. Możliwe, że FSC nie wróciłaby do pomysłu Baumela, gdyby nie Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców. – Dopiero gdy transportowcy na zjeździe we Wrocławiu zgłosili zasadnicze zastrzeżenia do budki N23, interweniowali w CRZZ, a ta z kolei w MPC, mój projekt zgłoszony powtórnie okazał się aktualny – przypomniał Baumel.

Związkowcy uważali, że kabiny N23 są wadliwe. Wskazywali, że mają tylko dwie klapki wywietrznika, więc latem jest duszno i kierowcy jeżdżą z otwartymi drzwiami. Zimą są bardzo zimne, bo mroźne powietrze dostaje się do wnętrza licznymi szczelinami w podłodze kabiny. Dodawali, że pedał gazu jest niewygodnie, zbyt daleko umieszczony. ZZTiD postulował, aby Ministerstwo Komunikacji nie rejestrowało Starów z powodu wadliwej kabiny.

- Nie do zniesienia staje się hałas gołej, niczym nieosłoniętej blachy. Czuć też opary benzyny. Stary eksportowcy mają kabiny wybite wewnątrz płytami pilśniowymi. Ponadto brak jest leżanki, zmiennik śpi za fotelem, na tunelu osłony silnika. Szyba przednia powin-

Udział elementów tłoczonych sięgał w nowej kabinie 80 proc., gdy w N23 i N20 odsetek był 3-krotnie mniejszy. W rezultacie kabina N20.1 przy masie 333 kg okazała się o niecałe 10 proc. lżejsza od N23 i o jedną trzecią od „budki” kieleckiej.

Mniejsza liczba części oznaczała również redukcję pracochłonności, która została obliczona na 50 godzin dla N20.1, o niecałe 10 proc. mniej od N23 i o ponad połowę mniej (!) od N20.

Konstruktorzy zachwalali, że N20.1, wkrótce nazwana „baumelówką”, ma lepszą izolację i szczelność od dotychczasowej.

Wraz z nową kabiną w zakładzie pojawiły się nowe technologie. Inżynier Stefan Wójcik, konstruktor urządzeń w dziale UK, należącym do Zakładu Maszyn i Urządzeń TU, miał za zadanie rozpracować wielopunktowe zgrzewanie blach kabiny. Na targach w Lipsku oglądał zgrzewarki. – Niemal całkowicie zniknie spawanie elektryczne, zastąpione przez punktowe. Liczba spoin spawalniczych zmaleje 50-krotnie. Blachy tłoczone na przyrządach będą miały dobrą jakość, więc zniknie konieczność szpachlowania powierzchni – zapewniał Jerzy Kamiński na łamach zakładowego pisma „Budujemy samochody”.

Nowość miała także cieszyć oko: Instytut Wzornictwa Przemysłowego opracował nową kolorystykę: zniknie szary, zastąpiony pomarańczowym. – Dach będzie w kolorze kości słoniowej – zaznaczał Kamiński.

Podsumowując - nowa konstrukcja miała przynieść fabryce 9 mln zł rocznych oszczędności.

FSC ustaliła datę wprowadzenia nowej kabiny do produkcji na 1 września 1963 roku, ale przed załogą fabryki piętrzyły się ogromne trudności. Dla ich rozwiązania 22 czerwca 1963 roku zebrało się plenum Rady Robotniczej.

Do kabiny N20.1 narzędziownia musiała wykonać 154 pozycje przyrządów, których skromnie przewidywana pracochłonność wynosiła 70 tys. godzin. Do 20 czerwca Narzędziownia wykonała 53 pozycje przyrządów, które pochłonęły 10 tys. roboczogodzin. – Reszta pozostała na urlopowy lipiec – mar-

na być wyposażona w spryskiwacze (urządzenie zmywające), a ogrzewanie powinno usuwać z szyby zabrudzenie i szron przy temperaturze do minus 30 stopni – wylczyli niedostatki kabiny N23, pogardliwie nazwanej „karbidówką”. Nadmieniali, że produkowana w Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych lepsza kabina N20 ma izolację cieplną i konstrukcję szkieletową, ale trafia głównie na eksport.

Wniosek racjonalizatorski

Baumel przyznawał, że kabina N20 była znacznie lepsza od N23, ale jej produkcja zbyt dużo kosztowała. – Trzeba było szukać wyjścia pośredniego – zrobić kabinę łatwą do wykonania, ekonomiczną i możliwą do przyjęcia przez użytkowników. Taką okazała się N20.1. Nie jest to kabina rewelacyjna, ale lepsza od N23 – zapewniał.

Prace nad nią ruszyły w październiku 1962 roku. Szybko powstało opracowanie konstrukcyjne i technologiczne. Zbudowana była z 1729 części, gdy N23 i N20 miały ich o ponad jedną trzecią więcej.



Rzadko spotykany Star C27 M1.

twił się sprawozdawca gazety „Budujemy samochody” Aleksander Pawelec.

Problem polegał na dużych wymiarach elementów do obróbki. Narzędziownia nigdy tak dużych nie obrabiała. Najcięższy tłocznik ważył 7 ton, a wiele miało po 2 tony, tymczasem na N1 nie było odpowiednich dźwigów. Fabryczna odlewnia musiała dostarczyć odlewy do obróbki.

Brakowało rąk do pracy: potrzebni byli ślusarze i wytaczarze. Pawelec raportował, że wiele stanowisk było improwizowanych, montowanych na gorąco, „bo termin goni, bo obowiązek, bo premia”.

Pawelec dodawał, że „Wysokie tempo pracy z wydziałów konstrukcyjnych i technologicznych przesunęło się do Zaopatrzenia, Narzędziowni i Inwestycji. W D9 i D4 rozpocznie się produkcja części i kabiny. Pod koniec września ma pojawić się pierwsza seria Starów z nową budką.”

Rekord świata

W lipcu wielu pracowników narzędziowni pracowało po 12 godzin na dobę, aby 15 sierpnia przekazać wydziałowi szoferek kompletne wyposażenie produkcyjne. Na 7 lipca narzędziownia wykonała 68 pozycji, a dalsze 29 znajdowało się w stadium montażu. Realizacja pozostałych była poważnie zaawansowana.

Ponieważ kabina powstała jako wniosek racjonalizatorski, ZPMot nie dał na przygotowanie produkcji pieniędzy i wykonanie oprzyrządowania dla nowej kabiny było działaniem ponadplanowym, finansowanym przez fabrykę.

Ulokowany w nowo wzniesionej szoferkowni wydział D9 już pod koniec lipca wykonywał próbne partie detali. Ujawniły się błędy w wykonaniu przyrządów, np. okazało się, że kanały śrub mocujących nie są współosiowe, zaś podstawy i chwyt pod liny transportowe nie są gratowane (nie mają stępionych ostrych krawędzi). W jednym z przyrządów nie zainstalowano kołków wypychaczy, przez co mogło dojść do zakleszczenia urządzenia.

Narzędziownia usunęła błędy i ostatecznie z przyrządów wyszły wytłoczki o właściwym, opływowym kształcie. – Do wykonania detalu wystarczy jedno uderzenie prasy. Ręczne uzyskanie tego rezultatu wymagałoby znacznie więcej pracy – porównywał kierownik wydziału D4 Sławomir Świerkocki.

Umieszczony po sąsiedzku wydział D9 miał ponad 20, głównie małych pras, największą była 500-tonowa nowość. – Obsługę tych nowoczesnych przyrządów już opanowaliśmy – chwalił załogę kierownik D9 Tadeusz Paczyński.

FSC wystąpiła do producentów o przyspieszenie wcześniej uzgodnionych

dostaw uszczelek gumowych, blach, kątowników, drutu, płaskowników oraz do Warszawy o dostawę materiałów dla ocieplenia kabin, które wcześniej nie były objęte rozdzielnikiem Komisji Planowania. „Kierownik Ignacy Maciejewski traci głowę, jak wybrnąć z kłopotów zaopatrzeniowych”. Dyrekcja martwiła się, że „wydział szoferek D4 i D9 nie potrafiły dotychczas wyprodukować potrzebnego wyprzedzenia 500-600 kabiny na okres przejściowy”, notował Pawelec.

Świerkocki przyznawał, że pierwsza budka narodziła się w początkach października. – Chcieliśmy zrobić ją na imieniny dyrektora, ale nie udało się – przyznawał. Przez zamknięte drzwi do wnętrza auta wchodziła ręka. – Kabina to złożony zespół. Po rozpisaniu na elementy, z których każdy ma swoje tolerancje, można zgubić całkowity wymiar – tłumaczył pracujący w pionie Głównego Mechanika Henryk Sikorski.

Analiza wymiarowa jest bardzo skomplikowana, dlatego zachodni przemysł wprowadził modele bazowe (mastermodele), aby przymierzać do nich wytłoczki i mieć pewność co do wymiarów. – Mordowaliśmy się z tym przez dwa tygodnie i to zaważyło na niewykonaniu planu października – tłumaczył Świerkocki.

Tempo prac i tak robiło wrażenie. – Budkę N20.1 zrobiliśmy w rok i 10 dni. W tym czasie wykonano dokumenta-



We wczesnym okresie produkcji Stara 25, dziewięćdziesiąt proc. tego modelu wyjeżdżało z fabryki z kabiną N23, nazwaną „karbidówką”.

cję konstrukcyjną i technologiczną, rysunki, oprzyrządowanie i uruchomiono produkcję. Jest to rekord na skalę światową i należy nie tylko do konstruktorów, ale i narzędziowni oraz personelu D4 i D9 – wymieniał Baumel.

Produkcja nowej kabiny została uruchomiona w miesiąc bez przerywania produkcji wydziału.

Własne osiągnięcie

Gdy załoga przełamała problemy techniczne, zaczęły się kłopoty z ludźmi. – Starych budek robiło się u nas na dobę 32. Robiono więc też tyle nowych, a plan mówił o 45-46. Pracochłonność nowej budki jest przecież znacznie mniejsza, ale ludzie tego nie rozumieli. Bali się, że jak ujawnią swoje możliwości, obetnie się normy – tłumaczył Świerkocki.

Udało mu się przełamać wahania i pod koniec listopada produkcja osiągnęła 45 sztuk.

Już w początku grudnia 1963 roku średnie wyrobienie normy wyniosło 128 proc. – Są i tacy, co przekraczają 150, a nawet 180 proc. – zaznaczał Świerkocki. W marcu 1964 roku FSC produkowała miesięcznie 1100 nowych kabin, „ale to nie jest granica możliwości” - zaznaczał Baumel. Od kwietnia 1964 roku otrzymały ocieplenie i mimo dodatko-

wych czynności wydajność wzrosła do 1500 kabin miesięcznie.

Pracujący wówczas w Biurze Remontowym Nr 2 Głównego Mechanika Kazimierz Wysocki wspominał, że kabina N 20.1 była traktowana jako osiągnięcie. – W całości był to własny pomysł i własne wykonanie – podkreślał.

Wytłoczek przygotował wydział D9, a ponieważ wyposażony był w małe prasy, więc elementy były niewielkie i o małym stopniu komplikacji. – Trudno nazwać, że były to prasy karoseryjne, gdyż przeważnie służyły do wycinania drobnych elementów i do wykonywania operacji przetłoczeń bądź gięcia – opisuje wyposażenie ówczesny mistrz na wydziale szoferkowni Józef Kowalski.

Elementy tworzące kabinę N20.1 były zgrzewane na zgrzewarkach stojących punktowych. W głównym konduktorze wydziału D4 zespoły wykonywane wcześniej na innych stanowiskach były łączone spawaniem, głównie elektrycznym.

Kabiny po spawaniu trafiały do kąpieli siarkowej, a następnie do neutralizującej. Malowanie odbywało się lakierami nitro, nakładanymi pistoletami, lakiernicy pracowali w maskach na twarzach, w bardzo trudnych warunkach, w łatwopalnych oparach nitro. – Gdy byłem kierownikiem modliłem się, żeby

wszystko skończyło się dobrze, choć lakiernia była otoczona kurtynami wodnymi – wspomina Kowalski. Po skompletowaniu kabiny przewożono do Zakładu Górnego, gdzie znajdowała się taśma montażu ostatecznego.

Okiem użytkownika

Kierowcy zauważyli poprawę warunków pracy. – W odróżnieniu od Stara 20, model 25 z baumelówką miał tapicerkę na drzwiach i podsufitkę, jednak maska nadal była blaszana – wskazywał pracownik PKS Człuchów Bolesław Milewski.

Wraz z nową kabiną nie zniknął poważny problem drzwi otwierających się pod wiatr. – Zdarzało się, że otwierały się nagle i wypadek gotowy. Kolega wziął pod Serockiem kobietę, ona niestarannie drzwi zamknęła. Wiatr otworzył je, chciała je przytrzymać, ale wiatr szarpnął drzwi i wyleciała – trup na miejscu. Jak brałem lebków, to zawsze klamka musiała iść do góry, żeby zablokować zamek – zapewnia emerytowany kierowca Jan Sokołowski.

Z czasem uwidoczniły się słabe punkty konstrukcji. Milewski wspomina, że pękła przednia ściana kabiny, w pionie, pod oknem. – Maska odrywała się i powstawała dziura na przestrzał – opisuje kierowca PKS Człuchów.

Pierwsza samodzielna konstrukcja starachowiczów sprawiała także trudności w obsłudze. – Wymiana elektrycznego silnika wycieraczek wymagała demontażu chłodnicy – podaje przykład kierownik warsztatów łączności Adam Siedlecki.

Trzeba jednak pamiętać, że baumelówka była konstrukcją przejściową. W marcu 1964 roku ruszyły prace nad docelową kabiną, która weszła do produkcji w 1968 roku pod oznaczeniem 642. Baumelówka spełniła swoje zadanie, fabryka przekroczyła zakładany na 1965 rok plan i wypuściła 16 860 samochodów. Produkcja Starów 25 M1 i 27 M1 (z kabiną 628) zakończyła się w 1971 roku, a z taśm zjechało 90 tys. tych pojazdów.

Podziękowania dla: Józefa Kowalskiego, Dominiki Majchrzak, Bolesława Milewskiego, Jana Sokołowskiego, Kazimierza Wysockiego, Bartosza Zakrzewskiego. Korzystałem z książki Andrzeja Frycza „Kalendarium Zakładów Starachowickich 1249-2000”

WYGODNE REGULOWANIE OPŁAT W EUROPIE

1 urządzenie na kilka krajów!

Skontaktuj się z nami, by dowiedzieć się więcej:

800 080 015

KartyBiuroObslugi-pl@shell.com

lub odwiedź: www.euroshell.pl



Istota i cele kontroli wewnętrznej w podmiocie gospodarczym

Przedstawiamy dobre praktyki kontroli wewnętrznej podmiotu, które przyczyniają się do zapobiegania błędom i oszustwom w prowadzonej działalności, a w efekcie sprzyjają jej wynikom finansowym.

Bożena Grzegorzcyk

Biegły w trakcie badania ocenia system kontroli wewnętrznej w przedsiębiorstwie. Jeśli biegły uzna, że system kontroli został dobrze zaprojektowany, wdrożony i działa skutecznie, może mu w pewnym zakresie „zaufać” i dzięki temu zmniejszyć ilość badań i wielkość prób w danym obszarze. Warto z tej wiedzy biegłego na temat prawidłowego działania kontroli wewnętrznej skorzystać, ponieważ usprawnienia w tym obszarze mogą się przełożyć bezpośrednio na oszczędności lub ograniczenie strat w firmie.

Kontrola wewnętrzna

Definiując pojęcie kontroli wewnętrznej najogólniej stwierdzić można, że ta kontrola to działalność polegająca na sprawdzeniu prawidłowości przebiegu wewnętrznych procesów gospodarczych w stosunku do zamierzonego celu. Nieco bardziej rozbudowaną definicję znaleźć można w podręczniku zarządzania: „Kontrola wewnętrzna to wszystkie te procedury i instrukcje operacyjne, mechanizmy i struktury (organizacyjne i hierarchicznie), przepisy i

zarządzenia, inne wymagania, itd., które przedsiębiorstwo wprowadza, aby jego działalność była prowadzona w sposób jak najbardziej efektywny i które razem wzięte stanowią system kontroli wewnętrznej danego przedsiębiorstwa”. Z powyższego wynika, że kontrola wewnętrzna nie jest czynnością oderwaną od bieżącej działalności przedsiębiorstwa, ale jest jedną z funkcji zarządzania, obok planowania, motywowania i realizacji.

W przepisach prawnych brak jest uregulowań dotyczących przeprowadzenia kontroli wewnętrznej. Najskuteczniejsze systemy kontroli wewnętrznej to takie, które są integralną częścią przedsiębiorstwa, formalnie wprowadzoną i konsekwentnie egzekwowaną poprzez rzeczywiste stosowanie w praktyce.

System kontroli wewnętrznej powinien być elastyczny i dostosowany do specyficznych potrzeb jednostki. Istotnym jest, aby koszty wdrożenia oraz stosowania mechanizmów kontroli nie były wyższe niż uzyskane dzięki nim korzyści. Inne zatem będą mechanizmy i zakres formalny kontroli wewnętrznej w małych podmiotach gospodarczych, gdzie większość decyzji zarządczych podejmuje sam właściciel, inne natomiast będą w podmiotach

o złożonej strukturze zarządzania, licznym delegowaniu zadań i kompetencji oraz rozdzieleniu funkcji nadzorczych i zarządczych.

Uczciwość i styl zarządzania

Biegły bada kontrolę wewnętrzną, sprawdzając jej pięć podstawowych komponentów. Pierwszy z nich to środowisko kontroli wewnętrznej. Element ten stanowi fundament dla pozostałych składników. Związany jest głównie z postawami i działaniami podejmowanymi przez kierownictwo, jego uczciwością, stylem zarządzania i wartościami, którymi się kieruje. Elementami środowiska są np. przydzielanie uprawnień i odpowiedzialności, polityka dotycząca zasobów ludzkich, czy ustalanie poziomów kompetencji i powiązanie ich umiejętnościami i wiedzą.

Jednostka może, korzystając również ze spostrzeżeń biegłego, sprawdzić czy wartości przekazywane przez kierownictwo sprzyjają przestrzeganiu procedur czy też, wręcz przeciwnie, kierownictwo zachęca do obchodzenia procedur i unika ich wdrażania.

Drugim elementem kontroli jest ocena ryzyka. Każda organizacja działa w warunkach niepewności i zagrożeń, które niosą dla niej okre-

ślone ryzyka. Ryzyka te powinny zostać zidentyfikowane i przeanalizowane, co umożliwi podjęcie działań zapobiegawczych. Szczególnie ważna jest identyfikacja ryzyka, a następnie wprowadzenie procedur, które zminimalizują zagrożenie. Na przykład nieprzestrzeganie prawa może przyczynić się do znacznych kar i strat finansowych. Znając to ryzyko jednostka może ustanowić osobę odpowiedzialną w firmie lub kancelarię prawną, która będzie nadzorować zmiany przepisów.

Innym przykładem ryzyka jest zagrożenie związane z informatyką. Występuje tu zagrożenie utraty danych i pieniędzy poprzez bankowość elektroniczną. W związku z takim ryzykiem jednostka może opracować procedury tworzenia kopii zapasowych, dostępów do systemów i inne procedury bezpieczeństwa.

Realizacja polityki kierownictwa

Trzeci element to czynności kontrolne. Są to procedury, które zapewniają realizację określonych wymagań i polityki kierownictwa. Przykładami takich procedur są czynności związane z autoryzacją (np. wydatków), przeglądami wyników, przetwarzaniem informacji, kontrolami fizycznymi lub podziałem obowiązków. W zależności od obszaru jednostka może stosować liczne procedury, które konsekwentnie stosowane przyczynią się do poprawy wyników finansowych.

Na przykład w obszarze należności od kontrahentów jednostka może wprowadzić szereg procedur, dzięki którym uniknie strat. Będą to m.in. procedury sprawdzania nowych kontrahentów, zasad udzielania kredytu kupieckiego, kontroli kont należności lub windykowania należności. Sprawność w identyfikowaniu i dochodzeniu należności jest niezwykle istotna w usługach spedycyjnych, gdzie okresy przedawnienia są bardzo krótkie.

Czwartym elementem jest system informacyjny. Oznacza on identyfikację, gromadzenie i przekazywanie informacji o różnym charakterze. Szczególne znaczenie ma tu system rachunkowości, dzięki któremu zda-

lenia gospodarcze są rejestrowane, przetwarzane i raportowane i który dostarcza danych finansowych niezbędnych dla potrzeb rachunkowości finansowej i zarządczej.

Prawidłowe działanie tego systemu ma ogromny wpływ na skuteczność kontroli wewnętrznej, na przykład terminowość rejestracji zdarzeń umożliwia szybką reakcję na wystąpienie niepożądanych zjawisk, np. przekroczenie limitu zakupów przez odbiorcę. Szczegółowość rejestracji kosztów umożliwia z kolei rozliczenie osób odpowiedzialnych.

Badanie kontroli wewnętrznej

Ostatni element to monitorowanie kontroli. Jest to proces służący ocenie skuteczności działania kontroli wewnętrznej w określonym czasie i podejmowaniu działań naprawczych. Monitorowanie skuteczności kontroli wewnętrznej przeprowadzane jest na bieżąco lub co jakiś czas.

W większych jednostkach ważną rolę odgrywa tu audyt wewnętrzny, duże znaczenie ma również praca biegłego rewidenta, który może pokazać nieskuteczność procedur z powodu ich istnienia tylko „na papierze” lub świadomego obchodzenia procedur.

System kontroli wewnętrznej w jednostce podlega szczegółowej analizie podczas badania ksiąg przez biegłego rewidenta. W toku badania uzyskać można szereg cennych uwag, które mogą skutkować zmianą np. instrukcji obiegu dokumentów. Biegli rewidenty również mogą być pomocni jako konsultanci przy projektowaniu systemów kontroli wewnętrznej w przedsiębiorstwach.

Usługi takie przydają się często w trakcie zmian dotychczasowych systemów księgowych oraz istotnych zmian w prowadzeniu działalności, jak np. łączenia się firm, wprowadzania nowych przedsięwzięć gospodarczych, czy dokonywania optymalizacji lub restrukturyzacji prowadzonej działalności gospodarczej.

Autorka jest biegłym rewidentem
bgrzegorzcyk@intertax.com.pl

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!

TransLogistica
Poland

**Imponująca flota**

Prezes Piotr Ozimek: - Inwestowanie w nowoczesną flotę jest możliwe m.in. dzięki niskiemu spalaniu Actrosa

Liczy się każda kropla

Tyską firmę Epo-Trans od 10 lat wspiera w rozwoju wciąż rosnąca flota Actrosów oraz każdy zaoszczędzony dzięki nim litr paliwa

Historia i nowoczesność harmonijnie się łączą w największej śląskiej firmie transportowej Epo-Trans, która działa w Tychach nieprzerwanie od 30 lat.

W holu siedziby stoi oryginalny, seledynowy Mikrus 300 z 1958 roku - to symbol pasji założyciela i prezesa Epo-Transu, Piotra Ozimka, który ma okazałą kolekcję oldtimerów, także użytkowych. Ale już na ścianach wiszą zdjęcia potężnej, nowoczesnej, liczącej w sumie ok. 285 ciągników firmowej floty, której ok. 80 proc. stanowią pojazdy Mercedes-Benz.

Epo-Trans powstał w 1987 roku, początkowo świadcząc usługi transportu krajowego. W 1990 roku nastąpił przełom - rozpoczęcie działalności na rynku międzynarodowym. Od tamtej pory rodzinna firma z Tych systematycznie rośnie w rękach Piotra

Ozimka i jego żony Ewy, a razem z nią kolejne pokolenie transportowców: syn Paweł i córka Anna.

- Od początku mieliśmy ambicję sięgać dalej niż większość firm w Polsce. W ten sposób chcieliśmy wyprzedzić konkurencję. Tak samo jak robi to Mercedes-Benz - mówił prezes Epo-Transu w 2016, odbierając symbolicznego setnego Actrosa w fabryce Mercedes w Woerth. - Użytkujemy nowego Actrosa od chwili, gdy pojawił się na rynku, i po pięciu latach doświadczeń możemy powiedzieć, że Mercedes za jego pomocą zdeklasował konkurencję, szczególnie jeśli chodzi o zużycie paliwa.

A dziś? - Dziś... odbieramy wciąż kolejne nowe Actrosy, bo jego najnowsza, udoskonalona jeszcze pod względem technicznym wersja z silnikiem OM 471 nadal oferuje najniższe spala-

nie na rynku - mówi Piotr Ozimek. - Ten nowy napęd, usprawnienia w skrzyni biegów i tylnym moście są dla mnie, jako inżyniera konstruktora, bardzo ciekawe, ale jeszcze bardziej atrakcyjne są dla mnie jako przedsiębiorcy. Zarobek w transporcie nie jest dziś wielki, wygrywa ten, kto najwięcej zaoszczędzi na wydatkach, a 30 proc. wszystkich kosztów działalności stanowi paliwo. Dzięki Actrosom możemy inwestować w firmę i ludzi.

Liczy się bezwzględnie: w Epo-Transie samochody łącznie przejeżdżają rocznie ok. 30-32 mln kilometrów. Zużycie niższe o tylko jeden litr na 100 km przy średniej cenie ok. 3,5 zł za litr ON oznacza ni mniej ni więcej, że na koniec roku firma zaoszczędza równowartość... trzech nowiutkich Actrosów. - Dlatego właśnie tak ważne było dla nas zbudowanie floty na ciągnikach, które są uosobieniem najnowszych osiągnięć techniki i elektroniki - od 10 lat są to Mercedesy. Poza tym te samochody są też bardzo komfortowe, wręcz luksusowe, dzięki czemu nasi kierowcy mają przyjemne i bezpieczne warunki do pracy.

Wśród udoskonaleń wprowadzonych do Actrosa, które Piotr Ozimek szczególnie ceni, jest Predictive Powertrain Control. - Nasz dealer Mercedes-Benz Sosnowiec, zorganizował próbę, w której wziął udział mój syn Paweł, który jest mistrzem Europy w ecodrivingu - opowiada.

- Okazało się, że wprawdzie tej klasy kierowca jest w stanie osiągnąć podobny wynik jak Predictive Powertrain Control, ale w dość ograniczonym czasie, bo człowiek może się maksymalnie skoncentrować tylko na godzinę-dwie. Tymczasem system pracuje cały czas tak samo. Dlatego w warunkach codziennej pracy i mając do dyspozycji kierowców o bardziej zróżnicowanych umiejętnościach, taki inteligentny tempomat jak Predictive Powertrain Control jest bezcennym wsparciem i daje realne oszczędności w spalaniu.

**Lokalna marka, międzynarodowy zasięg**

Epo-Trans ma siedzibę w Tychach, ale od 1990 roku oferuje transport do wszystkich krajów Europy

Oszczędny jak Actros

Mercedesy w Epo-Transie spalają jeszcze mniej m.in. dzięki systemowi Predictive Powertrain Control



Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR

- część XXXIX

LUTZ ASSEKURANZ

Rozdział VII Konwencji CMR zatytułowany jest „Nieważność klauzul sprzecznych z konwencją” i składa się tylko z artykułu 41 CMR, który ma następujące brzmienie:

Art. 41. Normy bezwzględnie obowiązujące

(1) Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy.

(2) W szczególności była by nieważna każda klauzula ustępująca na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpie-

czenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

Zabezpieczenie zamiaru wyrażonego w preambule

Przytoczony wyżej artykuł, a zwłaszcza jego ustęp 1, ma za zadanie zapewnić realizację zamiaru wyrażonego w preambule Konwencji CMR, a mianowicie uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli chodzi o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika.

Odnosząc się do ustępu 1 artykułu 41 CMR, należy dokonać rozróżnienia pomiędzy klauzulami dotyczącymi stanów faktycznych, uregulowanych już w samej Kon-

wencji CMR, oraz klauzulami dotyczącymi stanów faktycznych, które nie zostały w niej uregulowane. W tym drugim przypadku należy z kolei rozróżnić luki zamierzone i niezamierzone, przy czym te ostatnie ma wypełnić wykładnia przepisów Konwencji CMR wynikająca z samego jej tekstu, natomiast te pierwsze należy uzupełnić, posługując się prawem krajowym, które ma zastosowanie w danym przypadku.

Klauzule dopuszczalne

Artykuł 41 ust. 1 CMR zawiera wyraźne odniesienie do artykułu 40 CMR (dotyczącego klauzul zawieranych pomiędzy kolejnymi przewoźnikami w rozumieniu art. 34 CMR, które odbiegają od postanowień artykułów 37 i 38).

W Konwencji CMR można jednak znaleźć wiele innych stanów faktycznych, które umożliwiają stronom zawieranie między sobą odpowiednich klauzul. Należą do nich stany faktyczne uregulowane w takich artykułach jak np.: art. 6 CMR (dane zawarte w liście przewozowym), art. 8 ust. 3 CMR (dodatkowy obowiązek sprawdzania przesyłki), art. 12 ust. 3 CMR (prawo odbiorcy do rozporządzenia przesyłką), art. 24 CMR (deklaracja wartości), art. 26 (specjalny interes w dostawie), art. 31 ust. 1 CMR (klauzula o możliwości wyboru dodatkowych są-

dów właściwych miejscowo) oraz art. 33 CMR (klauzula arbitrażowa jako dodatkowe uregulowane. W tym drugim przypadku należy z kolei rozróżnić luki zamierzone i niezamierzone, przy czym te ostatnie ma wypełnić wykładnia przepisów Konwencji CMR wynikająca z samego jej tekstu, natomiast te pierwsze należy uzupełnić, posługując się prawem krajowym, które ma zastosowanie w danym przypadku.

Co do pozostałych sytuacji Konwencja CMR milczy, a zatem istnieje pewna liczba stanów faktycznych, w przypadku których należy sprawdzić dopuszczalność klauzul, które ich dotyczą.

W literaturze prawniczej i orzecznictwie sądowym w większości przypadków za dopuszczalne są uznawane przykładowo klauzule dotyczące opakowania, załadunku, rozmieszczenia ładunku na pojeździe, zakazu przeładunku, wyładunku, właściwości pojazdu, wyznaczenia trasy przewozu, parkingów, z których należy korzystać, liczby kierowców, sposobu zachowania się przy wykonywaniu dostawy przesyłki, postojowego, zakazu potrącania nieuznanych szkód z przewoźnym, obowiązku poboru zaliczenia, prawa zastawu i zatrzymania.

Klauzule niedopuszczalne

Za niedopuszczalne uważane są np. zmiany w systemie odpowiedzialności wraz z rozkładem ciężaru dowodu (porównaj: artykuł 41 ust. 2, ostatni z wymienionych przypadków), promesy gwarancyjne, kary umowne, podwyższenie limitów odpowiedzialności bez wystąpienia przestępstwa z art. 24 lub

art. 26 CMR, derogacja miejscowych właściwości sądów ustalonych w art. 31 CMR; reguły przedawnienia, odbiegające od tych, które określone są w art. 32 CMR.

Umowa nie staje się całkowicie nieważna

W zdaniu drugim artykułu 41 ust. 1 CMR zamieszczono regulację mówiącą, iż nieważność klauzul naruszających pośrednio lub bezpośrednio postanowienia Konwencji CMR nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy. W miejsce nieważnej klauzuli wchodzi wówczas odpowiednie postanowienie Konwencji CMR.

Korzyści z ubezpieczenia

Artykuł 41 ust. 2 CMR reguluje oprócz zakazu przeniesienia ciężaru dowodu (patrz poniżej) dwa przypadki: po pierwsze, klauzule ustępujące na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpieczenia towaru, po drugie zaś, „analogiczne klauzule”. Pierwsza z wyżej wymienionych sytuacji dotyczy ubezpieczenia transportowanego ładunku lub ubezpieczenia magazynu (w przypadku gdy przewoźnik wydaje dyspozycję, aby ze względu na konieczność transportową przechować towar), które nadawca lub odbiorca zawarł na swój koszt. Przewoźnik nie powinien czerpać korzyści z takiego ubezpieczenia, gdyż w przeciwnym razie nie ponosiłby praktycznie żadnej odpowiedzialności. Drugą sytuacją - „analogiczną klauzulą” - byłaby podjęta przy współudziale przewoźnika promesa odstąpienia przez ubezpieczyciela ładunku od regresu, a więc porozumienie pomiędzy nadawcą jako ubezpieczającym w ubezpieczeniu Cargo z jednej strony, a prze-

woźnikiem z drugiej strony, zgodnie z którym nadawca zobowiązuje się zawrzeć ubezpieczenie Cargo z klauzulą odstąpienia od regresu.

Przeniesienie ciężaru dowodu

Artykuł 41 ust. 2 CMR reguluje w ostatniej z wymienionych sytuacji kwestię nieważności klauzul, które przenoszą ciężar dowodu. Ponieważ artykuł 18 CMR zawiera regulację dotyczącą ciężaru dowodu jedynie w sytuacji zaginięcia towaru, jego uszkodzenia i opóźnienia dostawy, to jakkolwiek klauzula naruszająca to postanowienie od razu podlegałaby pod artykuł 41 ust. 1 CMR. Jeżeli ostatnia z opcji wymienionych w artykule 41 ust. 2 CMR ma jakiś sens, to można się go dopatrywać w tym, że regulacja ta nawiązuje do określonych w Konwencji CMR sytuacji skutkujących powstaniem odpowiedzialności cywilnej, dla których sama konwencja nie zawiera regulacji odnoszących się do kwestii ciężaru dowodu, np. art. 10 CMR (odpowiedzialność nadawcy względem przewoźnika z tytułu niewłaściwie opakowanego towaru). Jeżeli do takich sytuacji stosuje się reguły dotyczące ciężaru dowodu zawarte w prawie krajowym, na które w danym przypadku można się powołać, to reguły te uznaje się wówczas za „hipotetyczne prawo CMR” i z tego względu nie można ich zmienić żadną klauzulą zawartą pomiędzy stronami umowy pod rygorem nieważności.

Skomplikowana materia

Skomplikowana materia

Jak pokazują powyższe rozważania, materia uregulowana w artykule 41 CMR jest bardzo skomplikowana. Naj-

lepiej obeznani są z nią oczywiście specjaliści, którzy zajmują się tym na co dzień w ramach rozpatrywania zdarzeń szkodowych. Są to fachowcy firmy Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H., którzy pozostają do Państwa dyspozycji w razie konieczności uzyskania dalszych informacji lub chęci zawarcia ubezpieczenia OCP, OCS i Cargo.

www.lutz-assekuranz.at

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 51 – 53
Telefon: +43 1 8175573 31
Telefaks: +43 1 8175573 22
E-mail: office@lutz-assekuranz.pl
www.lutz-assekuranz.pl

Punkt kontaktowy w Warszawie

ZMPD, Al. Jana Pawła II 78
00-175 Warszawa
Telefon: 22 536 10 84
Telefaks: 22 536 10 85
E-mail: lutz@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

Regionalne punkty kontaktowe:

Rzeszów: 17 860 32 48
Zielona Góra: 68 328 34 72
Szczecin: 72 368 82 08
E-mail: lutzocp@zmpd.pl

Dział likwidacji szkód:

Tel. +43 1 8175573 w. 16 lub 29
Fax +43 1 817557322
E-mail: office@lutz-assekuranz.pl

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
WZAJEMNE TOWARNE
KONWENTYWNE STOWAROWO
KOSZTOWA I WYKONAWCZA SPÓŁNIA
S.A. (S.A.)
KRAJOWA INFORMACJA

LUTZ
UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1 KABOTAŻ OCP KRAJ ZDOLNOŚĆ FINANSOWA OCS PRZEWOŹNIK UMOWNY

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 rażąco niedbalstwo kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarstwie.
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. ochrona prawna związana ze szkodą.
- Szeroki zakres towarowy: przewozy ładunków chłodniczych, ADR „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- Zakres terytorialny OCP - wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycję i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Władający zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Oto Klientów ubezpieczenia stalności Rzeczowej do Sześciu dla spełnienia wymogu określonego w art.7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1871/2008 z dnia 21 października 2008 r.

„Belgijka” czyli jak tańczyć z 45-godzinną przerwą w rozkładzie jazdy

O zakazie odbioru regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinie ciężarówki TimoCom rozmawia z Bartłomiejem Mucem współwłaścicielem Kancelarii Transportowej Koben, ekspertem z zakresu analizy i rozliczeń czasu pracy kierowców.

TimoCom

- Lawina zaczęła się od Belgii.** W 2014 roku jedna z firm transportowych pozwala państwo belgijskie za nałożenie kary 1800 euro za odebranie odpoczynku 45-godzinnego w kabinie ciężarówki. Belgia była jednym z pierwszych krajów, które włączyły do swojego taryfikatora karę za odbiór regularnych odpoczynków. Skąd wziął się ten zakaz?

Należałoby zacząć od unijnego rozporządzenia 561, które reguluje kwestie związane z czasem pracy kierowców. Normuje ono jedynie odbieranie odpoczynków w kabinie ciężarówki w odniesieniu do odpoczynków dziennych oraz skróconych odpoczynków tygodniowych. Nie ma tam wzmianki o tym, że nie wolno odebrać 45-godzinnego odpoczynku w kabinie ciężarówki, ale nigdzie też nie jest napisane, że jest to dozwolone. W „kwestii belgijskiej”: 20 grudnia ubiegłego roku pojawił się wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE (Sprawa C-102/16 Vadrans BVBA przeciwko Belgische Staat), który wprost zalegalizował nakładanie kar za odbieranie odpoczynków 45-godzinnych w kabinie ciężarówki. Trybunał argumentował, że rozporządzenie 561 powstało po to, aby dbać o wypocznik kierowcy, a w konsekwencji o bezpieczeństwo na drogach. Pod uwagę został wzięty

także przepis mówiący o swobodzie dysponowania czasem podczas wypoczynku przez kierowcę.

- Jakie kraje wprowadziły do taryfikatora kary za odbiór 45-godzinnego odpoczynku w kabinie, po tym jak Belgia rozwiązała wózek z zakazami?**

W tej chwili są to Wlk. Brytania, Francja, Niemcy, Austria, Włochy, Holandia. Możemy się spodziewać, że kolejne też przystąpią do tych zakazów. Dla przykładu w Hiszpanii jest on już ustalony, natomiast nie ma jeszcze tytułów wykonawczych, żeby można było nakładać kary.

- Do tego grona dołączyła także Dania?**

Tak, od 1 lipca, Dania wprowadziła zakaz postoju na parkingu dłużej niż 25 godzin. Obowiązuje on na wszystkich państwowych parkingach w całej Danii - jest ich ok. 90. Od 1 lipca kara ta wynosi 300 zł (mniej więcej po przeliczeniu na złotówki) i już wiadomo, że od 1 stycznia 2019 roku wzrośnie ona do ok. 1000 zł dla kierowcy.

- Z kontrolami odbioru odpoczynków 45-godzinnych związanych jest wiele kontrowersji. Jak one wyglądają w poszczególnych krajach?**

Różnie. Na przykład w Niemczech nocne kontrole odbywają się w zasadzie sporadycznie, więc kierowcy mają różne sposoby obchodzenia tego przepisu począwszy od wychodzenia z

ciężarówki, zasłaniania firanek i wychodzenia do niej dopiero, jak się zrobi ciemno, poprzez nieotwieranie kontrolującego drzwi ciężarówki.

- A propos, czy kontroler może wtargnąć do kabiny kierowcy?**

Tutaj już mówimy o przypadkach uzasadnionych. De facto kontroler nie może wtargnąć do kabiny lub np. rozbicić szyby kierowcy, żeby przeprowadzić kontrolę. Przyczyną jest przepis rozporządzenia 561, który mówi o tym, że jeżeli kierowca ma przerwę, to ten czas wykorzystuje wyłącznie do wypoczynku. Każda kontrola drogowa jest czasem pracy kierowców, zatem nie można przerwać kierowcy odpoczynku kontrolą. W niektórych krajach np. w Niemczech, służby w takich okolicznościach nie obudzają kierowcy, natomiast „ostupkują” go dookoła, czyli otoczą np. taśmą i słupkami i w momencie, kiedy kierowca odstłoni firanki, zostanie sprawdzony.

- We Francji służby domagają się od kontrolowanego potwierdzenia np. rachunku z hotelu, oświadczenia, że nocleg odbył się u znajomych lub rodziny. Czy kontrolerzy mogą się takich rzeczy domagać?**

Zadaniem kontrolujących jest udowodnienie kierowcy, że spał w kabinie ciężarówki. Pierwszą kwestią jest, czy karta kierowcy była w tachografie. Jeżeli tak, to zakłada się, że kierowca był w pojeździe. I przykładowo kontro-



la we Francji nie skupia się tylko na odpoczynkach we Francji, ale na odpoczynkach 28 dni do tyłu. Sprawdzane są zatem 4 tygodnie i jeżeli kierowca któryś 45-godzinny odpocznik rejestrował na karcie kierowcy, wówczas jest to podstawa do nałożenia kary. Jeżeli kierowca tłumaczy, że w tym czasie spał w hotelu to kontrolujący prosi o rachunek z hotelu. Jeżeli kierowca mówi, że spał u załadowcy w jakimś pomieszczeniu socjalnym, także można to sprawdzić - wysłać pismo do takiego załadowcy, oczywiście to już w formie postępowania administracyjnego i wprost zapytać, czy kierowcy mają tam możliwość odbierania odpoczynku poza pojazdem. Co więcej, kontrolerzy proszą, oczywiście w swoim języku, żeby kierowca pokazał dokumenty rozładunkowe i załadunkowe i sprawdzają, jak długo kierowca faktycznie przebywał w określonym miejscu. Inny przykład: „Spałem u znajomego” – coraz mniej kontrolujących bierze ta-

kie tłumaczenie pod uwagę, bo kierowcy nie potrafią nawet powiedzieć w jakiej miejscowości lub na jakiej ulicy ten znajomy mieszka.

- Pozostaje mieć nadzieję, że prace prowadzone w związku z Pakietem Mobilności, a które w świetle ostatnich wydarzeń niemal wróciły do punktu wyjścia sprawią, że w kwestii odbioru regularnych odpoczynków zostanie odnaleziony złoty środek, pozwalający wziąć pod uwagę zarówno istniejącą infrastrukturę, potrzeby rynku oraz konieczność zapewnienia kierowcom odpowiednich warunków pracy i odpoczynku. Dziękujemy za rozmowę.**

Wywiad został przeprowadzony przy okazji TimoCom LiveTalk. Video dostępne jest na stronie internetowej TimoCom: www.timocom.pl

O TimoCom
TimoCom od początku swojego istnienia jest liderem w dziedzinie rozwiązań IT dla sektora TSL. Uważnie wsluchuje 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.

Faul

Pracownicy fabryki Fiata we Włoszech zapowiadają strajk, po tym jak firma ogłosiła, że wyda 100 milionów euro na Cristiano Ronaldo. Mowa o transferze zawodnika z Realu Madryt do Juventusu Turyn. Fiat jest głównym sponsorem nowego klubu Portugalczyka. Związkowcy przypomnieli, że do ogromnych wydatków doszło, kiedy pracownicy fabryk Fiata tracą pracę i z powodu przestoju wysyłani są na przymusowe urlopy. Sytuacji nie poprawił fakt, że zarobki piłkarza to 30 milionów euro rocznie plus premie.

Za mały odstęp

Według danych policji na polskich autostradach doszło w 2017 roku do 112 wypadków spowodowanych zbyt małym odstępem od poprzedzającego pojazdu. Życie w nich straciło 11 osób, a 184 odniosły obrażenia. Sytuacja z roku na rok pogarsza się, dlatego Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad przepisami, które wprowadzą kary za jazdę na zderzaku. Najpierw trzeba ustalić, jaka odległość będzie odpowiednia. We Francji to połowa prędkości samochodu, czyli przy 120 km/h minimalna odległość to 60 m. U nas nowe przepisy mogą wejść w życie w przyszłym roku.

Niebezpieczne SUV-y z Ameryki

Ze statystyk wypadków na amerykańskich drogach wynika, że jadąc samochodem typu SUV mamy nawet 3-krotnie większe ryzyko, że potracimy śmiertelnie pieszego. W Stanach lawinowo wzrosła liczba śmiertelnych potrażeń pieszych. Podwyższone samochody, terenówki i pickupy najczęściej biorą udział w takich zdarzeniach. Mimo to w Europie możemy się czuć nieco bezpieczniej. Tutejsze SUV-y według badań prezentują wyższy poziom bezpieczeństwa względem pieszych.

**Na chorobę lokomocyjną**

Citroen zaprezentował swój pomysł na walkę z nudnościami podczas jazdy samochodem. Przypadłość, na którą cierpi najczęściej dzieci, ma być wyeliminowana dzięki skrzyżowaniu okularów z czymś przypominającym klapki dla konia. Cztery okregi wypełnione płynem działają trochę jak poziomica i dają użytkownikowi punkt odniesienia. Dzięki temu pasażerowie mogą oglądać filmy na tablecie i czuć się dobrze bez konieczności tykania tabletek. Tak przynajmniej twierdzi producent. Z gadżetu mogą korzystać wyłącznie dzieci po 10. roku życia. Okulary mają wejść do sprzedaży w najbliższej przyszłości.

**GT-R50**

50 lat minęło odkąd Japończycy pierwszy raz użyli nazwy GT-R. Pięćdziesiątka doczekało się też włoskie studio designerskie Italdesign. Z tej okazji powstała specjalna wersja Nissana GT-R50. Kompletnie przeprojektowane nadwozie wykończono po japońsku, czyli złotym kolorem. Pod maską pracuje tradycyjnie V6 o pojemności 3,8 litra, ale tu moc wynosi aż 710 koni mechanicznych. Trudno liczyć na to, że GT-R50 wejdzie do produkcji seryjnej. Najprawdopodobniej skończy się na jednym egzemplarzu.

Droższe OC za mandat

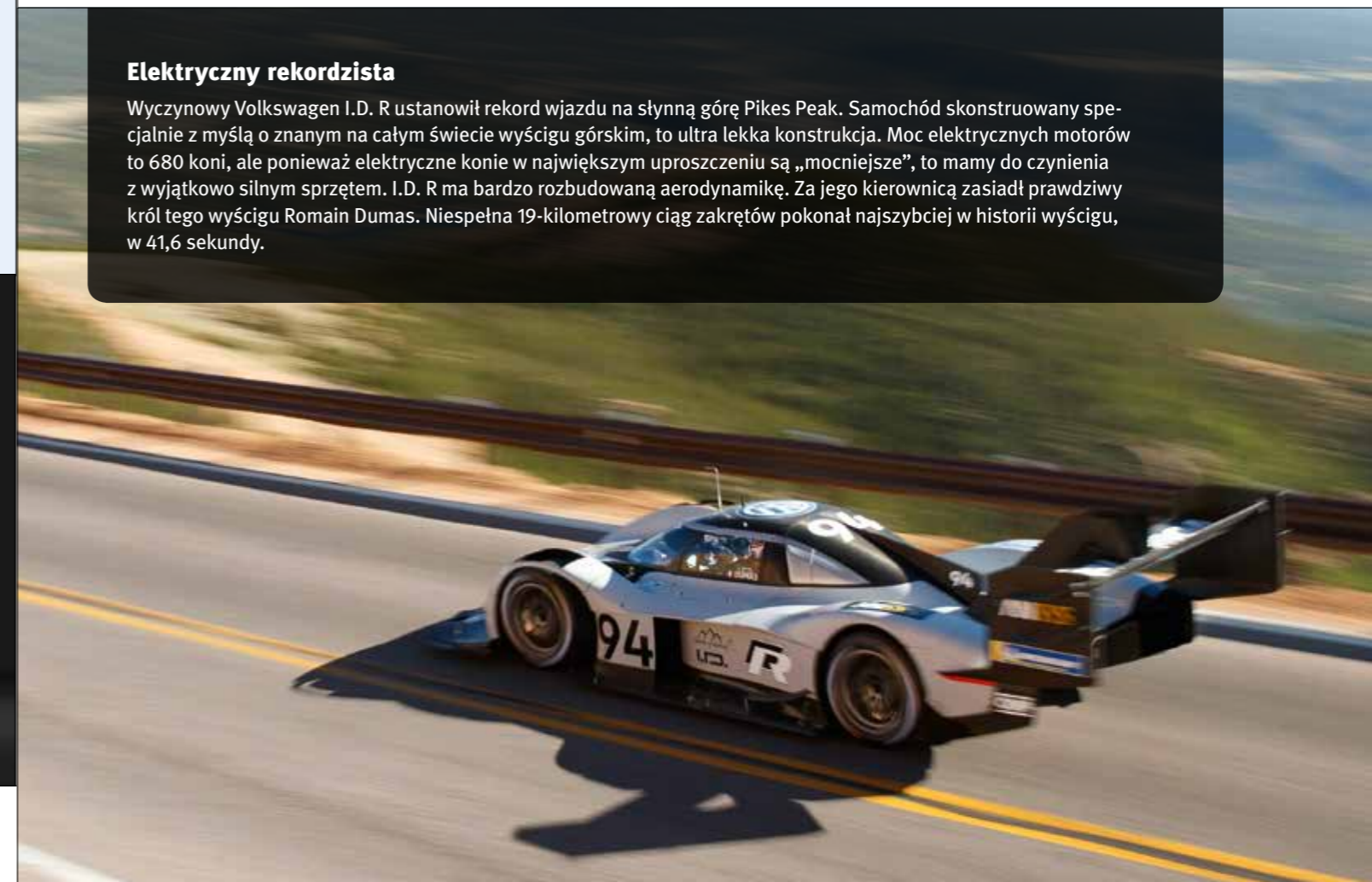
Polska Izba Ubezpieczeń proponuje, żeby kierowcy byli karani zwykłą stawką OC za otrzymane mandaty. Zdaniem pomysłodawców dzięki temu bezpiecznie jeżdżący kierowcy będą płacili mniej za obowiązkową polisę. PIU chciałaby, żeby ubezpieczyciele otrzymali dostęp do baz policyjnych, dzięki czemu będą mogli karać dodatkowo kierowców, którzy łamią przepisy. Zdaniem pomysłodawców to poprawiłoby bezpieczeństwo na drogach o 10 proc.

Elektryczny rekordzista

Wyczynowy Volkswagen I.D. R ustanowił rekord wjazdu na słynną górę Pikes Peak. Samochód skonstruowany specjalnie z myślą o znanej na całym świecie wyścigu górskim, to ultra lekka konstrukcja. Moc elektrycznych motorów to 680 koni, ale ponieważ elektryczne konie w największym uproszczeniu są „mocniejsze”, to mamy do czynienia z wyjątkowo silnym sprzętem. I.D. R ma bardzo rozbudowaną aerodynamikę. Za jego kierownicą zasiadł prawdziwy król tego wyścigu Romain Dumas. Niespełna 19-kilometrowy ciąg zakrętów pokonał najszybciej w historii wyścigu, w 41,6 sekundy.

Bez kierowcy do tartaku

Na brytyjskim Festiwalu Prędkości pojawił się wątek niezwiązany z rekordami prędkości. Einride T/Log to pierwszy na świecie elektryczny i autonomiczny samochód do przewożenia drewna. Ma ładowność 16 ton i żeby dowieźć transport na miejsce nie potrzebuje kierowcy. Z uwagi na skomplikowaną kwestię nawigowania w terenie, Einride T/Log został wyposażony w specjalne oprogramowanie pozwalające poruszać się po leśnych drogach i bezdrożach. Ciężarówka nie ma w ogóle kabiny. Ma za to wzmocnioną konstrukcję niezbędną do poruszania się po nierównym podłożu.





Z ciężarówki na motocykl

Właściciel jednego z pięciu polskich zespołów wyścigowych Karol Rychlik jest przewoźnikiem i członkiem ZMPD. Czas dzieli na prowadzenie firmy transportowej i starty w Pucharze Polski oraz Pucharze Europy Alpe Adria.

Robert Przybylski

Karol Rychlik, wiceprezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów Podlasie w Siedlcach, znany jest w transportowym świecie także jako współwłaściciel firmy Eurotrans Rychlik. Flota jej Mercedesów rozwozi po całej Europie m.in. stal, meble, elektronikę. Zdarzało się, że za kierownicą samochodów pracował Karol Rychlik, pomagając rodzicom w prowadzeniu firmy.

Zespół dla młodych

Ostatnimi laty częściej zasiada za kierownicą zestawu mieszkalno-warsztatowego

(ciągnik z naczepą) swojego zespołu Rychlik Racing Team, gdy kilkuosobową grupą wyjeżdża na zawody lub treningi. Natomiast w weekendy kierownicę ciężarówki zamienia na motocyklową. – Zebrałem grupę podobnych jak ja zapaleńców, którym chcę dać szansę na zdobycie umiejętności jeździeckich. Kolega Grzegorz Kocak jeździ w tej samej klasie co ja. Mamy kilku młodych zawodników, jak np. Maciek Pieńkowski, którzy poznają tajniki wyczynowej jazdy i robią postępy – wyjaśnia właściciel zespołu.

Zainteresowanie jazdą na motocyklu zdradza także 9-letni syn Piotr. – Dosiada mały motocykl, ale jest bardziej opanowany ode mnie i doskonale daje sobie radę na torze – porównuje Karol Rychlik, wspominając

ostatnie treningi na torze kartingowym w rodzinnych Siedlcach.

Dodaje, że dopiero od 2013 roku mógł poświęcić się motocyklowemu hobby. – Z początku żona nie była zadowolona, tym bardziej, że miałem kilka kraks. Są one nie do uniknięcia, bo przecież wyczynowa jazda wymaga dojścia do granicy możliwości. Z czasem żona nabrała do mnie zaufania i widzi też zalety moich zainteresowań – przyznaje zawodnik.

- W 2013 roku kolega zawodnik, też przewoźnik, namówił mnie na start na Slovakia Ring. Ten wyjazd natchnął mnie pomysłem stworzenia własnego zespołu. Udało się zgromadzić kilku chętnych i tak wspólnie jeździmy na zawody i rozwijamy się – wspomina Rychlik. Przyznaje, że sam sporo czasu spędza przy moto-



cyklu. – Zawsze skontroluję jego stan przed zwodami, sprawdzę, czy zabezpieczone są wszystkie korki i nakrętki, aby w razie wypadku olej nie rozlał się i nie narobił szkód innym – tłumaczy Rychlik.

Ważny jest także społeczny aspekt działalności, czyli wciągnięcie młodzieży do sportu. Ma to tę zaletę, że młodzi nie szaleją na ulicach, gdy dostaną wycisk podczas wyścigów. Jazda torowa jest bardzo wyczerpująca. – Pomagam im w rozwoju, mam nadzieję, że wychowam nowe pokole-

nie zawodników, bo sam, mając 39 lat, nie mam zbyt wielu szans na poważny rozwój kariery zawodniczej – uważa Rychlik. Wskazuje przy tym, że ścigając się z 11-krotnym Mistrzem Polski Pawłem Szkopkiem ma czas o 6 sekund gorszy na okrążeniu.

Podkreśla, że nie trenuje na drogach publicznych. – Po pierwsze nie służą do tego, jest to zbyt niebezpieczne, po wtóre nabiera się złych nawyków, które podczas zawodów przeszkadzają – argumentuje Rychlik. Dodaje, że motocykle wyści-



gowe mają inną skrzynię biegów, w której przełączanie przełożeń odbywa się w przeciwną stronę niż w maszynie szosowej.

Slajder na kolanie

Tuż po starcie jest najczęściej kolizji i tylko od wyczucia i doświadczenia zawodników zależy, czy pierwsze dwa-trzy zakręty okażą się dla wszystkich szczęśliwe. Walka jest na całego, bo pozycja wypracowana na pierwszych metrach może zdecydować o finalnym rezultacie. – Dla mnie to podwójna robota, bo rozkręcam się dopiero w trakcie wyścigu





pryczepność. Z tego powodu niekorzystny jest wiatr, który chłodzi nawierzchnię toru – wyjaśnia Rychlik.

Dodaje, że w czasie deszczu zawody są rozgrywane, ale na innych oponach i z niższymi prędkościami, bo warunki są dużo trudniejsze. Łatwiej wtedy o kontuzje.

Przed nimi chronią lekki kask i solidny kombinezon. – Na zakrętach używam osłony kolana, zwanej slajderem, aby balansować na motocyklu i ewentualnie podeprzeć się w zakręcie – wyjaśnia zawodnik. Podkreśla, że czasem delikatne podparcie kolanem pozwala pewniej przejechać zakręt. Sekret szybkiej jazdy polega m.in. na balansowaniu ciałem, to dzięki przesuwaniu środka ciężkości i lekkim pochylem motocykl skręca.



i potem muszę nadrabiać – przyznaje Rychlik.

Tory mają 4-4,5 km długości, najdłuższy jest Slovakia Ring, mający 6 km. Nawet na krótszych dystansach dochodzi do dublowania zawodników, więc cały czas trzeba walczyć i wyprzedzać. – Lubię szybkie tory, choć nawet na krętych obiektach szybko zapamiętuję ich przebieg – stwierdza Rychlik.

Do jego ulubionych należy portugalski Portimao, który jest nie tylko kręty, ale również ma dużą liczbę spadków i wzniesień. – Jestem nim zauroczony, jest bardzo wymagający,

ale jeździ się na nim z przyjemnością – podkreśla Rychlik. Lubi także Slovakia Ring i tor w Brnie, który podobny jest do Portimao.

Rychlik zauważa, że poznański tor jest ciekawy, ma zróżnicowane odcinki i dobrą nawierzchnię, ale trudno na nim rywalizować. – Większość zawodników zna go lepiej ode mnie, jest perfekcyjnie wyjeżdżona i trudno jest mi w Poznaniu zrobić dobry czas. Bardziej wyrównane szanse mam na innych torach – przyznaje zawodnik.

Idealna pogoda do ścigania to słońce, chociaż nie za mocne. – Wtedy asfalt jest rozgrzany, poprawia się

Chociaż kask szczelnie otula głowę, zawodnicy stosują zatyczki do uszu. – Stosuję zatyczki nie jako ochronę przed hałasem wydechu, ale żeby uniknąć stresu i nie słyszeć zawodnika podążającego za mną. Gdy go nie słyszę mogę jechać spokojnie własnym torem – wyjaśnia Karol Rychlik.

Sokoli wzrok

Na prostych osiąga niemal 300 km/h. – Tor staje się bardzo wąski, ale muszę mieć wtedy podzielną uwagę, bo zespół na prostej informuje mnie

o moim czasie i o tym co dzieje się na torze. Wystawia tablice, które muszę odczytać. To wymaga dobrego wzroku – przyznaje zawodnik.

Karol od początku jeździ Hondą, choć obecna jest już drugą maszyną. Ma ABS, quick shifter, który przyspiesza zmiany biegów i pozwala dokonywać ich bez użycia sprzęgła i odejmowania gazu. – ABS jest niezbędny dla działania systemu antypoślizgowego, który zapobiega buksowaniu koła – wyjaśnia zawodnik.

Sztuką jest takie opanowanie 200-konnej Hondy, aby podczas wyjścia z zakrętu, na pełnym otwarciu przepustnicy, motocyklem nie zarzucało lub aby nie stawał dęba. – Dlatego używa się wyższych biegów i przez całe okrążenie wykorzystywane są wysokie obroty, od 10 do 12 tys. obr/min – tłumaczy.

Taktyka jazdy zależy też od toru, pogody i doboru opon. – Z motocyklowymi jest podobnie jak z samochodowymi – też trzeba umiejętnie zarządzać, wymieniać, choć w ciężarówce jest ich 12, a w motocyklu tylko dwie – śmieje się właściciel zespołu.

Sekretem dobrego zarządzania oponami jest utrzymanie temperatury bieżnika 80 stopni C. Służą do tego koce grzewcze, używane przed wyścigiem do podgrzania oraz po wyścigu do schłodzenia gum. – Przyjmuję, że oponę przednią mogę podgrzewać 18-20 razy. Potem guma

jest zwulkanizowana i już nie nadaje się do wyczynowej jazdy. Z kolei opony tylne ciężko pracują i ścierają się znacznie szybciej od przednich – zauważa zawodnik.

Zimą temperatura w magazynie opon nie może spaść poniżej 5 stopni. Przemrożona nie odzyska przyczepności, a to spora strata – tylna guma kosztuje tysiąc złotych, przednia 800. Litrowy silnik Hondy wymaga 95-oktanowego paliwa i podczas 20-minutowego treningu spali 6 litrów. Zawodnicy wyjeżdżają na trzy 20-minutowe sesje treningowe, podczas których mogą pracować nad ustawieniami motocykla (np. nad doborem twardości amortyzatorów, przełożeniem przekładni łańcuchowej), doborem opon i oczywiście techniką jazdy. Na zakończenie sesji treningowych przydzielane są miej-

sca startowe – najszybszy otrzymuje na samym prodzie.

Sam wyścig o Puchar Polski (w którym startuje Rychlik Racing Team) rozgrywany jest na dziesięciu okrążeniach, natomiast w Wyścigowych Motocyklowych Mistrzostwach Polski okrążeń jest 14.

Obie imprezy organizowane są wspólnie z Alpe Adria, czyli mistrzostwami krajów pomiędzy Alpami i Adriatykiem. Stąd Rychlik Racing Team występuje na torach Austrii oraz krajów byłej Jugosławii. Kto wie, może kiedyś zawodnicy Rychlik Racing Team pod okiem Karola Rychlika wezmą udział w 24-godzinnym motocyklowym wyścigu Le Mans? Trzymamy kciuki, a 11 i 12 sierpnia zespół będzie można oglądać w akcji na torze w Poznaniu.



Król Touareg III

Trudno o nim mówić „samochód dla ludu”, bo nowy Volkswagen Touareg to topowy wóz marki. Trzecia generacja urosła i schudła. W przeciwieństwie do niektórych konkurentów nie znajdziemy tu silników mniejszych niż 6-cylindrowe.



bowali łatwego dostępu do ogrzewania kierownicy, to na ten czas „wyciągamy” skrót do tej funkcji na wierzchu menu. Nawigacja jest wyświetlana pośrodku, ale też w miejscu zegarów. Może mieścić się pomiędzy nimi lub zajmować całą powierzchnię mniejszego wyświetlacza.

Oczywiście między fotelami tradycyjnie znajdziemy dwa pokazne pokręta. Jedno z nich pozwala wybrać tryb jazdy w terenie, a drugie reguluje wysokość pneumatycznego zawieszenia.

Wygodne fotele i zawieszenie

Fotele zaprojektowano z myślą o wygodzie, estetyce, ale też zdrowiu. Posiadają certyfikat akcji zdrowy kręgosłup. Można je regulować na wiele sposobów. Między innymi ustawić szerokość fotela i rozstawienie poduszek odpowiedzialnych za utrzymanie boczne. Jeśli będziemy chcieli ustawić kilka konfiguracji fotela dla różnych kierowców, to można wprowadzić do pamięci aż 8 profili. Osobne profile mogą też zapamiętać poszczególne kluczyki. Samochód występuje w trzech różnych rodzajach wykończenia. Nie dzielimy ich na uboższe i bogatsze. Różnią się klimatem. Linia Elegance to techniczny styl i wykończenie metalem. R-line to sportowy charakter wnętrza i dodatków stylistycznych karoserii. Atmosphere ma

charakter domowego wnętrza z drewnem i naturalnymi kolorami. Listwy wykończeniowe wykonane są (co nie takie częste) z naturalnego drewna. Element otaczający środkowy ekran wygięty jest na ciepło z jednego kawałka drewna. Nad głowami kierowcy i pasażerów znajdują się może rekordowo duży panoramiczny dach. Możemy go otworzyć, albo tylko odsłonić roletkę. Jego wymiary to 127 na 82,5 centymetra.

Zawieszenie Touarega jest pneumatyczne. Posiada regulację wysokości. Jeśli wybierzemy się w podróż autostradą, to zawieszenie można obniżyć o 15 mm. O 40 mm obniżamy auto do załadunku. W górę zawieszenie podwyższamy podczas jazdy po nieutwardzonych drogach. Możemy ustawić +25 mm podczas jazdy po lekkich nierównościach, a nawet +70, kiedy teren, który pokonujemy, staje się cięższy.

Do wyboru są koła o średnicy od 18 do aż 21 cali. Volkswagen obliczył, że mniej więcej co drugi Touareg wyposażony jest w hak holowniczy. Właściciele ciągną łódki, koniwozy i inne przyczepki. Dlatego auto wyposażone jest w asystenta cofania z przyczepą, który w prosty graficzny sposób tłumaczy i instruuje, jak kręcić kierownicą, żeby przyczepka jechała tam gdzie chcemy. Masa holowanej przyczepy jest bardzo duża, maksymalnie to 3,5 tony.

Kacper Jeneralski

W 2002 roku debiutował pierwszy Volkswagen Touareg. W tamtych czasach SUV-y były bardziej terenowe niż dziś. I tak jest też z nowym VW. Pierwsza generacja występowała z słynnym silnikiem V10 TDI, wyczynowe Touaregi wygrywały trzykrotnie rajd Dakar. Dzisiejszy samochód jest raczej limuzyną, ale na dużych kołach. Samochód urosł i jest o 77 mm dłuższy, o 44 mm szerszy i o 7 mm niższy. To powoduje, że proporcje auta zaczynają przypominać krzyżówkę SUV-a i postawnego kombi. Bagażnik jest większy i ma aż 810 litrów (!), o 113 więcej od poprzednika. Dzięki

zastosowaniu aluminium na szeroką skalę masa spadła, auto jest lżejsze o 106 kilogramów.

Duże silniki i duże ekrany

Początkowo Touareg ma być dostępny wyłącznie z jednym silnikiem. To V6 TDI o pojemności trzech litrów i mocy 231 lub 286 koni mechanicznych. Ten mocniejszy setkę osiąga w 6,1 sekundy. Nie będzie możliwości zamówienia auta ze skrzynią manualną, nie ma też w planach wprowadzenia silników 4-cylindrowych. Porównajmy, że na przykład Volvo XC90 ma wyłącznie jednostki R4.

Volkswagen w niedalekiej przyszłości wprowadzi dwa benzyniaki. Pierwszy z nich to V6 o mocy 340 koni, a drugi to V8 o mocy 421 koni

i pojemności 4 litrów. W nieco dalszej przyszłości wprowadzona zostanie hybryda o mocy 376 koni w wersji plug-in, czyli ładowanej z gniazdka. Będzie nią można przejechać kilkadziesiąt kilometrów na samym prądzie.

Na pokładzie nie ma prawie w ogóle pokręteł i przycisków. Cały kokpit wypełniają dwa duże ekrany. Pierwszy o przekątnej 12 cali mieści wirtualne wskaźniki. Drugi to dotykowy ekran o przekątnej aż 15 cali, który służy do zarządzania autem.

Cyfrowy kokpit jest skierowany w stronę kierowcy. Można go spersonalizować mniej więcej tak, jak personalizuje się smartfon. Układ graficzny pozwala na umieszczenie ulubionych funkcji tam, gdzie tego chcemy. Na przykład jeśli zimą będziemy potrze-



Inteligentne radary i diody

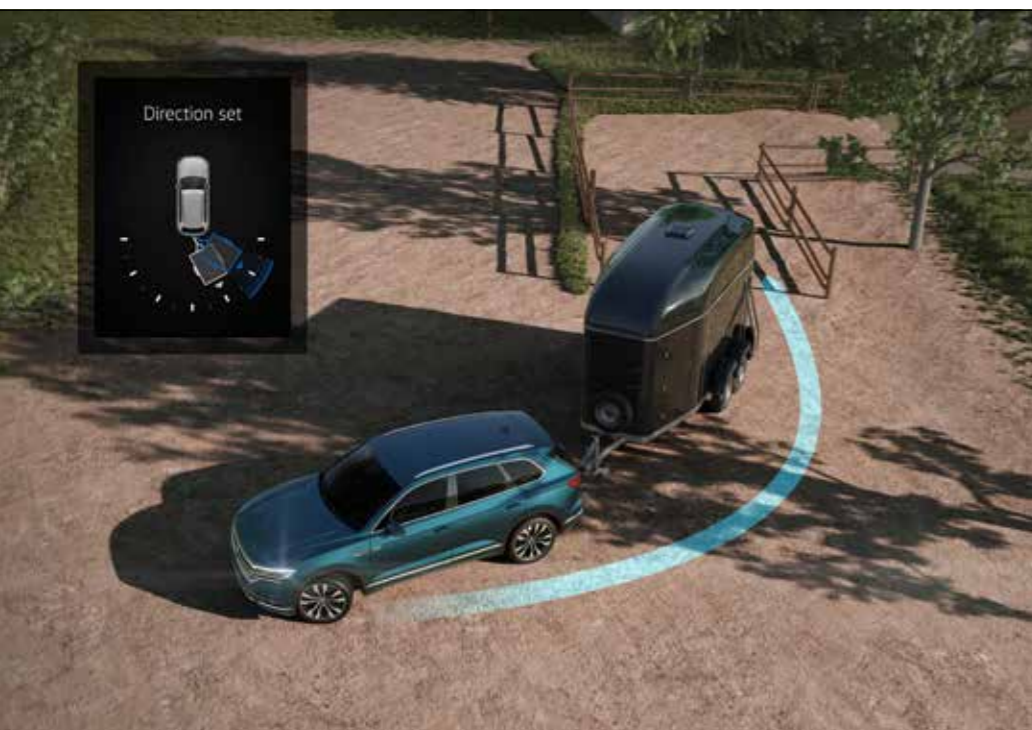
Szereg systemów bezpieczeństwa dba o to, co dzieje się z samochodem i dookoła niego. Radary umieszczone z przodu i z tyłu odgrywają tu ważną rolę. Kiedy cofamy, wyjeżdżając na drogę z rzędu zaparkowanych prostopadłe samochodów, jeden z radarów monitoruje to, co dzieje się po bokach, czy nie nadjeżdża żaden samochód, który mógłby nam zagrozić. Podobnie jest z przodu, choć tu funkcji jest więcej. Oprócz inteligentnego tempomatu i systemu awaryjnego hamowania jest też stróż, który ma uchronić nas przed wymuszeniem pierwszeństwa. Jeśli radar stwierdzi, że wyjeżdżamy na przykład z ulicy podporządkowanej wprost pod inne auto, ostrzeże nas, a potem sam zahamuje, żeby uniknąć kolizji.

Inteligentne światła LED o nazwie IQ.Light, to 128 diod w każdym reflektorze. Diody dzielą się na zespoły, które odpowiadają za światła dzienne, mijania, przeciwmgłowe, drogowe i doświetlanie zakrętów.

Samochód wykorzystuje nawigację GPS po to, żeby optymalnie oświetlać zakręty i jest przygotowany do następnej partii drogi, zanim na nią wjedziemy. Diody mogą wybiórczo oświetlać przestrzeń przed nami. Przy pomocy kamery system analizuje, które miejsca należy doświetlić, tak żebyśmy dostrzegli idącego drogą pieszego. Jednocześnie dba o to, żeby światła nie oślepiły kierowców nadjeżdżających samochodów. Długie światła możemy mieć włączone non stop, a samochód dostosuje ich działanie do sytuacji na drodze.

Nowością jest udoskonalony Lane Assist, czyli rozwiązanie, które utrzymuje samochód na swoim pasie ruchu. Teraz auto nie odbija się już od linii do linii namalowanych na drodze, tylko automatycznie utrzymuje się pośrodku pasa ruchu. Dodatkowo czujniki rozróżniają kolor linii. Jeśli wjedziemy w rejon budowy nowej drogi, Touareg rozpozna żółte pasy i będzie trzymał się tymczasowej organizacji ruchu, ignorując białe linie.

Cennik topowego SUV-a Volkswagena zaczyna się od 256 tysięcy złotych.



ON LINE 24h/7dni

TIR EPDwww.tirepd.iru.org**CARNET TIR****6 volets**

BX80500000

Odbierz swoje pieniądze za karnety TIR

Korzystaj z aplikacji TIR-EPD

Wypłata środków zachęty
po 15 miesiącach
 Karnet 6-woletowy
4,50 CHF
 Karnet 14-woletowy
10,00 CHF

Od 1 lipca 2016 r.

Za każdy prawidłowo wykorzystany i zwrócony karnet TIR, ZMPD przekazuje przewoźnikowi środki zachęty, których wysokość i termin wypłaty są uzależnione od korzystania z aplikacji IRU TIR-EPD

LOGIN I HASŁO - DOSTĘPNE TYLKO W ZMPD

KONTAKT
 tel. + 48 22 536 10 29 Ewa Pęzińska
 tel. + 48 22 536 10 32 Justyna Wasążnik
 e-mail: tir@zmpd.pl
www.zmpd.pl



ILOŚĆ TESTÓW

4279

ŚREDNIE OSZCZĘDNOŚCI
W ZUŻYCIU PALIWA

10,9%



Przetestuj lidera.

Niezmiennie od lat, testy Fuel Duel potwierdzają przynależność pojazdów Actros do grupy najbardziej wydajnych pojazdów ciężarowych. Decydując się na wzięcie udziału w testach Fuel Duel zyskujecie Państwo możliwość przetestowania za darmo nowego pojazdu Actros przez Waszych kierowców, na Waszych trasach i z Waszym towarem na pokładzie. Po upływie

dwóch do trzech tygodni testów, będziecie mogli się przekonać, czy Actros jest w rzeczywistości tak ekonomicznym pojazdem, jak to deklarujemy. Jesteśmy całkowicie pewni, że niezależny system telematyczny koncernu Daimler Fleetboard Telematica potwierdzi, że tak faktycznie jest.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

