

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Brexit i procedura tranzytu

Pakiet Mobilności - co dalej?

Nowe władze ZMPD

Bliżej klienta

6

10

30

60



Pierwszy
Smart Logistics System
w Europie!

www.timocom.pl

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2019



Zamów już dziś!

<https://uslugi.zmpd.pl/sklep>



18,00 zł
cena brutto do 10 szt.

16,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki
* Wysyłka w I kwartale 2019 r.

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2019



obowiązujące
na obszarze Europy



2019

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2019



obowiązujące
na obszarze Europy

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Niech politycy ponoszą koszty swoich decyzji

Transport jest taką formą działalności, na którą wpływa bardzo wiele czynników, niezależnych od przedsiębiorców. Właściciele firm transportowych padają ofiarami wielkiej polityki. Na skutek konfliktu między Rosją i Ukrainą drastycznie zmalały polskie przewozy na Wschód. Na Zachodzie górę biorą populistyczne manewry polityków, którzy dla przypodobania się wyborcom postanowili „naprawiać” branżę, która doskonale funkcjonowała. Zastępowanie dyrektywy o pracownikach delegowanych do naszej branży jest nieporozumieniem. Kolejnym przykładem jest Brexit,

którego skutki boleśnie dotkną transport. Dlatego angażujemy się w wyjaśnianie skomplikowanych spraw sektora, aby politycy zrozumieli niedoskonałość swoich działań i przewidywali ich negatywne efekty. Podczas ostatniego spotkania z wicedyrektorem Sekretariatu Generalnego Komisji Europejskiej Celine Gauer zaproponowałem, aby Unia wprowadziła odszkodowania dla przewoźników. Nie może być tak, że politycy zupełnie nie liczą się ze skutkami swoich decyzji, a musi ponosić je branża transportu drogowego.

Pakiet Mobilności. Parlament Europejski coraz bliżej porażki

12

Prace nad Pakietem Mobilności w Parlamencie Europejskim straciły impet i wygląda na to, że będą kontynuowane w kolejnej kadencji parlamentu.

Naciąga konkurencja ze Wschodu

36

Sytuacja polskich przewoźników w przewozach na rynku wschodnim jest wysoce niekorzystna. Przewozy pomiędzy Polską i jej wschodnimi sąsiadami wykonywane są w coraz mniejszym stopniu przez polskie firmy.

Spełnione studenckie marzenie

68

Od studenckich lat myślałem o zbudowaniu kampera na bezdroża, takiego na trasę Paryż-Dakar, ale pokonywaną nie w tempie wyścigowym, lecz turystycznym – mówi twórca oryginalnego terenowego samochodu Piotr Ozimek.



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 Gawęlczyk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Tomasz Matyszko, Joanna Popiołek, Piotr Szymański

Ogłoszenia i reklamy:

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

Grafika i skład:

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

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

Przygotuj się na Brexit

6

Od marca 2019 roku ZMPD będzie pełnić rolę głównego zobowiązanego w procedurze WPT i nie ograniczy swojej roli do tranzytów otwieranych w Polsce, ale we współpracy z partnerem zaproponuje takie możliwości we wszystkich państwach Konwencji WPT.



Badania techniczne na wagę życia

42

Branża walczy z zaniżającymi ceny usług przewoźnikami. Jest ich coraz mniej, jednak ich zaniedbane samochody zagrażają życiu i zdrowiu innych, niszczą także wizerunek całego sektora transportu drogowego.

Rośnie kolejowa konkurencja

46

Unijne dofinansowanie sprawi, że w nadchodzącej dekadzie na dalekich trasach konkurentem przewoźników samochodowych stanie się kolej z przewozami intermodalnymi.

Brexit i procedura tranzytu	6
Unia nie przewiduje pomocy dla przewoźników	10
Pakiet Mobilności na kolejną kadencję	12
Stan prac nad Pakietem Mobilności	16
Nie zgadzamy się na podzieloną Europę	18
Protekcjonistyczna Unia	22
Fotomorgana - pół żarem pół serio	24
Nowe władze ZMPD	30
Nadciąga konkurencja ze Wschodu	36
Smart nie oznacza gładko	40
Badania techniczne na wagę życia	42
Rośnie kolejowa konkurencja	46
Od szkoleń do szkół	46
Rola kształcenia zawodowego na rynku pracy	50
Popyt utrzymuje się na rekordowym poziomie	52
Retro. Z manufaktury fabryka	54
Bliżej klienta	60
Odpowiedzialność przewoźnika	62
Czy transport się opłaca?	64
Spełnione studenckie marzenie	68
Detroit 2019	72

Brexit i procedura tranzytu

W nocy z 29 na 30 marca br., a zatem już za kilka tygodni, Wielka Brytania formalnie przestanie być krajem członkowskim Unii Europejskiej. Co to oznacza dla przewoźnika realizującego przewozy do/z Wielkiej Brytanii?



Joanna Popiołek

Niestety nie ma dobrych informacji. Może się okazać, że 29 lub 30 marca ciężarówka utknęła w wielokilometrowej kolejce, a Brytyjczycy żądają spełnienia wymogów i przedstawienia dokumentów, których dziś po prostu nie ma.

Wielka Brytania stanie się dla UE krajem trzecim, takim samym, jakim jest dziś dla nas Turcja, Serbia czy Ukraina. W relacjach z tym państwem zaczną obowiązywać zasa-

dy Światowej Organizacji Handlu. Wszystkie towary, które do Wielkiej Brytanii będziemy przewozić, zostaną objęte przez eksportera procedurą wywozu, a następnie przez przewoźnika procedurą tranzytu. Do wykorzystania będą dwa reżimy tranzytowe – Wspólna Procedura Tranzytowa oraz procedura TIR.

Wspólna procedura tranzytowa (WPT)

Zasady wspólnej procedury tranzytowej uregulowano w Konwencji WPT z 20 maja 1987 r. Umawiającym się

stronami tej umowy są: Unia Europejska, kraje EFTA (Szwajcaria, Norwegia, Islandia) oraz Turcja, Serbia i Macedonia.

Wielka Brytania do tej pory stosowała Konwencję jako kraj unijny, jednak jej status ulegnie zmianie. Wychodząc z Unii stanie się odrębną umawiającą się stroną Konwencji WPT. A zatem towary będą przewożone w reżimie, który nazywamy T1/T2, a tranzytowa deklaracja będzie realizowana w celnym systemie elektronicznym NCTS.

Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej jest niezwykle korzystne dla podmiotów gospodarczych i już dziś polscy przewoźnicy z powodzeniem ją stosują w przewozach np. do Turcji czy Szwajcarii. Ta procedura pozwala na szybki, pozbawiony formalności na granicy przewóz towarów, wszystkie dane są przekazywane bezpiecznym systemem celnym (NCTS), komunikacja między urzędami odbywa się elektronicznie, a zatem w czasie rzeczywistym. Szczególną rolę w procedurze pełni główny zobowiązany, czyli osoba, która poprzez dokonane zgłoszenie tranzytowe wyraziła wolę realizacji wspólnej procedury tranzytowej, zobowiązuje się przedstawić towary w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie oraz w niezmiennym stanie i jest odpowiedzialna za zapłatę ewentualnych należności celnych i podatkowych, jeżeli staną się one wymagalne. W tym celu składa zabezpiecze-

PRZYGOTUJ SIĘ NA BREXIT

G W A R A N C J E C E L N E

TIR lub T₁ / T₂

w ZMPD możesz mieć obie

NOWOŚĆ

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

Procedura TIR

Zespół ds. TIR
tel. 22 536 10 38, 42, 71
e-mail: tir@zmpd.pl
www.zmpd.pl



Procedura T1/T2

Zespół ds. tranzytu
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl
www.zmpd.pl

nie w urzędzie celnym, np. gwarancję pojedynczą na pojedynczy tranzyt lub gwarancję generalną obejmującą pewną kwotę, w ramach której realizowane są wielokrotnie procedury tranzytu. Dla osób systematycznie korzystających z procedury korzystniejszej jest stosowanie gwarancji generalnej, która jest bilansowana w systemie celnym.

nii usługę tranzytową T2 będzie mógł nasz klient zrealizować z ZMPD. To duże ułatwienie i kompleksowe zabezpieczenie potrzeb polskiego przewoźnika, który będzie miał pewność, że niezależnie od kierunków transportowych nie musi się już martwić sprawą tranzytu i poszukiwać agencji celnych w poszczególnych krajach. Aby zostać klientem ZMPD, konieczne

przewoźnik przedstawi dokument celny (karnet TIR) przy wjeździe do Wielkiej Brytanii, to będzie on przez tamtejsze służby celne uznany. Na terenie UE procedura TIR jest także nadzorowana poprzez system NCTS, na terenie Wielkiej Brytanii zastosowany zostanie angielski wewnętrzny system nadzoru, ale do dziś nie mamy jeszcze informacji, jaki to będzie system.

Karnet TIR ułatwia przejście procedur granicznych. Ten dokument pełni rolę zarówno zgłoszenia celnego, jak i dokumentu gwarancyjnego na kwotę 100 000 euro, jest bardzo dobrze znany polskim służbom celnym i polskim przewoźnikom. Dostęp do systemu TIR wymaga uzyskania pozwolenia Krajowej Administracji Skarbowej, a formalności wymagają czasu i spełnienia określonych wymogów. Z tego powodu firmy, które będą przewozić towary do Wielkiej Brytanii po Brexicie powinny zainteresować się tą sprawą już teraz, zanim nastąpi spiętrzenie aplikacji. ZMPD zapewni niezbędną pulę karnetów na okoliczność Brexitu.

Odliczanie trwa

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce od ponad roku uważnie analizuje wpływ Brexitu na transport międzynarodowy, a na polskich przewoźników szczególnie. Z ostatnich informacji dotyczących zezwoleń wynika, że jeszcze przez pewien czas ten system nie zostanie wdrożony w relacjach UE-WB. Trwają negocjacje, aby w pewnym zakresie także kabotaż był jeszcze przez jakiś czas dozwolony.

Cła zaczną obowiązywać z chwilą wyjścia Wielkiej Brytanii z UE. Funkcjonująca unia celna dotyczy jedynie krajów unijnych i wydaje się, że Wielka Brytania nawet nie chce w tym układzie pozostać, bo mógłby on w przyszłości ograniczyć jej swobodę handlową z krajami trzecimi.

Polscy przewoźnicy nie mają wyboru i muszą przygotować się na utrudnienia w przewozach do/z Wielkiej Brytanii. Jeśli spełni się czarny scenariusz bezumownego wyjścia tego państwa z Unii, to utrudnienia pojawią się już za kilka tygodni. Warto dobrze wykorzystać ten czas.

ZMPD WE WSPÓLNEJ PROCEDURZE TRANZYTOWEJ

Zabezpieczony transport teraz i po **Brexicie**

ZMPD rozszerza ofertę dla przewoźników. Teraz poza karnetami TIR udzielamy również **gwarancji we wspólnej procedurze tranzytowej (WPT)**.

Dzięki zastosowaniu wspólnej procedury tranzytowej można przewozić towary bez konieczności dokonywania odpraw celnych na granicach państw, które przystąpiły do konwencji WPT.

ZMPD jako wystawca dokumentów tranzytowych jest uprawnione do udzielania gwarancji składanych jako zabezpieczenie pokrycia kwot wynikających z długu celno-podatkowego.

Przywrócenie granicy celnej między Unią Europejską a Wielką Brytanią oznacza, że przewozy do i z Wielkiej Brytanii będą objęte procedurą tranzytu. Do przewoźnika należy wybór procedury – TIR czy T1/T2.

W Polsce jedynie ZMPD oferuje obie usługi.

Już dziś!

..... ➤ **Podpisz umowę z ZMPD na T₁/T₂**
..... ➤ **Uzyskaj dostęp do systemu **TIR****

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

Procedura TIR

Zespół ds. TIR
tel. 22 536 10 38, 42, 71
e-mail: tir@zmpd.pl
www.zmpd.pl



Procedura T1/T2

Zespół ds. tranzytu
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl
www.zmpd.pl

Od marca 2019 roku ZMPD będzie pełnić rolę głównego zobowiązanego w procedurze WPT i nie ograniczy swojej roli do transportów otwieranych w Polsce, ale we współpracy z partnerem proponuje takie możliwości we wszystkich państwach Konwencji WPT. Ma to znaczenie dla operacji cross-trade.

O tym, czy dana procedura jest zakwalifikowana jako T1 czy T2, stanowi status przewożonych towarów. Towary unijne z zasady mają status T2, a nieunijne T1. A zatem przewożąc towary polskie do Wielkiej Brytanii po 30 marca (np. polską kiełbasę, która jest tam bardzo popularna) polski przewoźnik będzie tego dokonywał w ramach procedury T2. Wywożąc towar brytyjski do Europy dokonywał tego będzie w reżimie T1.

Trzeba podkreślić, że Brytyjczycy już dziś deklarują, że WPT będzie podstawowym reżimem tranzytowym, z którego będą korzystać po Brexicie. Mają duże doświadczenie w stosowaniu tej procedury, banki są chętne do udzielania im gwarancji, system jest elektroniczny i bezpieczny, a formalności minimalne. Dla spedytatorów może to być zatem pierwszy, jeśli nie jedyny wybór w ramach zlecenia transportowego.

Uwzględniając potrzeby polskich przewoźników Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zdecydowało o przystąpieniu do systemu T1/T2. Od marca tego roku ZMPD będzie pełnić rolę głównego zobowiązanego w procedurze WPT i nie ograniczy swojej roli do tranzytów otwieranych w Polsce, ale we współpracy z partnerem proponuje takie możliwości we wszystkich państwach Konwencji WPT.

Na przykład przewożąc po Brexicie towar z Francji do Wielkiej Bryta-

nie będzie podpisanie stosowanej umowy. Wystarczy jedna wizyta w biurze ZMPD i podpisanie odpowiedniej umowy.

Procedura TIR

Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR oparta jest na międzynarodowym systemie gwarancyjnym, który złożonym z krajowych stowarzyszeń poręczających.

W ramach tej procedury TIR towary przewożone są w uznanych kontenerach lub pojazdach pod zamknięciem celnym, a podjęte w kraju wyjścia środki kontroli celnej uznawane będą przez kolejne kraje tranzytowe i kraj przeznaczenia. Konwencję TIR stosuje się przy przekroczeniu minimum jednej granicy celnej i właśnie taka sytuacja zdarzy się podczas transportów do/z Wielkiej Brytanii.

Wielka Brytania jest obecnie stroną Konwencji TIR jako członek Unii Europejskiej, jednak po jej wyjściu ze struktur unijnych stanie się odrębną stroną tej umowy. Dwa stowarzyszenia są upoważnione w tym kraju do zarządzania systemem TIR – RHA i FTA.

Niestety, doświadczenie mają niewielkie, przez ostatnie 4 lata nie wydały żadnego karnetu TIR. Nie zmienia to jednak faktu, że system TIR może być stosowany w Wielkiej Brytanii i według zapewnień urzędników brytyjskich, jeśli np. polski

Unia nie przewiduje pomocy dla przewoźników

Przedstawicielka KE ostrzega, że szanse na umowne rozstanie z Wielką Brytanią są coraz mniejsze.



Tadeusz Wilk

W Przedstawicielstwie Komisji Europejskiej w Polsce 31 stycznia odbyło się spotkanie z Céline Gauer, wicedyrektor Sekretariatu Generalnego Komisji Europejskiej i towarzyszącej jej delegacji ekspertów z przedstawicielami polskich pracodawców. Tematem wizyty były przygotowania do Brexitu.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele organizacji pracodawców. Zrzeszenie Międzynarodowych Prze-

woźników Drogowych w Polsce reprezentowali prezes ZMPD Jan Buczek oraz radca prezesa Tadeusz Wilk.

Do końca 2019 roku okres przejściowy

Celine Gauer przedstawiła aktualne informacje na temat zbliżającego się wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Według wicedyrektor Gauer, UE zrobiła wszystko, aby zapewnić gospodarce unijnej jak najbardziej łagodne rozstanie z Wielką Brytanią. Jej zdaniem w tej chwili wszystko zależy od strony brytyjskiej, ale szanse na umowne rozstanie są coraz mniej-

sze. Kraje pozostające w UE powinny raczej przygotować się na trudne warunki po bezumownym opuszczeniu Unii przez Wielką Brytanią.

Gauer podkreśliła, że niektóre dziedziny gospodarki są w sposób szczególny narażone na konsekwencje bezumownego Brexitu. Zaliczyła do nich transport drogowy. Poinformowała, że UE przygotowuje przepisy, które uregulowałyby problemy transportu drogowego w okresie przejściowym do końca 2019 r. Przedstawiła także kwestie związane z przywróceniem granic celnych, a więc konieczność rozbudowy infrastruktury po stronie unijnej (Francja, Holandia, Belgia) oraz możliwość użycia procedury i karnetów WPT po stronie brytyjskiej. Podkreśliła przy tym znaczenie zezwoleń EKMT, które mogłyby odegrać ważną rolę w przewozach pomiędzy Wielką Brytanią a kontynentem w przypadku braku porozumienia.

Te kwestie wywołały dyskusję, zdominowaną przez przewidywane problemy transportu drogowego. Przewoźnicy spodziewają się poważnych kłopotów, tym bardziej, że nie widać efektywnych przygotowań do nowych wymagań. Prezes ZMPD Jan Buczek zapytał więc, czy UE przewiduje dla przewoźników drogowych, którzy mogą znaleźć się w trudnej sytuacji lub wręcz tracić ten rynek, jakąś pomoc. Gauer odpowiedziała, że takich bezpośrednich możliwości Unia nie przewiduje. Dodała jednak, że w UE funkcjonuje szereg funduszy, z któ-

rych mogliby ewentualnie skorzystać przedsiębiorcy. Wskazywała przy tym na potrzebę nacisku na własne władze krajowe, dla uzyskania jakiegoś wsparcia.

Zezwolenia EKMT

Dyskusję wywołała również propozycja wykorzystania zezwoleń EKMT. Liczba tych zezwoleń jest stała, wynosi 6090. Ministrowie transportu uzgodnili, że są one przyznawane jedynie najbardziej ekologicznym ciężarówkom, spełniającym co najmniej normę czystości spalin Euro IV.

Jeżeli otrzymują je samochody z homologacją Euro V - wówczas jedno bázowe zamieniane jest na 10 użytkowych, zaś w przypadku pojazdów Euro VI na 12 użytkowych.

W tym ostatnim, najkorzystniejszym przypadku przewoźnicy otrzymają blisko 73 tys. zezwoleń. Przedstawiciele przedsiębiorców wskazy-

wali na niewystarczającą liczbę tych zezwoleń dla zrealizowania potrzeb przewozowych w relacjach do i z Wielkiej Brytanii. Tym bardziej, że wykorzystywane są one również w innych

ne, a obowiązujące wcześniej umowy bilateralne wygasły po przystąpieniu poszczególnych krajów do UE. Pracodawcy musieli więc przypomnieć, że po Brexicie Wielka Brytania bę-

UE nie przewiduje dla przewoźników drogowych pomocy.

W UE funkcjonuje szereg funduszy, z których mogliby ewentualnie skorzystać przedsiębiorcy. Przedstawicielka UW wskazywała na potrzebę nacisku na własne władze krajowe, dla uzyskania jakiegoś wsparcia.

relacjach przewozowych, bowiem z procedury EKMT korzysta ponad 40 krajów.

W tym kontekście pojawiła się również kwestia umów dwustronnych w zakresie transportu drogowego, zawieranych przez poszczególne kraje unijne z Wielką Brytanią. Celine Gauer oznajmiła, że jest to niedopuszczal-

ne dla krajów unijnych tzw. krajem trzecim. Państwa UE w takiej sytuacji powinny mieć możliwość uregulowania zasad współpracy transportowej w umowach bilateralnych w zakresie podstawowych zagadnień, takich jak np. rodzaje wykorzystywanych zezwoleń oraz wielkość kontyngentów zezwoleń.

reklama

DBK RENTAL



Wynajem pojazdów dostawczych

Zakres oferty:

- Finansowanie
- Ubezpieczenie
- Podatek*
- Obsługa serwisowa
- Serwis i wymiana ogumienia
- Obsługa administracyjna
- Rejestracja pojazdu
- Możliwość przygotowania dowolnego typu zabudowy na życzenie klienta.

* Podatek od środków transportowych - dotyczy pojazdów o DMC>3,5t

www.dbkrental.com
rental@grupadbk.com

O szczegóły zapytaj doradcę DBK Rental

+48 660 123 000

DBK GROUP
just drive!

Pakiet Mobilności na kolejną kadencję

Prace nad Pakietem Mobilności w Parlamencie Europejskim straciły impet i wygląda na to, że będą kontynuowane w kolejnej kadencji parlamentu.



Fot. © European Union 2018 - European Parliament

Piotr Szymański

W połowie lutego br. przewodniczący Parlamentu Europejskiego Antonio Tajani, wbrew naciskom posłów z krajów Europy Zachodniej, postanowił o ponownym skierowaniu Pakietu Mobilności do Komisji Transportu, co przez wielu obserwa-

torów odczytywane jest jako faktyczne przełożenie tych prac na kolejną kadencję PE.

Ponieważ to właśnie na forum Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) nie udało się w styczniu br. przyjąć wspólnej propozycji dotyczącej kształtu tych aktów prawnych, liczna grupa deputowanych, m.in. z Francji, Niemiec i Skandynawii, domagała się poddania ich pod głosowanie bezpośrednio na sesji plenarnej. Li-

czyli na to, że w ten sposób uda się niewielką różnicą głosów przyjąć najbardziej restrykcyjne przepisy, mające chronić ich rynki przed konkurencją ze wschodu i południa Europy.

Wobec oczywistego braku wystarczającego poparcia dla jakiegokolwiek z wypracowanych propozycji rozporządzeń, była to jednak słuszna decyzja. Próba przeprowadzenia w tych warunkach głosowania na sesji PE w Strasburgu mogłaby bowiem okazać

OPŁATY DROGOWE



Opłaty drogowe na terenie UE

Wszystko czego szukasz w jednym miejscu



POLSKA: viaTOLL +  A4



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



NIEMCY



PORTUGALIA



WŁOCHY



WĘGRY

ZMPD - Twoja 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 1), Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl

się w praktyce zarówno kolejną wizerkową klęską tej instytucji, jak i niezamierzonym ciosem wymierzonym w autorytet Komisji Europejskiej pod przywództwem Jean-Claude'a Junckera, która z hasła „równej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu” uczyniła jeden ze swoich sztandarowych punktów programu politycznego.

Nowe antagonizmy

Trudności, z jakimi borykali się od początku unijni legislatorzy pracujący nad Pakietem Mobilności, wiadać najlepiej właśnie na przykładzie Parlamentu Europejskiego, gdzie jak w soczewce skupiają się wszystkie błędy towarzyszące procesowi mającemu w założeniu usprawnić funkcjonowanie europejskiego sektora transportu międzynarodowego. Pierwszym sygnałem ostrzegawczym było odrzucenie przez tę instytucję UE w lipcu ubiegłego roku wypracowanego na Komisji TRAN szerokiego kompromisu, zakładającego wyłączenie międzynarodowego transportu z zasad delegowania w zamian za znaczące ograniczenia w obszarze kabotażu. Było to rozwiązanie, które nikomu do końca się nie podobało, ale może właśnie ten fakt czynił je oczekiwanym kompromisem. Niestety na skutek bezpośrednich nacisków politycznych – jest tajemnicą poliszynela, że interweniował chociażby Berlin – propozycja ta ostatecznie nie znalazła większości na sesji plenarnej. W efekcie doraźne krajowe interesy polityczne nie tylko pogrzebały szanse na szybkie zakończenie prac nad Pakietem, ale co gorsza doprowadziły także do spadku zaufania pomiędzy poszczególnymi krajami członkowskimi. Reprezentanci Europy Środkowo-Wschodniej zaczęli wyzbywać się złudzeń, że ich zachodnim partnerom zależy na prawdziwym dialogu i szukaniu wspólnych rozwiązań w „duchu europejskim”.

Obawy te znalazły pełne odzwierciedlenie w rzeczywistości. Wobec zbliżających się majowych wyborów do Parlamentu Europejskiego oraz końca mandatu obecnego składu Komisji Europejskiej, obie instytucje uznały, że należy za wszelką cenę uniknąć prestiżowej porażki związa-

nej z nieprzyjęciem Pakietu. Czołowi europejscy politycy nie mieli obiekcji twierdząc publicznie, że rozwiązanie kwestii tzw. dumpingu społecznego – swoją drogą pojęcia czysto populistycznego i wykutego na potrzeby realizacji określonych celów politycznych – jest warunkiem niezbędnym do powstrzymania ruchów populistycznych w Europie Zachodniej. Innymi słowy uznano, że wprowadzenie dodatkowych ograniczeń na wspólnym rynku jest ceną, jaką „nowe” kraje członkowskie muszą zapłacić w zamian za utrzymanie jedności we Wspólnocie. Polityka ta przypominała gaszenie pożaru benzyną. W efekcie rozbudzone zostały bowiem nowe antagonizmy pomiędzy tymi, którzy uwierzyli, że sprawcami ich problemów są pracownicy z innych krajów i tymi, którzy w nowych przepisach zobaczyli próbę ograniczania ich dostępu do wspólnego rynku, którego czuli się uprawnionymi uczestnikami.

Zawiodła prosta arytmetyka

Na efekty takiej polityki nie trzeba było długo czekać. W Parlamencie zrezygnowano praktycznie całkowicie z negocjacji i prób szukania porozumienia, a sprawozdawcy opracowali de facto „autorskie” propozycje rozporządzeń, odzwierciedlające jedynie interesy reprezentowanych przez nich krajów. Co znamienne, ich ostateczne wersje zaprezentowane zostały w grudniu tuż przed świętami, uniemożliwiając w praktyce dyskusję na ich temat – termin głosowania w Komisji TRAN wyznaczono już wcześniej na 10 stycznia br., czyli tuż po powrocie posłów ze świątecznych urlopów. O wyniku głosowania miała zadecydować więc jedynie czysta arytmetyka, która zdawała się premiować kraje zachodnie. Tak się na szczęście nie stało, a z trzech przedstawionych sprawozdań większość uzyskała tylko jedno. Ponieważ jednak w założeniu wszystkie rozporządzenia miały stanowić całość, w praktyce oznaczało to ponowne odrzucenie całego Pakietu.

Tym sposobem znaleźliśmy się przez moment w zupełnie nowej sytuacji formalno-prawnej, z której nie do końca było wiadomo jak wyjść. Teoretycznie jedynym rozsądnym roz-

wiązaniem wydawało się zaprzestanie prac w tej kadencji Parlamentu i wznowienie ich dopiero po wyborach. Okazało się jednak, że część zachodnich deputowanych za wszelką cenę próbowała doprowadzić do uchwalenia jeszcze w tej kadencji możliwie najbardziej restrykcyjnych przepisów, gdyż potrzebowali takiego sukcesu w swojej kampanii wyborczej. Problem braku decyzji Komisji TRAN (to ona powinna przekazać zatwierdzone dokumenty na sesję) miał zostać rozwiązany poprzez poddanie pod głosowanie pierwotnych propozycji Komisji Europejskiej z maja 2017 r. Byłby to oczywiście kolejny formalny trik, bowiem do wszystkich rozporządzeń zgłoszone zostałyby nowe poprawki, które całkowicie zmieniłyby ich pierwotny kształt. Ostatecznie tak się nie stało i wobec stwierdzenia przez przewodniczącego PE braku wyraźnego poparcia dla poszczególnych rozwiązań, co stanowiło realną groźbę ponownego ich odrzucenia, podjęta została decyzja o odesłaniu Pakietu do Komisji TRAN.

Wnioski z tej lekcji

Jako branża przyjęliśmy tę wiadomość z zadowoleniem, ale fakt, że decyzja ta oznacza prawdopodobnie zakończenie prac na Pakietem Mobilności w tej kadencji PE, nie może być powodem do satysfakcji. Wierzyliśmy, że uda się wypracować rozwiązania, jakie z jednej strony pozwolą wyeliminować nadużycia, na które skarżyły się kraje zachodnie, a jednocześnie stworzone zostaną ramy prawne, umożliwiające uczciwe konkurencje na wspólnym europejskim rynku. Okazało się to niemożliwe i w rezultacie zamiast pracować nad kompromisem, musieliśmy bronić się przed protekcjonistycznymi pomysłami zagrażającymi funkcjonowaniu branży transportowej. Dlatego, choć cieszymy się z faktu, że potrafiliśmy dać odpór tym próbom, mamy świadomość, że dotychczasowe problemy, z którymi borykają się na co dzień przewoźnicy, wciąż nie zostały rozwiązane. Pozostaje mieć nadzieję, że nowy Parlament oraz kolejny skład Komisji Europejskiej wyciągną wnioski z tej lekcji i nie powtórzą błędów poprzedników.



14-16.05.2019

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

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

www.autostrada-polska.pl

Współpraca



Stan prac nad Pakietem Mobilności

Procedury uchwalania Pakietu Mobilności to zawiły proces, w którym ucierane są interesy wielu stron i trzech organów statutowych Unii Europejskiej. Przedstawiamy stan prac na początku lutego br.

Alicja Chodorowska

Proces legislacyjny w UE jest wielostopniowy. W pierwszym etapie propozycje zmian do poszczególnych aktów przygotowuje Komisja Europejska, następnie prace toczą się równolegle w Radzie UE oraz w Parlamencie Europejskim, z tym że w tym ostatnim prace prowadzone są najpierw we właściwych komisjach, a następnie wypracowane tam rozwiązania przyjmowane są na posiedzeniach plenarnych PE.

Trzy strony

Każda zaangażowana w proces legislacyjny instytucja wypracowuje swoje stanowisko. Propozycje poprawek często liczone są nie w dziesiątkach, a w setkach. Ustawodawcy muszą uzgodnić wspólny tekst, będący do przyjęcia zarówno dla Parlamentu, jak i Rady.

Wymaga to od instytucji wzajemnych kontaktów, które przybierają formę rozmów trójstronnych, tzw. Trilogu, czyli uzgodnień między Radą UE oraz

Parlamentem przy udziale Komisji Europejskiej.

W rozmowach trójstronnych i ewentualnych posiedzeniach technicznych biorą udział niewielkie zespoły negocjatorów z Parlamentu, Rady i Komisji Europejskiej, która w tej procedurze pełni rolę mediatora. W toku negocjacji delegacje poszukują kompromisu w sprawie poprawek, co do których istnieją poważne rozbieżności. Negocjatorzy przedstawiają wyniki rozmów trójstronnych do zatwierdzenia delegacjom Parlamentu i Rady. Dopiero jeśli tak wypracowane stanowisko zostanie przyjęte przez Parlament i Radę, tekst aktu prawnego zostaje przekazany do podpisu przewodniczącym i sekretarzom generalnym Parlamentu Europejskiego i Rady, a następnie publikowany jest w Dzienniku Urzędowym UE. Przypominamy jednak, że co do zasady, akty prawne UE mają dwuletnie *vacatio legis*, co w praktyce oznacza, że najwcześniej w 2021 roku moglibyśmy się spodziewać, że przepisy zmieniających Pakietem regulacji wejdą w życie.

Wśród proponowanych zmian najwięcej emocji budzą trzy zasadnicze kwestie, tj. zastosowanie przepisów

o delegowaniu pracowników do transportu międzynarodowego, zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i rynku usług transportowych w Europie, w tym przewozów kabotażowych, oraz zmiany przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynków kierowców, w tym zasady odbioru odpoczynków regularnych i skróconych tygodniowych.

Rada UE

W przyjętym przez Radę UE 3 grudnia 2018 roku stanowisku ogólnym, zamykającym prace nad Pakietem w tej instytucji, do zwolnienia z zasad delegowania zaproponowano jedynie przewozy bilateralne i tranzytowe. Wyjątkowo z tego zwolnienia będzie można skorzystać również przy wykonywaniu przewozów pomiędzy krajami, niebędącymi krajami siedziby przewoźnika (tzw. *cross trade*), jednak w bardzo ograniczonym zakresie.

Propozycja zakłada, że w ramach przejazdu bilateralnego w drodze do kraju docelowego byłby dozwolony dodatkowy jeden załadunek lub rozładunek w innych państwach lub dwa załadunki lub rozładunki w dro-

dze powrotnej, pod warunkiem przejazdu tą samą trasą co przy przewozie dwustronnym. W przypadku innych rodzajów przewozów zasady delegowania i płacy minimalnej miałyby zastosowanie od pierwszego dnia.

Rada UE przyjęła również rozwiązania zezwalające na odbiór dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych pod rząd, jednak nie wprowadziła zmian do przepisów zakazujących odbioru odpoczynku regularnego tygodniowego w kabinie pojazdu. Ponadto propozycja Rady zakłada obowiązek dla firm transportowych organizowania pracy kierowców w taki sposób, aby ci mogli wracać do domu przynajmniej raz na cztery tygodnie. W przypadku gdy kierowca zdecydowałby się na skorzystanie z możliwości odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych, powrót do domu musiałby nastąpić po trzech tygodniach podróży.

W zakresie kabotażu zachowane zostały dotychczasowe zasady, czyli możliwość wykonania 3 operacji w ciągu 7 dni, ale wprowadzono okres 5-dniowej karencji (tzw. *cooling off period*) w wykonywaniu tych przewozów w danym państwie członkowskim.

Przyjęcie podejścia ogólnego Rady oznacza, że udzieliła ona Prezydencji mandatu do rozpoczęcia rozmów trójstronnych.

Parlament Europejski

W Parlamencie Europejskim prace toczą się we właściwej ds. transportu Komisji Transportu i Turystyki TRAN. Podczas głosowania 10 stycznia br. Komisja nie przyjęła stanowiska w zakresie delegowania (posłanki sprawozdawcy Merji Kyllonen) oraz czasu pracy (posła Wima van de Campa).

Jeśli zaś chodzi o trzeci ze zmieniających aktów prawnych, dotyczący dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego, to stanowisko określone w raporcie europosła z Niemiec Ismaila Ertuga zostało przyjęte. Poseł sprawozdawca proponuje:

- skrócenie do 3 dni terminu na wykonanie nielimitowanej liczby operacji kabotażowych,
 - wprowadzenia 60-godzinnego okresu karencji między operacjami kabotażowymi, liczonego od momentu powrotu pojazdu do kraju rejestracji po wykonaniu kabotażu,
 - wprowadzenie obowiązku przeprowadzenia raz na 4 tygodnie operacji transportowej do lub z kraju rejestracji siedziby przewoźnika.
- Wiele kontrowersji budzi propozycja związana z przepisami rozporządzenia WE 593/2008, tzw. Rzym I, w zakresie powiązania kraju siedziby firmy z miejscem, w którym pracownicy zwyczajowo zaczynają lub kończą swoją pracę.

Pakiet Mobilności

Trzy projekty

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze transportu drogowego, tj. modyfikacji zasad wykonywania przewozów kabotażowych oraz objęcia niektórymi uregulowaniami firm wykonujących przewozy towarów pojazdami poniżej 3,5 t.

2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 określające minimalne wymogi dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 wprowadzające określanie położenia za pomocą tachografów,

3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE oraz ustanawiająca szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.

Nie zgadzamy się na podzieloną Europę



Niekorzystne dla przedsiębiorców z branży międzynarodowego transportu drogowego zapisy Pakietu Mobilności doprowadziły do kolejnego międzynarodowego protestu przewoźników 10 stycznia 2019 roku w Brukseli.

Piotr Gawelczyk

Termin protestu nie był przypadkowy – tego samego dnia obradowała w Parlamencie Europejskim Komisja Transportu i Turystyki TRAN, która w głosowaniu miała określić stanowisko wobec kolejnych propozycji zmian w Pakiecie.

Na Placu Luksemburskim zebrała się grupa kilkuset przedstawicieli organizacji przewoźników z siedmiu

krajów Europy. Wśród reprezentantów ZMPD byli członkowie Zarządu: wiceprezes Jerzy Szepietowski oraz Krzysztof Strzała.

W żywiołowej demonstracji pojawiały się hasła o hipokryzji państw zachodniej Europy, które wykorzystywały kraje naszego regionu jako rynek zbytu, natomiast w momencie dominacji przewoźników z państw na wschód od Łaby, starają się za wszelką cenę ograniczyć możliwość realizowania transportów na wspólnym rynku na dotychczasowych warunkach.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek podkreśliła, że protest przewoźników jest odpowiedzią biznesu na próby zastrzeżenia przepisów dotyczących delegowania pracowników, kabotażu i czasu pracy.

– Jesteśmy tutaj, bo walczymy o to, aby polscy przewoźnicy mogli dalej prowadzić swój transportowy biznes – powiedział Jerzy Szepietowski. – Według naszych obliczeń, jeśli Parlament Europejski przegłosuje niekorzystne dla nas rozwiązania,





50 proc. polskiego transportu upadnie. Nas już po prostu nie stać na to, by ponosić kolejne koszty – dodał wiceprezes ZMPD.

Przypomniał, że Polska weszła do UE na konkretnych zasadach i tych zasad się trzyma. Tymczasem Unia chce zmieniać reguły gry w trakcie jej trwania. Tak być nie może. Nawiązując do hipokryzji zachodnich państw UE podał przykład: – Wiele dziś mówi się o ekologii. Tymczasem nasze ciężarówki będą musiały – na pusto – wracać do kraju, żeby kierowca mógł odebrać odpoczynek. Gdzie tu troska o środowisko? – zadał retoryczne pytanie.

– Połóż nas biurokracja, do której zmuszają nas swoimi nowymi wymaganiami Niemcy i Francja – powiedział z kolei Krzysztof Strzałka. – Musimy zatrudniać fachowców potrafiących naliczać różne stawki w różnych krajach, mówiących po francusku i niemiecku. Kolejną sprawą jest konieczność obowiązkowych, kilkudniowych przestojów, by ponownie pod-

jąć ładunek z tego samego kraju, do tego dochodzą powroty „na pusto”. Wszystko to doprowadzi do tego, że przestaniemy być konkurencyjni dla niemieckich czy francuskich firm, a o to rządów tych państw właśnie chodzi – dodał Krzysztof Strzałka. Jego zdaniem niemieckie przepisy doprowadzą do wyjazdu do pracy do naszego zachodniego sąsiada ukraińskich kierowców, którzy dziś pracują w polskich firmach.

Poza aktywnym uczestnictwem w proteście, delegacja ZMPD spotkała się z europosłami: Elżbietą Łukacijewską, Danutą Jazłowiecką i Kosmą Złotowskim.

Tematem rozmów była przede wszystkim aktualna, mocno skomplikowana sytuacja wynikająca z politycznych uwarunkowań procedowania Pakietu Mobilności, której skutkiem mogą być różne rozwiązania, również te niekorzystne dla wielu unijnych przewoźników, w tym i dla polskich.



Protekcjonistyczna Unia



Rys. Adrian Podbielski

Rak protekcjonizmu toczy Unię Europejską. Ma wiele odmian i zagraża nie tylko międzynarodowemu transportowi drogowemu, wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego.

Robert Przybylski

Państwa członkowskie UE cały czas stosują protekcjonizm. Na dodatek Komisja Europejska nierówno traktuje państwa członkowskie lub grupy państw, wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Protekcjonizm gospodarczy w Unii Europejskiej”, opracowanego przez Piotra Semeniuka przy współpracy Krzysztofa Kutwy.

Przykładem protekcjonizmu jest m.in. dyrektywa o pracownikach delegowanych.

Stronnicza Unia

Semeniuk wskazuje, że od 2005 roku państwa starej Wspólnoty wydają na pomoc publiczną dziewięciokrotnie większą kwotę (średnio 65 mld euro rocznie) niż kraje nowej Unii (7 mld euro rocznie).

Państwa muszą zawiadamiać o pomocy udzielonej zarówno w ramach programów (np. operacyjne, regionalne), jak i indywidualnym firmom. Z danych KE wynika, że w 2016 roku władze Niemiec przekazały firmom subsydia wartości 40 mld euro, Francji - ponad 14 mld euro, Danii - niecałe 5 mld euro. Polska znalazła się na

czwartym miejscu z wartością ponad 4 mld euro.

Pomoc publiczna definiowana jest szeroko: przekazywanie pieniędzy bezpośrednio do firmy, gwarancje państwa, selektywne zwolnienia podatkowe, a nawet zaangażowanie kapitałowe w nierentowną spółkę. Unijne przepisy przewidują jednak wiele wyjątków, jak pomoc regionalna, na badania, dla małych i średnich firm, ochrona środowiska.

Ponadto unijna Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji kwestionuje pomoc przyznaną przez państwa starej UE o wiele rzadziej niż w przypadku krajów nowej Unii. Raport PIE wyka-

zał, że szczególnie uprzywilejowane są Niemcy i Francja. Nie jest dla autorów raportu także jasne, z jakich przyczyn tylko wobec krajów nowej Unii KE korzysta z wyjątkowego instrumentu prawnego, którym jest nakaz zawieszenia pomocy.

Autorzy raportu dowodzą, że organy KE koncentrują się raczej na ochronie konsumentów niż na zapobieganiu protekcjonizmowi i ten trend się nasila. Instytucje UE tworząc prawo zwracają przede wszystkim uwagę na to, jakie skutki przyniesie państwom starej UE, średnio dwa razy częściej wspominając kraje UE-15 niż UE-13 w ocenach skutków regulacji.

Niemcy traktowane łagodniej

Komisja Europejska prowadzi najwięcej postępowań o naruszenie unijnego prawa przeciwko Hiszpanii, Niemcom i Włochom. Jednak KE stosuje środki o charakterze „przewlekającym” częściej wobec państw starej Unii niż nowej. Jest to szczególnie jaskrawo widoczne w postępowaniu wobec Niemiec. Przykładem może być postępowanie w sprawie MiLoG.

W ostatniej dekadzie w sprawach przeciwko Niemcom od wszczęcia przez Komisję postępowania w sprawie naruszenia prawa unijnego do kolejnego etapu postępowania, albo jego zamknięcia minęło średnio 50 dni więcej niż w sprawach przeciwko kolejnemu krajowi w zestawieniu – Hiszpanii. Komisja częściej dopytuje stare kraje członkowskie od nowych (odpowiednio 16 pytań na kraj w stosunku do 9,8 pytania), co również przedłuża dochodzenie.

Z zebranych przez unijną Dyрекcję ds. Rynku Wewnętrznego danych, opracowanych w raporcie PIE, wynika, że na 1 grudnia 2017 roku największa liczba postępowań dotyczących naruszeń systemowych oraz „istoty” rynku wewnętrznego skierowana była przeciw Niemcom, Belgii, Hiszpanii, Francji, Włochom, Austrii, Portugalii, Wielkiej Brytanii, Czechom i Grecji.

Niemcy najczęściej łamią zasady swobodnego przepływu towarów oraz usług i mają źle działający nadzór nad rynkiem. Belgowie wykorzystują bezpośrednie podatki do utrudniania dostępu do krajowego rynku, Hiszpanie łamią reguły swobodnego przepływu towarów i usług oraz prawo o zamó-



Z zebranych przez unijną Dyрекcję ds. Rynku Wewnętrznego danych, opracowanych w raporcie PIE, wynika, że na 1 grudnia 2017 roku największa liczba postępowań dotyczących naruszeń systemowych oraz „istoty” rynku wewnętrznego skierowana była przeciw Niemcom, Belgii, Hiszpanii, Francji, Włochom, Austrii, Portugalii, Wielkiej Brytanii, Czechom i Grecji.

wieniach publicznych. Francuzi, podobnie jak Belgowie, często sięgają po bezpośrednie podatki do utrudniania życia zagranicznej konkurencji. Włosie częściej stosują w tym celu podatki pośrednie.

Raport pokazuje, że nakładane przez KE kary finansowe są proporcjonalnie większe w przypadku firm z nowych krajów unijnych. W latach 2005-2018 kary dla trzynastu nowych państw wyniosły 196 mln euro, gdy dla starych 158 mln euro. KE wydała 4 decyzje nakładające karę na państwa nowej UE i o połowę mniej na stare państwa unijne.

Unia z barierami

W 2017 roku pojawiło się 467 nowych środków protekcjonistycznych (dla porównania w 2014 roku było ich 1122). W globalnym zestawieniu w pierwszej dziesiątce najbardziej protekcjonistycznych państw znalazły się Niemcy (pozycja 4.), Szwajcaria (6. miejsce) i Wielka Brytania (10. lokata).

Protekcjonistyczne środki to nie tylko cła, subsydia, kontyngenty importowe, ale coraz częściej narzędzia pozataryfowe, jak nadmierna regulacja (w tym normy techniczne), subsydia, wsparcie finansowe, stosowane wybiórczo przepisy antymonopolowe (wspierające np. krajowe podmioty).

Deklaratywnie celem Unii jest za-

pewnienie swobody przepływu towarów, osób, usług i kapitału. Organy UE mogą podejmować działania legislacyjne mające znieść bariery utrudniające funkcjonowanie wspólnego rynku. Zadaniem UE jest także przeciwdziałanie subsydiom.

W praktyce często stosowane są pozataryfowe środki ochrony krajowych rynków. Autor raportu PIE podaje, że wartość wymiany towarowej między państwami członkowskimi sięgnęła w 2016 roku 3,1 bln euro, a usunięcie przeszkód zwiększyłoby handel o 6 proc.

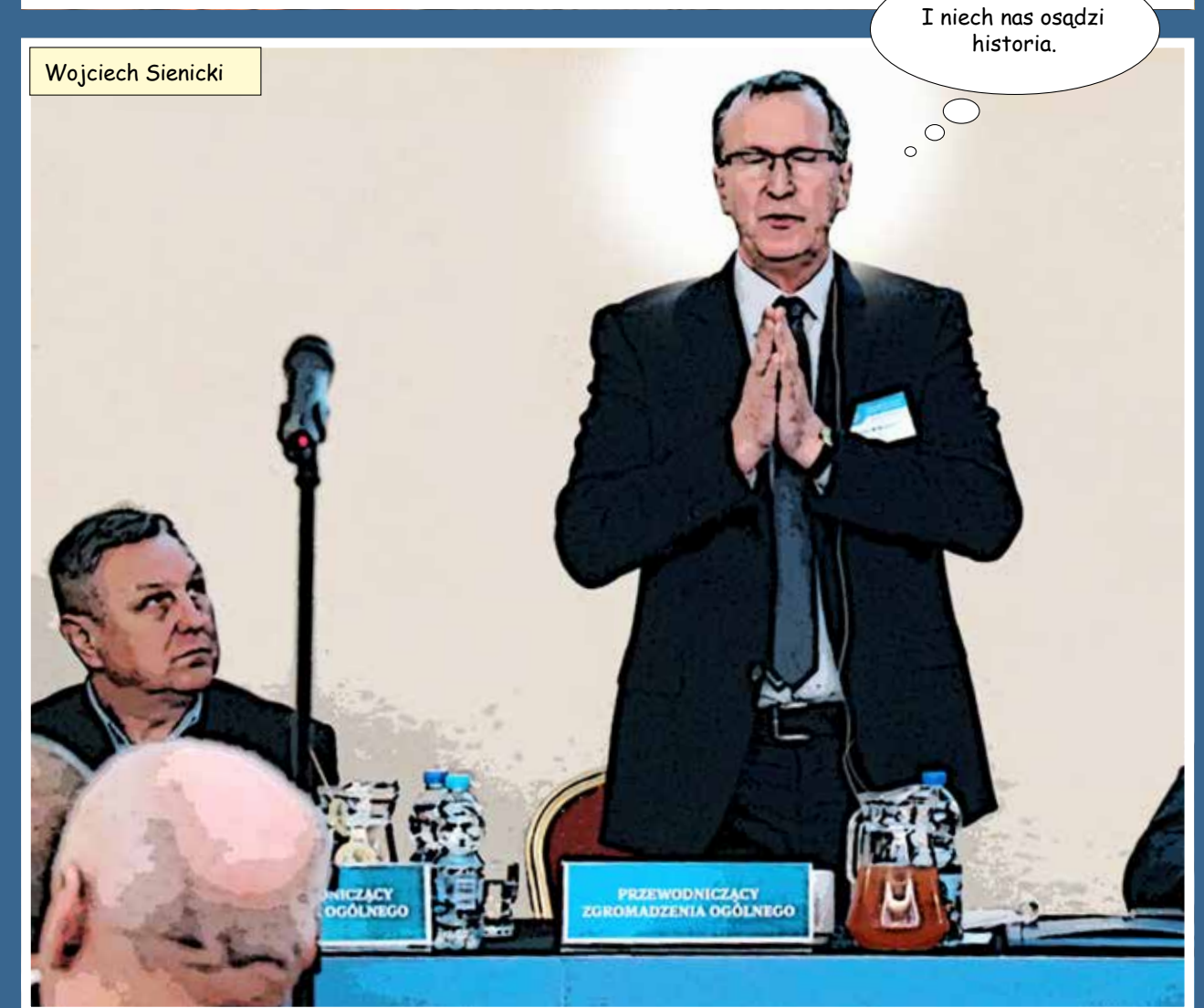
Ponadto raport PIE wskazuje, że organy UE same nie są wolne od działań protekcjonistycznych. Podlegają one wpływom różnych rządów, których interesy nie są tożsame z interesem UE jako całości.

Organy UE są także podatne na zjawisko regulacyjnego zawłaszczania. Pojęcie to oznacza, że agencja regulacyjna powołana do działania dla dobra publicznego, faktycznie działa w imieniu grup interesów, które dominują branżę lub rynek.

Dyskryminacja może przybierać formę tworzenia prawa faworyzującego państwo lub państwa, bądź pochodzące z nich firmy. Formą dyskryminacji jest też bierność w obliczu szkódzących wspólnemu rynkowi działań protekcjonistycznych państw członkowskich.

Pół żartem pół serio





Konkurs kierowców Scania

Do końca lutego można rejestrować się w konkursie kierowców Scania. W Polsce zaplanowanych jest 11 regionalnych finałów, a pierwsze odbędą się 23 marca w Gliwicach i Bolesławcu. Krajowy finał przygotowywany jest na 11 maja w Częstochowie. Mogą w nim startować także kierowcy używający Scania Fleet Management z pakietem Kontrola.

Nie ma limitu wieku, w poprzednich latach w konkursie wzięło udział 350 tys. kierowców ciężarówek i autobusów z 30 krajów. Nagrodą jest Scania nowej generacji wartości 100 tys. euro.

Rekordowy rok MAN w Niepołomicach

W 2018 roku niepołomska fabryka wyprodukowała 19 502 samochody (podwozi oraz ciągników siodłowych), o 23 proc. więcej niż rok wcześniej. Polscy przewoźnicy są największymi odbiorcami niepołomickiej fabryki. Około 76 proc. produkcji wyjechało poza granice naszego kraju. Wiodącymi rynkami eksportowymi okazały się: Niemcy, Rosja, Holandia i Belgia.



Nowe fotoradary

Pod koniec grudnia 2018 roku GITD podpisało z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę na dofinansowanie wartego 162 mln zł projektu zakupu oraz instalacji 358 nowych urządzeń rejestrujących. Dofinansowanie sięgnie 137,7 mln zł. Z nowych urządzeń 111 stanie w nowych lokalizacjach, reszta wymieni najstarsze i wyeksploatowane. Nowe lokalizacje wybrane będą na podstawie szczegółowej analizy stanu bezpieczeństwa. Pierwsze instalacje będą gotowe w trzecim kwartale 2020 roku. Posadowienie nowych urządzeń w istniejących lokalizacjach rozpocznie się rok później.



W 2019 roku pensje będą rosły



Tylko w grudniu 2018 roku wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw wzrosły o 6,1 proc. do 5274,95 zł - wyliczył GUS. Wzrost wynika z premii rocznych, kwartalnych i świątecznych oraz tak zwanych „trzynastek”, przyznawanych pracownikom na koniec roku. W 2019 roku wzrost wynagrodzeń powinien przyspieszyć, ze względu na dużą liczbę planów inwestycyjnych w Polsce, a także zagrożenie odpływem Ukraińców z polskiego rynku do Czech, Węgier, Słowacji i Niemiec. – Pensje będą rosły o połowę szybciej niż w minionym roku – przewiduje prezes agencji zatrudnienia Personnel Service Krzysztof Ingłot. Wskazuje, że w 2019 roku wzrosła płaca minimalna brutto, z 2100 do 2250 zł. Według raportu ManpowerGroup 13 proc. polskich pra-

codawców zwiększy zatrudnienie w pierwszym kwartale 2019 roku, zaś 5 proc. obetnie etaty. 79 proc. nie przewiduje zmian. Prognoza netto zatrudnienia wynosi 8 proc., a poddana korekcie sezonowej sięga 12 proc. – W najbliższych miesiącach nadal możemy się spodziewać dużej rywalizacji o kadry – przewiduje dyrektor ManpowerGroup Iwona Janas. Dodaje, że m.in. rządy Niemiec i Czech pracują nad złagodzeniem procedur związanych z pracą obcokrajowców. – Tamtejsze prognozy zatrudnienia są jednak o kilka punktów procentowych niższe, co w praktyce oznacza, że szanse na znalezienie nowej pracy będą tam zdecydowanie mniejsze niż w Polsce – uważa Janas.

Osobówki i pył przyczyną smogu

Według raportu NIK w Warszawie ruch samochodowy odpowiadał w 2011 r. za 63 proc. stężenia pyłków wielkości 10 mikronów. Tylko 7 proc. zanieczyszczeń komunikacyjnych leci bezpośrednio z rur wydechowych. Kolejne kilkanaście procent to drobinki z opon i klocków hamulcowych. Pozostała, a więc dominująca część smogu samochodowego, to pył z jezdni wzbijany przez jadące samochody. Dlatego tak ważne jest regularne czyszczenie dróg.

Według danych Emission Analytics, aż 97 proc. silników wysokoprężnych emituje więcej rakotwórczych tlenków azotu niż wynoszą normy. Przy tym polski system dopuszczania samochodów do ruchu jest nieszczelny. Coraz powszechniejsze wycinanie z pojazdów elementów

służących ochronie środowiska, w tym m.in. filtrów cząstek stałych, zagrożone jest karą 500 zł, ale ten proceder jest bardzo trudno udowodnić. W styczniu 2019 roku katowicka drogówka w ramach akcji SMOG w ciągu jednego tylko dnia zatrzymała 70 dowodów rejestracyjnych za przekroczenie w kontrolowanych samochodach dopuszczalnej emisji spalin. Samar podlicza, że od wejścia Polski do UE do kraju importowano 13,3 mln używanych aut. Rejestracje nowych sięgnęły 5,5 mln.

Europejski Trybunał Obrachunkowy (unijny NIK) zwraca uwagę, że każdego roku w następstwie zanieczyszczenia powietrza koszty związane z leczeniem oraz przedwczesną śmiercią ok. 400 tys. mieszkańców UE wynoszą setki miliardów euro.

Nowe władze ZMPD

ZARZĄD ZMPD

Zarząd pełni zadania administracyjne w organizacji oraz zajmuje się problemami transportu drogowego w Polsce i za granicą. Posiada uprawnienia do reprezentowania ZMPD na zewnątrz i uczestniczy w rozwiązywaniu spraw dotyczących polskich przewoźników.



Jan Buczek prezes ZMPD

Od 1989 roku pracuje w branży transportowej. W ZMPD od 1992 roku, w kadencji 1995-1999 był członkiem Rady, od 1999 roku nieprzerwanie w zarządzie Zrzeszenia: funkcję Sekretarza Generalnego pełnił przez dwie kadencje w okresie 1999-2006. Od 2007 roku jest prezesem ZMPD. Pięciokrotnie wybrany delegatem na ZOD. Od 2013 roku jest członkiem Prezydium Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU.



Jerzy Szepietowski wiceprezes ds. finansowych

Transport krajowy prowadzi od 1989 roku, międzynarodowy od 1990. Działał w Radzie ZMPD w latach 2006-2010, w Zarządzie jest drugą kadencję. Po raz czwarty jest delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD (ZOD) oraz przewodniczącym Regionu Mazowieckiego II ZMPD.



Euzebiusz Gawrysiuk

Przewozy międzynarodowe rozpoczął w 1992 roku, od 1995 roku jest członkiem ZMPD. Jego firma specjalizuje się w przewozach na wschód. Czwartą kadencję jest delegatem na ZOD, przez ostatnie trzy kadencje sprawował funkcje w Radzie ZMPD. W latach 2011-2018 był przewodniczącym Komisji ds. Szkoleń.



Adam Jędrych

Od 1990 roku prowadzi firmę transportową. Od sześciu kadencji jest przewodniczącym Regionu Kujawsko-Pomorskiego ZMPD, od pięciu - delegat na ZOD, w latach 2007-2010 uczestniczył w pracach Komisji Statutowej, w tej kadencji po raz pierwszy w organach statutowych ZMPD.

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD 6 grudnia minionego roku wybrało nowe władze ZMPD, na kadencję 2019 – 2022. Przedstawiamy poniżej członków trzech organów statutowych Zrzeszenia.



Aleksander Reisch

Od ponad półwiecza pracuje w branży przewozów samochodowych. W kadencji 1992-1995 w Radzie ZMPD pełnił funkcję wiceprzewodniczącego, a w latach 1999-2018 był jej przewodniczącym. Brał aktywny udział w pracach Komisji Statutowej, w której w latach 2000-2015 (przez cztery kadencje) pełnił funkcję przewodniczącego. Nieprzerwanie od 2006 roku jest przewodniczącym Regionu Warmińsko-Mazurskiego ZMPD. Pięciokrotnie uzyskał mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD.



Zofia Stępnicka

Działalność transportową rozpoczęła w 1988 roku, przewozy międzynarodowe cztery lata później. Czterokrotnie uzyskała mandat delegata na ZOD. W latach 2006-2014 była członkiem Rady. Obecnie drugą już kadencję jest w Zarządzie.



Krzysztof Strzała

W transporcie od 1989 roku, w przewozach międzynarodowych od 1994 r. Rodzinna firma Anika Trans posiada 28 zestawów chłodniczych. Czterokrotnie uzyskiwał mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD. W poprzedniej kadencji był członkiem Komisji Rewizyjnej.

RADA ZMPD

Rada jest organem opiniodawczo-doradczym Zrzeszenia. Zajmuje się rozpatrywaniem problemów organizacji oraz transportu drogowego krajowego i międzynarodowego. Opracowuje wnioski dotyczące funkcjonowania Zrzeszenia. W przypadkach dotyczących członkostwa w ZMPD jest organem odwoławczym.



Piotr Kopczyński przewodniczący

W transporcie od 1991 roku, członek zarządu firmy Botrans, świadczącej usługi międzynarodowego transportu i spedycji. Od 2002 roku uzyskiwał mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, w latach 2000-2006 pełnił funkcje w Komisji ds. przewozów i spedycji. W Radzie Zrzeszenia działa piątą kadencję.


Zbigniew Dobrzyński wiceprzewodniczący

W transporcie od 1 listopada 1987 roku. Przewozy międzynarodowe prowadzi od 1994 roku, w tym samym roku został członkiem ZMPD. Jego firma dysponuje trzydziestoma zestawami. Trzykrotnie uzyskiwał mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD. Od dwóch kadencji zasiada w Radzie ZMPD.


Kazimierz Ducki

Firmę transportową prowadzi od 1989 roku, od 1994 roku należy do ZMPD. Delegat na ZOD nieprzerwanie od 2010 roku. W latach 2000-2006 był członkiem Komisji ds. przewozów i spedycji, w latach 2015-2018 członkiem Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojednawczego.


Artur Kamiński

Prowadzi transport krajowy od 1991 roku, międzynarodowy od 1995. Piątą kadencję jest delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, od 2007 r. pełni funkcję przewodniczącego Regionu Mazowieckiego I ZMPD. W latach 2011-2018 był członkiem Zarządu ZMPD. Przez ostatnie dwie kadencje był członkiem Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojednawczego.


Arkadiusz Milewski

Prowadzi firmę transportową, założoną w 1989 roku. Należy do ZMPD od 2005 roku. Jest delegatem na ZOD nieprzerwanie od 2010 roku. Po raz pierwszy we władzach Zrzeszenia.


Agnieszka Nowosielska

Przewozy międzynarodowe rozpoczęła w 1996 roku, specjalizuje się w transporcie do Rosji. Jej rodzinna firma ma siedem chłodzi. W ZMPD od 2006 roku. Od 2014 roku jest delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, w latach 2015-2018 była członkiem Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojednawczego. Obecnie drugą kadencję jest członkiem Rady.


Jan Paździorko

Firmę transportową założył w 1981 roku, w przewozach międzynarodowych od 1993 roku, specjalizuje się w kierunku południowo-wschodnim. W ZMPD od 1999 roku. W latach 2012-2018 brał udział w pracach Komisji ds. przewozów i spedycji. Od czterech kadencji jest delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, w Radzie zasiada drugą kadencję.


Karol Rychlik

Jest drugim pokoleniem zajmującym się prowadzeniem firmy rodzinnej Eurotrans, założonej w 1989 roku. Sprawuje funkcję prezesa Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów Podlasie w Siedlcach. Od dwóch kadencji jest delegatem na Zgromadzenie Ogólne ZMPD. W tej kadencji po raz pierwszy sprawuje funkcję w organach statutowych ZMPD.


Bonifacy Sornat

Od 1992 prowadzi firmę Trans-Serwis. W ZMPD od 1995 roku, funkcję delegata na ZOD pełnił przez trzy kadencje w latach 2006-2018, przewodniczącym Regionu Świętokrzyskiego ZMPD był w latach 2007-2014 oraz od 2018 roku. Po raz pierwszy sprawuje funkcję w organach statutowych ZMPD.


Ewa Śliwa

W branży transportowej od 1996 roku, w tym samym roku jej firma rozpoczęła przewozy międzynarodowe; obsługuje wszystkie kierunki. W ZMPD od 1996 roku, pięciokrotnie sprawowała mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD, w Radzie Zrzeszenia jest po raz trzeci.


Grzegorz Wieczorek

Prowadzi założoną w 1992 roku firmę Eurotransport, od 1995 roku jest członkiem ZMPD. Delegat na ZOD od 2006 roku (cztery kadencje), w latach 2007-2014 był przewodniczącym Regionu Dolnośląskiego ZMPD. Po raz pierwszy sprawuje funkcję w organach statutowych ZMPD.

KOMISJA REWIZYJNA ZMPD

Komisja Rewizyjna zajmuje się kontrolą działalności merytorycznej i finansowej Zrzeszenia pod względem celowości, gospodarności oraz rzetelności wydatków i wynikające stąd wnioski kieruje do Zarządu.



Zygmunt Sieńko przewodniczący

Firmę transportową założył 2 maja 1978 roku, przewozy międzynarodowe zaczął świadczyć w 1989 roku, w ZMPD od 1999 roku, w Zarządzie Zrzeszenia w latach 2003 - 2006, a następnie przez trzy kadencje w Radzie ZMPD. W okresie 2006-2007 był przewodniczącym Regionu Dolnośląskiego ZMPD. Pięciokrotnie uzyskiwał mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne ZMPD.



Bogusław Zimny wiceprzewodniczący

Zajmuje się transportem samochodowym od 24 kwietnia 1989 roku, kiedy wspólnie z bratem założył firmę. Wkrótce rozpoczął przewozy na zachód. Od 2006 roku uzyskuje mandat delegata. W latach 2006-2007 był przewodniczącym Regionu Mazowieckiego I ZMPD. Dwukrotnie był członkiem Rady Zrzeszenia. Od dwóch kadencji działa w Komisji Rewizyjnej, gdzie obecnie pełni funkcję wiceprzewodniczącego.



Ryszard Borkowski

Firmę transportową prowadzi od 1997 roku, członkiem ZMPD został w 2004 roku, dwa lata później wybrano go delegatem na ZOD i pełni tę funkcję po raz trzeci. W latach 2015-2018 był członkiem Komisji ds. przewozów i spedycji. Po raz pierwszy sprawuje funkcję w organach statutowych ZMPD.



Mariusz Kassjaniuk

Właściciel firmy transportowej Emkass, działającej od 2004 roku. W ZMPD od 2004 roku, od 2006 roku sprawuje nieprzerwanie mandat delegata na ZOD (cztery kadencje). Po raz pierwszy we władzach ZMPD.



Małgorzata Zdrodowska

Zajmuje się transportem od 1995 roku. W kadencji 2011-2014 brała udział w pracach Rady. W latach 2015-2018 była wiceprzewodniczącą Komisji Rewizyjnej. Przez ostatnie dwie kadencje była członkiem Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojedynczego. Trzykrotnie uzyskała mandat delegata na ZOD. Od 2010 roku jest przewodniczącą Regionu Podlaskiego ZMPD.

TransLogistica Poland

VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2019
EXPO XXI WARSZAWA

www.translogistica.pl

Łączymy Twój biznes
ze światem od 7 lat!

Wymagana rejestracja on-line:
www.translogistica.pl

Nadciągająca konkurencja ze Wschodu

Sytuacja polskich przewoźników w przewozach na rynku wschodnim jest wysoce niekorzystna. Przewozy pomiędzy Polską i jej wschodnimi sąsiadami wykonywane są w coraz mniejszym stopniu przez polskie firmy.



Mirosław Jagielski

Ostatni kwartał roku – to okres, gdy rozpoczynają się pierwsze podsumowania rynku przewozów międzynarodowych i robione są przymiarki do roku kolejnego. W tym czasie odbywają się posiedzenia rządowych komisji mieszanych ds. międzynarodowych przewozów drogowych.

Podstawowym celem komisji jest ustalenie z krajami, z którymi Polska wymienia się zezwoleniami, wysokości kontyngentu zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych na kolejny rok. W obradach komisji uczestniczą w charakterze ekspertów przedstawiciele przewoźników, w tym ZMPD, określani przez resort transportu jako „stronę społeczną”.

W końcówce 2018 roku odbyły się posiedzenia komisji mieszanych z trzema naszymi sąsiadami: z Białorusią, Rosją i Ukrainą, na których zapadły ważne dla przewoźników decyzje odnośnie wysokości kontyngentu zezwoleń na 2019 rok. Trzeba zaznaczyć, że wymiana zezwoleń między

stronami ma charakter parytetu, co oznacza, że wymiana zezwoleń następuje w jednakowej ilości.

Z analizy danych z wykorzystania zezwoleń wynika, że w ostatnich latach można zaobserwować stałą tendencję do zmniejszenia wykorzystania zezwoleń białoruskich, rosyjskich i ukraińskich przez polskich przewoźników, ze stałą tendencją wzrostową wykorzystania zezwoleń polskich przez ww. przewoźników zagranicznych.

Zezwolenia białoruskie

Z Białorusią strona polska wymienia się zezwoleniami ogólnymi, tranzytowymi i na przewozy do/z krajów trzecich. Kontyngent zezwoleń białoruskich dla przewoźników polskich na 2017 rok wyniósł 199 000 zezwoleń, w tym:

- 171 000 – ogólne (wykorzystanie: 168 253)
- 20 000 – tranzytowe (wykorzystanie: 19 399)
- 8 000 – kraje trzecie (wykorzystanie: 4 052).

Na 2018 rok kontyngent zezwoleń dla polskich przewoźników wyniósł 203 000 zezwoleń, z tego:

- 165 000 – ogólne (wykorzystano do 31 października br. 120 736);
- 30 000 – tranzytowe (wykorzystano do 31 października br. 18 240);
- 8 000 – kraje trzecie (wykorzystano do 31 października br. 2 806).

Jak widać najmniejszym zainteresowaniem cieszyły się zezwolenia Białoruś – kraje trzecie i Białoruś-tranzyt. Tymczasem strona białoruska jest najbardziej zainteresowana polskimi zezwoleniami tranzytowymi.

Podczas rozmów na Polsko-Białoruskiej Komisji Mieszanej w Warszawie w listopadzie 2018 roku strona polska zaproponowała obniżenie kontyngentu, uzasadniając to zmniejszeniem zainteresowania polskich przewoźników rynkiem białoruskim i tranzytem przez terytorium Białorusi.

Powód tego zmniejszenia jest znany – jest to zarówno embargo rosyjskie na towary spożywcze, jak i niższe stawki frachtu stosowane przez przewoźników białoruskich, niższe koszty prowadzenia firmy transportowej na Białorusi niż w Polsce, niższy koszt paliwa na Białorusi, itd.

Strona białoruska poinformowała, że zaproponowana przez stronę polską liczba zezwoleń (190 000) jest niewystarczająca dla stabilnej pracy

przewoźników białoruskich w następnym roku i zaproponowała zwiększenie kontyngentu do 220 000 na 2019 rok. Jednym z argumentów strony białoruskiej było to, że w latach 2006 – 2016 przekazała stronie polskiej dodatkowo 547 900 zezwoleń, w tym w okresie 2013 -2016 przekazywała 80 000 zezwoleń rocznie ponad parytet, czyli praktycznie półtora raza więcej niż wynosił kontyngent dla strony białoruskiej. Niestety strona białoruska w tej argumentacji zapomniała dodać, że zezwolenia przekazane „ponad parytet” stronie polskiej były zezwoleniami płatnymi (od 2017 roku strona białoruska odstąpiła od przekazywania zezwoleń płatnych).

Ostatecznie na 2019 rok uzgodniono wstępną wymianę zezwoleń na zasadzie wzajemności dla każdej ze stron w następującej wysokości:

- 170 000 zezwoleń dwustronnych/tranzytowych
- 22 000 zezwoleń tranzytowych
- 7 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Dodać należy, że strona białoruska niejednokrotnie zwracała się do polskiego Ministerstwa Infrastruktury o przydzielenie dodatkowej liczby zezwoleń dla przewoźników białoruskich na 2018 rok.

Zezwolenia rosyjskie

Ze stroną rosyjską jesienią 2018 roku odbyły się dwa spotkania. Pierwsze – we wrześniu w Moskwie, gdzie strony nie doszły do porozumienia i nie podpisano protokołu, a negocjatorzy rozjechali się do domu. Drugie posiedzenie miało miejsce w Warszawie 11-12 grudnia. Posiedzenie Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej poprzedzone było obradami polsko-rosyjskiej grupy roboczej ekspertów ds. uregulowania problematycznych zagadnień, pojawiających się przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych (w skrócie: Grupa robocza ds. trudnych), na którym dokonano szereg uzgodnień istotnych dla polskich przewoźników dla wykonywania przewozów w Rosji, takich jak np. potwierdzenie sposobu wypełniania rubryk zezwoleń, stosowania zezwoleń odpowiedzialnego do rodzaju przewozu, itd.

Przypomnijmy, że strona polska wymienia się ze stroną rosyjską dwoma rodzajami zezwoleń: zezwole-

niami dwustronnymi/tranzytowymi (ogólnymi) i zezwoleniami na przewozy do/z krajów trzecich.

Podczas rozmów w Warszawie strona polska wskazała, że ze względu na malejący udział polskich firm transportowych w przewozach na rynku rosyjskim, zapotrzebowanie na zezwolenia rosyjskie ulega stopniowemu zmniejszeniu.

W 2016 roku kontyngent zezwoleń rosyjskich ogólnych wyniósł 150 000, wykorzystanie przez polskich prze-

zewwoleń. Strona polska wyraziła poważne zaniepokojenie znaczną nierównowagą w przewozach i zmniejszeniem wykorzystania zezwoleń ukraińskich, pomimo stwierdzonego przez obie strony wzrostu wymiany handlowej (wzrost za 2017 rok i I półrocze 2018 roku wyniósł 20 proc.).

Kontyngent zezwoleń na 2017 rok wyniósł dla strony polskiej i ukraińskiej po 200 000 zezwoleń. Według zapisów protokołu posiedzenia Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej

Dążąc do liberalizacji międzynarodowych przewozów drogowych należy, oprócz kwestii stricte politycznych, kierować się przede wszystkim zasadami konkurencyjności polskich i zagranicznych przewoźników oraz dostępem do rynku na równych zasadach.

woźników – 88 469. Zezwolenia Rosja – kraje trzecie: kontyngent w wysokości 40 000 wykorzystano w całości.

W 2017 roku kontyngent zezwoleń rosyjskich ogólnych wyniósł 142 000, wykorzystanie przez polskich przewoźników - 126 337. Zezwolenia Rosja-kraje trzecie: kontyngent w wysokości 68 500 zezwoleń wykorzystano w całości.

Ale już w 2018 roku doszło do jeszcze większej dysproporcji w wykorzystaniu:

- Kontyngent zezwoleń ogólnych wyniósł 160 000, z tego do września 2018 roku wykorzystano zaledwie 69 796 zezwoleń.

- Zezwolenia Rosja-kraje trzecie: kontyngent 70 000, wykorzystanie na wrzesień 2018 r. – 56 198 zezwoleń.

Ostatecznie na 2019 rok strony uzgodniły kontyngent zezwoleń dla strony polskiej w wysokości 210 000 zezwoleń, w tym: 146 000 ogólnych (dwustronne/tranzytowe) oraz 64 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Dla strony rosyjskiej przyjęto kontyngent 210 000 zezwoleń, w tym 200 000 zezwoleń ogólnych i 10 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Zezwolenia ukraińskie

Najtrudniej przebiegały rozmowy ze stroną ukraińską. Pierwsze spotkanie odbyło się na początku września 2018 roku w Warszawie. Jest tylko jeden rodzaj wymienianych z Ukrainą

w Kijowie w 2017 roku przewoźnicy polscy do początku listopada wykorzystali zaledwie 25 proc. kontyngentu zezwoleń ukraińskich. W tym samym czasie strona ukraińska wykorzystowała 99 proc. zezwoleń polskich i wskazywała na potrzebę uzyskania dodatkowych zezwoleń. Podobna sytuacja nastąpiła w 2018 roku. Na 2018 rok kontyngent wyniósł również 200 000 zezwoleń. Na I półrocze 2018 roku wykorzystanie ukraińskich zezwoleń przez polskich przewoźników stanowiło zaledwie 15 proc., podczas gdy strona ukraińska wystąpiła w tym czasie o przekazanie dodatkowych 30 000 polskich zezwoleń.

Tak rażąca dysproporcja w wykorzystaniu zezwoleń przez polskich i ukraińskich przewoźników, zdaniem środowiska polskich międzynarodowych przewoźników drogowych, wynika przede wszystkim z faktu, że koszt wykonania przewozu przez ukraińskiego przewoźnika jest niższy niż przez przewoźnika polskiego, a zatem i cena frachtu oferowana przez ukraińskiego przewoźnika jest niższa.

W tej sytuacji ZMPD stoi na stanowisku, że należy podjąć konkretne działania mające na celu wyrównanie podstaw konkurencyjności między polskimi a ukraińskimi przewoźnikami. Osiągnąć to można za pomo-

cą polityki kształtowania kontyngentu zezwoleń, prowadząc działania w celu wyrównywania wykorzystania zezwoleń przez polskich i ukraińskich przewoźników.

Rozmowy Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej w Warszawie nie zakończyły się osiągnięciem porozumienia w sprawie ustalenia wysokości kontyngentu zezwoleń na 2019 rok.

Kolejna runda rozmów odbyła się w Kijowie w październiku 2018 r. Po długiej dyskusji ustalono kontyngent w wysokości 160 000 zezwoleń dla każdej ze stron.

Strona ukraińska – mimo podpisania protokołu – była jednak wyraźnie niezadowolona z rezultatów rozmów. Prezentowała stanowisko, że taki podział zezwoleń stanowi naruszenie art. 136 Umowy stowarzyszeniowej między Ukrainą a UE, w której zapisano, że strony nie doprowadzają do tego, aby warunki wzajemnego dostępu do rynków były bardziej restrykcyjne niż w dniu poprzedzającym wejście w życie umowy stowarzyszeniowej.

Strona polska nie podzieliła tej argumentacji, gdyż sprawa ustalenia kontyngentu stanowi odrębną kwestię wynikającą z umowy bilateralnej zawartej w 1992 roku pomiędzy Polską a Ukrainą. Dodać należy, że już po ustaleniu Komisji Mieszanej strona ukraińska podejmowała próby uzyskania dodatkowych zezwoleń polskich na 2018 rok. W tym celu m.in. do Warszawy przyjeżdżał ukraiński minister infrastruktury Wołodymyr Omeljan.

Ujednolicić politykę

Podczas rozmów w ramach komisji mieszanych z Białorusią, Rosją czy Ukrainą, przez stronę zagraniczną przywoływany jest bardzo często argument, że Polska ma przecież prawie 250 000 ciężarówek, tymczasem Białoruś ma tylko 12 000 ciężarówek wykonujących przewozy międzynarodowe, Rosja ok. 32 000, a Ukraina 36 000. Partnerzy rozmów zapominają jednak o tym, że tylko ok. 5 proc. polskich przewoźników wykonuje przewozy na wschód.

Wydaje się, że dążąc do liberalizacji międzynarodowych przewozów drogowych należy, oprócz kwestii stricte politycznych, kierować się przede wszystkim zasadami konkurencyjności polskich i zagranicznych przewoźników oraz dostępem do rynku na równych zasadach.

W aktualnej międzynarodowej sytuacji gospodarczej, mając na uwadze faktyczne wykorzystanie zezwoleń przez polskich przewoźników oraz powiązania biznesowe w transporcie międzynarodowym, polityka kształtowania kontyngentu zezwoleń wobec Ukrainy, Białorusi i Rosji powinna być ujednolicona. Należy brać pod uwagę stopień wykorzystania zezwoleń przez przewoźników polskich oraz zagranicznych i kierować się przede wszystkim proporcjonalnością w ich wykorzystywaniu. W ten sposób można zapobiegać powstawaniu dysproporcji w ogólnej liczbie wykonywanych przewozów i dążyć do zrównoważonego dostępu do rynku transportowego.

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.



Smart nie oznacza gładko



Wprowadzenie smart tachografów wpłynie na użytkowanie ciężarówek, a przewoźnicy mogą boleśnie odczuć tę zmianę. Branża obawia się kosztów opóźnienia wdrożenia.

Tomasz Małyszko

W listopadzie 2018 roku producenci przygotowali pierwsze gotowe egzemplarze smart tachografów, urządzeń nowej generacji, które spełniają wymogi unijnych regulacji o inteligentnych tachografach. Nowe przepisy wynikają z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 oraz kolejnych rozporządzeń wykonawczych Komisji Europejskiej. Jednak te pierwsze sztuki smart tachografów nie były jeszcze w pełni formalnie zatwierdzone do użytku.

Tymczasem już 15 czerwca 2019 roku wchodzi w życie obowiązek wyposażania nowych samochodów ciężar-

wych w ten nowy typ tachografu. Producenci pojazdów, tachografów, jak również branża transportu drogowego obawiają się zawirowań.

W UE dziennie rejestrowanych jest 1500-1700 nowych samochodów ciężarowych. Produkcja samochodu ciężarowego trwa od trzech do nawet czterech-pięciu miesięcy. Oznacza to, że wytwórcy pojazdów powinni być już przygotowani do wyposażenia pojazdów na taśmie montażu w nowe certyfikowane inteligentne tachografy.

Gdzie jest problem

Wdrożenie tego systemu napotyka problemy. Ich przyczyną są znaczne opóźnienia, które pojawiły się jeszcze na przełomie 2016 i 2017 roku. Wynikały one z ponad półrocznej zwłoki nad rozpoczęciem prac dotyczących wymaganych profili bezpieczeństwa, a później braku certyfikacji związanej z czujnikami ruchu.

W związku z tym przeciągały się również testy zgodności, niezbędne do zbadania, czy wszystkie elementy tachografów i systemu współdziałały ze sobą. Cała procedura uzyskania certyfikatu dla smart tachografu jest dosyć skomplikowana.

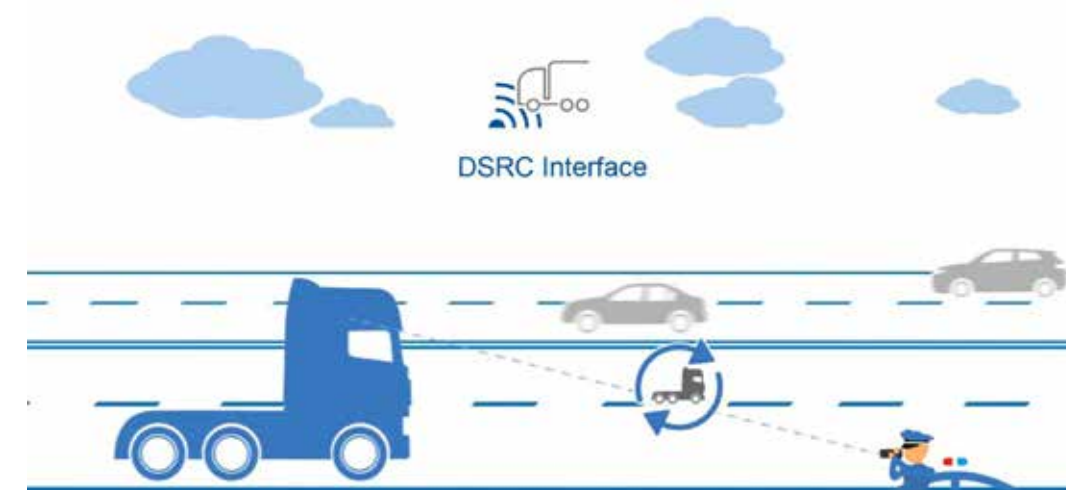
Testy interoperacyjności tych urządzeń rozpoczęły się zbyt późno, dopiero w listopadzie 2018 roku, końcowe wyniki będą znane dopiero w marcu 2019 roku. Dlatego rozważane są możliwości przyznawania tymczasowych certyfikatów. Gdy tachograf nie spełni wszystkich wymogów w trakcie późniejszych testów, to certyfikaty mogą być wycofywane. Takie zdarzenie, w przypadku pojazdu już eksploatowanego, będzie oznaczało konieczność wymiany tachografu na inny, który ma ważny certyfikat. Dlatego producenci pojazdów i tachografów wyraźnie komunikują problem dotyczący wyznaczenia odpowiedniego okresu na sprawdzenie właściwej interoperacyjności i ewentualne przesunięcie daty wdrożenia.

Co nowego dla przewoźnika

Mimo spodziewanych utrudnień nowa generacja tachografów oznacza, że kierowca i przewoźnik nadal będą musieli stosować się do przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Przedsiębiorca będzie musiał zapisywać, czytać, gromadzić i analizować dane w zakresie pracy i odpoczynku kierowców. Z założenia

Fot. LONTEX Sp. z o.o. Sp.k.



nowa generacja tachografu ma skutecznie zapobiegać manipulacjom i oszustwom. Na przykład czujnik ruchu może być dożywotnie „sparowany” tylko z jednym tachografem. W funkcjach pojawią się również nowe możliwości. Tachograf będzie gromadził dane lokalizacyjne. Położenie pojazdu będzie zapisywane na początku i na końcu dnia pracy kierowcy oraz co trzy godziny.

Poza tym nowy tachograf potrzebuje specjalnej anteny podłączonej do układu wymiany danych w czasie ruchu - DSRC (Dedicated Short Range Communication) w celu komunikacji z urządzeniami służb kontrolnych na drodze. Dlatego w górnej części szyby przedniej będzie przyczepiany nowy element związany z systemem DSRC. Tachograf smart zawiera również moduł GNSS, analizujący sygnały z systemów satelitarnych służących do jego lokalizacji.

W zależności od wyboru producenta, niektóre tachografy mogą być wyposażane również w zewnętrzne anteny montowane w kabinie, inne będą posiadały anteny wewnętrzne wbudowane w urządzenie. W czasie jazdy tachograf będzie analizował sygnały z czujnika ruchu i lokalizacji satelitarnej.

Tachograf zostanie częściowo lub w pełni zablokowany, gdy system wykryje różnice w podawanej prędkości przez czujnik ruchu pojazdu i czujnik lokalizacji satelitarnej dla wartości powyżej 10 km/h. Wtedy odpowiedni komunikat pojawi się na wyświetlaczu i kierowca bezwzględnie będzie musiał się udać do najbliższego właściwego serwisu.

Kontrole drogowe

Kontrola zdalna na drodze ma odbywać się za pomocą systemu DSRC. Odczyt danych będzie następować w ciągu 0,5 s. Dane, które zostaną pozyskane w ten sposób przez służby kontrolne, będą służyły jedynie do podjęcia decyzji o prawidłowości działania urządzenia lub ewentualnym zakwalifikowaniu pojazdu do kontroli i poddaniu szczegółowemu sprawdzeniu. Nie będzie dokonywane automatyczne sankcjonowanie ani kierowcy, ani przewoźnika na podstawie danych odczytanych za pomocą DSRC.

Po pobraniu danych w ten sposób służby zdobędą wiedzę, kiedy dokonano kalibracji tachografu, czy w tachografie znajduje się karta kierowcy, o zapisanym numerze rejestracyjnym pojazdu, o prędkości zarejestrowanej przez tachograf, o ewentualnym usiłowaniu naruszenia bezpieczeństwa urządzenia, o przerwie w zasilaniu, czy o awarii czujnika.

Sprawy warsztatowe

Smart tachograf może być kalibrowany tylko w uprawnionych warsztatach, które będą dysponowały nową kartą warsztatową i wyposażeniem do ich serwisowania. Używanie starej karty warsztatowej wiąże się z ryzykiem zniszczenia karty.

Zakres okresowego sprawdzenia smart tachografu jest rozszerzony. Będzie dodatkowo przeprowadzany test systemu DSRC, systemu GNSS. Plomby do czujnika będą numerowane, a warsztaty zostaną zobowiązane do prowadzenia ewidencji tych plomb.

Każda plomba będzie przypisana do konkretnego serwisu oraz pojazdu, w którym zostanie założona.

Wszystko to spowoduje wydłużenie czasu kalibracji. Ceny za usługi serwisowe i kalibrację mogą być większe niż dla tachografów stosowanych obecnie. Warsztaty będą musiały doposzążyć się w dodatkowy sprzęt do sprawdzeń np. układu DSRC.

Kolejne generacje

Jeszcze nie wdrożono smart tachografu, a już w Europarlamencie mówi się o kolejnych funkcjach, które musi spełnić następna generacja tachografów. Najważniejszą będzie zwiększenie integracji z systemami ITS (Intelligent Transport Systems). Powinny też gromadzić dane dotyczące rozliczeń, np. w zakresie delegowania kierowców, przekazywania informacji o parametrach pojazdu, itp.

Ze względu na ograniczenia pojemności pamięci i wydajności urządzenia, smart tachografy jeszcze nie mogą w pełni tych planowanych funkcji realizować, konieczna będzie ich rozbudowa. Omawiana jest również kwestia obowiązkowej wymiany „starych” tachografów w obecnie eksploatowanych pojazdach na tachografy smart. Pierwotnie przewidywano jej przeprowadzenie na rok 2034, jednak w nadal toczących się dyskusjach nad Pakietem Mobilności okres ten ma ulec znacznemu skróceniu. Kształt Pakietu niewątpliwie determinuje decyzję o terminie ewentualnego retrofitingu. Jak to zwykle bywa przy zmianach, pojawia się sporo zamieszania, a branża nie chce za opóźnienia dodatkowo płacić.

Badania techniczne na wagę życia



Branża walczy z zaniżającymi ceny usług przewoźnikami. Jest ich coraz mniej, jednak ich zaniedbane samochody zagrażają życiu i zdrowiu innych, niszczą także wizerunek całego sektora transportu drogowego.

Robert Przybylski

W styczniu internet obiegrała informacja o zatrzymanej w Czechach polskiej ciężarówce, która nie miała hamulców naczepy. W naczepie połamane były piasty kół. Tego typu uszkodzenia mogą prowadzić do tra-

gicznych skutków. W 2012 roku koło z ciężarówki urwało się pod Lubartowem i uderzyło w samochód osobowy, miażdżąc jego dach. Na szczęście nic się nikomu nie stało. W 2016 roku podobna awaria zdarzyła się w pobliżu Żyrardowa na drodze krajowej nr 50, ale tym razem poważnie ranny został kierowca osobówki.

Wypadki spowodowane zostały złym stanem technicznym samocho-

dów ciężarowych. – Bezpieczeństwo osób jest najważniejsze w ruchu drogowym. Zbyt wiele tragedii zdarza się codziennie, najwięcej z powodu błędu prowadzącego oraz niefrasobliwości innych uczestników ruchu drogowego, jak piesi i rowerzyści. Ale najcięższym grzechem jest jazda pojazdem, który uraga jakimkolwiek zasadom utrzymania stanu technicznego – podkreśla prezes ZMPD Jan Buczek.

Zaniżanie cen

Opolski przewoźnik Karol Kasprzyk uważa, że nierozważne konkutowanie o ładunki doprowadza do podejmowania się transportu poniżej kosztów. – Skutkiem takiej polityki jest brak pieniędzy dla kierowców, na utrzymanie samochodu. Ja nie zejść niżej paska od spodni. Potrafię na pusto wrócić z Berlina, jeżeli cena jest zbyt niska. Okazuje się jednak, że znajdują się chętni do wykonania usługi za tak marne pieniądze. W ten sposób polskie firmy same się wykańczają – uważa Kasprzyk. Dodaje, że nigdy nie bał się jeździć na Zachód starym taborem. – Był zadbany, a to jest najważniejszy obowiązek kierowcy i przewoźnika – podkreśla Kasprzyk.

Problem zaniżania cen występuje we wszystkich segmentach przewozowego rynku. – Przykładem bezmyślności może być przewóz ponad 30-tonowej koparki ze Szwecji do Polski. Taki transport kosztuje 5000 euro, tymczasem koparka pojechała za... 800 euro. Sam prom kosztuje 600 euro, więc firma dostała praktycznie zwrot opłaty za prom. Przy takim postępowaniu trudno dziwić się, że zleceniodawcy nie mają do nas szacunku. Przecież ta stawka nie pokryła kosztów. Przewoźnik nie uwzględnił zakupu zezwoleń, wyznaczenia i przygotowania trasy. Jak on może dbać o sprzęt, skoro zaniża ceny usług, wykonując je poniżej kosztów? – dziwi się właściciel firmy „Panas Transport” Przemysław Panas.

Wskazuje, że obowiązki i odpowiedzialność przewoźników są szersze niż tylko przewóz z punktu A do B. – Duże koncerny nie mają magazynów, wszystko jest na naszych samochodach, więc spełniają one podwójną funkcję, a wymagania wobec przewoźników są bardzo wysokie. Gdy w Rosji nastał kryzys, tysiące ciężarówek obsługujących tamten rynek ruszyło do Europy. Przewoźnicy na wyścigi zaniżali ceny, a teraz przyjdzie im płacić za hotele dla kierowców i pensje minimalne. Z czego? Ponadto jakie emerytury będą mieli ci kierowcy? Tak nie da się funkcjonować, firmy zaniżające ceny nie dbają o bezpieczeństwo, bo ich już na to nie stać – alarmuje Panas.



Okiem inspektorów

Pojazdy w ruchu kontroluje Inspekcja Transportu Drogowego. Przez blisko 16 lat, do połowy 2018 roku, funkcjonariusze ITD skontrolowali 2,8 mln pojazdów ciężarowych i autobusów, wydali 388 tys. decyzji administracyjnych nakładających kary na przewoźników, wystawili 392 tys. mandatów dla kierowców za łamanie ustawy o transporcie drogowym (np. za zbyt długi czas jazdy) i 289 tys. mandatów za łamanie przepisów o ruchu drogowym. Zatrzymali 200 tys. dowodów rejestracyjnych niesprawnych pojazdów.

– Stan techniczny pojazdów wyraźnie się poprawił. Na początku funkcjo-

nowania Inspekcji w 2002 roku zatrzymywaliśmy codziennie wiele pojazdów w fatalnym stanie. Od kilku lat odsetek zatrzymywanych dowodów rejestracyjnych utrzymuje się na poziomie 6-7 proc. W coraz lepszym stanie są szczególnie pojazdy wykorzystywane w transporcie międzynarodowym, co nie jest zaskoczeniem, bo wszelkie nieprawidłowości wykryte przez służby kontrole innych krajów UE mogą skutkować unieruchomieniem samochodu w innym państwie i nałożeniem bardzo wysokich kar – stwierdza główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadur.

Flota obsługująca transport międzynarodowy składa się w dużej czę-



Po tym samochodzie przejechało oderwane od ciężarówki koło.

ści z samochodów spełniających normy Euro V i VI. – Nie występują one tak powszechnie wśród samochodów poruszających się w ruchu krajowym. W przypadku samochodów jeżdżących na trasach międzynarodowych, niespełna 1,2 proc. skontrolowanych pojazdów posiadało usterki techniczne, które skutkowały wydaniem zakazu dalszej jazdy – informuje naczelnik Wydziału Inspekcji WITD w Bydgoszczy Krzysztof Nowak.

Od kilku lat polskie firmy transportu drogowego dokonują rekordowych zakupów taboru i efekty są widoczne. – Polskie firmy dysponują jedną z najlepszych flot transportu drogowego. Czytam nawet w niemieckiej prasie pochwały pod adresem naszych przewoźników, że używają nowego, zadbanego sprzętu – podkreśla opolski przewoźnik.

Także policyjne statystyki wskazują, że ciężkie pojazdy oraz ich kierowcy należą do grupy najbezpieczniejszych uczestników ruchu drogowego. W 2017 roku kierujący ciężarówkami spowodowali 3,4 proc. wypadków, zaś kierowcy aut osobowych aż 76,6 proc. – Nie należy jednak zapominać, że skutki wypadku z udziałem pojazdu ciężarowego mogą być tragiczne – zastrzega główny inspektor.

Na drodze, nie na stacji

W 2018 roku Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała stan techniczny ponad 250 tys. pojazdów.

Z uwagi na uchybienia w stanie technicznym lub w wymaganej dokumentacji w ponad 9,5 tys. przypadków funkcjonariusze zatrzymali dowody rejestracyjne. Odsetek pojazdów, w których ujawniono usterki wyniósł 6,7 proc.

Największa liczba usterek dotyczyła:

- opon, kół i zawieszenia (blisko 2,2 tys. usterek),
- układów hamulcowych (2,1 tys. usterek),
- wycieku płynów eksploatacyjnych (1,8 tys. usterek),
- oświetlenia i układu elektrycznego (1,3 tys. usterek),
- układu kierowniczego (200 usterek).

Te ostatnie dotyczyły nadmiernych luzów i nie było wśród nich drastycznych przypadków.

W Polsce pracuje ponad pół tysiąca inspektorów, codziennie kontrolujących transport drogowy. Stu z nich posiada uprawnienia diagnostów. – To doskonali specjaliści, w żadnym innym kraju europejskim nie ma tak licznej grupy o tak wysokich kwalifikacjach. Inspektorzy dysponują trzema mobilnymi stacjami diagnostycznymi (w Bydgoszczy, Wrocławiu i Katowicach). To unikalne wyposażenie w skali Europy. Podobne specjalistyczne urządzenia możemy spotkać w Luksemburgu, Austrii i na Węgrzech – wymienia Nowak.

GITD przygotowuje przetarg na 16 mobilnych stacji kontroli, aby w każdym województwie można było

przewodzić szczegółowe kontrole stanu technicznego autokarów i pojazdów ciężarowych. – Mobilne Stacje Kontroli (MSK) to idealne narzędzia do szczegółowej weryfikacji głównych układów pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Badania wykonywane przez MSK są niemal identyczne z wykonywanymi na Stacjach Kontroli Pojazdów podczas okresowych badań technicznych – zapewnia naczelnik Wydziału Inspekcji WITD w Bydgoszczy.

Z powodu niskiej jakości pracy stacji diagnostycznych, państwo musi polegać na kontrolach przeprowadzanych na drodze. – Dotychczas żadnemu rządowi nie udało się uszczelnić systemu dopuszczania pojazdów do ruchu. Zdarza się, że stacje diagnostyczne dopuszczają do ruchu pojazdy, które powinny trafić na złomowisko. Za niesprawne samochody odpowiadają diagności, właściciele i kierowcy samochodów – uważa prezes ZMPD.

Sankcje za naruszenia

Od 3 września 2018 roku, zgodnie ze znowelizowaną ustawą o transporcie drogowym i ustawą o ruchu drogowym, pojawiły się dwa nowe naruszenia, dotyczące stanu technicznego. Pierwszym z nich jest naruszenie związane z wykonywaniem przewozu drogowego bez aktualnych badań technicznych, zagrożone sankcją 2000 zł wobec podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

- Podobny efekt będzie miała kontrola drogowa, podczas której inspektor stwierdzi, że pojazd ma usterki techniczne zakwalifikowane do niebezpiecznych – w takim przypadku istnieje możliwość nałożenia decyzji administracyjnej na przewoźnika oraz zarządzającego transportem. Kumulacja kar może wynieść 8 tys. zł przy dwóch pojazdach – zaznacza Nowak. Przed 3 września 2018 roku tego typu sankcje dotyczyły wyłącznie pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne (ADR).

Naczelnik Wydziału Inspekcji WITD w Bydgoszczy zaznacza, że jeśli usterki występują w samochodach danej floty z niepokojącą częstotliwością, stanowi to sygnał dla Inspekcji do wszczęcia badania dobrej reputacji. Decyzja administracyjna może być

wydana także na osobę zarządzającą transportem w przedsiębiorstwie. W razie wykrycia usterki funkcjonariusz może zarządzić odholowanie pojazdu na parking depozytowy w celu usunięcia usterki.

- Jazda niesprawnym pojazdem może zakończyć się dla kierowcy 500-złotowym mandatem. W pierwszym rzędzie od kierującego zależy, w jakim stanie jest pojazd. On ma obowiązek przeprowadzić codzienną obsługę samochodu, podczas której sprawdzi oświetlenie, koła, zawieszenie, skontroluje, czy samochód nie ma wycieków. To kierowca ma upewnić się, że wszystkie koła są solidnie przykręcone, a ładunek prawidłowo zamocowany. Podczas jednej z kontroli, tuż przy inspektorach oderwało się koło w samochodzie przewożącym drewno. Kierowca musi pamiętać, aby co jakiś czas sprawdzić stan piasty, szpilek, nakrętek, opon. Jednak podczas kontroli każdy przypadek traktujemy indywidualnie – zaznacza Nowak.

Kierowca jest najważniejszy

Prowadzący muszą wykazać się umiejętnością przewidywania nie tylko w ruchu drogowym, ale i podczas manewrów. – Jeżeli przewożą 25 ton ładunku, niewskazane jest np. zawracanie, ponieważ zniszczeniu ulega ogumienie – podkreśla Nowak. – Osoba prowadząca pojazd to pierwsze i najważniejsze ogniwo w łańcuchu bezpieczeństwa. Właściciel firmy nie ma przecież wpływu na blokowanie kół podczas hamowania. To kierowcy odbierają odpowiednie szkolenie i powinni korzystać ze zdobytej wiedzy – stwierdza naczelnik Wydziału Inspekcji WITD w Bydgoszczy.

Wydaje się, że wykształcenie techniczne jest coraz mniej potrzebne z powodu coraz bardziej zaawansowanych technicznie samochodów. – Coraz częściej kierowcy są wyłącznie od kierowania pojazdami i niestety nie wszyscy są techniczni. Tymczasem samochód ciężarowy to jest wciąż maszyna robocza i taką jeszcze kilka lat pozostanie – podkreśla odpowiadający za serwis w Mercedes-Benz Trucks Polska Piotr Materzok.

W niektórych firmach przed wyjazdem w trasę zestaw jest sprawdzany i usuwane są zauważone, najczęściej

Tuzin zaleceń

Pomyśl o bezpieczeństwie

1. **Płynna jazda, zalecane używanie aktywnego tempomatu (np. PPC) – znacznie podnosi bezpieczeństwo i obniża zużycie pojazdu.**
2. **Przewidywanie wystąpienia awarii (np. MB Uptime).**
3. **Używanie zwalniaczy (retarder, hamulec górski) zamiast hamulca roboczego.**
4. **Unikanie podpinania w kabinie zbyt dużej liczby odbiorników. Przeciążenie skutkuje awariami akumulatorów, odpalaniem na krótko, ryzykiem uszkodzenia komputerów pokładowych.**
5. **Ważny jest stan i rodzaj/generacja naczepy – bywa, że naczepa źle skonfigurowana lub będąca w złym stanie technicznym niszczy ciągnik (hamulce, opony, itd.).**
6. **Kontrola ciśnienia w oponach (zalecany np. MB Uptime lub co najmniej wizualne sprawdzenie kół przed jazdą).**
7. **Problem odkręcania się kół – montaż zabezpieczeń (nakładki na nakrętki ze strzałkami oraz kontrola wizualna przed trasą (kierowca nie poczuje odkręcającego się koła z bliźniaka lub naczepy).**
8. **Paliwo – tankowanie wyłącznie na zaufanych stacjach. Jeden zbiornik „lewego” paliwa może oznaczać straty na kilkadziesiąt tysięcy zł (zatarcie wtryskiwaczy i pompa, a w konsekwencji możliwość zniszczenia silnika).**
9. **Zalecane są części oryginalne. Zakupy niesprawdzonych części zamiennych z After Marketu mogą się źle skończyć. Przykład sprzed kilku dni: pojazd wyposażony przez klienta w nieoryginalny filtr powietrza spowodował podwyższenie spalania (zbyt duży opór powietrza powodował, że turbina się dławiła, a komputer „lał paliwo wtryskami”).**
10. **Rozmieszczenie ładunku, w szczególności ładunków małych, ale bardzo ciężkich, jak np. zwoje kabli miedzianych o objętości 1 m³, a ważące kilka ton. Niewłaściwe umieszczenie takiego ładunku może powodować zniszczenie opon.**
11. **Holowanie pojazdu – dopilnowanie procedury, w tym konieczności demontażu wału napędowego. Brak demontażu spowoduje zatarcie skrzyni biegów, która jest smarowana pompą napędzaną z wałka głównego, napędzanego z silnika.**
12. **Smarowanie siodła – nieodpinanie naczepy może spowodować zablokowanie (zamarznięcie zimą) lub zatarcie siodła i na zakręcie poślizg pojazdu.**

drobne usterki, np. awarie oświetlenia (nikt nie ma wpływu na to, kiedy przepali się żarówka lub dioda). Autobusy miejskie na zajezdniach codziennie przejeżdżają przez stano-wisko szybkiego, kilkuminutowego sprawdzenia.

Materzok przekonuje, że dobry kierowca jest w stanie wychwycić większość usterek, zanim coś się stanie z pojazdem. – Mają czas na parkingach i mogą sprawdzić samochód wizualnie. Ale coraz częściej nie chcą tego robić. Czasami do nich dzwoniemy i prosimy, żeby podnieśli kabinę i zrobili zdjęcie, albo coś wizualnie sprawdzili, to mówią, że nie są od tego, albo że nie potrafią – podaje przykład Materzok. – Kierowca ma taką samą rolę jak pilot, który przed rejssem obchodząc samolot wokół dokonuje jego inspekcji – podsumowuje Materzok. ■



Zniszczona opona zagrażająca bezpieczeństwu.

Rośnie kolejowa konkurencja

Unijne dofinansowanie sprawi, że w nadchodzącej dekadzie na dalekich trasach konkurentem przewoźników samochodowych stanie się kolej z przewozami intermodalnymi.

Robert Przybylski

W 2017 roku państwa UE zdecydowały się zainwestować w najbliższych latach w przewozy intermodalne 45 mld euro. Inwestycje w Polsce w przewozy intermodalne przekroczą 2,5 mld zł. Połowę tej sumy stanowią fundusze unijne.

Rządy i przedsiębiorcy planują wznieść nowe i rozbudować istniejące terminale przeładunkowe i dokupić tabor. Centrum Unijnych Projektów Transportowych informuje, że tylko w Polsce ma przybyć 3,4 tys. nowych wagonów-platform do transportu kontenerów oraz kieszeniowych do przewozu naczep.

Przemysł wspiera te plany i takie drogowe potęgi jak LKW Walter, H.Essers, Waberer są zaintereso-

wane tym segmentem rynku. Wśród dużych polskich przewoźników są to m.in. Clip Intermodal oraz Erontrans.

Intermodal zdobywa rynek

Potężne intermodalne inwestycje politycy tłumaczą ekologią i koniecznością odblokowania autostrad, na których prawy pas coraz częściej zajęty jest przez niekończące się sznury ciężarówek. Komisja Europejska zakłada, że kolej zdobędzie udziały przede wszystkim w przewozach na dystansie ponad tysiąc kilometrów.

W rezultacie duże firmy produkcyjne już przygotowują się do przeniesienia części potoków ładunków z dróg na tory. Wskazują przy tym na coraz większe problemy z dostępnością ciężarówek. Mogą one pogłębić się w kolejnych latach, gdy na emeryturę odejdą kolejne, liczne roczniki kierowców. W Niemczech w zeszłym roku brako-

wało ok. stu tysięcy kierowców, w Polsce 50 tysięcy.

Rosnąca popularność intermodalu widoczna jest od kilku lat w statystykach. W 2018 roku przewozy w Europie utrzymały wzrost, choć z powodu strajków we Francji dynamika była niższa niż w 2017 roku, gdy członkowie UIRR (Unii Kolejowych Przewoźników Intermodalnych) przetransportowali rekordową liczbę 3,2 mln kontenerów. Oznaczało to 5,5-procentowy wzrost, a dynamika była niemal dwa razy wyższa od wzrostu unijnego PKB.

Przewozy Europa - Azja powiększyły się w pierwszej połowie 2018 roku o niemal 40 proc., czyli w tempie podobnym do uzyskanego w 2017 roku (38 proc. i to mimo obniżania stawek przez konkurencyjnych armatorów żeglugowych).

W Polsce według danych Urzędu Transportu Kolejowego praca prze-

reklama



16 - 17 kwietnia 2019

Centrum Targowo-Konferencyjne

expo silesia

www.exposilesia.pl

TRANSPORTE



Targi Transportu i Spedycji

Kontakt:

Paweł Litewka - Menedżer Projektu

tel.: +48 510 031 658

e-mail: pawel.litewka@exposilesia.pl

Konferencja pt.:

„Zmiany w transporcie 2019”

Organizator:

koben

W czasie targów odbędzie się

Salon Naczep



www.tslexpo.pl

wozowa przewoźników intermodalnych zbliżyła się do 1,6 mld tkm w trzecim kwartale 2018 roku. To o niemal 14 proc. więcej niż w tym samym okresie 2017 roku. Przewozy kontenerów sięgnęły w przedostatnim kwartale 2018 roku 418 tys. sztuk, co stanowi ponad 18-procentowy wzrost w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku. – Według ekspertów wzrost całego rynku ma przekraczać 10 proc.

Statystyki UIRR wskazują, że rośnie znaczenie dalekodystansowych transportów. Przewoźnicy intermodalni wykonali 57 proc. pracy przewozowej na dystansie powyżej 900 km, zaś 42 proc. na odległość od 300 do 900 km. W 2013 roku proporcje były odwrotne (38 i 60 proc.).

W przewozach intermodalnych w 2017 roku koleje wykonały pracę 64 mld tkm. Nawet jeżeli te przewozy

pustowość europejskiej sieci kolejowej oraz dostępność terminali intermodalnych. Nie ma jednak pewności, czy potężna suma wystarczy do załatania wszystkich wąskich gardeł, które w razie jakichkolwiek awarii grożą przerwami w pracy kolei.

Są to całkiem realne obawy, a przykładem poważnej blokady może być zamknięcie kluczowego odcinka torów łączących Niemcy i Szwajcarię w Rastatt. Z powodu zawalenia się budowanego pod torami tunelu kolejowego, niemiecki zarządca infrastruktury kolejowej DB Netz zamknął od 12 sierpnia do 2 października 2017 roku odcinek szlaku w pobliżu Rastatt. W rezultacie spowodowało to potężne zamieszanie w przewozach intermodalnych – z linii pomiędzy Niemcami i Szwajcarią korzystało do 370 pociągów na dobę.

Z powodu katastrofy budowlanej operatorzy nie przewieźli 80 tys. nadwozi/kontenerów, co odpowiada 2,5 proc. rocznych przewozów w Europie, ale, jak zaznacza UIRR, straty były dużo większe z powodu opóźnień, kosztów objazdów i utraconych zysków. Pojawiły się także oskarżenia operatorów o dyskryminację – nie było jasne, na jakich zasadach przydzielany był dostęp do torów.

Wart 700 mln euro projekt DB Netz budowy dwóch tuneli na dodatkowe dwa tory, które miały przebiec pod Rastatt, nie został odblokowany. Dochodzenie potrwa do połowy tego roku, konieczne okazało się zebranie nowych dowodów. Inwestor szacuje, że koszty (ponoszone przez unijny fundusz „Łącząc Europę-CEF” oraz budżet federalny) mogą przekroczyć miliard euro, a budowa może zakończy się do 2024 roku.

W Polsce zarządca kolejowej infrastruktury - PKP PLK wyda na modernizację kolejowych szlaków 66,5 mld zł, a dodatkowo 23 mld zł na prace utrzymaniowe, które pozwolą zlikwidować drobniejsze zaniedbania.

Kolej szacuje, że średnia prędkość pociągów towarowych po dokończeniu rewitalizacji torów, co ma nastąpić w 2023 roku, podwoi się do 50 km/h. Lepsze parametry na pewno ułatwią kolejom zdobycie nowych klientów, jednak najprawdopodobniej pracy nie zabraknie zarówno dla kolejowych, jak i drogowych przewoźników.

W 2017 roku unijni przewoźnicy kolejowi wykonali pracę przewozową sięgającą 416 mld tkm, czyli ponad 4,5 razy mniejszą od przewoźników samochodowych. Transport drogowy zdobył w UE niemal 73 proc. udziału w pracy przewozowej.

rocznie, gdyż cały czas rośnie zainteresowanie przewozami ładunków w kontenerach – zapewnia prezes PKP Cargo Czesław Warsewicz. Liczy na to, że zwiększy się ruch na Nowym Jedwabnym Szlaku, spółka dąży też do wykonywania większej liczby połączeń na obszarze Trójmorza. – Chiny planują, że w ciągu najbliższej dekady ruch na Nowym Jedwabnym Szlaku będzie rósł po około 15 proc. rocznie i liczba pociągów wzrośnie do 10 tysięcy w 2027 roku. W minionym roku, wedle niepełnych jeszcze danych, z Chin wysłano ponad 4 tys. składów – porównuje Warsewicz.

Czy kolej odbierze ładunki?

W 2017 roku unijni przewoźnicy kolejowi wykonali pracę przewozową sięgającą 416 mld tkm, czyli ponad 4,5 razy mniejszą od przewoźników samochodowych. Transport drogowy zdobył w UE niemal 73 proc. udziału w pracy przewozowej.

Jednak ogólne dane nie mówią wszystkiego, bo istotne są dystanse, na jakich odbywa się transport. Według danych Eurostatu 60 proc. przewozów samochodowych odbywa się na dystansie od 150 do 999 km, a w latach 2013-2017 ich przyrost przekroczył 14 proc. Udział przewozów na odległość powyżej tysiąca km sięgnął 18 proc., z tego transport na dystansie powyżej 2 tys. km stanowił zaledwie 4 proc. pracy przewozowej i udział tych przewozów w ostatnich latach się nie zmienił.

w następnej dekadzie wzrosną o ponad połowę - do 100 mld tkm, to i tak koleje przejmą zaledwie 1,8 proc. całej pracy przewozowej transportu samochodowego.

W przypadku transportu na odległość od 300 do tysiąca km będzie to niecałe 5 proc. pracy przewozowej przewoźników drogowych, wykonanej w 2017 roku, a powyżej tysiąca km - 10 proc. Biorąc pod uwagę dwucyfrowe tempo przyrostu pracy przewozowej, transport samochodowy nie powinien zauważyć nowego konkurenta. – Gdyby doinwestować porty morskie, kolejowe intermodalne terminale graniczne, czy terminal kontenerowy w Sławkowie, to byłoby to być może rozwiązanie przyszłościowe, wpisujące się w rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku. Pozwoliłyby one, przynajmniej częściowo, przenieść przewozy tranzytowe z dróg na szyny – stwierdził dla „Rzeczpospolitej” Paweł Lesiak z Instytutu Międzynarodowej Polityki Gospodarczej SGH. – Polska jest zbyt małym krajem, aby rozwijać wewnętrzne przewozy intermodalne jako alternatywę dla ciężarowego transportu samochodowego, ponieważ na małe odległości przewozy szynowo-drogowe są nieopłacalne – dodał Lesiak.

Wąskie gardła konkurenta

Zatem szansą intermodalu są połączenia międzynarodowe. Zainwestowanie 45 mld euro ma poprawić prze-

Od szkoleń do szkół

W grudniu 2018 roku na emeryturę przeszedł Euzebiusz Jasiński, twórca i długoletni dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD. Pracę w Zrzeszeniu rozpoczął w lipcu 1999 roku.

Robert Przybylski

Pierwszym zadaniem Euzebiusza Jasińskiego w ZMPD było przejście od budowlanych nowej siedziby przy al. Jana Pawła II w Warszawie. Z wykształcenia jest budowlanym oraz logistyką. W Zrzeszeniu szybko zajął się szkoleniami przewoźników. – Członkowie Zrzeszenia domagali się konkretnych informacji o nowych przepisach w Polsce i za granicą. Ustaliliśmy z władzami statutowymi ZMPD, że na początek będą organizowane obowiązkowe szkolenia z Konwencji TIR, a stopniowo zwiększymy liczbę tematów – dodaje Jasiński.

W 2000 roku ZMPD uruchomiło Centralny Ośrodek Szkoleń, który do dzisiaj dba o rozpowszechnianie fachowej wiedzy wśród przewoźników i pracowników firm członkowskich z różnych dziedzin: prawa, ubezpieczeń, Konwencji CMR, Konwencji ADR. Wykładowcami są pracownicy ZMPD oraz specjaliści zewnętrzni, w tym z urzędów państwowych: Ministerstwa Transportu (Infrastruktury), Ministerstwa Finansów, izb celnych, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz inspekcji wojewódzkich.

Ośrodek zaprasza do współpracy również gości zagranicznych, w tym ekspertów od prawa i przepisów celnych Federacji Rosyjskiej i Unii Celnej, do której należą m.in. Rosja, Białoruś i Kazachstan. Swoją wiedzę przekazywali także niemieccy i brytyjscy specjaliści w zakresie bieżących problemów, jak np. nowe wymagania techniczne dotyczące pojazdów, czy przepisy migracyjne w Wielkiej Brytanii. Ponadto COS współpracuje z kilkoma uczelniami zajmującymi się transportem, co zwiększa jakość kształcenia.

W pierwszych latach funkcjonowania Ośrodek bardzo często korzystał ze wsparcia sponsorów, do których trzeba zaliczyć firmy: Mercedes Benz Polska, DAF Polska, DKV, E100, BRE Leasing i M Leasing. Także dzięki nim zdecydowana większość szkoleń jest bezpłatna dla członków ZMPD. Inne wymagają odpłatności.

Nieoceniona jest również wieloletnia współpraca z OCRK. Rozliczenie czasu pracy kierowców to zhora firm



transportowych. Wprowadzenie wymogu stosowania minimalnych wynagrodzeń przez niektóre kraje UE spowodowały duże perturbacje w prawidłowym rozliczaniu wynagrodzeń.

- Wsparcie ze strony OCRK to duża korzyść dla firm członkowskich, a szkolenia z najlepszymi w Europie specjalistami w zakresie rozliczania czasu pracy kierowców prawdopodobnie uratowały niejednego przedsiębiorcę od drakońskich kar finansowych – uważa Jasiński.

COS sięgał nawet po film, aby jak najlepiej przekazać specjalistyczną wiedzę. Dyrektor ośrodka wsparł merytorycznie produkcję o zasadach bez-

piecznego mocowania ładunków. – Bardzo dużo pracy, ale i serca włożył w produkcję tego filmu. Gdyby nie jego upór, ten film by nie powstał. Skutecznie popychał projekt do przodu. Krok po kroku, po swojemu, czyli profesjonalnie i bez zbędnego gadulstwa – ocenia doradca prezesa ZMPD ds. komunikacji społecznej Sławomir Jeneralski.

Kilkanaście lat działalności ośrodka to tysiące przeszkolonych osób, zarówno właścicieli firm, jak ich pracowników. – Trzeba też pamiętać, że wiele stowarzyszeń regionalnych skopiowało szkolenia na swoim terenie, korzystając również z merytorycznej współpracy z Ośrodkiem Szkoleń ZMPD – przypomina Jasiński.

Każdego roku w Centralnym Ośrodku Szkoleń ZMPD poszerza wiedzę i podnosi swoje kwalifikacje 2 tysiące osób. Do tego należy doliczyć osoby przeszkolone w stowarzyszeniach.

Ośrodek szkoleń ZMPD był również zaangażowany w projekt przeszkolenia ponad dwóch tysięcy osób podczas uruchamiania w Polsce krajowego systemu poboru opłat za korzystanie z dróg. W zaledwie trzy miesiące COS przeszkolił trenerów, a także osoby, które uruchamiały KSPO w ponad dwustu punktach w Polsce.

Ośrodek blisko współpracuje z Komisją ds. szkoleń ZMPD. Podczas ostatnich dwóch kadencji Komisji, rząd na wniosek środowiska dokonał zmian w rozporządzeniu dotyczącym szkoleń okresowych kierowców.

Największym sukcesem środowiska transportowców, za którym stała praca m.in. dyrektora COS, jest reaktywacja zawodu kierowcy mechanika. – Ostateczny efekt będzie widoczny w kolejnym roku szkolnym, kiedy znacznie się edukacja uczniów w zawodzie kierowcy z kategorią C prawa jazdy – kończy Jasiński.

Rola kształcenia zawodowego na rynku pracy



Wymiana doświadczeń w zakresie kształcenia zawodowego oraz współpraca edukacji z rynkiem pracy były tematem debaty, która z udziałem m.in. przedstawiciela ZMPD odbyła się 22 stycznia 2019 r. w siedzibie Pracodawców RP.

Piotr Gawelczyk

Wtorkowe spotkanie zatytułowane „Zawodawcy – Forum na temat roli kształcenia zawodowego na rynku pracy” było częścią międzynarodowego projektu Vetbus, mającego na celu popularyzację szkolnictwa branżowego jako szansy na zdobycie pożądanego na rynku pracy umiejętności.

W spotkaniu uczestniczyli m.in. przedstawiciele Ministerstwa Edukacji Narodowej, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, a także przedstawiciele urzędów pracy oraz innych organizacji mających udział w procesach zmian zachodzących w edukacji zawodowej. Nie zabrakło reprezentantów biznesu, którzy

wyrazili opinię na temat zachodzących zmian oraz opowiedzieli o swoich potrzebach i propozycjach zmian.

Ośrodki szkolenia praktycznego

Ze strony Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w dyskusji wziął udział członek Zarządu ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk. Przypomniał o dużym zaangażowaniu Zrzeszenia w przygotowanie podstawy programowej kształcenia na prawo jazdy kat. C. – Opracowaliśmy cztery wersje tej podstawy i mam nadzieję, że będzie ona wdrożona w takim kształcie, w jakim została ostatecznie wypracowana. Liczymy, że będziemy też uczestniczyć w przygotowywaniu programu nauczania zawodu kierowca-mechanik – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk. Odnosząc się do kwe-

stii dotyczących udziału pracodawców w procesie kształcenia, poinformował o szeroko zakrojonej akcji ZMPD mającej na celu promowanie zawodu kierowcy, która odbiła się szerokim echem w wielu szkołach na terenie całego kraju. Jednocześnie podkreślił spory problem, jaki stanowią dziś ośrodki szkolenia praktycznego. – Byłem w kilku z nich i niestety muszę stwierdzić, że nie są one odpowiednio przygotowane do tego, by kształcić nowoczesnych kierowców. Tam można szkolić kierowcę samochodu ciężarowego, ale tych z XIX i XX wieku – powiedział przedstawiciel ZMPD.

Przypomniał też rozmowy z Ministerstwem Edukacji na temat ewentualnego włączenia się przewoźników w proces szkolenia praktycznego. – Nasi członkowie podchodzili do tego pomysłu sceptycznie, bowiem w podstawie programowej nie było szkole-



nia na prawo jazdy kat. C. Dopiero kiedy to się wreszcie udało, przedsiębiorcy zainteresowali się współudziałem w praktycznym szkoleniu. Ale widzą też wiele przeszkód, związanych m.in. z kwestią bezpieczeństwa, finansowania, i wreszcie – czy uczeń po zdobyciu wiedzy nie ucieknie do innego pracodawcy. Dlatego oczekujemy od ministerstwa konkretnych informacji, które te wątpliwości mogłyby rozwiązać – dodał Euzebiusz Gawrysiuk. W odpowiedzi Ewa Zdunek z Ośrodka Rozwoju Edukacji poinformowała, że odpowiednie materiały są już opracowywane.

Brak kwalifikacji

Kolejny problem to szkolenie przyszłych kierowców przez Powiatowe Urzędy Pracy. – Z naszych danych wynika, że w Polsce jest zarejestrowa-

nych ok. 35 tys. osób z kategorią prawa jazdy C, którzy nie podjęli pracy w zawodzie. Kiedyś zadano mi pytanie – dlaczego tak jest, skoro kierowców bardzo brakuje, a zarobki są na poziomie Niemiec czy Francji? Okazuje się, że nie mają oni – niezbędnej do podjęcia pracy w tym zawodzie – kwalifikacji wstępnej. Na oczywiste pytanie, dlaczego Powiatowe Urzędy Pracy nie zorganizowały im tego szkolenia, padła ze strony PUP zadziwiająca odpowiedź – bo oni się do nas o to nie zwracali. A przecież oczywistym jest, że takie szkolenie powinno być organizowane w pakiecie z prawem jazdy kat. C – powiedział Euzebiusz Gawrysiuk.

Dyskusję poprowadzili: zastępca dyrektora generalnego Pracodawców RP Arkadiusz Pączka oraz ekspert ds. Społeczno-Gospodarczych Pracodawców RP Piotr Wołejko.



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 plankowym 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

Michał@acpfreight.com
+44 2392892764

www.acpfreight.com/pl

Popyt utrzymuje się na rekordowym poziomie

Firmy finansujące oraz importerzy samochodów spodziewają się kolejnego roku dobrej sprzedaży samochodów ciężarowych. Na koniec grudnia rejestracje mogą sięgnąć 30 tys. pojazdów ciężkich.

Robert Przybylski

Importerzy samochodów ciężarowych raportują wysoką sprzedaż pojazdów ciężkich. Po rekordowym 2018 roku, gdy rejestracje samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 ton sięgnęły 27,5 tys., styczniowe dane wskazują na 4-procentowy wzrost w tej klasie, do 1,77 tys. pojazdów. Podobne tempo utrzymuje się w lutym: po pierwszych dziesięciu dniach rejestracje wyniosły 615 sztuk.

Finansiści liczą na niewielki wzrost

Optymistycznych danych za cały 2019 rok spodziewają się firmy finansujące. Dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku Związku Polskiego Leasingu Marcin Nieplowicz uważa, że choć europejska gospodarka ma już szczyt koniunktury za so-

bą, to jednak w 2019 roku prognozuje wzrost wartości nowo zawartych umów na finansowanie pojazdów ciężkich o 10,6 proc. w stosunku do 2018 roku. Wartość nowego finansowania powinna wynieść 19,9 mld zł. - Polscy przewoźnicy wykonują 31,8 proc. przewozów w europejskim międzynarodowym transporcie drogowym. Dlatego stan europejskiej gospodarki ma kluczowe znaczenie dla polskich firm transportowych – podkreśla Nieplowicz. Najnowsze prognozy Eurostatu przewidują 1,7-procentowy wzrost gospodarki państw UE w tym roku i utrzymanie tej dynamiki w przyszłym.

Przyznaje, że Eurostat w ostatnich dwóch miesiącach skorygował prognozy wzrostu z 1,9 proc. pod wpływem niepokojących sygnałów dochodzących z Niemiec. Maleje tam produkcja przemysłowa, na co wpływ ma głównie dwucyfrowy spadek w przemyśle samochodowym. Tworzy on 14 proc. niemieckiego PKB.

Nieplowicz zaznacza, że w polskiej gospodarce nic złego nie powinno nastąpić. – Nadchodzące spowolnienie zaczyna się z wysokiego poziomu i jeżeli w 2018 roku wzrost polskiego PKB przekroczył 5 proc., to w tym roku dynamika może zmaleć do + 4 proc. co i tak będzie bardzo dobrym wynikiem na tle Europy – porównuje Nieplowicz.

Wskazuje na rosnące inwestycje zarówno prywatne (wartość nowych umów na leasing maszyn wzrosła o 17,7 proc.), jak i publiczne w infrastrukturę. Firmy budowlane mają wypełniony portfel zleceń na kilka lat. Ministerstwo Infrastruktury przewiduje, że do 2023 roku utrzyma się wysoki poziom inwestycji infrastrukturalnych. Uruchomienie budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie oznaczało inwestycje przekraczające w pierwszym etapie 20 mld zł i przedłużenie koniunktury w budownictwie co najmniej do 2027 roku.

Ciągniki siodłowe nie do pobicia

Mercedes-Benz spodziewa się wzrostu rejestracji w drugiej połowie roku, gdy ruszą dostawy Actrosa nowej generacji, z nowymi systemami wspomagającymi kierowcę oraz kamerami zamiast lusterek bocznych.

DAF oczekuje, że w 2019 roku rejestracje ciężkich pojazdów sięgną 30 tys. pojazdów. – Ilość zapytań pozostaje na niezmiennym poziomie – podkreśla dyrektor marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. Zakłada, że udział DAF jeszcze wzrośnie i wskazuje, że w styczniu cały rynek powiększył się o 4 proc., zaś DAF wykazał ponad 9-procentową dynamikę.

Duże zainteresowanie nowym taborem obserwuje także Scania. – Liczba dostaw zrealizowanych przez Scania Polska w ostatnich miesiącach przekroczyła zakładany przez nas plan – przyznaje dyrektor sprzedaży samochodów ciężarowych Scania Polska Tomasz Cwalina. Dodaje, że przedsiębiorcy inwestują również w wymianę taboru pojazdów na Euro VI, aby obniżyć koszty opłat drogowych.

Najpopularniejszym rodzajem pojazdu pozostają ciągniki siodłowe,

z udziałem blisko 85 proc. w styczniu 2019 roku. Przyrost ich rejestracji w stosunku do stycznia 2018 roku wyniósł 5,9 proc. - do niemal 1,5 tys. sztuk.

Przewaga ciągników w rynku pojazdów ciężkich wynika z dominacji klientów zajmujących się transportem międzynarodowym. W innych krajach struktura popytu jest bardziej równomierna.

Wynajem coraz popularniejszy

Nadal rośnie popularność wynajmu. – Od kilku lat obserwujemy rosnące zainteresowanie tym rozwiązaniem. Zwiększa się zwłaszcza grono osób, które chcą skorzystać z najmu krótkoterminowego. Jest to widoczne szczególnie wśród firm, które szukają elastycznych rozwiązań transportowych lub które dopiero zaczynają swoją działalność w transporcie – tłumaczy Cwalina.

Nie wszystkich cieszy wzrost popularności wynajmu krótkoterminowego. – Od jakiegoś czasu producenci prześcigają się w oferowaniu ciągników siodłowych w umowach najmu nawet na 6 czy 12 miesięcy. W Volvo Trucks

najkrótszy okres najmu wynosi 36 miesięcy. Uważam, że krótsze kontrakty są szkodliwe dla rynku i całej branży – podkreśla dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Poland Małgorzata Kulis.

Zwraca uwagę, że praktycznie nowe pojazdy wracają jako używane i trzeba je gdzieś zagospodarować. – Nasza gospodarka nie jest już w stanie wchłonąć takiej ilości praktycznie nowych samochodów. Doszło do sytuacji odwrotnej niż w ubiegłych latach - brakuje podwozi, a ciągniki siodłowe zalegają na stokach. Volvo Trucks stawia na systematyczny rozwój, nie poddajemy się presji rynku, ani pod względem rodzaju umów, ani pod względem cen – zapewnia Kulis.

Dodaje, że w Volvo Trucks Poland wynajem wynosi 15-17 proc. całej sprzedaży. – Uważamy, że jest to produkt dedykowany dużym, korporacyjnie działającym firmom. Mniejsze przedsiębiorstwa w sytuacji spowolnienia gospodarczego mogą po prostu sobie z nim nie poradzić – tłumaczy.

Popularne są także kontrakty serwisowe. Kołodziejek podaje, że na koniec 2018 roku udział kontraktów serwisowych wyniósł 55 proc. dostaw DAF-a, natomiast w styczniu przekroczył 60 proc.

Z manufaktury fabryka

Na początku lat 50. Zakłady Starachowickie opanowały technologię wielkoseryjnej produkcji samochodów. Symbolem tej przemiany było uruchomienie taśmy montażu finalnego.



Star 20 z oszczędnościową kabiną N23.

Robert Przybylski

W poniedziałek, 2 kwietnia 1951 ruszyła taśma potokowej produkcji Stara 20. "Słowo Ludu", organ kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR wymieniało, że na uroczystość przybyli minister przemysłu

słu ciężkiego tow. Julian Tokarski w otoczeniu wiceministra tow. Miśkiewicza i wyższych urzędników Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, generalny dyrektor Centralnego Zarządu Przemysłu Motoryzacyjnego tow. Krajewski, sekretarz KW PZPR tow. Pilawka, przedstawiciele Komitetu Fabrycznego Zakładów Starachowickich (Zastar), dykcji i załoga Fabryki Samochodów.

Czerwone szturmówki

„Hala montażowa udekorowana została czerwonymi szturmówkami oraz transparentami głoszącymi hasła narodowego frontu walki o Plan 6-letni, pokój i socjalizm. W imieniu załogi powitał przybyłych gości i złożył meldunek o gotowości załogi do uruchomienia potoku kawaler Orderu Sztandaru Pracy kierownik montażu

tow. Stefan Popieluch”. (...) Pierwszym Starem 20 zjeżdżającym z taśmy odbyli jazdę próbną tow. Tokarski i tow. Popieluch.

- Pamiętam jaka to była budująca wiadomość, podawana w radiowych dziennikach – od rana do wieczora, jak ogłaszano, że w FSC uruchomiono taśmę do montażu samochodów. Do dziś pięknie mnie uszy, jak się w tę wiadomość z radia wsłuchiwałem – wspomina ówczesny uczeń starachowickiego Technikum Budowy Samochodów Norbert Wieczorek. Dodaje, że jego ojciec, Augustyn Wieczorek, kierujący liczącym kilkadziesiąt osób Biurem Konstrukcyjnym w Dziale Głównego Mechanika, skomentował, że „to odkupiona od Anglików jakaś stara „taśma” przeznaczona na złom”. – Niedługo czas po tym miałem, jako uczeń technikum, możliwość pracowania na niej, pomagając w montażu. To była kilkudziesięciometrowa linia dla montażu wcześniej aut osobowych – o dużo mniejszym rozstawie szyn prowadzących i z ciągniętym łańcuchem pośrodku. Ale radość była! – zapewnia Norbert Wieczorek.

Dział Głównego Mechanika zainstalował linię montażu końcowego w przedwojennej hali nr 4, która była najdłuższym obiektem zakładu. Linia przesuwiała się z południa na północ. Wkrótce po uroczystości, kielecki dziennik opisywał, jak to „132-metrowy potok wmontowany w podłogę

W tym samym czasie ruszyły linie montażu silnika, skrzyni biegów, osi przedniej, tylnego mostu, ramy, budek szofera i nadwozia. Zmalała prędkość, np. w przypadku ramy do 6 roboczogodzin na sztuce.

hali sunie powolnym ruchem. (...) Samochód „rośnie”, na każdym stanowisku taśmy przybywają mu nowe części. Wreszcie na 19. następuje regulacja wozu i napełnienie zbiorników benzyną”.

Dzięki taśmie z fabryki co 15 minut miał wyjeżdżać Star 20, „tak jak to postanowił Plan 6-letni”. Jeden z robotników przyznał, że „taśma jest jeszcze nie dotarta i nie zawsze co 15 minut dostajemy części. – Często musimy na nie czekać – stwierdził junak Jurek Kominek. „Majster Wójtowicz biega przez cały dzień wzdłuż taśmy, to znowu do działu obróbki kół zębatych – przynagła, popędza, przejęty jedną myślą: dostarczyć taśmie w porę wszystkiego co jej potrzeba, aby równomiernie, w określonych odstępach czasu schodził z taśmy nowy Star 20”.

Dziennikarz zauważył, że przed organizacją partyjną, radą zakładową i dyrekcją i całą załogą Zakładów Starachowickich stały wielkie zadania: „Walka o to, aby taśma nie miała przestojów, aby każdy detal był na czas i w dostatecznej ilości. (...) Organizacje partyjne i związkowe muszą rozpocząć wielką pracę agitacyjną”.

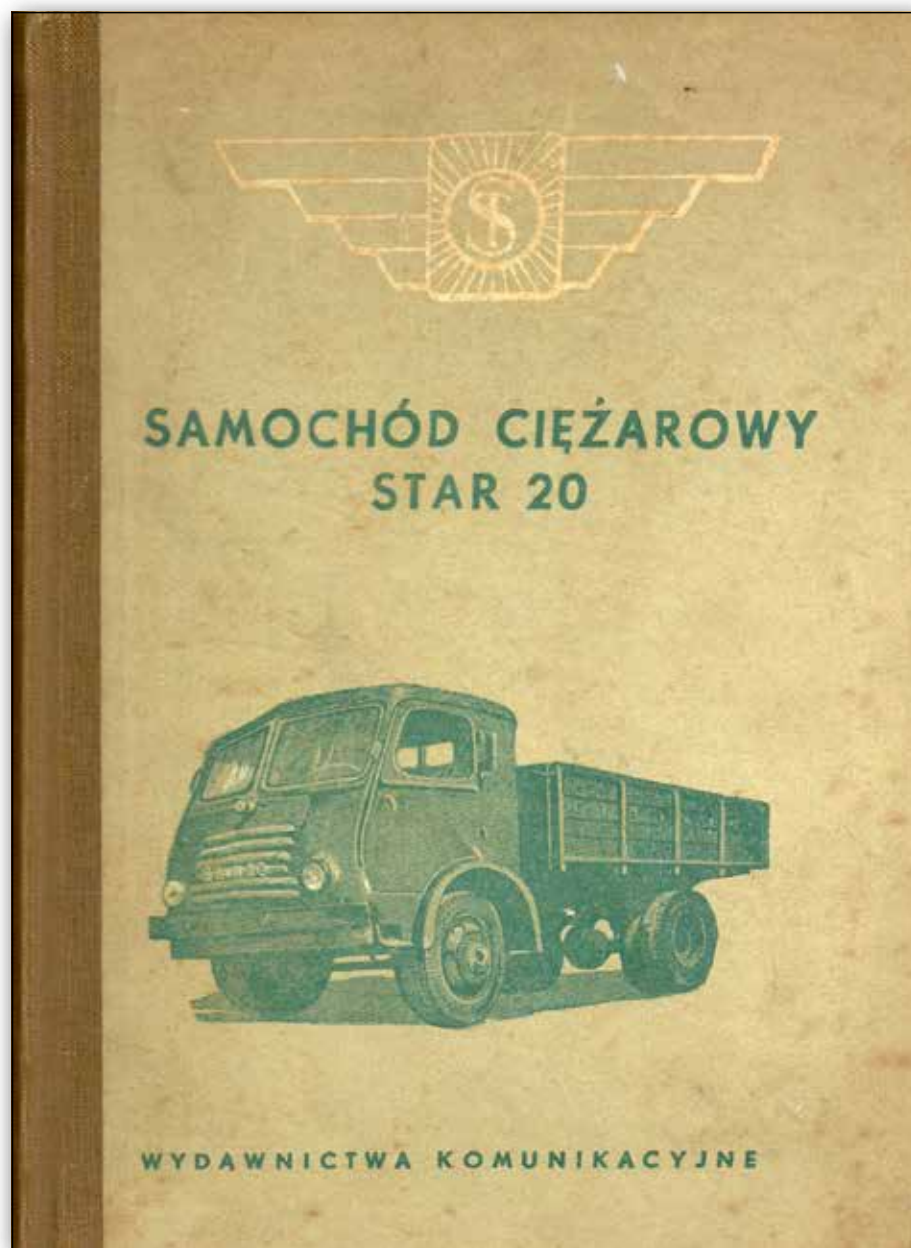


Linie montażu osi, mostów i silnika

Łatwiej było jednak o agitację niż części. Norbert Wieczorek wspomina napis ciągnący się ze dwieście metrów na płocie okalającym fabrykę od „Piętej Bramy” w dół, aż pod „Zegary”: „Nasze samochody Star 20 to oręż w walce o pokój i socjalizm”.

Starachowicka fabryka, w styczniu 1945 roku całkowicie ogołocona z maszyn, jeszcze na początku lat 50. produkowała części do ciężarówki najprostszymi metodami. Norbert Wieczorek opisuje, że np. docieranie pary kół przekładni głównej i polewanie ich z konewki naftą z proszkiem trwało godzinami. Dopiero w 1950 roku zakład po raz pierwszy zastosował obróbkę cieplną i nawęglanie w gazie; w tym samym roku ruszyła odlewnia żeliwa B, ale pozbawiona mechanizacji.

Resort nakazał eliminację importowanych materiałów, więc konstruktorzy Zastar zastosowali stop panewkowy z niską zawartością cyny, stosowany w górnych panewkach korbowodów. Odlewnia korzystała z masy rdzeniarskiej składającej się z piasku



Masowa produkcja wymusiła przygotowanie instrukcji obsługi samochodu.

rzecznego, importowanego oleju lnianego i z mąki żytniej 90-procentowej. W 1950 roku robotnicy sporządzili nowy skład masy: na 70 kg piasku rzeczno-gruboziarnistego 0,5-1 mm dołożyli 30 kg mułu tzw. olsztyńskiego i 1 kg smołowca jako spoiwa. Nie było ono najlepsze, więc zamiast niego dali olej „W”. „Ten skład masy zapewnił dobre odgazowanie rdzeni, sprzyja ich czernieniu (grafitowaniu) i bez trudu rdzeń daje się wybijać (usuwać) z odlewu” opisywało Słowo Ludu.

W 1950 roku z fabryki wyjechały 782 Stary, plan na 1951 roku przewidywał 3-krotny wzrost produkcji, więc rzemieślnicze metody musiały ustąpić maszynom. Proces był jednak powol-

ny, w podsumowaniu 1951 roku MPC zaznaczało, że Zakłady Starachowickie nie obniżyły zgodnie z planami kosztów wytwarzania Stara 20; przekroczyły one 67 tys. zł, gdy resort planował 64 tys. zł.

Ponaglone Zakłady Starachowickie zakończyły w 1951 roku montaż w gniazdach seriami. W II kwartale 1952 roku rozpoczęły lanie staliwnych pochw tylnego mostu i piasty środkowej. Odlewnia zastosowała mechaniczne wybijanie form i kontenery w transporcie międzywydziałowym. Ruszyła kuźnia z dwoma piecami kuzienniczymi; pracę ułatwiło 45 podnośników pneumatycznych oraz rozbudowany transport. Zakład wzbogacił się także o 11 suwnic. Zastar wprowadził chromowanie twarde narzędzi, zwięks-

szając ich trwałość. Technolodzy zastosowali także elektrowirowe utwardzanie narzędzi węglkami spiekanymi.

W III kwartale 1952 roku Zakłady Starachowickie uruchomiły 2 gniazda obróbki widełek i pokrywy oraz liczącą 16 obrabiarek linię do obróbki osi przedniej, zwrotnic i zaworów.

W tym samym czasie ruszyły linie montażu silnika, skrzyni biegów, osi przedniej, tylnego mostu, ramy, budek szofera i nadwozia. Zmalała pracochłonność, np. w przypadku ramy do 6 roboczogodzin na sztuce. Starachowice uruchomiły produkcję narzędzi do wiórkowania kół zębatach, uniezależniając się od importu. Technolodzy wprowadzili typowe procesy technologiczne dla produkcji wałów korbowych, tłoków i sworzni. Konstruktorzy Zastar opracowali technologię spęczania zaworów na elektrospęczarce, co obniżyło cenę zaworu z 26,7 zł na 3,2 zł.

Uproszczona technologia

- W początkowym okresie często musieliśmy odstępować od założeń konstrukcyjnych, ze względu na brak właściwych materiałów lub urządzeń – wspominał nadzorujący produkcję ze strony biura konstrukcyjnego Ryszard Karsch. Np. sprzęgło wykonywane było jako elastyczne. Z powodu trudności produkcyjnych wykonania tarcz z tłoczonymi obramowaniami sprężyn, obramowania te poczęto donitowywać. – Okazało się, że jakość sprężyn otrzymanych z kooperacji jest niska. W tych warunkach doszło do zastosowania sprzęgieł sztywnych, w ogóle bez amortyzacji – opisywał.

- Nagminną sprawą było też podejmowanie decyzji w sprawie tolerancji wykonania. W szeregu wypadków na rysunkach tolerancji w ogóle nie było i trzeba było ją określać. W innych – konstruktorzy na wszelki wypadek podali tolerancje zbyt dokładne, niemożliwe do osiągnięcia lub po prostu niepotrzebnie zawężone – dodawał Karsch.

Przyznawał, że zasadniczą wadą była mała trwałość silnika. – Szybko zużywały się tuleje cylindrowe, które wykonywano z nieodpowiednich gatun-

ków żeliwa. Ogromnie dużo do życzenia pozostawiała czystość wykonania odlewów, głównie kadłuba i głowicy. Z wnętrza tych odlewów już w czasie eksploatacji, wydobywały się duże ilości piasków formierskich, które zanieczyszczały układ chłodzenia i olejenia. To też przyspieszało zużywanie się silników. Potem dopiero wprowadzono dokładniejsze czyszczenie, przepłukiwanie i malowanie wnętrza kadłubów – wymieniał czynności produkcyjne.

Drugim słabym elementem były kabiny kierowcy. – Najpierw była kabina N20, dobra, trwała, ale droga i nie technologiczna – tłumaczył Karsch. Pracownik Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego Andrzej Zgliczyński, twórca uproszczonej kabiny N23, podczas prezentacji w ministerstwie podkreślił, że nowy wyrób potrzebuje mniej blachy od dotychczasowego, wymaga jej niższego gatunku i ma znacznie mniejszą pracochłonność. – Prototyp budki przeszedł próby, podczas których wyszły na jaw drobne błędy, już poprawione. Produkcja ma być na tyle precyzyjna, że w razie remontów nie będzie zacho- dziła potrzeba indywidualnego dorabiania części – zapewniał Zgliczyński.

Produkcja kabin N23 ruszyła w marcu 1952 roku, od podwozia nr 10001. W IV kwartale 1952 roku Zastar wprowadził natryskowe malowanie budek kierowcy.

Rząd docenił osiągnięcia starachowickiego zakładu. W 1952 roku dyrektor techniczny Zakładów Starachowickich Kazimierz Loesch, główny technolog Emilian Matyka, Czesław Rut i Marian Łuczkiwicz otrzymali nagrodę państwową za uruchomienie produkcji samochodów Star.

Akord i normy

Doposażenie zakładu umożliwiło wyprodukowanie w 1952 roku ponad 4,7 tys. Starów. W 1953 roku produkcja wzrosła blisko dwukrotnie do ponad 8,3 tys. Starów, choć Ministerstwo Przemysłu Maszynowego (przejęło motoryzację od MPC) planowało niemal 10 tys. Do tego poziomu fabryka zbliżyła się rok później, gdy z ta-

śmy montażowej zjechało 9,5 tys. Starów 20.

Ministerstwo dbało, aby inwestycje w fabryki jak najszybciej dały wzrost produkcji. Kolegium MPM na posiedzeniu 14 marca 1953 roku analizowało system płac w podległych przedsiębiorstwach. W resorcie system dzielił się na 4 rodzaje: dniówki, dniówki z premią, akordu i akordu z progresją. Ogólny stan zakordowania robót wynosił 60 proc. Zebrani dyskutowali nad rewizją norm, przewidzianą na nadchodzące miesiące. Planowali także zwiększyć odsetek prac objętych akordem i podnieść progresję przy przekraczaniu planów, bowiem niepokój budził wzrost płac wyprzedzający wydajność.

Dyrektor generalny MPM Kech stwierdził, że wskaźniki wyrobienia norm są niewiarygodne. – Robotnicy praktykują przy kartach roboczych różne manipulacje, co zaciemnia wskaźniki wyrobienia norm – przekonywał.

Na kolegium MPM z 28 lipca 1953 roku dyrektor CZPMot Tymieniecki relacjonował, że do 20 lipca wszystkie przedsiębiorstwa zarządu, za wyjątkiem czterech, zaostrzyły normy, przeciętnie o 8-9 proc. Na większości wydziałów normy zostały poważnie przekroczone, jak to stało się np. w Zakładach Starachowickich, za wyjątkiem odlewni A i B. – Stopień akordowania robót wzrośnie z 58,5 proc. do 62 proc na koniec roku – zapowiadał Tymieniecki.

W 1952 roku fabryka wyprodukowała ponad 4,7 tys. Starów 20.



Akord i współzawodnictwo stały się powszechne. Aktyw partyjny zachęcał robotników do przekraczania planów z okazji rocznicy rewolucji październikowej, powstania PPR, Armii Czerwonej, urodzin Lenina, a nawet dnia kobiet.

Raport spisany pod koniec 1949 roku przez działacza Stronnictwa Narodowego Edwarda Sojkę (Majewskiego) dla rządu RP w Londynie przypominał, że Kazimierz Rusinek, ongiś sekretarz Komisji Centralnej Związków Zawodowych stwierdził, że „przed wojną zwalczałyśmy pracę akordową i wynagrodzenie w naturze, ponieważ korzyści z tego ciągnął przemysłowiec. Ale obecnie, gdy przemysł zostaje znacjonalizowany, (...) sami wprowadziliśmy pracę akordową.” Miał na myśli przede wszystkim współzawodnictwo.

Sojka podkreślał, że w Polsce tamtego okresu przeważał system akordowy, płace zależały od przekraczania norm. „Zasadą jest, że wypracowanie normy zapewnia głodową płacę. Przekroczenie normy o 100 proc. zapewnia niemal dwukrotny wzrost wynagrodzenia.

Tragedia zaczyna się, gdy robotnik musi iść na rentę. Wynosi ona 2 tys. zł i odpowiada cenie pół kg herbaty”.

Sojka dodaje: „Ucisk i wyzysk sprawił, że pracownik stał się apatyczny i zrezygnowany, pracuje bez najmniejszego zainteresowania, byleby odpracować dniówkę i nie spotkać się z ja-



Wojskowa kontrola przeprowadzona w 1953 roku znalazła w fabryce wiele przykładów niegospodarności.

Walka o jakość

Nowe normy i maszyny nie podniosły jakości produkcji. MPM wyliczało, że tylko w pierwszym półroczu 1953 roku przemysł maszynowy stracił z powodu braków (bez odlewnictwa, które było piętą achillesową całego przemysłu) 6 mln roboczogodzin, co odpowiada pracy jednego zakładu liczącego 7 tys. robotników bezpośrednio produkcyjnych. Zakłady Starachowickie straciły 16,9 proc. godzin na braki, czyli co szóstą godzinę produkcyjną.

Minister Tokarski wskazał, że winni złej jakości są „Przed wszystkim dyrektorzy, to jest ci, którzy w imię wykonania planów ilościowych, dawali ilość o obniżonej jakości, a tym samym zwiększyli zapotrzebowanie na wyroby przemysłowe”. Minister podał przykłady zwalniania pracowników Działu Kontroli Technicznej niezgodnie z przepisami pracy, nakłanianie ich do składania wypowiedzeń drogą różnego rodzaju utrudnień, jak np. potrącenia premii, nieobsadzania wolnych etatów, proponowania lepiej płatnych zajęć.

Na kolegium MPM z 20 października 1953 roku dyrektor Zakładów Starachowickich Henryk Czajka złożył raport o jakości produkcji. – Zakład walczył o poprawę jakości budek kierowcy, silnika, o dobre włączenie 1-go biegu, o lepszą regulację hamulców, o uszczelnienie pompki pa-

liwa, o wyeliminowanie hałasu mostu tylnego, „zwłaszcza na odcinku produkcji eksportowej w drodze selekcjonowania zespołów” – wymienił dyrektor.

Przyznał, że walka była niedostateczna, bowiem średnio dziennie 15 silników idzie do poprawy z powodu stuków, zacieków, hałasu kół rozrządu. Podkreślił, że fabryka zlikwidowała braki konstrukcyjne. Nie udało się zmniejszyć ilości braków odlewni z powodu braku lakieru olejoodpornego. – Zabrakło jednorodnych jakościowo materiałów, na które nie ma opracowanych warunków technicznych odbioru i wzorów gotowych wyrobów. Niedostateczna jest jakość elektrotechniki, w tym rozruszników. Nie ma także uszczeliek miedzianych – wyliczał Czajka.

Kolegium jednak przekonywało, że Zakłady Starachowickie nie walczyły o poprawienie jakości, a jedynie o ilościowe wypełnienie planów, o czym świadczył zły montaż zespołów, przepuszczanie defektów przez kontrolę techniczną, ulgowe warunki odbioru sprężyn zaworowych, wypuszczanie na odpowiedzialność dyrektora wybrakowanej produkcji.

Kolegium wskazało, że rośnie wartość reklamacji na Stary. Zobowiązało dyrekcję Zastar i CZPMot do opracowania technicznych warunków odbioru samochodów na wzór odbioru wagonów lub aut z Gorki. Zakłady miały opracować także warunki odbioru od poddostawców. Kolegium zobowiązało także dyrekcję Zakładów do zmian organizacyjnych, aby wyeliminować usterki silnika, tylnego mostu i innych mechanizmów. Jednak zmiany organizacji fabryki nie wystarczyły, bo problemy z jakością gnębiły cały przemysł do końca istnienia PRL.

Podziękowania dla: Bogusława Postka, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego. Korzystałem też z książki „Polska pod reżimem komunistycznym. Sprawozdanie z sytuacji w kraju (1944-1949)”.

A teraz prosto po pieniądze...

Windykacja w każdym zakątku Europy

STRAETUS

www.straetus.pl

WARSZAWA +48 22 382 12 14 | KATOWICE +48 32 444 98 58 | LUBLIN +48 81 470 55 60

reklama



moya
sieć stacji paliw

moya firma

KARTA PALIWOWA MOYA FIRMA

- przedpłacone gotówkowe i bezgotówkowe rozliczenie tankowania
- atrakcyjne warunki handlowe
- faktury zbiorcze za ustalone okresy tankowania
- zarządzanie kartami z poziomu aplikacji mobilnej
- internetowy dostęp do raportów i faktur
- personalizacja kart i dostępnych limitów tankowania
- oszczędność czasu dla kierowcy
- szybka i bezpieczna płatność kartą zbliżeniową
- całodobowa pomoc techniczna
- minimum formalności



ZADZWOŃ: 22 496 00 73 / NAPISZ: BOK@MOYASTACJA.PL WWW.MOYASTACJA.PL



GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA PONAD 200 STACJACH



Karta paliwowa
dla mądrych
Przewoźników

Wielkie
oszczędności
w Europie!

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

www.iqcard.at



Zarząd Mercedes-Benz Trucks Polska
Przemysław Rajewski – prezes,
oraz Magdalena Konarska – wiceprezes

Bliżej klienta

Od 2 stycznia 2019 roku polskich przedsiębiorców transportowych obsługuje Mercedes-Benz Trucks Polska, nowa spółka Daimler AG w Polsce. Jej utworzenie to kolejny krok drodze do coraz lepszego rozpoznawania i spełniania potrzeb tego sektora rynku

– Ta zmiana jest w istocie rzeczy efektem procesu, który rozpoczął kilka lat temu program Customer Dedication – wyjaśnia Przemysław Rajewski, prezes zarządu Mercedes-Benz Trucks Polska. – Dostrzeżliśmy wówczas, że klienci samochodów osobowych i dostawczych oraz ciężarowych wymagają coraz dokładniejszego dostosowania pod kątem różnych potrzeb, a nie działań skoncentrowanych jedynie na wspólnej marce Mercedes-Benz. Oczywiście sprzedaż pojazdów zawsze była rozłączna, ale wiele innych obszarów – takich jak serwis, obsługa posprzedażna, PR, marketing oraz inne usługi – działało wspólnie.

Nowa spółka – Mercedes-Benz Trucks Polska – skoncentruje wszystkie te obszary działalności wyłącznie na klientach samochodów ciężarowych. Decyzja koncernu o utworzeniu takiego

podmiotu ma charakter globalny. W naszym kraju nowa spółka została wydzielona ze struktur dotychczasowej Mercedes-Benz Polska.

– To naturalne i zdrowe rozwiązanie, jeśli przyjrzeć się takim zagadnieniom jak np. serwis – mówi Przemysław Rajewski. – W przypadku pojazdów osobowych i dostawczych klienci poruszają się głównie w mieście, łatwo też zapewnić samochód zastępczy lub taksówkę w razie awarii. Tymczasem w transporcie międzynarodowym stacje dealerskie i serwisowe powinny leżeć poza miastami, bo potrzebują więcej przestrzeni, żeby pomieścić wszystkie potrzebne usługi. Poza tym ciężarówka nie może stać, musi pracować, a ze względu na specyfikę branży – zezwolenia, ładunki, dane pojazdu – podstawienie zastępczego ciągnika nie jest rozwiązaniem.

W efekcie zmiany nowa spółka Mercedes-Benz Trucks Polska zyska większą samodzielność i elastyczność. Nowa spółka nie stawia sobie za cel rewolucyjnych zmian, jest to raczej kontynuacja i deklaracja pogłębienia obranego kierunku działań na poziomie strukturalnym.

Na jakie nowości mogą liczyć klienci Mercedes-Benz Trucks Polska?

– Dzięki tej zmianie będziemy bliżej naszych klientów, a drogi decyzyjne wewnątrz firmy będą krótsze i bardziej efektywne – wyjaśnia Magdalena Konarska, wiceprezes zarządu Mercedes-Benz Trucks Polska. – Klienci otrzymają szybciej lepiej dopasowane do ich potrzeb produkty i usługi. Jest to również odpowiedź Daimler AG na trendy biznesowe, takie jak digitalizacja, usieciowienie: chcemy dostarczać nie tylko pojazd, ale kompleksowe usługi mobilne, finansowanie – wszystko dopasowane do potrzeb przedsiębiorcy transportowego.

Polska jest obecnie czwartym rynkiem w Europie, jeśli chodzi o transport – i nadal się rozwija. Rośnie ilość zleceń transportowych – ale z drugiej strony narastają problemy z brakiem kierowców. Dlatego tak istotne jest, żeby producent samochodów ciężarowych był dla swoich klientów partnerem. – Uważamy, że naszym zadaniem jako marki premium jest przygotowanie kompleksowej oferty skrojonej na miarę klienta, a do tego niezbędne jest pełne zrozumienie wszystkiego, co wiąże się z branżą, w której działa. Po to właśnie powstała Mercedes-Benz Trucks Polska – podsumowuje Magdalena Konarska.



Tylko ciężarówki

Wszyscy pracownicy nowej spółki są skoncentrowani na obsłudze przedsiębiorców transportowych

Rewolucja? Nie, kontynuacja
Mercedes-Benz Trucks Polska to kolejny krok w stronę klientów samochodów ciężarowych



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 42

LUTZ ASSEKURANZ

Po omówieniu w ostatnim odcinku naszej serii „przedmiotu umowy ubezpieczenia”, a w szczególności ubezpieczenia podstawowego (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, który sam wykonuje przewozy), ubezpieczenia subsydiarnego (ubezpieczenie odpowiedzialności własnej przewoźnika za działania i zaniechania przewoźników-podwykonawców na podstawie art. 3 CMR) oraz ubezpieczenia przewoźnika-podwykonawcy (podstawowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zatrudnionego przewoźnika-podwykonawcy zawarte na jego koszt), w tej i w następnych publikacjach przyjrzymy się bliżej kolejnym ważnym punktom warunków ubezpieczeniowych.

Zakres terytorialny ubezpieczenia

Wspomnieć należy, że w przypadku transportów ka-

botażowych ubezpieczeniem powinny być objęte przewozy realizowane w granicach państw członkowskich UE i EOG, jak również te wykonywane na terytorium kraju, w którym ubezpieczający ma swoją siedzibę (tzw. przewozy krajowe). Ponieważ jednak w naszej serii artykułów w pierwszym rzędzie chodzi o ubezpieczenie CMR w wąskim rozumieniu tego pojęcia, większą uwagę poświęcimy zakresowi terytorialnemu przewozów wykonywanych w oparciu o Konwencję CMR.

Oczywiście najważniejsze jest przy tym, aby zakres terytorialny ubezpieczenia obejmował wszystkie te kraje, do których jeżdżą pojazdy ubezpieczającego w ramach wykonywania przewozów. Niestety nie zawsze tak jest. Przykładowo autorowi przedłożono kiedyś do sprawdzenia pewną polisę ubezpieczeniową OCP, wraz z kwestionariuszem, w którym podano, że przewoźnik wykonuje przewozy do Rosji. Mimo to w polisie wyłącz-

no były właśnie transporty z i do Rosji.

Jakie są więc najbardziej popularne „pułapki”, w które może wpaść przewoźnik, niesprawdziwszy dokładnie swojej polisy?

- Sformułowanie „w granicach Unii Europejskiej” nie obejmuje Europy w całości. Jest przecież Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu ESWH (EFTA – European Free Trade Association), którego członkami są Szwajcaria, Islandia, Norwegia i Księstwo Liechtensteinu, tworzące razem z krajami unijnymi EOG. Ponadto jest cały szereg innych europejskich państw, takich jak np. Albania, Macedonia, Czarnogóra, Serbia, Bośnia i Hercegowina czy Kosowo. W sumie – w zależności od sposobu liczenia – można odnotować co najmniej 49 państw europejskich.

Europa w pojęciu geograficznym

- „Europa w pojęciu geograficznym” jest również niebezpiecznym sformułowaniem, ponieważ niektóre państwa, np. Rosja, Turcja i Kazachstan, leżą po części w Europie, a po części w Azji.

- Wyrażenie „Europa z wyłączeniem WNP (Wspólnota Niepodległych Państw, zrzesza większość byłych republik Związku Radzieckiego)” wyłącza z zakresu terytorialnego ubezpieczenia na terytorium Białorusi, Mołdawii, Ukrainy

oraz Azerbejdżanu, Kazachstanu i Rosji, chociaż mają one także swoją europejską część.

- „Przewozy z i do Włoch oraz z i do Rosji są wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej”, to oczywiście też mocne ograniczenie zakresu terytorialnego polisy, tak jak np. „Europa z wyjątkiem państw byłego Związku Radzieckiego”, ponieważ w tym przypadku nie są ubezpieczone np. transporty z i do krajów bałtyckich.

- Nie należy zapominać o krajach Afryki graniczących z basenem Morza Śródziemnego (Egipt, Libia, Tunezja, Algieria i Maroko), jeżeli przewoźnicy je obsługują.

- Uwzględnienia wymagają również obszary, na których prowadzone są działania wojenne, jak np. Syria, Irak itp., które niektórzy ubezpieczyciele wyłączają generalnie z zakresu terytorialnego ubezpieczenia.

Uwaga pułapki!

Fantazja kreatywnych ubezpieczycieli w tym zakresie nie zna granic, dlatego na wszelki wypadek warto zajrzeć też do własnej polisy ubezpieczeniowej. W tej kwestii firma Lutz Assekuranz chętnie służy swoją fachową radą.

Rozsądne określenie zakresu terytorialnego polisy znajduje się np. w warunkach ubezpieczenia, które są stosowane za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz Ver-

sicherungsvermittlung Ges.m.b.H., gdzie: „Ochroną ubezpieczeniową objęte są przewozy ... wykonywane na terenie Europy w pojęciu geograficznym, a także przewozy wykonywane z krajów europejskich do krajów Afryki graniczących z basenem Morza Śródziemnego i odwrotnie oraz przewozy wykonywane z krajów europejskich do krajów Bliskiego i Środkowego Wschodu i odwrotnie, przy czym wschodnią granicę ochrony ubezpieczeniowej stanowi linia południka dziewięćdziesiątego piątego stopnia długości geograficznej wschodniej”. Odpowiada ona mniej więcej umownej linii przebiegającej między Krasnojarskiem a Kalkutą. Taki zakres terytorialny powinien z reguły wystarczyć, ale może też podlegać indywidualnemu rozszerzeniu.

Przewozy promowe

Kolejnym ważnym zagadnieniem w tym kontekście są przewozy promowe. Niektóre polisy przewidują mianowicie, że w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie Konwencji CMR odpowiedzialność przewoźnika jest objęta ochroną ubezpieczeniową tylko wtedy, gdy pojazd znajduje się na drodze, a nie gdy jest przewożony promem, a więc np. na kanale La Manche lub pomiędzy Włochami a Turcją. Również przewozy w systemie Ro-La lub transport ciężarówek wraz z ładunkiem na statkach śródlądowych czasami nie są objęte ubezpieczeniem. Nawet jeżeli takie regulacje znajdują się w punkcie „zakres terytorialny ubezpieczenia”, to może to mieć istotne, daleko idące skutki pod względem odpowiedzialności cywilnej, o czym świadczy treść artykułu 2 CMR:

Art. 2. Zastosowanie Konwencji CMR w transporcie kombinowanym

(1) Jeżeli pojazd, zawierający towary, przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przelądunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień artykułu 14, niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu. Jednak w miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz że wynika ono z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez niniejszą Konwencję, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami prawa dotyczącymi przewozu towarów innym rodzajem transportu niż drogowy. Jednak w braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie określona niniejszą Konwencją.

(2) Jeżeli przewoźnik drogowy jest jednocześnie przewoźnikiem innym niż drogowy, jego odpowiedzialność określa również ustęp 1, tak jakby jego funkcja przewoźnika drogowego i jego funkcja przewoźnika innego niż drogowy były wykonywane przez dwie różne osoby. W przypadku gdy winę za zdarzenie szkodowe ponosi środek transportu prze-

wożący pojazd drogowy wraz z ładunkiem, to – w razie możliwości zastosowania bezwzględnie obowiązujących norm prawa w zakresie przewozu towarów takim środkiem transportu – odpowiedzialność przewoźnika drogowego ustala się według prawa obowiązującego dla tego środka transportu, w przeciwnym razie stosuje się postanowienia Konwencji CMR. Jeżeli jednak transport na tego rodzaju odcinkach trasy przewozu jest wyłączony z zakresu terytorialnego polisy, to ubezpieczeniem nie jest objęta ani odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR, ani też odpowiedzialność na podstawie reżimu obowiązującego dla danego środka transportu przewożącego pojazd

drogowy wraz z ładunkiem, o ile taki reżim można zastosować.

Wskazana jest ostrożność!

Ostrożności, starannych przewoźników nigdy za wiele – jak wynika z dotychczasowych rozważań, biorąc pod uwagę warunki własnego ubezpieczenia CMR. Z tego powodu firma Lutz Assekuranz, jako niezależny broker ubezpieczeniowy, oferuje możliwość sprawdzenia polis innych ubezpieczycieli i oczywiście pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o zawieranie umów ubezpieczeniowych.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

Dział likwidacji szkód:
tel.: +48 1 8175573 16
office@lutz-assekuranz.pl

Biuro w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Meidlinger Hauptstr. 51-53
tel.: +43 1 8175573 31
gebieta@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
17 860 32 48 Rzeszów
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 206 Szczecin
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

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

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

Czy transport się opłaca?

TIMOCOM LiveTalk z prezesem zarządu firmy Adar Adamem Aszykiem.

TIMOCOM

Ilu przewoźników, spedytorów czy logistyków tyle opinii o branży TSL. TIMOCOM korzystając z okazji, jaką stworzyły Targi TransLogistica Poland 2018 w Warszawie, postanowił zatem zapytać prezesa zarządu firmy Adar, Adama Aszyka, m.in. o to, dlaczego zredukował firmową flotę do zera, czy informatyzacja to dobra inwestycja oraz czy mała firma transportowa ma szansę na dzisiejszym rynku i czy transport może się w ogóle opłacać.

Wyjątkowa firma

Adar jest przedsiębiorstwem rodzinnym. Dziś liczy sobie 130 osób. Pracują tam głównie ludzie młodzi. Co czwarty pracownik jest programistą. Inwestycja w rozwój oprogramowania wewnętrznego realizowana we współpracy z Polsko-Japońską Akademią Technik Komputerowych oraz Politechniką Gdańską przynosi wymierne efekty. Celem jest optymalizacja działania, a zatem wyłączenie tego rodzaju pracy, która jest powtarzalna i opisywalna algorytmicznie, czyli może być wykonywana przez system komputerowy. Według szacunków, gdyby nie było rozwiązań realizowanych przez zespół IT, Adar musiałby zatrudniać ok. 200 do 250 osób.

Międzynarodowa spedycja

Jeszcze 9 lat temu Adar skupiał się na zwiększaniu swojego potencjału poprzez inwestowanie we flotę. Jednak brak kierowców na rynku skłonił firmę do zmiany strategii. Skupiając się na działaniach spedycyjnych, skutecznie współpracując z przewoźnikami i polegając na ich rekomendacji, Adar stopniowo wyzbywał się pojazdów, obejmując swoją marką ciężarówki partnerów. Dziś flota, którą dysponuje firma, liczy ponad 400 ciągników siodłowych z naczepami. W tym roku Adar zanotował dwukrotny wzrost. „Myślę, że jest to kwestia naszych wartości. Firma Adar jest firmą rodzinną, dla nas to jest jak nasze nazwisko. Chcemy, żeby odbiór tej firmy był jak najlepszy. To, że się zwiększamy, jest tak naprawdę wyborem przewoźników, kwestią ich decyzji, czy chcą się rozwijać, czy mają za co i jak to wygląda, jeśli chodzi o ich wewnętrzny portfel” - podkreśla Adam Aszyk.

Altruizm w biznesie?

„Nie, to nie jest altruizm. To jest spojrzenie biznesowe. Przewoźnik robiąc kilometr, sprawia, że my także je robimy. Mamy wtedy więcej frachtów i większe obroty. Jeżeli przewoźnicy są zadowoleni i dobrze o nas mówią, to ta opinia w połączeniu z rozwiniętym systemem informatycznym skutkuje tym, że zwiększenie liczby aut nie wpływa tak

znacząco na wzrost kosztów stałych. W praktyce oznacza to, że koszty stałe w kalkulacji na dane zlecenie, są coraz niższe. Dzięki temu jesteśmy w stanie podnosić stawkę tak, jak to miało miejsce ostatnio” - tłumaczy.

Konsolidacja środowiska kontra mała firma transportowa

Branża TSL konsoliduje się. Tego zjawiska nie da się powstrzymać. Wpływa na to wiele czynników. Jednym z nich jest niska marżowość i oszczędności uzyskiwane dzięki efektowi skali. TIMOCOM zapytał prezesa firmy Adar o to, czy mała firma transportowa ma w tej sytuacji możliwość utrzymania się na rynku.

– Tak, jak najbardziej, choć czas dla przewoźnika jest teraz bardzo trudny. To nie jest dobry moment na inwestycję w transport. Pasja jest czymś fantastycznym, ale wystarczy jeden mandat w UE, jeden nieuczciwy klient i można stracić firmę. Czasem jest to kwestia złej decyzji, bo ktoś stwierdzi, że kupi pojazd w leasingu, na który go nie stać. Poza kosztami stałymi jest to także kwestia weryfikacji kontrahenta. TIMOCOM np. stosuje zasadę, że nieuczciwe zachowania, jak np. brak płatności za usługę skutkuje utratą dostępu i numeru ID. Wniosek jest prosty – im niższy numer tym większa wiarygodność. Adar ma swój numer już 15 lat.

Są fanami swoich fanów

Adar ściśle współpracuje z przewoźnikami i kierowcami. Część z nich jest fanami tej firmy i manifestuje to poprzez media społecznościowe. Ale też wielu kierowców ma fanów wśród pracowników firmy Adar. „Chodzi o identyfikację z naszymi wartościami – uczciwość,

przejrzystość to nas przyciąga. Model komunikacji jest zbliżony i stajemy się wzajemnie fanami. Jesteśmy razem” – mówi Adam Aszyk. Z tego poczucia wspólnoty transportowej i codziennych doświadczeń powstał pomysł nakręcenia filmu „Najtrudniejsza branża świata” czy „Hejt”, a także stworzenia marki odzieżowej dla kierowców „U

szofera”. „Kierowca może fajnie wyglądać, chodzi o odczarowanie branży. Nie wiem, czy zrobimy to w pojedynkę, i mam nadzieję, że ten top firm, a one wiedzą, o jakich myślę, też weźmie w tym udział.”

Cały wywiad z prezesem zarządu firmy Adar Adamem Aszykiem dostępny jest na stronie TIMOCOM: www.timocom.pl

BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE

#TIMOCOM



Lego Silverado

Chevrolet we współpracy z Lego stworzył pełnowymiarowego pickupa Silverado z klocków. To czysto promocyjna akcja - samochód nie jeździ, jest za to lżejszy od swojego pierwowzoru - zabawkowy pickup waży 1,5 tony, a prawdziwy 2,2 t. Budowało go 18 osób przez 2000 godzin. Konstrukcja składa się z ponad 330 tysięcy klocków.



Na czerwonym świetle

Czesi zdecydowali, że skręcanie w prawo na czerwonym świetle będzie u nich dozwolone. To rozwiązanie podobne do tego, które obowiązuje w Polsce, z tym że sygnalizatory nie będą wyposażone w dodatkowe zielone strzałki. Podobnie jak w naszym kraju, to tylko warunkowa możliwość skrętu. Rozwiązanie ma przyczynić się do upłynnienia ruchu.

Mini Hoonitruck

To chyba najmniejszy pojazd zainspirowany kaskaderskimi wyczynami kierowcy rajdowego Kena Blocka. Niewielka Honda n600 przerobiona na pickupa z silnikiem od motocykla Suzuki GSX-R 1000. Sprzedawana na przełomie lat 60. i 70. Honda n600 miała 45 koni i silnik 600. Teraz pojemność jest prawie dwukrotnie większa, a moc sięga 190 KM. Przy czym mikro samochodzik waży 500 kg.



Suzuki o wielu twarzach

Premiera nowego Suzuki Jimny pobudziła wyobraźnię miłośników terenówek. Najmniejsze prawdziwe auto terenowe na rynku może przeobrażać się w inne kultowe samochody. Jedną z japońskich firm tuningowych z przymrużeniem oka podszła do Jimniaka i zaproponowała zestawy stylistyczne, dzięki którym auto może upodobnić się do Land Rovera Defendera lub Mercedesa klasy G.

Rewolucja w WORD-ach

Kandydaci na kierowców w Polsce oblewają egzaminy, bo to się opłaca ośrodkom. Ta taktyka nie jest tajemnicą, ale być może sytuacja się polepszy. Ministerstwo Infrastruktury chce zmienić sposób finansowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Pomysł jest taki, żeby dochody nie zależały od liczby przeprowadzonych egzaminów, a co za tym idzie oblatanych kandydatów. Działalność ośrodków ma finansować wojewoda. Dziś w Polsce egzamin zdaje średnio 35 proc. kandydatów, w Wielkiej Brytanii 47 proc., a w Niemczech nawet 70 proc.



Koniec Twingo

Koniec, ale na polskim rynku. Renault ogłosiło, że dealerzy nie będą już przyjmować zamówień na Renault Twingo. Oryginalny maluch z silnikiem z tyłu i napędem na tylną oś znika z polskiej oferty francuskiej marki. Powodem jest słaba sprzedaż miejskiego auta. Produkcja Twingo nie kończy się jednak, bo np. we Francji popyt na ten model nadal jest.



Pierwszy Dakar Toyoty

Nasser Al-Attiyah jest zwycięzcą tegorocznego Rajdu Dakar. Katarczyk po raz drugi wygrał najtrudniejszy terenowy maraton świata. Dakar 2019 okazał się przełomowy dla Toyoty, auto tej marki po raz pierwszy w ponad 40-letniej historii rajdu okazało się najszybsze w klasyfikacji samochodów. Dobry wynik uzyskał też Polak Kuba Przygoński, zajął 4. miejsce.



Spełnione studenckie marzenie



Od studenckich lat myślałem o zbudowaniu kampera na bezdroża, takiego na trasę Paryż-Dakar, ale pokonywaną nie w tempie wyścigowym, lecz turystycznym – mówi twórca oryginalnego terenowego samochodu Piotr Ozimek.

Robert Przybylski

Właściciel firmy transportowej Epo-Trans Piotr Ozimek jest zapalonym podróżnikiem. Dwa lata temu postanowił zrealizować pomysł z czasów studenckich i zbudować kampera na podwoziu samochodu terenowego. Nacieszył się już podróżami samochodem kempingowym na podwoziu Fiata Ducato, postanowił sprzedać go i przygotować pojazd marzeń.

Auto, które wróci o własnych siłach

- Chodziło mi o sprawdzony, solidny samochód, którym będę mógł bezpiecznie pojechać do Afryki lub Azji i o własnych siłach wrócić – tłumaczy Ozimek.

Wskazuje, że współczesne samochody z silnikami Euro VI wymagają czystego paliwa i specjalistycznego obsługiwanego zaplecza. – Tymczasem zamierzałem wybrać się tym samochodem do krajów, w których nikt nie ma elektronicznych narzędzi diag-

nostycznych, a paliwo nadaje się co najwyżej do silników Euro III. Wybrałem auto bez elektroniki, którego silnik spali nawet zużyty olej jadalny, np. z frytek. Chciałem uniknąć sytuacji, gdy czujniki zablokują funkcjonowanie samochodu i nie będę miał czym wrócić do domu – wyjaśnia twórca pojazdu.

Podwozie znalazł w 2017 roku w Niemczech, był to wystawiony na sprzedaż pożarniczy Mercedes-Benz 1222 z napędem na obie osie, wyprodukowany w 1988 roku. – Specjalnie szukałem pożarniczego samochodu,

bo mają one małe przebiegi, są zadbane i garażowane. Ogólnie są to samochody w dobrym stanie – podkreśla właściciel Epo-Trans.

Auto przyjechało do Polski, do bazy firmy transportowej i w jej warsztatach przeszło kompleksowy remont. Mechanicy zdjęli pożarniczą zabudowę i kabinę. Pojazd został zdemontowany do gołej ramy. Jej podłużnice po wypłaskowaniu zostały sprawdzone, ale okazało się, że nie ma pęknięć i odkształceń, a całość jest w bardzo dobrym stanie. Rama otrzymała katforetyczne zabezpieczenie antykorozyjne, a wierzchnia warstwa to srebrny metalik. Taki sam lakier otrzymał cały samochód, tylko że w jaśniejszym srebrnym metaliku.

Układ napędowy i podwozie wraz z zawieszeniem dokładnie przejrzało. Oryginalne sprzęgło zastąpiono sportowym, z węglików spiekanych, które jest bardziej niezawodne od produktów standardowych. Półeliptyczne resory z przodu otrzymały dodatkowe pióro.

Oryginalna 5-stopniowa skrzynia biegów z biegiem bezpośrednim została zastąpiona przez 6-stopniową ręczną przekładnię, ale z nadbiegiem, o przełożeniu 0,73 na najwyższym biegu. W rezultacie przy podróżnej prędkości obroty silnika są niższe niż przy zastosowaniu fabrycznej przekładni.

W układzie napędowym, ze względu na napęd 4x4, zachowany został reduktor, dzięki czemu szybkość minimalna wynosi 3 km/h.

Zastosowanie nadbiegu sprawiło, że wzrosła prędkość maksymalna. Samochód rozpędza się do 127 km/h, ale choć porusza się na terenowych oponach o rozmiarze 14R22,5, wewnątrz jest cichy. – Przy prędkości 100 km/h spokojnie można rozmawiać bez podnoszenia głosu – podkreśla twórca pojazdu. Tłumaczy, że cała dolna płyta szoferki oraz spód części mieszkalnej zostały wyklejone niepalnymi matami głuszącymi.

Z uwagi na wysoką prędkość maksymalną samochód otrzymał wzmocniony układ hamulcowy. Dla podniesienia komfortu jazdy pojedynczy, stosunkowo długi wał napędowy, został zastąpiony przez dwuczęściowy z łożyskiem pośrednim.



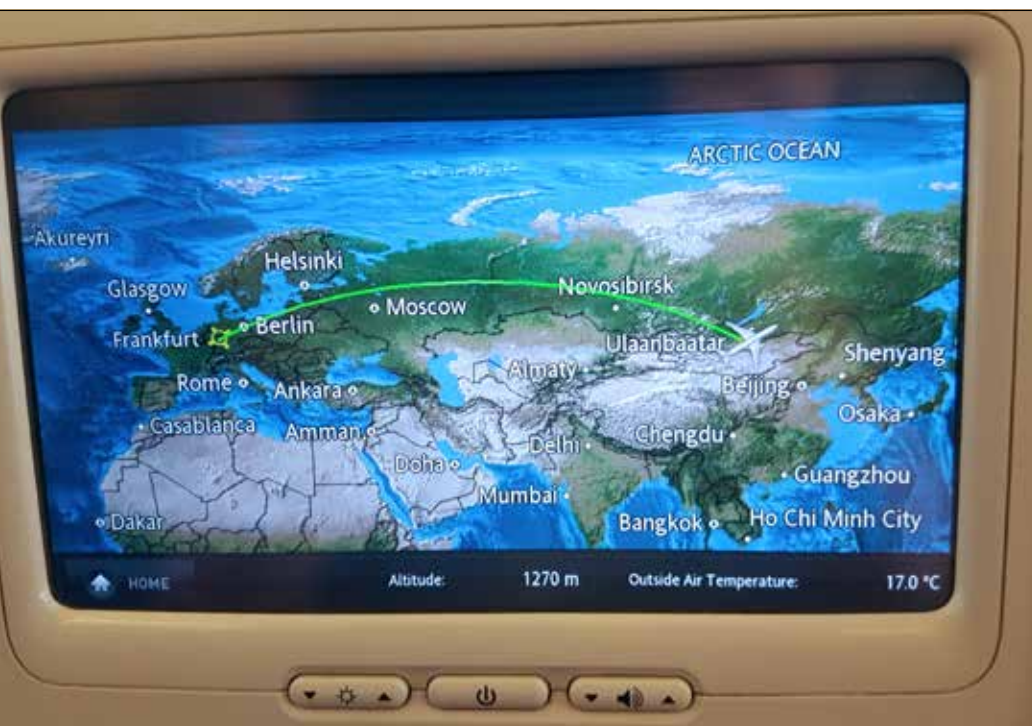
Zbiornik na paliwo także jest nowy i ma pojemność 630 litrów, co wystarczy na pokonanie 3 tys. km.

Pneumatyka, diody i antena satelitarna

Więcej pracy czekało warsztat przy nadwoziu. Brygadowa kabina, która pierwotnie mieściła dziewięciu strażaków, była bardzo niska. Siedzący strażacy dotykali głowami sufitu. – Podnieśliśmy dach o 45 cm i dzięki temu wysokość wewnątrz liczona od podłogi wynosi 190 cm. Mogę w szoferce stanąć i mam nad głową jeszcze kilka centymetrów luzu – opisuje Piotr Ozimek. Zaznacza,

że podwyższony dach jest całkowicie stalowy. Konstrukcja jest na tyle wytrzymała, że można po niej chodzić, a ponadto wytrzymuje ciężar zamontowanego na dachu klimatyzatora oraz fotowoltaicznej baterii o mocy 400 W.

Czterostopniowy siłownik do podnoszenia brygadowej kabiny jest bardzo solidny i nie trzeba było go wymieniać. Wzmocnić należało pomocniczą ramę, do której siłownik jest mocowany, aby nie wyginała się pod zwiększonym ciężarem podnoszonej kabiny. – Po roku użytkowania nie ma żadnych pęknięć zarówno kabiny, jak i pomocniczej ramy – zapewnia właściciel.



Prawdziwa rewolucja nastąpiła we wnętrzu kabiny. Mocowane na sztywno fotele zostały zastąpione przez zawieszone na sprężynach pneumatycznych. Kierowca ma do dyspozycji CB-radio, radioodbiornik z nawigacją i monitor z podglądem o polu widzenia 360 stopni. Łączność umożliwia także antena i telefon satelitalny. Nad przednią szybą zamocowano osłonę przeciwsłoneczną oraz zespół lamp dalekosiężnych.

Równie komfortowe są nowe miejsca dla pasażerów. – Przeznaczone dla nich fotele, wzięte z Actrosa, są obrotowe i wyposażone w 3-punkto-

we pasy bezpieczeństwa – podkreśla Ozimek. Pasażerowie mają do dyspozycji obciążone skórą półki, oświetlenie diodowe i odchylany telewizor. W kabinie znalazło się także miejsce na ekspres do kawy i lodówkę.

Z szoferki można przejść do części mieszkalnej. – W trakcie budowy nadwozia zrobiliśmy drzwi w tylnej ścianie kabiny, wiodące do części mieszkalnej. Nie ma ona nic wspólnego z dawną zabudową strażacką, to nasza, samodzielna konstrukcja, zaprojektowana pod nasze potrzeby – zaznacza właściciel Epo-Trans.

Mającą 5 miejsc do spania część mieszkalna to konstrukcja ze stalowym szkieletem i poszyciem. Także szkielety mebli są stalowe. – Dzięki temu nic nie skrzypi ani nie pęka – zapewnia twórca.

Wyposażenie bytowe składa się z modułu łazienkowego z prysznicem, umywalką i WC, szafy ubraniowej, szuflady, kuchni gazowej, zmywaka i rozsuwanego stołu. Prysznic ma także wyprowadzenie na zewnątrz, podobnie jak gaz (butla znajduje się pod nadwoziem).

Zbiornik wody użytkowej mieści 450 litrów, pitnej 200 litrów, a wody



brudnej 200 litrów. Na dachu części mieszkalnej znalazł się pneumatycznie rozkładany namiot. Po złożeniu ma grubość 25 cm. Obok niego jest taras do opalania i baterie solarne.

Klimatyzacja postojowa dba o zachowanie właściwej temperatury wewnątrz części mieszkalnej. Agregat może być zasilany z akumulatora, agregatu prądotwórczego (na pokładzie samochodu jest 6-kilowatowy) lub zewnętrznej sieci o napięciu 230 V.

Do części mieszkalnej można dostać się z szoferki lub z boku, poprzez szerokie, wysuwane schody. – Może z nich bezpiecznie skorzystać nawet kobieta w szpilkach – z humorem stwierdza Piotr Ozimek.

Na tylnej ścianie zamocowano 2 zapasowe koła i dwie półki na motocykle.

Prowadzi się jak osobówka

Kamper ma także dwie elektryczne wyciągarki: z przodu 20-tonową, z tyłu 14-tonową. Prace nad nim trwały do maja 2017 do lutego 2018 roku. Samochód, po przedstawieniu dokumentacji technicznej i dokonaniu badań na stacji diagnostycznej, został zarejestrowany jako pojazd specjalny

Samochód zaprojektowali pracownicy firmy Epo-Trans, według przedstawionej koncepcji. W pracach poza pomysłodawcą i właścicielem uczestniczyli: kierownik warsztatu, dwóch mechaników, elektryk i lakiernik.

z zabudową mieszkalną. – Samochód prowadzi się jak osobówka – przekonuje Ozimek.

Duże zapotrzebowanie na prąd zmusiło do zastosowania dwóch akumulatorów żelowych dla zasilania odbiorników w części mieszkalnej i dwóch samochodowych do zasilania urządzeń pojazdu. Wiązkę elektryczną zaprojektowali specjaliści Epo-Trans. – Samochód zaprojektowali pracownicy mojej firmy, według przedstawionej koncepcji. W pracach poza pomysłodawcą i właścicielem uczestniczyli: kierownik warsztatu, dwóch mechaników, elektryk i lakiernik – wymienia Piotr Ozimek.

Choć samochód otrzymał rejestrację zaledwie rok temu, właściciel już zdążył pojechać nim do Rumunii, Chorwacji i Mongolii. – Na pustyni Gobi przydała się nawigacja satelitarna, bo tam jedzie się wyłącznie na azymut – przyznaje twórca. – Widziałem na

tym pustkowiu różne ślady, ale przecież nie ma sensu za nimi podążać, bo nie wiadomo dokąd tamci kierowcy zmierzali. Nawet są tam znaki drogowe. Jeden ograniczał prędkość do 20 km/h, drugi dawał na zwężeniu pierwszeństwo ruchowi z przeciwnika. Nie widziałem tylko tego zwężenia, bo jak okiem sięgnąć po horyzont ze wszystkich stron rozciągała się pustynia – wspomina Ozimek.

Dodaje, że na granicach Rosji i Mongolii nie spotkał się z żadnymi problemami. Pobrał świadectwo wjazdu, które oddawał przy wyjeździe. – W przeciwieństwie do niektórych krajów Afryki i Azji nie są tam potrzebne karnety ATA – dodaje właściciel pojazdu.

Zdradza, że zachęcony dobrymi ocenami auta już szykuje kolejny terenowy kamper. – Będzie nieco większy i w maju zamierzam wyruszyć nim do Dakaru – wyjawia.

DETROIT 2019



Nie na ilość, ale na jakość premier postawili wystawcy na salonie samochodowym w stolicy amerykańskiej motoryzacji. Królowali Amerykanie z bezkompromisowymi, brutalnymi autami. Japońsko-koreańscy „najeźdźcy” okazali się godnymi przeciwnikami.

Kacper Jeneralski

Mustang Shelby GT500

Nie było mocniejszego Forda Mustanga w historii. Tak zakomunikował Ford, pokazując najnowszą fabrycznie wzmocnioną wersję Shelby GT500. 700-konny potwór z nazwiskiem słynnego konstruktora i kierowcy wyścigowego Carrolla Shelby'ego to najpotężniejszy seryjny Mustang, jakiego kiedykolwiek sprzedawano. Były oczywiście mocniejsze egzemplarze, ale to efekt majstrowania przy legendarnych autach na własną rękę. Mustang Shelby GT500 z 2019 roku ma pokonywać klasyczne ćwierć mili w niespełna 11 sekund. Pod garbatą maską pracuje benzynowy silnik V8 o pojemności 5,2 litra. Został skonstruowany tak, żeby dźwięk wzbudzał grozę. Nie pracuje aksamitnie tylko agresywnie między innymi dzięki temu, że zastosowano w nim inny wał korbowy niż w słabszych wersjach. Wał napędowy jest wykonany z włókna węglowego.

Silnik jest doładowany, ale nie przez turbo, tylko mechaniczną sprężarkę, a więc rozwiązanie bardzo lu-

biane za oceanem. W opcji na razie nie będzie manualnej skrzyni biegów, silnik może być połączony wyłącznie z 7-biegowym automatem. To dwusprzęgłowa i ponoć wyjątkowo szybka przekładnia. Manual być może pojawi się w przyszłości, ale o tym na razie jest cicho.

Do dyspozycji kierowcy będzie miał ciekawe wyczynowe gadżety. Między innymi system launch control – procedurę startu, czyli opcję, która powoduje, że start spod świateł będzie najszybszy jak to możliwe. Jest też drugi efektowny dodatek: line-lock, który blokuje przednie koła, kiedy palimy gumę. Po co ją „palić”? Dla zabawy, albo po to, żeby rozgrzać gumy przed wyścigiem równoległym.

Zawieszenie i układ hamulcowy zostały mocno zmodyfikowane, inne są sprężyny, amortyzatory. Nawet układ wspomagania kierownicy został zmieniony. Nadwozie to oczywiście zestaw poszerzeń, wlotów powietrza i innych agresywnych dodatków. Auto jest tak agresywne jak to tylko możliwe w granicach przepisów. Przepisów amerykańskich, dodajmy. Ford zapowiedział, że auto pojawi się w sprzedaży jesienią, ale o Europie nic nie wspomniano.

RAM HD

Potrzebujesz holownika do 16-tonowej przyczepy? Ten pickup nadaje się do takich zadań. Amerykański producent pickupów zaprezentował w Detroit całą serię mocarnych pickupów, oznaczonych RAM HD 1500, 2500 i 3500. Ten ostatni zasługuje na szczególną uwagę. Cecha charakterystyczna to tylna oś na bliźniakach. HD 3500 może nie tylko ciągnąć przyczepę, ale w odpowiedniej konfiguracji podłączyć do niego można również naczepę. Chociażby wielki kemping w amerykańskim stylu. Silnik to wielki diesel, o pojemności 6,7 litra, który może wykrzesać z siebie 400 koni i 1300 Nm momentu obrotowego. Dostępna ma być też słabsza jednostka o mocy 370 koni oraz 410 konny benzyniak v8. Przednie zawieszenie jest niezależne, a tylne to sztywny most z opcjonalną pneumatyką. Rozwiązanie jest pożyteczne, jeśli weźmiemy pod uwagę ładowność pickupa na poziomie 3,5 tony. Zawieszenie może pracować w trzech trybach: obniżonym, normalnym (transportowym) i do ciągnięcia naczepy. Wnętrze nie jest prymitywne i typowo robocze, jak w niektórych pickupach. W opcji jest skóra, na środku

deski rozdzielczej pojawił się pionowy ekran dotykowy o przekątnej 12 cali. Zamiast tradycyjnych zegarów mamy 7-calowy ekran z wirtualnym zestawem wskaźników. Jest tu szereg systemów bezpieczeństwa – jeden z nich monitoruje ciśnienie nie tylko w 6 oponach pickupa, ale też w ewentualnych dwunastu oponach przyczepy.

KIA Telluride

Ośmioosobowa krzyżówka SUV-a z autobusem to propozycja z Korei. Telluride debiutowała w Detroit nie bez powodu. Samochód zaprojektowano za oceanem i tam też ma być sprzedawany. Nie ma większych szans, żeby kolos trafił do naszych salonów. Projektanci nie próbowali być subtelni, poszli typowo amerykańskim stylem. Nadwozie jest dość krzykliwe, przedni grill budzi respekt. Przy czym Telluride ma szanse nieźle spisywać się w lekkim terenie, oprócz napędu na 4 koła pomoże w tym spory prześwit wielkości 20 cm. Silnik V6, który wykorzystano w tym dużym Hyundaiu, ma nietypową pojemność 3,8 litra – zupełnie jak w Nissanie GTR. Oczywiście moc jest niższa i wynosi 291 KM. Luksusowo wyposażony SUV Kii ma 8-biegowy automat, a moment obrotowy jest (w zależności od potrzeb) dość płynnie dzielony pomiędzy przednią a tylną oś. Kabina pomieści od sześciu do ośmiu osób w trzech rzędach. W zależności od wersji drugi i trzeci rząd siedzeń może składać się z dwóch trzyosobowych kanap lub dwóch par szerokich foteli. System audio to 10 głośników o mocy 630 watów. Ponieważ to rodzinny autobus,

to głos kierowcy jest przekazywany przez głośniki do pasażerów.

Supra po nowemu

W ostatnich latach rynek sportowych i usportowionych samochodów nieco obumarł, zwłaszcza tych japońskich. Ledwo pamiętamy czasy, kiedy na drogach widywało się często takie auta jak Mitsubishi 3000GT czy Toyota Supra. Ten drugi kultowy wóz powrócił w Detroit. Teraz Supra będzie genetyczną siostrą kolejnego BMW Z4.

Silnik, skrzynia biegów czy aktyw-





ny dyferencjał będą wspólne. Ale Toyota i BMW nie mają być tymi samymi autami z innym znaczkim. Wszystkie smaczki i stylistyka były opracowywane oddzielnie. Trzylitrowy, sześciocylindrowy benzyniak pochodzi z Bawarii. Ma mieć 340 koni. Będzie też słabsza wersja czterocylindrowa o mocy 258 koni.

Pierwsza Toyota Supra została sprzedana na aukcji Barrett-Jackson w Arizonie. Cena to w przeliczeniu 9 milionów złotych. Oczywiście produkcyjne samochody, które wejdą do sprzedaży, będą tańsze. Bazowo cena nie powinna przekroczyć 300 tys. zł. Zlicytowany pierwszy egzemplarz osiągnął taką cenę między innymi dlatego, że aukcja była charytatywna. Dochód z niej ma wesprzeć walkę z chorobami kardiologicznymi oraz fundacje kombatanów.

Nissan IMs Concept

Nissan nie zajmuje się tylko bujaniem w obłokach na temat rewolucji w elektrycznej motoryzacji. Ma na tym gruncie poważne dokonania. Dokładnie mówiąc dwa z nich są najpoważniejsze – pierwsza i druga generacji kompaktowego Leafa. Teraz Japończycy pomyśleli nad nieco wyższą



klasą samochodów na prąd. Prototyp IMs zapowiada, że wkrótce możemy zobaczyć większego sedana, który wykorzystuje elektryczną technologię marki. Auto ma dwa silniki elektrycz-

ne. Jeden umieszczono przy przedniej, a drugi przy tylnej osi. Razem generują 483 konie mechaniczne i 800 Nm momentu obrotowego. Można przypuszczać, że będzie szybko, ale i daleko, bo elektryk ma akumulatory o pojemności 115 kilowatogodzin. Taki zapas energii ma pozwolić na przejechanie nawet 600 km. Mało prawdopodobne, żeby tak śmiałe kształty przeszły niezmienione przez weryfikacje księgowych. Prototyp wygląda bardzo odważnie i pewnie produkcyjny model będzie tylko nawiązywał do prototypu. Mała kierownica tego modelu chowa się w desce rozdzielczej, kiedy IMs przechodzi w tryb autonomiczny. Z tyłu znajduje się jeden szeroki fotel, a dostęp do kabiny zapewniają ogromne drzwi rozciągające się na niemal cały bok auta.



ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

MirrorCam. W miejsce tradycyjnego lusterka wstecznego nowy Actros został wyposażony w rewolucyjną kamerę MirrorCam o aerodynamicznym kształcie. Kamera umożliwia nie tylko idealną widoczność dookoła pojazdu, lecz także gwarantuje wysoki poziom bezpieczeństwa podczas manewrowania, skręcania i zmiany pasa ruchu. Dowiedz się więcej na stronie www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

