

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Kategoria C w szkółach

Ile zarabiają kierowcy

6

Buczek wybrany prezesem

7

Symulator w akcji

22

Cenne narzędzie

50

62

**OPŁATY
DROGOWE**



i 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

Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA: viaTOLL +  A4



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY

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



E-mail oplaty.drogowe@zmpd.pl

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

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

www.uslugi.zmpd.pl



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Rok zmian

W 2019 roku czekają nas zasadnicze zmiany na rynku transportowym. Pakiet Mobilności i Brexit to główne powody zbliżającej się rewolucji w europejskiej gospodarce, już dziś wywołującej poważne obawy przedsiębiorców. Na koniec 2018 roku przewoźnicy otrzymali dwa mocno niepokojące sygnały od polityków. Stanowisko Rady Unii Europejskiej dotyczące Pakietu Mobilności wskazuje, że politycy nie liczą się z naszymi argumentami i wspierają protekcjonizm. W przypadku negocjowanego

od dwóch lat Brexitu nie mieli czasu zająć się transportem, który jest na pierwszej linii frontu. Nie zastanowili się nad obecnym stanem infrastruktury i stawiają nas przed oczywistymi skutkami braku parkingów, co jest realnym zagrożeniem zdrowia i życia kierowców ciężarówek, które staną w granicznych korkach. Wierzę jednak, że polscy przewoźnicy, którzy na europejskim rynku wyróżniają się profesjonalizmem, odpowiedzialnością oraz sprawnością organizacyjną, uczynią wszystko co możliwe, aby nie ucierpieć w nadchodzących zawirowaniach.

Rok systemu kontroli zezwoleń

36

Jednym z podnoszonych od lat postulatów środowiska polskich przewoźników było wdrożenie elektronicznego systemu kontroli zezwoleń. System działa od ponad roku i sprawdziliśmy, jakie są efekty jego pracy.

Finale konkursu

50

Finale akcji „Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?” odbył się w Białymstoku. Do Zespołu Szkół Technicznych im. Władysława Andersa na cały dzień przyjechał symulator jazdy ciężarówką.

Elektryczny wół

72

Elektryczny pickup Rivian R1T rozpędza się do setki w 3 sekundy, osiąga 200 km/h i ma 800 kg ładowności. Auta już można zamawiać, wpłacając tysiąc dol. kaucji. Dostawy rozpoczną się w 2020 roku, a ceny zaczynają się od 61,5 tys. dol.



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

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Justyna Bartosiewicz, Agnieszka Janusz,
Kacper Jeneralski, Sabine Kemper,
Tomasz Małyszko, Krzysztof Matuszewski,
Piotr Mikiel, Joanna Popiołek,
Piotr Szymański

Ogłoszenia i reklamy:

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

Grafika i skład:

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

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

Wynagrodzenia kierowców 12

Jakie są zarobki polskich kierowców, jak daleko zaszły unijne prace o stosowaniu delegowania w stosunku do kierowców i jak regulowane są wynagrodzenia i zabezpieczenia socjalne marynarzy?



Jeden system i smartfon 34

Za ponad dwa lata jeden satelitarny system pobierze myto i sprawdzi zezwolenia. Na autostradach znikną też bramki do ręcznego poboru myta. Instytut Łączności przygotowuje modułowy system.

Brexit a polski transport 28

Jeżeli dojdzie do bezumownego Brexitu, podstawowymi kwestiami staną się: dostęp do rynku brytyjskiego, formalności celne i reżimy transportowe oraz uznawanie licencji przewoźników.

MEN uruchomi nauczanie z kategorią C	6
Diety lepsze od ministerialnych	7
Restrykcyjne i szkodliwe propozycje	8
Co dalej z Pakietem Mobilności?	10
Pośrednicy i letterboxy	12
Wynagrodzenia pracowników mobilnych	14
Fotomorgana. Mikołaj istnieje	16
Jan Buczek ponownie wybrany prezesem Zrzeszenia	22
FTD. Przewoźnicy bronią się przed nieuczciwymi pośrednikami	26
Brexit a transport polski	28
Włochy. Zakaz regularnego odpoczynku	30
Płaca minimalna w Niemczech	32
Jeden system i smartfon	34
Rok systemu kontroli zezwoleń	36
Pobudka dla przewoźników!	38
Rekordowe zainteresowanie	42
Ekologiczne ciężarówki będą słono kosztować	44
Rosnąca nisza	46
Symulator w akcji, czyli wielki finał wielkiej sprawy	50
BP Tollbox dla EETS, czyli jak prosto rozliczać opłaty drogowe w Europie	54
Retro. W pogoni za Zachodem	56
Cenne narzędzie	62
Odpowiedzialność przewoźnika	64
Ulepszony TIMOCOM	68
Elektryczny wół	72

MEN uruchomi nauczanie z kategorią C



Od 1 września 2019 roku w podstawie programowej szkół branżowych będzie kat. C. Tak więc absolwent szkoły branżowej I stopnia zgodnie z programem zdobędzie prawo jazdy kat. B, kat. C oraz świadectwo kwalifikacji.

Robert Przybylski

To powód do wielkiej satysfakcji ZMPD i zwięźczenie 10-letnich starań o przywrócenie nauczania zawodu kierowcy w szkołach publicznych. Ministerstwo Edukacji Narodowej deklaruje podpisanie do końca roku rozporządzenia wprowadzającego nową podstawę programową dla zawodu kierowca-mechanik i technik transportu drogowego. W szkole branżowej I stopnia program obejmie naukę na prawo jazdy kat. C, w szkole branżowej II stopnia uczeń będzie mógł uzyskać prawo jazdy C+E.

Absolwent szkoły branżowej I stopnia kategorię E może uzyskać na własny koszt lub wystąpić o sfinansowanie kursu i egzaminu z urzędu pracy.

Takie informacje dyrektor Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego MEN Urszula Martynowicz przekazała 3 grudnia uczestnikom spotkania w ministerstwie, poświęconego wypracowaniu ostatecznej wersji podstaw programowych. W tym spotkaniu brali udział m.in. przedstawiciele organizacji przewoźników.

Projekt rozporządzenia został skierowany do społecznych konsultacji, które potrwać do końca miesiąca.

Przedstawiciel ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk i zarazem konsultant ze strony pracodawców przypomina, że 30 listopada weszła w życie nowelizacja ustawy Prawo oświatowe, której zapisami usunięto bariery w nauczaniu kategorii C w szkołach branżowych I stopnia. Zniesiono limit wieku w przystąpieniu do nauki kat. C, wprowadzono możliwość wydawania orzeczeń psychologicznych przed rozpoczęciem nauki i postanowiono, że opłaty za te badania będą ponosić samorządy. W nowelizacji znalazł się również zapis, że praktyczna nauka zawodu będzie mogła się odbywać u pracodawców.

Projekt budżetowy zakłada ponadto wzrost subwencji oświatowych, na które w budżecie resort przeznaczył 45,9 mld zł, o 2,8 mld zł więcej od tegorocznej. Nowy jest także podział pieniędzy - nowy mechanizm przyznaje większe dofinansowanie nauki zawodów deficytowych, jak np. kierowcy zawodowi. MEN zaproponował w ustawie budżetowej na 2019 rok powiązanie nauki zawodów deficytowych z subwencją. Standardowo na jednego ucznia wynosi ona na 5593 zł, ale w przypadku

zawodów deficytowych szkoła otrzyma dodatkowo 1120 zł.

Subwencja uwzględni także wzrost liczby etatów w szkołach i podwyżki dla nauczycieli, a także dopłaty 8-10 tys. zł dla przedsiębiorców umożliwiających uczniom dostęp do praktyk.

Ministerstwo nie zapomniało o trzech rocznikach szkół branżowych I stopnia, które już uczęszczają do klas o profilu kierowca-mechanik. Program nauczania nie obejmował kategorii C, zatem aby wyrównać szansę i dać tej młodzieży możliwość zdobycia takich samych kwalifikacji jak rocznikom, które rozpoczną naukę 1 września 2019 roku, MEN przewiduje nauczanie na kat. C z rezerwy godzinowej dyrekcji szkoły. Rezerwa wynosi 300 godzin (przy 1600 godzinach przeznaczonych na kształcenie ucznia) i przeznaczona jest np. na zajęcia wyrównawcze lub zdobycie innych kwalifikacji, jak np. obsługa wind załadowniczych lub wózków widłowych. Wydatki zostaną pokryte z subwencji oświatowej.

Związek Nauczycielstwa Polskiego uważa, że dla osiągnięcia wszystkich celów postawionych przez projekt budżetowy podziału subwencji oświatowej zabraknie 30 mln zł.

Diety lepsze od ministerialnych

OCRK wylicza, że w Polsce kierowcy zarabiają od 5 do 8,5 tys. zł miesięcznie, mimo że wielu z nich oficjalnie otrzymuje najniższą krajową, która w 2019 roku wyniesie 2250 zł brutto miesięcznie.

Robert Przybylski

Jeden z przewoźników usłyszał od pracowników kontroli skarbowej, że jego kierowcy otrzymują lepsze diety od ministrów. Związki zawodowe utrzymują, że pensje są głodowe. A jaka jest praktyka w branży?

W przeprowadzonym przez TransJobs.eu w 2018 roku badaniu ankietowym na ponad 1,6 tys. kierowców, z których 94 proc. miało umowę o pracę, okazało się, że mediana zarobków na rękę kierowców wyniosła 5,2 tys. zł, o 3,7 proc. więcej niż rok wcześniej (mediana oznacza, że połowa zarabia powyżej wskazanej kwoty).

Kierowcy w ruchu krajowym zarabiali na rękę 4,5 tys. zł, zaś w międzynarodowym 6 tys. zł. Widoczna jest także różnica w wysokości wypłat w zależności od wielkości firmy. Przedsiębiorstwa mające do dziesięciu pracowników płaciły na rękę średnio 4 tys. zł, gdy dysponujące powyżej tysiącem - 6 tys. zł.

Dodatkowo sięgnęliśmy po dane Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców, firmy, która w Polsce rozlicza tysiące firm, a w nich dziesiątki tysięcy kierowców.

Transport krajowy

Wypłaty kierowców składają się z pensji podstawowej oraz dodatków. Przedsiębiorca winien wypłacić podstawę najpóźniej do 10. dnia kolejnego miesiąca. – Aby dotrzymać terminu tej wypłaty z uwagi na mobilny charakter pracy kierowcy oraz konieczność dokładnych wyliczeń przysługującego wynagrodzenia, pracodawca ustala tzw. ryczałty za pracę w nocy oraz w godzinach nadliczbowych, a także zaliczkę za dyżur. Taka struktura rozliczenia ma na celu późniejsze sprawdzenie, czy stały dodatek pokrył pracę w godzinach nadliczbowych, nocnych i dyżurach oraz wykazanie ewentualnego wyrównania do dodatku do pensji z tytułu pracy za granicą. Na przykład w Niemczech, Francji czy Austrii obowiązują różne stawki płacy minimalnej – wyjaśnia ekspert OCRK Bartłomiej Zgudziak.

Przykładowa struktura wynagrodzenia młodego kierowcy w 2019 roku może wyglądać następująco: 2000 zł wynagrodzenie zasadnicze, 250 zł wynagrodzenie za dyżur, 200 zł ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych, 50 zł ryczałtu za pracę w godzinach nocnych. Łączne miesięczne wynagrodzenie przy takich założeniach to 2500 zł brutto, kwota na rękę wyniesie zatem około 1800 zł. – Do tego należy doliczyć oczywiście należności z tytułu krajowej lub zagranicznej podróży służbowej. W tej pierwszej kierowcy przysługuje dieta w wysokości 30 zł oraz ryczałt za nocleg w wysokości 45 zł – dodaje ekspert OCRK. Łącznie z tytułu służbowej podróży krajowej młody kierowca mógłby więc zarobić 1485 zł, co z podstawą daje nieco ponad 3200 zł netto.

Transport międzynarodowy

W transporcie międzynarodowym pracodawca może wybrać stawkę diety zagranicznej. Minimalna kwota za dobę w takiej podróży to 30 zł, a maksymalna określona jest w załączniku do rozporządzenia w sprawie podróży służbowych. Na przykład w Niemczech maksymalna dieta za dobę wyniesie 49 euro, we Francji 50 euro. Ważny jest też zwrot kosztów z tytułu noclegów, a ten najczęściej wypłacany jest w formie ryczałtu za nocleg. Według niemieckich stawek będzie to równowartość 37,5 euro, we Francji - 45 euro.

- Młode pokolenie kierowców chce zarabiać jak najwięcej, w jak najkrótszym czasie. Przedsiębiorca wypłacający diety i ryczałty za nocleg, w całości zwraca koszty z tytułu podróży służbowej swojemu pracownikowi. Należności te są wolne od podatku i składek ZUS do limitów określonych w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 2013 roku. Taka struktura zarobków, tj. niska część opodatkowana i oskładkowana, a wysoka składowa pensji na rękę, jest najbardziej pożądana przez młodych – wskazuje Bartłomiej Zgudziak.

W zależności od wypłacanej diety zagranicznej w przedsiębiorstwie łączny zarobek kierowcy może się kształtować w granicach od 5 do 8,5 tysiąca zł. Oznacza to, że zatrudniony w polskim przedsiębiorstwie kierowca zarabia ponad 1,5 razy więcej niż wynosi średnia krajowa, gdy we Francji lub Niemczech ta proporcja już nie jest tak atrakcyjna.

Restrykcyjne i szkodliwe propozycje

Rada UE ogranicza dostęp do rynków bogatych krajów. Pracownicy delegowani wykorzystani jako narzędzie protekcjonizmu.

Robert Przybylski

Rada Unii Europejskiej przyjęła 3 grudnia większością głosów zaproponowane przez Prezydentkę Austriacką porozumienie ogólne w sprawie Pakietu Mobilności. Stanie się ono podstawą do negocjacji z Parlamentem Europejskim.

Delegowani w kabotażu

Rada zaproponowała, aby od 2024 roku wszedł obowiązek używania tachografów piątej generacji, które zapisują lokalizację, przekroczenia granic oraz miejsca za- i rozładunku. Rada zaproponowała nakaz wymiany tachografów we wszystkich samochodach pracujących w ruchu międzynarodowym.

Według propozycji Rady UE przepisy o delegowaniu i stosowaniu płacy minimalnej w kraju wykonywania przewozu nie dotyczyłyby przewozów dwustronnych i tranzytowych. Nie dotyczyłyby także przewozu powrotnego do państwa siedziby przewoźnika po wykonaniu dostawy w ramach przewozu bilateralnego. W drodze do kraju docelowego i powrotnej ma być dozwolony dodatkowy jeden ładunek lub rozładunek w innych państwach na trasie przejazdu. Przepisy o delegowaniu obowiązywałyby w przewozach między krajami trzecimi i w kabotażu.

Rada utrzymała obecną zasadę dopuszczającą maksymalnie trzy przewozy kabotażowe w ciągu siedmiu dni. Jednak aby zapobiec systematycznemu kabotażowi, Rada zaproponowała 5-dniową przerwę zanim

dalsze operacje kabotażowe mogą być przeprowadzone w tym samym kraju, tym samym pojazdem. Tachografy piątej generacji ułatwią kontrolę.

Kierowca będzie musiał wrócić do domu co najmniej raz na cztery tygodnie, a jeśli kierowca zdecyduje się na dwa skrócone odpoczynki tygodniowe (24-godzinne), powrót do domu będzie obowiązkowy po trzech tygodniach podróży. Regularny tygodniowy odpoczynek (45-godzinny) musi być spędzony poza kabiną samochodu.

Dziewięć krajów przeciwko

Prezes ZMPD Jan Buczek zauważa, że jeszcze dwa lata temu można było spodziewać się, że zbudowany wspólny front sprzeciwu przeciw protekcjonistycznym praktykom administracji Francji i Niemiec dotrze do świadomości przedstawicieli państw członkowskich i polityków Parlamentu Europejskiego. – Jednak w miarę szczegółowej analizy proponowanych rozwiązań okazało się, że interesy krajów protestujących są rozbieżne. Podobne stanowisko do naszego zajęło teraz tylko kilka państw – stwierdza prezes ZMPD.

Wraz z Polską przeciwko przyjęciu porozumienia głosowały: Bułgaria, Chorwacja, Węgry, Litwa, Łotwa, jak również Malta, Belgia i Irlandia. Rumunia wstrzymała się od głosu.

Polska, Bułgaria, Litwa, Malta i Węgry wydały wspólne oświadczenie, w którym przedstawiły merytoryczne uzasadnienie dla swojego negatywnego stanowiska.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk tłumaczy, że Polska nie mogła poprzeć przyjęcia porozumie-

nia ogólnego do Pakietu Mobilności, gdyż zakładało ono przyjęcie restrykcyjnych, protekcjonistycznych i szkodliwych dla transportu drogowego rozwiązań, które nie uwzględniają specyfiki geograficznej i realiów funkcjonowania branży transportowej.

Polska nie zaakceptowała:

- modelu podziału operacji, który przewiduje stosowanie reżimu delegowania kierowców do operacji cross-trade i kabotażu. Propozycja ta będzie utrudniać prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego w transporcie drogowym, stworzy nieproporcjonalne obciążenia administracyjne dla operatorów, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, a ponadto pogłębi nieuczciwą konkurencję między operatorami z UE i spoza UE, ze szkodą dla operatorów z UE. Pomimo stanowiska Polski, Litwy, Łotwy, Bułgarii oraz Węgier nie udało się przyjąć bardziej sprawiedliwego i niedyskryminującego modelu liczenia okresu derogacji spod przepisów delegowania opartego na wyłączeniu godzinowym,
- nałożenia dodatkowych ograniczeń na wykonywanie operacji kabotażu w postaci okresu karencji uniemożliwiającego wykonywanie tych operacji w tym samym państwie w okresie 5 dni po zakończeniu operacji kabotażowej. Jest to kolejny nieproporcjonalny i protekcjonistyczny środek, nakładający arbitralną barierę administracyjną na dostęp do rynku,
- całkowitego zakazu odbioru regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu, któ-



ry nie odzwierciedla realiów funkcjonowania branży, w tym głównie braku odpowiednio dostosowanych miejsc odpoczynku dla kierowców w Europie,

- narzucania kierowcy określonego przez legislatora miejsca powrotu po 3- lub 4-tygodniowym cyklu pracy, który nie umożliwi kierowcy podjęcia swobodnej decyzji w tym zakresie.

Zmiana modelu transportu

Minister Adamczyk podkreśla, że najbardziej restrykcyjne rozwiązania stosowane w prawodawstwach krajowych dotyczące płacy minimalnej niektórych państw UE, jak zawarty w niemieckim MiLoG lub francuskim Loi Macron wymóg posiadania przedstawiciela krajowego w państwie przyjmującym lub tłumaczenia dokumentacji na język państwa przyjmującego, nie będą miały zastosowania wobec sektora transportu drogowego.

Ponadto udało się również usunąć wymóg regularnego powrotu pojazdu (co 6 tygodni) do państwa-siedziby przewoźnika, który miał wyłącznie protekcjonistyczny charakter, gdyż w

żadnym przypadku nie wpisywał się w realizację celów wniosku, czyli polepszenia warunków pracy kierowców, ograniczania emisji oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Branża ma podobnie krytyczną opinię o grudniowej propozycji. – Stanowisko Rady jest jeszcze bardziej restrykcyjne niż we wcześniejszych propozycjach, które były poddawane pod dyskusję w PE, a przyjęcie tego porozumienia może przyspieszyć procedurę ustawodawczą nad Pakietem Mobilności – przypuszcza ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców Kamil Wolański.

Obowiązek wyposażenia pojazdów w inteligentne tachografy pierwszej generacji wejdzie w życie dopiero w czerwcu 2019 roku i będzie dotyczył wyłącznie nowych pojazdów. – Urządzenia rejestrujące pierwszej generacji jeszcze nie zostały zamontowane w pojazdach, a już pojawiają się plany na kolejne generacje tacho – komentuje ekspert Inelo Mateusz Włoch.

Prezes ZMPD przypomina, że przez wiele lat ministrowie transportu krajów UE, działający w ramach Międzynarodowego Forum Transportu - ITF, tworzyli warunki funkcjonowa-

nia transportu międzynarodowego, w których państwa UE dopuściły możliwość kabotażu i podjęcia ładunków przez samochody wracające do bazy. – Celem było zmniejszenie kosztów transportu w całej gospodarce i zwiększenie sprawności przewoźników poprzez eliminację pustych przebiegów. Przez dekady wzrost efektywności transportu był sztandarowym projektem unijnych polityków. Co zatem stało się, że politycy blokują rozwój systemu transportowego? – dopytuje Jan Buczek.

Prezes ZMPD podkreśla, że transport nie funkcjonuje sam dla siebie; obsługuje obieg gospodarczy. – Przyjęte dawniej ułatwienia doprowadziły do spadku cen usług transportowych i likwidacji zapasów magazynowych oraz rozwoju logistyki. Obsługuje ona przemysł w systemie dokładnie na czas, a będące w drodze samochody są jednocześnie magazynami. Przyjęte właśnie przez Radę UE rozwiązania niszczą wypracowany model logistyki, bo nie sposób będzie ocenić, ile ciężarówek będzie musiało paauzować z powodu administracyjnych zakazów i czy dostawa dojedzie na czas – ostrzega prezes ZMPD.

Co dalej z Pakietem Mobilności?



Do uchwalenia Pakietu Mobilności potrzebne jest stanowisko Parlamentu Europejskiego oraz Trilog. Może zabraknąć czasu w tej kadencji PE na przegłosowanie nowego prawa.

Piotr Szymański

Osiągnięcie przez Radę Unii Europejskiej wstępnego porozumienia dotyczącego nowych zasad funkcjonowania europejskiego sektora transportu drogowego, to bardzo ważny, ale wciąż tylko jeden z serii kroków, które muszą być wykonane na drodze do ostatecznego przyjęcia Pakietu Mobilności.

Juncker chce uniknąć fiaska

Choć projekt Komisji Europejskiej przewodniczący Jean-Claude Juncker przedstawiał półtora roku temu i zajmowały się nim już trzy kraje sprawujące Prezydencję, prace w Radzie do tej pory praktycznie stały w miejscu. Estończycy skupiali się przede wszystkim na technicznych i niezbyt kontrowersyjnych obszarach, a Bułgaria nie osiągnęła postępu w pracach, skutecznie powstrzy-

mując niekorzystne z jej punktu widzenia rozwiązanie.

Ponieważ w tym samym czasie fiaskiem zakończyły się także próby osiągnięcia porozumienia na forum Parlamentu Europejskiego, bardzo realny stał się scenariusz, że prac nad Pakietem nie uda się sfinalizować w kończącej się wiosną kadencji PE. Biorąc pod uwagę, że niedługo potem zakończy pracę także Komisja Junckera, której jednym z politycznych celów była walka z domniemaną nieuczciwą konkurencją na rynku UE, realizowana pod hasłem „równej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu”, uniknięcie fiaska negocjacji stało się jednym z priorytetów KE na najbliższe miesiące.

Zaraz po zakończeniu przerwy wakacyjnej Komisja Europejska podjęła inicjatywę służącą nadaniu nowego impulsu pracom na Pakiecie i nakłonieniu Prezydencji Austriackiej do większej aktywności w tym obszarze – początkowo Austriacy nie deklarowali nadmiernej zainteresowania szybkim osiągnięciem kompromisu.

Dziewięć krajów nie zablokuje

Na stole pojawiły się 4 propozycje możliwych kierunków dalszych negocjacji, a równocześnie rozpoczęły się nieformalne rozmowy pomiędzy przedstawicielami poszczególnych państw. W ich trakcie Prezydencji udało się zgromadzić wokół siebie silną grupę krajów, które gotowe były zgodzić się na przyjęte ostatecznie na grudniowej Radzie rozwiązanie, polegające na wyłączeniu z delegowania przewozów dwustronnych.

Okazało się bowiem, że dla wielu naszych sojuszników to właśnie operacji bilateralne, a nie tzw. cross-trade, stanowią lwią część aktyw-

Sprzeciw wyraziło łącznie dziewięć krajów (Rumunia jako kolejna Prezydencja wstrzymała się od głosu), ale to zdecydowanie za mało aby zablokować niekorzystną dla nas propozycję.

ności. Polska niestety do nich nie należy, a co za tym idzie zaproponowane rozwiązanie nie znalazło u nas poparcia. Sprzeciw wyraziło łącznie 9 krajów (Rumunia jako kolejna Prezydencja wstrzymała się od głosu), ale to zdecydowanie za mało, aby zablokować niekorzystną dla nas propozycję.

Należy jednak w tym miejscu podkreślić, że decyzja Rady nie oznacza, że zaproponowane przepisy wejdą wkrótce w życie. Wciąż nie ma jeszcze osobnej opinii przyjętej przez Parlament Europejski. Ostatnie próby jej przegłosowania przed wakacjami zakończyły się całkowitym fiaskiem, a posłowie – sprawozdawcy zastanawiali się poważnie nad możliwością przerwania dalszej pracy, jeśli nie udałoby się im zbudować silnej koalicji wokół zgłaszanych pomysłów.

Wydaje się, że do głosowania dojdzie na początku przyszłego roku – najpierw na posiedzeniu Komisji ds. Transportu (TRAN), a następnie na Sesji Plenarnej PE w Strasburgu. Z pewnością wpływ na tę decyzję miał fakt osiągnięcia kompromisu przez Radę, gdyż w przeciwnym wypadku dalsze prace legislacyjne i tak byłyby niemożliwe.

Kolej na Prezydencję Rumuńską

Dla przypomnienia, do przyjęcia aktu prawnego w UE niezbędne jest uzyskanie poparcia zarówno ze strony Rady, jak i Parlamentu. W pierw-

szej fazie pracy (która wciąż jeszcze trwa), każdy z tych organów przygotowuje własne stanowiska, które są następnie dyskutowane wspólnie z KE w tzw. Trilogu. Jego efektem powinno być wypracowanie ostatecznej, wspólnej wersji danego aktu, który musi być ponownie przyjęty przez Radę i Parlament.

Biorąc pod uwagę wspomniany wcześniej kalendarz prac instytucji unijnych nietrudno się zorientować, że nawet jeśli Parlamentowi uda się w styczniu przyjąć własne stanowisko, pozostanie raczej zbyt mało czasu na przeprowadzenie Trilogów.

Należy się ponadto liczyć z faktem, że do przyspieszenia prac nie będzie także dążyć na siłę Rumunia, obejmująca w styczniu 2019 roku Prezydencję, dla której przyjęte przez Radę rozwiązania także są bardzo niekorzystne.

Może to sugerować scenariusz, w którym część krajów spróbuje wstrzymać prace do ukonstytuowania się nowego PE i KE. Nie ma oczywiście żadnych realnych przesłanek do oceny, czy takie posunięcie może pomóc w wypracowaniu bardziej korzystnych rozwiązań dla krajów z naszej części Europy – wiele zależy bowiem zarówno od nastawienia nowej Komisji, jak i składu politycznego nowego Parlamentu.

Nie ma jednak wątpliwości, iż niedawna decyzja Rady UE nie kończy walki o nowy kształt europejskiego rynku przewozów drogowych i nie można wykluczyć niespodziewanych zwrotów akcji.

Pośrednicy i letterboxy

Pierwsza debata ZMPD z cyklu „Na zakręcie”, czyli o problemach polskiego transportu w Unii Europejskiej, była poświęcona pośrednikom i firmom letter-box.



Robert Przybylski

Firmy pośredniczące w znajdowaniu ładunków są krytykowane wśród przewoźników za pobieranie dużych marż i znikomy lub wręcz żaden wkład w organizację przewozu. Tych „firm-krzaków” lub „letter-boxów” pojawiło się ostatnimi laty na tyle dużo, że zdestabilizowały rynek przewozów. Przewoźnicy domagają się regulacji funkcjonowania pośredników oraz łowców głów, czyli pośredniczących w zatrudnianiu kierowców firm typu letter-box.

Prowadzący debatę Sławomir Jeneralski zaprosił do studia prezesa ZMPD Jana Buczka, przewodniczącego Rady PISiL Marka Tarczyńskiego oraz przewodniczącego Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Tadeusza Kucharskiego.

- Działania przypadkowych pośredników uderzają w konkurencyjność polskiego transportu. Dlaczego branża nie potrafi uporać się z tym problemem? – pytał prowadzący debatę.

Prezes ZMPD przyznał, że ten problem jest znany od lat. – Pośrednik nie dodaje żadnej wartości do procesu transportowego. Jednak przewoźnik, jako słabsza strona, musi zgodzić się na zaistniałą sytuację – przyznał Jan Buczek.

Przewodniczący PISiL Marek Tarczyński nie obawia się, że dyskusja o pośrednikach doprowadzi do wojny pomiędzy przewoźnikami i spedytorem. Przypomniał, że z inicjatywy ZMPD w prawie pojawiła się definicja pośrednika przy przewozie rzeczy. – Przepisy są dosyć restrykcyjne, ale

nie są egzekwowane, zarówno przez służby podlegające Ministerstwu Infrastruktury, jak i przez przewoźników, którzy nie sprawdzają, czy zleceniodawca spełnia określone wymogi – stwierdził przewodniczący PISiL.

Przypomniał, że w rolę pośrednika wchodzi też sami przewoźnicy, zwłaszcza średniej i dużej wielkości, co jest praktyką legalną. Sytuacja jest zatem skomplikowana, z jednej strony mamy godne napiętnowania firmy typu letter-box, z drugiej różnorodne formy działania pośredników przy przewozie rzeczy.

Pośrednicy drenują także rynek pracy, co doprowadziło do opisywanych niedawno patologii w zatrudnieniu kierowców przez firmy z zachodnim kapitałem. – Mamy niezłe, ale praktycznie niestosowane przepisy. Nie powinniśmy zgadzać się na byle jakie stawki, bo konsekwencją tego jest brak pieniędzy na wynagrodzenie pracownika – podkreślił przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”.

Prowadzący dyskusję dopytywał, czy tak potężna branża rzeczywiście nie jest w stanie poradzić sobie z patologiami. Jan Buczek przyznał, że niestety nie zawsze przewoźnik współpracuje ze znanym sobie spedytorem. Czasem sytuacja zmusza go do skorzystania z nieznanego zleceniodawcy i bywa, że pada ofiarą oszustwa podmiotów żerujących na przewoźnikach. – Bez regulatora nie jesteśmy w stanie przetrwać na tym rynku, mając 1,5-procentową rentowność. Nie jesteśmy w stanie przetrwać dodatkowych kosztów na spedytora, bo konkurujemy z firmami z innych krajów,

mających niższe koszty od naszych – tłumaczył prezes ZMPD.

Tarczyński przyznał, że rozdrobnienie branży (średnia wielkość floty to 5 pojazdów) sprzyja nierównowadze, bo jest silna dysproporcja potencjału zleceniodawcy i zleceniobiorcy. – Wsparcie ze strony organizacji przewoźników, spedytorów i związków zawodowych jest niezbędne, aby wpłynąć na administrację i doprowadzić do przestrzegania obecnych przepisów. – Może dobrym pomysłem byłoby stworzenie rejestru pośredników, na wzór rejestru przewoźników, który ułatwiłby wykonawcom transportu weryfikację zleceniodawcy. Spedytorzy mają narzędzie do weryfikacji przewoźnika – przypomniał Marek Tarczyński.

Komentując 3-krotnie większe tempo wzrostu przewozów polskich przedsiębiorców w stosunku do europejskiego rynku w 2017 roku przewodniczący Tadeusz Kucharski z zadowoleniem przyznał, że zarówno przewoźnicy, jak i spedytorzy dostrzegli konieczność regulacji rynku transportowego. – Od lat mówimy, że rynek transportowy trzeba uregulować i nie mamy na myśli tylko kwestii płacowych. Mówimy nie od dzisiaj, co trzeba zrobić, żeby ratować polskie firmy transportowe i eliminować patologie – podkreślił przewodniczący. Wskazał, że polscy przewoźnicy przejęli znaczną część europejskiego rynku transportowego, ale wzrost płac nie postępował równomiernie za pozycją rynkową. – Nie da się rozwiązać firm kosztem pracownika, nie da się zbudować spokoju społecznego na niskich płacach – podkreślił Tadeusz Kucharski.



Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że polskie firmy, konkurujące z przedsiębiorstwami z innych krajów regionu, nie mają dostępu do pierwotnego rynku Europy Zachodniej i funkcjonujących na nim wysokich stawek. Mali przewoźnicy z konieczności korzystają więc z pośredników.

Prezes ZMPD uważa, że wprowadzenie konieczności oddzielnego wystawiania faktur za przewóz i za działalność spedycyjną lub pośrednictwo może uzdrowić sytuację. Jan Buczek podkreślił, że polscy przewoźnicy są dobrymi pracodawcami i spełniają wszystkie wymagania polskiego prawa pracy. Wskazał, że wynagrodzenie kierowców w Polsce jest wyższe od średniej płacy w kraju, gdy w przypadku kierowców w Niemczech lub Francji jest niższe.

Przewodniczący Kucharski dodał, że polscy kierowcy są świadomi, ile powinni zarabiać. – Chodzi o strukturę zarobków, w której od 2,5 czy trzech tysięcy złotych odprowadzane są składki na zabezpieczenie społeczne. Dlatego pośrednicy pracy mogą funkcjonować bez zabezpieczeń? Powinny służyć jako zabezpieczenie wynagrodzeń i opłat składek społecznych kierowców, jeżeli niesolidny pracodawca zniknie i pozosta-



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



wi niezapłacone zobowiązania wobec pracownika, ZUS lub fiskusa – wyjaśnił Tadeusz Kucharski.

Przed nagłymi zmianami zasad wynagradzania ostrzegali przewodniczący Rady PISiL Tarczyński. – Sprawa wymaga uregulowania, ale problem jest szerszy. Trudno będzie zmieścić się w niskiej marży z dodatkowym kosztem – ostrzegł.

Przewodniczący KSTD „Solidarność” przyznał, że trzeba dochodzić do docelowego rozwiązania krok po kroku, a polscy przewoźnicy powinni chronić swój rynek płacami minimalnymi, podobnie jak Francuzi i Niemcy.

Jan Buczek dodał, że ściąganie do pracy kierowców z dalekich krajów odbywa się na żądanie przedsiębiorców z Europy Zachodniej. Powołują oni w krajach Europy Środkowo-Wschodniej firmy „letter-box”, głównie po to, aby zatrudnić kierowców na niskich stawkach. – Nieszczęście polega na tym, że wykonują przewozy z polskimi, rumuńskimi tablicami rejestracyjnymi, więc politycy UE twierdzą, że to polscy przewoźnicy łamią przepisy i rujną rynek wewnętrzny.

A za tym procederem tak naprawdę stoi kapitał niemiecki, holenderski, czy francuski. Właśnie okazało się, że firma duńska, a zgodnie z prawem polska z duńskim kapitałem, zatrudnia w fatalnych warunkach, urągających prawom człowieka, pracowników z Filipin. Polskie firmy nie przykuwają kierowców do samochodów, dawno uporały się z problemem śmieciówek, bo nikt przy zdrowych zmysłach nie powierzy wielkiego majątku kierowcy, z którym nie jest powiązany solidną umową o pracę – poinformował Jan Buczek.

Marek Tarczyński przypomniał, że przemysł okrętowy jako pierwszy zaczął zatrudniać Filipińczyków. – Problem braku kierowców stanie się najpoważniejszym wyzwaniem branży – stwierdził przewodniczący PISiL.

Przewodniczący Tadeusz Kucharski podsumował, że czas najwyższy, aby przedsiębiorcy i związki zawodowe wspólnie popracowali nad systemowymi rozwiązaniami regulacji rynku i ochrony miejsc pracy.

Całość debaty na: <https://youtu.be/ErZcng-LAec>

Wynagrodzenia pracowników mobilnych



W toczącej się debacie o sposobie wynagradzania kierowców warto wziąć pod uwagę rozwiązania stosowane w innych branżach, np. w żegludze. Rynek transportu drogowego jeszcze działa tylko w skali kontynentalnej, nie globalnej, jednak wnioski z porównań mogą być ciekawe.

Robert Przybylski

W branży żegludowej trwa batalia o przyciągnięcie pod swoją banderę jak największej liczby statków, za czym idzie rozwój gospodarki morskiej i rosnące wpływy z podatków oraz innych danin. Ponieważ kraj bandery wyznacza stawki wynagrodzeń marynarzy, właśnie koszty pra-

cy są kryterium decydującym o popularności dane bandery.

- Na globalnym rynku żegludowym możemy konkurować jedynie wówczas, gdy wyrównamy z innymi flagami koszty pracy – wskazuje prezes Polskiego Związku Zarządców Statków Ireneusz Kuligowski.

Niższe koszty zabezpieczeń

Zrozumiała to m.in. Belgia, która włączyła armatorów z obowiązku pla-

cenia składek na ubezpieczenie społeczne, Francja - refundująca składki armatorom czy Norwegia, gdzie armatorzy otrzymują zwrot składek na ubezpieczenie społeczne. – Tym tropem powinna podążyć Polska, a jednocześnie spełnić zobowiązania zgodnie z ratyfikowaną Konwencją Pracy na Morzu, zapewniającą marynarzom pełny dostęp do zabezpieczenia społecznego. Proponujemy, zgodnie zresztą z unijnymi „Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy

publicznej dla transportu morskiego”, aby jako podstawę naliczania składek emerytalnych i ubezpieczenia społecznego brać płacę minimalną, jednocześnie zwalniając armatorów z obowiązku płacenia składek – podkreśla Kuligowski.

Przedsiębiorcy branży żegludowej wskazują, że koszty zabezpieczeń społecznych, wymagane przez polskie przepisy, są tak wysokie, że armatorzy nie są w stanie konkurować z azjatyckimi armatorami. Proponują zmniejszenie wypłat na zabezpieczenie społeczne ze strony armatorów (pracodawców) i marynarzy. – To jest inwestycja, nie jałmużna, co dokładnie wykazaliśmy Ministerstwu Finansów – zaznacza Kuligowski.

Według propozycji PZZS, na typowym statku, np. m/s Koszalin (38 tys. DWT) mającym 18 osób załogi, koszt wydatków państwa na składki zabezpieczenia społecznego sięgnie 84 tys. zł. Przy dwudziestu statkach, jakie w pierwszym roku mogą przejść pod polską banderę, będzie to 1,68 mln zł. Tymczasem wpływy uzyskane przez ZUS i budżet od tych 20 statków w pierwszym roku wyniosą 6,1 mln zł, w tym 2,8 mln zł będzie pochodziło ze składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne marynarzy, które w tej chwili do państwowej kasy nie wpływają. W perspektywie dekady przychody sięgną 274 mln zł, a wydatki 92 mln zł.

- Zatem państwo na czysto zarobi 182 mln zł, zakładając, że w 2028 roku pod polską banderą będzie pływało 200 statków. Dla porównania pod panamską zarejestrowanych jest 9,5 tys. statków, pod norweską 1,9 tys. (roczny przychód żeglugi 16,5 mld euro), a maltańską 2,2 tys. Im więcej statków uda się przyciągnąć pod naszą banderę, tym uzyskamy większe wpływy – przypomina prezes PZZS.

Wskazuje, że Malta, która zredukowała obciążenia socjalne od wynagrodzeń marynarzy, w ostatnich czterech latach podwoiła wielkość floty pod własną banderą i osiągnęła założone cele wzrostu dochodów budżetowych.

Globalne rozwiązanie

Wyznaczanie corocznych, minimalnych standardów płacowych dla marynarzy jest zagwarantowane przez

Międzynarodową Konwencję o Pracy na morzu (Maritime Labour Convention, czyli MLC 2006) i jest to jedyny tego typu standard określający gotówkowe, minimalne miesięczne wynagrodzenie dla danego stanowiska (wynagrodzenie podstawowe za 8 godzin pracy od poniedziałku do piątku).

Konwencja reguluje także zasady i warunki zatrudnienia, zamieszkania, żywienia, ochrony zdrowia, a także zabezpieczeń społecznych. Konwencja jest aktem prawnym Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP lub z angielska ILO) i obowiązuje armatorów pływających pod flagą państw, które ratyfikowały konwencję oraz obowiązuje we wszystkich portach tych krajów.

Innymi słowy konwencja wprowadziła odpowiedzialność państwa bandery i państwa portu. Kontrolni służy certyfikat zgodności, który składa armator. Oświadcza w nim, że zatrudnia marynarzy zgodnie z konwencją. Każdy marynarz musi mieć ze sobą potwierdzenie od armatora lub pracodawcy, że otrzymywane przez niego wynagrodzenie spełnia wymogi konwencji.

Inspekcja państwa portu kontroluje zawijające statki, nawet spod bandery tych państw, które konwencji nie ratyfikowało. One też muszą dostosować się do standardu, albo nie będą mogły korzystać z portów państw, które konwencję ratyfikowały.

Konwencja określa płacę minimalną tylko w tych krajach, które nie mają własnej płacy minimalnej. Polska ma wyznaczoną płacę minimalną, wobec armatorów posługujących się polską flagą wymaga się zachowania norm krajowych, czyli polskiej płacy minimalnej. Określa ona końcowe wynagrodzenie miesięczne, zaś w przypadku konwencji płaca minimalna jest tylko podstawą do wyliczenia ostatecznego wynagrodzenia.

Do płacy minimalnej doliczane są 3 dodatki: wynagrodzenie za urlop, nadgodziny wypracowane przez miesiąc oraz ekwiwalent za wyżywienie na urlopie. Te 3 elementy tworzą wynagrodzenie miesięczne.

Konwencja wyznacza wynagrodzenie minimalne dla stanowiska starszego marynarza. Od niego liczone są płace dla innych stopni. Minimal-

na płaca według MOP wynosi 614 dol. amerykańskich od stycznia 2016 roku, a od 1 lipca 2019 roku wzrosła do 618 dol. Faktyczne wypłaty są co najmniej o połowę większe od wielkości bazowych, ponieważ są powiększone o trzy wymienione powyżej elementy.

Komisja Europejska zgodziła się w 2004 roku na niższe składki społeczne marynarzy zatrudnionych na pokładach statków zarejestrowanych w państwie członkowskim. Politycy przyjęli, że jest to dozwolona pomoc publiczna.

Wypracowanie porozumienia

Międzynarodowa Konwencja o Pracy na morzu została przyjęta 23 lutego 2006 roku po pięciu latach negocjacji. Toczyły się one w trójstronnej komisji (nazwanej Joint Maritime Commission - JMC), w której zasiadali przedstawiciele rządów, pracodawców i pracowników. Armatorów reprezentowała International Chamber of Shipping (ICS), marynarzy International Transport Workers Federation (ITF).

Podczas głosowania na sesji Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie, za przyjęciem konwencji opowiedziało się 314 delegacji ze strony rządów, armatorów i pracowników (po jednym głosem na kraj z każdej grupy). Głosów sprzeciwu nie było.

Konwencja weszła w życie 20 sierpnia 2013 roku, w rok po ratyfikacji przez 30 krajów, które musiały reprezentować co najmniej 33 proc. światowego tonażu. Już pięć ratyfikujących krajów (Bahamy, Norwegia, Liberia, Wyspy Marschalla i Panama) reprezentuje 43 proc. światowego tonażu. W październiku 2014 roku konwencję ratyfikowało 65 krajów, reprezentujących 80 proc. światowego tonażu. Polska ratyfikowała konwencję 3 maja 2012 roku i weszła ona w życie 20 sierpnia 2013 roku.

Członkowie trójstronnej komisji w miarę regularnie spotykają się, ustalając zmiany lub nowe wysokości wynagrodzenia bazowego.

Także MOP stworzył konwencję regulującą czas pracy kierowców. Została przyjęta 6 czerwca 1979 roku i weszła w życie 10 lutego 1983 roku.

Mikołaj istnieje





Polscy przewoźnicy mają największy udział

Według danych Eurostatu w 2017 roku największy udział w pracy przewozowej zdobyły firmy z Polski (18 proc.) przed Niemcami (16 proc.), Hiszpanią (12 proc.), Francją (9 proc.), Wielką Brytanią (8 proc.) i Włochami (6 proc.).

Transport drogowy wzrósł w Polsce w 2017 roku o 15,3 proc. (liczony w tkm). Przewozy powiększyły się także na Litwie (o 26,2 proc.), Cyprze (17,5 proc.) i Grecji (15,5 proc.). Największe spadki odnotował transport w Belgii (13,4 proc.), Czechach (12 proc.) i Estonii (7,8 proc.). W całej UE transport powiększył się o 4,5 proc.

Gazowe nie płacą myta w Niemczech

Od 1 stycznia 2019 roku Bundestag zawiesił na dwa lata pobieranie myta od ciężarówek napędzanych gazem ziemnym. Oszczędność z tego tytułu może sięgnąć od 9,3 do 18,7 centa na kilometr. Dodatkowo rząd dopłaca przewoźnikom 12 tys. euro za zakup wersji LNG i 8 tys. euro za CNG. Po 2021 roku właściciele ciężarówek na gaz będą płacili mniejsze opłaty środowiskowe niż użytkownicy diesli. Zachęty mają pobudzić popyt na gazowe ciężarówki.



Pół tysiąca ciężarówek

Sądecka firma Batim uroczyście odebrała pięćsetny ciągnik siodłowy. Był to Mercedes Benz Actros 1845 LS. Batim działa od 23 lat, specjalizuje się w przewozach międzynarodowych, w tym przesyłek kurierskich do Wielkiej Brytanii. Przewoźnik od półtora roku ma nową siedzibę, która znajduje się w prawdopodobnie najoszczędniejszym w Polsce budynku. Nowe Mercedesy mają kabiny BigSpace z płaską podłogą, PPC, ABA 4, klimatyzację i ogrzewanie wodne.



Rekord na rynku magazynów

Przewoźnicy samochodowi mają przed sobą dobre perspektywy, o czym świadczy boom na rynku magazynowym. W Polsce działają magazyny o łącznej powierzchni 15 mln m kw., o 0,5 mln m kw. mniej niż w Hiszpanii. W budowie pozostaje ponad 2 mln m kw., w tym jedna czwarta w centralnej Polsce.

W ostatnich trzech kwartałach tego roku przybyło 2 mln m kw., a klienci wynajęli ponad 3 mln m kw., o 13 proc. więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku.

Wskaźnik pustostanów jest bardzo niski i ledwo przekracza 4 proc. Dobre perspektywy branży wzmacnia także atrakcyjność cenowa – koszt wynajęcia metra kwadratowego magazynu w Polsce należy do jednych z najniż-

szych w regionie.

Magazynowy boom napędzany jest rosnącym e-handlem, ogólnym rozwojem gospodarczym kraju, przenosinami regionalnych centrów magazynowych z Europy Zachodniej do Polski oraz Brexitem. Brytyjskie firmy rozważają przeniesienie dystrybucji i z reguły wybierają między Holandią, Irlandią oraz Polską.

Popyt na magazyny jest tak duży, że inwestorzy decydują się nawet na wznoszenie obiektów, nie mając podpisanych umów z najemcami. Mimo to przedsiębiorstwa produkcyjne i logistyczne wskazują, że trudno jest znaleźć wolny magazyn w centrum i na zachodzie Polski.

Od czerwca 2019 r. będzie obowiązywać kolejna generacja tachografów

Od połowy czerwca przyszłego roku rozporządzeniem KE z 2014 wejdzie w życie obowiązek stosowania w nowych, rejestrowanych w UE ciężarówkach o dmc pow. 3,5 tony elektronicznych tachografów IV generacji, przypomina Inelo. KE uważa, że do tej pory montowane urządzenia są zbyt łatwe do manipulacji. Komisja wylicza, że 7 proc. kontrolowanych ciężarówek ma fałszowany czas pracy. Nowe tachografy nie tylko ograniczą możliwość manipulacji kierowcy w rejestrację czasu jazdy, ale także usprawnią i ograniczą liczbę kontroli, ponieważ Inspekcja Transportu Drogowego lub inne służby kontrolujące transport drogowy będą mogły dokonać zdalnej preselekcji. Kontrolerzy za pomocą urządzeń krótkiego zasięgu będą w stanie odczytać dane z pojazdu, niezbędne do wykrycia manipulacji. W razie wątpliwości, czy nie doszło do naruszenia przepisów, pojazd zostanie zatrzymany do kontroli. Ponadto urządzenie będzie rejestrowało i zapisywało punkt początkowy trasy, punkt kończący podróż oraz każdą lokalizację od momentu rozpoczęcia jazdy co trzy godziny. Tachograf nie będzie zapisywał całej trasy, a jedynie jej punkty.

Urządzenie oprócz łączności satelitarnej będzie można zintegrować z zewnętrznym systemem ITS, by automatycznie pobierało dane z samego pojazdu i informowało kierowcę o istotnych kwestiach, m.in. dotyczących nacisku na osie pojazdu, czy też o ewentualnych usterkach.

Dane z tachografu będą na bieżąco przetwarzane i przy pomocy aplikacji ITS przekazywane w czasie rzeczywistym do przewoźnika. Firma będzie mogła także pobrać dane lokalizacyjne z GNSS oraz zyska dostęp do informacji dotyczących parametrów jazdy. Tachografy 4.0 wymagają nowej karty kierowcy, ale dotychczas używane przez kierowców będą kompatybilne z nowymi urządzeniami, podobnie jak nowe karty ze starszymi modelami tachografów. W przypadku kart przedsiębiorstw czy kart warsztatowych, koniecznością będzie wyrobienie nowych, które będą współpracowały z nowymi modelami tachografów.

Tachografy 4.0 trzeba będzie wymienić po piętnastu latach. Kolejna generacja będzie rejestrować przekraczanie granic. Rada UE zaproponowała, aby weszły one do użytku w 2024 roku.

Jan Buczek ponownie wybrany prezesem Zrzeszenia



W Jachrance odbyło się 6 grudnia Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, na którym przedstawiciele środowiska przewoźników wybrali nowe władze Zrzeszenia na lata 2019-2022.

Robert Przybylski

Delegaci powierzyli prowadzenie zebrania Wojciechowi Sienickiemu, na przewodniczącego wybrali Roberta Stępnia i na sekretarza zebrania Józefa Stelmachowskiego. Następnie wysłuchali sprawozdania Zarządu z działalności ZMPD w kadencji 2014-2018. Prezes Jan Buczek podziękował za aktywność członkom

Zarządu, który przez większość kadencji pracował w składzie 5-osobowym, zmniejszonym o 2 osoby.

Prezes przedstawił informacje o najważniejszych wydarzeniach z ostatnich 4 lat. Podkreślił, że jedną z istotnych korzyści z przynależności do Zrzeszenia jest szybki dostęp do rzetelnej, sprawdzonej informacji. Jest ona dostarczana członkom przy pomocy newslettera, strony internetowej, Facebooka i magazynu Przewoźnik.

Jan Buczek przypomniał też, że Zrzeszenie od lat nie zwiększa składki członkowskiej i opłat za karnety TIR. Organizacja samodzielnie wypracowuje fundusze na działalność i zgromadziła własny majątek. Kontrolę nad finansami sprawuje Komisja Rewizyjna ZMPD.

Przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch przedstawił sprawozdanie z działalności Rady. Przypomniał, że to dzięki staraniom Zrzeszenia udało się wprowadzić zawód

kierowcy do programu nauczania w szkołach branżowych. Komisja Szkoleniowa Rady pod przewodnictwem Euzebiusza Gawrysiuka zaangażowana była w proces przywrócenia nauczania do szkolnictwa zawodowego.

Przewoźnicy wskazali, że uchwalona w lipcu 2018 roku nowelizacja ustawy o transporcie drogowym podniosła kary dla przewoźników i jest nie do przyjęcia dla branży. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przypomniał harmonogram prac nad nowelizacją ustawy oraz negatywną opinię ZMPD, zawierającą zdecydowany sprzeciw wobec wysokich kar. Opinia zmiażdżyła projekt, mimo to resort przez ponad pół roku nie wziął pod uwagę zastrzeżeń ZMPD i branży, a Sejm

w ekspresowym tempie przyjął nowelizację.

Delegaci w głosowaniu potwierdzili dotychczasowe zasady liczebności organów statutowych ZMPD, utrzymując 7-osobowy Zarząd, 5-osobową Komisję Rewizyjną i 11-osobową Radę.

Głównym punktem ZOD były wybory do władz statutowych ZMPD na kadencję 2019-2022. Na stanowisko prezesa kandydowali Jan Buczek i Jarosław Jakoniuk.

W głosowaniu delegaci oddali 105 głosów na Jana Buczkę i 45 na Jarosława Jakoniuka. Na członków Zarządu wybrali: Euzebiusza Gawrysiuka, Adama Jędrycha, Krzysztofa Strzałę, Jerzego Szepietowskiego, Aleksandra Reischa i Zofię Stępnicką.

Do Komisji Rewizyjnej ZMPD delegaci wybrali: Zygmunta Sieńko, Małgorzatę Zdrodowską, Mariusza Kassjaniuka, Ryszarda Borkowskiego i Bogusława Zimnego.

Do Rady Zrzeszenia delegaci wybrali: Agnieszkę Nowosielską, Ewę Śliwę, Karola Rychlika, Arkadiusza Milewskiego, Piotra Kopczyńskiego, Zbigniewa Dobrzyńskiego, Jana Paździoro, Grzegorza Wierczorka, Artura Kamińskiego, Kazimierza Duckiego i Bonifacego Sornata.

Miłym akcentem spotkania przewoźników było uhonorowanie dyrektora generalnego ZMPD Wiesława Starostki za działalność na rzecz Zrzeszenia najwyższą, Diamentową Odznaką Honorową „Zasłużony dla ZMPD”.



Partner Strategiczny ZMPD

Partnerzy ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS



Sponsorzy



FTD. Przewoźnicy bronią się przed nieuczciwymi pośrednikami

Działalność firm prowadzących pośrednictwo w zakresie przewozu rzeczy zdominowała dyskusję podczas Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 21 listopada 2018 roku w siedzibie ZMPD w Warszawie.



Piotr Gawelczyk

Wprowadzając do dyskusji prezes ZMPD Jan Buczek podkreślił, że w ciągu pięciu ostatnich lat podwojenie liczby podmiotów zajmujących się pośrednictwem przy przewozie rzeczy, które często działają bez zgłoszenia działalności, czyli de fac-

to „na dziko”, powoduje wymierne straty dla przewoźników z uwagi na sztuczne wydłużenie łańcucha zobowiązań.

– Przewoźnik otrzymuje zlecenie w wysokości stawki głodowej, często nie pokrywającej bezpośrednich i pośrednich kosztów działalności. To jest jedną z przyczyn tego, że przedsiębiorcom brakuje środków na odbudowę taboru, czy też poprawę jakości świadczonych usług – przypomniał prezes Buczek. – Zainteresowałem tym tematem wiceministra Marka Chodkiewicza, który przedstawił problem na posiedzeniu ministrów transportu państw UE w Luksemburze – powiedział prezes ZMPD.

Pośredników coraz więcej

Minister podjął ten temat także podczas jednego z posiedzeń w Brukseli oraz poświęconego tej kwestii spotkania z przedstawicielami środowi-

ska. Okazało się, że przewoźnicy nie zaprezentowali jednolitego stanowiska. Niektórzy uznali bowiem, że wolny rynek nie podlega żadnym regulacjom i powinno się pozwolić działać na nim wszystkim chętnym.

Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki podkreślił, że PISiL jest przeciwko regulacji dostępu do rynku spedycyjnego, bowiem jego zdaniem każda ingerencja jest zaprzeczeniem wolnego rynku. Nie znaczy to jednak, że nie trzeba dyskutować na temat pośrednictwa w transporcie drogowym. – Pośredników jest coraz więcej, taki jest trend w światowej spedycji i logistyce – powiedział Skurewicz i podał przykład: firma logistyczna z Nowego Jorku, która chce wykonać transport w Polsce, ma do czynienia z pięcioma partnerami. – Jeśli chcemy wyeliminować tego typu pośrednictwo, to obawiam się, że jest to niemożliwe – podkreślił przedstawiciel Izby.



W toku obrad przedstawiciele organizacji skupionych w Forum uzgodnili, że będą domagali się m.in. wdrożenia takich działań służb kontrolnych, jak np. Głównego Inspektora Transportu Drogowego i prokuratury, które doprowadzą do likwidacji istniejących, mimo obowiązujących przepisów, przypadków patologii przy pośrednictwie przewozu rzeczy. Zaproponowali także stworzenie elektronicznego rejestru pośredników, który zapewniłby przewoźnikom możliwość zapoznania się z historią i działalnością konkretnego podmiotu. Rozważano też pomysł wprowadzenia żelaznych gwarancji bankowych zamiast polis ubezpieczeniowych, co miałyby chronić przewoźników przed nieuczciwymi pośrednikami. Dyskutowano także nad próbą ustalenia średnich kosztów związanych z realizowaniem transportów oraz monitorowania średnich bądź minimalnych kosztów przedsiębiorstwa, aby w oparciu o taką analizę można było odpowiednio reagować w sytuacji, gdyby przez dłuższy czas dana firma wykonywała transporty poniżej tak ustalonych kosztów.

Fundusz gwarancyjny

Podczas posiedzenia zastanawiano się także nad pomysłem ustalenia stawek minimalnych. Przeważała opinia, że jest to niemożliwe, a nawet niezgodne z prawem. Pojawił się także pomysł stworzenia funduszu gwarancyjnego dla pośredników – na wzór funduszu istniejącego od lat w branży turystycznej. Skupiono się również nad definicją pośrednictwa i spedycji.

Intencją sygnatariuszy FTD było jasne określenie, które rodzaje pośrednictwa są z punktu widzenia przewoźników niepokojącą praktyką i w związku z tym którym z nich w sposób szczególny należy się przyjrzeć. Jako przykłady takich praktyk podawano działalność firm, które mają niewielki kapitał i nie posiadają odpowiednich gwarancji.

Wszystkie te postulaty uczestnicy FTD przekazali gościom Forum, którymi byli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury – wiceminister Marek Chodkiewicz, dyrektor Departamentu Transportu Bogdan Oleksiak oraz główny specjalista Sławomir Piwowar.

Dyskusja nad drugim zaplanowanym tematem, czyli zmianami w zasadach funkcjonowania komisji społecznej ds.

zezwoleń zagranicznych, nie przyniosła jednoznacznych rozwiązań. Uznano, że zostaną przekazane do ministerstwa infrastruktury w terminie późniejszym.

Podczas Forum zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek poinformowała zebranych o drugiej konferencji ZMPD i PISiL dotyczącej Brexitu, nakreślając aktualną sytuację – przede wszystkim z punktu widzenia przewoźników drogowych – związaną z wyjściem Wielkiej Brytanii ze struktur Unii Europejskiej.

Nadal brak konkretnych rozwiązań, a więc i działań niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania transportu po Brexicie, co powoduje, że perspektywy dla wymiany handlowej są raczej niepomyślne.

W punkcie dotyczącym stanowiska FTD na temat spraw organizacyjno-technicznych związanych z funkcjonowaniem Forum, Andrzej Nowrotek z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego przekazał propozycję regulaminu działalności Forum. Dokument – na jego prośbę – został przekazany przez ZMPD wszystkim uczestnikom FTD. Uzgodniono, że dyskusja na ten temat odbędzie się na następnym spotkaniu Forum.

Brexit a transport polski

Jeżeli dojdzie do bezumownego Brexitu, podstawowymi kwestiami staną się: dostęp do rynku brytyjskiego, formalności celne i reżimy tranzytowe oraz uznawanie licencji przewoźników.



Joanna Popiołek

Wyjście Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej spowoduje wzajemne zamknięcie rynków dla obcych przewoźników. Dziś polscy przedsiębiorcy transportowi są niekwestionowanym liderem w przewozach kabotażowych w Wielkiej Brytanii, jak również w przewozach dwustronnych Unia Europejska – Wielka Brytania.

Umowa dwustronna?

Tej pozycji niestety nie uda się utrzymać po Brexicie. Nie wiemy dziś, na jakich zasadach te przewozy będą realizowane w przyszłości. System ze-

zwoleń w ramach Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu przy OECD, który ostatnio wskazują nam politycy jako rozwiązanie problemu, absolutnie nie spełnia naszych oczekiwań.

Możliwości przewozowe w ramach tych zezwoleń szacujemy na 20 - 25 tysięcy przewozów rocznie. Jest to kropla w morzu naszych potrzeb. Potrzebujemy porozumienia dwustronnego, europejsko – brytyjskiego lub renegotjacji umowy, którą stosowaliśmy w przewozach do/z Wielkiej Brytanii przed naszym przystąpieniem do Unii Europejskiej.

Już dziś należy dokonać analizy prawnej reaktywacji tego porozumienia, tak, aby w chwili, gdy stanie dla nas jasne na jakich zasadach nastąpi Brexit, negocjacje w tej sprawie mo-

gły się rozpocząć. Interes Polski jest tu jednoznaczny, przy tym żadne z państw UE, jak i sama Komisja Europejska o nasze polskie cele nie będą dbać.

Sprawy celne to kolejna bolączka transportowców. Wielka Brytania w przypadku scenariusza „no deal” opuści unię celną i w relacjach z tym państwem zastosujemy takie reguły celne, jakie dziś obowiązują w wymianie handlowej z Rosją, Turcją czy Ukrainą, czyli procedury tranzytu.

To oznacza dodatkowe formalności w postaci zgłoszeń celnych, obowiązek złożenia zabezpieczenia, no i kontrole na granicach. Polska administracja celna szacuje, że nowe relacje z Wielką Brytanią powiększą o 600 tysięcy liczbę zgłoszeń celnych. Każde zgłoszenie generuje dodatkowe koszty i wysi-

łek administracyjny. Branża transportu i logistyki oraz służby celne muszą się przygotować na te problemy.

Cło i dostęp do rynku

Wzajemne uznawanie kwalifikacji zawodowych, licencji na transport międzynarodowy, przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców zawodowych, to kolejne zagadnienia, które będą niewiadomą w przypadku bezumownego wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Dziś nikt o tym nawet nie mówi, brak jest świadomości wśród negocjatorów czy polityków, że takie kwestie mają znaczenie.

Na nadzwyczajnym szczycie UE - WB 25 listopada 2018 roku podpisana została umowa rozwodowa. Podobno zajęło to państwom unijnym

jedynie 38 minut. Ten fakt jest wykorzystywany przez prasę brytyjską jako argument wskazujący, jak zła jest ta umowa dla Wielkiej Brytanii.

W drugim tygodniu grudnia obradować będzie Parlament Brytyjski. Czy uda się Teresie May przekonać swoich polityków, że lepsza jest zła umowa niż jej zupełny brak? Możemy jedynie apelować do polityków brytyjskich, aby ratyfikowali umowę i dali nam wszystkim dodatkowe 21 miesięcy, aby określić warunki przyszłej współpracy.

Jednocześnie przygotujmy się do sytuacji awaryjnej. Jeden z wysokich przedstawicieli rządu podczas jednej z konferencji dotyczących Brexitu powiedział, że trzeba będzie powstrzymać się od przewozów do/z Wielkiej Brytanii i choć ta wypowiedź mocno

mnie wtedy oburzyła, dziś wydaje się jak najbardziej trafna. Pierwsze dni po Brexicie mogą przynieść jedynie chaos i kłopoty.

Każdego dnia na teren Wielkiej Brytanii wjeżdża 1200 polskich samochodów ciężarowych, co przekłada się na dziewięć milionów ton ładunków rocznie. Nasz transport międzynarodowy jest ważnym elementem w europejsko-brytyjskiej wymianie handlowej i to właśnie on jako pierwszy odczuje praktyczne problemy wynikające ze scenariusza „no deal”. Każde dodatkowe dwie minuty czekania na granicy zwiększają kolejki o 27 kilometrów, a każda minuta postoju to 1 funt kosztów dla przewoźnika. Bezumowny Brexit to niestety opcja domyślna, do której już dziś należy przygotować plany awaryjne.

Włochy. Zakaz regularnego odpoczynku

Włoskie organy kontrolne od 30 kwietnia 2018 r. mogą nakładać na kierowców i firmy kary za regularny odpoczynek tygodniowy w kabinie pojazdu.

Justyna Bartosiewicz
Agnieszka Janusz

Na mocy wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 20 grudnia 2017 roku, kierowcy w państwach członkowskich UE zostali objęci bezwzględny zakazem korzystania z 45-godzinnych, regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinach pojazdów.

TSUE doprecyzował przepisy Rozporządzenia nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, w zakresie sposobu i miejsca spędzania długiego odpoczynku przez kierowców.

Zdaniem TSUE odpoczynek powinien odbywać się w miejscu, które zapewnia warunki socjalne na równi z warunkami hotelowymi. TSUE potwierdził ponadto możliwość nakładania przez państwa członkowskie UE sankcji za naruszenie powyższego zakazu.

Z dniem 30 kwietnia 2018 roku we Włoszech wprowadzono przepisy uprawniające właściwe służby kontrolne do nakładania kar za odbiór przez kierowców regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinach pojazdów.



Zgodnie z włoskim kodeksem drogowym kierowca, który spędził przynajmniej 10 proc. czasu regularnego odpoczynku tygodniowego w pojeździe, podlega karze grzywny w wysokości od 372 do 1489 euro. W przypadku, gdy odpoczynek w kabinie pojazdu przekracza 20 proc., grzywna wynosi od 425 do 1701 euro. Ponadto wysokość grzywny podlega podwyższeniu o 1/3 w przypadku, gdy naruszenie nastąpiło po godz. 22 i przed godz. 7.00.

Przepisy kodeksu przewidują możliwość zredukowania grzywny o 30 proc. w przypadku jej niezwłocznej zapłaty.

Kara grzywny może zostać nałożona wyłącznie w momencie stwierdzenia naruszenia przepisów Rozporządzenia nr 561/2006. Z tego względu poza karą grzywny przepisy włoskie przewidują również możliwość zatrzymania dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem oraz dopuszczających pojazd do ruchu do momentu pełnego upływu czasu odpoczynku przewidzianego prawem, tj. do czasu zakończenia regularnego odpoczynku tygodniowego w miejscu, które zapewnia warunki socjalne na równi z warunkami hotelowymi.

Należy wskazać, że kary, o których mowa powyżej, nakładane są na kierowców. Z kolei na przedsiębiorstwo transportowe mogą zostać nałożone dodatkowe kary grzywny w wysokości od 327 do 1305 euro za każdego pracownika, którego dotyczy naruszenie przepisów Rozporządzenia nr 561/2006. Przepisy przewidują możliwość odwołania się przez przedsiębiorstwo transportowe od powyższej kary, co wymaga skierowania sprawy na drogę sądową. ■

Justyna Bartosiewicz
(bartosiewicz@franzosi.com)
Agnieszka Janusz
(janusz@franzosi.com)
www.franzosi.com



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



Płaca minimalna w Niemczech

Niemiecki prawnik przekazuje informacje o przepisach dotyczących płacy minimalnej w Niemczech oraz ich wpływie na polskie przedsiębiorstwa transportowe.

Sabine Kemper

Wiele przedsiębiorstw transportowych boryka się z narzuconą przez niemieckie przepisy płacą minimalną, która dotyczy kierowców na trasach międzynarodowych przebiegających przez terytorium Niemiec. Ze względu na zróżnicowane zarobki w poszczególnych krajach członkowskich, wielu przedsiębiorców, nie tylko z Polski, przyjęło wspomniane przepisy jako naruszenie swobody przepływu usług na terenie Wspólnoty.

W roku 2015 Unia Europejska wszczęła postępowanie odnośnie naruszenia postanowień umownych przeciwko Federalnej Republice Niemiec w celu sprawdzenia, czy niemiecka ustawa o płacy minimalnej jest zgodna z prawem europejskim. Mi-

nisterstwo ds. Pracy oraz Spraw Socjalnych, ze względu na toczące się postępowanie, wstrzymało kontrole oraz wymierzanie kar za wykroczenia przeciwko przepisom o płacy minimalnej w stosunku do transportów wykonywanych bez załadunku i rozładunku w Niemczech.

Czy niemiecka ustawa o płacy minimalnej w stosunku do przedsiębiorstw transportowych mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii jest zgodna z unijnymi przepisami? Orzecznictwo sądów niemieckich w przypadkach dotyczących płacy minimalnej jest jedyną możliwością oceny bieżącej sytuacji prawnej.

Płaca minimalna zgodna czy nie?

Sąd ds. Podatkowych i Celnych Berlin-Brandenburg (postanowienie z dnia 7.02.2018 (sygnatura akt: 1 V

1175/17) oraz Sąd Rejonowy Weißenburg (wyrok z dnia 11.08.2017 (sygnatura akt: 1 C 435/18) są na przykład zdania, iż istnieją wątpliwości, czy przedsiębiorstwo transportowe z siedzibą w Unii Europejskiej, bez oddziału na terenie Niemiec, jest zobowiązane do wypłaty płacy minimalnej.

W wyroku Sądu ds. Podatkowych i Celnych Baden-Württemberg z dnia 17.07.2018 (sygnatura akt: 11 K 544/16) zostało natomiast wskazane, iż zastosowanie przepisów odnośnie płacy minimalnej w przypadku transportów międzynarodowych z załadunkiem oraz rozładunkiem na terytorium Niemiec, a także transportów kabotażowych jest zasadniczo zgodne z prawem konstytucyjnym oraz europejskim. W tym zakresie sąd powoływał się na dyrektywę 96/71 EG odnośnie delegowania pracowników.

Podmiotem odpowiedzialnym za kontrolę dotrzymywania warunków płacy minimalnej w Niemczech są urzędy celne. Po ogłoszeniu orzeczeń Sądu ds. Podatkowych i Celnych Berlin-Brandenburg z dnia 7.02.2018 (sygnatura akt: 1 V 1175/17) oraz Sądu ds. Podatkowych i Celnych Baden Württemberg z dnia 17.07.2018 (sygnatura akt: 11 K 544/16) urzędy celne poprzez rozporządzenie ministerstwa zostały zobowiązane, aby w pierwszej kolejności sprawdzały, czy został dokonany wyłącznie tranzyt, to znaczy transport bez załadunku lub rozładunku w Niemczech. Może to zostać dokonane poprzez wgląd do dokumentacji transportowej (np. listu przewozowego CMR). Dopiero w przypadku, gdy zostanie ustalone, iż kierowcy dokonywali nie tylko transportu tranzytowego, możliwe jest dalsze dochodzenie. W takim wypadku trzeba liczyć się z żądaniem przedstawienia dalszej dokumentacji, przykładowo umowy o pracę, rozliczenia wypłaty, dowodu wypłacania wynagrodzenia, czy też ewidencji czasu pracy.

Narusza swobodę świadczenia usług

Dla przewoźników z siedzibą w państwach członkowskich UE powstaje dodatkowy problem poza kontrolami urzędów celnych. Niemiecy zleceniodawcy przed zleceniem dokonania transportu wymagają pisemnego zobowiązania się do wypłacania kierowcom niemieckiej płacy minimalnej.

Zleceniodawcy uzależniają wypłacenie wynagrodzenia za transport od przedłożenia dokumentacji odpowiedniego kierowcy, w ramach udowodnienia wypłacania płacy minimalnej. W przypadku, gdy przewoźnik nie może przedłożyć dokumentacji tego typu, zleceniodawca często odmawia uiszczenia wynagrodzenia za transport, mimo jego prawidłowe-

go wykonania. Warto jednakże zwrócić uwagę na orzeczenie Sądu Rejonowego Weißenburg, który w wyroku z dnia 11.08.2017 (sygnatura akt: 1 C 435/18) orzekł, iż umowna klauzula o obowiązku wypłaty płacy minimalnej w stosunku do polskiego przedsiębiorcy transportowego, również w przypadku kabotażu, nie jest zgodna z niemieckim prawem.

Ustawa o płacy minimalnej, zgodnie ze zdaniem sądu, narusza swobodę świadczenia usług, dlatego zleceniodawca nie może się powoływać na niedotrzymanie jej postanowień. Wyrok ten jest prawomocny. Zleceniodawca w wyżej wspomnianej sprawie zrezygnował z dalszego postępowania w postępowaniu apelacyjnym przed Sądem Krajowym Ansbach (sygnatura akt: 1 S 872/17).

Niemcy utrzymują kontrole

Do zakończenia prowadzonego przez Komisję Europejską postępowania niemieckie urzędy celne będą nadal kontrolować przewoźników pod kątem dotrzymywania warunków wypłacania płacy minimalnej. Trzeba liczyć się zatem z sytuacjami, gdy zleceniodawca odmówi zapłaty wynagrodzenia za transport ze względu na brak potwierdzenia stosowania płacy minimalnej. Przedsiębiorstwom transportowym pozostaje dochodzenie swoich roszczeń na drodze postępowania sądowego.

sabine.kemper@graulaw.eu

Grau Rechtsanwältin LLP jest kancelarią prawną z siedzibą w Hamburgu, oferującą wyspecjalizowaną obsługę prawną ze szczególnym uwzględnieniem zagranicznych przedsiębiorstw, które prowadzą w Niemczech działalność gospodarczą. W ramach prawa transportowego doradza oraz reprezentuje spedytorów oraz przewoźników z kraju i zagranicy.



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 planekowym 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

reklama

grau® | COMMERCIAL & TRANSPORT LAW

GRAU RECHTSANWÄLTE LLP
polskojęzyczna obsługa prawna w Niemczech

- Obsługa prawna przedsiębiorstw transportowych
- Obsługa prawna przez wyspecjalizowanych адвокатów
- Obsługa prawna w języku polskim
- Umowy na zasadzie stałej obsługi/ryczałtu

- Prawo transportowe
- Prawo spółek
- Prawo handlowe
- Prawo pracy
- Windykacja należności

ADRES: RÖDINGSMARKT 20, 20459 HAMBURG

Telefon: 0049 (0)40 180 36 40 20 ■ Fax: 0049 (0)40 180 36 40 22 ■ Email: office@graulaw.eu
www.graulaw.eu ■ www.grauinkasso.eu



Jeden system i smartfon

Za niewiele ponad dwa lata jeden system pobierze myto i sprawdzi zezwolenia. Na autostradach znikną też bramki do ręcznego poboru myta.

Robert Przybylski

Za około 20 miesięcy ruszy nowy, satelitarny krajowy system poboru opłat drogowych (KSPO). Po 27 miesiącach od daty przejęcia systemu przez GITD, służba ma również wdrożyć elektroniczny system kontroli zezwoleń dla zagranicznych przewoźników.

Opłata na smartfona

Minister cyfryzacji Marek Zagórski podkreśla, że priorytetem strony pub-

licznej jest, aby nowy system spełniał kilka warunków:

- opierał się o najnowocześniejsze rozwiązania stosowane obecnie na świecie, z wykorzystaniem technologii GNSS, transmisji danych w systemach komórkowych (LTE/5G) i Big Data,
- był przygotowany na nowe funkcjonalności poprzez rozbudowę o kolejne moduły,
- przechowywał wrażliwe dane na terenie Polski i udostępniał je służbom nadzorującym przestrzeganie prawa bez pośrednictwa prywatnych firm,
- korzystał z istniejącej infrastruktury

ry związanej z poborem opłat,

- współpracował z systemami funkcjonującymi w innych krajach Unii Europejskiej.

Celem jest także, by nowy KSPO zapewniał nowocześniejsze, tańsze i bezpieczniejsze pobieranie opłat i niezakłócony wpływ środków do Krajowego Funduszu Drogowego. Niezwykle istotne jest także to, aby był wygodniejszy w obsłudze dla kierowców i umożliwiał bardziej płynne podróżowanie i transport towarów. – System będzie łatwy w obsłudze dla użytkowników i zapewni organom państwa niezbędne informacje – zapewnia minister Zagórski.

Oznacza to, że do opłat wykorzystane zostaną przede wszystkim darmowe aplikacje mobilne. Preferowane będzie korzystanie ze smartfonów. Taki sposób opłat stosowany jest na koncesyjnym odcinku autostrady Amber One.

Komisja Europejska zobowiązuje właścicieli systemów poboru myta do stosowania urządzeń pokładowych (znanych pod angielskim skrótem OBU), dlatego twórca nowego KSPO - Instytut Łączności umożliwi stosowanie urządzeń zarówno obecnych, jak i nowej generacji.

Nowy system poboru myta wykorzystywałby bramownice kontrolne, bodaj najdroższy element obecnej infrastruktury drogowej viaTOLL. Stanowią tylko 10 proc. wszystkich bramownic, ale precyzja pomiarów przebytej odległości będzie zapewniona przez wirtualne bramownice. – Będzie to szczelny system, o dokładności ponad 99 proc. – informuje dyrektor Instytutu Łączności Jerzy Żurek.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zapowiada, że chciałby przyłączyć do nowego systemu także odcinki autostrad należące do koncesjonariuszy. Do końca roku MI podejmie decyzję, czy w najbliższych dwóch latach powiększy sieć dróg objętych mytem. Może okazać się, że nie ma sensu budować przydrożnej infrastruktury, która będzie wykorzystana tylko przez 2 lata.

Zaczęło się od SENT

Sercem nowego systemu będzie oprogramowanie SENT, stworzone przez Instytut Łączności na zlecenie Krajowej Administracji Skarbowej dla nadzoru przewozu towarów akcyzowych. SENT działa od kilku miesięcy. – Nowy system poboru myta będzie kilkaset razy wydajniejszy od obecnego i do tego skalowalny. Pozwoli na łatwe dodanie nowych funkcjonalności, gdy obecny, stworzony przez Kapscha, wymagałby ogromnych nakładów dla uzyskania podobnych efektów, co jest nieopłacalne – wyjaśnia twórca SENT Adam Skwara. Wskazuje, że administracja państwa będzie używać systemu myta m.in. do kontroli zezwoleń dla zagranicznych przewoźników, nadzoru przewozu odpadów, docelowo do dynamicznego wariantowania pojazdów.



Sercem nowego systemu będzie oprogramowanie SENT, stworzone przez Instytut Łączności na zlecenie Krajowej Administracji Skarbowej dla nadzoru przewozu towarów akcyzowych. SENT działa od kilku miesięcy.

W przypadku przewozu odpadów system będzie pobierał dane również z zagranicy, bo przepisy unijne zmuszają państwa do wymiany takich informacji. Oprogramowanie będzie także zawierało algorytmy zdolne do uczenia się.

Przy głównym programie KSPO pracuje około 40 specjalistów Instytutu Łączności, do tego trzeba doliczyć kilkanaście osób zajmujących się działaniem łączności oraz kilka przygotowujących informatyczne rozwiązania dla zarządzania infrastrukturą.

Przejęcie na nowy system odbędzie się stopniowo, niezauważalnie dla kierowców, którzy będą mogli używać obecne urządzenia pokładowe aż do ich zużycia. Kapsch nadzoruje jedynie jednostkę centralną, której jest twórcą. Wdrażanie satelitarnego systemu poboru myta zacznie się za ok. 20 miesięcy, właśnie od zastąpienia jednostki centralnej systemem SENT, poszerzonym o moduły potrzebne różnym organom administracji państwa.

Pracą Instytutu Łączności zainteresowała się Komisja Europejska, która w najbliższych dniach zbada system i zamierza wykorzystać go jako standard przy budowie Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (EETS).

Z kolej SENT prezentowany był 14 listopada w Ministerstwie Transportu

Grecji, które planuje wdrożyć podobne narzędzie nadzoru nad przewozami.

Przejęcie viaTOLL bez przygód

Minister Adamczyk podkreśla, że przejęcie przez GITD administrowania systemem od Kapscha odbyło się zgodnie z planem (w nocy z 2 na 3 listopada) i bez zgrzytów. Od 3 do 12 listopada na konto Krajowego Funduszu Drogowego wpłynęło z viaTOLL 36,3 mln zł.

Jest to mniej niż wskazuje średni przychód viaTOLL, to jest ponad 5 mln zł dziennie. Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że w tym roku okres od 3 do 12 listopada zawierał jeden dzień wolny więcej, a ponadto pieniądze wpływają na konto KFD w sposób nierównomierny i jest to uzależnione między innymi od natężenia ruchu oraz sposobu i formy płatności. „Na przykład wpływy z płatności odroczonej trafiają na konto KFD tylko raz w miesiącu od danego użytkownika, nawet jeżeli codziennie korzysta z sieci dróg płatnych. Nie jest tu więc możliwe zastosowanie uproszczonego rozwiązania polegającego na przemnożeniu liczby dni przez średnią dzienną kwotę wpływów” - zaznacza MI.

KONTROLE ZEZWOLEŃ

KRAJ	Liczba naruszeń lp. 3.1* zał. 3 UTD spod protokołów	Liczba naruszeń lp. 3.2** zał. 3 UTD spod protokołów
SUMA (Kraje trzecie)	332	5
Białoruś	48	0
Kirgistan	2	0
Kazachstan	11	0
Mołdawia	7	0
Uzbekistan	3	0
Macedonia	4	0
Rosja	112	1
Serbia	22	0
Turcja	32	2
Ukraina	91	2

*3.1. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego zezwolenia.

**3.2. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami umowy międzynarodowej lub warunkami określonymi w zezwoleniu.

Rok systemu kontroli zezwoleń

Jednym z podnoszonych od wielu lat postulatów środowiska polskich przewoźników było wdrożenie elektronicznego systemu kontroli zezwoleń. System działa od ponad roku i sprawdziliśmy, jakie są jego efekty.

Robert Przybylski

System Elektronicznej Kontroli Zezwoleń (EKZ), stworzony na zamówienie i według założeń przygotowywanych przez pracowników Wydziału Zezwoleń Biura Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, funkcjonował pilotażowo od czerwca do sierpnia 2017 r. Produkcyjne uruchomienie aplikacji EKZ nastąpiło 15 września 2017 roku na kilku większych przejściach granicznych, gdzie korzystają z nie-

go jednostki Krajowej Administracji Skarbowej - w Grzechotkach, Bobrownikach, Dorohusku i Medyce.

Do tego od 15 września 2017 roku w programie zaczęli pracować inspektorzy WITD z województw: śląskiego, małopolskiego, lubelskiego, mazowieckiego, łódzkiego, podlaskiego i podkarpackiego.

Ponadto EKZ był i jest wykorzystywany w trakcie kontroli przeprowadzanych na dawnym przejściu granicznym w Budzisku. Od maja 2018 roku w systemie EKZ pracują wszystkie WITD.

Dzięki EKZ funkcjonariusze ITD oraz KAS zarejestrowali z kontyn-

gentu 2017 roku 190 422 odcinków kontrolnych ze 136 431 zezwoleń zagranicznych. W roku 2018 do dnia 27 listopada funkcjonariusze zarejestrowali 596 619 odcinków kontrolnych z 420 996 zezwoleń. Podczas kontroli służby mundurowe stwierdziły w trzech pierwszych kwartałach tego roku 332 naruszenia w postaci braku posiadania w samochodzie wymaganego zezwolenia. Przewoźnicy rosyjscy popełnili 112 naruszeń, ukraińscy 91 i białoruscy 48. Ponadto funkcjonariusze stwierdzili 5 naruszeń polegających na wykonywaniu przewozu niezgodnie z przepisami umowy międzyna-

rodowej lub warunkami określonymi w zezwoleniu.

Litewski lejek

Przewoźników niepokoi granica litewska, przez którą przejeżdżają samochody bez kontroli. Program EKZ nie posiada funkcjonalności przeznaczonych do prowadzenia selekcji wjeżdżających pojazdów. GITD zaznacza, że kontrola pojazdów wjeżdżających przez Litwę odbywa się w punkcie kontrolnym Budzisko. Ponadto pojazdy te mogą być kontrolowane przez jednostki WITD na terenie całego kraju.

W systemie ewidencjonowane są numery zezwoleń, które zostały wprowadzone do EKZ w czasie kontroli drogowej oraz numery zezwoleń przedstawianych przy przekraczaniu granicy Polski z krajami nie należącymi do UE (kontrola dokonywana przez jednostki KAS).

GITD podkreśla, że liczba kontroli ma tendencję rosnącą, ale zaznacza równocześnie, że fakt przekazania określonej liczby zezwoleń dla danego państwa nie jest tożsamy z tym, że wszystkie zezwolenia zostaną wykorzystane w całości przez przewoźników z danego państwa. W programie EKZ rejestrowane są zezwolenia, na podstawie których przewoźnicy z innych państw wykonują faktyczny przewóz.

Natomiast GITD podkreśla, że EKZ działa w czasie rzeczywistym. Fakt zarejestrowania numeru kontrolowanego zezwolenia w systemie od razu jest widoczny dla wszystkich użytkowników EKZ. Także szczyt przewozowy nie ma wpływu na pracę aplikacji.

Drugi krok

EKZ jest samodzielną aplikacją. GITD przyznaje, że w najbliższym

czasie przewidywany jest rozwój tego systemu. Ponadto Instytut Łączności pracuje nad Krajowym Systemem Poboru Opłat nowej generacji, który wykorzysta łączność satelitarną i będzie miał całościową informację o ruchu pojazdów na polskich drogach (więcej o KSPO czytaj na stronie 34).

Dopiero on pozwoli obliczyć, ile aut wjechało bez zezwolenia, bo obecny EKZ służy do ewidencjonowania zezwoleń przekazanych innym państwom - stronom umów dwustronnych, na podstawie których wykonywane są przewozy na terytorium Polski.

Liczba naruszeń stwierdzonych podczas kontroli zezwoleń na międzynarodowy przewóz rzeczy w okresie styczeń - październik 2018 r. Wskazane powyżej liczby są zbliżone do liczby wszczętych postępowań.

Pobudka dla przewoźników!



Otwiera się rynek przewozów drogowych pomiędzy Chinami i Europą, o potencjale sięgającym miliardów dolarów. Holenderska firma Alblas, której polski oddział jest członkiem ZMPD, przeciera szlaki.

Robert Przybylski

Do urzędu celnego w Słubicach przyjechał 26 listopada 2018 roku zestaw firmy Alblas z czerwonym ciągnikiem MAN i naczepą-furgonem. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że naczepa wyruszyła 13 dni wcześniej z chińsko-kazachskiego przejścia w Khorgos, a załadowana została w Chinach.

To pierwszy przewóz płatnego ładunku pomiędzy Chinami i Unią Europejską, dokonany na dodatek pod ochroną karnetu TIR. Ładunek zleciły firmy Ceva Logistics oraz Shanghai Jet-rail Transportation. Przewoźnik to holenderska firma Alblas, która ma własne spółki m.in. w Chinach i w Polsce.

Sekretarz generalny IRU Umberto de Pretto stwierdził, że przewóz wykazał, iż system TIR jest bezpieczny i konkurencyjny cenowo. Jego stosowanie zwiększy przewozy na tej tra-

sie i zarazem jest pobudką dla przewoźników europejskich, którzy mogą skorzystać na nowym, właśnie otwierającym się rynku.

Z przejazdu zadowolony był nadawca. – Przed transportem drogowym z Chin do Europy otwiera się wielka przyszłość. Pilotażowy przejazd pokazał, że w połączeniu od drzwi do drzwi może być on o połowę tańszy od przewozów lotniczych i zarazem o 10 dni szybszy od połączeń kolejowych – wskazał prezes Ceva Greater China Torben Bengtsson. Dodał, że zleceniodawcy z niecierpliwością wyczekują oferty nowej na tej trasie gałęzi transportu. – Przygotowujemy się do otwarcia regularnego drogowego połączenia najszybciej jak się tylko da, już od 2019 roku – podkreślił Bengtsson.

Pierwszy przewóz do Europy

Chińska spółka holenderskiej firm Alblas ma siedzibę w Urumczy i jest jedną europejską firmą posiadającą

tam licencję na transport zagraniczny, co oznacza, że może korzystać ze swojego taboru i kierowców. Z Urumczy zestaw ruszył z zarejestrowanym w Chinach ciągnikiem siodłowym (importowanym z Europy) i naczepą-furgonem na rejestracji holenderskiej.

Zestaw dotarł do chińsko-kazachskiego przejścia granicznego Khorgos, gdzie naczepę podjął ciągnik Alblas, ale zarejestrowany w Niemczech. Samochód z 2-osobową obsadą pokonał liczącą 7 tys. km trasę w 13 dni.

- Trasę przejechałem samochodem osobowym kilka tygodni wcześniej – mówi współwłaściciel firmy Jan Alblas. – Jest ona w dobrym stanie, infrastruktura jest rozbudowywana i modernizowana. Trasa przypomina dawną drogę między Poznaniem i Warszawą. Jedynie 300-kilometry odcinek w Kazachstanie jest pełen dziur – opisuje Alblas. Wzdłuż drogi nie brakuje także warsztatów samochodowych.

Dodaje, że oddane do użytku we wrześniu 2018 roku drogowe przejście

Pierwsze testy

Pekin-Bruksela

Pierwszy przejazd ciężarówek z Chin do Europy odbył się w 2005 roku. W październiku tego roku pięć zestawów pokonało liczącą 12 tys. km trasę z Pekinu do Brukseli. Nie przewoziły one ładunków, a celem było wykazanie, że infrastruktura jest sprawna i gotowa do przyjęcia potoków 40-tonowych zestawów. W konwoju jechała także polska ciężarówka podwarszawskiej firmy Direx.



graniczne w Khorgos robi wielkie wrażenie. – Jeżeli ktoś uważa, że Niemcy są zaawansowanym krajem, powinien zobaczyć to przejście. Ono naprawdę robi wrażenie nowoczesną techniką i architekturą – zapewnia współwłaściciel firmy przewozowej.

Stwierdza, że trasa została wybrana prawidłowo, natomiast ulepszyć można samą organizację jazdy. – W przyszłości wybierzemy inne punkty odpoczynku i postoju. Usprawnienia, które widzimy, pozwolą skrócić czas jazdy z Khorgos do Polski do dziesięciu dni – podkreśla Alblas.

Plany przewozu może pokrzyżować zima. – Opady śniegu paraliżują transport także w Szwecji, Niemczech czy Holandii, zatem należy oczekiwać, że przy niesprzyjającej pogodzie średnia prędkość będzie niższa od założonej – zaznacza współwłaściciel firmy.

Przyznaje, że przygotowanie przejazdu zajęło miesiące. – Bardzo dziękuję ZMPD za zaangażowanie i pomoc w wyjaśnianiu kwestii zezwoleń i wiz dla kierowców – mówi Jan Alblas. Samochody przejechały przez Kazachstan, Rosję i Białoruś na zezwoleniach tranzytowych.

Holenderska firma jeszcze w tym roku planuje wysłać samochód z ładunkiem do Chin i uruchomić regularne połączenia na tej trasie. Ładunki zamierza pozyskiwać z przemysłu chemicznego, farmaceutycznego i odzieżowego, zarówno całosamochodowe, jak i częściowe oraz drobnicowe, tak-



że w temperaturze kontrolowanej. Ładunki powrotne są dobrem rzadkim ze względu na niebilansowanie wymiany handlowej pomiędzy Chinami i EU. Ponadto przewoźnik nie może liczyć na towary objęte embargiem w Rosji. Ryzyko powiększa także sama Rosja, której władze z dnia na dzień mogą zmienić przepisy.

Potencjał liczony w miliardach

Bank Światowy przewiduje, że korytarz drogowy spowoduje w najbliższych latach podwojenie przewozów ładunków między Chinami i Europą. To duża szansa dla polskich firm przewozowych. Wcześniej Polska mu-

si podpisać z Chinami umowę o transporcie drogowym i wymienić się zezwoleniami.

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że potencjał nowego rynku transportowego jest ogromny. – Stanowi wielką szansę dla naszych przewoźników. Jednak biorąc pod uwagę, że nie potrafimy ochronić swojego rynku przed konkurencją ze Wschodu, może dojść do tego, że nie wykorzystamy nowej szansy – ostrzega prezes ZMPD.

Chiny ratyfikowały Konwencję TIR w lipcu 2016 roku. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU szacuje, że wartość ładunków przesyłanych pod ochroną karnetu może wynieść nawet 13,6 mld dol., co stanowi 1,4 proc. wartości całego chińskiego eksportu.



Chiny ratyfikowały Konwencję TIR w lipcu 2016 roku. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU szacuje, że wartość ładunków przesyłanych pod ochroną karnetu może wynieść nawet 13,6 mld dol., co stanowi 1,4 proc. wartości całego chińskiego eksportu.



Pierwszy międzynarodowy przewóz z Chin pod karnetem TIR został wykonany 18 maja 2018 roku, gdy cztery ciężarówki wyruszyły z Dalian z ładunkiem jabłek do Nowosybirsk.

Administracja i urzędnicy chińscy dopiero wdrażają się do obsługi systemu TIR, więc zdarzają się pomyłki, których usuwanie trochę trwa.

Przewoźnicy samochodowi poza pomyłkami celników będą musieli zmierzyć się przede wszystkim z kolejową konkurencją. Logistycy wskazują, że 96 proc. kontenerów z Chin trafia do Europy drogą morską, reszta kolejami.

W pierwszym trzech kwartałach tego roku koleje przewiozły ponad pół mln TEU, czyli niemal dwukrotnie

więcej niż w 2017 roku. Chiny planują, że w 2020 roku do Europy wyślą 5 tys. pociągów.

- Trafiają przede wszystkim do Europy Zachodniej, skąd wysyłane jest 60 proc. ładunków powrotnych do Chin – zauważa kierownik europejskiego działu transportu kolejowego Asstra Associated Traffic Ewa Trochimiuk.

Kluczowe ładunki powrotne

Jan Alblas zauważa, że wszyscy będą walczyć o ładunki powrotne z Europy. Samochodom będzie o tyle łatwiej, że będą mogły sięgać po zlecenia przewozu do Rosji lub Kazachstanu, więc przynajmniej część trasy zapewni wpływy.

Wskazuje dodatkowo, że przewaga transportu drogowego nad kolejowym polega na indywidualnym nadzorze nad ładunkiem. – Koleje zapewniają monitoring przewozu, ale nawet jeśli widać, że z ładunkiem dzieje się coś złego, pociąg raczej nie zatrzyma się z tego powodu, gdy kierowca ciężarówki tak – zaznacza Alblas.

Ponadto przewozy samochodowe wydają się być stabilniejszą ekonomicznie ofertą, ponieważ nie są dofinansowane, w przeciwieństwie do połączeń kolejowych, subsydiowanych przez chińskie władze lokalne.

Alblas ma nadzieję, że w nadchodzących dekadach jego dzieci, czyli piąta generacja zarządzająca firmą, będzie rozwijała nowy kierunek. Stanowi on szansę także dla innych członków ZMPD.



Z okazji zbliżających się Świąt oraz Nowego Roku, życzymy Państwu spokoju, dużo radości, samych sukcesów oraz satysfakcji z podejmowanych wyzwań, a przede wszystkim - Szerokiej Drogi!

Dział Klientów Flotowych

LOTOS Paliwa

Rekordowe zainteresowanie



VI edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki w Warszawie przeszła do historii jako wydarzenie o rekordowej frekwencji i liczbie wystawców.

Robert Przybylski

Targi Transportu i Logistyki już na dobre wpisały się w kalendarz imprez, na których trzeba zaistnieć. Organizatorzy podają, że tegoroczne targi przyciągnęły 242 wystawców, o 24 proc. więcej niż rok wcześniej. Liczba zagranicznych firm mających stoiska na targach powięk-

szła się w stosunku do ubiegłorocznej imprezy w podobnej proporcji.

Stoisko otworzyło także ZMPD, na którym Sekcja Serwisowa prezentowała ofertę dystrybucji urządzeń Satellic, służących do opłacania myta w Belgii, zaś towarzystwo ubezpieczeniowe Lutz reklamowało polisy ubezpieczeniowe dla przewoźników i spedytorów.

Przedsiębiorstwa i organizacje, które zainwestowały w stoiska, zrobiły dobry interes, bo liczba odwiedzających również okazała się rekordowa. Organizatorzy naliczyli 7030 odwiedzających, o 16 proc. więcej niż w 2017 roku. Targi stały się imprezą międzynarodową, odwiedzający przybyli z 58 krajów, z czego 24 proc. stanowili tzw. załadowcy (właściciele ładunków) z przedsiębiorstw produkcyjnych, dystrybucyjnych i handlowych. Wśród nich najliczniejszą grupą (16 proc.) byli przedstawiciele branży spożywczej,

kosmetycznej i sieci handlowych, 14 proc. stanowili reprezentanci przemysłu samochodowego, lotniczego, zaś 10 proc. chemicznego, petrochemicznego i nadawców towarów niebezpiecznych. 68 proc. odwiedzających należało do branży transportowo-logistycznej.

Uroczyste otwarcie targów odbyło się 6 listopada 2018 roku o godzinie 10, a symbolicznego przecięcia wstęgi dokonali: Alvin Gajadhur – główny inspektor transportu drogowego, Marek Tarczyński – przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Edward Strachan – ITE Group, Beata Trochymiak – wydawca portalu Pracujwlogistyce.pl i Paweł Konowałek – dyrektor targów TransLogistica Poland.

Kolejna edycja targów TransLogistica Poland odbędzie się w dniach 5-7 listopada 2019 w EXPO XXI Warszawa.

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.**



Ekologiczne ciężarówki będą słono kosztować

Parlament Europejski zastrzył 14 listopada propozycję KE ograniczenia emisji CO₂ przez samochody ciężarowe. Producenci protestują i ostrzegają, że znacznie wzrosną ceny taboru.

Robert Przybylski

Posłowie przyjęli, że do 2030 roku emisje dwutlenku węgla nowych ciężarówek i autobusów zmaleją o 35 proc. Celem pośrednim jest redukcja emisji o 20 proc. w 2025 roku. Producenci będą również musieli zapewnić, że pojazdy o zerowej i niskiej emisji (emitujące co najmniej połowę mniej) zdobędą 20 proc. rynku w roku 2030, a 5 lat wcześniej zdobędą 5 proc. rynku. Parlament zobowiązał Komisję Europejską do przedstawienia planów wprowadzenia rzeczywistego testu emisji CO₂ na drogach.

Posłowie uważają, że przyjęcie tak wyśrubowanych norm (Komisja Europejska proponuje 30-procentową redukcję do 2030 roku) pozwoli zmniejszyć

ogólną emisję dwutlenku węgla, wskazując, że transport drogowy odpowiada za 25 proc. emisji gazów cieplarnianych. Jednocześnie samochody ciężarowe i autobusy są ostatnią grupą pojazdów drogowych, które nie podlegają przepisom o ograniczeniu emisji CO₂. Limity dla samochodów osobowych zostały ustalone w 2012 roku, a dla furgonów 2 lata później.

Unia Europejska zgodziła się w 2014 roku na ograniczenie łącznej emisji dwutlenku węgla dla całej gospodarki o 30 proc. do 2030 roku w stosunku do 2005 roku.

Wymagania zbyt duże

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA oceniło, że cele PE są „nadmiernie agresywne”. – Cele zaproponowane przez parla-

ment przekraczają cele zaproponowane w maju przez KE, które już są zwaniem dla przemysłu – ocenił sekretarz generalny ACEA Erik Jonnaert. Wskazał, że cel na 2025 rok zmusi producentów do uwzględnienia (nawet jeśli nie było to planowane) nowych technologii w pojazdach, które właśnie są konstruowane. – To zaburzy cykl przygotowań i produkcji w europejskich fabrykach, ponieważ krótki okres zaproponowany przez PE nie pasuje do cyklu rozwoju ciężarówek – ostrzegł Jonnaert.

Przemysłowi nie podoba się także zmiana sposobu promocji alternatywnych napędów. KE zaproponowała system zachęt dla nabywców pojazdów o zerowej emisji, natomiast PE proponuje system kar dla producentów, którzy nie zaoferują takich pojazdów. – Posłowie zignorowali fakt,

że ciężarówki nadają się w znacznie mniejszym stopniu do elektryfikacji napędu niż auta osobowe – zauważył Jonnaert.

Jako czynniki ograniczające możliwość elektryfikacji wymienił brak infrastruktury, wysokie koszty innowacji, niedostateczną funkcjonalność (brak wystarczającego zasięgu) i niechęć klientów. – Oczekujemy zrównoważonych regulacji, które zachęcą do zmiany technologii bez ryzyka dla stabilności branży – zaapelował Jonnaert.

ACEA ma nadzieję, że przedstawiciele rządów stępią propozycję PE i w efekcie po trilogu, czyli negocjacjach pomiędzy PE, Komisją i przedstawicielami rządów uda się uzyskać kompromis, który będzie do przyjęcia także dla przemysłu.

Jest też druga strona medalu. Przemysł samochodowy obawia się zakazów lokalnych i wprowadzania ekologicznych stref (w tym stref zamkniętych) dla starszych pojazdów. Ograniczenia są niejednolite i dotyczą nie tylko miast. Od 1 lipca 2019 roku będzie obowiązywał zakaz przejazdu autostradą A40 w okolicach Gelsenkirchen i Essen samochodami spełniającymi normę niższą od Euro 5, zaś od 1 września 2019 roku normą niższą niż Euro 6. Dlatego przemysł apeluje o ujednoczenie wymagań i pomoc prawną we wdrażaniu sprzedaży drogowych modeli elektrycznych.

Limity niezbędne

Komisja Europejska wskazuje, że wprowadzenie regulacji jest niezbędne. – Ograniczenia emisji CO₂ narzuciły m.in. Chiny, Japonia oraz USA i producenci z tamtych rynków mogą rozwinąć przyszłościowe technologie szybciej od producentów europejskich i w efekcie zdobyć globalny rynek – ostrzega komisarz ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP Elżbieta Bieńkowska.

Producenci przyznają, że wymienione kraje wprowadziły limity, ale nie są one aż tak wyśrubowane jak europejskie.

ACEA ostrzega, że nowe technologie wymuszają znaczne podwyżki cen samochodów. Trudno szacować ich wielkość, bo wiele rozwiązań nie jest oferowanych w skali przemysłowej, zatem nie ma szacunków kosztów

zakupu, ale klienci mogą unikać ciężarówek wyposażonych w nowe technologie z uwagi na słone ceny.

KE twierdzi, że to nie powinno być problemem i wylicza, że wprowadzenie nowych technologii w 2025 roku zmniejszy zużycie paliwa. Przyniesie to przewoźnikom oszczędność w

ACEA ostrzega, że nowe technologie wymuszają znaczne podwyżki cen samochodów. Trudno szacować ich wielkość, bo wiele rozwiązań nie jest oferowanych w skali przemysłowej, zatem nie są znane koszty zakupu. Producenci obawiają się, że klienci mogą unikać ciężarówek wyposażonych w nowe technologie z uwagi na ich słone ceny.

pierwszych pięciu latach użytkowania - 25 tys. euro, gdy wzrost ceny taboru osiągnie 1800 euro. Po 2030 roku oszczędności na paliwie w stosunku do obecnie używanego sprzętu wyniosą 55 tys. euro, szacuje KE.

Ponadto politycy przypominają, że w ramach wsparcia prac badawczo-rozwojowych w latach 2014-2020 przekazali placówkom naukowym i przemysłowi 300 mln euro na prace nad zautomatyzowanymi pojazdami, które mają obniżyć spalanie. KE finansowo wspiera także prace nad akumulatorami nowych generacji.

Politycy wyliczają również, że nowe technologie przyczynią się do wzrostu liczby miejsc pracy o 25 tysięcy w 2025 roku i o 120 tysięcy pięć lat później. Z kolei koncerny obawiają się, że te wyliczenia nie mają podstaw, jako że całkowity rynek nie wzrośnie.

KE jest zdeterminowana wprowadzić limity, niezależnie od postawy producentów. – Koncerny samochodowe okazały się nielojalnymi partnerami – uważa komisarz Bieńkowska. Wskazuje, że producenci aut osobowych regularnie od lat zaniżali zużycie paliwa, naciągając reguły, wielu z nich oszukiwało instytucje udzielające homologacji, przygotowując oprogramowanie, które inaczej regulowało pracę silnika na hamowni, a inaczej w normalnym ruchu. Wyjątkową arogancją wykazał się w tej sprawie rząd Volkswagena. Z kolei producenci samochodów ciężarowych doprowadzili do zмовy cenowej, grając na nosie unijnym instytucjom antymonopolowym, przypomina Bieńkowska.

Narzędzie nadzoru

KE przygotowała narzędzie do nadzoru emisji CO₂ przez ciężarówki. Jest to program Vecto, sfinansowany przez KE, który będzie stosowany od początku 2019 roku. Oblicza na razie tylko emisję ciągników siodłowych,

zaś naczepa jest jedynie modelowana.

Przemysł chwali to rozwiązanie. Na ponad 70 tys. ciężarówek produkowanych rocznie przez MAN, zaledwie 8 proc. ma taką samą specyfikację. Różnorodność jest tak duża, że bez narzędzia informatycznego koncerny nie byłyby w stanie obliczyć zużycia paliwa dla każdej wersji.

Przemysł domaga się, aby innowacje były jak najszybciej wprowadzane do oprogramowania Vecto. Powinno ono reagować na pojawienie się technicznych nowinek w czasie rzeczywistym.

Na koniec 2019 roku KE otrzyma dane dotyczące wielkości emisji wszystkich ciągników siodłowych zarejestrowanych w Europie, nie tylko w podziale na marki, ale także szczegóły wyposażenia. Ten ranking posłuży do wyliczenia emisji przypadających na markę i obliczenia celów redukcji oraz ewentualnych kar. PE zaproponował, aby za każdy gram CO₂ ponad limit producent płacił po 2025 roku 5 tys. euro, a po 2030 roku 6,8 tys. euro.

Po wymnożeniu przez liczbę sprzedanych egzemplarzy kary mogą dojść do kilkudziesięciu milionów euro. Są tak wysokie, że koncerny twierdzą, że będzie im się opłacało produkować na skład deficytowe modele elektryczne, aby tylko uniknąć kar.

Jest to wskazówka dla samorządów, które powinny kupować elektryczne pojazdy pod koniec roku, gdy producent będzie miał nóż na gardle i będzie musiał sprzedać pojazd z napędem alternatywnym za ułamek ceny, aby nie narazić się na wysokie kary.

Rosnąca nisza

przewoźnik nr 63

przewoźnik nr 63

nymi. – Zapytania dotyczą głównie tzw. wysokich BDF-ów z większą wysokością odstawczą 1020, 1120, 1320. Takie konfiguracje wykorzystywane są głównie przez przewoźników z branży kurierskiej – wyjaśnia Paluch.

Podobne dane prezentuje Mercedes-Benz, którego sprzedaż podwozi do przewozów kubaturowych pomiędzy 2015 i 2017 rokiem wzrosła o blisko 70 proc. do 540 sztuk. – O ile w 2015 roku najpopularniejsze były 3-osiowe podwozia o obniżonej ramie, to w 2017 roku największym wzięciem cieszyły się 2-osiowe podwozia o ramie obniżonej oraz 3-osiowe o ramie wysokiej – zauważa rzecznik Mercedes-Benz Trucks Piotr Głowacki.

DAF informuje, że w tym roku zdobył ponad 21 proc. rynku ciężkich podwozi 3-osiowych, Volvo 18 proc. Scania 17 proc., MAN 14 proc. i Mercedes-Benz 13 proc., przed Iveco i Renault.

Także nadwozia BDF są coraz bardziej popularne. – Są to nie tylko kontenery, zabudowy skrzyniowe, ale też inne rozwiązania, np. wymienne plat-

formy czy nawet wymienne betonomieszarki. To, że producenci szukają coraz nowszych, bardziej innowacyjnych i uniwersalnych rozwiązań świadczy o tym, że zainteresowanie tymi nadwoziami jest coraz większe – uważa Werner.

Podwozia normalne i obniżone

Tegoroczny lider segmentu podwozi kubaturowych i wymiennych, DAF, zaoferował w tym roku zmodernizowane 3-osiowe podwozia do zabudów kubaturowych. Oznaczone FAR mają sztywną trzecią oś, zaś FAN skrotną, sterowaną hydraulicznie.

Konstruktorzy zmniejszyli o połowę wielkość tłumika i katalizatora, dzięki czemu w przypadku nadwozi wymiennych mieści się on obok zamków nadwozi wymiennych i nie ma potrzeby stosowania dwóch tłumików z rozdzielonymi katalizatorami.

Pneumatycznym zawieszeniem można podnieść zabudowę nad tylną osią o 180 mm lub opuścić w stosun-

Nadwozia wielkokubaturowe i wymienne stanowią niszę w całym rynku taboru dalekobieżnego, ale producenci i użytkownicy przekonują, że w niektórych zastosowaniach dają okazję do obniżki kosztów.

Zestaw z nadwoziami wymiennymi jest bardziej konkurencyjny od standardowego zestawu ciągnika z naczepą, bo zabiera 38 palet, o 5 więcej, i ma o 30 m sześciennych większą objętość nadwozia, sięgającą 115 m sześciennych.

Robert Przybylski

Choć w rejestracjach ciężkich modeli o dmc powyżej 16 ton cztery piąte stanowią ciągniki siodłowe, to importerzy samochodów ciężarowych notują rosnącą popularność zabudów kubaturowych i wymiennych.

Jednym z najszybciej rosnących segmentów są nadwozia wymienne, znane również pod skrótem BDF od Bundesverbands des Deutschen Güterfernverkehrs, czyli Stowarzyszenia Niemieckich Przewoźników Dalekobieżnych, które wypracowało standard; ustalił się on w 1992 roku. Klient wybiera wymiary zabudowy (długość 7450 mm lub 7820 mm) oraz wysokość odstawczą zabudowy,

zazwyczaj dopasowaną do wysokości ramp odbiorcy.

Rynek wzrostu

– Wielu przewoźników kupuje podwozia pod wielkopojemne zabudowy dla wypełnienia konkretnych, wieloletnich kontraktów – zauważa dyrektor marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. Dodaje, że pojemność sięgająca 120 m sześciennych przy wysokości wewnętrznej 3 m zapewnia w niektórych zastosowaniach wyższą niż w przypadku naczep efektywność działania.

Takie pojazdy mają szeroki rynek zbytu, ponieważ są wykorzystywane zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym. – Trafiają przede wszystkim do klientów, którzy

świadczą usługi transportu kontenerów, w tym morskich, oraz do przewoźników, którzy obsługują firmy kurierskie. W tym roku zaobserwowaliśmy większe zainteresowanie tymi zabudowami. Zamówień było dużo, w szczególności na początku roku – zauważa szef produktu w Volvo Trucks Polska Piotr Werner.

Scania przyznaje, że zainteresowanie segmentem pojazdów kubaturowych systematycznie rośnie. – Rozwijają się zwłaszcza segment podwozi 2-osiowych o dmc 18 ton, które zastąpiły 12-tonowe, po objęciu ich w Niemczech mytem – tłumaczy dyrektor marketingu Scania Polska Paweł Paluch.

Dodaje, że w ostatnim czasie zauważalne stało się większe zainteresowanie klientów nadwoziami wymien-





parametrom zapewniamy możliwość użycia jak największych kontenerów – wskazuje Werner.

W gamie Scanii pod zabudowy wielkokubaturowe oferowane są 2 produkty:

- 3-osiowe, 26-tonowe podwozie z 13-litrowym silnikiem, kabinami CR lub CS, dużymi zbiornikami paliwa 700+700 litrów, zbiornikiem AdBlue 105 litrów, podnoszoną i często kierowaną tylną osią, rozstawem 4950 mm, zawieszeniem (przód i tył) pneumatycznym z regulacją wysokości.
- 2-osiowe, 18-tonowe podwozie z 9- lub 13-litrowym silnikiem z kabinami CG lub CR. Co do dalszej konfiguracji sprawa jest już bardziej indywidualna.

Lżejsze o pół tony

Dostawcami zabudów wielkokubaturowych i BDF są: Wielton, Wesob, Gniotpol Trailers i Redos Trailers. We wrześniu 2018 roku opolska spółka Gniotpol zakończyła 2-letni, wart 10,6 mln zł (z ponad 6-milionowym dofinansowaniem unijnym) program budowy lekkich nadwozi wymiennych. Nowość spełnia obowiązujące od maja 2018 roku nowe normy mocowania ładunku, wymagające aby otwór mocujący wytrzymał 2-tonowe obciążenie.

Nowe zabudowy są o pół tony lżejsze od poprzednich modeli zabudów i w pełni konkurencyjne na europejskim rynku. Ważą 2700-2800 kg, o 200 kg mniej od podobnych zabudów innych marek.

Gniotpol opracował nawet według własnego patentu zabudowę przewożącą 2,5-tonowy wózek widłowy. Widły chowa on w podłodze i można transportować go na zewnątrz lub w przyczepie.

Gniotpol oferuje zabudowy o wysokości jazdy 900 mm (Low), 1100 mm (Medium) i 1250 mm (High). Przyczepy poruszają się na kołach ogumionych (odpowiednio) w opony o rozmiarze 265/70R19,5, 385/55 R22,5 oraz 385/65 R22,5. Można zamówić także jednoosiową przyczepę o wysokości jazdy 880 mm, na oponach 240/70 R19,5.

Podwozia samochodów i przyczepy nie mogą być zbyt szerokie i muszą mieć taką samą wysokość, aby nie utrudniały wjeżdżania pod nadwo-

zia. W standardzie jest przesuwany i podnoszony dach. Pojemność nadwozi wymiennych jest taka sama jak nadwozi stałych.

W tym roku Gniotpol wyprodukuje 150 nadwozi wymiennych na 1400 sztuk łącznej produkcji. – Rośnie zainteresowanie zabudowami BDF dzięki rozwojowi branży kurierskiej – ocenia dyrektor handlowy Gniotpol Jacek Leńczuk. Zabudowa BDF kosztuje 9-11 tys. euro, o 4-5 tys. euro więcej niż nadwozie na stałe osadzone na ramie.

Czas produkcji zależy m.in. od przygotowania podwozia. DAF i Mercedes-Benz przygotowują podwozia do zabudowy tak, że nie trzeba dokonywać dodatkowych przeróbek. W innych markach czasem trzeba przesunąć zbiorniki AdBlue lub powietrza, co wydłuża przygotowanie kompletnego samochodu. Nawet przy bardzo dobrze przygotowanych podwoziach konstruktor i tak musi wykonać pomiar np. położenia korka wlewu paliwa już po dostarczeniu podwozia i nanieść wymiar na projekt,

ponieważ tej wielkości nie zna nawet fabryka.

Korzyści dla klienta

Nadwozia wymienne są bardzo wygodne do obsługi fabryk produkujących ładunki niewrażliwe na mróz, jak np. meble, puszki, rury, okna lub beczki. Jedna z firm meblarskich, która wykorzystywała wcześniej 80 zestawów naczepowych i narzekała na duże koszty transportu wyliczyła, że stosując nadwozia wymienne może zmniejszyć je o 30 proc.

Ograniczeniem w stosowaniu może być brak miejsca wokół fabryki – do wjazdu i wyjazdu spod zabudów potrzebny jest teren o powierzchni dwa razy większej od zajmowanego przez zabudowę – kierowca musi mieć miejsce na ustawienie samochodu do cofnięcia pod zabudowy. Wprawny kierowca potrzebuje nie więcej jak 10 minut na załadowanie nadwozi.

Stosowanie nadwozi wymiennych to także inwestycja. Na jeden zestaw

przypada 4-8 nadwozi, niezbędny jest ponadto pojazd do przestawiania zabudów na terenie fabryki.

- Nadwozia wymienne łączą w sobie zalety magazynu i środka transportu, ich zastosowanie umożliwia np. załadunki i rozładunki bez udziału pojazdów – tłumaczy wiceprezes Omega Pilzno Adam Godawski.

Z kolei prezes firmy AGA Transport Leszek Guderski wskazuje, że zestaw z nadwoziami wymiennymi jest bardziej konkurencyjny od standardowego zestawu ciągnika z naczepą, bo zabiera 38 palet, o 5 więcej, i ma o 30 m sześciennych większą objętość nadwozia, sięgającą 115 m sześciennych. Zatem zleceniodawcy mogą liczyć na obniżenie kosztów transportu, bo 3 samochody z nadwoziami wymiennymi mają taką samą pojemność co cztery zestawy z naczepami.

Nadwozia wymienne umożliwiają przewóz ładunków luzem (opon, palet, opakowań drewnianych), co daje oszczędności producentom tych wyrobów.

ku do standardowej wysokości o 90 mm. DAF podkreśla, że obie wielkości są rekordowe.

Podwozie FAN otrzymało zamocowaną przy tylnej osi pompę hydrauliczną, przez co układ kierowniczy przedniej osi jest taki sam jak w ciągnikach siodłowych. We wcześniejszych modelach zamocowana przy przedniej osi pompa podawała ciśnienie także na tył. Nowe rozwiązanie jest o 25 kg lżejsze i według wyliczeń DAF przyczynia się do redukcji spalania o 0,4 proc.

Do 25 km/h wychylenia tylnej osi są zgodne z teorią układu kierowniczego ze zwrotnicami, do 45 km/h maleją, aby powyżej tej prędkości funkcjonować jak osł bez skręcanych kół. Komputer sterujący skrętem potrzebuje je-

dynie danych o kącie skrętu przedniej osi i prędkości pojazdu.

W sumie podwozie FAN jest o 130 kg lżejsze od poprzedniego. DAF przekonuje, że mniejsza masa i pozostałe ulepszenia zwiększają potencjał zarobkowy samochodu o 3,6 tys. euro rocznie. Wydłużenie przebiegów między przeglądami do 200 tys. km to dalsze 250 euro rocznych oszczędności.

W przypadku Mercedesa podwozie z kodem P5X jest typowym pod zabudowy wymienne. Ma ono rozstaw osi wynoszący 4900 mm.

Dla kontenerów o długości 7,8 m taki sam rozstaw osi oferuje Volvo FH 6 x 2. – Stosujemy wtedy najniższą ramę z naszej oferty i najniższe dostępne opony, czyli 295/90. Dzięki takim

reklama

KARTA FLOTOWA
MOYA FIRMA

OSZCZĘDNOŚĆ
CZASU I PIENIĘDZY DLA FIRM

505-505-105
bok@moyastacja.pl

Wielkie oszczędności w Europie!

Karta paliwowa dla **madrych Przewoźników**

Najprostszycennik: tylko jedna tygodniowa cena na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at





Symulator w akcji, czyli wielki finał wielkiej sprawy

Piotr Gawelczyk

W Zespole Szkół Technicznych im. gen. Władysława Andersa w Białymstoku odbył się finał akcji „Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?”, w której główną nagrodą była możliwość całodziennego szkolenia młodzieży na profesjonalnym symulatorze jazdy ciężarówki. 28 listopada 2018 r. uczniowie ZST mogli sprawdzić swoje umiejętności, mierząc się z bardzo wymagającym sprzętem.

– W życiu każdego z nas zdarzają się nieoczekiwane zwroty akcji. Cza-

sami życie daje nam wspaniałą prezent – powiedziała podczas uroczystości związanej z „dnem symulatora” dyrektor białostockiego Zespołu Szkół Technicznych Renata Frankowska.

Wszystko zaczęło się od zorganizowanej na wiosnę 2018 roku przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce ogólnopolskiej akcji „Ilu uczniów zmieści się w kabinie ciężarówki?”, polegającej na „zapełnieniu” kabiny jak największą liczbą uczniów, oczywiście z zachowaniem stuprocentowego bezpieczeństwa. Akcja ta miała za zadanie wypromowanie zawodu kierowca-mechanik. W zabawie wzięło udział blisko 20 szkół, które udokumentowa-

ły wejście do kabiny odpowiednim filmem. O tym, która z placówek otrzyma nagrodę w postaci całodziennego pobytu profesjonalnego symulatora należącego do firmy ODZ Paterek, zdecydowało losowanie, które odbyło się 11 lipca 2018 r. podczas uroczystego podpisania umowy między MEN a przewoźnikami skupionymi w Forum Transportu Drogowego. W roli sierotki wystąpiła wiceminister edukacji Marzena Machałek. Los uśmiechnął się do białostockiego zespołu szkół.

Pani minister uwierzyła

W Zespole Szkół Technicznych im. gen. Władysława Andersa w Bia-

ILU UCZNIÓW
ZMIEŚCI SIĘ
W KABINIE CIĘŻARÓWKI.



łymstoku kierunku kierowca-mechanik został uruchomiony we wrześniu 2017 r. Nauka prowadzona jest w formie kształcenia dualnego – praktyczną naukę zawodu uczniowie odbywają w firmach partnerskich. Korzystając z okazji dyr. Frankowska podziękowała firmom Adampol, DBK i Wimex za współpracę, która przekłada się na podnoszenie jakości kształcenia zawodowego.

W uroczystości wzięło udział m.in. wiceprezydent Białegostoku Rafał Rudnicki, który pogratulował dyrekcji szkoły zaangażowania w rozwój kierunku kierowca-mechanik, podkreślając przy tym, że to jeden z zawodów przyszłości. – Inwestycja, jaką niewątpliwie jest klasa o tym kierunku, na pewno szybko się zwróci – powiedział wiceprezydent Białegostoku, dziękując także ZMPD za aktywne wspieranie kształcenia przyszłych kierowców w szkołach branżowych.

– Przez 20 ostatnich lat dynamicznego rozwoju polskiego transportu międzynarodowego system szkolnictwa zapomniał o chyba najpowszechniej wykonywanej profesji, czyli zawodzie kierowcy. Potrzebowaliśmy dekady, by można było wpisać kierowcę na listę zawodów w szkołach – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Od początku

naszych starań o to byliśmy i jesteśmy przekonani, że jedynie państwo jest w stanie wziąć na swoje barki wykształcenie zawodowych kierowców. Bardzo dziękuję pani minister Annie Zalewskiej, że nam uwierzyła. Że nie zatrzymała rozpoczętego za poprzednich rządów procesu, tylko aktywnie włączyła się w kolejne jego etapy – dodał prezes ZMPD. Podziękował też odważnym starostom, którzy – nie bacząc na brak formalnych zgód i odpowiednich przepisów – szykowali grunt pod rozpoczęcie nauczania w zawodzie kierowca-mechanik. Przypomniał, że dziś młodzi ludzie uczą się w 110 szkołach mających w sumie ok. 200 klas o tym profilu.

Prezes Jan Buczek zwrócił się też bezpośrednio do zgromadzonej młodzieży. – Dziś wygrywają ci, którzy mają dobry fach w ręku. Kierowca to praca dla ludzi, którzy już są lub chcą być samodzielni. To znakomita szkoła życia – przez tydzień lub dwa jest się zdany tylko na siebie, choć oczywiście kierowca jest w stałym kontakcie z centralą firmy – powiedział Jan





przewoźnik nr 63

Buczek. Zachęcał do dalszej edukacji, opisując bardzo częstą ścieżkę kariery zawodowej od kierowcy po właściciela firmy.

– Kiedyś miałem okazję rozmawiać z twórcami symulatorów m.in. do samolotów F16. Zapytałem, dlaczego nie są w stanie zrobić jakiegoś w miarę taniego urządzenia do symulowanej jazdy samochodem ciężarowym. Odpowiedzieli mi: w lotnictwie wiele rzeczy odbywa się w innym tempie, wiele rzeczy jest przewidywalnych. W transporcie drogowym jest zupełnie inaczej. Uderzenie w koło musi natychmiast doprowadzić do reakcji kabiny. By uzyskać ten efekt, trzeba dysponować bardzo skomplikowanym mechanizmem, a to musi kosztować – powiedział Jan Buczek, który wraz z przewodniczącą regionu podlaskiego ZMPD Małgorzatą Zdrodowską wręczył dyrektor Frankowskiej pamiątkowy dyplom - podziękowanie dla szkoły za propagowanie zawodu kierowca-mechanik. Małgorzata Zdrodowska zwróciła uwagę, że dla branży bardzo ważne jest przede wszystkim kształcenie młodych ludzi na prawo jazdy kat. C. – Dlatego też bardzo dziękujemy pani minister Annie Zalewskiej za to, że od przyszłego roku szkolnego będzie taka możliwość – powiedziała przewodnicząca regionu podlaskiego ZMPD.

Podczas uroczystości został odczytany list gratulacyjny podsekretarza stanu w MEN Macieja Kopcia, skierowany do dyrekcji szkoły i prezesa ZMPD.

Jak w ciężarówce

Po tym oficjalnym akcencie uczniowie Branżowej Szkoły I Stopnia Nr 3 ZST mogli wreszcie zasiąść za kierownicą symulatora, który czekał na nich na szkolnym parkingu. – Do dzisiaj myślałem, że to jest łatwa praca. Ale kiedy wysiadłem z symulatora zmieniłem zdanie – powiedział Mateusz Godlewski, uczeń klasy II ZB. – Czy przejechałem jakichś ludzi? Kilku... Mam nadzieję, że do więzienia nie pójde (śmiech). A tak na poważnie – symulator uczy pokory – dodał. Zwrócił uwagę na to, że to bardzo opłacalny zawód, ale coś za coś – trzeba się mu poświęcić.

Uroczystość w Białymstoku, choć najważniejsza, bynajmniej nie była jedynym akcentem związanym z zakoń-

przewoźnik nr 63

zeniem akcji promocyjnej zawodu kierowca-mechanik. Symulator odwiedził jeszcze dwie inne placówki oświatowe – 26 listopada trafił do Zespołu Szkół Samochodowych w Olsztynie, dzień później zaś do Zespołu Szkół Zawodowych nr 2 im. 5 Pułku Ułanów Zastawskich w Ostrołęce. To efekt inicjatywy prezesa Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, jednocześnie przewodniczącego regionu warmińsko-mazurskiego ZMPD i przewodniczącego Rady Zrzeszenia Aleksandra Reischa oraz przewodniczącego regionu mazowieckiego II i jednocześnie członka zarządu ZMPD Jerzego Szepietowskiego.

Krzysztof Zembrzusi z 3 klasy olsztyńskiej samochodówki przekonał się, jak reaguje ciężarówka poruszająca się z różną prędkością. – Na drodze warto przede wszystkim włączyć myślenie. Okazało się, że nawet 10 km/h mniej może uratować komuś życie. To było bardzo ciekawe doświadczenie. Najbardziej zaskoczyło mnie chyba to, że symulator tak dobrze odwzorował rzeczywiste warunki jazdy. Emocje były, trochę adrenalinki też poczułem. Trzeba mieć dużo pokory, bo to na pewno nie jest zabawa, odpowiedzialność jest ogromna. Polecam każdemu, aby się sprawdził na takim symulatorze – powiedział Krzysztof Zembrzusi.

– Pomysł ze sprowadzeniem symulatora jest znakomity. To doskonała okazja do tego, by przyszli kierowcy mogli poznać przedsmak tego, co ich będzie czekało w przyszłości – powiedział dyrektor olsztyńskiej samochodówki Arkadiusz Gnoza. W jego opinii to była znakomita lekcja zachowania na drodze – Uczniowie na własnej skórze przekonali się, że ciężarówka potrzebuje więcej czasu na zatrzymanie się i dłuższej drogi hamowania. – Duże słowa podziękowania należą się panu Aleksandrowi Reischowi, dzięki któremu nasza młodzież miała możliwość skorzystania z tego typu sprzętu – powiedział dyr. Arkadiusz Gnoza.

– Bardzo fajne wrażenia, oby więcej było takich możliwości. Ta jazda to było wow! – powiedzieli Kamil Majewski i Dawid Stefański, obaj z 2 klasy z Ostrołęki. – Pewnie, że było trochę stresu, zwłaszcza że na początku trudno było opanować całą sytuację. Jest respekt. To już nie rower... Nastawiliśmy się, że będzie ciężko, ale lepiej przekonać się o tym na własnej



skórze. Chcielibyśmy już na poważnie jeździć prawdziwą ciężarówką. Te zajęcia utwierdziły nas w przekonaniu, że zrobiliśmy dobry wybór – dodali uczniowie.

Podczas spotkania z uczniami dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD Euzebiusz Jasiński przedstawił pozycję międzynarodowego transportu drogowego i jego potencjał. Do dalszej nauki zachęcał także Jerzy Szepietowski. – Za kółkiem coraz lepszych i wygodniejszych ciężarówek można zwiedzić całą Europę, poznać wiele kultur i lokalnych zwyczajów. Do tego nieźle zarobić. Pensje? W Niemczech to 0,8 średniej krajowej, w Polsce 1,7-1,8 średniej. Oczywiście jest bardzo duża odpowiedzialność i często stres, ale na pewno warto – powiedział Jerzy Szepietowski.

– Jak sobie dawali radę? Nie ma reguły – jedni lepiej, inni trochę gorzej – powiedział instruktor Jerzy Maćkowiak. – Widać, że bardzo chcą. Wiadomo, że czasem nie jest łatwo, zwłaszcza że uczniowie drugiej klasy jeszcze nie mają prawa jazdy i nic dziwnego, że czasem nie wiedzieli, gdzie jest gaz, a gdzie hamulec. Co nie znaczy, że będą złymi kierowcami – komentował instruktor. Instruktor zmieniał parametry drogi i aplikował różne warunki jazdy – boczną drogą, autostradą, zimą, latem, w górach, po nawierzchni o różnych parametrach. – Ćwiczymy na symulatorze między innymi po to, by potem nie rozbić pięciu samochodów stojących na autostradzie we mgle, lecz by umieć ominąć taką przeszkodę – podsumował instruktor.

BP Tollbox dla EETS, czyli jak prosto rozliczać opłaty drogowe w Europie

BP

Koncern BP jako jeden z pierwszych wprowadził na rynek ogólnoeuropejskie urządzenie pokładowe do obsługi opłat drogowych w sieci EETS. Wprowadzona w 2018 roku i etapowo rozszerzana sieć EETS (European Electronic Toll Service) pozwoliła na prostszy pobór opłat drogowych. Zamiast różnych urządzeń pokładowych w różnych krajach Europy można regulować te opłaty za pomocą jednego urządzenia BP Tollbox dla EETS. Oferta BP pozwala cieszyć się połączeniem benefitów nowoczesnego, międzynarodowego OBU z atutami karty paliwowej.

Po Europie z jednym urządzeniem pokładowym

Przemieszczanie się po Europie jeszcze nigdy nie było tak proste. Jeszcze w 2017 roku każdy europejski kraj posiadał własny system opłat drogowych, dziś mamy sieć EETS. Dzięki niej możliwa jest instalacja jednego, uniwersalnego urządzenia pokładowego obsługującego wszystkie państwa, które dołączyły do systemu. Korzystając z BP Tollbox dla EETS możesz zastąpić wiele urządzeń obsługujących poszczególne kraje jednym innowacyjnym OBU. Łatwa instalacja typu „Podłącz i jedź” i prostota obsługi urządzenia również sprzyjają wyborowi tego rozwiązania.

Kraje i trasy, które dołączyły do EETS do tej pory to Austria, Belgia (wraz z Liefkenshoek), Francja, Hiszpania, Pol-

ska (trasa A4 na odcinku Kraków – Katowice), Portugalia i Włochy. W latach 2018 i 2019 do systemu dołączyła Most nad Sundem (Oresund), Most Storebaelt, Niemcy, Norwegia, Polska, Słowenia i Węgry. W latach 2020/2021 dołączyć do EETS mają także Czechy i Słowacja. Łącznie aż 13 europejskich krajów zaplanowało przyłączenie się do sieci. A to dopiero początek!

Wymierne korzyści dla międzynarodowych flot

Do niewątpliwych plusów oferty BP należy brak opłat za personalizację, przesyłkę, aktualizację, a także brak opłat statych. Instalacja i konfiguracja urządzenia jest łatwa, nie ma więc konieczności wizyty w warsztacie. Zmiana liczby osi, klasy wagowej i języka menu dostępna jest z poziomu ekranu urządzenia. Aktywacja i wszystkie aktualizacje są automatyczne i działają bezprzewodowo. W zależności od potrzeb, jedno urządzenie może być łatwo wymieniane pomiędzy pojazdami lub zamontowane na stałe.

Urządzenie BP Tollbox dla EETS jest dostępne wraz z kartą paliwową BP + Aral, zaprojektowaną z myślą o międzynarodowych flotach samochodowych i ciężarowych. Karta ta pozwala nie tylko na regulowanie opłat za paliwo, ale ma wiele atutów, które w połączeniu z nowatorskim OBU zadowolą nawet najbardziej wymagających managerów flot. Posiadacze karty BP + Aral zyskują dostęp do ogólnoeuropejskiej sieci dogodnie położonych stacji ben-

zynowych oraz wysokiej jakości usług drogowych, takich jak: rozliczanie opłat za przejazdy mostami i tunelami, transportem kolejowym i morskim, całodobowa pomoc drogowa, myjnie oraz bezpieczne parkingi.

Kompleksowa i wciąż rozszerzana oferta

BP Tollbox dla EETS to urządzenie pokładowe z najnowszą technologią Telepass, umożliwiające automatyczne rozliczanie opłat drogowych we wszystkich krajach objętych siecią EETS. Użytkownicy mogą liczyć na wiele udogodnień. Otrzymują komplet faktur w jednej przesyłce, możliwość prostej wymiany urządzenia pomiędzy pojazdami, bezprzewodowe aktualizacje i automatyczną aktywację kolejnych krajów przystępujących do EETS. Wkrótce zaplanowane jest także uruchomienie kolejnych usług, takich jak śledzenie urządzenia, telematyka pojazdu, możliwość podłączenia CAN, a także kompleksowe narzędzia online wspierające zarządzanie flotą i tworzenia raportów.

Zarządzasz flotą jeżdżącą po całej Europie? Oferta BP jest właśnie dla Ciebie. Nie czekaj, zamów BP Tollbox dla EETS już dziś, korzystając z formularza na stronie https://www.bp.com/pl_pl/bpplus/poland/kompleksowa-oferta-oplat-drogowych/europejskie-oplaty_drogowe_eets.html. Nasi eksperci skontaktują się z Tobą, by zaproponować Ci indywidualną, dopasowaną do potrzeb twojej floty ofertę.

BP Tollbox

jedno urządzenie do poboru opłat w Europie

Dowiedz się więcej na bp.pl/eets



W pogoni za Zachodem

W latach 60. XX w. władze państwa przewidywały, że Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach stanie się jednym z największych w Europie producentów ciężarówek i uzyska podobną do nich wydajność.



Robert Przybylski

Pod koniec lat 50. zależało Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego na podniesieniu wydajności pracy w podległych mu zakładach i przy tym wskazywało, że nie dorównuje ona krajom o średnim poziomie rozwoju gospodarczego. Nawet na tym tle słabo wypadła Fabryka Samochodów Ciężarowych w Starachowicach. MPC obliczało, że np. odlewnie FSC produkowały 13 ton odlewów na zatrudnionego, ponad dwa razy mniej niż podobny zakład w Gorzowie.

Jesienią 1959 roku minister przemysłu ciężkiego Franciszek Waniolka podpisał zarządzenie nr 216 nakazujące zmniejszenie zatrudnienia w zakładach MPC w IV kwartale. Faktycznie na koniec roku zmalało ono w FSC o 70 osób, do 11,1 tys. Resort zamroził także fundusz płac, ale w zamian obiecał kupić dla starachowickiego zakładu wyposażenie umożliwiające osiągnięcie masowej skali wytwarzania. Resort przewidywał, że w 1965 roku z FSC wyjedzie 20 tys. samochodów przy minimalnym wzroście zatrudnienia.

Równoległe fabryka modernizowała produkt, wprowadzając zmiany niezbędne dla umożliwienia większej skali produkcji. Główny konstruktor FSC Adam Trzcziński przewidywał w 1957 roku, że w kolejnym pojawią się sygnałne, a rok później seryjne egzemplarze Stara 25 – poważnie zmodernizowanej ciężarówki ze Starachowic. Jej produkcja miała sięgnąć 15 tys. sztuk, o połowę więcej niż ustępującego modelu 21.

Mocny i oszczędny

Produkcja seryjna Stara 25 ruszyła dopiero pod koniec 1959 roku. Główną nowością był silnik S472. Miał on pojemność skokową 4,2 l, zaledwie o 8 cm³ większą (0,2 proc.) niż stosowany do tej pory silnik S42, ale moc wzrosła o blisko 12 proc., do 95 KM, zaś maksymalny moment obrotowy o 10 proc., do 27,5 kGm przy 1500 obr/min, niższych o ponad 11 proc. od wycofanego silnika. Zużycie paliwa zmalało o 11 proc. do 240 g/KM/godz.

Lepsze parametry nowego silnika brały się m.in. z wydłużenia skoku tłoka o 5 mm, do 110 mm. Średnica cylindra zmalała o 2 mm, do 90 mm, a stopień sprężania wzrósł z 6,2 do 6,8, w związku z



Uproszczenia technologii i konstrukcji (zauważalne choćby w postaci kabin N23) pozwoliły Fabryce Samochodów Ciężarowych zwiększyć produkcję roczną do ponad 12 tys. pojazdów w 1961 roku.

czym producent zalecał paliwo o liczbie oktanowej 75, gdy tymczasem S42 wymagał 70-oktanowej etyliny.

Tuleje silnikowe pozostały wolnostojące, ale w nowym silniku ich górna część była podparta przez nadlew w kadłubie. S472 otrzymał także wymienne, cienkościennie panewki korbowodowe i główne. Znakomicie przyspieszyły one montaż oraz naprawy silników. FSC kupowała panewki w brytyjskiej firmie Vandervell. Star 25 otrzymał silchromowane tuleje cylindrowe, dzięki czemu według fabrycznego biura konstrukcyjnego przebieg wzrósł z 40 do 70 tys. km.

Konstruktorzy wzmocnili także ustalenie osiowe wału korbowego i poprawili chłodzenie wybierając system ciśnieniowy, doprowadzając zarazem wodę do kadłuba poprzez 3 otwory przewodami odlanymi w kadłubie. W silniku S 42 otwory były tylko dwa w czołowej ścianie kadłuba, co w niektórych przypadkach doprowadzało do przechłodzenia przednich cylindrów i równoczesnego przegrzania ostatnich.

Podobnie odprowadzenie gorącej wody z głowicy odbywało się równomiernie przez przewód na całej długości głowicy. – Silniki S 42 i S 472 są wymienne i można zabudowywać je bez żadnych przeróbek – zaznaczał inż. Ryszard Pałacha z FSC.

Na desce rozdzielczej pojawiły się czujniki temperatury wody i poziomu paliwa, kierowcy chwalili dwuramienną, pokrytą plastikiem kierownicę, zmodernizowane kabiny otrzymały opuszczane szyby w drzwiach.

Star 25 miał elastyczne sprzęgło (ze sprężynami na obwodzie) o średnicy tar-



Stary 25 i 27 okazały się najdalej idącą modernizacją Stara 20. Oferowały wyższy komfort pracy kierowcy i większe przebiegi od Stara 21. Łącznie Starów 25 i 27 powstało niecałe 133 tys.

czy 300 mm, o 20 mm większej niż w Starze 21, powiększoną pompę hamulcową, wydajniejsze serwo (podciśnieniowe wspomaganie hamulców), indywidualne mocowanie kół bliźniaczych, skuteczniejszy filtr powietrza, obrotowy hak pociągowy oraz nowy wlew do zbiornika paliwa.

W 1962 roku FSC zmodernizowała hydrauliczne hamulce Stara 25, zastępując podciśnieniowe wspomaganie nadciśnieniowym (dzięki czemu ciężarówka mogła holować przyczepy z pneumatycznymi hamulcami) oraz wprowadzając dwa obwody: na przednie i tylne koła.

Krok po kroku

Star 25 stał się świadkiem modernizacji fabryki i wzrostu jej wydajności. W 1959



Próby terenowe Stara 25 na stokach Świętego Krzyża.

roku zużycie stopu łożyskowego na auto zmalało 20-krotnie dzięki zastosowaniu łożysk Vandervella. Zastosowanie taśmy do tulejek łożyskowych w korbowodach i resorach pozwoliło zmniejszyć o 15 ton roczne zużycie brązu w fabryce, bez jakiegokolwiek pogorszenia jakości.

Konstruktorzy zastosowali na koła zębate bezniklową stal 18HGT oraz na półosie stal 30HGT, co pozwoliło zmniejszyć zużycie niklu o połowę, do 1,5 kg na auto. Roczna oszczędność w fabryce wyniosła 25 ton niklu.

Technolodzy fabryczni oraz ze Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego wskazywali, że obróbka plastyczna powinna zastąpić obróbkę wiórową. Chodziło przede wszystkim o tłoczenie. – W FSC stosunek obróbki wiórowej do plastycznej jest jak 8:2, gdy na świecie i w ZSRS to 6:4 – porównywał Stanisław Marguła w zakładowej gazecie „Budujemy samochody”. FSC miała tylko 100 maszyn do obróbki plastycznej, natomiast aż 2100 do skrawania. – Przeciąganie to drugi zbyt rzadko używany proces; to 1,2 proc. wszystkich operacji skrawających – przytaczał dane Marguła.

Technolodzy dodawali, że konieczne jest upowszechnienie uchwytów szybko mocujących i przyrządów pneumatycznych zamiast przyrządów o doskoku krzywkowym lub śrubowym. Chwalili się chemicznym odrdzewianiem budek kierowcy, hartowaniem indukcyjnym, przeciąganiem progresowym, jednoczesnym docieraniem 12 zaworów w głowicy silnika zamiast dotychczas stosowanego pojedynczego. Rozszerzyli stosowanie głowic wielowrzecionowych,

zastosowali (na razie w niewielkim stopniu) kadmowanie i powłoki ochronne z użyciem cynku, niklu i cyny.

FSC potykała się jednak o braki zaopatrzeniowe. Na 1200 normaliów FSC produkowała 170 części jak nakrętki, zawleczeni, sprężyny i śruby, co było bardzo kosztowne. Ponadto fabryka musiała podjąć się - z braku chętnych - wyrobu specjalistycznych komponentów, jak pierścienie Segera, uszczelki klingerytowe, igły łożyskowe i pompy paliwa. Technolodzy uważali, że ten asortyment muszą całkowicie przejąć specjalistyczne zakłady.

Konstruktorzy FSC z dumą wskazywali, że rośnie stopień oprzyrządowania, wynoszący 6,2 przyrządu i pomocy przypadających na każdą część Stara 25. Ponadto zorganizowali 24 linie produkcyjne oraz 14 gniazd, obejmujące łącznie 643 maszyny. Stanowiły one ponad jedną czwartą całego parku maszynowego fabryki.

W rezultacie zmalał odsetek prac wykonywanych ręcznie i pracochłonność ogólna: dla Stara szosowego zmniejszyła się z 625 godzin rzeczywistych w 1957 roku do 540 godzin w 1959 roku i 430 godzin w 1961 roku, gdy na świecie montaż porównywalnego samochodu pochłaniał 400 godzin.

Konstruktorzy zaznaczali, że w przyszłości, z powodu zbyt małej skali produkcji, nie będą budowane linie, ale gniazda produkcyjne, aby wyeliminować transport wewnętrzny. W pierwszej kolejności miały powstać gniazda: osi przedniej, mostu, przekładni głównej, ramy i obudowy mostu.

Meandry automatyzacji

Technolog FSC Antoni Pilecki podkreślał, że fabryka była krajowym pionierem budowy obrabiarek automatycznych. Fabryczni konstruktorzy zaprojektowali i zbudowali agregat do obróbki głowic oraz obudowy 5-stopniowej skrzyni biegów. Jednak trudności z określeniem wartości złotówki uniemożliwiały wyliczenie efektywności automatyzacji.

Zbigniew Schultz przypominał w tygodniku „Życie Gospodarcze” z 1962 roku, że automatyzację linii obróbczej głowic podjęto dla produkcji około 15 tys. sztuk, przy czym ilość ta powinna ulec zwiększeniu do 23 tys. rocznie. – Przy niezmiętej wydajności linia może pokryć zapotrzebowanie całej 5-latki w 270 dni – wskazywał Schultz.

Dodawał, że koszty zainstalowania linii wyniosły niemal 3,2 mln zł, a niski procent wykorzystania urządzeń obciąża produkcję znacznymi kosztami amortyzacji. Schultz utrzymywał, że wzrosły one tak znacznie, gdyż nie zostały skompensowane obniżką kosztów w innych pozycjach; wskutek tego cena części produkowanej na linii automatycznej przewyższała prawie 3-krotnie cenę przy tradycyjnym sposobie produkcji.

Pomimo tych wyliczeń, dla skrócenia cyklu przygotowania nowych wyrobów oraz zapewnienia stabilnej, wysokiej jakości wytwarzania, w październiku 1962 roku dyrekcja FSC powołała ośrodek budowy maszyn i urządzeń specjalnych - Zespół Produkcji Maszyn i Urządzeń Specjalnych, oznaczony wewnętrznym skrótem TU.

Nową placówkę powierzyła Augustynowi Wieczorkowi, który dobrał odpowiedni personel i był także głównym konstruktorem. Celem zespołu, składającego się początkowo z pięciu konstruktorów i ośmiu ślusarzy, było projektowanie i wykonywanie obrabiarek specjalnych, zespołowych, urządzeń do mechanizacji prac ręcznych i do badań prototypów.

W 1963 roku TU przygotował 3 maszyny o wartości 2,1 mln zł (oszczędzając fabryce wydatek 0,3 mln zł dewizowych), zaś w 1969 roku maszyn było już 14 o wartości 16,8 mln zł, co pozwoliło inwestorowi zaoszczędzić 3,4 mln zł dewizowych.

TU opracował także m.in. nitownice hydrauliczne do nitowania ram na zimno. W 1966 roku zakład wykonał wie-

lozespołową i wieloczynnościową obrabiarkę do pokrywy przedniej silnika S53, która zastąpiła 4 obrabiarki uniwersalne, 6 pracowników i pozwoliła zaoszczędzić 80 m kw. powierzchni produkcyjnej.

Zakład wyprodukował stanowisko własnej konstrukcji do zmęczeniowego badania resorów z amortyzatorami oraz oddzielnie resorów i amortyzatorów. W 48 dni maszyna dokonywała 3,5 mln ugięć, co odpowiada przebiegowi 90 tys. km. Dział badawczy musiałby przeznaczyć na badania trakcyjne aż 270 dni.

W 1970 roku TU liczył czterdziestu konstruktorów „i to wysokiej klasy, dobranych i wyszkolonych pod moim kierownictwem. Myślących – nie tylko technicznie, ale i ekonomicznie, zwracających uwagę nie tylko na poprawność konstrukcji, ale również na jej technologiczność” – podkreślał Wieczorek.

Opisywał, że opracowanie projektu wstępnej obrabiarki zespołowej i oferty poprzedzała szeroka analiza opłacalności jej budowy, biorąca pod uwagę rodzaj obrabianej części i wielkość rocznej produkcji. – Bywały przypadki, że zwracało się zamówienie z szerokim uzasadnieniem nieopłacalności, z propozycją użycia określonej obrabiarki uniwersalnej z odpowiednim oprzyrządowaniem – wspominał Wieczorek. – Mimo, że nie należeliśmy do przemysłu obrabiarkowego, byliśmy w kraju najbardziej liczą-

cym się biurem konstrukcyjnym obrabiarek specjalnych – zaznaczał Wieczorek, który kierował biurem do 1973 roku.

Normy techniczne uzasadnione

Modernizacja wyposażenia produkcyjnego umożliwiła FSC w 1963 roku wydłużyć przebieg Stara do pierwszej naprawy głównej do 110 tys. km z 90 tys. km. W kolejnym roku załoga uruchomiła nową linię Archdale do automatycznej obróbki głowic i kadłuba diesla S53, która kosztowała ponad 76 mln zł. Pozwoliło to zaoszczędzić 36,7 godziny na jeden silnik.

FSC porządkowała także normy. Korekta norm obróbki części przyniosła obniżenie pracochłonności Stara 25 do 401 godzin. Normalizacja materiałów przeprowadzona w latach 1964-1966 przyniosła oszczędności w zużyciu prętów stalowych płaskich o 33 proc., teowników i dwuteowników o 33 proc., blach stalowych o 31 proc., śrub o 40 proc., wkrętów i nakrętek o 20 proc., podkładek o 15 proc.

Nowelizacja norm z 1970 roku przyniosła w stosunku do 1966 roku zmniejszenie asortymentu prętów stalowych okrągłych o 17 proc., płaskich o 10 proc., sześciokątnych o 10 proc., kwadratowych o 13 proc., blach kolorowych o 30 proc., śrub o 43 proc., wkrętów o 55

proc., pierścieni o 43 proc.

Równoległe do modernizacji wyposażenia MPC ulepszało organizację pracy fabryki. Już w 1960 roku resort wprowadził w FSC normy techniczne. „Od prawidłowego uregulowania systemu plac uzależnia się całą gamę zagadnień pozwalających na dalsze polepszenie stopy życiowej narodu” - przekonywało ministerstwo.

Nadzór nad działaniami administracji zakładowej sprawowała Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, która brała udział w kierowaniu zakładem i aprobowała kandydatów na stanowiska kierownicze. – Donoszono mi, że na zebraniach partyjnych słychać krytykę, że „po wydziale chodzą w krawatach inżynierzy i nie widać, żeby coś robili”. Jako bezpartyjny nie byłem zapraszany na partyjne zebrania. Mimo to zostałem kierownikiem D4, bo wydział notował najlepsze w zakładzie wyniki. Niezależnie od dyrekcyjnych spotkań i rozliczeń, nadzór produkcji poddawany był różnym presjom i przesłuchaniom przez organa służb bezpieczeństwa i także partyjnej egzekutywy – wspomina Józef Kowalski, który w latach 60. pracował na wydziale produkcji kabin.

Partia chroniła swoich członków; usunięcie partyjnych działaczy, którzy nie nadawali się do pracy okazywało się zazwyczaj niemożliwe, bowiem zawsze broniła ich wydziałowa, zakładowa lub



Wielowrzecionowa wiertarka „zadaniowa” do obróbki części Stara zaprojektowana w Wydziale Maszyn i Obrabiarek Zadaniowych FSC.

miejska organizacja partyjna.

W tych warunkach kierownictwo nie mogło dać sobie rady z dyscypliną pracowników, nie wspominając o gospodarności. Zakładowa gazeta lała załogę, pisząc, że „wszystkie zakamarki zakładu zarzucone są beładnie materiałem samochodowym. Pochwy tylnego mostu można widzieć pod Ramownią i pod Wydziałem Nowej Silnikowni. W jednym miejscu złożono stopy bębnowych hamulcowych do samochodów, w innym zwalono beładnie ogromną ilość piast tylnych.” Na dodatek „liczne sterły kadłubów silnika leżą gdzieś w fabryce”.

Dziennikarze wskazywali, że w magazynie przy silnikowni leżą na kupie pompy. „Kierownictwo wydziałów hołduje staremu niedbalstwu”. Z kolei „w piaskownicy na hucie leżą przykryte piaskiem podłużnice, zżera je rdza. Po prawej stronie od piaskownicy leżą przysypane piaskiem taśmy żelazne, ważą dobre kilkaset kg”. Na terenie Huty leżały sprężarki i suwnice. „Pokrywa je ziemia i zarasta zielsko.”

Wskaźniki i dyrektywy

Dyrektor naczelny FSC Waław Michniewski w rozmowie z redaktorem Andrzejem Boberem na łamach Życia Gospodarczego z maja 1964 roku stwierdził, że „Zakład produkcyjny

przekształcono w szkółkę. Idea samodzielności przedsiębiorstwa pozostaje dziś jedynie ideą. (...) Liczba wskaźników dyrektywnych wraz z ok. 1500 wskaźnikami asortymentowymi sięga 2 tys. Do tego nadmiernie rozbudowany system szczegółowej sprawozdawczości (w skali miesiąca jesteśmy zobowiązani opracowywać 89 oficjalnych sprawozdań dla GUS, a dwa razy tyle dla Zjednoczenia) hamuje w poważny i odczuwalny na każdym kroku sposób – rozwój inicjatywy ludzkiej”.

Możliwe, że z tego powodu jeszcze w 1968 roku nie został uruchomiony pas montażu tylnego mostu do Stara 25, zainstalowany na przełomie 1965/66 roku.

Michniewski dodawał, że narzucone przez resort i zjednoczenie wskaźniki nie odpowiadają potrzebom przedsiębiorstwa. „By w przyszłych latach przejść na produkcję pełno-seryjną trzeba automatyzować produkcję, do czego należy rozbudować działy konstrukcyjne i zatrudnić pracowników inżynierijno-technicznych. Tymczasem ZPMot w 1964 roku zmniejszył liczbę tych pracowników o 52 etaty.”

W kwietniu 1964 roku Konferencja Samorządu Robotniczego stwierdziła, że do wykonania planu postępu technicznego brakowało mocy przerobowych: 51 pracowników inżynierijno-technicznych i 72 pracowników fizycznych.

Cierpiała rytmiczność produkcji. „Do-

piero po 5. każdego miesiąca robota rusza. Plan „robi się” zwykle w ostatnich dniach. Ciągłe któryś wydział czegoś nie dostarcza: to brak silników, to linki licencyjnej. Potem na parking trzeba kłaść się pod samochodem, żeby ją zamontować” – denerwował się jeden z pracowników montażu.

Mimo utrudnień szczyt produkcji Stara 25 przypadł na lata 1966-67, gdy produkcja wyniosła (odpowiednio) 14 tys. i 13,7 tys. samochodów. Łącznie w 1967 roku, z wojskowym Starem 660, Starem 27, Starem 29 i 28, FSC wyprodukowała 21,1 tys. samochodów, co oznaczało przyrost w stosunku do 1959 roku o 100 proc., przy 38-procentowym wzroście zatrudnienia. Rano 18 grudnia 1967 roku z taśmy montażowej zjechał 200-tysięczny Star. Był to model 25L, który trafił do Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej w Żmigrodzie.

Samochód oceniany był jako przestarzały, także wydajność fabryki nie dorównała zachodnim. MPC podjęło kolejną próbę doświadczenia najlepszych przy okazji uruchomienia produkcji Stara 28/29, tym razem importując maszyny z Zachodu. W 1971 roku FSC wypuściła ostatnie 2 tys. Starów 25, a łącznie wyprodukowała ich 118,3 tys.

Podziękowania dla: Pawła Chmielnickiego, Tomasza Kasprzyszaka, Józefa Kowalskiego, Andrzeja Pertyńskiego, Norberta Wiczorka.

Satelllic 

Musi być jakiś lepszy pomysł na wykorzystanie nieużywanych urządzeń OBU



Zwróć swoje urządzenie OBU ZA DARMO i odzyskaj CAŁĄ KAUCJĘ!

BEZPŁATNA PRZESYŁKA!

«Po prostu prześlij e-mail na adres support@satelllic.be do 31 grudnia 2018 roku i określ preferowaną datę odbioru (w ciągu 3 tygodni), numer zwracanego urządzenia OBU, numer seryjny każdego z urządzeń (identyfikator OBU) oraz adres odbioru.

Współpracujący z nami kurier przyjedzie odebrać urządzenia w dogodnym dla Ciebie terminie, całkowicie bezpłatnie!»

ODSTĘPUJEMY OD KAR ZA BRAKUJĄCE AKUMULATORY, KABLE, PRZYSSAWKI I POKRYWY BATERII!

Odzyskaj całą kaucję w wysokości 135 euro za każde urządzenie OBU, nawet jeśli kable, akumulatory, przyssawki czy pokrywy baterii zaginęły *.

Kaucja zostanie zwrócona w ciągu 30 dni po odebraniu zwróconego urządzenia OBU na wskazane konto bankowe.

Więcej informacji znajduje się na stronie www.satelllic.be

* w przypadku innych uszkodzeń obowiązują normalne warunki zwrotu depozytu.



Starachowiccy konstruktorzy zmodernizowali Stara oraz technologię i organizację produkcji. W rezultacie pracochłonność zmalała o ponad jedną czwartą, do 400 godzin na samochód.



Bezpieczna nowoczesna flota
Dawid Kujawski oferuje swoim kierowcom pracę na pojazdach Mercedes-Benz nie starszych niż półtoraroczne

Cenne narzędzie

Firma Daw-Trans działa od 2000, początkowo zajmując się importem i eksportem używanych ciężarówek. Jednak to transport okazał się ostatecznie jej podstawową działalnością. Dziś, w swoich trzech spółkach, zatrudnia łącznie ok. 250 kierowców. W jaki sposób w zarządzaniu ich pracą pomagają jej ciężarówki Mercedes-Benz?

- Wszyscy przedsiębiorcy zajmujący się transportem wiedzą, że obok nowoczesnej, ekonomicznej i niezawodnej floty, kierowcy to podstawa tej działalności - mówi Dawid Kujawski, prezes zarządu Daw-Trans. - Dziś kierowców, zwłaszcza doświadczonych, bardzo brakuje, dlatego staramy się wewnątrz firmy tworzyć narzędzia, które sprawią, że praca u nas będzie dla nich satysfakcjonująca, a my zyskamy wykwalifikowanych pracowników.

Jednym z takich narzędzi są same pojazdy, wykorzystywane w Daw-Transie: znaczną część floty Daw-Transu, ok. 140 samochodów, stanowią ciągniki Mercedes-Benz Euro 6, nie starsze niż 1,5 roku i wszystkie wyposażone w system telematyczny Fleetboard. 50 z nich dołączyło do floty w tym roku. - Z Fleetbo-

ardu zaczęliśmy korzystać w 2012 roku, kiedy pojawiły się u nas Actrosy poprzedniej generacji. Zyskaliśmy dzięki niemu cenne wsparcie. Kierowcy wiedząc, że prowadzą pojazd wyposażony we Fleetboard z analizą użytkownika pojazdu i raportowaniem, z większą świadomością używają pedału przyspieszania, pedału hamulca czy zwalniająca. To narzędzie pozwala sprawiedliwie ocenić ich pracę, a tych, którzy osiągają najwyższe oceny, premiuujemy.

Kierowcy w Daw-Transie mają także wsparcie treningowe. W firmie pracuje specjalista który na bieżąco monitoruje ich pracę. - Śledzi postępy, podpowiada, co można poprawić, kierowcy, którzy mają niższą ocenę, mają możliwość skorzystania ze wska-

zówek, jak ją poprawić - wyjaśnia Dawid Kujawski. - Mamy też w firmie trenera ecodrivingu, który - wraz z dedykowanym pojazdem - również jest cały czas do dyspozycji kierowców. Kierowca najpierw jedzie swoją normalną trasę w asyście trenera - bez żadnych uwag. Następnie wspólnie omawiają rezultaty, które pokazuje Analiza użytkownika pojazdu i raportowanie w systemie Fleetboard, trener udziela wskazówek, a kierowca jedzie z powrotem już z uwzględnieniem uwag trenera. Dzięki temu może zobaczyć jaki efekt daje współpraca z Predictive Powertrain Control - jaka jest różnica na korzyść w spalaniu, jeśli system jest praktycznie cały czas załączony. A to się przekłada na lepszą ocenę z Fleetboardu, a ostatecznie na premię kierowcy.

System Predictive Powertrain Control przydaje się również w szkoleniu najmniej doświadczonych kierowców. Mając takie narzędzie Daw-Trans chętnie zatrudnia młodych adeptów zawodu - system pozwala nawet im osiągać bardzo dobre wyniki. - Staramy się zatrudniać początkujących kierowców którzy nie mają wystarczającego doświadczenia, przekazując im cenną wiedzę poprzez szkolenia, a PPC w tym pomaga - podkreśla Dawid Kujawski. - Choć i bardziej doświadczeni, mimo że potrafiliby uzyskać podobne wyniki bez użycia tego inteligentnego tempomatu, podkreślają, że nie jest to możliwe przez dłuższy czas: przychodzi zmęczenie, gorsza koncentracja i rezultat się pogarsza. A system pracuje tak samo cały czas.

Możliwość precyzyjnej weryfikacji stylu jazdy powiązanej z systemem premiowym rodzi też zdrową konkurencję wśród kierowców. - Mamy własną Ligę Kierowców Fleetboard - dzięki aplikacji, każdy z kierowców może zobaczyć, jakie oceny we Fleetboardzie mają najlepsi - opowiada prezes Kujawski. - Ale nawet ci czasem zgłaszają się na dodatkowe szkolenie z trenerem, żeby jeszcze poprawić rezultat - dosłownie o setne części. A to wszystko przekłada się na wynik finansowy firmy.



Systemowe oszczędzanie

Dzięki inteligentnemu tempomatu Predictive Powertrain Control nawet mniej doświadczeni kierowcy mogą osiągnąć dobry wynik spalania

Ecodriving w praktyce

Dzięki Analizie użytkownika systemu Fleetboard trener może przekazać kierowcy dokładne wskazówki co do optymalnego stylu jazdy



Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XLI

LUTZ ASSEKURANZ

W dotychczasowych 40 odcinkach z naszej serii zajmowaliśmy się przede wszystkim postanowieniami Konwencji CMR, dokonując jedynie krótkich wzmianek na temat zagadnień z zakresu ubezpieczeń dotyczących omawianych przepisów. W kolejnych publikowanych artykułach zagłębimy się bardziej w problematykę ubezpieczeń CMR. Z uwagi na to, że dobre ubezpieczenie OC przewoźnika (zwane także ubezpieczeniem OC transportowym) powinno pokrywać nie tylko odpowiedzialność cywil-

ną na podstawie Konwencji CMR w międzynarodowym drogowym transporcie towarów, duża część poniższych rozważań dotyczy co do zasady także przewozów drogowych w ruchu krajowym i przewozów kabotażowych, które przecież powinny być objęte tym rodzajem ubezpieczenia. Jednakże w ramach niniejszej serii zajmujemy się zwłaszcza ubezpieczeniami CMR, przy czym pojęcie to stosować będziemy w wąskim znaczeniu, gdyż często używa się go bardzo ogólnie dla określenia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w drogowym transporcie towarów.

Prerażające czy wręcz lawinowe nasilenie liczby dużych szkód powoduje coraz większy wzrost współczynników szkodowości polis CMR. Największy problem stanowią przy tym w szczególności kradzieże całych pojazdów wraz z ładunkiem, napady rabunkowe na parkingach niestrzeżonych, wydawanie towarów niewłaściwym odbiorcom w związku ze sfalszowanymi dokumentami oraz tzw. przewoźnicy widmo. Rosnące wskaźniki szkodowe niepokoją oczywiście ubezpieczycieli. Często reakcją na to jest wypowiedzenie polisy lub znaczna podwyżka składki.

Niewłaściwa organizacja przedsiębiorstwa?

Obecnie o wiele surowiej niż jeszcze przed kilku laty kontroluje się, czy ubezpieczający lub jego przedstawiciele (reprezentanci ustawowi) na skutek złego zamiaru (co się bardzo rzadko zdarza) lub rażącego niedbalstwa nie zorganizowali działalności przedsiębiorstwa w sposób niewłaściwy. Powszechnie stosowane polisy CMR przewidują mianowicie utratę ochrony ubezpieczeniowej w przypadku, gdy ubezpieczający lub jego przedstawiciele, co najmniej na skutek rażącego niedbalstwa, nie należycie zorganizowali dzia-

łalność przedsiębiorstwa. Z tego względu niezbędne jest, aby ubezpieczający lub jego przedstawiciele np. poinstruowali odpowiednio kierowców na piśmie o ich obowiązkach i fakt ten kazali potwierdzić im podpisem, by w razie powstania szkody móc przedstawić stosowny dokument poświadczający należytą organizację przedsiębiorstwa.

Niektórzy mogliby zapytać: „Czy nie jest możliwe uchylenie się od obowiązku należytej organizacji przedsiębiorstwa, a mimo to nienaradzenie się na utratę ochrony ubezpieczeniowej?”. Odpowiedź po prostu brzmi „nie!”. To przecież całkowicie zrozumiałe, że porządna organizacja przedsiębiorstwa należy do podstawowych obowiązków każdego starannego przedsiębiorcy. Ostatecznie ma to także na celu niedopuszczanie do powstania szkód, których można łatwo uniknąć. Niestety niektórzy ubezpieczyciele lub brokerzy nie informują o tym ważnym zagadnieniu.

Best advice

A propos obowiązku udzielania informacji i porad (potencjalnym) ubezpieczającym: brokerzy ubezpieczeniowi zobowiązani są na podstawie przepisów prawa do udzielania (potencjalnym) klientom możliwie

najlepszych porad; określa się to fachowym pojęciem „best advice”. Co konkretnie oznacza „best advice”? Czy chodzi jedynie o to, aby zapewnić klientowi najtańszą ochronę ubezpieczeniową, czy też kryje się za tym coś więcej?

W rzeczywistości „best advice” oznacza zaoferowanie klientowi „najlepszego produktu” pod różnymi względami, przy czym ocena takiego produktu polega na syntetycznym ujęciu wszystkich jego komponentów. Najważniejsze są przy tym następujące czynniki:

- ogólne doświadczenie wyniesione ze współpracy z danymi ubezpieczycielami (także krytyczne sprawozdania prasowe; powołanie się na platformy brokersko-maklerskie, itp.);
- rating/zdolność kredytowa ubezpieczycieli;
- wykwalifikowani specjaliści zatrudnieni u ubezpieczyciela jako osoby do kontaktu z klientem;
- szybka wypłata odszkodowania;
- gotowość do pójścia klientowi na rękę w przypadku ryzyka o dobrym przebiegu;
- odpowiednio wysokie sumy gwarancyjne, dostosowane do danego ryzyka;
- brak sublimitów dla ryzyka zagrażających egzystencji przedsiębiorstwa (np. w przypadku art. 29 ust. 2 CMR);
- niestosowanie agregatów rocznych i polis odpisowych (na jedno i wszystkie zdarzenia);
- szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej (np. zasadniczo artykuł 29 ust. 2 CMR i odpowiednie przepisy prawa krajowego; ubezpieczenie kabotażowe; różne czynniki kosztowe, itp.);
- brak wyłączeń istotnych ryzyk (analiza ryzyka! np. brak wyłączenia przewozów realizowanych chłod-

niami w przypadku, gdy ubezpieczający ma własną flotę pojazdów chłodniczych);

- współubezpieczenie obrotu przed nieuzasadnionymi roszczeniami (to zdumiewające, że wciąż jeszcze są polisy, które tego nie pokrywają), włącznie z pokryciem kosztów adwokatów, kosztów sądowych, itp.;

- akceptowanie przez zleceniodawców certyfikatów ubezpieczeniowych, wystawianych przez ubezpieczyciela (ważne w przypadku udzielania zleceń!).

Jakie szczegóły są zatem ważne, jeżeli chodzi o ubezpieczenie CMR? Kwestia ta będzie przedmiotem rozważań w tej, a także w kolej-

nych naszych publikacjach. Lutz chętnie pomoże! Często przychylnie nastawiony czytelnik nie będzie mógł tak łatwo porównać nowej oferty ubezpieczeniowej z warunkami swojej dotychczasowej polisy, ponieważ albo mają one odmienną systematykę, albo inny zakres, albo też napisane są niezrozumiałym żargonem ubez-

reklama

Braku trosk i bezpiecznej jazdy życzy LUTZ Assekuranz

LUTZ

Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

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

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

Regionalne punkty kontaktowe:
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 688 239, lutzocp@zmpd.pl

66-015 Zielona Góra, Przylep - 22 Lipca 86 B
tel. (68) 328 34 72, kom.: 723 688 238, lutzocp@zmpd.pl

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

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu w standardzie. Najwyższa suma gwarancyjna 1 milion EURO i ubezpieczony Art. 29 CMR

www.lutz-assekuranz.pl

pieczeniowym i zawierają liczne specjalistyczne terminy, przede wszystkim prawnicze. W takiej sytuacji Lutz bardzo chętnie służy Państwu pomocą i radą.

- Przedmiot umowy ubezpieczenia
- Zakres terytorialny ubezpieczenia
- Zakres ubezpieczenia
- Wyłączenia
- Ograniczenia zakresu świadczeń ubezpieczeniowych
- Składki
- Obowiązki (oraz ich naruszenie i wynikające z tego konsekwencje)
- Postanowienia dotyczące likwidacji szkód
- Różne regulacje prawne to najważniejsze elementy warunków ubezpieczeniowych.

Przedmiot umowy ubezpieczenia

Wszystkie polisy CMR zawierają ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego, a niektóre z nich ponadto ubezpieczenie przewoźników-podwykonawców zatrudnionych przez ubezpieczającego. Inne polisy umożliwiają z kolei ubezpieczenie własnej odpowiedzialności cywilnej w sytuacji angażowania przewoźników-podwykonawców.

W przypadku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej samego ubezpieczającego ochroną ubezpieczeniową powinna być objęta nie tylko odpowiedzialność związana z pojazdami będącymi własnością ubezpieczającego, lecz także odpowiedzialność dotycząca używania przez niego pojazdów leasingowanych, wynajętych lub wypożyczonych; oczywiście należy to odpowiednio zapisać w warunkach ubezpieczenia. Przy zawieraniu polisy odnoszących się do numerów rejestracyjnych po-

jazdów nie wolno zapomnieć o zgłoszeniu tych pojazdów do ubezpieczenia, podobnie przy zawieraniu (nieco rzadziej zdarzających się) polis odnoszących się do konkretnego przewozu – o zgłoszeniu tego przewozu. W przypadku polis obrotowych należy zwrócić uwagę na to, że trzeba także podać przychody uzyskane z usług wykonanych leasingowanymi, wynajętymi i wypożyczonymi pojazdami, a zatem wszystkie przychody ze zleceń transportowych udzielonych ubezpieczającemu.

Ubezpieczenie przewoźników-podwykonawców

Zawarcie ubezpieczenia przewoźników - podwykonawców zaleca się wówczas, gdy sam przewoźnik-podwykonawca, zatrudniony przez przewoźnika głównego, nie posiada ubezpieczenia CMR w ogóle lub w niewystarczającej wysokości (to samo zresztą dotyczy sytuacji, kiedy to spedytorzy zawierają umowy przewozu – ponieważ Konwencja CMR obowiązuje bezwzględnie dla umów międzynarodowego drogowego przewozu towarów – a potem zlecają wykonanie transportu przewoźnikom). W takim przypadku albo nie należy dawać podwykonawcy żadnych zleceń, albo przewoźnik powinien uzgodnić ze swoim podwykonawcą, że wykupi dla niego „ubezpieczenie przewoźnika-podwykonawcy”. Jeżeli wykupi takie ubezpieczenie, odpowiedzialność cywilna przewoźnika-podwykonawcy zostanie objęta ochroną ubezpieczeniową, a przewoźnik-podwykonawca będzie zobowiązany do zapłaty składki. Najczęściej przebiega to w ten sposób, że przewoźnik główny potrąca podwykonawcy

4–5% jego wynagrodzenia za przewóz i odprowadza do ubezpieczyciela jako składkę ubezpieczeniową.

Ubezpieczenie subsydiarne

Kolejnym ryzykiem, które należy ubezpieczyć, jest odpowiedzialność własna przewoźnika wobec jego zleceniodawcy w przypadku zatrudnienia przewoźnika-podwykonawcy. Zgodnie z artykułem 2 CMR przewoźnik główny odpowiada za swoich pomocników. Nawet najlepiej ubezpieczony przewoźnik-podwykonawca może nie zapłacić swojej składki ubezpieczeniowej, albo naruszyć jakiś obowiązek, przez co jego ubezpieczyciel w razie powstania szkody nie wypłaci odszkodowania. Przy wystąpieniu dużej szkody, np. w razie wypadku pojazdu spowodowanego przez przewoźnika z jego własnej winy, mogą wyniknąć znaczne problemy, jeżeli dojdzie do powstania szkody całkowitej na wartościowym towarze. Przewoźnik główny odpowiada wobec swojego zleceniodawcy na podstawie artykułu 3 CMR. Przewoźnik-podwykonawca prawdopodobnie nie będzie posiadał wystarczająco dużych środków finansowych na pokrycie szkody, a jego ubezpieczyciel odmówi udzielenia mu ochrony ubezpieczeniowej. Dlatego też przewoźnik główny będzie musiał ostatecznie sam pokryć szkodę, o ile nie będzie miał ubezpieczenia odpowiedzialności własnej na zasadzie subsydiarności. Takie ubezpieczenie zapewnia pokrycie szkody i jest nieodzownym instrumentem zabezpieczenia ryzyka dla każdego starannego przewoźnika, który zatrudnia podwykonawców. Składka z tytułu tego rodzaju ubezpieczenia jest zazwy-

czaj naliczana na podstawie obrotów przewoźnika-podwykonawcy.

Obowiązek dochowania należytej staranności w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej

Z tego względu każdy przewoźnik, który należycie prowadzi swoją działalność, powinien:

- 1) zawrzeć ubezpieczenie CMR, jeżeli wykonuje przewozy własnymi (leasingowanymi, wynajętymi, wypożyczonymi) pojazdami; 2) udzielać zleceń tylko przewoźnikom-podwykonawcom, którzy posiadają należyte ubezpieczenie, lub zawrzeć na ich rzecz ubezpieczenie przewoźnika-podwykonawcy; 3) w przypadku zatrudniania podwykonawców każdorazowo zawierać subsydiarne ubezpieczenie odpowiedzialności własnej. W przypadku wszystkich trzech wariantów – stosując modele ubezpieczeń, niewymagające dużych nakładów administracyjnych – firma Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

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

Punkt kontaktowy

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

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



Ulepszony TIMOCOM

Augmented Logistics stało się nowym hasłem odzwierciedlającym strategię, jaką kieruje się obecnie TIMOCOM. Dla klientów oznacza to, że firma skupia się jeszcze bardziej na ich potrzebach.



TIMOCOM

Nowa koncepcja

TIMOCOM ogłosił na Targach IAA w Hanowerze zmianę strategii rynkowej i przekształcenie dotychczasowej platformy transportowej w System Smart Logistics – rozwiązanie, składające się z aplikacji i usług, które dzięki postępującej cyfryzacji automatyzuje i optymalizuje procesy logistyczne w ramach szeroko pojętego

łańcucha dostaw. Przyjęte przez firmę hasło Augmented Logistics oznacza poszerzone, ulepszone i powiększone podejście do szeroko rozumianej logistyki, a zatem możliwie całościowe podejście nie tylko do użytkownika Systemu, ale do całej branży TSL. TIMOCOM dąży bowiem do tego, aby logistyka była prosta, inteligentna i bezpieczna. W nowe podejście wpisują się różnego typu inicjatywy podejmowane przez TIMOCOM, mające na celu integrowanie środowiska oraz dzielenie się wiedzą i doświadczeniami.

TIMOCOM Networking Experience – Poznań 2018

Jeszcze we wrześniu ponad 50 uczestników z 8 krajów (Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji, Białorusi, Ukrainy, Hiszpanii i Polski) – managerów i właścicieli firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych oraz przedstawicieli branżowych zrzeszeń i prasy uczestniczyło w dwudniowych spotkaniach w Poznaniu. Ich celem było stworzenie przyjaznej atmosfery sprzyjającej swobodnej wymianie poglądów, doświadczeń oraz nawiązywaniu dobrych, biznesowych relacji. Program wydarzenia w pierwszym dniu koncentrował się w głównej mierze na aktywnym uczestnictwie we wspólnych warsztatach na temat cyfrowych procesów transportu przyszłości oraz nowych aplikacji w Systemie Smart Logistics TIMOCOM. Drugi dzień zakładał natomiast pogłębienie integracji w trakcie „ekstremalnych” treningów jazdy na torach Skoda Auto Lab. W czasie wydarzenia udało się stworzyć takie warunki, aby między uczestnikami nawiązała się relacja pozwalająca spojrzeć na biznesowego

partnera inaczej niż dotychczas: "Teraz jeszcze lepiej rozumiemy funkcjonowanie branży transportowej z perspektywy przewoźników, a nie tylko z punktu widzenia przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. Ze względu na to, że mamy dużo zleceń, potrzebujemy nowych przewoźników - podczas eventu nawiązaliśmy wiele nowych, interesujących kontaktów" - tłumaczyła Natalia Echeverry z Germans Barri S.L.

TIMOCOM Live Talk na Targach TransLogistica Poland 2018

TIMOCOM chcąc wspierać swoich użytkowników oferuje nie tylko inteligentne narzędzia zwiększające konkurencyjność firm branży TSL na rynku, ale również dostęp do unikalnych treści. Podczas Targów TransLogistica Poland 2018 przedsiębiorstwo przeprowadziło w ramach TIMOCOM Live Talk – otwartej serii wywiadów na żywo z ekspertami - 3 rozmowy transmitowane poprzez fanpage na Facebooku.

Pierwsza, z Łukaszem Chwalczukiem, prawnikiem i współwłaścicielem Kancelarii Iuridica, dotyczyła 5 najczęstszych problemów prawnych branży TSL i była zapowiedzią całego cyklu rozmów, które będą dotyczyły m.in.: zlecenia przewozowego, polisy OCP i jej warunków, listu przewozowego, europejskiego systemu kar za naruszenia w transporcie drogowym oraz kwestii związanych z przekształceniem firmy transportowej w spółkę prawa handlowego. Każdy z tematów zostanie osobno omówiony i przeanalizowany, tak aby pokazać najczęściej spotykane w danym obszarze problemy i ich rozwiązania.



Wywiad z Sebastianem Ćwiklewskim, kierownikiem działu handlowego, agentem celnym z firmy BUNASTA stał się swoistym poradnikiem dla eksporterów, importerów i przewoźników wykonujących lub chcących wykonywać przewozy do, z i przez Euroazjatycką Unię Gospodarczą. Ekspert omawiał kwestie związane z: odprawą celną, procedurą wywozu, przywozu, tranzytu, zabezpieczenia przed należnościami celno-podatkowymi, itp. Zarówno przewoźnik, importer, jak i eksporter po wysłuchaniu rozmowy powinni wiedzieć, na co zwrócić uwagę, żeby uniknąć kłopotów na granicy. Tematem ostatniego z trzech spotkań było przewrotne pytanie „Czy transport się opłaca?”. Tym razem odpowiedzi udzielał prezes zarządu firmy ADAR Adam Aszyk. TIMOCOM pytał także o



nadchodzący kryzys, o kondycję polskiego transportu, o to czy mała firma transportowa może utrzymać się na rynku, co to znaczy dbać o przewoźnika i przede wszystkim o receptę na sukces w branży. Wszystkie rozmowy TIMOCOM LiveTalk można obejrzeć za pośrednictwem Facebooka: <https://www.facebook.com/timocom.polska> jak również na stronie internetowej www.timocom.pl w zakładce „Doniesienia prasowe”.

Do odważnych świat należy

TIMOCOM dokonując odświeżenia nowej strategii podczas Targów IAA w Hanowerze wykonał kolejny krok na drodze do dalszego rozwoju. Nie zapomniał jednak o tych, którzy przyczynili się do jego sukcesu. „Pionierzy w duchu”

- to kampania poświęcona pierwszym klientom TIMOCOM, którzy w polskim przypadku, w niepewnych czasach transformacji ustrojowej mieli nie tylko odwagę otworzyć własny biznes w branży TSL, ale także zaufać nieznanym wtedy firmie proponującej innowacyjne rozwiązania IT dla tego sektora. TIMOCOM dziękuje w ten sposób za lata owocnej współpracy. Na kampanię składają się trzy filmy, w których narracje prowadzą właściciele firm: KMTD, AGROMEX i ERONTRANS. Opowiadający wracają do czasów, gdy za GPS służyła mapa, nie było powszechnego dostępu do Internetu, komórka miała kształt cegły, a o Unii Europejskiej dopiero zaczynało marzyć. Filmy można zobaczyć na stronie internetowej TIMOCOM: <https://www.timocom.pl/pionierzy-w-duchu?pl>.



Elektryczny Mustang

Firma Charge połączyła styl retro z nowoczesną wizją motoryzacji. Pod skorupą Forda Mustanga z 1964 roku zamontowano elektryczny układ napędowy generujący ponad 400 koni i aż 1200 Nm momentu obrotowego. Dzięki napędowi na 4 koła setka pojawia się na liczniku w 3,1 sekundy. Producent planuje stworzyć też wersję z napędem na tylną oś. Powstanie 499 sztuk, każda będzie kosztować przynajmniej milion złotych. W dużych metropoliach, takich jak Londyn, Pekin, Szanghaj czy Nowy Jork, będą urządzane jazdy testowe dla klientów.

Niewidoczny hak

Szwedzi wpadli na pomysł, jak przystosować samochód do holowania przyczepy bez konieczności montażu tradycyjnego odstającego haka. Zrezygnowano też z szarpania się z przyczepą, bo podpinanie jest automatyczne. Dyśel z nowatorskim zaczepem wchodzi w specjalne gniazdo ukryte w zderzaku. Operacją kieruje komputer. Nie trzeba również podłączać wtyczki od elektryki, bo złącze jest wbudowane we wspomniany zaczep.



Rowerzyści w Londynie

W Londynie rozpoczęto akcję społeczną, która ma zmniejszyć liczbę wypadków z udziałem rowerzystów i ciężarówek. Przy pomocy gogli do wirtualnej rzeczywistości postanowiono pokazać obu grupom użytkowników dróg, jak wygląda ulica z perspektywy rowerzysty i kierowcy ciężarówki. Głównie jak mało widzi kierowca, kiedy na przykład rowerzysta jest zbyt blisko kabiny.



Obrożce z drukarki

Zajmująca się luksusowymi obręczami kół firma HRE opracowała metodę drukowania tytanowych felg w drukarce 3D. Na początek powstały kosmiczne obręcze przeznaczone do McLarena P1. Felgi składają się z wielu elementów, które po wydrukowaniu są oczyszczane i skręcane w całość. Sądząc po modelu auta, do jakiego przygotowano prototyp, koła muszą być dość mocne. Ponoć największą zaletą jest możliwość produkcji w małych manufakturach.

Bez kar za wycinanie filtrów DPF

Upadł poselski projekt, który miał wprowadzić surowe kary za wycinanie filtrów cząstek stałych. Nowelizacja prawa zakładała, że kara za wycięcie filtra DPF wynosiłaby 5000 zł. To miał być element walki z warsztatami, które oficjalnie oferują takie usługi, ale Sejm odrzucił projekt. Dziś maksymalna kara za jazdę autem, które nie spełnia norm emisyjnych, to 500 zł.

Rozszerzone uprawnienia

To już postanowione - będzie można prowadzić trzykołowe motocykle z prawem jazdy kategorii B. Prezydent podpisał zmiany w prawie. Takie rozszerzenie uprawnień posiadaczy samochodowego prawa jazdy było możliwe, ponieważ zdaniem ustawodawcy jazda na trzech i czterech kołach nie różni się znacząco. Nie będzie ograniczeń mocy, ale uprawnienia trzeba będzie posiadać od minimum trzech lat.

Wszystko z drukarki

Specjaliści od druku 3D postanowili wykonać tą metodą cały motocykl. Wydrukowano ramę, elementy zawieszenia, siedzisko, a nawet opony. Tych nie da się przebić, bo mają budowę, dzięki której i tak nie trzeba ich pompować. W futurystycznym motocyklu nie wydrukowano tylko elektryki, a ta jest rozbudowana, bo motocykl jest napędzany prądem.



Bieżnik na zamek

ReTyre - to rozwiązanie, które pozwala zmienić bieżnik w rowerze w kilka chwil. Oprócz zwykłej opony na obręcz naciągany jest pas z zamkiem błyskawicznym, do którego pasuje przypinany pas z bieżnikiem. W ten sposób na szosową oponę można nałożyć terenową, albo na przykład zimową odmianę z zatopionymi kolcami.





Elektryczny wół

Pickupem do setki w 3 sekundy? Brzmi jak żart, tak jak połowa danych tego samochodu, ale właśnie takie osiągi może mieć najmocniejsza odmiana elektrycznego pickupa Rivian R1T.

Kacper Jeneralski

Słabsza robi setkę w 5 sekund, co oznacza, że i tak trudno znaleźć szybsze auto tego typu. Zwłaszcza, że osiągi idą w parze z możliwościami, nazwijmy to roboczymi. Ładowność to 800 kg, prędkość maksymalna 200 km/h, a masa holowa-

nej przyczepy sięga 5 ton. Trudno powiedzieć, czy Rivian R1T będzie ciężko pracował. Elektryczny pickup ma być stosunkowo drogi, więc łatwiej wyobrazić go sobie na bulwarze niż na placu budowy.

Moda na ekologiczne „farmerskie” wozy

14 tys. niutonometrów momentu obrotowego w pickapie? Dane jak z kosmosu, ale właśnie tak astronomiczne wartości przekazuje na koła silnik futurystycznego pickupa ze Stanów Zjednoczonych. Oczywiście zespół silników produkuje mniejszy moment, ale taka siła trafia na koła kiedy przełączymy zespół przelożeń, które są po drodze. To chwyt marketingowy, owszem, co nie zmienia faktu, że Rivian jest mocniejszy od każdego przeciętnego pickupa.

Za napęd odpowiedzialne są cztery silniki elektryczne napędzające poszczególne koła. Każdy może wykrzesać z siebie do 200 koni mechanicznych. Wygląda na to, że silniki są nieźle zabezpieczone przed wodą, bo deklarowana głębokość brodzenia to 1 metr.

Rivian R1T to kolos, ma ponad 2 metry wysokości i prawie 5,5 metra długości. Z pewnością będzie to auto wyjątkowo praktyczne. Elektryczny układ napędowy składający się z wielu silników to wbrew pozorom oszczędność miejsca. Przestrzeń wewnątrz można dowolnie aranżować. Nie ma na przykład wałów napędowych, dzięki czemu za plecami pasażerów tylnej kanapy umieszczono dodatkowy bagażnik o pojemności 350 litrów. Każdy, kto próbował wrzucić na pakę pickupa mały ładunek wie, że to problem. Niewielkie zakupy, albo

pojedyncza torba będą przemieszczać się po całej przestrzeni ładunkowej.

Dodatkowy bagażnik to odpowiedź na te problemy. Ma też inne zalety. Można w nim zmieścić deskę snowboardową, ponieważ przechodzi na wylot przez całą szerokość paki. Dostęp do dodatkowej przestrzeni ładunkowej jest prosty, a klapy mini-bagażnika znajdują się po obu stronach auta, tuż za tylnymi drzwiami. Ponieważ nie ma tu tradycyjnego silnika spalinowego, pod maską jest jeszcze jeden kufer o pojemności 330 litrów.

Funkcjonalne nadwozie

Paka ma też kilka ciekawych rozwiązań. Rivian nie ma typowego dla pickupów tylnego mostu, dzięki czemu pod podłogą skrzyni ładunkowej znalazło się miejsce na koło zapasowe. Jest gniazdo elektryczne (na razie amerykań-

TIR EPD

www.tirepd.iru.org

kańskie na 110V). Można też podłączyć narzędzia pneumatyczne, ponieważ na pokładzie jest kompresor.

Wnętrze to połączenie nowoczesności z klasyką. Kształty są bardzo proste, wręcz miejscami minimalistyczne. Zastosowano natomiast materiały wysokiej jakości, a kwadratową deskę rozdzielczą wypełniają bardzo nowoczesne ekrany. Jeden znajduje się pośrodku deski rozdzielczej, drugi zastępuje zegary. Żeby było bardziej efektywnie, przednie drzwi otwierają się tradycyjnie, a tylne pod wiatr

W zależności od wersji maksymalny dystans, jaki można pokonać na jednym ładowaniu to 400 lub nawet 650 kilometrów. Oczywiście jest, że korzystając z maksymalnej mocy nie osiągniemy takich rezultatów, ale dziś nie tak łatwo znaleźć samochód elektryczny, który daje możliwość przejechania ze Szczecina do Krakowa (a nawet nie-

co dalej) bez konieczności podpinania się do gniazdka elektrycznego.

Na razie tylko prototyp

Rivian nie wziął się znikąd. Firma powstała w 2009 roku i najwyraźniej nie próżnowała, choć nie było o niej głośno w mediach. Za to technologia była powoli opracowywana. Wygląda na to, że nie jest to startup, który zaczyna działalność od kosmicznych grafik, a kończy na niczym. Firma kupiła niedawno fabrykę od Mitsubishi, żeby mieć swoje zakłady, gdzie będzie produkować swoje elektro-pickupy.

Nie ma jeszcze salonu, w którym stałyby pickupy Riviana. Produkcyjny samochód w ogóle nie istnieje. Ograniczono się na razie do prototypu, ale prace nad nim trwały na tyle długo, że można spodziewać się startu seryjnej produkcji.

Na początek zbierane są zamówienia. Żeby je złożyć, trzeba wpłacić 1000 dolarów kaucji. Pierwsze samochody mają być dostarczone klientom w 2020 roku. Cena bazowego modelu to 61 500 dolarów.

Kiedy produkcja wystartuje, w pierwszej kolejności będą realizowane zamówienia egzemplarzy w topowej konfiguracji. Klienci, którzy zamówili uboższe wersje, dostaną auta najpóźniej w ciągu 12 miesięcy od uruchomienia produkcji. Można się spodziewać, że pierwsi odważni i chętni na elektrycznego pickupa zamówią bogatsze wersje. Ceny są wyższe od typowych amerykańskich pick-upów z silnikami spalinowymi, ale patrząc na zainteresowanie osobowymi Teslami, zakochani w półciężarówkach Amerykanie raczej skuszą się również na elektrycznego pickupa.

CARNET TIR

6 volets

BX80500000

Odbierz swoje pieniądze za karnety TIR

Korzystaj z aplikacji TIR-EPD

Wyplata 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





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

