www.przewoznik.zmpd.pl październik/listopad 2018 numer 5 (62)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Będziemy walczyć

6

Brexit 12

Walka o zwrot akcyzy z ON 24

Upadły Hussar 34

Liczy się każda kropla 64

06.11.2018 - 8.11.2018
+ + + Targi TransLogistica Poland w Warszawie
+ + + Hala 1 | Stoisko B 2

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Pierwszy
Smart Logistics System
w Europie!

www.timocom.pl

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

ZOD

1957 ZMPD

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

które odbędzie się w dniu **6 grudnia 2018 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

Tadeusz Wilk
Radca prezesa ZMPD

Zmienia się mapa przewozów

Rosyjskie embargo oraz sytuacja na Ukrainie zmieniły mapę przewozów europejskiego transportu drogowego. Ograniczenia i surowe kontrole, które znacząco podnoszą koszty przewozów sprawiły, że udział polskich przewoźników w obsłudze tamtejszych rynków znacząco zmalał. Spadki dotyczą nie tylko obsługi rynku rosyjskiego lub ukraińskiego, ale również kazachskiego i mongolskiego, które wymagają tranzytu przez Rosję. Także w tym przypadku skutkiem wprowadzenia drobiazgowych i kosztownych kontroli jest wzrost cen przewozów do poziomu, przy którym stają się nieopłacalne. Zmiany są bolesne i zmusiły polskich przedsiębiorców do znalezienia klientów na zachodzie i południu Europy. Wydaje się, że tendencje te są trwałe, co doprowadzi także do konieczności przemyślenia polityki w wymianie zezwoleń z tymi krajami na najbliższy rok i być może w kolejnych latach.

Drogi przewoźników 54

W roku stulecia odzyskania przez Polskę niepodległości międzynarodowi przewoźnicy samochodowi mogą pochwalić się dużymi sukcesami.

Same dobre dzieciaki 46

Szkoły chwalą uczniów zainteresowanych nauką zawodu kierowcy-mechanika. Popularność tego kierunku rośnie i w tym roku jest rekordowa.

Hipersamochody w Pebble Beach 72

Nikt nie planuje produkcji masowej, niektóre z nich nie zostaną nawet sprzedane. Mają zachwycać, pobudzać wyobraźnię, a przy tym reklamować nowe napędy i pomysły inżynierów oraz stylistów.

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 Gawełczyk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:
Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko, Krzysztof Matuszewski, Piotr Mikiel, Juliusz Skurewicz, Izabella Wierzbicka

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

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

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

Brexit 12

Dla naszej branży Brexit, obok zaproponowanego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności, jest sprawą zasadniczą; problemem, który coraz bardziej niepokoi firmy transportowe.

Czy drogi są dla ciężarówek? 28

Rzecznik Generalny Trybunału Sprawiedliwości UE przyznał rację Komisji Europejskiej – Polska naruszyła unijne prawo gwarantujące swobodny ruch pojazdów ciężkich.

Zezwolenia na 2019 rok 30

Coraz częściej ze środowiska polskich przewoźników drogowych dobiegają głosy o ograniczenie limitu zezwoleń dla obu stron. Szczególnie istotna jest liczba zezwoleń tranzytowych i do krajów trzecich.

Będziemy walczyć	6
Brexit	12
Fotomorgana	18
ZMPD walczy o zwrot akcyzy z ON	24
Polska i Węgry zaskarżyły dyrektywę o delegowaniu	26
Limit 200 l. Kalendarium zmagań	27
Czy drogi są dla ciężarówek?	28
Zezwolenia na 2019 rok	30
Zrzeszenie prosi Prezydenta RP o wsparcie	32
Upadły Hussar	34
Lepiej współdziałać niż wzajemnie się obwiniać	36
Przewoźnicy wybrali delegatów na ZOD	40
Pierwszy samochód XXI wieku	44
Same dobre dzieciaki	46
Nowy rok szkolny	50
Eurotrans 2018	52
DKV BOX EUROPE już dostępne	53
Drogi przewoźników	54
Wynajem coraz popularniejszy	62
Liczy się każda kropla	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Kolejny krok w przyszłość	68
Hipersamochody w Pebble Beach	72

Będziemy walczyć

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia minione cztery lata Zrzeszenia i mówi o wyzwaniach, przed którymi stoi branża transportu drogowego.

- **Jaki był klimat dla branży w minionych czterech latach? Odczuwalne jest globalne ocieplenie?**

Muszę przyznać, że nie spodziewałem się aż takich turbulencji. Owszem – przelotne opady zdarzały się i pewnie będą się zdarzać, ale żeby w minionym czteroleciu regularnie dotykały nas już nie tylko nawałnice i tornada, ale wręcz plagi egipskie – tego nikt chyba przewidzieć nie mógł. Musieliśmy dać sobie z tym radę.

- **Zostawmy tę pogodową metaforę. Cztery lata temu było lepiej?**

W porównaniu z tym, co mamy dziś, byliśmy w o niebo lepszej sytuacji. Jednak niemal z każdym miesiącem było tylko trudniej – co chwilę dostawaliśmy ciosy z każdej niemal strony: protekcjonizm niektórych państw „starej" Unii Europejskiej, który był reakcją zarówno konkurentów jak i administracji państw na naszą ekspansję na tamtych rynkach, rosyjskie embargo i no ostatni problem – Brexit. U nas zaś – bo polski rząd też nas nie rozpieszczał – pomysł ograniczenia wwozu paliwa zza wschodniej granicy do 200 litrów, co tak na marginesie stało się powodem skłócenia środowiska. Do tego próba podniesienia opłaty paliwowej, na szczęście m.in. dzięki naszym protestom zablokowana. Przy naszej znikomej marży ten pomysł groził bankructwami.

- **Co zatem udało się osiągnąć?**

Udało się ograniczyć protekcjonistyczne zapędy Francuzów i Niemców, bo to przede wszystkim tym krajom przeszkadza idea swobodnego przepływu usług, która jest jednym z filarów zjednoczonej Europy. Jako pierwsi spośród państw najbardziej narażonych na negatywne konsekwencje zareagowaliśmy na te działania, z jednej strony przedstawiając mocne argumenty przeciwko takim regulacjom, z drugiej zaś tworząc wspólny front sprzeciwu wobec protekcjonizmu. Zbudowaliśmy, co było dużym sukcesem, międzynarodową koalicję stowarzyszeń z naszej branży, dzięki której odpowiedzialni za gospodarkę i transport ministrowie poszczególnych państw mogli przeciwstawić się, podważającej sens idei wspólnej Europy, francusko-niemieckiej narracji. Udało się m.in. zablokować możliwość automatycznego i pełnego zastosowania przepisów nowej dyrektywy o delegowaniu do transportu międzynarodowego. Uważamy, że tej dyrektywy nie da się zastosować do branży transportowej. Interweniujemy w tej sprawie, organizujemy spotkania z europarlamentarzystami z Polski i innych krajów. Odnieśliśmy duży sukces, gdy Komisja ds. Transportu i Turystyki PE (TRAN) odrzuciła stosowanie dyrektywy o delegowaniu do międzynarodowego transportu drogowego. Po plenarnym głosowaniu nad Pakietem Mobilności, który miał określić zakres stosowania nowej dyrektywy, projekt wrócił do Komisji TRAN do dalszych prac. Jak się okazuje, dyscyplina partyjna jest silniejsza od najrozsądniejszych nawet argumentów, co zauważam ze smutkiem. Proszę zwrócić uwagę na przekaz, jaki towarzyszył unijnym urzędnikom podczas prac legislacyjnych. Usłyszeliśmy wiele podniosłych słów na temat konieczności ochrony praw socjalnych pracowników, czyli kierowców. Dziś ani jedna propozycja zmian w żaden sposób nie odnosi się do problemów pracowniczych. Prawdziwym i praktycznie już nieskrywanym powodem tworzenia takich a nie innych przepisów jest ograniczenie przewoźnikom przede wszystkim z Europy Środkowo-Wschodniej dostępu do rynku, o czym my mówiliśmy od początku.

> Udało się zablokować możliwość automatycznego i pełnego zastosowania przepisów nowej dyrektywy o delegowaniu do transportu międzynarodowego. Uważamy, że tej dyrektywy nie da się zastosować do branży transportowej.

- **Wyjęcie branży transportowej z dyrektywy o delegowaniu pracowników jest sukcesem transportowców?**

W ogóle to tak! Jednak diabeł jak zwykle tkwi w szczegółach. Pierwotne propozycje Pakietu Mobilności były nie do przyjęcia. Gdyby nie to, że zbudowaliśmy koalicję państw, które przychylając się do naszych argumentów, głośno krytykują zaproponowane w Pakiecie rozwiązania, prace nad nim byłyby zakończone, a my już zwijalibyśmy się z europejskich rynków. Prace jednak nadal trwają i mamy nadzieję, że ostateczny kształt regulacji będzie znacznie bardziej korzystny dla naszej branży niż pierwotne propozycje.

- **Co jeszcze należy w nim poprawić?**

W dalszym ciągu nie zgadzamy się na niektóre ostatnio położone na stole propozycje, jak chociażby konieczność opuszczenia państwa, w którym kierowca wykonał transport, i powrót do bazy wraz z samochodem. Jednym z fundamentów UE jest swobodny przepływ osób. Na jakiej podstawie unijni urzędnicy chcą nakazać kierowcy, będącemu obywatelem UE, opuszczenie wraz z pojazdem państwa unijnego i powrót do kraju rejestracji pojazdu? Każdy obywatel UE ma przecież prawo rozporządzać wolnym czasem według własnych planów i nic nikomu do tego, jak ten wolny czas chce spędzić. Przecież np. w branży lotniczej i morskiej wymiana załóg jest czymś normalnym. Nie zgadzamy się także na przedstawianie jako kompromis propozycji czasowego wyłączenia kierowcy z zakresu stosowania dyrektywy o delegowaniu, jeśli miałby to być tak krótki okres, jak zaproponowała np. Komisja Europejska, czyli trzy dni w miesiącu na kraj. W praktyce po przekroczeniu tego czasu delegowanie obowiązywałoby bowiem „wstecz", czyli faktycznie od pierwszego dnia. Tak więc te pozorne ustępstwa są w rzeczywistości próbą zakamuflowania prawdziwych intencji części zachodnich podmiotów. Jednak cały czas jesteśmy aktywni i w bliskim kontakcie z zaprzyjaźnionymi organizacjami narodowymi w takich państwach jak Czechy, Dania, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Rumunia, Słowacja czy Węgry.

- **Brexit zachwieje europejskim rynkiem transportowym?**

Jakby mało było innych problemów... Brexit jest suwerenną decyzją Brytyjczyków i chcąc nie chcąc musimy się z tym pogodzić, mimo że będzie powodował bardzo poważne turbulencje w międzynarodowym handlu, a co za tym idzie – w naszym biznesie, bo ktoś te towary do i z Wielkiej Brytanii przewozić musi, a tak się złożyło, że to Polacy są zdecydowanym liderem. Załamywanie rąk nic tu nie da. W ciągu ostatniego roku monitorowaliśmy sytuację dotyczącą kształtu przyszłych relacji Wielka Brytania – UE, sami też podjęliśmy dialog w tej sprawie ze stroną brytyjską. Wielokrotnie na różnych łamach i przy różnych okazjach już o tym mówiłem, dlatego wspomnę tu tylko o zorganizowanych przez ZMPD w lu-

tym i październiku tego roku dwóch międzynarodowych konferencjach poświęconych temu problemowi, które odbiły się szerokim echem nie tylko w środowisku przewoźników. Niedawno miałem też okazję rozmawiać o sytuacji branży wynikającej z opuszczenia przez Brytyjczyków struktur Unii Europejskiej z głównym negocjatorem po stronie UE, Michelem Barnierem, który wyraził pełne zrozumienie dla naszych obaw. Czekamy na ostateczne rezultaty rozmów na najwyższych politycznych szczeblach.

- **Przejdźmy na krajowe podwórko. Były wyzwania, a czy są sukcesy?**

Wielkim sukcesem jest uruchomienie szkolnictwa zawodowego kształcącego kierowców. Podjęliśmy się tego zadania, choć nie jest to sprawa, którą jako przedstawiciele przewoźników powinniśmy robić. Jednak z powodu ogromnego deficytu pracowników w transporcie ponad dekadę temu rozpoczęliśmy takie działania. W międzyczasie przyłączyły się do nas inne organizacje, za co jesteśmy im wdzięczni, wzmacniając siłę naszych argumentów. Dziś już niemal 100 szkół kształci kierowców w ponad dwustu klasach. Takiego wyniku nikt się chyba nie spodziewał. Co więcej – z rozmów, jakie regularnie przeprowadzamy z dyrekcjami, pracownikami i uczniami szkół wynika, że to był strzał w dziesiątkę. Mówię o tym dlatego, że czasami się zdarza, iż jedna strona chce, druga nie za bardzo. W tym przypadku wszystkie strony grają w jednym zespole.

- **Skąd propozycja Ministerstwa Finansów ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów?**

Próby wprowadzenia ograniczenia wwozu paliwa do Polski do 200 litrów podejmowane były już wcześniej, ale po przedstawieniu naszych argumentów poprzednie ekipy rządowe wycofywały się z tego pomysłu. Ten temat ma genezę w trudnych negocjacjach z Rosją, które warto tu choćby pokrótce przypomnieć. W 2003 r. w protokole wykonawczym polsko-rosyjskiej umowy o międzynarodowych przewozach drogowych ustalony został limit wwozu paliwa w wysokości 200 litrów. W 2010 r. strona polska wystąpiła o zwiększenie tego limitu do 600 litrów, na co Rosjanie przystali w kwietniu 2011 r. Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD w maju 2011 r. podjęto – wiążącą zarówno dla przewoźników należących do ZMPD, jak i dla władz Zrzeszenia – uchwałę o zniesieniu ograniczeń limitu wwozu do Polski paliwa ze Wschodu. Po jakimś czasie dowiadujemy się, że organizacja, z którą mieliśmy podpisane porozumienie o współpracy, skierowała do ministra finansów wniosek o ograniczenie wwozu paliwa do 200 litrów.

Wprowadzenie takiego zakazu doprowadziłoby do dwóch bardzo negatywnych zjawisk: drastycznego zmniejszenia liczby transportów realizowanych przez polskich przewoźników na rosyjskim rynku, przy jednoczesnej możliwości wwożenia paliwa na dotychczas obowiązujących zasadach przez konkurentów: Rosjan, Białorusinów, Ukraińców. Na to z oczywistych powodów nie mogliśmy się zgodzić. Na szczęście udało się nam przekonać rząd do wycofania się z tego pomysłu, co z kolei wywołało duże niezadowolenie niektórych organizacji przewoźników. Doszło do tego, co stwierdzam z przykrością, że pojawiły się różnego rodzaju insynuacje, wręcz oskarżenia, które doprowadziły do podziału środowiska transportowego. Jest to o tyle niezrozumiałe, że władze Zrzeszenia realizowały uchwałę ZOD – przypomnę: najważniejszego organu statutowego ZMPD. Do tego byliśmy, jesteśmy i będziemy zobowiązani, niezależnie od osobistych interesów. Wielka szkoda, że liderzy niektórych organizacji wybierają drogę wewnętrznej opozycji. To prowadzi nie tylko do osłabienia reprezentowanych przez siebie organizacji, lecz – co gorsza – całego środowiska. Nie możemy sobie pozwolić na to, by wyrażane przez branżę stanowiska wobec różnych projektów i propozycji były niejednolite. W ten sposób osłabiamy to, co w kontaktach z administracją państwową jest kluczowe: siłę oddziaływania.

- **Czy podział środowiska jest trwały?**

Mam nadzieję, że nie. Gdyby jednak tak się stało, byłoby to z ogromną szkodą dla całej branży. Dlatego warto łagodzić te konflikty. Z całą pewnością potrzebna jest jednak refleksja tych, których dziś wywołują niepotrzebne emocje. Nasze stanowisko w kwestii ograniczenia wwozu paliwa pozostaje niezmienne. Jeżeli rząd chce wprowadzić ograniczenia, musi dogadać się z innymi państwami mającymi zewnętrzną granicę unijną po to, by nie było jakiejkolwiek możliwości ominięcia limitów wwozu.

- **Dyskusje z rządem nie dotyczą tylko 200 litrów.**

Zgadza się. Domagamy się także zwrotu części akcyzy z paliwa, ten postulat podejmujemy zresztą od wielu lat. Problem w tym, że ze strony rządu nie ma gotowości do całościowego rozwiązania tej kwestii, a my nie możemy się zgodzić na fragmentaryczne zmiany. W naszej branży paliwo stanowi największy koszt, a akcyza to 26 proc. jego ceny detalicznej. Mam wrażenie, że rząd niespecjalnie bierze na serio nasze informacje o symbolicznej rentowności przedsiębiorstw transportowych. Dlatego warto by było, gdyby decydenci zlecili niezależne badania rynku transportowego. Wtedy będziemy mieli merytoryczne podstawy do dyskusji na temat sytuacji naszej branży i działań rządu mających na celu obniżenie kosztów działania firm transportowych. Zresztą pieniądze z obniżonej akcyzy i tak wróciły by do budżetu, nie tylko w postaci VAT, PIT i CIT, lecz wieloma innymi strumieniami. Płacimy przecież za przejazd drogami, zatrudniamy ludzi, eksportujemy usługi. Krótko mówiąc: jesteśmy kurą znoszącą złote jajka. Wystarczyłoby, gdyby rząd spojrzał na branżę kompleksowo i zarazem biznesowo, odpowiadając sobie na pytanie, czy chce mieć rosnące przychody z tej branży czy też woli kłopoty związane z ograniczeniem przewozów, wynikające z przekroczenia cienkiej czerwonej linii, za którą jest już tylko dokładanie do interesu? Domagamy się wypracowania spójnego, dalekosiężnego programu dla międzynarodowego transportu drogowego. W innym przypadku nasze działania nadal będą reakcją na bieżące, głównie negatywne dla branży wydarzenia. Zresztą już teraz widać, że coraz częściej jesteśmy spychani do narożnika.

- **Kolejny problem to próba wprowadzenia branżowego systemu wynagradzania dla transportu drogowego.**

To kuriozum niespotykane w żadnej innej branży. Tego typu eksperymentowanie jest jak igranie z ogniem. Przy półtoraprocentowej rentowności wprowadzenie podwyżek kosztów, bo do tego sprowadzają się te pomysły, wyeliminuje nas z rynku. Przecież nikt w Europie nie zapłaci polskiemu przewoźnikowi wyższych od konkurencji stawek tylko dlatego, że nasi kierowcy chcą zarabiać jeszcze więcej. Na marginesie - w przeciwieństwie do zarobków niemieckich czy francuskich kierowców, które są niższe niż średnia płaca w tych państwach, kierowcy polskich ciężarówek otrzymują wyższe wynagrodzenie niż nasza średnia krajowa. Nie ma zatem mowy o dumpingu socjalnym, o którym tak głośno jest w tych krajach.

- **Członkowie ZMPD chcą wiedzieć, co stanie się z pieniędzmi otrzymanymi przez ZMPD na podstawie porozumienia z IRU.**

Zanim odpowiem na to pytanie, konieczny jest krótki wstęp. Jak wiemy, system gwarancji TIR jest systemem globalnym. Gdy dochodzi do nadużyć w procedurze TIR, światowy system gwarancji, zabezpieczeń i rozliczeń likwiduje te szkody, o ile udowodnione jest, że przewoźnik np. padł ofiarą napadu lub zmowy. Kryzys systemu TIR z lat 90., który dotyczył spraw niemieckich i rosyjskich, w dużym stopniu obejmując polskich przewoźników, spowodował ogromne zobowiązania łańcucha gwarancyjnego. Wtedy ubezpieczyciele, obawiając się zbyt wysokiego ryzyka, wycofali się z ubezpieczania TIR, odmawiając wypłat.

Dla ratowania sytuacji powstały skomplikowane systemy zabezpieczeń z udziałem IRU. Nie uczestniczyliśmy w tworzeniu tych mechanizmów. Dziś sytuacja na rynku jest spokojniejsza, choć cały czas są zagrożenia, m.in. ze względu na przystępowanie do systemu kolejnych państw, chociażby z Ameryki Południowej i Azji. Zagrożenia te wynikają z możliwości popełniania różnego rodzaju błędów okresu dziecięcego, których konsekwencje musimy ponosić solidarnie.

> Wielkim sukcesem jest uruchomienie szkolnictwa zawodowego kształcącego kierowców. Podjęliśmy się tego zadania, choć nie jest to sprawa, którą jako przedstawiciele przewoźników powinniśmy robić.

IRU przez kolejne lata działalności prowadziło konsekwentną politykę budowania własnych rezerw finansowych, zabezpieczających ryzyka wynikające z funkcjonowania systemu TIR. Dzięki tym rezerwom podnoszącym wiarygodność finansową organizacji, IRU konstruowało skomplikowaną strukturę łańcucha gwarancyjnego, ograniczając jednocześnie koszty jego funkcjonowania. Na przestrzeni ostatnich lat liczba wydawanych przez IRU karnetów spadła jednak o ponad połowę, zmniejszając jednoczenie minimalną kwotę wymaganych rezerw finansowych IRU. Pod wpływem wydarzeń, jakie rozegrały się w latach 2015 i 2016 na arenie IRU, kierownictwo tej organizacji zadecydowało o przeznaczeniu części posiadanych w rezerwach pieniędzy na stworzenie Funduszu Innowacji, udostępnionego stowarzyszeniom członkowskim do współfinansowania projektów innowacyjnych, kolejne - na podstawie porozumień - kierownictwo IRU przekazało stowarzyszeniom narodowym, uczestniczącym w systemie TIR w latach 1995-2015.

Część z tych pieniędzy trafiła do ZMPD. Ten fakt wywołał sporo emocji. Musieliśmy dokładnie rozpoznać możliwości absorbcji tych środków zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem. Tymczasem pojawiły się spekulacje i próby wywołania tym tematem szczególnego rodzaju zainteresowania. Rozpowszechniane są in-

> Środków przekazanych ZMPD przez IRU nie da się, tak jak środków zachęty, powiązać z konkretnymi operacjami transportowymi (karnetami TIR). Dlatego powołana w ZMPD komisja, wypracowując koncepcje wykorzystania tych środków, musi uwzględnić przede wszystkim sytuację prawną i interes całej organizacji.

formacje, jakoby te pieniądze ZMPD miało wypłacić przewoźnikom, którzy w tym okresie korzystali z karnetów TIR. Jeszcze przed podpisaniem porozumienia z IRU, na podstawie którego środki te zostały przekazane ZMPD, wyjaśniliśmy, że w żadnym zakresie nie stanowiły one i nie stanowią należności ZMPD ani firm korzystających z systemu TIR. Przekazanie przez IRU tych środków dla ZMPD, na co IRU uzyskała zgodę urzędu podatkowego w Genewie, było wyłączną, suwerenną decyzją władz statutowych IRU. Polska ustawa o stowarzyszeniach zabrania dzielenia przychodów uzyskanych przez stowarzyszenia. Zatem zasadne jest pytanie: jak spożytkować te fundusze, aby korzyści z nich odnieśli wszyscy członkowie organizacji? Odpowiedź przygotuje powołana do tego zadania Komisja złożona z przedstawicieli organów statutowych ZMPD, do prac w której zaprosiliśmy również przewoźników, którzy zgłaszali wnioski dotyczące przeznaczenia tych środków.

- **Przecież ZMPD wcześniej także otrzymywało środki finansowe z IRU, które wypłacało przewoźnikom korzystającym z karnetów TIR. Skąd więc te wątpliwości?**

To prawda, od roku 2000 ZMPD wypłaca użytkownikom karnetów TIR tzw. środki zachęty otrzymywane od IRU za prawidłowo wykorzystane i terminowo rozliczone karnety TIR. Skoro te środki można było przypisać do konkretnych, zakończonych operacji transportowych (karnetów TIR), to nic nie stało na przeszkodzie, by te pieniądze wypłacać przewoźnikom, którzy wykorzystali karnety.

Natomiast kwota otrzymana przez ZMPD na podstawie porozumienia z IRU ma zupełnie inny charakter. Jej wykorzystanie określa zapis porozumienia, a nie wewnętrzne regulacje IRU, tak jak to się dzieje w przypadku środków zachęty, które przekazywane są przewoźnikom ZMPD za każdy prawidłowo wykorzystany karnet TIR w konkretnie ustalonej wysokości. Ponadto środków przekazanych ZMPD przez IRU nie da się, tak jak środków zachęty, powiązać z konkretnymi operacjami transportowymi (karnetami TIR).

Dlatego powołana w ZMPD komisja, wypracowując koncepcje wykorzystania tych środków, musi uwzględnić przede wszystkim sytuację prawną i interes całej organizacji, ale również jej wszystkich członków, nie tylko tych, którzy korzystali z karnetów TIR.

OPŁATY DROGOWE

Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu

POLSKA: viaTOLL + A4

AUSTRIA

BELGIA

FRANCJA

HISZPANIA

NIEMCY

PORTUGALIA

WŁOCHY

WĘGRY

ZMPD - Twoja odroczona płatność w systemie viaTOLL

1957 ZMPD

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

Brexit

Optymistyczne z reguły wypowiedzi polityków i urzędników kontra ogromne obawy biznesu – taka była oś dyskusji podczas zorganizowanej przez ZMPD oraz Polską Izbę Spedycji i Logistyki międzynarodowej konferencji pt. „Łańcuchy dostaw po Brexicie. Konsekwencje dla przewoźników i spedytorów”, która odbyła się 9 października 2018 r. w Warszawie.

Piotr Gawełczyk

Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że pozostało jedynie 6 miesięcy do momentu, w którym Brexit stanie się faktem. – Negocjacje są bardzo trudne, sytuacja z politycznego punktu widzenia niestety nie wygląda dla nas dobrze, zarówno jeśli chodzi o porozumienie w sprawie wyjścia Wielkiej Brytanii ze struktur Unii Europejskiej, jak i negocjacji postbrexitowych. Docierają do nas nawet głosy, abyśmy się przygotowywali na scenariusz „no deal”, czyli brak porozumienia i brak okresu przejściowego – powiedział prezes ZMPD. – Dla naszej branży Brexit, obok zaproponowanego przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności, jest sprawą zasadniczą; problemem, który coraz bardziej niepokoi firmy transportowe. Dlatego naszym obowiązkiem jest budowanie świadomości tej kwestii wśród polityków i decydentów, ale przede wszystkim przygotowywanie naszych członków na nadchodzące problemy – dodał Jan Buczek.

Przypomniał, że to już drugie tego typu spotkanie, mające na celu wymianę poglądów na temat Brexitu i jego wpływu na wymianę handlową. – Pierwsza nasza konferencja, w lutym tego roku, poświęcona była temu, jak Brexit wpłynie jedynie na międzynarodowy transport drogowy. W drugiej odsłonie do udziału zaprosiliśmy także przedstawicieli podmiotów zaangażowanych w łańcuchy dostaw – producentów, eksporterów, importerów, spedytorów, agentów celnych, ich przedstawicieli z organizacji krajowych i międzynarodowych, a także przedstawicieli polskiej i brytyjskiej administracji – powiedział prezes Buczek, który powitał ambasadora Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathana Knotta, przypominając jednocześnie o objęciu przez Ministerstwo Infrastruktury patronatu honorowego nad konferencją. Resort reprezentował podczas konferencji wiceminister Marek Chodkiewicz.

Pragmatyczne podejście

Debata została podzielona na dwa panele – w pierwszym dyskutowano o tym, jak w założeniach przygotowanej przez brytyjski rząd Białej Księgi będzie wyglądać transport i logistyka po Brexicie, w drugim – o oczekiwaniach i obawach branży transportowo-logistycznej co do przyszłych warunków przepływu towarów i usług.

temat numeru

Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński zauważył, że wspólna konferencja w symboliczny sposób pokazuje obawy przewoźników i spedytorów co do niedalekiej przyszłości. – Obie branże ściśle ze sobą współpracują; obawiamy się, że po Brexicie łańcuch dostaw będzie mniej efektywny, a koszt transportu znacznie wzrośnie – powiedział Marek Tarczyński. Wyliczył, że przy koszcie jednej odprawy celnej w wysokości 200 zł dodatkowe roczne obciążenia dla importerów wyniosą 120 mln zł. Co gorsza, w 2019 r. wzrosną ceny zabezpieczeń celnych, co jest skutkiem nowego, unijnego kodeksu celnego. Doprowadzi to do tego, że fracht samochodowy wzrośnie o 100 euro.

Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott po raz kolejny podkreślił, jak ważne dla wszystkich uczestników rynku powinno być wypracowanie porozumienia i ułożenia przyszłej współpracy „bez niepotrzebnych tarć”. – Mamy już 85 proc. wypracowanego porozumienia. Są oczywiście niepokoje, co będzie się działo po opuszczeniu przez Wielką Brytanię struktur Unii Europejskiej. Dlatego uważam, że negocjatorzy powinni słuchać biznesu. Wspólnie zastanówmy się, jak firmy przewozowe mogą uniknąć kłopotów. Nikt nie chce, by było gorzej niż do tej pory, by powstały dodatkowe bariery w handlu – powiedział ambasador Knott. Przypomniał, że aż 23 proc. z 2 mln ciężarówek, które co roku wjeżdżają do Wielkiej Brytanii, należą do polskich przewoźników.

Ambasador zauważył, że jeśli nie zostanie zawarte porozumienie, dojdzie do znacznego pogorszenia sytuacji firm transportowych. – Dlatego obie strony negocjacji powinny być pragmatyczne. Chcemy podtrzymać kontakty z krajami UE oparte na zdrowym rozsądku – powiedział Jonathan Knott.

Przypomniał, że brytyjskie propozycje dotyczące relacji między Wielką Brytanią a krajami UE zostały zawarte w Białej Księdze. W jego opinii te propozycje stanowią bardzo dobrą podstawę do dalszych dyskusji i negocjacji, z poszanowaniem integralności wspólnego rynku.

W Białej Księdze padła propozycja stworzenia strefy wolnego handlu, redukcji odpraw celnych do minimum. To zdaniem ambasadora kompleksowy pakiet, który zminimalizuje utrud-

nienia. – Słyszeliśmy reakcje na ten temat – niektóre bardziej, niektóre mniej konstruktywne. Potrzebne są dalsze poważne negocjacje, by wypracować rozwiązania oczekiwane przez obie strony. Porozumienie ma szansę ustanowić zdrowe zasady handlu między naszymi krajami. Cieszymy się, że ZMPD jest zainteresowane szczerymi rozmowami. To jeden z czynników, który z pewnością przyczyni się do wypracowania porozumienia. Nie mamy już czasu do stracenia – zakończył ambasador Wielkiej Brytanii.

Uproszczone odprawy

– Naszym wspólnym celem powinno być ukształtowanie przyszłej współpracy z zagwarantowaniem sprawnej, niezakłóconej realizacji usług transportowych – powiedział wiceminister Infrastruktury Marek Chodkiewicz, podkreślając, że polskie władze popierają unijny mandat negocjacyjny. Przypomniał, że polscy przewoźnicy wykonują w Wielkiej Brytanii najwięcej przewozów kabotażowych spośród wszystkich państw: 30 proc. – To pokazuje, jak ważny jest sektor międzynarodowego transportu drogowego – powiedział wiceminister.

Szczególne znaczenie ma niezakłócony przepływ pojazdów przez granicę. Z szacunków wynika jednak, że po Brexicie czas odprawy wzrośnie z 6 sekund do 3 minut.

tora Departamentu Transportu Paul O'Sullivan zwrócił uwagę, że ewentualne porozumienie przełoży się na lepszą sytuację przewoźników z UE. – Bardzo jasno mówimy: nie chcemy tworzyć żadnych nowych ograniczeń, chcemy utrzymać dotychczasowe umowy handlowe i wskaźniki przewozów, zapewnić krajom UE dostęp do rynku Wielkiej Brytanii i odwrotnie – powiedział O'Sullivan. Nie wykluczył przy tym, że może nastąpić powrót np. do zezwoleń. Dodał także, że gdyby było to konieczne, będą podpisywane dwustronne umowy z państwami UE, co jego zdaniem umożliwi dalszą płynną realizację transportów i wymiany handlowej. Mark Bromley, członek zarządu CLECAT, zauważył jednak, że członkostwo w UE uniemożliwia zawieranie tego typu umów. Z kolei Marc Billiet, główny doradca w Sekcji Transportu Towarów w biurze IRU w Brukseli powiedział, że wprowadzenie umów bilateralnych cofnie nas w rozwoju gospodarczym o kilkadziesiąt lat.

Reprezentujący brytyjski Urząd Ceł i Podatków Aaron Dunne zapewnił, że jego kraj chce porozumienia. – Jeśli go nie osiągniemy, w transporcie drogowym będziemy przygotowani na taką ewentualność – powiedział Dunne. Brytyjska administracja przygotowała Facilitated Customs Arrangement. FCA oznacza brak zmian w dotychczasowych zasadach han-

> Po Brexicie przybędzie 600 tys. deklaracji celnych. Służba Celna spodziewa się wydłużenia czasu obsługi, tym bardziej, że pojawią się kontrole sanitarne i fitosanitarne. Pojawią się również konsekwencje podatkowe, choćby rozliczenie VAT w imporcie towarów.

Martin Johnson, dyrektor z Departamentu ds. Wyjścia z UE w swojej wypowiedzi wrócił do lutowej konferencji, kiedy było pełno obaw co do przyszłości. – Od tego czasu zrobiliśmy naprawdę duży postęp. W Białej Księdze zapisano poszanowanie autonomii Wielkiej Brytanii i UE. Staramy się uniknąć wyjścia z Unii Europejskiej bez porozumienia. W naszym wspólnym interesie leży to, byśmy przygotowali dobrą umowę – powiedział Johnson. Z kolei zastępca dyrektora Departamentu Transportu Paul O'Sullivan zwrócił uwagę, że ewentualne porozumienie przełoży się na lepszą sytuację przewoźników z UE.

dlu i przewozów. Wielka Brytania zastosuje unijne taryfy do ładunków z krajów trzecich. Tylko w kilku przypadkach unijne taryfy będą wyższe od europejskich.

Irlandzka granica

Dyrektor Departamentu Ekonomicznego UE w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Małgorzata Kałużyńska przedstawiła harmonogram negocjacji i stan przygotowań do chwi-

przewoźnik nr 62

temat numeru

li, kiedy Wielka Brytania stanie się państwem trzecim. Przypomniała, że okres przejściowy potrwa do końca 2020 r. Do tego momentu przedsiębiorcy nie odczują zmian. Jednak aby okres przejściowy wszedł w życie, musi być uzgodniona tzw. umowa wyjścia, opisująca zasady, na jakich państwo opuszcza UE. A do uzgodnienia pozostały m.in. kwestie dotyczące rozstrzygania sporów, czy też funkcjonowania granicy między Irlandią a Irlandią Północną. – Widzimy dużą szansę na pomyślne zakończenie rozmów z Wielką Brytanią, ale musimy być przygotowani na różne rozwiązania – powiedziała dyr. Kałużyńska. Zastępca dyrektora w Departamencie Współpracy Międzynarodowej Ministerstwa Infrastruktury Mateusz Balcerowicz przypomniał, że negocjacje koordynuje KE, a ministerstwo – przynajmniej na tym etapie – pełni rolę analityczną i doradczą.

Zastępca dyrektora Departamentu Ceł Ministerstwa Finansów Piotr Pogorzelski oszacował, że po Brexicie przybędzie 600 tys. deklaracji celnych. Spodziewa się wydłużenia czasu obsługi, tym bardziej, że pojawią się kontrole sanitarne i fitosanitarne. Pojawią się również konsekwencje podatkowe, choćby rozliczenie VAT w imporcie towarów, które to kwestie bardzo szczegółowo przedstawiła w prezentacji doradca podatkowy Janina Fornalik.

– Nic nie jest uzgodnione, dopóki wszystko nie jest uzgodnione – powiedział z kolei Mark Bromley, członek zarządu CLECAT, odnosząc się do wypowiedzi ambasadora. Po ewentualnym podpisaniu porozumienia wezwał do zdecydowanego rozszerzenia ram czasowych związanych z okresem przejściowym. Argumentował to m.in. tym, że wielu z członków CLECAT nie zetknęło się z czymś takim jak odprawa celna, poza tym wyszkolenie dobrego agenta celnego trwa bardzo długo. – Staramy się słuchać obu stron, ale bardzo trudno jest rozpatrywać scenariusze, jeśli nie wiemy, na czym stoimy – powiedział Mark Bromley. Zgodził się z nim Grzegorz Woelke, prezes Vive Transport. Także jego zdaniem założony okres przejściowy jest zdecydowanie niewystarczający, by w miarę bezboleśnie przejść przez Brexit, nie mówiąc już o aspekcie finansowym. – Jestem pewien, że nikt nie zaakceptuje szokowego wzrostu kosztów. Na szczęście po obu stronach Kanału będą się odbywały wybory i wyborcy będą wiedzieli, co zrobić. Dlatego, o ile jestem pesymistą w stosunkowo krótkim okresie, to w dłuższym staję się optymistą – Grzegorz Woelke.

Brak infrastruktury granicznej

Marc Billiet przypomniał, że od momentu ogłoszenia wyników referendum IRU wyrażało obawy co do wpływu Brexitu na gospodarki 27 państw UE. – Chcemy, by handel dalej odbywał się bez zaburzeń. Wszyscy wiemy, że umowa jest absolutnie niezbędna. Bez niej nie ma okresu przejściowego, a to oznaczać będzie katastrofę – powiedział Marc Billiet.

Specjalista ds. spedycji i transportu PISiL Juliusz Skurewicz zauważył, że Unia Europejska nie przewiduje budowy infrastruktury, co może oznaczać duże kłopoty dla transportu drogowego w postaci m.in. kilkudziesięciokilometrowych kolejek na granicy. To może oznaczać, że transport drogowy, który w tej chwili obsługuje znakomitą część handlu z i do Wielkiej Brytanii, stanie się niedrożny. – Dlatego należy szukać alternatyw dla transportu drogowego. 30-40 lat temu między Polską i Wielką Brytanią działały trzy linie morskie. Teraz nie ma żadnej. Co więcej – nie ma też podmiotu, który był-

by w stanie szybko uruchomić takie połączenie – wskazywał Skurewicz.

Do braku infrastruktury i długich kolejek na granicy odniósł się też przewoźnik Euzebiusz Gawrysiuk. Poruszył też zapomniany już nieco problem nielegalnych imigrantów, którzy mogą wykorzystywać sytuację m.in. do rabowania ciężarówek. Nie wiadomo, jak będą wyglą-

dały odprawy paszportowe, czy będzie ważne prawo jazdy, jak Wielka Brytania będzie traktowała kwestie związane z delegowaniem pracowników. – Polscy przewoźnicy coraz częściej zastanawiają się, czy dalej realizować przejazdy do Wielkiej Brytanii, czy też szukać innych kierunków – podsumował Euzebiusz Gawrysiuk.

Przedstawiciel ZMPD w Brukseli Piotr Szymański przedstawił rolę polskiego międzynarodowego transportu drogowego w wymianie handlowej z Wielką Brytanią i zagrożenia dla branży, jakie niesie za sobą Brexit. Ostrzegł, że jeśli do końca roku nie będzie porozumienia, to branżę czeka bezumowne wyjście. – Niezależnie od tego, co mówią dziś politycy, to jest nasz scenariusz bazowy – powiedział przedstawiciel ZMPD w Brukseli. W takim przypadku trzeba będzie rozwiązać kwestię dostępu do zawodu, harmonizacji świadectw dla kierowców i kierowników. Wydaje się, że EKMT staną się jedyną wspólną opcją, lecz będzie ich 9 razy za mało w stosunku do potrzeb. Zakazany stanie się kabotaż. Jeżeli będzie on regulowany w umowie z UE, to raczej nie będzie dozwolony, bo Francja i Niemcy chcą go ograniczać. Należy spodziewać się także wiz dla kierowców. – Jedno jest pewne: sytuacja po Brexicie na pewno będzie gorsza niż obecna i to niezależnie od formy wyjścia Wielkiej Brytanii z UE – powiedział Piotr Szymański.

Politycy muszą płacić za swoje decyzje

– Dziś głównymi zmartwieniami naszych członków związanymi z Brexitem są biurokracja, służba celna, opóźnienia na granicy i kontrole sanitarne, które spowodują zerwanie ciągłości dostaw – powiedziała z kolei Pauline Bastidon, szefowa ds. polityki europejskiej w brytyjskim Stowarzyszeniu Transportu Towarowego (FTA). – Nie wierzymy w zapewnienia, że 85 proc. umowy brexitowej jest gotowe. Nie powinniśmy też wierzyć w zapewnienia typu „nie martwcie się" – dodała Pauline Bastidon.

Przypomniała, że po stronie brytyjskiej nie ma miejsca na centra logistyczne do kontroli towarów, a firmy, czemu trudno się dziwić, nie są gotowe do wydania pieniędzy na dostosowywanie się do nowej sytuacji.

Kolejnym problemem jest dramatyczny brak odpowiednio wyszkolonych inspektorów celnych; brakuje też informacji, jak będą funkcjonowały moduły celne. – Oczywiście można rozpatrywać alternatywne rodzaje transportu, ale po pierwsze to transport drogowy najsprawniej i na czas dostarcza potrzebne produkty, po drugie zaś wszystkie inne spowodują wydłużenie dostaw. Dlatego już dziś zapomnijmy o dostarczaniu towarów just-in-time – powiedziała Pauline Bastidon. – Brexit spowoduje także konieczność relokacji zakładów produkcyjnych, a tego nie da się zrobić z dnia na dzień.

By zbudować odpowiednie magazyny, najpierw należy należć dla nich teren, potem zatrudnić ludzi, których dziś na rynku pracy nie ma. Co więcej – problemy z rekrutacją będą się nasilać. Poza tym – skąd weźmiemy tysiące kierowców? – dodała Bastidon.

Podsumowując dyskusję prezes ZMPD Jan Buczek zwrócił uwagę, że tak często przywoływana w dyskusji brytyjska Biała Księga zawiera wręcz symboliczną liczbę słów poświęconą transportowi drogowemu. – Tymczasem dowiedliśmy dzisiaj, że to właśnie transport jest wąskim gardłem – powiedział prezes ZMPD.

Podkreślił ścisłe powiązania kooperacyjne, które tworzyły się przez dziesiątki lat. Jeżeli wzrosną, choćby niewiele, ceny komponentów, skumuluje się to w wyższych cenach produktów, przez co ucierpi konkurencyjność także brytyjskich marek. – Dziś odprawa każdego pojazdu to 6-8 sekund. Jeśli po Brexicie dodamy do tego ledwie dwie sekundy na pojazd, to biorąc pod uwagę 2,6 mln przewozów, opóźnienie kumuluje się do 60 dni. To tylko teoria, ale kilka, kilkanaście dni oczekiwania na granicy może nam realnie zagrozić. Ci, którzy ustąpią z brytyjskiego rynku, popadną w ogromne kłopoty finansowe, bo leasingodawcy nie będą się przejmować ich problemami – powiedział prezes ZMPD. Dlatego jego zdaniem byłoby najlepiej, gdyby, podobnie jak rybacy, przewoźnicy na koszt Unii Europejskiej i rządu Wielkiej Brytanii mogli zredukować swój tabor. – Szkoda, że politycy nie chcą płacić za swoje decyzje, przerzucając koszty na biznes – gorzko podsumował Jan Buczek.

TransLogistica Poland

VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

TransLogistica Poland

fotomorgana

To co się da, podziel na dwa

Jan Buczek

Marek Tarczyński

Sławomir Kostjan, Euzebiusz Gawrysiuk

Adam Byglewski, Krzysztof Strzała, Tadeusz Furmanek, Jerzy Szepietowski

Tomasz Rejek

Adam Byglewski

Tadeusz Furmanek

Henryk Hałajko, Ewa Śliwa

Gerard Kaczmarczyk, Marek Tarczyński, Tadeusz Wilk

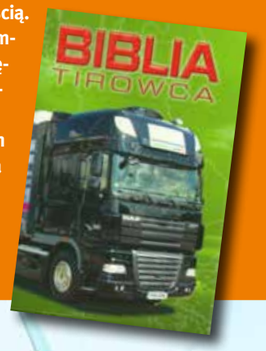
Zdzisław Kordel

Południowa jezdnia A18 do przebudowy

Minister Infrastruktury zdecydował o przebudowie ponad 70 km południowej jezdni A18 Olszyna-Golnice. Ogłoszenie przetargu nastąpi jeszcze w tym roku, zaś GDDKiA planuje, że podzielona na 5 odcinków trasa będzie oddawana do użytku w latach 2021-2023.
Przebudowa obejmie m.in. doprowadzenie ciągu do standardu autostrady, modernizację węzłów autostradowych, budowę wiaduktów, MOP, dwóch dróg powiatowych. Jezdnia północna A18 została doprowadzona do standardu autostrady w 2007 roku.

Biblia dla tirowców

Kościół Kierowców wydał Biblię tirowca. Za projektem stoją Ekkehard i Renate Fisher, którzy zauważyli, że kierowcy ciężarówek często mają problemy spowodowane samotnością. Stąd wydanie 200 tys. egzemplarzy Biblii w osiemnastu językach, w tym polskim. Małżeństwo samo przechodziło kryzys i Biblia pomogła im przezwyciężyć go. Więcej na www.truckers-church.org.

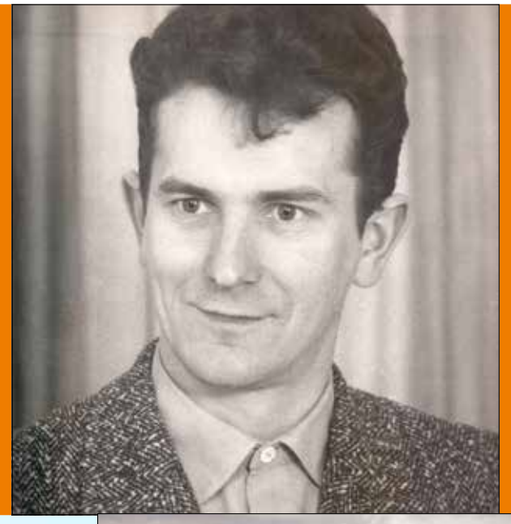


Polak zwyciężył w konkursie Volvo

Piotr Krahel pokonał 32 kierowców w światowym finale Volvo Trucks Driver Challenge w Goteborgu. W finale zawodnicy musieli na czas przejechać 40-tonowym zestawem trasę przy jak najmniejszym zużyciu paliwa. Druga konkurencja polegała na precyzyjnej jeździe terenowej wywrotką. Piotr Krahel zajął drugie miejsce w jeździe precyzyjnej, a w jeździe o kropelce wyprzedził szwedzkiego kierowcę Berta Johanssona o 0,08 l. – Widać było zdecydowaną przewagę zawodników ze Starego Kontynentu – stwierdził Krahel. Dodał, że bardzo silni okazali się zawodnicy z Europy Zachodniej. W szóstej edycji konkursu startowało 12 tys. kierowców.
W przyszłym roku odbędzie się finał Konkursu Kierowców Scania 2018/2019. W tym roku kierowcy mogą się zgłaszać, a w maju 2019 roku rozegrany zostanie finał polski i światowy.

Więcej litewskich przewoźników w Niemczech

W pierwszej połowie roku praca przewozowa przewoźników zagranicznych jeżdżących w Niemczech wzrosła o 6,7 proc., gdy ruch przewoźników niemieckich powiększył się o 0,3 proc. Największą dynamikę, wynoszącą 24,3 proc., zanotowali przewoźnicy litewscy. Samochody z rejestracjami z Polski i Słowacji zwiększyły przewozy o 10,9 proc., rumuńskie o 9,9 proc., a bułgarskie o 8,5 proc. Liczba przejazdów zagranicznych przewoźników wzrosła o 35,4 proc., do 68,5 mln jazd, gdy samochodów niemieckich o 6 proc., do 207,7 mln jazd. Przez granicę holenderską naliczono 7,9 mln jazd, austriacką 4,8 mln, polską 4,2 mln.



Odszedł twórca Starów 28, 200 i 266

W wieku 84 lat zmarł 16 sierpnia Antoni Chmielnicki, który od 1965 roku przez 15 lat kierował pracami projektowymi Fabryki Samochodów Ciężarowych: najpierw jako główny konstruktor, a od 1969 roku jako dyrektor Zakładu Doświadczalnego i następnie Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSC. Kierował pracami konstrukcyjnymi przy samochodach Star 28/29, 200, 244 i 266. Opracował także 8-tonowego Stara z odchylaną kabiną. Odszedł z FSC szykanowany za sprzyjanie Solidarności. Od 1982 do emerytury w 1990 roku pracował w Fabryce Łożysk Tocznych Iskra Kielce. W 2011 roku napisał z synem Pawłem wspomnieniową książkę „Star znad Kamiennej”.

Ford Ciężarówką Roku 2019

Po raz pierwszy w historii konkursu europejską Ciężarówką Roku został turecki Ford F--Max. Jest to nowa konstrukcja, powstała w Turcji po pięciu latach prac i testach 233 prototypów. Pojazd ma kabinę o szerokości 2,5 m i wysokości wewnętrznej do 216 cm.
Ford ma własnej konstrukcji 6-cylindrowy, rzędowy, 500-konny silnik, 12-stopniową skrzynię ZF oraz własne osie. Ford oferuje zdalny nadzór nad ciężarówką, oprogramowanie do zarządzania flotą, aktywny tempomat i system utrzymujący pojazd w pasie ruchu. Podstawowy zbiornik paliwa ma 650 l pojemności, za dopłatą jest dodatkowy 400-litrowy, a firma zapowiada zbiorniki 1200-litrowe. Ford zapowiada sprzedaż modelu (w wersji ciągnik siodłowy oraz podwozie) także w Polsce do przyszłego roku. W 2020 roku ciężarowy Ford ma być sprzedawany w 50 krajach, gdy w tym roku są to 33 kraje.

Wodorowy prototyp ciężarówki drugiej generacji

Na początku sierpnia Toyota przedstawiła prototyp wodorowego ciągnika siodłowego drugiej generacji, który tworzy zestawy o standardowym w USA dmc 36,3 tony. Pojazd wykorzystujący podwozie i kabinę Kenwortha T680 ma o 50 proc. większy zasięg od pierwszej generacji, wydłużony do 300 mil i jest o tonę lżejszy. Moc elektrycznych silników wzrosła o 10 proc. i wynosi 670 KM oraz 1800 Nm momentu obrotowego. Silniki, jak i ogniwa, są adaptowane z dwóch Toyot Mirai. Pierwszy prototyp przejechał od 2017 roku 10 tys. mil wokół portu w Los Angeles, drugi będzie pracował przy tych samych zadaniach, zaś producenci ciężarówek domagają się dwóch pełnych lat testów zanim podejmą decyzję o inwestycji w ogniwa wodorowe. Przedstawiciele Toyoty wyliczyli, że w portach Los Angeles i Long Beach pracuje 16 tys. ciężarówek, a do 2030 roku ich liczba podwoi się. W całych Stanach ponad 43 tys. ciężarówek obsługuje porty.

ZMPD walczy o zwrot akcyzy z ON

Przewoźnicy domagają się zwrotu akcyzy zawartej w oleju napędowym i wskazują na coraz liczniejsze kraje wspomagające w ten sposób przedsiębiorców.

Krzysztof Matuszewski

ZMPD po raz kolejny złożyło wniosek o zwrot dla przewoźników drogowych części akcyzy zawartej w paliwie, wykorzystywanym w międzynarodowym transporcie drogowym. Pismo w tej sprawie trafiło do minister finansów Teresy Czerwińskiej, ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka oraz do posłów z Komisji Infrastruktury.

MF brak zamiaru realizacji tego wniosku wspiera informacją, że w Polsce cena ON jest niższa niż w krajach, które zwracają część akcyzy od zakupionego paliwa. W przywoływanym przez MF okresie w Rumunii cena oleju napędowego wynosiła 5,57 lei, co w przeliczeniu na polską walutę daje cenę o ok. 20 groszy wyższą niż w Polsce.

Z kolei przewoźnicy wskazują, że cena oleju napędowego w II kwartale 2018 roku była w Polsce o 9,3 proc. wyższa w porównaniu do I kwartału br. Konsekwencją wzrostu ceny oleju napędowego jest wzrost cen usług przewozowych, ponieważ jego zakup stanowi ponad 40 proc. wszystkich kosztów.

12 kwietnia br. w Sejmie na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu na Rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Gospodarczego debatowano na temat zagrożeń dla funkcjonowania polskich firm transportu drogowego. Jednym z tematów były możliwości wsparcia finansowego branży transportu drogowego, dla utrzymania konkurencyjności polskich przewoźników w UE. Po raz kolejny 31 sierpnia 2018 roku ZMPD zwróciło się do Ministerstwa Finansów o kontynuowanie dialogu w tej sprawie.

Minima podatkowe

Przepisy systemu podatkowego Unii Europejskiej wymagają, aby państwa członkowskie w zakresie struktury i stawek podatku akcyzowego dla wyrobów akcyzowych stosowały określony dla poszczególnych wyrobów poziom minimalny wysokości podatku. Podatek akcyzowy to podatek pośredni nakładany na niektóre wyroby konsumpcyjne, takie jak energia czy paliwa.

Zasady opodatkowania akcyzą zostały wprowadzone w związku ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej od 1 maja 2004 roku. Państwa członkowskie mogą jednak ustalić i stosować w oparciu o własną politykę fiskalną wyższe stawki akcyzy. Takie rozwiązanie kwestii kształtowania poziomu stawek podatku akcyzowego powoduje, że w Unii Europejskiej występuje duże zróżnicowanie wysokości obciążeń fiskalnych dla poszczególnych wyrobów akcyzowych.

Dodatkowo, w celu wypełnienia kryterium minimalnego poziomu opodatkowania, Polska podobnie jak inne państwa członkowskie, które nie przyjęły wspólnej waluty, zmuszona jest do corocznego przeglądu poziomu opodatkowania wyrobów akcyzowych w zależności od obowiązującego na dany rok kursu euro w stosunku do waluty krajowej i ewentualnej korekty stawek akcyzy.

Ponad 26 proc. kosztu 1 litra oleju napędowego (ok 1,3 zł) zajmuje akcyza, co jest jedną z najwyższych (po-

za ceną surowca) składową całkowitego kosztu za 1 litr. W krajach, w których możliwy jest zwrot akcyzy, przewoźnik drogowy może liczyć na zwrot na jeden pojazd średnio 0,15 euro (tj. ok. 0,65 zł). Zatem należy zauważyć, że ok. 50 proc. akcyzy mogłoby być zwracane przewoźnikowi również u nas.

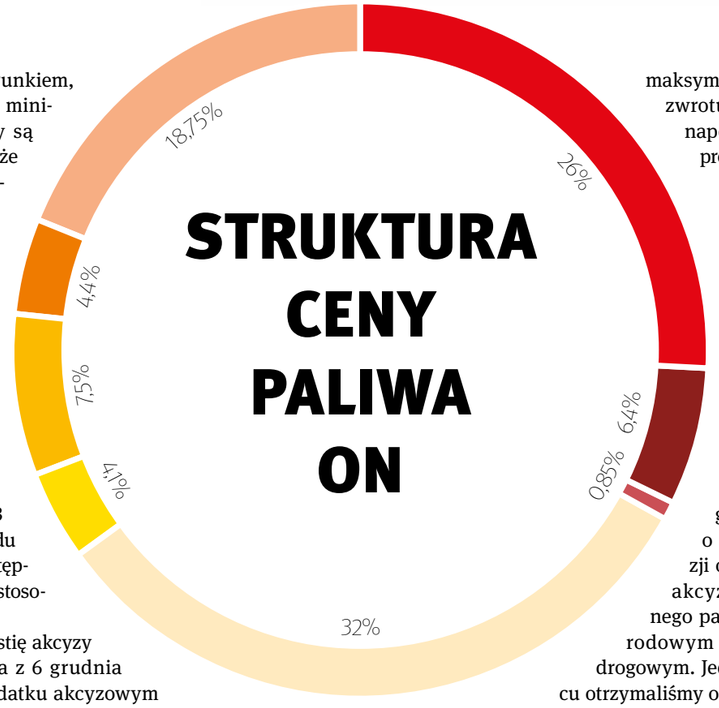
W Polsce zgodnie z tabelą na rok 2018 (Excise Duty Table) akcyza w oleju napędowym wynosi 339 euro/1000 litrów. Ustalona jest na poziomie 1171 zł/1000 l + 23 proc. VAT = 1440,33 zł, co daje o 9 euro/1000 l ponad ustalone minimum w UE.

Jest podstawa prawna

Sprawę akcyzy w paliwie w Unii Europejskiej reguluje Dyrektywa Rady 2003/96/WE z 27 października 2003 roku w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej. O zwolnieniach z akcyzy mówią artykuły 6 i 7 Dyrektywy Rady 2003/96/WE, w których zapisano, że państwa członkowskie mogą przyznawać zwolnienia lub obniżki akcyzy w oleju napędowym (handlowy olej napędowy wykorzystywany jako materiał napędowy do następujących celów: przewóz towarów na cudzy rachunek lub własny pojazdem silnikowym o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 7,5 tony). Zwrot możliwy jest również nawet za 3 lata wstecz, po odpowiednim udokumentowaniu należności.

W dyrektywie uznano, że państwa członkowskie mogą zwracać część

- Podatek akcyzowy 26 %
- Opłata paliwowa 6,4 %
- Opłata zapasowa 0,85 %
- Cena oleju napędowego - surowiec 32 %
- Cena esterów i kwasów - surowiec 4,1 %
- Marża producenta 7,5 %
- Marża ostatecznego dostawcy 4,4 %
- Podatek VAT 18,75 %



akcyzy pod warunkiem, że wspólnotowe minimalne poziomy są przestrzegane i że stawka dla handlowego oleju napędowego wykorzystywanego jako materiał napędowy nie spada poniżej krajowego poziomu opodatkowania obowiązującego od 1 stycznia 2003 roku, bez względu na wszelkie odstępstwa dla tego zastosowania.

W Polsce kwestię akcyzy reguluje Ustawa z 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym oraz rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 24 lutego 2017 roku w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego. W obydwu regulacjach nie ma przepisu pozwalającego na zwrot akcyzy od paliwa zakupionego w Polsce dla przewoźników drogowych. Do chwili obecnej polski system podatkowy nie przewiduje możliwości zwrotu części akcyzy.

Branże zwolnione z akcyzy

Rolnicy już od dawna korzystają z możliwości zwrotu części akcyzy od paliw. Otrzymują zwrot w zależności od uprawianego areału. To prawo zapisane jest w Ustawie z 10 marca 2006 roku o zwrocie podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1340). Ponadto przewidziane są zwolnienia od akcyzy dla paliw używanych w statkach powietrznych, a także od paliw używanych w żegludze

Rządowym rozporządzeniem określono stawki zwrotu akcyzy za paliwo rolnicze na 2018 rok na poziomie 1 złotego za 1 litr oleju napędowego użytego do produkcji rolnej z zastrzeżeniem, że maksymalne zużycie oleju napędowego wynosi 86 litrów na 1 ha użytków rolnych. Rolnik za każdy 1 ha użytków rolnych może otrzymać maksymalnie 86 złotych zwrotu akcyzy za olej napędowy użyty do produkcji rolniczej.

Lata walki

Już we wrześniu 2005 roku ZMPD po raz pierwszy wystosowało pismo do ówczesnego ministra finansów Mirosława Gronickiego z wnioskiem o podjęcie decyzji o zwrocie części akcyzy od zakupionego paliwa międzynarodowym przewoźnikom drogowym. Jednak po miesiącu otrzymaliśmy odmowę dotyczącą możliwości zwrotu, uzasadnioną brakiem odpowiedniej legislacji. W tamtym czasie akcyzę zwracały takie państwa, jak Francja, Belgia, Słowenia, Hiszpania, Włochy, Węgry, a od niedawna także Rumunia. Kraje te uznają sprzedaż paliwa przewoźnikom międzynarodowym za eksport i zwracają im zawarty w paliwie podatek VAT i podatek akcyzowy.

Przedstawiciele przewoźników na Forum Transportu Drogowego podejmowali wspólne stanowiska w tym zakresie (między innymi w 2014, 2015 i 2016 roku). Takie postulaty były formułowane również na spotkaniach przewoźników i kierowane do przedstawicieli administracji państwowej.

Polska i Węgry zaskarżyły dyrektywę o delegowaniu

Apele ZMPD do polityków przyniosły skutek. Polska złożyła skargę do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie dyrektywy o delegowaniu pracowników.

© European Union - European Parliament

Robert Przybylski

Podstawowy zarzut dotyczy tego, że nowelizacja dyrektywy o delegowaniu, zmieniająca zasady wysyłania pracowników do innego państwa UE i świadczenia w ten sposób usług, prowadzi do ograniczenia swobody świadczenia usług wewnątrz UE, zakazanego przez art. 56 traktatu o funkcjonowaniu UE.

Przewidziane w niej wymogi co do wysokości wynagrodzeń wypłacanych takim pracownikom czy liczne obowiązki administracyjne są nieproporcjonalne do celu, jaki w ten sposób ma zostać osiągnięty, i są sprzeczne z zapisami traktatu przewidującymi obowiązek ułatwiania świadczenia usług transgranicznych.

– Zwracamy uwagę na protekcjonistyczny charakter dyrektywy – podkreślił wiceszef Ministerstwa Spraw Zagranicznych Konrad Szymański.

- Współpracujemy (...) z szerokim gronem państw, czego przejawem jest skuteczne stworzenie koalicji w sprawie specjalnych reguł gry dla transportu międzynarodowego – dodał wiceminister Szymański. Skargę złożył także rząd Węgier. Podkreślił, że nowe przepisy w sposób nieproporcjonalny ograniczają swobodę świadczenia usług. Węgry uważają za niedopuszczalne przede wszystkim rozciągnięcie przepisów o pracownikach delegowanych na transport międzynarodowy.

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że to dobra decyzja. – Złożenie skargi do TSUE jest jak najbardziej zasadne. Dyrektywa w żadnym wypadku nie powinna obejmować międzynarodowego transportu drogowego, bowiem ze swojej istoty polega on na dużej mobilności – zaznaczył prezes ZMPD.

Zrzeszenie popiera działania polskiego rządu, z którego przedstawicielami bardzo blisko współpracuje. – Dziękuję, że korzystają z doświadczenia ZMPD i efektów naszych działań mających na celu obronę wolnego przepływu usług w UE – dodał prezes Buczek.

Prezes przypomina, że Komisja Europejska administracyjnymi metodami, poprzez wprowadzenie sztucznych, absurdalnych i nie do zaakceptowania regulacji próbuje wyeliminować przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej z udziału w rynku takich państw, jak Francja czy Niemcy. – Jeśli już istnieje potrzeba modyfikowania zasad dotyczących wykonywania transportu to ok – siadajmy wszyscy do stołu. Dajmy sobie czas, by zastanowić się, jaki chcemy osiągnąć cel i w jaki sposób obudować te zasady odpowiednimi przepisami – po to, by nie blokować możliwości wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych. Jest to tym ważniejsze, że przecież ta forma dostarczania towarów do klienta jest zdecydowanie najbardziej powszechna. Co więcej - właściwie każdy towar, który trafia do odbiorcy, jest dostarczany w całości lub częściowo przez transport drogowy – przypomniał prezes Zrzeszenia.

ZMPD jako pierwsze zwróciło uwagę na problem dotyczący delegowania pracowników w kontekście międzynarodowego transportu drogowego. – Organizowaliśmy na ten temat międzynarodowe spotkania, nasz przedstawiciel w Brukseli jest w stałym kontakcie z europarlamentarzystami z Polski i z innych krajów, mamy dużą sieć przyjaznych kontaktów – zaznacza prezes Zrzeszenia.

Limit 200 l.
Kalendarium zmagań

Robert Przybylski

Ostatnia kampania ZMPD o pozostawienie bez zmian limitu wwozu do Polski 600 litrów paliwa jest fragmentem wieloletniej walki Zrzeszenia o rynek dla polskich przewoźników.

Administracja celna kilkakrotnie zmieniała reguły wwozu paliwa przez unijną granicę. Ministerstwo Finansów wprowadziło ograniczenie wwozu w 2000 roku. Przewóz większej ilości niż 200 l w ciężarówce i 600 l w autobusie powoduje naliczenie cła, VAT oraz akcyzy.

2008 r.

- **Styczeń** – powstaje sztab kryzysowy – przewoźnicy niezadowoleni ze stanu realizacji postulatów. Jeden z nich dotyczył zniesienia 200-litrowego ograniczenia w wwozie paliwa do Polski.
- **Luty** – pismo ZMPD do szefa służby Celnej w sprawie paliwa przewożonego w standardowych zbiornikach.
- **Marzec** – odpowiedź ministra finansów na powyższe pismo – podjęcie dalszych prac w tym zakresie.
- **1 grudnia** – Ministerstwo Finansów zwalnia z akcyzy wwóz 600 litrów. Każdy pojazd wjeżdżający do Polski z Białorusi czy Ukrainy może wwieźć do Polski 600 litrów.

2009 r.

- **1 stycznia** – podatek akcyzowy wchodzi w życie.

2011 r.

- **Kwiecień** – podwyższenie norm ilościowych wwożonego i wywożonego paliwa do/z Federacji Rosyjskiej w standardowych zbiornikach pojazdów ciężarowych, wolnego od akcyzy i podatku VAT - z dotychczasowych 200 litrów do 600 litrów.
- **Czerwiec** – Porozumienie Białowieskie – transportowcy przeciwko ograniczeniom wwozu paliwa w zbiornikach pojazdów ciężarowych.

2012 r.

- **Marzec** – analiza Instytutu Logistyki i Magazynowania dotycząca 600 litrów.
- **Marzec** – odpowiedź Ministra Finansów w sprawie powyższej analizy – za zwiększeniem limitu opowiadali się przedstawiciele polskich przewoźników.
- **Sierpień** – pismo Pracodawców RP w sprawie wwozu 600 litrów paliwa - zniesienie limitu nie spowoduje zmniejszenia wpływów budżetowych z tytułu sprzedaży paliw w Polsce.
- **Maj** – komunikat ZMPD: MF przeciwne zniesieniu limitu 600 litrów.
- **Wrzesień** – komunikat ZMPD: spotkanie prezesa ZMPD w Ministerstwie Finansów w sprawie zniesienia 600 litrów.

2018 r.

- **Luty** – Ministerstwo Finansów proponuje ograniczenie limitu bezcłowego wwozu paliwa z 600 do 200 litrów.
- **Marzec** – pismo ZMPD do Ministerstwo Finansów - protest przeciw planom obniżenia limitu wwożonego bezcłowo paliwa z 600 do 200 litrów.
- **Wrzesień** – Ministerstwo Finansów wycofało się z projektu nowelizacji ustawy o prawie celnym, w którym zapisano zmniejszenie do 200 litrów limitu bezcłowego wwozu paliwa.

ACP

ACP Freight Services

your partner in europe

Jesteśmy spedycją ACP Freight Services, z 20-letnim doświadczeniem na rynku europejskim

Oferujemy ciągłość zleceń dla solidnych przewoźników z transportem plandekowym 13.6/24t, na kierunkach Wielka Brytania - Unia Europejska/ Szwajcaria

Gwarantujemy

- dzienny minimalny przychód (guaranteed minimum earning)
- szybkie płatności
- karty paliwowe po naszych rabatach
- obsługę polskojęzyczną przez zaangażowanych spedytorów

Tomasz@acpfreight.com
+44 2392892756

Michal@acpfreight.com
+44 2392892764

www.acpfreight.com/pl

Czy drogi są dla ciężarówek?

Rzecznik Generalny Trybunału Sprawiedliwości UE przyznał rację Komisji Europejskiej w toczącym się postępowaniu o naruszenie przez Polskę prawa unijnego gwarantującego swobodny ruch pojazdów ciężkich.

Robert Przybylski

Chodzi o ograniczenia w ruchu pojazdów o naciskach osi równoważnych naciskowi pojedynczej osi napędowej 11,5 tony, o co od wielu lat walczy ZMPD. Sprawa została wniesiona przed Trybunał po wieloletnim postępowaniu wyjaśniającym, prowadzonym przez KE, zainicjowanym licznymi skargami polskich i zagranicznych przewoźników, na których nakładano bezprawne w świetle prawa unijnego kary za przekroczenie nacisku osi. W każdym poza Polską europejskim państwie istnieje możliwość dojazdu po drogach niższej kategorii w celu załadunku lub rozładunku rzeczy przewożonych w międzynarodowym transporcie drogowym.

Wyrok wkrótce

Rzecznik przedstawił jedynie opinię. Prof. Bogusław Liberadzki stwierdza, że wyrok TSUE powinien zapaść jeszcze w tym roku. – Skarga Komisji Europejskiej może być groźna, jeżeli okazałoby się, że ze środków UE finansowaliśmy modernizację dróg, ale wykazane inwestycje nie były zgodne z planowanymi normami technicznymi. To oznaczałoby nadużycie – wyjaśnia Liberadzki.

Jeżeli skarga zostanie rozpatrzona po myśli KE, czekają nas kary, ale gwałtownej poprawy sytuacji to nam nie przyniesie. – Choć uważam, że konieczne są działania na rzecz bardziej zrównoważonego przepływu towarów, to sypanie piachu w drogowe tryby nie jest pożądane. Nie stoimy w miejscu. Myślę, że KE to widzi, skoro postrzega GDDKiA jako jednego z najlepszych beneficjentów funduszy – zaznacza wiceprezes ZDG TOR Adrian Furgalski.

Prof. Liberadzki podkreśla, że dostosowanie wszystkich dróg, łącznie z gminnymi i powiatowymi, byłoby marnotrawstwem gospodarczym. – Ponadto ruch ciężkich pojazdów byłby uciążliwy dla mieszkańców, czego wciąż często jesteśmy świadkami. Rząd, w tym administracja drogowa, powinny wypracować koncepcję spójnej sieci dróg o dopuszczalnym nacisku 11,5 tony osi napędowej. Trzeba pilnie i w pierwszej kolejności modernizować odcinki dróg krajowych, które nie są dostosowane do tego standardu. Jednocześnie należy egzekwować przestrzeganie normy i prawa – stwierdza profesor.

Prezes Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Janusz Dyduch przyznaje, że im większa ładowność pojazdów ciężarowych i wyższe naciski na oś, tym tańsze są przewozy. Jednak z drugiej strony większe pojazdy ze zwiększonymi naciskami na oś powodują szybszą degradację nawierzchni. – Stan nawierzchni generalnie poprawił się, ale nie na tyle, aby wszędzie zlikwidować ograniczenia – podkreśla prezes SITK RP.

Ostrzega, że dopuszczenie pojazdów ciężkich na wszystkie drogi bez ograniczeń, zwłaszcza na słabych nawierzchniach, mogłoby spowodować ich zniszczenie, podobnie jak zniszczeniu uległy nawierzchnie na drogach krajowych w latach 90-tych. Dyduch dodaje, że nowe drogi krajowe budowane są na nacisk 11,5 tony na oś.

Także wiceprezes ZDG TOR Adrian Furgalski przyznaje, że natychmiastowe dopuszczenie do ruchu pojazdów o nacisku osi 11,5 t na wszystkich drogach krajowych oraz pozostałych doprowadziłoby do rozpadu infrastruktury. – O ile państwo szybciej da sobie radę z podwyższeniem nośności fragmentów tych dróg, które z punktu widzenia przedsiębiorców są istotne, to już drogi samorządowe, które wymagają nakładów rzędu 100 mld zł, nie zostaną zmodernizowane nawet przy wsparciu UE, bo jest ono za małe. Co dałby taki ruch firmom? Nic dobrego. Wzrost wypadkowości, szybsze zużycie pojazdów, zatory i dłuższy czas przewozu, a to przecież koszty paliwa i czasu pracy – wylicza Furgalski.

Przypomina on, że Polska wystartowała niemal z punktu zero - braku autostrad i dróg ekspresowych. Po drugie - do UE weszliśmy w 2004 r. i co prawda korzystaliśmy z funduszy, także przedakcesyjnych, ale faktycznie worek z pieniędzmi rozwiązał się dopiero w 2008 r. I po trzecie - wspólnie z KE ustaliliśmy, że najważniejsze są nowe odcinki, a dostosowanie sieci dróg do wyższych nacisków potraktujemy nieco mniej priorytetowo i postaramy się załatwić tę kwestię dzięki funduszom krajowym. Mamy – zgoda, że zbyt późno przyjęty przez rząd – program utrzymaniowo-remontowy, szczęśliwie wieloletni. I oczywiście słuszny jest postulat wzrostu jego wartości, bo utrzymujący się od lat wskaźnik dróg krajowych będących w złym i fatalnym stanie na wstydliwym poziomie 40 proc. po prostu boli.

> W każdym poza Polską europejskim państwie istnieje możliwość dojazdu po drogach niższej kategorii w celu załadunku lub rozładunku rzeczy przewożonych w międzynarodowym transporcie drogowym.

Zdaniem rzecznika

Stanowisko Rzecznika Generalnego jest następujące:

- z brzmienia art. 3 dyrektywy 96/53 i zamierzonych celów, przedstawionych w motywach 3, 7 i 12 preambuły, jasno wynika, że termin „ruch międzynarodowy" odnosi się do ruchu pomiędzy państwami członkowskimi, a nie poruszania się po określonych drogach krajowych lub drogach sieci transeuropejskiej. Jedyne ograniczenia tego ruchu dotyczą masy i wymiarów, których wartości są podane w załączniku I do tej dyrektywy,
- brak rozróżnienia dróg ze względu na ich rodzaj skłonił więc prawodawcę Unii do umożliwienia wprowadzenia wyjątku od zasady swobodnego ruchu w celu uwzględnienia niedostosowania niektórych dróg lub obiektów inżynieryjnych. A odstępstwo winno być interpretowane w sposób zawężający. Zastosowanie odstępstwa wymaga szczegółowego uzasadnienia w odniesieniu do każdego indywidualnego przypadku,
- na mocy polskiego ustawodawstwa 97 proc. dróg publicznych jest zamknięte dla ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony, z zastrzeżeniem uzyskania specjalnego zezwolenia.
- z kolei zakaz ruchu dotyczący transportu z wykorzystaniem pojazdów o nacisku osi 11,5 t, czyli „nienormatywnych" w rozumieniu polskiego ustawodawstwa, jest bezwzględny w przypadku niektórych dróg krajowych.
- chociaż drogi inne niż drogi krajowe lub drogi należące do transeuropejskiej sieci transportu zostały zmodernizowane w ramach krajowego programu odbudowy dróg lokalnych, finansowanego ze środków europejskich, są one zasadniczo zamknięte dla ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony w przypadku dróg gminnych i powiatowych.

Rzecznik postawił tezę, iż:

1. „Dostęp do całej sieci dróg w Polsce jest ograniczony w warunkach sprzecznych z zasadą ustanowioną w art. 3 dyrektywy 96/53."

2. „Ograniczając ruch pojazdów silnikowych, których nacisk osi napędowej wynosi 11,5 tony, do dróg stanowiących część transeuropejskiej sieci transportowej i do niektórych innych dróg krajowych oraz poddając ruch tych pojazdów na innych drogach publicznych systemowi specjalnych zezwoleń, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą na mocy art. 3 i 7 dyrektywy 96/53 łącznie."

„Nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 dyrektywy 96/53 łącznie, w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do dyrektywy 96/53."

Zezwolenia na 2019 rok

Przewoźnicy zastanawiają się, czy należy zmniejszyć liczbę zezwoleń w przewozach polsko-rosyjskich.

Robert Przybylski
Mirosław Jagielski

W ostatnich kilku latach wykorzystanie rosyjskich zezwoleń przez polskich przewoźników zmalało o połowę, podczas gdy rosyjscy przedsiębiorcy utrzymali poprzedni poziom. Podobna tendencja i proporcja zmian obserwowana jest w przypadku przewozów polsko-ukraińskich.

- Na warunki wykonywania przewozów do Rosji wpływ ma wiele czynników, większość niezależnych od nas. Dziś mamy do czynienia ze skutkami globalnego konfliktu. Rosja naraziła się na embargo, ale szybko wypracowała retorsje. Polscy przewoźnicy stali się pierwszą ofiarą tych politycznych działań, zachodnich ta sytuacja niemal wcale nie dotknęła – porównuje prezes ZMPD Jan Buczek.

Dane Eurostatu wskazują, że w pierwszych siedmiu miesiącach tego roku przewozy z UE do Rosji zmalały o 2,3 proc. - do 6 137 tys. ton, na Ukrainę wzrosły o 6,5 proc. - do 3 159 tys. ton, do Białorusi zmalały o 24,5 proc. - do 1 307 tys. ton, a do Kazachstanu zanotowano ponad 8-procentowy wzrost - do 331 tys. ton.

W stronę przeciwną, czyli do UE przewieziono w tym samym czasie z Rosji o 7,5 proc. więcej dóbr, to jest 6 291 tys. ton. Z Ukrainy do UE trafiło 3 571 tys. ton, o ponad 12 proc. więcej, z Białorusi eksport zwiększył się o 28,2 proc., do 2 754 tys. ton, natomiast z Kazachstanu przywozy powiększyły się o 33,3 proc. - do 136 tys. ton.

Coraz częściej ze środowiska polskich przewoźników drogowych dobiegają głosy o ograniczenie limitu zezwoleń dla obu stron. Szczególnie istotna jest liczba zezwoleń tranzytowych i do krajów trzecich. – Zrozumiałe jest oczekiwanie do zmniejszenia kontyngentu, ale uważam, że każde nasze działanie wywoła szereg konsekwencji i dobrze by było, aby jak najmniej się na nas odbiło. Chodzi o to, aby kiedy pojawi się szansa na odbudowanie tego rynku, mogliśmy z niej skorzystać. Najbliższe negocjacje polsko – rosyjskie będą trudne i długie i zapewne przedłużą się na kilka kolejnych posiedzeń – przewiduje prezes ZMPD.

Przypomina, że Zrzeszenie od wielu lat pracuje bardzo intensywnie nad wykreowaniem rynku wschodniego. – Żadni inni zagraniczni przewoźnicy nie mają takiego w nim udziału. To się nie stało samo, trzeba było nad tym pracować rok za rokiem. Kiedy już się umocniliśmy, osiągnęliśmy tak wysoki poziom przewozów, wtedy okazało się, że inni przewoźnicy z krajów byłego ZSRR, jako że mają łatwiejszy dostęp, do rynku poprzez znakomitą znajomość realiów, zwyczajów i kultury, stali się naszymi poważnymi konkurentami – mówi prezes Buczek.

Ukraińskie zezwolenia

W dniach 10-11 października 2018 r. w Kijowie odbyło się posiedzenie polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. W posiedzeniu wzięli udział przedstawiciele organizacji przewoźników drogowych, w tym ZMPD.

W wyniku trudnych rozmów ustalono wymianę zezwoleń na poziomie 160 tys. na 2019 rok dla każdej ze stron, z podziałem na 100 tys. ogólnych i 60 tys. tranzytowych.

Strona ukraińska ponownie wystąpiła z prośbą o przyznanie dodatkowych zezwoleń z terminem wykorzystania do końca 2018 r. Strona polska przychyliła się do tej prośby i wyjątkowo postanowiła przyznać dodatkowo 10 tys. zezwoleń (8 tys. tranzytowych i 2 tys. ogólnych w kategorii Euro V).

Było to już drugie w tym roku posiedzenie komisji, podczas którego podjęto próbę ustalenia kontyngentu zezwoleń na przyszły rok. Podczas pierwszego spotkania we wrześniu 2018 roku strona polska wystąpiła o obniżenie kontyngentu z 200 tys. do 130 tys. zezwoleń dla obu stron.

reklama

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

Zrzeszenie prosi Prezydenta RP o wsparcie

Przedstawiciele ZMPD rozmawiali w Kancelarii Prezydenta o problemach branży.

Piotr Gawełczyk

Delegacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem na czele 22 sierpnia 2018 r. spotkała się w Kancelarii Prezydenta RP z ministrem Pawłem Muchą. Dyskusja objęła kwestie związane z szeroko rozumianymi problemami międzynarodowego transportu drogowego. Prezes ZMPD Jan Buczek poruszył m.in. temat przedstawionych przez związki zawodowe kierowców i Ministerstwo Infrastruktury projektów zmiany zasad wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym i krajowym.

Prezes Buczek podkreślił, że wprowadzenie w życie któregokolwiek z nich spowoduje radykalny wzrost kosztów pracy, co przy dzisiejszej bardzo osłabionej kondycji polskich przewoźników doprowadzi do wycofywania się z rynku, a w wielu przypadkach do ich bankructwa. Poruszono także temat próby zmiany przepisów dotyczących ograniczenia wwozu paliwa w zbiornikach pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Wprowadzenie tego ograniczenia jest niemożliwe bez wcześniejszego spełnienia kilku warunków, w tym objęcia takim ograniczeniem całej unijnej granicy oraz wszystkich przewoźników wjeżdżających do Polski i zwrotu polskim przewoźnikom części akcyzy od paliwa wykorzystywanego do profesjonalnych celów związanych z transportem międzynarodowym. Bez spełnienia tych warunków próba ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów poważnie zakłóciłaby konkurencyjność polskich przewoźników działających na Wschodzie naszego kraju.

Prezes Buczek poinformował ministra Muchę o przedstawionej przez minister finansów propozycji dotyczącej możliwości zwrotu części akcyzy od paliwa kupowanego przez polskich międzynarodowych przewoźników drogowych w kraju. Przewoźnicy otrzymują taki zwrot w wielu krajach europejskich, natomiast w Polsce takiej możliwości nadal nie ma, co stawia naszych przedsiębiorców w gorszej sytuacji w stosunku do konkurentów z innych państw.

Podczas spotkania prezes Buczek poruszył także kwestie dotyczące aktualnej sytuacji polskich firm transportowych na arenie międzynarodowej. Przypomniał, że od momentu wejścia Polski do struktur unijnych, polski międzynarodowy transport drogowy stał się wizytówką gospodarki, wykonując ponad 25 proc. przewozów w Unii Europejskiej. Jednocześnie zwrócił jednak uwagę na fakt, że w ostatnim czasie polscy przedsiębiorcy spotykają się z szeregiem problemów na arenie unijnej, gdzie trwają prace nad zmianą aktów prawnych regulujących przepisy dotyczące realizacji przewozów drogowych.

W opinii przewoźników działania te noszą znamiona protekcjonizmu wobec nowych krajów unijnych. Dotyczą nie tylko kwestii stosowania Dyrektywy 96/71/WE o delegowaniu pracowników w stosunku do kierowców transportu drogowego, lecz także kwestii bezpośrednio regulujących zasady dostępu do zawodu i rynku oraz spraw socjalnych.

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.

przewoźnik nr 62
wydarzenia

Upadły Hussar

Dwustu jeżdżących dla Hussar Transport przewoźników samochodowych jest ofiarą upadłości GetBack. Pozostały potężne długi Hussar Gruppa, właściciela Hussar Transport.

Robert Przybylski

Do X Wydziału Gospodarczego Sądu Rejonowego m.st. Warszawy wpłynął 26 lipca 2018 roku wniosek o upadłość Hussar Transport, złożony przez XBert sp. z o.o. W sierpniu zarząd Hussar Transport złożył taki wniosek, zwrócony jednak z przyczyn formalnych. We wrześniu Hussar Transport przesłał kolejny wniosek, który otrzymał numer akt X GU 1821/18. Ostatecznie, jak informuje Samodzielna Sekcja Prasowa Sądu Okręgowego w Warszawie, sąd w tej sprawie ustanowił tymczasowego nadzorcę sądowego.

Ile uda się odzyskać?

Sąd zaznacza, że rozpoznawanie tego typu spraw zwykle trwa od kilku tygodni do kilku miesięcy. Wierzyciele mają 30 dni na wpis na listę wierzytelności od dnia ogłoszenia w Monitorze Sądowym i Gospodarczym (www.imsig.pl). Do 5 października nie pojawiło się w nim takie ogłoszenie o upadłości.

Nadzorca jeszcze nie kontaktował się z pokrzywdzonymi przewoźnikami. – Przypadkowo pod koniec września dodzwoniłam się do prezesa Hussar Transport (generalnie nie odbiera telefonów), który zapewnił, że w firmie są pieniądze i je otrzymamy. W innej rozmowie pracownik Hussar Transport przypuścił, że wypłata sięgnie 50-60 proc. wierzytelności – relacjonuje Elżbieta Rogucka z firmy Rogtrans rozmowy z przedstawicielami Hussar Transport.

Dla spedycji tej pracowało 300 aut, a każde przez 3 miesiące przejechało po 11 tys. ładownych kilometrów, przy średniej opłacie za kilometr 0,92-0,94 euro. Razem jest to 9 mln euro, czyli 40 mln zł. Tyle Hussar Transport jest winien przewoźnikom. Hussar Transport pobierał od zleceniodawcy za każdy kilometr 1,20-1,30 euro. Jego zysk brutto przez te 3 miesiące wyniósł 3 mln euro.

Nie ma jednak nadziei na duże wypłaty i bolesne straty są nieuniknione. Najpierw zaspokojone zostaną roszczenia państwa, następnie pracowników i dopiero na samym końcu przewoźników. – Z Hussar Transport współpracowałam 3 lata, firma płaciła na czas. Nikt nie uprzedzał, że coś się dzieje i nawet nie zwróciłam uwagi na wiadomości o aresztowaniu Konrada K. Dopiero na samym początku lipca dowiedziałam się, że firma ma audyt i pieniądze będą przelane na moje konto z lekkim opóźnieniem. Dlatego bardzo zaskoczył mnie telefon w piątek, 6 lipca, że moje jedyne auto jeżdżące dla Hussar Transport zostało wycofane z tej spedycji – zwierza się Rogucka.

Po aresztowaniu w maju właściciela Hussar Transport i spółki GetBack Konrada K. bank wypowiedział umowę faktoringową Hussarowi, który zaczął tracić płynność. – Gdyby ostrzegli nas o tym w połowie czerwca, uratowałabym moją firmę – przekonuje Izabela Boniakowska, pełnomocnik z JW Transport z Dąbrowy Górniczej.

Miało być tak ładnie

Na początku lutego 2018 roku firma chwaliła się dużą dynamiką wzrostu przychodów: w 2016 roku spółka świadczyła swoje usługi za pośrednictwem floty liczącej 181 aut, podczas gdy w 2017 roku liczba ta wzrosła do ponad 300. Hussar Transport szacował, że w 2018 roku utrzyma ponad dwukrotną dynamikę wzrostu ilości przewiezionych ładunków z równoległym zwiększeniem wielkości floty zarządzanej przez spółkę.

W 2017 roku spółka obsłużyła łącznie 25 tys. zleceń (z czego 84 proc. za granicą), jednocześnie prognozując ich liczbę w 2018 roku na ponad 50 tys. – W dalszym ciągu widzimy na rynku dobre perspektywy rozwoju – przekonywał w lutym prezes Hussar Transport Paweł Pietrzak. Tłumaczył, że dynamika wzrostu w dużej mierze wynika z rozwoju europejskiego rynku automotive oraz sektora AGD, w których specjalizuje się spółka.

Na stronie internetowej firma chwaliła się przewozami 7,9 tys. ton dziennie i przebiegiem 4,3 mln km miesięcznie. Jakość dostaw była wysoka, wskaźnik bezszkodowości sięgnął 99,26 proc. W połowie marca 2018 roku Hussar Transport otrzymał od Krajowego Rejestru Długów certyfikat "Rzetelna Firma", który był ważny 30 dni od daty wystawienia.

W czerwcu 2018 roku firma otworzyła oddział w Poznaniu i nadal utrzymywała, że planuje uzyskać dwukrotny wzrost przychodów w stosunku do 2017 roku.

24 sierpnia 2018 roku Hussar Transport przesłał do wierzycieli pismo, w którym zarząd spółki w osobach prezesa Pawła Pietrzaka i wiceprezesa Łukasza Wyrzykowskiego „z przykrością informuje, iż na skutek okoliczności niezawinionych i od niego niezależnych został zmuszony do złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości likwidacyjnej".

Do niewypłacalności Hussar Transport doprowadziło wypowiedzenie umowy faktoringowej. Zarządowi nie udało się zawrzeć nowej. Zapewniał on, że jeszcze do połowy czerwca „nie było żadnych przesłanek co do tego, by uznać, iż działalność spółki, a w konsekwencji wykonanie jej zobowiązań wobec wierzycieli, jest w jakimkolwiek stopniu zagrożone".

Do końca Hussar Transport podkreślał, że jego wartości to: odpowiedzialność (za swoje działania w biznesie, za transport, ładunek i kontrahentów), skuteczność (w realizowaniu celów i obronie interesów partnerów), rozwój (stałe dążenie do podnoszenia kompetencji i zakresu działalności), czas (priorytet w transporcie i płatnościach) oraz dziedzictwo (duma bycia polską firmą o rodzinnych korzeniach).

Tajemnicze obligacje

W kolejce do wypłat z masy upadłościowej stoją obok przewoźników także obligatariusze Hussar Gruppa, jedynego właściciela Hussar Transport. 31 lipca członek zarządu Hussar Gruppa Mieczysław Kąkolewski przesłał do obligatariuszy list powiadamiający, że dzień wcześniej spółka złożyła do X Wydziału Gospodarczego Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy wniosek o otwarcie przyspieszonego postępowania układowego w stosunku do Hussar Gruppa.

Zadłużenie Hussar Gruppa na 30 lipca 2018 roku sięgało 89 mln zł, z czego większość to wyemitowane obligacje. Na koniec 2017 roku zadłużenie z tytułu obligacji wynosiło jedynie 10 mln zł.

Hussar Gruppa pożyczyła innym podmiotom 31,5 mln zł, zaś jej majątek trwały wyceniany był na 2,8 mln zł. Spółka zaoferowała obligatariuszom spłatę 40 proc. kapitału, a głównym źródłem spłat miały być zwroty udzielonych pożyczek oraz dywidenda spółki Hussar Transport.

Rynek finansowy został zaskoczony wnioskiem Grupy Hussar o upadłość. Dane za 2017 rok wskazywały, że kapitał obrotowy był dodatni i wynosił 20 mln zł. Zysk EBITDA wyniósł w 2017 roku 8,6 mln zł i był dwa razy mniejszy od zadłużenia, co jest przyzwoitym wskaźnikiem.

Hussar Gruppa nabyła Hussar Transport we wrześniu 2016 roku (jako ówczesny Skiatos SA). Nie wiadomo, co stało się z pieniędzmi z Hussar Gruppa. Obligatariusze przypuszczają, że trafiły one jako ratunek do GetBack.

Dochodzenie karne w sprawie Hussar Gruppa prowadzi Prokuratura Regionalna w Warszawie pod sygnaturą akt PR I DS. 11.2018. Pod tą samą sygnaturą prowadzone jest dochodzenie w sprawie GetBack.

Ubezpieczeni

Rogucka dodaje, że musi wystąpić do urzędu skarbowego o zwrot VAT od wystawionych dla Hussar Transport faktur. – Z taką sytuacją spotykam się po raz pierwszy i nie wiedziałam, że o zwrot VAT mogę wystąpić dopiero 150 dni po dacie wymagalności. Przepis mówi, że obaj podatnicy muszą być czynni, a przecież tego warunku nie spełni Hussar Transport – martwi się Rogucka.

Dlatego niektórzy przewoźnicy nawet nie wystawili faktur za ostatnie transporty, bo nie liczą na odzyskanie wierzytelności, a nie chcą płacić VAT, którego raczej nie odzyskaliby.

Niektórzy mieli więcej szczęścia, bo należności ubezpieczyli. – Dla Hussar Transport wykonałem tylko jeden transport i firma jest winna mi 900 euro. Ponieważ płatność ubezpieczało Towarzystwo Ubezpieczeń Euler Hermes, ono będzie dochodziło wierzytelności u syndyka – wyjaśnia Wojciech Kuśnierz, którego firma specjalizuje się w przewozach chłodniczych.

Poleca ubezpieczanie płatności, które obejmują faktury wystawione dla zleceniodawców z UE oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii. – Dzięki ubezpieczeniu nie muszę weryfikować kontrahentów, w tym na giełdach transportowych. Polisa obejmuje wierzytelności do 10 tys. euro na zleceniodawcę i wszystko działa zgodnie z umową, co sprawdziłem, gdy zbankrutował brytyjski spedytor i nie zapłacił mi 7 tys. euro. Hermes wypłacił 90 proc. tej sumy, choć musiałem czekać 180 dni – przyznaje Kuśnierz.

Podkreśla, że ponaglenia Hermesa są skuteczniejsze niż z polskich kancelarii, które w Niemczech nie robią na dłużnikach żadnego wrażenia. – Z Hermesem współpracuję od trzech lat i rok 2017 był pierwszym w mojej 20-letniej historii przedsiębiorcy, gdy miałem popłacone wszystkie wystawione przeze mnie faktury – zastrzega Kuśnierz.

Podkreśla, że umowa z Hermesem jest podobna do innych polis ubezpieczeniowych. – Jeśli wartość szkód rośnie, wzrasta także stawka ubezpieczeniowa, towarzystwo może także nie godzić się na kolejną umowę. Dlatego rozsądek jest zawsze ważny – dodaje.

Zadłużona branża

Krajowy Rejestr Długów ostrzega, że szybko rośnie zadłużenie branży. Na koniec maja dług 23,7 tys. przewoźników przekraczał 925 mln zł, o 39 proc. więcej niż w maju 2017 roku. Z badań Bibby Financial Services wynika, że 59 proc. przedsiębiorców zmaga się z problemem niezapłaconych faktur przynajmniej kilka razy w miesiącu.

Zadłużenie jest po części wynikiem upadłości spedycji. Przewoźnicy obawiają się, że kilka bankructw dużych spedycji może pogrążyć branżę. Ostrzeżeniem była restrukturyzacja niemieckiej spedycji dls Land und See Spedition z siedzibą w Siek, o której pisaliśmy w 2018 roku w poprzednich numerach "Przewoźnika".

Wierzyciele zgłosili wierzytelności sięgające 21 mln euro, syndyk ostatecznie uznał jako skuteczne 15 mln euro. Po ponad roku od wystąpienia spółki DLS o wdrożenie postępowania restrukturyzacyjnego przedsiębiorstwa, wierzyciele otrzymali 35 proc. należności.

przewoźnik nr 62
wydarzenia

Lepiej współdziałać niż wzajemnie się obwiniać

Seria artykułów o współpracy przewoźników z pośrednikami i spedytorami wywołała polemikę. Prezentujemy stanowisko Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Juliusz Skurewicz

Sądzę, że zarówno przewoźnicy, jak i spedytorzy robią od czasu do czasu zakupy w Biedronce, Lidlu, Aldim, Carrefourze czy innym tego typu sklepie – bo szeroki wybór i tanio.

Ano właśnie – dlaczego tanio? Otóż miedzy innymi z powodu bardzo restrykcyjnych warunków dostawy towarów. Spóźnienie samochodu dostawczego o 10 minut skutkuje nie tylko odstawieniem na koniec kolejki, ale przede wszystkim dotkliwą karą finansową dla dostawcy towaru – producenta lub firmy handlowej. Każdy rozsądny dostawca oczywiście przerzuca tę karę na swego spedytora, nie poprzez notę obciążeniową, lecz kompensatę z faktury. W praktyce uniemożliwia to spedytorowi obciążenie odpowiednią sumą rzeczywistego winowajcy opóźnienia dostawy, czyli przewoźnika. Zresztą przewoźnik zawsze znajdzie usprawiedliwienie, choćby korki czy roboty drogowe.

Wyjaśnijmy, o czym rozmawiamy

Ten krótki wstęp służy polemice, a właściwie wyjaśnieniu pewnych – nazwijmy to – nieporozumień zawartych w artykułach red. Przybylskiego (Przewoźnik nr 4 (61)). Służy też pokazaniu różnych aspektów pracy spedytora, z których nie wszyscy zdają sobie sprawę.

Red. Przybylski swoje artykuły oparł na opiniach przewoźników, toteż trudno polemizować z red. Przybylskim, lecz z przewoźnikami jak najbardziej można i trzeba. Nie żeby się kłócić, lecz przeciwnie – wyjaśniać i współpracować.

Przede wszystkim – o kim i o czym rozmawiamy? O kogo chodzi przewoźnikom? Używają oni określenia „spedycje” (to tak jakby firmy transportowe nazywać „transportami”) lub zamiennie „pośrednicy”, aby wskazać rzekomą przyczynę swoich kłopotów.

Ale w tekstach red. Przybylskiego pada tylko jedna nazwa owej „spedycji” – FAMOS. W internecie nietrudno znaleźć dwie firmy o tej nazwie. Jedna z nich to znana fabryka mebli okrętowych z siedziba w Starogardzie Gdańskim, druga to firma z Warszawy.

Ale równie nietrudno stwierdzić, że ten warszawski FAMOS wcale nie określa siebie jako firmę spedycyjną, lecz TRANSPORTOWĄ („własna flota”, „specjalizujemy się w PRZEWOZIE”, itd.).

Potwierdza to moje podejrzenia, że te tzw. spedycje, to albo czynni przewoźnicy dorabiający sobie na boku działalnością quasi spedycyjną (pośrednictwem), albo „zdeklasowani” przewoźnicy, pozbawieni wskutek różnych okoliczności własnych środków transportu. Z prawdziwymi spedytorami nie mają oni wiele - lub zgoła - nic wspólnego.

Pisze red. Przybylski na samym początku swego artykułu o rosnących „długach” przewoźników, czemu rzekomo winne są, a jakże, „spedycje”. Po pierwsze, słowo „dług” jest określeniem kolokwialnym i mocno nieprecyzyjnym – nie wiadomo kto komu jest winien. Precyzyjnie oddają to pojęcia „należności” i „zobowiązania”. Z artykułu nie sposób dociec, czy chodzi o pierwsze, czy o drugie.

Po drugie, owszem, terminy płatności wydłużają się i to od wielu już lat, za sprawa klientów, zwłaszcza tych dużych, dla których termin 90 dni jest już zbyt krótki. Nie znam firmy spedycyjnej, która byłaby w stanie prowadzić działalność, realizując swe należności w ciągu 90 dni, a zobowiązania w ciągu np. 40 dni. Jeżeli wiec mówimy o zaległościach płatniczych, szukajmy winnych tam, gdzie oni są rzeczywiście (a są to m.in. firmy wymienione na wstępie), a nie wśród spedytorów.

Poza tym - już od dawna termin płatności jest elementem negocjacji takim samym jak cena. Kto tego nie zauważył, żyje w swoim własnym świecie.

> Spedycja to nie firma, lecz określenie całokształtu czynności i starań polegających na organizacji transportu rzeczy i ludzi. Spedytor działa na rzecz i w interesie załadowcy, czyli właściciela towaru i reprezentuje go wobec przewoźnika.

Mechanizmy, które już są

Cytuje red. Przybylski jednego z przewoźników: „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”.

Święte słowa. Należy tylko dodać, że te zlecenia to zwykle jednorazowe przewozy, którymi normalni spedytorzy się nie zajmują, a wiec ci mali spedytorzy bądź pośrednicy wywodzą się, jak pisałem wyżej, spośród przewoźników.

Inny przewoźnik cytowany w artykułach twierdzi, że oczekuje (od „spedycji”) elastyczności cenowej w przypadku drożejącego paliwa. Po pierwsze taki mechanizm od dawna już istnieje (tzw. BAF), po drugie jego stosowanie zależy tylko i wyłącznie od dobrej woli klientów. Ciekaw jestem, czy klienci (nie „spedycje”) tego przewoźnika, bo zapewne jakichś ma, są elastyczni cenowo w przypadku wzrostu cen paliwa i jak on tę elastyczność wymusza. Nawet dużym spedytorom rzadko to się udaje.

Tenże cytowany wyżej przewoźnik oczekuje od swego środowiska „zjednoczenia” - w domyśle - przeciw „spedycjom” i pośrednikom. Myślę, że słusznie. Tyle że tego zjednoczenia jakoś nie widać. A może przewoźników jest zbyt dużo i mają zbyt dużo rozbieżnych interesów, aby mogli się zjednoczyć?

Tęsknota za regulowanym rynkiem

W ostatnim artykule z serii red. Przybylski przytacza różne wypowiedzi wiceministra Chodkiewicza na temat przewoźników i oczywiście pośredników i „spedycji”. Cóż, przykro czytać. Nie wiadomo zresztą, czy minister rzeczywiście wypowiedział słowa i poglądy cytowane w artykule. Mam wielką nadzieję, że nie.

Na początku minister rzekomo snuł - wzorem zresztą wielu przewoźników - dywagacje na temat ustalenia jakiejś stawki czy prowizji minimalnej. Podobno Polska proponuje ustalenie w Pakiecie Mobilności maksymalnej prowizji „pośrednika”. Zupełnie jakbyśmy żyli 40 lat temu, a dookoła kwitł socjalizm regulujący wszystkie rynki, ceny, prowizje, itd. Wiem, że taki świat marzy się wielu (przewoźnikom). Ale żeby wiceministrowi 30 lat po transformacji ustrojowej?

Dalej minister twierdzi(?) , że „pośrednik otrzymuje 40-50 proc. całkowitej kwoty zapłaconej przez stronę zlecającą usługę transportową”. To jakieś kuriozum. Pracuję w spedycji i logistyce prawie 50 lat i nie słyszałem o takich marżach dla spedytora. Marża rzędu 20 proc. jest nieosiągalnym obecnie marzeniem. Ktoś musiał ministra wprowadzić w błąd, ponieważ inaczej nie umiem sobie

wyobrazić źródeł takiej wypowiedzi.

Wreszcie minister twierdzi(?), że „przewoźnik odpowiada nie tylko za organizację całej operacji transportowej, ale również za finansowanie administracji przedsiębiorstwa, utrzymanie floty, wynagrodzenia ... itd.”. Znowu minister został wprowadzony w błąd?

Przewoźnik nie odpowiada za organizację operacji transportowej. Przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu z punktu A do punktu B - kropka. A przedsiębiorstwa, pra-

> Środowisko spedytorów nie może odpowiadać za osoby i czyny nieuczciwe osób podszywających się pod miano spedytora, podobnie jak środowisko transportowców za nieuczciwych przewoźników.

cowników, administrację, itd. mają raczej firmy spedycyjne, a nie przewoźnicy – przypomnijmy tu wypowiedź cytowaną wyżej: „większość przewoźników w Polsce to małe floty” - a wiec, jak wszyscy wiemy, raczej małe rodzinne firmy, a nie wielkie przedsiębiorstwa z wielką administracją.

Ogólnie z rzekomych wypowiedzi ministra wyłania się obraz rzeszy dużych polskich firm transportowych posiadających po kilkaset pojazdów i zatrudniających setki pracowników, atakowanych przez jakichś samotnych wilków lub raczej niebieskie ptaki, którzy za cały majątek posiadają komórkę w kieszeni i którzy jak sępy rzucają się na firmy transportowe i podrzucając im jakieś ochłapy w postaci zleceń transportowych, wykradają 50-procentową marżę. Jeżeli jest to obraz rzeczywistości, to chyba jedynie rzeczywistości kreowanej na różnych spotkaniach i naradach mających na celu powrót do czasów sprzed 40 i 50 lat, czyli do regulowanego, bezpiecznego rynku.

Wzór zlecenia transportowego

Wreszcie w artykule są zamieszczone propozycje ZMPD (rozumiem, że - jak z nich wynika - skierowane przeciwko „spedycjom”, pośrednikom i zbyt wysokim marżom tychże). Spróbuję odnieść się do poszczególnych propozycji.

1. „Pośrednik nie powinien mieć prawa przekazywania zlecenia przewozowego kolejnemu pośrednikowi..., itd.”

Propozycja ta może dotyczyć jedynie pojedynczych przewozów, którymi, jak pisałem wyżej, spedytorzy z prawdziwego zdarzenia w zasadzie nie zajmują się. Równocześnie ta propozycja zupełnie rozmija się z rzeczywistością współczesnej spedycji i logistyki, nie wspominając o rodzących się na naszych oczach trendach w logistyce (logistyka 3 PL, 4 PL, nawet 5 PL), w których firma logistyczna w ogóle nie zajmuje się czynnościami operacyjnymi, jedynie podzlecając je innym uczestnikom rynku TSL.

2. „Powinna być uregulowana maksymalna wysokość prowizji pośrednika...”.

Pomijając to, co napisałem wyżej na temat chęci powrotu do regulowanego rynku, dlaczego mamy uregulować jedynie prowizję pośrednika? A dlaczego nie zarobek przewoźnika? A dlaczego nie maksymalną stawkę za kilometr? A dlaczego nie obniżyć stawki za kilometr pusty do zera, do odległości np. 50 km? W ten sposób, regulując wszystko, dojdziemy do absurdów. Lepiej się powstrzymajmy przed tymi regulacjami.

3. „Pośrednik oznacza przedsiębiorstwo logistyczne, spedycyjne (...), które organizuje w imieniu nadawcy ładunku wykonanie usług transportowych...”

Problem w tym, że prawdziwy spedytor organizuje, często na prośbę przewoźnika, wykonanie usług transportowych w swoim imieniu, aby np. zmniejszyć liczbę pustych kilometrów. Działa tu w interesie przewoźnika, a nie głównego klienta. Obawiam się, że rynek jest na tyle skomplikowany, że nie da się go opisać za pomocą prostych kilkuzdaniowych definicji na doraźny użytek kogokolwiek.

4. „Należałoby określić zasady wykonywania pośrednictwa...”

Wypada tu stwierdzić jasno: żaden profesjonalny uczestnik obrotu, spedytor czy pośrednik działający na rynku i chcący dalej na nim działać, nie będzie podcinać gałęzi, na której siedzi, poprzez stawianie przewoźnikom nierealnych wymagań i oczekiwań w celu oszukania przewoźnika przy rozliczeniu. Byłby to koniec jego działalności na rynku.

Rozmawialiśmy o tym na spotkaniu Forum Transportu Drogowego – Polska Izba Spedycji i Logistyki i stwierdziliśmy, że byłoby dobrze opracować wzór zlecenia transportowego do stosowania przez SPEDYTORÓW (prawdziwych, nie malowanych) i PRZEWOŹNIKÓW (jak wyżej). Być może (na początek) wystarczyłaby wspólna akcja informacyjna, co powinno się znaleźć w zleceniu, a co nie.

Kuriozalne warunki zlecenia (swoją drogą - kto i dlaczego je przyjmuje, skoro kłócą się ze zdrowym rozsądkiem) są specjalnością przypadkowych osób lub firm szukających łatwego zarobku, często nie posiadających licencji na wykonywanie zawodu, a nie spedytorów.

Kilka definicji

Na koniec dla porządku przypomnienie kilku podstawowych definicji i faktów, rzeczy oczywistych, z pewnością dobrze znanych czytelnikom „Przewoźnika”. Ale jak mawiał klasyk nauk organizacji i zarządzania Peter Drucker, rzeczy oczywiste trzeba powtarzać do znudzenia.

A wiec SPEDYCJA to nie firma, lecz określenie całokształtu czynności i starań polegających na ORGANIZACJI TRANSPORTU RZECZY I LUDZI. Spedytor działa na rzecz i w interesie załadowcy, czyli właściciela towaru, i reprezentuje go wobec przewoźnika - nie tylko drogowego, lecz również morskiego, lotniczego czy kolejowego. Doradza klientowi odnośnie wyboru najlepszej trasy i sposobu przewozu, najlepszego przewoźnika, spraw celnych i podatkowych, prawa transportowego, zwyczajów transportowych w różnych krajach i miejscach, przepisów, rozporządzeń, uzusów, stawek, opłat, umów, warunków transportu (np. INCOTERMS), załadunku, wyładunku, transportów liniowych i czarterowych, itd., itp.

TRANSPORT natomiast to fizyczny przewóz (przemieszczenie) tychże rzeczy lub ludzi z punktu A do punktu B.

Tak więc SPEDYTOR zajmuje się organizacją transportu działając na rzecz i w interesie załadowcy czyli właściciela towaru. Przewoźnik natomiast to osoba fizycznie wykonująca przewóz.

Jak wynika z powyższych definicji, współdziałanie spedytora i przewoźnika jest konieczne dla dobrej obsługi klienta.

Osobiście uważam, że rozsądna dyskusja, z udziałem specjalistów i praktyków, na temat warunków dopuszczania do/i wykonywania zawodu spedytora jest wskazana, byleby nie zaczynać jej od nakazów, zakazów i regulacji wysokości marzy. Należałoby też, z całą pewnością, lobbować na rzecz zwiększenia kontroli poprzez uprawnione organy.

Warunki płatności

Przewoźnicy często wytykają spedytorom brak odpowiedniego zabezpieczenia finansowego. Jest to uproszczenie zarówno tematu, jak i kulis powstania obecnej sytuacji w tym zakresie, które – w największym skrócie – są takie, że to przewoźnicy właśnie doprowadzili w drodze lobbingu do powstania niskich polis ubezpieczeniowych nie mogących pokryć całego ewentualnego ryzyka. Trudno też zgodzić się z często pojawiającym się twierdzeniem o rzekomym braku jakiejkolwiek odpowiedzialności spedytora za swoją działalność. Sprawa ta jest uregulowana w odpowiednich przepisach, które trudno w tym miejscu przytaczać, ale które istnieją i można się z nimi zapoznać.

Zapewne warto poświecić temu zagadnieniu więcej czasu i miejsca, choćby po to, aby zweryfikować nieuprawnione opinie o braku odpowiedzialności spedytora.

Środowisko spedytorów nie może odpowiadać za osoby i czyny nieuczciwe osób podszywających się pod miano spedytora, podobnie jak środowisko transportowców za nieuczciwych przewoźników. Nie znaczy to, że jedni i drudzy nie powinni współdziałać w celu wyeliminowania takich fałszywych spedytorów i przewoźników z rynku. Przeciwnie – powinni. I na tym musimy się wszyscy skupić, zamiast na wzajemnych pretensjach.

reklama

Przewoźnicy wybrali delegatów na ZOD

Zebranie w regionie podlaskim

Sławomir Jeneralski

We wrześniu odbyły się zebrania regionalne, na których przewoźnicy wybrali delegatów na ZOD ZMPD na kolejną kadencję. Zebrani wybrali także przewodniczących regionów i rekomendowali przedstawicieli do władz statutowych Zrzeszenia. Podczas zebrań, oprócz rekomendacji wyborczych, zasłużeni przewoźnicy otrzymali także odznaczenia z okazji 60-lecia Zrzeszenia.

Region podlaski

Członkowie ZMPD z regionu podlaskiego spotkali się w poniedziałek 10 września 2018 r. w Białymstoku na zebraniu regionalnym i dokonali wyboru delegatów na kolejną kadencję.

Mandat uzyskali: Władysław Żero, Ryszard Butkiewicz, Adam Byglewski, Jerzy Jurkin, Grzegorz Kicel, Jan Kuna, Wojciech Kusnerz, Jarosław Jurewicz, Tadeusz Wiśniewski, Jan Wardecki oraz Małgorzata Zdrodowska.

Jednogłośną decyzją uczestników zebrania na przewodniczącą regionu ponownie wybrana została Małgorzata Zdrodowska.

Podczas obrad udzielone zostały również rekomendacje do władz statutowych Zrzeszenia. Wszystkie przegłosowane były jednogłośnie. Otrzymali je następujący przewoźnicy: do Zarządu – Małgorzata Zdrodowska, do Rady – Adam Byglewski, Wojciech Kusnerz, Tadeusz Wiszowaty, Józef Szumiel i Elżbieta Rogucka, do Komisji Rewizyjnej – Jan Wardecki oraz Małgorzata Zdrodowska.

Grupa zasłużonych przewoźników udekorowana została odznakami Zasłużony dla ZMPD, przyznanymi z okazji 60-lecia organizacji: Złotą Odznaką: Jerzy Jurkin, Grzegorz Kicel, Jan Wardecki, Tadeusz Wiszowaty oraz Małgorzata Zdrodowska; Srebrną Odznaką: Henryk Boguszewski, Ryszard Butkiewicz, Józef Gaber, Jarosław Jurewicz, Marek Kopiczko, Jan Kuna, Jan Powichrowski oraz Tadeusz Wiśniewski; Brązową Odznaką: Grzegorz Cebeliński, Piotr Kiryluk, Józef Kobus, Stanisław Kosiński, Czesław Kucharewicz, Wojciech Kusnerz, Mikołaj Linkiewicz, Lech Malinowski, Zygmunt Poletyło, Henryk Pruszyński oraz Józef Szumiel.

Region lubelski

Członkowie ZMPD z regionu lubelskiego spotkali się we wtorek 11 września 2018 r. w Międzyrzecu Podlaskim na zebraniu i dokonali wyboru delegatów na kolejną kadencję.

W wyniku wyborów delegatów na kolejną czteroletnią kadencję mandat otrzymali: Krzysztof Barczuk, Andrzej Biernacki, Krzysztof Blicharski, Arkadiusz Bogucki, Andrzej Borychowski, Alfred Celiński, Piotr Frąc, Mariusz Gajda, Tadeusz Gajownik, Henryk Hałajko, Tadeusz Izdebski, Jarosław Jakoniuk, Andrzej Kopiś, Sławomir Kostjan, Wojciech Kot, Maciej Kuczyński, Edward Leszczyński, Adam Łukasik, Krzysztof Maliszewski, Stanisław Mateńko, Michał Mitura, Marek Okliński, Krzysztof Olszewski, Anna Panasiuk, Roman Powalski, Sławomir Radzikowski, Henryk Sawicki, Roman Sierhej, Andrzej Siuj, Zofia Stępnicka, Jacek Sulej, Kazimierz Syliwoniuk oraz Ewa Śliwa.

W wyborach Przewodniczącego Regionu zgłoszony został jeden kandydat. Przez kolejne cztery lata funkcję tę będzie pełnił Sławomir Kostjan.

Uczestnicy zebrania udzielili też rekomendacji kandydatom do organów statutowych ZMPD: rekomendację na prezesa Zrzeszenia otrzymał Jarosław Jakoniuk, do Zarządu - Zofia Stępnicka, Tadeusz Gajownik i Piotr Frąc, do Rady Roman Sierhej, Ewa Śliwa, Henryk Hałajko, Krzysztof Maliszewski i Adam Łukasik, do Komisji Rewizyjnej zaś Sławomir Kostjan.

Liczna grupa uczestników zebrania udekorowana została odznaczeniami resortowymi oraz odznakami Zasłużony dla ZMPD. Odznaczenia Zasłużony dla Transportu RP otrzymali: Tadeusz Gajownik, Henryk Hałajko, Tadeusz Kornet, Edward Leszczyński, Adam Magier, Krzysztof Maliszewski, Zofia Stępnicka, Kazimierz Syliwoniuk oraz Ewa Śliwa.

Złotą Odznakę Zasłużony dla ZMPD otrzymali: Tadeusz Gajownik oraz Zdzisław Krasucki.

Srebrną Odznaką Zasłużony dla ZMPD uhonorowani zostali: Krzysztof Barczuk, Andrzej Józef Biernacki, Andrzej Kopiś, Edward Leszczyński, Adam Łukasik, Adam Magier, Krzysztof Maliszewski, Anna Panasiuk, Wiesław Panasiuk, Stanisław Pawłowski, Ewa Śliwa, Zbigniew Zabielski.

Brązową Odznakę Zasłużony dla ZMPD otrzymali: Piotr Bochno, Krzysztof Bogusz, Andrzej Borychowski, Sławomir Buziak, Joanna Cegiełka, Krzysztof Cegiełka, Alfred Celiński, Janusz Chilimoniuk, Hanna Dołęga, Andrzej Domański, Adam Flis, Marcin Frąc, Piotr Frąc, Mariusz Gajda, Marek Horonowski, Mirosław Hubica, Janusz Izdebski, Sylwester Izdebski, Tadeusz Izdebski, Bożena Jakoniuk, Sławomir Jakoniuk, Jerzy Janus, Mariusz Jezierski, Andrzej Kołkowicz, Zbigniew Kołkowicz, Andrzej Końka, Agata Kopeć, Kazimierz Krasuski, Tadeusz Kucharuk, Andrzej Kurek, Mirosław Kusznieruk, Grzegorz Leszczyński, Stanisław Leszczyński, Marian Łaziuk, Henryk Łosicki, Łukasz Łukasik, Dariusz Romuald Magier, Władysław Maszczak, Marek Mazurek, Mi-

Zebranie w regionie lubelskim

Delegaci na ZOD 2018/22

Podlaski

Byglewski Adam
Jurewicz Jarosław
Jurkin Jerzy
Kicel Grzegorz
Kuna Jan
Kusnerz Wojciech
Wardecki Jan
Wiśniewski Tadeusz
Zdrodowska Małgorzata
Żero Władysław

Lubelski

Barczuk Krzysztof
Biernacki Andrzej
Blicharski Krzysztof
Bogucki Arkadiusz
Borychowski Andrzej
Celiński Alfred
Frąc Piotr
Gajda Mariusz
Gajownik Tadeusz
Hałajko Henryk
Izdebski Tadeusz
Jakoniuk Jarosław
Kopiś Andrzej
Kostjan Sławomir
Kot Wojciech
Kuczyński Maciej
Leszczyński Edward
Łukasik Adam
Maliszewski Krzysztof
Mateńko Stanisław
Mitura Michał
Okliński Marek
Olszewski Krzysztof
Panasiuk Anna
Powalski Roman
Radzikowski Sławomir
Sawicki Henryk
Sierhej Roman
Siuj Andrzej
Stępnicka Zofia
Sulej Jacek
Syliwoniuk Kazimierz
Śliwa Ewa

Delegaci na ZOD 2018/22

Mazowiecki III

Biernacki Mariusz
Boruta Aneta
Bulik Andrzej
Domański Dominik
Fedoruk Elżbieta
Gawrysiuk Euzebiusz
Gez Zdzisław
Jaszczur Waldemar
Juszczuk Sławomir
Kassjaniuk Mariusz
Lecyk Stanisław
Mazuruk Adam
Miechowiecki Marek
Moczulski Dariusz
Nowosielska Agnieszka
Paczuski Dariusz
Pałka Adam
Pawłowski Andrzej
Prudzyński Piotr
Rozwadowski Jarosław
Rychlik Karol
Stefaniuk Przemysław
Stępień Robert
Trochimiuk Sylwester
Wereszczyński Michał
Wojtczuk Joanna

Mazowiecki II

Borkowski Ryszard
Dobrzyński Zbigniew
Drzyzguła Robert
Drzyzguła Tyberiusz
Ducki Kazimierz
Floryszczyk Lucjan
Gajda Paweł
Gałązka Sylwester
Gęsina Janusz
Jagodziński Eugeniusz
Jarema Paweł
Kaczyński Mieczysław
Kask Daniel
Kask Jan
Kozłowski Paweł
Lekowski Mirosław
Mierzejewski Stanisław
Opalach Wiesław
Panaszkiewicz Paweł
Powierza Marek
Sawicz Zbigniew
Strzała Krzysztof
Strzała Stanisław
Szczubełek Bogdan
Szepietowski Jerzy
Tyszka Stanisław
Wójcik Dariusz

Zebranie w regionie mazowieckim III

chał Mitura, Kazimierz Nestorowicz, Maria Niewęgłowska, Marek Okliński, Krzysztof Olszewski, Mariusz Ozygała, Sławomir Paluch, Kamil Paszkowski, Lech Paszkowski, Roman Powalski, Sławomir Radzikowski, Henryk Sawicki, Andrzej Siuj, Jan Stępnicki, Sławomir Stępnicki, Tomasz Stępnicki, Jacek Sulej, Antoni Suprunowicz, Andrzej Syliwoniuk, Ryszard Śmieszko, Robert Tarkowski, Euzebiusz Tobota, Sławomir Tomczuk, Sylwester Trochimiuk, Wiesław Walczak, Grzegorz Węgrzyniak, Krzysztof Wilczyński, Rafał Wilczyński, Mirosław Wysokiński, Wincenty Wysokiński, Elżbieta Zanielewicz oraz Jarosław Żyłka.

Region Mazowiecki III

W poniedziałek 24 września 2018 r. w Siedlcach odbyło się zebranie członków ZMPD z regionu mazowieckiego III. Podczas zebrania przewoźnicy wybrali reprezentantów na Zebranie Ogólne Delegatów kolejnej kadencji. Mandat otrzymali: Dominik Domański, Sławomir Jaszczuk, Dariusz Moczulski, Michał Wereszczyński, Dariusz Paczuski, Jarosław Rozwadowski, Mariusz Biernacki, Agnieszka Nowosielska, Joanna Wojtczuk, Sylwester Trochimiuk, Adam Mazuruk, Elżbieta Fedoruk, Mariusz Kassjaniuk, Karol Rychlik, Robert Stępień, Waldemar Jaszczur, Piotr Prudzyński, Andrzej Pawłowski, Przemysław Stefaniuk, Stanisław Lecyk, Adam Pałka, Andrzej Bulik, Aneta Boruta, Euzebiusz Gawrysiuk, Marek Miechowiecki, Zdzisław Gez.

Decyzją uczestników zebrania funkcję przewodniczącego regionu mazowieckiego III będzie piastował przez najbliższe cztery lata Jan Oleksiuk.

Rekomendacje upoważniające do kandydowania w grudniowych wyborach otrzymali: do Zarządu ZMPD - Euzebiusz Gawrysiuk, do Rady ZMPD - Karol Rychlik i Agnieszka Nowosielska, do Komisji Rewizyjnej - Mariusz Kassjaniuk.

Podczas zebrania założyciel firmy Direx Ireneusz Prudzyński otrzymał z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka honorowe odznaczenie i dyplom IRU Top Manager 2018. Najlepsi menedżerowie muszą odznaczać się wybitnym doświadczeniem, profesjonalizmem i osiągnięciami w zarządzaniu firmą,

Zebranie w regionie mazowieckim II

wysokimi kompetencjami, a także aktywnością w branży transportu drogowego.

Podczas zebrania grupa szczególnie zasłużonych przewoźników została udekorowana odznaczeniami przyznanymi przez ministra infrastruktury i ZMPD z okazji 60-lecia Zrzeszenia.

Odznaki honorowe „Zasłużony dla Transportu RP" otrzymali: Mariusz Biernacki, Euzebiusz Gawrysiuk, Zdzisław Gez, Jan Oleksiuk oraz Roman Woliński. Złotą Odznaką „Zasłużony dla ZMPD" wyróżniono Euzebiusza Gawrysiuka, Brązową Odznakę „Zasłużony dla ZMPD" otrzymała Jadwiga Gruszczyńska.

Region mazowiecki II

We wtorek 25 września 2018 r. w Sokołowie Podlaskim odbyło się zebranie przewoźników ZMPD z regionu mazowieckiego II. Podczas zebrania dokonano wyboru delegatów, którzy pełnić będą funkcję przez najbliższe cztery lata.

Mandat uzyskali: Jerzy Szepietowski, Ryszard Borkowski, Mieczysław Kaczyński, Stanisław Mierzejewski, Stanisław Tyszka, Lucjan Floryszczyk, Sylwester Gałązka, Paweł Jarema, Marek Powierza, Bogdan Szczubełek, Zbigniew Dobrzyński, Robert Drzyzguła, Janusz Gęsina, Eugeniusz Jagodziński, Wiesław Opalach, Paweł Panaszkiewicz, Tyberiusz Drzyzguła, Paweł Gajda, Kazimierz Ducki, Paweł Kozłowski, Mirosław Lekowski, Daniel Kask, Krzysztof Strzała, Stanisław Strzała, Dariusz Wójcik, Jan Kask, Zbigniew Sawicz.

Funkcję przewodniczącego regionu mazowieckiego II uczestnicy spotkania ponownie powierzyli Jerzemu Szepietowskiemu.

Pięciu przewoźników otrzymało rekomendację środowiska upoważniającą do kandydowania w grudniowych wyborach władz statutowych ZMPD: do Zarządu - Jerzy Szepietowski i Krzysztof Strzała, do Rady - Zbigniew Dobrzyński i Kazimierz Ducki, do Komisji Rewizyjnej - Ryszard Borkowski.

Podczas zebrania prezes zarządu Animex-Trans Sp. z o.o. Antoni Zaborny otrzymał z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka honorowe odznaczenie i dyplom IRU Top Manager 2018.

Wyróżniający się przewoźnicy zostali uhonorowani odznaczeniami przyznanymi przez ministra infrastruktury oraz ZMPD. Oznaka „Zasłużony dla Transportu RP" trafiła do rąk Tadeusza Brzostka, Ryszarda Długołęckiego, Kazimierza Duckiego, Jana Gajdy oraz Jerzego Szepietowskiego.

Złotą Odznakę „Zasłużony dla ZMPD" otrzymali: Tadeusz Brzostek, Zbigniew Dobrzyński oraz Jerzy Szepietowski, Srebrną Odznakę „Zasłużony dla ZMPD" Ryszard Borkowski, Piotr Długołęcki, Robert Drzyzguła, Kazimierz Ducki, Elżbieta Floryszczyk, Stanisław Mierzejewski, Bogdan Szczubełek.

Brązową Odznaką „Zasłużony dla ZMPD" zostali wyróżnieni następujący przewoźnicy: Jacek Borkowski, Piotr Czajkowski, Lucjan Floryszczyk, Tadeusz Gadomski, Sylwester Gałązka, Mariusz Iwanicki, Kazimierz Jarema, Paweł Jarema, Jan Kask, Piotr Kowalewski, Andrzej Królikowski, Henryk Krystosik, Mirosław Lekowski, Wiesław Opalach, Stanisław Tyszka, Ireneusz Wojciechowski oraz Dariusz Wójcik.

Pierwszy samochód XXI wieku

Sam dobierze prędkość jazdy przez rondo, rozpozna pieszego i rowerzystę – to nowy Mercedes Actros, najbardziej zautomatyzowana ciężarówka świata.

Robert Przybylski

Producent nazywa ją także najbezpieczniejszą, bo liczne zelektronizowane systemy zapobiegną najechaniu na pieszego i rowerzystę (przy skręcie w prawo). Jednak nowy Actros wyróżnia się przede wszystkim brakiem dużych lusterek bocznych. Zastąpiły je kamery na niewielkich wysięgnikach. 15-calowe ekrany zamontowane są na słupkach przednich, zatem nie zasłaniają drogi. Obraz podobny jest do oglądanego na zwykłych lusterkach, z tym że dolne, szerokokątne, zapewnia szerszy widok.

Elektroniczne „lusterka”, nazwane Mirror Cam, można regulować, co przydaje się podczas cofania, gdy kamera podąża za końcem naczepy. Kamery widzą także w podczerwieni i kierowca może uruchomić lusterka nawet gdy odpoczywa na leżance i wyłączona jest instalacja elektryczna. Podejrzy wówczas, co dzieje się wokół samochodu.

Kamery zamiast lusterek będą seryjnym wyposażeniem Actrosów zarówno z kabinami szerokimi (2,5 m), jak i wąskimi (2,3 m), używanymi w pojazdach budowlanych. Tradycjonaliści będą mogli zamówić samochód z tradycyjnymi lusterkami, dostaną nawet niewielką obniżkę ceny. Przedstawiciele Mercedesa spodziewają się, że już od początku sprzedaży, która ruszy w kwietniu 2019 roku, większość kupujących zdecyduje się na nowe rozwiązanie, choćby dla uzyskania 1,5-procentowej oszczędności w zużyciu paliwa.

Wskaźniki na ekranie

Nabywcy nie będą mieli wyboru jeśli chodzi o deskę rozdzielczą: jest ona wyłącznie cyfrowa i ma dwa duże tablety. Umieszczony przed kierowcą można skonfigurować tak, aby wyświetlał klasyczne dwa wskaźniki: obrotomierz i prędkościomierz lub np. pracował w trybie interaktywnym z dużym piktogramem aktywnego tempomatu.

Ekran z prawej strony kierownicy służy do konfigurowania ciężarówki. Jest w nim sterowanie klimatyzacją, ogrzewaniem i radiem, służy również do komunikacji z dyspozytorem. Na nim wyświetlana jest także nawigacja (dostawcą jest Tom Tom), obsługiwany jest FleetBoard, a także piktogramy obsługi zabudowy. FleetBoard służy również jako baza dla usługi „Uptime”, czyli prewencyjnej obsługi samochodów. Algorytmy systemu określają czas pracy komponentów i sygnalizują, gdy zbliża się czas ich wymiany. Mecedes Uptime dostępne jest w Actrosach i Arocsach, a od 1 stycznia będzie oferowane także w Atego. Klient decyduje, który warsztat (najbliższy czy „macierzysty”) jest zawiadamiany o spodziewanej wizycie

Smartfony można połączyć z ekranem poprzez Apple Car Play i Android Auto.

Bezpieczeństwo na pierwszym planie

Konstruktorzy Mercedesa są jednak najbardziej dumni z systemów bezpieczeństwa. – Przewidujący tempomat PPC Plus do tej pory korzystał z map, na których zapisany był jedynie profil drogi. PPC nowej generacji to pierwsze na świecie urządzenie, które dostosuje prędkość do promienia zakrętu drogi – podkreśla główny inżynier nowego Mercedesa Actros Guido Groch.

PPC uwzględnia także ograniczenia prędkości, stopniowo zwalniając przed wjazdem na teren zabudowany i samoczynnie rozpędzając pojazd po wyjeździe na autostradę.

Kierowca nie musi zwalniać przed zakrętami – auto zrobi to za niego nawet na drogach krajowych i wojewódzkich. Z kolei system Active Drive Assist utrzyma Actrosa w pasie ruchu autostrady nawet na łuku. ADA sprawia, że Actros utrzymuje bezpieczny odstęp od poprzedzającego pojazdu. Funkcjonuje także w korku, ale po dwóch sekundach stania wyłącza się i kierowca musi przejąć prowadzenie.

Ponadto system działa tak długo, jak długo kierowca trzyma ręce na kierownicy. Wystarczy je zdjąć, a po kilku sekundach samochód zawiadamia kierowcę, że systemy wspomagania wyłączyły się. Podobnie wyłączy się na wąskich, krętych drogach.

Kolejny poziom zaawansowania otrzymał system Active Brake Assist 5, który w odróżnieniu od poprzednika zahamuje do zatrzymania i z pełną mocą przed pieszym z prędkości do 50 km/h. Samochód do rozpoznania pieszego i parametrów jego ruchu wykorzystuje kamerę i radar.

ABA5 rozpoznaje także rowerzystę nadjeżdżającego z tyłu i potrafi zatrzymać skręcającą w prawo ciężarówkę, aby nie najechała na niechronionego uczestnika ruchu drogowego. ADA i ABA5 wykorzystują nową generacją radarów i kamer oraz ulepszone oprogramowanie, które lepiej rozpoznaje ludzi (idących i na rowerze) i sprawniej działa także w deszczu i we mgle.

Łącznie systemy ABA5, ADA i PPC zapewniają drugi poziom jazdy autonomicznej, najwyższy, na jaki pozwalają przepisy. Groch podkreśla, że oprogramowanie systemów bezpieczeństwa jest własne Mercedesa, choć poszczególne komponenty dostarczane są przez zewnętrznych dostawców. Mercedes opracował także własną przekładnię kierowniczą ze wspomaganiem hydraulicznym i silnikiem elektrycznym, który wprowadza korekty toru jazdy na sygnał systemów bezpieczeństwa.

Inżynierowie konkurencyjnych firm zapowiadają wdrożenie podobnych rozwiązań, choć w większości opóźnieni są o ponad rok.

Same dobre dzieciaki

Szkoły chwalą uczniów zainteresowanych nauką zawodu kierowcy-mechanika. Popularność tego kierunku rośnie.

Piotr Gawełczyk

Proszę pana, to jest samo dobro! – odpowiada na pytanie o młodzież, która od września tego roku rozpoczęła naukę w klasie kierowca-mechanik Teresa Pasowska, dyrektor Powiatowego Zespołu Szkół w Łopusznie.

Placówka uruchomiła możliwość kształcenia w tym zawodzie niemal w tym samym momencie, kiedy zostało ku temu zapalone zielone światło. – W tym roku wypuszczamy w świat pierwszy rocznik – mówi z dumą dyr. Pasowska. Każdego roku jest więcej chętnych. Szkoła zaczynała od przyjęcia 12 uczniów, rok później było ich 13, a dziś w pierwszej klasie uczy się 16 przyszłych kierowców-mechaników.

– To są same dobre dzieciaki. Wiedzą, po co przyszły do naszej szkoły i do tej konkretnie klasy. Chętnie chodzą na zajęcia, nie słyszałam, żeby opiekunowie zajęć praktycznych wypowiadali na ich temat jakieś złe opinie – mówi dyr. Pasowska. Chwali też współpracę z lokalnymi przedsiębiorcami – Bonifacym Sornatem i Krzysztofem Soboniem, u których łopuszańska młodzież może się uczyć praktycznej strony zawodu, który promują na lokalnych imprezach. – Co roku w maju pod nazwą Europiknik organizujemy Dni Otwarte. Podczas tego wydarzenia przedsiębiorcy zachęcają do podjęcia nauki w zawodzie. Magnesem jest m.in. zobaczenie z bliska i wejście do ciągnika siodłowego – mówi dyr. Pasowska.

Frekwencja na medal

Dyr. Wojciech Kiełbasa z Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego wypowiada się w podobnym tonie. – Aż miło patrzeć, jak garną się do nauki. Wiedzą doskonale, po co przyszli do naszej szkoły i to widać od pierwszych dni. Właśnie jestem po przeglądzie dzienników lekcyjnych i muszę powiedzieć, że to jedyna klasa, w której nie ma problemów z frekwencją na lekcjach. To o czymś świadczy, prawda? – pyta retorycznie dyr. Kiełbasa, który – podobnie jak szkoła w Łopusznie – też w tym roku wypuszcza trzecią klasę w świat.

Na pytanie, jak są przygotowani, dyr. Kiełbasa podaje przykład. – Właściciel współpracującej ze szkołą firmy Izolbet powiedział mi, że kilku chłopców zatrudni natychmiast po skończeniu przez nich nauki – mówi z dumą dyr. Kiełbasa. O tym, że Gostynin ma ambitną młodzież świadczy choćby fakt, że na kurs przygotowujący do zdobycia uprawnień popularnego „nalewaka" zgłosiła się cała klasa. – Na ADR-y szkolić się jeszcze nie mogą, bo nie mają ukończonych 21 lat. Ale widać, że chcą podnosić umiejętności – powiedział dyr. Kiełbasa.

– Co roku mamy mniej więcej podobną liczbę uczniów. W tym roku przyjęliśmy 17 chłopców, chociaż była zgoda na 16. Co więcej – otrzymaliśmy 21 podań, ale w związku z tym, że nie otrzymaliśmy od miasta zgody na utworzenie całej klasy, mamy tę połówkę – mówi kierownik szkolenia praktycznego Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni Ewa Detlaff. – 95 proc. uczniów jest zdecydowana kontynuować karierę na ciężkich samochodach. W trzeciej klasie mamy dziewiątkę – dwóch z nich podjęło decyzję, że będą pracować w serwisach jako mechanicy, pozostała siódemka chce spróbować sił na dużych pojazdach. – dodaje.

Oczywiście pierwszoklasiści na razie mają zajęcia w przyszkolnych warsztatach, dopiero później będą mieli okazję poznać smak pracy w prawdziwej firmie. Jak mówi Ewa Detlaff, ci, którzy kończą już naukę, zapewne wsiądą na busy, by potem, już po skończeniu 21 lat, zrobić kategorię C i C+E.

– Mamy świadomość, że ten zawód jest wielką szansą dla naszej młodzieży, dlatego praktycznie od marca do maja promujemy tę klasę w okolicznych gimnazjach. Działa też szeptana propaganda – przychodzą do nas kandydaci mówiąc, że dowiedzieli się o takiej klasie od kolegi – mówi pani kierownik z CKZiU w Gdyni. – Nasi uczniowie mają świadomość tego, co ich czeka. W rozmowach między nimi słyszę, jak mówią o tym, że ten zawód daje dobre pieniądze i dopó-

Promocja zawodu

Dyplomy dla szkół

Z roku na rok przybywa szkół branżowych pierwszego stopnia podejmujących kształcenie w zawodach, w których polski rynek pracy odczuwa deficyt, co jest obopólnym sukcesem oświaty i biznesu. Tak jest w przypadku przyszłych kierowców ciężarówek. ZMPD doceniając zaangażowanie poszczególnych placówek przygotowało dla nich pamiątkowe dyplomy.
ZMPD dekadę walczyło o powrót nauczania tego zawodu w szkołach publicznych i od ponad dwóch lat zbiera owoce naszego działania. Akcja "Cała Polska kształci kierowców-mechaników" nabiera rumieńców - kolejne szkoły branżowe dołączają do ekskluzywnego grona, ucząc młodzież zawodu, w którym bez problemu znajdzie zatrudnienie i godne wynagrodzenie.

ki nie założą rodziny, mogą spokojnie w nim pracować. Współpracujemy z miejscowymi firmami, np. z firmą Skat, która ma dużą flotę ok. 150 ciężarówek. My jeździmy do nich, oni do nas. Mieliśmy okazję ćwiczyć na symulatorze – bardzo się to podobało, choć ze względu na liczbę młodzieży każdy miał bardzo mało czasu, by sobie „pojeździć". To było jednak bardzo dobre doświadczenie, bo uczniowie mogli się przekonać, na co przede wszystkim trzeba zwracać uwagę. Z perspektywy czasu widzę, że otworzenie klasy o tym profilu było bardzo dobrą decyzją. Wiadomo – to jest nisza, kierowców brakuje i będzie brakowało, a dzięki klasom o tym profilu luka choć trochę się zmniejszy – mówi Ewa Detlaff. W głosie czuć nutkę żalu, że do tej pory nie udało się zrekrutować do klasy kierowca-mechanik choć jednej dziewczyny. – To jest jednak typowo męski zawód – przyznaje pani kierownik.

Czekamy na ciężarówkę

O opinię na temat młodzieży chcącej być w przyszłości kierowcami lub mechanikami poprosiliśmy także kierownictwo Zespołu Szkół Samochodowych w Toruniu. – Zawód kierowca mechanik z każdym rokiem jest coraz bardziej popularny – mówi dyrektor tej placówki Marzanna Podpora. – Zaczęło się już w pierwszym roku wprowadzenia tej profesji do klasyfikacji zawodów. Wówczas przyjęliśmy 17 uczniów, z których siódemka dotarła do trzeciej klasy. Sprawdzają się na zajęciach praktycznych, zwłaszcza w zakładzie pracy - część zajęć odbywają w firmie serwisującej samochody ciężarowe Kujawski Truck Center. Mam nadzieję, że będą gotowi na egzamin potwierdzający kwalifikacje w zawodzie – dodaje pani dyrektor. W ubiegłym roku szkolnym szkoła przyjęła 18 uczniów. Ta grupa jest bardziej zmotywowana i bardziej świadoma dokonanego wyboru niż ich starsi o rok koledzy.

W roku szkolnym 2018/2019 liczba przyszłych kierowców-mechaników zdecydowanie wzrosła. – Mamy już całą pierwszą klasę, czyli 31 uczniów. Cieszymy się, że coraz więcej dzieciaków garnie się do tego zawodu – mówi dyr. Podpora. – Podjęliśmy bardzo cenną współpracę z liczącymi się na rynku regionalnym firmami, np. wspomniany wcześniej Kujawski Truck Center zapewnia praktyczną naukę zawodu na stanowiskach pracy, DAF szkoli naszych nauczycieli, sponsoruje nagrody dla uczniów, a także pomaga w wyposażaniu pracowni, np. w postaci tachografu do pracowni środków transportu drogowego. Firma AutoAndreas sponsoruje nagrody dla uczniów, natomiast z toruńskim MZK toczą się rozmowy na temat stypendiów oraz zajęć związanych z autobusami hybrydowymi – mówi dyr. Podpora.

Dodaje także, że od dwóch lat szkoła posiada dobrze wyposażone pracownie do nauki zawodu kierowca-mechanik. – Pomagają nam w tym projekty unijne, w których bierzemy udział. Czekamy na ciężarówkę... – kończy pani dyrektor. Jednak to, czy decyzja wprowadzenia do oferty edukacyjnej szkoły tego zawodu była słuszna, zweryfikuje jej zdaniem pierwszy egzamin zawodowy.

– W sumie w klasach 1-3 mamy 51 uczniów, z czego najwięcej – 22 uczniów – w klasie trzeciej. To nic dziwnego, takie trendy występują też w innych zawodach klas branżowych – mówi Dariusz Domagała, kierownik Centrum Kształcenia Praktycznego w Centrum Edukacji Zawodowej w Stalowej Woli. – Na zajęciach praktycznych uczniowie podzieleni są na mniejsze grupy po siedmiu, ośmiu uczniów. Tak jest chociażby na zajęciach w pracowni budowy środków transportu drogowego, gdzie uczą się na stanowiskach przeznaczonych do kontroli i naprawy pojazdów samochodowych – powiedział Dariusz Domagała.

Daniela Florczak, była kierownik szkolenia praktycznego Zespołu Szkół Zawodowych nr 2 w Ostrołęce, twierdzi, że najnowszy narybek w jej szkole to bynajmniej nie są zahukani chłopcy. – To takie fajne łobuziaki, będą z nich dobrzy zawodowi kierowcy – mówi z przekonaniem. – Może nie mają najwyższych ocen z matematyki czy języka polskiego, to jednak z kierunkowych przedmiotów mogą się pochwalić dobrymi wynikami – dodaje pani Florczak. Ostrołęka to dobre miejsce do kształcenia przyszłych kierowców-mechaników – lokalni przedsiębiorcy, jak Mirosław Szczepankowski, fundują nagrody dla wyróżniających się uczniów. – Podstawą do ich przyznania są oceny z praktyk i frekwencja – mówi Daniela Florczak.

Odzyskany prestiż

– Nareszcie szkoła kształcąca w zawodzie odzyskała należny jej prestiż i rangę – mówi z radością w głosie Renata Stępień, dyrektor Zespołu Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach, w skład którego wchodzi ucząca przyszłych kierowców-mechaników Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2. Jak twierdzi, młodzi ludzie z dumą mówią, że są uczniami branżowej szkoły. – Młodzież, która wybrała naszą szkołę, dokonała świadomego wyboru; zdecydowana większość młodych ludzi to osoby, które chcą w przyszłości wykonywać zawód kierowcy-mechanika. To widać już po pierwszych tygodniach nowego roku szkolnego – uczniowie chętnie uczęszczają na zajęcia, co przekłada się na wyższą frekwencję niż w innych klasach. Wyniki w nauce też są nieznacznie wyższe – podkreśla dyr. Stępień. Wspomina, że 29 uczniów obecnej klasy trzeciej znalazło się w elitarnej grupie przedstawicieli zaledwie 12 klas w całej Małopolsce, które zostały wówczas otwarte. Dziś w drugiej klasie jest 15 uczniów, w pierwszej zaś 29.

Dyrektor Renata Stępień zwraca przy okazji uwagę na jeden problem: z uwagi na fakt, że w okolicy działa tylko jedna firma transportowa, a pozostałe oddalone są o około 50 km od szkoły, około 70 proc. zajęć odbywa się w Centrum Kształcenia Praktycznego i Ustawicznego oraz w szkole. – Bardzo chciałabym, aby pasja była rozwijana w naturalnych warunkach – u pracodawców. Ale obecna sytuacja wcale nie zniechęca młodzieży, tym bardziej że także w CKPiU można od strony praktycznej dobrze przygotować się do zawodu – mówi dyr. Stępień. Podkreśla, że szkoła dokłada wielu starań, by przygotować młodzież do oczekiwań pracodawców oraz dostosować program nauczania do potrzeb rynku pracy. – Uwzględniamy uwagi i sugestie pracodawców; wykwalifikowani nauczyciele zawodu pomagają uczniom osiągnąć samodzielność na praktykach, a potem w pracy. Część zagadnień związanych z logistyką czy zawiłości dotyczące przepisów celnych przybliżają inspektorzy z Inspekcji Transportu Drogowego – podaje przykłady Renata Stępień.

Z roku na rok...

Z roku na rok w legnickim Zespole Szkół Samochodowych wyraźnie rośnie liczba uczniów w klasach o profilu kierowca-mechanik. O ile w obecnej klasie trzeciej jest 21 osób, w drugiej już 30, to w pierwszej naukę pobiera aż 35 uczniów. – To nie przypadek, widać wzrost zainteresowania tym kierunkiem nauki – komentuje Henryk Rycombel, kierownik szkolenia praktycznego. – To osoby garnące się do nauki zawodu, interesujące się mechaniką i prowadzeniem pojazdów mechanicznych, chcące realizować się w zawodzie kierowcy. Są zdolni, chętni do zdobywania praktycznej wiedzy – dodaje kierownik. Chociaż, jak wynika z jego opinii, nauka interesuje ich „w stopniu umiarkowanym", to jednak zaangażowanie w szkoleniu praktycznym jest dobre i bardzo dobre. Zresztą, jak zauważa Henryk Rycombel, na naukę innych niż praktyczne przedmiotów nie mają zbyt dużo czasu właśnie ze względu na zaangażowanie i konieczność przyswojenia dużej porcji wiedzy związanej z ich zainteresowaniami. – Nasi uczniowie zdają sobie sprawę, że możliwości podjęcia pracy jako kierowca-mechanik są niemal nieograniczone, a zarobki są wyższe niż średnia krajowa. Dlatego przed nimi jest świetlana przyszłość – kończy Henryk Rycombel.

Agata Żądełek z Zespołu Szkół nr 1 w Łukowie zauważa, że jest nieco za wcześnie, żeby oceniać pierwszoklasistów. - Wydaje mi się, że chłopcy są dosyć rozkojarzeni. Na razie nie widać wybijających się osób mocno zainteresowanych mechaniką czy zawodem kierowcy, ale być może jest to spowodowane tym, że mamy niewiele godzin zajęć lub po prostu jeszcze nie dali mi się poznać. Liczę, że wśród tej grupy znajdą się jakieś perełki, ale wymaga to pewnego czasu, co widać po uczniach drugiej klasy. Tam z kolei jest bardzo dużo osób, które wiedzą, czego chcą się nauczyć. Mają mnóstwo styczności z mechaniką, bo sami majsterkują w domowych zaciszach. Z kolei wśród uczniów trzeciej klasy widzę duży niepokój związany z egzaminem zawodowym. Generalnie widzę, że większość osób, mimo średnich wyników w szkole, nadaje się do zawodu kierowca-mechanik. Chłopcy są bystrzy, inteligentni, odważni i chętni do pracy.

Nowy rok szkolny

Robert Przybylski

Szkoły branżowe rozpoczęły 3 września nowy rok szkolny. Klasy o profilu kierowca-mechanik otworzyło 108 placówek, o 100 proc. więcej niż rok wcześniej. Delegacja ZMPD z członkiem zarządu Jerzym Szepietowskim odwiedziła Gostynińskie Centrum Edukacyjne.

W tej szkole trzeci rocznik okazał się rekordowy – do klasy o profilu kierowca-mechanik zgłosiło się 21 uczniów. Rosnące zainteresowanie młodzieży podsycają obietnice Ministerstwa Edukacji Narodowej, mówiące o poszerzeniu programu nauczania o kurs prawa jazdy na kat. C i C+E.

Jerzy Szepietowski oraz dyrektor Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego Wojciech Kiełbasa i starosta gostyniński Tomasz Matuszewski pogratulowali pierwszym pięciu uczniom zdania egzaminu na prawo jazdy kat. B.

Członek zarządu ZMPD przypomniał uczniom, że na absolwentów czekają dobrze płatne miejsca pracy. – To nie jest łatwa praca, ale daje dużo satysfakcji i otwiera przed młodymi ludźmi wiele możliwości – zapewnił Jerzy Szepietowski. Według niezależnych badań początkujący kierowcy zarabiają 4 tys. zł.

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %

Nie czekaj
na zakończenie kwartału

odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu 14 dni

Więcej na ***www.uslugi.zmpd.pl***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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

1957 ZMPD

Eurotrans 2018

Europejska mobilność pod znakiem zapytania. Wyzwaniem Pakiet Mobilności, dyrektywa o delegowaniu oraz Brexit.

Robert Przybylski

W Szkole Głównej Handlowej 24 i 25 września miała miejsce konferencja EuroTrans, której tytułem była „Mobilność i europejska przestrzeń transportowa". Konferencja została poświęcona mobilności, dostępności do infrastruktury oraz wyzwaniom dla europejskiego prawodawcy.

Pakiet Mobilności dzieli

Oceniony został stan prac nad Pakietem Mobilności. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek przypomniała, że stanowiska poszczególnych państw członkowskich UE są nadal dalekie od uzgodnienia, a zarzuty niektórych krajów o stosowanie tzw. dumpingu socjalnego przez przewoźników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej są pozbawione podstaw.

Ten zarzut powinien być stawiany zachodnim firmom, które zakładały w Europie Środkowo-Wschodniej oddziały i pracujących w nich kierowców zatrudniały w przewozach w krajach będących siedzibą firm założycielskich.

Zatem nie jest to konkurencja polskich firm, ale np. holendersko-holenderska lub niemiecko-niemiecka.

Zakaz nocowania kierowców w kabinie podczas regularnego wypoczynku jest co najmniej niepraktyczny, bo pomijając kwestie socjalne, infrastruktura nie jest przygotowana: nie ma strzeżonych parkingów, podobnie jak hoteli. – Przewoźnik odpowiada za ładunek. Czy ktokolwiek pytał towarzystwa ubezpieczeniowe, czy będą obejmować polisą ładunki w samochodach pozostawionych bez dozoru? – pyta Popiołek.

Proponowane przez KE rozwiązania mają też inne nielogiczności. Prof. Bogdan Liberadzki pyta, czy zgodnie z lansowaną przez przewodniczącego KE Jeana-Claude Junckera zasadą „tej samej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu" francuski kierowca, wykonujący przewóz np. w Rumunii, powinien być wynagradzany według rumuńskich stawek?

Niezrozumiały jest także zamiar objęcia delegowaniem kierowców w transporcie międzynarodowym. KE próbuje narzucić branży transportu drogowego rozwiązania dla "stacjonarnych zawodów".

Obawy budzi także Brexit. Nadal nie wiadomo na jakich warunkach będą wykonywane przewozy międzynarodowe, czy dozwolony będzie kabotaż oraz jakie procedury obowiązywać będą na granicach.

Infrastruktura i regulacje

Prof. Wojciech Paprocki podkreślił, że wyzwaniem dla branży logistycznej będą nowe technologie oraz internet. Naukowcy podali przykłady wykorzystania nowych technologii do zarządzania łańcuchami dostaw, od przewozów morskich poprzez kolejowe po drogowe. Te narzędzia mogą służyć również do modelowania ruchu i planowania nowych połączeń.

Przedstawiciel Komisji Europejskiej Jan Mikołaj Dzięciołowski zaznaczył, że w kolejnej perspektywie unijnej KE wprowadzi nowe narzędzia, pozwalające ocenić planowane inwestycje w szerszym kontekście konkurencji międzygałęziowej oraz planowania ruchu. Celem jest zapewnienie największych korzyści z inwestycji oraz mobilności społeczeństwa. KE zakłada, że do 2030 roku gotowa będzie sieć bazowa TEN-T.

Nad rolą regulatora zastanawiali się paneliści. Prof. Liberadzki zwraca uwagę, że transport morski, lotniczy i kolejowy mają unijnego regulatora, natomiast takiej agencji nie ma transport drogowy. Zadał pytanie, jak ma być on umocowany względem agencji krajowych. Wskazał również, że taki regulator mógłby kontrolować m.in. wysokość stawek i przewozy kabotażowe. Prof. Jan Burnewicz zauważa, że ceny usług przewozowych były regulowane w Europie Zachodniej do lat 80. i politycy odeszli od tej praktyki. Kontrole stawek okazały się iluzoryczne.

Konferencja zbiegła się z obchodami uroczystości 50-lecia Katedry Transportu, funkcjonującej w ramach Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej oraz blisko 50-leciem pracy w SGH prof. Bogusława Liberadzkiego. Od 18 lat kieruje on Katedrą Transportu, będąc jednocześnie europosłem, a wcześniej ministrem transportu.

Jubilatom najlepsze życzenia złożyło ZMPD.

DKV BOX EUROPE już dostępne

DKV BOX EUROPE staje się ogólnie dostępne od 4 kwartału 2018 roku. Belgia i Holandia już po wstępnych fazach testu urządzeń pokładowych.

DKV BOX EUROPE

DKV BOX EUROPE, urządzenie pokładowe, które wkrótce umożliwi rozliczanie opłat drogowych w całej Europie zgodnie z dyrektywami EETS (europejska dyrektywa dotycząca opłat elektronicznych), przeszedł końcową fazę testów w sierpniu. Ponad tysiąc urządzeń do obsługi opłat drogowych zostało przetestowanych przez klientów DKV w całej Europie. Oprócz rejestrów transakcji, wszystkie pozostałe procesy związane z korzystaniem z urządzenia pokładowego także będą testowane, podobnie warunki awaryjne i obsługa klienta.

"Naszym celem jest zastąpienie naszych obecnych wbudowanych urządzeń pokładowych przez DKV BOX EUROPE od czwartego kwartału 2018 r. W perspektywie średnioterminowej użytkownicy będą mieli tylko jedną jednostkę pokładową dla całej Europy do dyspozycji: DKV BOX EUROPE ", mówi Gertjan Breij, dyrektor zarządzający w DKV Euro Service. "Ważne jest, aby podkreślić, że DKV BOX EUROPE nie musi być zastępowane innym urządzeniem na późniejszym etapie. Nowe kraje i ich wymagane aktualizacje są zintegrowane bezprzewodowo, a więc w pełni automatycznie i niezależnie od lokalizacji pojazdu. Klienci mogą łatwo aktywować lub dezaktywować kraje lub przypisywać swoje urządzenia pokładowe do innych pojazdów za pomocą portalu internetowego".

Od maja 2018 roku DKV BOX EUROPE można zamawiać za pośrednictwem strony internetowej DKV - na początku wersji angielskiej lub niemieckiej, a wkrótce także polskiej. Urządzenie jest dostępne od czwartego kwartału 2018 r. Belgijskie opłaty drogowe należące do systemu Viapass są pierwszymi, które można rozliczać za pośrednictwem DKV BOX EUROPE. Samo rozliczanie i rejestracja opłat EETS ruszają w Belgii pod koniec 2018 r. Testom poddawane są obecnie wszystkie działania związane z transakcjami, takie jak awarie, czy procesy związane z obsługą klienta. Firma transportowa Vervoer Engelbosch jest pierwszym klientem testowym w Belgii, który otrzymał DKV BOX EUROPE. Firma początkowo będzie z nich korzystać na terenie kraju:

"Bardzo się cieszymy, że wkrótce będzie obowiązywać jedno urządzenie, które obejmie systemy opłat drogowych w wielu krajach. Jest to wielkie ułatwienie dla codziennej działalności transportowej, zwłaszcza po ostatecznym połączeniu opłat wszystkich krajów Europy" - mówi dyrektor zarządzający Michel Engelbosch.

Jednym z kolejnych kandydatów do testów, jest holenderska firma Don Trucking, zajmująca się obsługą klienta i logistyką. 2 sierpnia firma ta otrzymała i zainstalowała swoje pierwsze urządzenia pokładowe:

„DKV BOX EUROPE uprości procesy operacyjne naszej firmy. Teraz wciąż jesteśmy zmuszeni rejestrować się w każdym kraju, co wiąże się z mnogością rachunków i tzw. „papierkowej roboty". W przyszłości zaś wystarczy jeden portal internetowy i jedno urządzenie pokładowe, co zaoszczędzi nam wiele czasu. Sama instalacja jest bardzo prosta: zainstalowanie pierwszej jednostki zajęło nam zaledwie kwadrans "- mówi Darek Hejnicki, dyrektor operacyjny w Don Trucking.

„Dzięki DKV BOX EUROPE będziemy mogli wystawiać faktury szybciej i dokładniej.", dodaje Don de Jong, założyciel Don Trucking.

Niemiecka opłata za przejazd ma z kolei zostać uruchomiona na początku 2019 roku, zaś wiosną 2019 r., do użytkowników dołączą tak zwane kraje „DSRC" (Austria, Francja, Hiszpania, Portugalia). Kolejnym krajem, który połączy się z systemem, będą Włochy. DKV BOX EUROPE umożliwi także płatność za przejazd mostami Öresund i Storebault w Skandynawii w 2019 r.

Klienci DKV mogą rejestrować się wygodnie on-line, a także w celu uzyskania dodatkowych opłat za przejazd, czy połączyć je z BOXem za pośrednictwem bezprzewodowej konfiguracji. Bez względu na to, gdzie w Europie przebywa obecnie pojazd, w którym zainstalowano system.

Więcej informacji można znaleźć na stronie dkv-euroservice.com

Drogi przewoźników

W roku stulecia odzyskania przez Polskę niepodległości międzynarodowi przewoźnicy samochodowi mogą pochwalić się dużymi sukcesami.

Robert Przybylski

Choć zaczynali trzy dekady temu bez kapitału, od używanych pojazdów, często z niewielkim doświadczeniem, to zdobyli ponad ćwierć europejskiego rynku drogowego transportu międzynarodowego; wypracowują rocznie dla kraju 4 mld euro nadwyżki w saldzie usług, są poważnym pracodawcą, zatrudniając ponad ćwierć miliona kierowców.

Początki były jednak bardzo skromne. Państwowi przewoźnicy jak Pekaes, PLO, Hartwig, Hortex, Animex działali na ustawowo zamkniętym rynku. Prywatni przewoźnicy mieli jedynie prawo do wykonywania przewozów krajowych. Pierwsze, pojedyncze przypadki wyjazdów zagranicznych prywatnych przewoźników miały miejsce dopiero w latach osiemdziesiątych.

Pekaes nie chciał za darmo

Andrzej Wachowski pracował w Niemczech od początku lat 80. jako kierowca, a później spedytor. Praca zapewniła mu finansową niezależność; otwierając własną firmę nie musiał korzystać z bardzo drogiego leasingu, za zarobione w Niemczech pieniądze kupił używanego MAN-a Bussing.

- W 1986 roku dostałem zlecenie przewozu mebli na Sycylię, ale zgoda na wykonanie takiej usługi faktycznie zależała od Pekaesu – wspomina Wachowski. Ustawa o transporcie przewidywała, że jedynym publicznym przewoźnikiem uprawnionym do wykonywania drogowego transportu międzynarodowego jest Pekaes. – Wpadłem na pomysł, że posiadając prywatny transport chcę wykonać taką usługę nieodpłatnie. Musiałem zwrócić się z tym do Pekaesu, który odmówił i dopiero wtedy mogłem podjąć się zadania – tłumaczy Wachowski.

Tylko w taki sposób udawało się wyjeżdżać w tamtych latach.

W trakcie pierwszego wyjazdu własnym samochodem przytrafiła się Wachowskiemu kontrola włoskiej policji finansowej Guardia di Finanza. – Zatrzymali mnie na bramkach za Wenecją, pewnie dlatego, że zobaczyli taki stary samochód z dziwnymi czarnymi tablicami rejestracyjnymi. Dwóch funkcjonariuszy podeszło z psem, a ten zaczął szczekać i drapać plandekę, więc zaholowali mnie z ładunkiem do jednostki wojskowej. Tam zdjęli zamknięcia celne polskie i austriackie, a następnie wpuścili psa do środka. Może na początku tak bardzo się nie bałem, ale kiedy przy wyładunku tych mebli pies bez przerwy ujadał – to poważnie zacząłem się obawiać, że mogą tam być jakieś narkotyki. Po sprawdzeniu każdej szafy pies dalej drapał w drewnianą podłogę samochodu. Wtedy zapytali mnie, co przedtem woziłem. Zgodnie z prawdą odpowiedziałem, że paszę dla drobiu i innych zwierząt. Bardzo ich moja odpowiedź rozbawiła, poklepali mnie po ramieniu, załadowali wszystko z powrotem i pomachali na do widzenia, kiedy już wyjeżdżałem z tej jednostki – kończy Wachowski.

Stawki były tak dobre, że wystarczył jeden kurs w miesiącu. Już w 1989 roku staruszek MAN zarobił na pięć używanych Mercedesów, a Wachowski założył firmę Hagoka.

Zezwolenie od ministra

Tadeusz Furmanek podjął się w grudniu 1987 roku przewozu do Grecji mienia przesiedleńczego, czyli dobytku swojej kuzynki. Żeby przechytrzyć system, wykorzystał lukę w prawie. – Pozwalała ona odprawić samochód za granicę, a przepisy nic nie wspominały, że do takiej odprawy trzeba mieć zezwolenie na wyjazd. Odprawiłem samochód ciężarowy Star 200 razem z przyczepą i pojechałem do Ministerstwa Komunikacji po zezwolenie. Przybyłem bardzo wcześnie, a tam trwał właśnie remont. Zupełnie nie było wiadomo, gdzie i do kogo się zwrócić. W końcu trafiłem na dyrektora odpowiedniego departamentu, przyjął mnie na korytarzu, bo wszędzie pracowali malarze.

Przeczytał podanie i powiedział: „Nie, nie ma pan żadnych szans. Żeby dostać zezwolenie na wyjazd do Grecji musiałby pan dostać odmowę od Pekaesu, że nie wykona tej usługi. Pekaes panu takiej odmowy nie wyda, bo wykonuje wszelkie przewozy rzeczy, więc sprawa jest nie do załatwienia”. Zapytałem, co mam zrobić, ponieważ samochód czeka już odprawiony. – Niech pan idzie do ministra.

Minister komunikacji był nieuchwytny, przyjmowało za to trzech wiceministrów: od kolei, żeglugi i dróg. Dyrektor, z którym rozmawiałem, polecił mi udać się do tego trzeciego, ponieważ „był najbliżej tematu”. Wiceminister przyjął mnie w swoim gabinecie, też remontowanym i malowanym, i kiedy wykładałem mu swoją sprawę, postanowiłem zagrać va banque. Stwierdziłem, że dyrektor, z którym wcześniej już tę sprawę omawiałem, powiedział, że w podanych okolicznościach nic nie stoi na przeszkodzie, żebym dostał to zezwolenie na wyjazd, tylko potrzeba zgody wiceministra. Ten zadzwonił po chwili do dyrektora departamentu, którego tak skwapliwie zacytowałem, z prośbą o opinię, co w tej sytuacji zrobić? Kiedy zakończył rozmowę, spojrzał mi w oczy i napisał na moim podaniu: „zgoda”. Szybko odnalazłem dyrektora, razem odszukaliśmy jego sekretarkę, która na podstawie podania wystawiła mi zaświadczenie. Z tym dokumentem pojechałem do ZMPD, które wydawało zezwolenia na przewóz międzynarodowy. Kiedy mi się wydawało, że jestem już blisko sfinalizowania sprawy, w Zrzeszeniu powiedziano, że wprawdzie mam zaświadczenie, ale jest duży problem, bo oni wydają zezwolenia tylko swoim członkom. Trzeba tu zaznaczyć, że ZMPD miało wtedy 5 (albo 6) członków, to był Hartwig, Pekaes, Orbis, Transbud... no i pojawiłem się ja: „Zakład Usługi Wielobranżowe Tadeusz Furmanek”. Chyba mnie jednak gdzieś dopisali, bo zezwolenie dostałem, musiałem tylko uiścić opłatę za zaległe składki członkowskie. Podpisałem tylko zobowiązanie, że zużyte zezwolenie natychmiast zwrócę do ZMPD i miałem już dokument w ręku. Załatwienie tej całej sprawy zajęło mi tylko jeden dzień!”.

Wyjechał w grudniu 1987 roku. – Byłem pierwszym prywatnym przewoźnikiem na przejściu w Przemyślu. Celniczka nakazała mi ponownie wypełnić formularz, bo... w rubryce nazwa firmy wpisałem nazwisko kierowcy. Kiedy drugi raz

reklama

Nawiążemy współprace z PRZEWOŹNIKAMI!

Recepta naszego sukcesu to niezawodność i rzetelność.

Nasze oczekiwania:

- własny tabor (plandeki z naczepami, ewentualnie z koszem paletowym wyposażonym w europalety)
- kilkuletnie doświadzenie w branży
- odpowiednie wyposażenie pojazdów i doświadczonych kierowców

Nasz wkład do partnerskiego sukcesu:

- całoroczne zatrudnienie
- mozliwosc tankowania pojazdówpoprzez nasza firme
- terminowe płatności

Przewoźników chcących nawiązać współprace z nami odnosząc sukcesy we wspólnej przyszłości, prosimy o kontakt z nami.

Kontakt w jezyku polskim:

beata@erc.at | +43 5372 64545 17
codziennie do 14:00 godz.

ERC LOGISTIK GMBH
YOUR ROUTE IS OUR DESTINATION

Endach 34 | A - 6330 Kufstein
+43 5372 645450 | office@erc.at

wypełniłem tak samo, musiałem już składać dodatkowe wyjaśnienia, że to ja jestem tą firmą. Przejechałem na drugą stronę, tam powtórzyliśmy kujawiaka, tylko ze znacznie większym przytupem. Celnik radziecki (jeszcze wtedy istniało ZSRR) też zwrócił mi uwagę, że źle wypełniłem druki i zamiast nazwy firmy wpisałem nazwisko kierowcy. W końcu spojrzał na mnie i stwierdził: „Znaczy jesteście fabrykantem?", a potem zrobili mi takie przeszukanie, jak z podręcznika do łapania szpiegów. Po tych przygodach już bez większych problemów dojechałem do Grecji. Rozładowaliśmy się w porcie Kawalia, a na ładunek powrotny wzięliśmy owoce kiwi. Pieniędzy starczyło nam tylko na załadowanie samochodu, przyczepa jechała pusta. Wracałem z Grecji na parę dni przed Bożym Narodzeniem A.D. 1987 ciężarówką wypełnioną kiwi! – zaznacza Furmanek.

Brakująca litera

Leon Kaczmarek prowadzi firmę transportową od 1983 roku. Sam zmontował 5 Jelczy z części kupowanych ze złomu i w innych miejscach. W 1988 roku podjął się przewozu łańcucha kotwicznego z odlewni w Śremie pod Ateny.

Po trzech tygodniach przygotowań wyjechał w trasę w lipcu 1988 roku. Członkostwo w ZMPD było zastrzeżone dla przedsiębiorstw państwowych, dlatego Kaczmarek nie mógł otrzymać karnetu TIR. Kupił jednak manifest AGT, który w krajach RWPG służył do ubezpieczenia należności celnych.

Jechał przerobionym na wywrotkę ciągnikiem siodłowym Jelcz 317 z przyczepą HL 8011. – Zdobyłem zezwolenia, talony na paliwo (miałem ich cały plik, odcinek upoważniał do zakupu 10 litrów). Przy wjeździe do Rosji, na przejściu w Medyce, celnik spytał, dlaczego w numerze rejestracyjnym mojej ciężarówki nie ma litery na końcu ciągu znaków. – Bo to jest moja prywatna ciężarówka. Mimo tego celnik nie mógł zrozumieć, jak „oni", czyli władza, wypuścili mnie bez tej litery. Pół godziny tłumaczyłem mu, że samochód jest mój i jako prywatny ma nieco inny numer rejestracyjny.

W końcu pozwolili mi jechać dalej. Zezwolenia rosyjskie były nietypowe. Przy wjeździe urzędnicy spisywali licznik i opłatę wnosiło się na podstawie przebiegu. Jechałem maksymalnie daleko po Rosji, aby jak najkrócej przejechać przez Rumunię, bo tam nie miałem talonów na paliwo. Do Rumunii wjechałem w Kiszyniowie, potem przez Bukareszt do Bułgarii i stamtąd przez przejście graniczne w Kulate do Grecji. Jechałem dalej przez Saloniki aż pod Ateny; 50 km przed stolicą Grecji w Tivie był urząd celny, w którym musiałem się odprawić. Jadąc przez Rosję nadłożyłem drogi – zrobiłem 2 tys. km, a w linii prostej jest połowę mniej – wyjaśnia Kaczmarek.

W greckim urzędzie celnym okazało się, że w dokumentacji brakuje składu chemicznego łańcucha. Urzędnicy zażądali zrobienie testu składu chemicznego, co trwało tydzień. Importer łańcucha wpłacił należność celną i mogłem wjechać do Grecji. Tam mnie zważono i operator złapał się za głowę, bo mój zestaw ważył ponad 40 ton. Za paczkę kawy załoga wagi puściła mnie – dodaje Kaczmarek.

– Z Grecji wracałem na pusto i dopiero na Śląsku zdobyłem ładunek do Wielkopolski. Przekraczając granicę sowiecko-polską trafiłem na tego samego celnika, który mnie wypuszczał. Wtedy nie musiałem się już niczego obawiać i powiedziałem, że mam 5 ciężarówek. Jak to usłyszał, to kazał mi wysiąść i wszystko sobie wytłumaczyć.

W 1989 roku drugi raz wyjechałem do Grecji. Był to mój drugi zagraniczny wyjazd i dokończenie rozpoczętego rok wcześniej kontraktu. Tym razem jechałem Jelczem 620 z długą kabiną, dwiema leżankami i wziąłem kierowcę. Na granicy już takiego zdziwienia nie było – dodaje Kaczmarek.

Kuźnia kadr

Powszechnie znaną i docenianą kuźnią kadr transportu międzynarodowego był Pekaes. Nie był on jednak jedynym, który pozwolił zapoznać się licznym kierowcom z branżą, którą po 1989 roku zasilili jako przedsiębiorcy.

W latach 80. PKS Radzyń Podlaski wysyłał miesięcznie 30 kontenerów do Europy Zachodniej, głównie z elektroniką przewożoną z Japonii koleją transsyberyjską. Specjalnie dla tego celu PKS odkupił z PMPS Pekaes zachodni tabor: Volvo F89 (zwane „babką") i Volvo F12 „kanciak". – Wysyłałem nie tylko swoje zestawy, ale też innych okolicznych PKS-ów i rozliczałem je. Były to: PKS Lublin, PKS Puławy, PKS Opole Lubelskie, PKS Biała Podlaska. Dzięki tym przewozom dużo osób poznało branżę transportu drogowego i stąd późniejsza duża popularność tych usług. Pomogłem wielu osobom zapoznać się międzynarodowymi przewozami drogowymi i jest to dla mnie duża satysfakcja – przyznaje były dyrektor PKS Radzyń Podlaski Sławomir Kostjan.

W drugiej połowie lat 80. Stanisław Gębski zorganizował w Transbudzie Warszawa biuro eksportu oraz uruchomił przewozy międzynarodowe. Wtedy rozpoczął współpracę w ZMPD i BOTM-em przy przygotowywaniu dokumentacji przewozowej.

W jego ślady poszli wkrótce prywatni przedsiębiorcy. – Gdy nastąpił przełom polityczny, zabrałem się za przewozy międzynarodowe – wspomina Jan Buczek. – Kupiłem w Niemczech 6-letnie Volvo Globetrotter. To był wyjątkowy samochód, miał perłową ramę, niebieską kabinę z perłowymi pasa-

> Celniczka francuska znalazła w naszym bagażu ubranie robocze i rękawice, więc uparła się, że nas nie wpuści, bo jedziemy do pracy. Dopiero jak pokazałem jej torbę pieniędzy i wytłumaczyłem, że jadę po ciężarówkę, puściła – wspomina Euzebiusz Gawrysiuk

reklama

mi. Pierwszy kurs zrobiłem z przypadku. Innemu przewoźnikowi zepsuł się ciągnik, więc podłączyłem się do 12-metrowej naczepy chłodni pełnej czosnku i pojechałem do Holandii. Towar dostarczyłem i tak zacząłem jeździć na międzynarodowych trasach – wyjaśnia Buczek.

Jerzy Folwaczny zaczął w 1989 roku regularnie wyjeżdżać za granicę. Pierwszy kurs międzynarodowy zrobił Jelczem do Berlina. Do Niemiec woził cegłę, a z Niemiec przeprowadzki. – Podstawową trudnością było zdobycie zezwolenia na transport. Jeździło się po nie do Warszawy i jednorazowo można było kupić trzy lub cztery takie dokumenty. Korytarze w Ministerstwie Komunikacji były pełne oczekujących w długich kolejkach przewoźników. Po zezwolenia zgłosiła się cała Polska – zapewnia Folwaczny.

Zorganizować zezwolenia i samochody

Pionierzy przewozów międzynarodowych przecierali szlaki do biur, ministerstw i... sprzedawców używanych ciężarówek. Przedsiębiorcy zaczynali z reguły od pojedynczych zestawów. Adam Byglewski, dziś współwłaściciel potężnego Adampolu, jako pierwszy pojazd kupił w Niemczech używaną naczepę do przewozu samochodów.

Karol Kasprzyk prowadzi transport drogowy od 1989 roku. W Mannheim kupił 10-letniego MAN-a 19.320 z przebiegiem miliona kilometrów, natomiast 3-osiowa naczepa Viberti o długości 12,6 m pochodziła z Danii. Zestaw zarejestrował w Polsce, podobnie jak firmę, bo w Niemczech, gdzie od dwóch lat mieszkał z rodziną, licencja kosztowała 75 tys. marek. – Poszedłem do BOTM na ul. Grójeckiej w Warszawie po zezwolenia. Kazali mi kupić 16-kartkowy zeszyt do wpisywania zezwoleń, kartki zaplombowali lakową pieczęcią i to było wszystko. Założyli mi teczkę nr 216, a numer licencji dostałem 1682. W grudniu 1989 roku, tuż przed świętami, zrobiłem pierwszą trasę. Wiozłem 13-metrowej długości blachy z Huty Częstochowa do Hamburga. Do tej pory jeździłem 70 km/h, a MAN szedł 120 km/h. Pamiętam, że zaczynali ze mną Piotr Żur, Sigulka, Piotr Matysiak – wymienia Kasprzyk. – Zaczynałem jeździć pod spedycją Expol Jasia Sokołowskiego. Rok dla niego pracowałem. Po roku pracy kupiłem drugiego używanego MAN-a i zatrudniłem kierowców – dodaje.

Na importowaną ciężarówkę zdecydował się także Euzebiusz Gawrysiuk. – Pierwszą kupiłem we Francji za gotówkę. Celnik polski nie chciał mnie przepuścić, bo nie miałem dokumentu z banku poświadczającego wypłatę takiej sumy. Natomiast celniczka francuska znalazła w naszym bagażu ubranie robocze i rękawice, więc uparła się, że nas nie wpuści, bo jedziemy do pracy. Dopiero jak pokazałem jej torbę pieniędzy i wytłumaczyłem, że jadę po ciężarówkę, puściła – wspomina Gawrysiuk.

- Pięcioletnie Renault R340 znalazł mi znajomy, który pracował we Francji – dodaje Gawrysiuk. Pierwszy kurs za granicę zrobił na zachód. – Z ciekowości, jak tam jest. Początkowo pracowałem dla zachodnich spedycji: niemieckiej Groborz i francuskiej Giroux. Nie było internetu, wiec ładunki zdobywało się poprzez znajomości. Kiedyś zadzwonił do mnie Niemiec – nie wiem, skąd znalazł mój telefon – i spytał, czy bym nie zawiózł do Rosji ładunku. Tak zacząłem jeździć w tamtym kierunku. Spedytorzy brali nasze adresy chyba z listów przewozowych. Konkurentami byli m.in. Węgrzy, dużo woził Hungarocamion, ale oni napotkali na jakieś problemy i wycofali się z tego rynku. W tamtym czasie kabotaże po Europie Zachodniej nie były znane – podkreśla Gawrysiuk.

Jeździł także dla LKW Walter. – Firma nie miała wysokich stawek, ale regularnie płaciła 2 razy w miesiącu i jeśli tuż przed wypłatą wysłałem dokumenty przewozowe, to za kilka dni miałem pieniądze. Spedycja oferowała także uśrednione całoroczne stawki, nawet w sierpniu mieli robotę – podkreśla Gawrysiuk.

Jednak ta austriacka spedycja zaniżyła ceny na całym rynku, szczególnie w obsłudze papierni, które wcześniej dobrze płaciły. LKW Walter zaoferował całościową obsługę i drobne firmy wypadły z rynku.

Nowe samochody

W 1989 roku Stanisław Gębski założył spółkę cywilną Tranzyt, choć nadal zatrudniony był w Transbudzie Warszawa. – Moja firma wydzierżawiła 4 Liazy z Transbudu Warszawa do przewozu palet do Niemiec, ale Rada Zakładowa państwowego przedsiębiorstwa kręciła nosem, że płacę zbyt mało, że to nieopłacalne dla firmy i musiałem kupić własny tabor. W Kuwejcie, gdzie w latach 80. byłem na kontrakcie, mieliśmy 140 MAN-ów i tam poznałem personel MAN-a. Potem był Irak i ta sama marka ciężarówek. MAN mnie znał i jego pracownicy mówili: tylko załóż działalność gospodarczą i przyjeżdżaj do nas po samochody – wspomina Gębski.

W 1991 roku już pod nazwą Uniontrans, firma Gębskiego kupiła 12 nowych ciągników siodłowych MAN z naczepami Schwarzmullera za 3,5 mln marek. – To były pierwsze w Polsce MAN-y z czarnymi kabinami – podkreśla Gębski. Wyszedł z założenia, że jeśli ma robotę na 4 samochody, to znajdzie i na 12, bo i tak nie będzie spać.

Wspomina, że po podpisaniu umowy w Monachium, siedział ze wspólnikiem w piwiarni nad golonką, zastanawiając się, czy dobrze zrobili decydując się na tak kosztowny zakup. – W pewnym momencie podszedł do nas gość, przeprosił że wszystko słyszał i stwierdził, że na takich warunkach to nawet burdel by tego nie udźwignął, a my to chcemy spłacić transportem – opisuje Gębski.

Przyznaje, że rozmowa w piwiarni nie była końcem przygód z finansowaniem zakupu dwunastu MAN-ów. – Kolega z Banku Handlowego poradził w 1993 roku, aby uciekać od kredytów walutowych, bo nastąpi załamanie kursu marki. Wziąłem kredyt w złotówkach i spłaciłem całe zadłużenie u MAN-a. Niemcy dziwili się, dostałem nawet 45 tys. marek obniżki, ale per saldo i tak na tym straciłem kilkaset tysięcy złotych, bo żadnego załamania kursu nie było. Firmę jednak uratowałem, a Niemcy mówili,

> Wziąłem kredyt w złotówkach i spłaciłem całe zadłużenie u MAN-a. Niemcy dziwili się, dostałem nawet 45 tys. marek obniżki, ale per saldo i tak na tym straciłem kilkaset tysięcy złotych, bo żadnego załamania kursu nie było. Firmę jednak uratowałem, a Niemcy mówili, że tylko ja spłacałem samochody – zapewnia Stanisław Gębski

że tylko ja spłacałem samochody – podkreśla Gębski.

W takich warunkach trudno dziwić się, że na początku lat 90. firmy państwowe likwidowały przewozy towarowe, bo nie były w stanie sprostać konkurencji prywatnych przewoźników. Starały się zarabiać na tej sytuacji, odsprzedając karnety TIR prywatnym wykonawcom, którzy nie mogli ich uzyskać w legalny sposób. – Było to lekkomyślne działanie, bo PKS wystawiał się na ryzyko opłaty należności celnych, gdyby wykonawca okazał się nieuczciwy. Z kolei trudności ze zdobyciem zezwoleń oraz koncesji, których wydawanie Ministerstwo Transportu uzależniło od inwestycji w nowy tabor, ograniczały rozwój prywatnych firm – wspomina Kostjan.

Niełatwy kawałek chleba

W 1991 roku pojawiły się koncesje na wykonywanie przewozów międzynarodowych.

Jan Buczek przypomina, że Ministerstwo Komunikacji wprowadziło zasadę ułatwień w dostępie do zezwoleń dla przewoźników dysponujących nowym taborem. – Tymczasem nasze ciężarówki miały po 10 lat lub więcej i często sporo rdzy. Takie utrudnienia mnie bolały. Tymczasem Pekaes i inne firmy państwowe miały pieniądze i kupowały nowy tabor, a w rezultacie miały zezwoleń w bród. Ubocznym skutkiem tych regulacji były inwestycje przewoźników, którzy musieli się rozwijać i inwestować, jeśli chcieli przetrwać. Skutek znamy – polscy przedsiębiorcy zawojowali Europę – wskazuje Buczek.

Zanim jednak to nastąpiło, musieli pokonać sporo przeciwności. – Często spotykam się z nadgorliwością niemieckich policjantów w stosunku do polskich kierowców – uważa Kasprzyk. – W latach 90. na terenie byłego NRD policja zatrzymała samochód z rejestracją podkarpacką. Pomyślałem, że jak to chłopak z Rzeszowa, to pewno nie zna niemieckiego i zatrzymałem się. Policjant zgodził się na tłumaczenie i chciał wlepić kierowcy 3 mandaty po 50 marek za brak obowiązujących w Niemczech, ale nie w Polsce, świateł naczepy, osłony przeciwwjazdowej i jeszcze czegoś. Zwróciłem uwagę policjantowi, że zestaw jest rejestrowany w Polsce, gdzie tych wymagań jeszcze nie było i nie ma prawa wlepić mu mandatów. Po dłuższej rozmowie policjant odstąpił od karania i oddał kierowcy papiery – opisuje Kasprzyk.

Choć przewoźnicy szybko zorganizowali się i dziś tworzą mocne organizacje branżowe, transport nigdy nie był łatwym kawałkiem chleba. – Z liczącej 3 tys. osób załogi Transbud Warszawa tylko mnie udało się utrzymać firmę. Nawet w latach 90. było trudno, choć stawki były wyższe niż teraz – kończy Gębski.

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**

Wynajem coraz popularniejszy

GRUPA DBK

Wynajem to szereg korzyści dla firmy transportowej. Klient może wynająć nowy pojazd w dogodnym dla siebie terminie, na dowolny okres – wszystko w zależności od jego potrzeb i specyfiki pracy. DBK Rental stawia na kompleksowość, oferując pojazdy w różnych pakietach: od podstawowych do najbardziej rozbudowanych, w których przewoźnik otrzymuje wszelkie udogodnienia szyte na miarę, co z pewnością działa na korzyść wynajmu w zestawieniu z tradycyjnym leasingiem – wskazuje dyrektor zarządzający DBK Rental Łukasz Chyliński.

Podkreśla, że wynajem zapewnia stałe koszty utrzymania, które podczas trwania kontraktu są niezmienne. Ułatwia to przedsiębiorcy właściwie budżetowanie oraz minimalizuje ryzyko, gdyż wszelkie koszty związane z utrzymaniem pojazdu (serwis, opony, ewentualne awarie) pozostają w gestii firmy świadczącej usługi wynajmu i ona ponosi ryzyko ich zmian – wyjaśnia dyrektor zarządzający.

Wynajem staje się coraz popularniejszy ze względu na jego elastyczność. – Wśród klientów wzrasta świadomość korzyści, jakie mogą zyskać, korzystając z tej usługi. Jeszcze kilka lat temu mieliśmy do czynienia z dystansem wobec takiej formy finansowania oraz tendencją do posiadania własnej floty. Dziś właściciele firm transportowych coraz częściej decydują się na kompleksowy wynajem, który odciąży ich z dodatkowych, nieprzewidzianych kosztów. W skład naszej floty wchodzi blisko 2800 nowych pojazdów wiodących marek, a klienci nie mają problemów z ich eksploatacją i uzyskują lepsze wyniki w zużyciu paliwa przez kierowców – ocenia Łukasz Chyliński.

Wynajem to także mniej pracy administracyjnej dla firmy. – W ramach kontraktu właściciel otrzymuje jedną comiesięczną fakturę, w której zawierają się wszystkie koszty związane z użytkowaniem pojazdu (usługi serwisowe, podatki, ubezpieczenie). Ponadto podczas trwania kontraktu przejmujemy pełną opiekę nad flotą. Naszym klientom gwarantujemy dedykowane osoby do obsługi pojazdów, które służą pomocą w kwestiach techniczno-serwisowych 24h/7dni.

Istotną korzyścią przemawiającą za wynajmem jest brak problemu z późniejszą odsprzedażą pojazdu. – W momencie zakończenia kontraktu klient przekazuje nam użytkowany pojazd i może wynająć kolejny nowy pojazd – tłumaczy Łukasz Chyliński.

reklama

DBK RENTAL

Wynajem krótko- i długoterminowy
pojazdów użytkowych

PEŁNE UBEZPIECZENIE
ROZBUDOWANA SIEĆ SERWISOWA
SERWIS OGUMIENIA
USŁUGI TELEMATYCZNE
PRZEGLĄDY REJESTRACYJNE
REJESTRACJA POJAZDU
POJAZDY ZASTĘPCZE
OBSŁUGA SZKÓD
PEŁNA OBSŁUGA TECHNICZNA
RÓŻNE PAKIETY WYNAJMU

O szczegóły zapytaj doradcę DBK Rental +48 660 123 000

www.dbkrental.com rental@grupadbk.com

DBK GROUP

Targi Kielce
exhibition & congress centre

Autostrada-Polska
Rotra
Traffic-Expo
Europarking
Kielce

14-16.05.2019

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

www.autostrada-polska.pl

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

Współpraca

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 Mercedesa 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 spalanie 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.

Liczby są bezwzględne: 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 XXXX

LUTZ ASSEKURANZ

Rozdział VIII Konwencji CMR nosi tytuł „Postanowienia końcowe". Zawiera on przepisy formalne dotyczące przystąpienia do Konwencji i wypowiedzenia jej przez poszczególne państwa, wejścia Konwencji w życie i zakończenia jej obowiązywania oraz tym podobne.

Jednak postanowieniem mającym znaczenie w praktyce przy likwidacji szkód jest artykuł 51 ust. 3 CMR, który ma następujące brzmienie:
„Sporządzono w Genewie dnia dziewiętnastego maja tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego szóstego roku, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne".

W celu zapewnienia zapowiedzianej w preambule funkcji ujednolicenia prawa, brzmieniu tekstu tej Konwencji przypisuje się szczególnie decydujące znaczenie. Wyłącznie autentycznymi brzmieniami są zatem wspólnie francuska i angielska wersja Konwencji CMR. We wszystkich krajach członkowskich Konwencji CMR należy zabiegać o sensowną i w miarę możliwości jednolitą, wspólną interpretację zawartych w niej pojęć. Tekst tej konwencji w jakimkolwiek innym języku narodowym jest jedynie tłumaczeniem i z tego powodu nie może uzasadniać żadnej interpretacji, odbiegającej od tekstu oryginalnego. Wykładnia przepisów CMR musi raczej wynikać „z samego tekstu konwencji", i to z tekstu oryginalnego, i w takich wypadkach jest jedynym rozwiązaniem, dopuszczalnym na płaszczyźnie międzynarodowej.

Niejasności są powszechnie obecne w tłumaczeniach tekstu konwencji na języki narodowe. Szczególnie znaczący przykład można znaleźć w artykule 29 CMR, gdzie słowo „equivalente" / „equivalent" (pol.: ekwiwalentny) przetłumaczone zostało jako „równoznaczny". Na podstawie oryginalnej angielskiej i francuskiej wersji można jednak wywnioskować, że nie chodzi tu o „bycie równoznacznym", lecz o „bycie ekwiwalentnym". Bliższe wyjaśnienia odnoszące się do tej kwestii znajdziecie Państwo we wcześniejszym odcinku naszej serii, w którym omawiany był art. 29 CMR.

Stale dochodzi do procesów sądowych, gdzie zachodzi konieczność sięgania do obydwu wersji oryginalnych. Obecnie w orzecznictwie sądowym i literaturze prawniczej nie ma już żadnych wątpliwości co do tego, iż tylko obydwie te wersje są w rzeczywistości wersjami wyłącznie autentycznymi.

Ponieważ nasza seria powoli zmierza ku końcowi, dokonajmy raz jeszcze krótkiego przeglądu samej Konwencji CMR. W następnych artykułach zajmiemy się bardziej szczegółowo ubezpieczeniem CMR.

Omawiana przez nas konwencja obejmuje oprócz wyznaczającej jej kierunek preambuły osiem rozdziałów, których tytuły oczywiście nie zawsze precyzyjnie oddają ich treść:

I: Zakres stosowania; II: Osoby, za które odpowiada przewoźnik; III: Zawarcie i wykonanie umowy przewozu; IV: Odpowiedzialność przewoźnika; V: Reklamacje i roszczenia; VI: Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez przewoźników sukcesywnych; VII: Nieważność klauzul sprzecznych z konwencją; VIII: Postanowienia końcowe (omawiane w bieżącym numerze magazynu).

Preambuła: Wyrażone jest w niej dążenie do ujednolicenia prawa, w szczególności w zakresie dokumentów i odpowiedzialności. Ten szczytny zamiar oczywiście wciąż jeszcze czeka na realizację, co jest widoczne, gdy przyjrzymy się częściowo rozbieżnemu orzecznictwu poszczególnych państw należących do Konwencji CMR.

Rozdział I: Oprócz zdefiniowania warunków odnoszących się do zakresu terytorialnego, pod którymi należy w ogóle stosować Konwencję CMR (artykuł 1), w artykule 2 CMR omówiony został reżim odpowiedzialności w przypadku przewozów realizowanych w tzw. systemie Huckepack (np. pojazd drogowy transportowany koleją lub statkiem).

Rozdział II: W artykule 3 CMR unormowana została odpowiedzialność przewoźnika za działania i zaniechania osób trzecich.

Należy pamiętać, że regulujące kwestię odpowiedzialności postanowienia z artykułów 2 i 3 CMR powinny być objęte odpowiednią ochroną ubezpieczeniową.

Rozdział III: W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że z artykułu 4 CMR wynika, iż nie jest konieczne wystawianie listu przewozowego. Artykuł 5 CMR reguluje formalności związane z listem przewozowym, artykuł 6 CMR – obligatoryjne i fakultatywne dane wpisywane do listu przewozowego, artykuł 7 CMR – odpowiedzialność za koszty i szkody wynikłe na skutek wpisania do listu przewozowego danych niezgodnych z prawdą, artykuł 8 CMR – obowiązek sprawdzenia danych zawartych w liście przewozowym oraz stanu towaru i jego opakowania, wreszcie artykuł 9 CMR – między innymi skutki prawne w przypadku naruszenia postanowień artykułu 8 CMR. Artykuł 10 CMR określa odpowiedzialność nadawcy względem przewoźnika z tytułu szkód wynikających z niewłaściwego opakowania transportowanego towaru. W artykule 11 CMR omówione są dokumenty załączone do listu przewozowego. Artykuły 12 i 13 CMR normują prawa nadawcy i odbiorcy do rozporządzania przesyłką. Artykuły 14 i 15 CMR omawiają przeszkody w przewozie i wydaniu towaru, a wynikające z nich skutki prawne znaleźć można w artykule 16 CMR.

W składającym się z artykułów 17–29 rozdziale IV Konwencji CMR (ale nie tylko w nim) omówione są zagadnienia dotyczące odpowiedzialności: odpowiedzialność z tytułu sprawowania pieczy nad przesyłką (artykuł 17 CMR), całkowite zaginięcie towaru (artykuł 23 CMR), częściowe zaginięcie towaru (artykuł 23 CMR), uszkodzenie towaru (artykuł 25 CMR), opóźnienie dostawy (artykuł 19 CMR), domniemanie utraty przesyłki (artykuł 20 CMR), niepobranie zaliczenia (artykuł 21 CMR), reklamacje pozaumowne (artykuł 28 CMR) oraz zły zamiar lub rażące niedbalstwo (artykuł 29 CMR). Ponadto rozdział IV zajmuje się jeszcze kwestią ciężaru dowodu (artykuł 18 CMR), towarami niebezpiecznymi (artykuł 22 CMR), deklaracją wartości (artykuł 24 CMR), deklaracją specjalnego interesu w dostawie (artykuł 26 CMR) oraz odsetkami i sposobem przeliczania jednostek walutowych (artykuł 27 CMR).

W rozdziale V artykuł 30 CMR omawia między innymi reklamacje, artykuł 31 CMR – zagadnienia związane ze sporami sądowymi, artykuł 32 CMR – kwestie przedawnienia, a artykuł 33 CMR – klauzule arbitrażowe.

Przewoźnicy sukcesywni oraz odnoszące się do nich kwestie prawne są tematem artykułów od 34 do 40 rozdziału VI Konwencji CMR.

Rozdział VII obejmuje jedynie artykuł 41 CMR i dotyczy niedopuszczalności klauzul odbiegających od Konwencji CMR.

Artykuły 42–51, zawarte w rozdziale VIII Konwencji CMR, zatytułowanym „Postanowienia końcowe", omówiliśmy w skrócie na początku niniejszej publikacji.

www.lutz-assekuranz.at

Praktyczna wskazówka

- **Preambuła wyznacza kierunek wykładni Konwencji CMR „na podstawie samego jej tekstu", wskazując w szczególności na dążenie do ujednolicenia odpowiedzialności.**

* Zgodnie z artykułem 51 ustęp 3 CMR oryginalna wersja omawianej konwencji sporządzona została tylko w języku angielskim i francuskim. Z tego powodu obydwie te wersje są jedynymi autentycznymi wersjami i w razie występujących w tekście niejasności lub błędów w tłumaczeniu należy się nimi posługiwać.

reklama

przewoźnik nr 62
tekst sponsorowany

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS

Kolejny krok w przyszłość

„Augmented Logistics" to nowe hasło TIMOCOM towarzyszące zmianie wizerunku tej marki. Nowa koncepcja została przedstawiona na Targach Pojazdów Użytkowych IAA 2018 w Hanowerze w dniach 20-27 września.

Rozszerzony, ulepszony, powiększony

Rzecznik przedsiębiorstwa Gunnar Gburek wyjaśnia ukute przez TIMOCOM określenie nowego kierunku działań: "Stale koncentrujemy się na automatyzacji procesów logistycznych i łatwym łączeniu klientów z naszym systemem. "Augmented" oznacza "rozszerzony", "ulepszony", "powiększony". Ostatecznie każde cyfrowe udoskonalenie naszego systemu czyni procesy naszych Klientów inteligentniejszymi, co w rezultacie pozwala im jeszcze bardziej zwiększyć swoją przewagę konkurencyjną. Dla TIMOCOM oznacza to położenie w przyszłości nacisku na rozszerzenie Smart Logistics System i nawiązywanie kontaktów z partnerami".

Punkt wyjścia

Podczas Targów IAA nastąpiła odsłona nowej koncepcji przekształcenia platformy transportowej w Smart Logistics System TIMOCOM. Podstawą tej zmiany są hasła Logistyki 4.0. Jej pierwszym etapem jest cyfryzacja wszelkich możliwych procesów - stanowi ona bowiem punkt wyjścia dla automatyzacji i optymalizacji działań w ramach szeroko pojętego łańcucha dostaw. „Staliśmy się prekursorami i towarzyszami przedsiębiorstw, które chcą wykorzystać z TIMOCOM możliwości cyfryzacji w sposób inteligentny, prosty i pewny" - wyjaśnia Gunnar Gburek. Ten kierunek widoczny jest już od dłuższego czasu, ponieważ już wcześniej Smart Logistics System wzbogacił się o kilka nowych rozwiązań.

Multiwyszukiwanie

TIMOCOM już w kwietniu tego roku stworzył w ramach aplikacji giełdy transportowej TC Truck&Cargo®, obsługującej rynek SPOT, funkcję multiwyszukiwania. Pozwala ona na otwarcie do 5 zakładek, co umożliwia jednoczesne wyszukiwanie pojazdów bądź frachtów o różnych parametrach. Każda zakładka posiada wszystkie funkcjonalności jakie wcześniej były do dyspozycji użytkownika w ramach programu. Może on zatem korzystać z filtrów, zmieniać dane, stosować odświeżanie, itd. W rezultacie w tej samej jednostce czasu wykonywanych jest wiele procesów jednocześnie, co przekłada się na zwiększenie efektywności, oszczędność środków i ostatecznie wynik finansowy przedsiębiorstwa.

Funkcja krzyżowa

Kolejnym udogodnieniem, jakie w ostatnim czasie wprowadził TIMOCOM jest funkcja krzyżowa. Pozwala ona na aktywne poszukiwanie dopasowanych do własnych potrzeb ofert na rynku. Teraz użytkownik, zgłaszając na platformie ofertę pojazdu lub ładunku, nie musi biernie czekać na pojawienie się zainteresowanego partnera. Jednym kliknięciem, z poziomu oferty ładunku lub pojazdu, może wywołać wyszukiwanie i sprawdzić, czy pojawiły się już konkretne oferty. Co więcej, raz wprowadzone przez użytkownika dane są automatycznie kopiowane i przenoszone w odpowiednie miejsce. Eliminuje to możliwość wystąpienia pomyłki, co było często spotykane przy ich ręcznym przepisywaniu. W efekcie funkcja krzyżowa przyspiesza działanie, uelastycznia je i daje nad nim większą kontrolę.

Czarna lista

Pozyskanie odpowiedniej informacji we właściwym czasie, miejscu i przez właściwe osoby stanowi często klucz do sukcesu nie tylko w branży TSL, ale generalnie w biznesie. Jednak w dzisiejszych czasach środowisko biznesowe cierpi nie na brak informacji, ale na jej nadmiar. Mówi się o tzw. szumie informacyjnym. Dlatego TIMOCOM wprowadził funkcję tzw. czarnej listy. Służy ona do eliminowania niechcianych danych pochodzących np. od partnera, który w określonych warunkach nie może się sprawdzić. Jest to jeden z elementów, który filtruje wyszukiwanie w ramach aplikacji obsługującej rynek SPOT na platformie transportowej. Umieszczając danego partnera biznesowego na czarnej liście użytkownik zyskuje pewność, że oferty od tego podmiotu nie pojawią się w trakcie wyszukiwania, co umożliwi szybszy i skuteczniejszy przegląd danych, które są dla niego naprawdę istotne. Naturalnie proces jest odwracalny, zatem jeżeli zaistnieje taka potrzeba, można przywrócić widoczność ofert od partnera, który wcześniej nie spełniał wymagań użytkownika.

System Smart Logistics TIMOCOM

Przemiana platformy transportowej w system przyszłości logistyki jest konsekwencją zmieniających się nieustannie warunków środowiska, w jakim funkcjonuje branża TSL. "TIMOCOM jest od dawna czymś więcej niż tylko giełdą transportową, czy platformą skupiającą się jedynie na transporcie. Smart Logistics System jest sumą wielu różnych aplikacji, usług i interfejsów. Technicznie rzecz ujmując mowa tu o usługach Micro lub REST, kontenerach Docker i narzędziach typu Kubernetes. W połączeniu z ideami continuous integration i continuous delivery i naszymi sprawnymi procesami rozwoju jesteśmy w stanie bardzo wydajnie reagować na wymagania rynku" - tłumaczy zmianę Ansgar Max, dyrektor IT TIMOCOM. Smart Logistics System jest zatem efektem zastosowania nowoczesnych technik programowania i zarządzania danymi i stanowi logiczny krok prowadzący do tego, aby klienci TIMOCOM mogli jeszcze bardziej profitować z jej inteligentnych usług.

przewoźnik nr 62

ciekawe

Mniej skonfiskowanych praw jazdy

Trzymiesięczne zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o ponad 50 km/h w terenie zabudowanym skutkuje. Kierowcy wyraźnie zwolnili i nie przekraczają drastycznie limitów prędkości w mieście. Policja zatrzymała do końca wakacji 17 tysięcy dokumentów, to o ponad 5 tysięcy mniej niż w ubiegłym roku. W całym 2017 roku ponad 30 tysięcy kierowców musiało na trzy miesiące przesiąść się do autobusu lub na rower. Ten rok raczej będzie lepszy, a co za tym idzie bezpieczniejszy.

Nowe znaki

Strefy czystego transportu mają już oficjalnie swoje znaki. Najpierw wprowadzono je na papierze, odznaczane nimi będą strefy zamknięte dla samochodów spalinowych. Tablice z zielonym samochodem będą stały przy wjazdach do tych rejonów miast, po których będą mogły poruszać się wyłącznie ekologiczne, czyli samochody elektryczne, wodorowe oraz te na gaz ziemny. Do stref nie będą miały wjazdu hybrydy – nawet te plug in.

Lancia Delta Futurista

Włoski spec od klasycznej sportowej motoryzacji Eugenio Amos stworzył uwspółcześnioną wersję Lanci Delty Integrale. Zbudowana na nowo Futurista różni się od oryginału liczbą drzwi, bo jest 3 a nie 5. Pod maską pracuje tak jak w oryginale dwulitrowy silnik, tu mamy 330 koni mechanicznych. Auto jest mocno odchudzone, ma po dwa fotele z przodu i z tyłu. Cena to około 1,3 miliona zł. Ma powstać 20 sztuk uwspółcześnionej rajdowej legendy.

Mini Oxford

Mini dla studentów – w Stanach Zjednoczonych wprowadzono specjalną promocję, która umożliwia zakup 3- lub 5-drzwiowego Mini ze specjalną zniżką. Można zaoszczędzić ponad 2 tysiące dolarów. Jedyny warunek promocyjnego zakupu „miniaka" w wersji „Oxford", to indeks uczelni. Studenci otrzymają nieco więcej niż atrakcyjną cenę – oprócz zniżki auto jest też lepiej wyposażone od standardowych wersji. W Polsce nikt na razie nie słyszał o takiej promocji.

Bonus dla przywiązanych

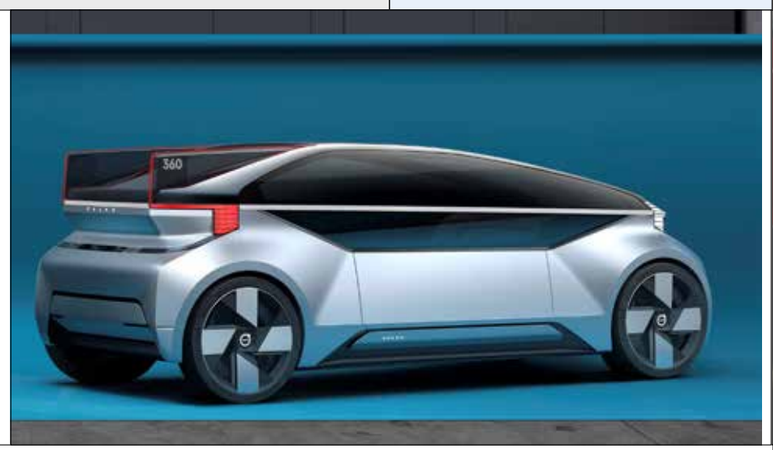
Jeśli pojeździsz samochodem dłużej niż 6-8 lat, wymiana dowodu rejestracyjnego nie będzie konieczna. Chodzi o miejsca na pieczątki w dowodach rejestracyjnych, te poświadczające przejście badań technicznych. Dziś po zapełnieniu sześciu miejsc należy wymienić dowód rejestracyjny. W drodze są przepisy, dzięki którym nie będzie trzeba płacić za nowy dowód ani stać w kolejce w urzędzie. Wynik przeglądu wprowadzony będzie do sieci, a nam wystarczy dodatkowy wydruk włożony do dowodu.

Rekompensaty za Fiaty

Niedoszli właściciele Fiatów z czasów PRL są poszukiwani. Chodzi o osoby, które odkładały w PKO na nowy samochód, a nie otrzymały go. Już w 1996 roku uchwalono ustawę, na mocy której zaczęto wypłacać rekompensaty za niewydane auta. Do dziś poszukiwane są 263 osoby, którym należą się pieniądze - 13 tysięcy za małego i 18 tysięcy za dużego Fiata.

Volvo 360c

Volvo przedstawiło alternatywę dla samolotów poruszających się po krajowych trasach. Podróż na lotnisko, odprawa i podróż z lotniska czasem trwają zbyt długo, żeby lot samolotem na krótkim dystansie opłacał się czasowo. Volvo 360c to autonomiczny elektryczny pojazd, który odbierze nas spod domu i zawiezie do celu oddalonego o kilkaset kilometrów. My w tym czasie możemy spać, pracować lub jeść. Generalnie: spożytkować czas podróży w inny sposób.



Land Rover zwierzakom

Brytyjczycy zaprezentowali szereg udogodnień przygotowanych z myślą o podróżach ze zwierzętami. Żeby nie przewozić psów na kolanach – co jest niebezpieczne dla obu stron – w bagażniku zamontowano kratkę. Podłoga zabezpieczona jest specjalną matą. Zainstalowano też rampę, która pomaga wsiadać psu do kufra, bez nadwyrężania kręgosłupa. Są obrotowe miski oraz turystyczny prysznic z 6,5-litrowym zbiornikiem z wodą.

przewoźnik nr 62

ciekawe

Hipersamochody w Pebble Beach

Nikt nie planuje produkcji masowej, niektóre z nich nie zostaną nawet sprzedane. Mają zachwycać, pobudzać wyobraźnię, a przy tym reklamować nowe napędy i pomysły inżynierów oraz stylistów.

Kacper Jeneralski

Hipersamochody, często prototypowe, co roku rozgrzewają publikę podczas konkursu elegancji w kalifornijskim Pebble Beach. Tym razem z tłumu wyróżniały się nowe Bugatti, Infiniti, Audi i Mercedes.

Prototypy w stylu retro

Bryła „dziesiątki” nawiązuje do wyścigowych speedsterów i połączona jest ze stylistyką przyszłości.

Infiniti nie ma historycznych korzeni. Należąca do Nissana marka została stworzona w 1989 roku, a więc nawiązanie do wyścigówek sprzed dziesięcioleci to zabieg czysto marketingowy. To jednomiejscowe, elektryczne auto, w którym napęd ma być najważniejszy. Trudno oczekiwać, żeby do sprzedaży wszedł samochód bez przedniej szyby, dachu i lusterek, ale Infiniti zapowiada, że pierwsze drogowe EV tej marki wejdzie do produkcji w 2021 roku. Rok temu Japończycy pokazali Prototype 9, też elektryczny i też z retro korzeniami. Za trzy lata natomiast każde nowe Infiniti ma mieć w opcji napęd elektryczny. To dlatego, że Japończycy tworzą nową specjalną platformę podłogową, która jest płaska i przystosowana do montażu baterii oraz silnika elektrycznego.

Podobny w zamyśle prototyp auta wyścigowego łączącego cechy retro i futurystyczne zaprezentował Mercedes. To nowa wizja „Srebrnej strzały”, czyli wyścigowego samochodu, który zdobywał najważniejsze wyścigowe trofea w latach 30. ubiegłego stulecia. W zasadzie całej serii wyścigówek przypominających kształtem cygaro lub wspomnianą strzałę. Nową „Srebrną strzałą” kierowca podróżuje tak jak to było przed laty, czyli sam. Styl jest wyścigowy, ale wykończenie luksusowe. Wewnątrz znajdziemy drewno z orzecha, skórę, tkaniny węglowe, aluminium i alcantarę.

Nadwozie jest tak opływowe, jak to tylko możliwe. Nawet ogromne 24-calowe felgi mają specjalne osłony, które minimalizują opory powietrza kręcącego się koła. EQ Silver Arrow ma 748 koni mechanicznych generowanych poprzez zestaw silników elektrycznych. Żeby było ciekawiej, prototypowy bolid nie będzie bezgłośny. Głośniki generują dźwięk silnika spalinowego – do wyboru jest świdrujący jazgot bolidu F1, albo gang silnika V8.W kokpicie są dwa ekrany, jeden pełni rolę zestawu wskaźników, a drugi znajduje się na kierownicy i można na nim grać w gry wideo, ale raczej nie podczas jazdy.

Przesuwany fotel

Cechą charakterystyczną Audi PB18 e-tron jest fotel kierowcy, który może znajdować się z boku kabiny lub na środku, kiedy chcemy wjechać na tor. Kierowca razem z fotelem i kierownicą znajdują się w wewnętrznym kokpicie, który może być przesuwany na bok lub na środek kabiny. Taki zabieg pozwala zająć idealną centralną pozycję podczas jazdy po torze, albo usiąść z boku, kiedy jeździmy po publicznych drogach. Kierownica i pedały są połączone z układem kierowniczym i napędowym kablami - dzięki temu przesuwanie zestawu jest możliwe. Nie ma tu fizycznego połączenia kierownicy z przekładnią.

Na wyścigowej pętli nie będą nas wspomagały systemy jazdy autonomicznej. PB18 jest samochodem w pełni podporządkowanym kierowcy i to człowiek trzymający kierownicę jest tu najważniejszy, ma całkowitą kontrolę.

Nowy e-tron ma trzy silniki elektryczne. Jeden o mocy 150 kW umieszczony jest na przedniej osi. Dwa pozostałe mają 350 kW i obsługują tylne koła. W przeliczeniu na konie mechaniczne to około 680 KM i możliwość osiągnięcia pierwszej setki w 2 sekundy.

W trybie drogowym, przy normalnej, „cywilnej” jeździe, PB18 przejedzie na w pełni naładowanych aku-

mulatorach około 500 km. Przy użyciu szybkiej ładowarki baterie można naładować do 100 proc. pojemności w 15 minut. Akumulatory można ładować też indukcyjnie – czyli bezprzewodowo poprzez ładowarkę znajdującą się pod samochodem. Oczywiście taki sposób ładowania będzie wolniejszy.

Długie na ponad 4,5 metra i szerokie na 2 metry elektryczne auto waży 1550 kg. To świetny wynik jak na elektryka, bo tego typu konstrukcje z uwagi na duże akumulatory z reguły są znacznie cięższe. PB18 waży mniej więcej tyle, co średniej wielkości spalinowy samochód.

W konfiguracji „na tor” Audi jest jednoosobowe. Jeśli postanowimy zabrać kogoś ze sobą, to po przesunięciu fotela możemy dołożyć siedzenie dla pasażera i ruszać w podróż. Co ciekawe, dwuosobowy hipersamochód ma ogromny jak na tego typu nadwozie bagażnik. Tylna część nadwozia przypomina krzyżówkę coupe z kombi. Kufer ma 470 litrów pojemności.

Mało prawdopodobne, że kiedykolwiek wypróbujemy jego możliwości załadunkowe, bo prototyp raczej nie wejdzie do produkcji seryjnej.

Torowa inwestycja

Nie ma mocniejszego silnika, ma też nieco niższą prędkość maksymalną od modelu Chiron. Dużo lepiej ma sprawować się na torze, bo tylko tam da się wykorzystać jego pełne możliwości. Bugatti Divo to trzeci w tym stuleciu samochód legendarnej marki. Warto od razu ostudzić zapędy, bo auto nie jest do kupienia.

Nie chodzi nawet o cenę wynoszącą 5 milinów euro. Najzwyczajniej wszystkie 40 egzemplarzy sprzedano na pniu. Auto ma 16-cylindrowy silnik w układzie „W”, czyli tak samo jak Chiron. Ma też tyle samo mocy, 1500 KM i setkę osiąga w 2,5 sekundy. Prędkość maksymalną ograniczono z 400 do 380 km/h. Tylne skrzydło generuje 456 kg docisku, to o 90 kg więcej od Chirona. Samochód jest też lżejszy o 35 kg. Chodziło o to, żeby samochód nie był jak najszybszy, ale jak najlepiej się prowadził. Udało się, bo na torze Nardo czas okrążenia Divo był o 8 sekund lepszy od Chirona. Podczas jazdy po torze Bugatti jest w stanie wygenerować przeciążenia działające na kierowcę o wartości 1,6 g, gdzie "g" jest przyspieszeniem ziemskim, wynoszącym 9,81 m/s2.

Cała aerodynamika i detale nadwozia mają tu swoje zastosowanie. Nie ma ozdobników, wszystkie przetłoczenia i wloty dbają o odpowiedni docisk, prowadzenie i chłodzenie opon. Nazwa nowego auta upamiętnia słynnego francuskiego lotnika. Alberto Divo po pierwszej wojnie światowej został kierowcą wyścigowym i dwukrotnie pod koniec lat 30. wygrał za kierownicą Bugatti 35 B wyścig Targa Florio. Podczas Monterey Car Week, gdzie odbywa się konkurs elegancji Pebble Beach, pokazano tylko prototyp Divo. Seria 40 aut nie powstała jeszcze, ale już sprzedano wszystkie.

ON LINE 24h/7dni

TIR EPD

www.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

1957 ZMPD

Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

Wprowadzamy przyszłościowe rozwiązania wspomagające jazdę – liczne innowacje, takie jak lustra wsteczne pojazdu z kamerą MirrorCam, asystent Active Drive Assist, kokpit multimedialny i system Predictive Powertrain Control, które rewolucjonizują znany Ci dotychczas transport dalekobieżny. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust