



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

15 lat w UE

6

Pakiet Mobilności na nową kadencję

12

LNG paliwo przyszłości

46

Cel: wzrost!

64

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

ZOD

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS

Pierwszy
Smart Logistics System
w Europie!

www.timocom.pl



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

które odbędzie się w dniu **18 czerwca 2019 r. (wtorek)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30



Tadeusz Wilk
Radca Prezesa ZMPD

Pierwszy rocznik kierowców

Uruchomione 3 lata temu przez Ministerstwo Edukacji Narodowej kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik w szkołach branżowych nabiera rozpędu. Z każdym rokiem przybywa szkół, w tym roku w ponad stu placówkach naukę tego zawodu pobiera tysiąc ośmiuset uczniów. Dobrze zapowiada się także kolejny rok szkolny. Po wprowadzeniu do podstawy programowej nauczania na prawo jazdy kategorii C, młodzież jeszcze chętniej decyduje się na ten poszukiwany zawód.

Za tym sukcesem kryje się także wieloletnia praca Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które przekonało nie tylko resorty infrastruktury oraz edukacji, ale i szkoły oraz przedsiębiorców do podjęcia kształcenia w tak poszukiwanym zawodzie. Jesienią pierwszy rocznik trafi na rynek pracy i mamy nadzieję, że każdy kolejny będzie bardziej liczny.

Szkoły branżowe po nowemu

36

Ministerstwo Edukacji Narodowej zorganizowało szesnaście spotkań pod nazwą „Regionalne Kongresy Zawodowe”, na których resort przedstawił nowe zasady funkcjonowania szkolnictwa branżowego.

Gazowa szansa transportu?

46

Ciekły gaz ziemny (LNG) wydaje się najlepszą alternatywą dla oleju napędowego w transporcie międzynarodowym, daje także szansę na zwiększenie marż.

Jedynie takie Ferrari na świecie

72

Nie musiało spełniać żadnych przepisów, nie było ograniczeń co do ceny. Ferrari P80/C – najnowszy wóz z włoskiej stajni i jedyny egzemplarz jaki wyprodukowano.



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:

Kacper Jeneralski, Krzysztof Matuszewski,
Piotr Mikiel, Joanna Popiołek,
Piotr Szymański

Okładka: fot. © European Union - European Parliament

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

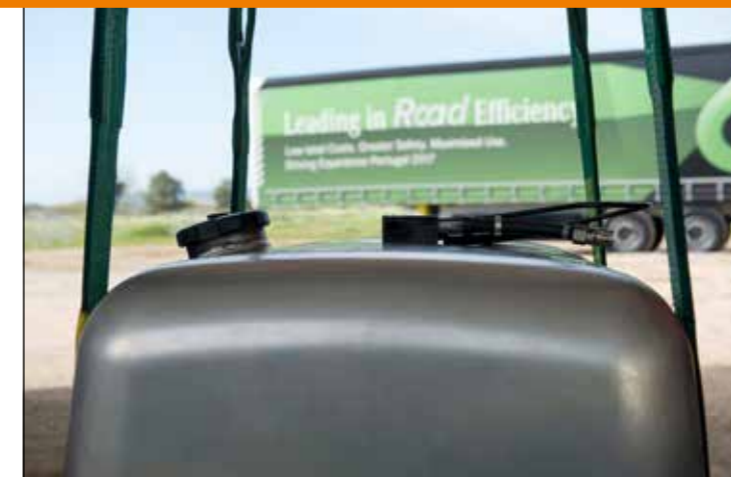
Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzegła 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.

Drogi na 11,5 tony

20

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości zapadł po myśli przewoźników, jednak czy jego skutki będą korzystne dla przedsiębiorców, tego nie wiadomo, podobnie jak nie jest znane stanowisko w tej sprawie GITD.



VAT z paliwa. Zagrożenie oszustwem

30

Przewoźnik drogowy, który nieświadomie zakupił paliwo bez zapłaconej akcyzy, może zostać zobowiązany do jej zapłaty.

Akcyza dla przewoźników

32

Zwrot części akcyzy za paliwo jest możliwy, o czym świadczy przykład rumuńskich przewoźników, którzy otrzymali taką możliwość w poprzednim roku.

Więcej wiary w siebie	6
15 lat w Unii Europejskiej	8-11
Pakiet Mobilności: do lipca zawieszenie broni	12
Brexit z umową lub bez	14
Izba Administracji Skarbowej o Brexicie	18
Wyrok korzystny, a dróg dalej nie ma	20
Fotomorgana. Para-rara	24
VAT z paliwa. Zagrożenie oszustwem	30
Akcyza dla przewoźników	32
Nowy układ sił w Parlamencie Europejskim	34
Szkoły branżowe po nowemu	36
Szkoły branżowe nadzieją dla firm transportowych	40
Dwugłos w sprawie praktyk	42
Praktyki w firmach	44
Gazowa szansa transportu?	46
Gazowe ciężarówki	48
Jedno urządzenie na wiele krajów	52
Polski transport dziś i jutro	54
Nowe tachografy na ostatnią chwilę	56
Wpisanie dłużnika do KRD zwiększa szansę na odzyskanie należności	60
Kontrole na drogach we Francji - jak uniknąć kar	62
Cel: wzrost!	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Transport wbrew przeciwnościom	68
Jedynie takie Ferrari na świecie	72

Więcej wiary w siebie

Prezes ZMPD Jan Buczek przekonuje w rozmowie z Robertem Przybylskim, że walka z absurdalnymi zapisami Pakietu Mobilności nie jest zakończona oraz że polscy przewoźnicy powinni śmiało sięgać po kontrakty z pierwszej ręki.



■ **Piętnastą rocznicę wejścia Polski do Unii zaakcentował Parlament Europejski przegłosowując Pakiet Mobilności 4 kwietnia. Jak dalej mogą potoczyć się prace nad tymi regulacjami?**

Wyraźnie widać, że politycy państw starej Unii Europejskiej narzucają nam przepisy, jakie są dla nich wygodne. Na takie praktyki nie może być naszej zgody. Solą w oku są dla nich sukcesy branż z Europy Środkowo-Wschodniej. Nie zgadzamy się na tworzenie prawa, którego przestrzeganie jest niemożliwe. Na przykład na to, aby kierowca musiał opuszczać ciężarówkę, skoro nie ma pełnej przydrożnej infrastruktury. Absurdalne przepisy każą kierowcom wypocząć w hotelach, których przy parkingach dla ciężarówek nie ma. Przegłosowane regulacje uderzają przede wszystkim w nasze firmy, bo to nasze samochody jeżdżą na długich trasach. Zachodnioeuropejscy przedsiębiorcy wykonują krótkie przewozy, więc te przepisy ich nie dotkną.

Polska racja przegrała piętnastoma głosami. To nie jest jednak koniec, czeka nas posiedzenie Rady Europy, musi odbyć się jeszcze trilog. Mam nadzieję, że nie uda się tym politykom, którzy chcieliby ogłosić sukces w narzucaniu Pakietu Mobilności. Do tematu będziemy musieli wrócić w kolejnej kadencji Parlamentu Europejskiego.

■ **Parlament prowadził prace w niezwyklej pośpiechu. Czy ta kwestia jest rzeczywiście tak pilna?**

Uważamy, że prawo unijne, jak i krajowe jest dobre i nie wymaga większych korekt. Niedoskonałe jest natomiast jego stosowanie, co czasem prowadzi do patologii.

Pierwszym przykładem jest proceder permanentnego świadczenia na rynkach państw starej UE usług transportowych przez zachodnie firmy, tworzące w krajach Europy Środkowej i Wschodniej tzw. letter boxy.

Kupują one duże ilości samochodów, zatrudniają tańszych kierowców, ale wykonują stałe przewozy w krajach Europy Zachodniej z polską rejestracją. Tylko słabość organów kontrolnych powoduje, że ten proceder w dalszym ciągu kwitnie, zaś jego ofiarami padają rodzime firmy z naszej części Europy. Takie działanie jest jednym z najcięższych przewinień i powinno za nie grozić nawet utrata licencji.

■ **Dodatkowo przewoźnicy muszą się liczyć z zagrożeniami, jakie niesą Brexit i nieuczciwi pośrednicy...**

Mamy do czynienia z niebezpiecznym rozwojem wydarzeń, który może zmienić strukturę europejskiego rynku przewozowego. Brexit już zmniejsz

zył wymianę handlową, co pociągnie za sobą spadek zapotrzebowania na transport. W takim scenariuszu przewoźnicy obsługujący klientów z Wielkiej Brytanii będą musieli wycofać samochody i przenieść je na inne rynki. Efektem będzie zrujnowanie cen przewozów. To prosta droga do destabilizacji branży transportu drogowego w całej Europie, bo przecież już na dotychczasowym rynku niełatwo było się utrzymać.

Konieczne jest przemyślenie zasad funkcjonowania transportu, stworzenie takich reguł, aby pseudo pośrednik, który nie tworzy żadnej nowej wartości, a którego "praca" sprowadza się do przesłania dalej maila, nie mógł uniknąć zapłaty przewoźnikowi za przewóz. Tacy „spedytorzy” są ciągle bezkarni, niszcząc firmy transportowe.

■ **Jak rozwiązać te problemy?**

Mam pomysł dotyczący rozwiązań szczegółowych. Uważam, że można wprowadzić bez większych trudności technicznych np. karty pojazdu, które pozwalałyby na zapisanie historii jego pracy i przechowywać zgromadzone na nich informacje przez np. dwa miesiące, na wzór funkcjonowania karty kierowcy. Potwierdzone przez załadowców dane pozwalałyby na łatwą i precyzyjną kontrolę wykorzystania pojazdu i ukłóciły praktyki firm typu letter-box.

Nie nazywam tych praktyk (w przeciwieństwie do polityków i mediów) przewozami kabotażowymi, bo z kabotażem nie mają one nic wspólnego. To są kryminalne działania. Jeżeli udało się nam doprowadzić do zmiany świadomości i sposobu postępowania rynku przez polityków, posłów i administracje państw, rozwiązałibyśmy problem szybciej i raz na zawsze. Jednak potrzebne do tego są dobra wola i konsekwencja.

■ **Przewoźnicy od lat domagają się także zwolnienia od kar za umyślne działania kierowców...**

Nawet pobieżne analizy wykażą, że większość przypadków przekroczenia czasu pracy kierowcy zdarza się podczas powrotów do domu. Kierowca czuje się wówczas bezkarny, zaś pracodawca nie uniknie kary nawet jeśli wykaże, że podejmuje w firmie wysiłki, aby ten proceder ukłócić.

■ **Od wejścia do UE zmieniły się kierunki przewozów. Kiedyś polscy przewoźnicy byli mocni w przewozach na wschód, teraz jest to przeciwny kierunek. To efekt polityki?**

Z powodu obostrzeń politycznych przewozy z Unii Europejskiej do Rosji stały się dla polskich firm transportowych uciążliwe i problematyczne. Wielu pozostało na tym trudnym rynku, ale znacząca część skierowała sa

mochody na rynki Europy Zachodniej, które oferują niższe marże, rekompensowane większymi przebiegami.

■ **Przez 15 lat polscy przewoźnicy zdobyli 32 proc. unijnego rynku przewozów międzynarodowych. Czy branża utrzyma ten poziom?**

Polscy przewoźnicy znani są z wysokiego poziomu jakości usług, ale choć są potentatem, nie docierają do bezpośredniego klienta. Zdobywają zlecenia przez różnego rodzaju pośredników, ale to kontrakty z pierwszej ręki dają wyższe marże, które pozwalają inwestować w nowe rozwiązania techniczne i tabor oraz odkładać kapitał. W tej działalności nawet jeden eurocent oznacza w konsekwencji duże pieniądze; jeden eurocent więcej na wozokilometrze to przychód wyższy o tysiąc euro rocznie na samochodzie.

Zaskakuje mnie, że pomimo sukcesu polscy przewoźnicy nie próbują wychodzić na zewnątrz. Nie ma ich na międzynarodowych targach transportowych, zachowują się, jakby nie wierzyli w swoje możliwości. A taki etap w rozwoju przechodziła każda z europejskich i globalnych potęg logistycznych. Zmienia się świat, zmienia się technologia, pojawiają się nowe szanse i zagrożenia. Jeżeli ktoś ma potencjał i zaplecze organizacyjne, to jego obowiązkiem wobec siebie i przyszłych pokoleń

jest rozwój. Tymczasem nasi przewoźnicy pozostają końcowymi wykonawcami, ostatnim ogniwem transportowego łańcucha, ponosząc największe koszty, ryzyko i otrzymując najmniejsze marże.

■ **Co jest szansą dla przewoźników na wyższe marże?**

Ciekawą inicjatywą administracji kilku krajów są zachęty dla pojazdów napędzanych sprężonym (CNG) lub płynnym (LNG) gazem ziemnym. Obniżki myta są jednym z przykładów zachęt. Mam nadzieję, że pozwolą one zwiększyć marże naszych firm. Przedsiębiorcy zamykają teraz rok obrachunkowy i jest to dobry moment, aby skontrolować jakie są koszty działalności i może paliwa alternatywne będą dobrym sposobem do ich obniżenia. ■



15 lat w Unii Europejskiej



Adam Jędrzych

Gdy Polska wstępowała do Unii, moja firma obchodziła 10-lecie. Dla mnie i branży transportu samochodowego największą korzyścią z wstąpienia Polski do Unii Europejskiej była swoboda podróżowania. Zniknęły granice, kontrole, zezwolenia. Nikt nie spodziewał się, że polskie firmy odniosą na europejskim rynku taki sukces. Jak to w życiu, są także minusy, przede wszystkim nieżyciowe przepisy, jak choćby obowiązkowy 45-godzinny wypoczynek. Kierowcy na parkingach nie mają co ze sobą robić i z tego wynikają kłopoty. Regulacje prawne dla naszej branży przygotowywane są przez ludzi, którzy o transporcie nie mają pojęcia. Kolejnym dowodem na to jest Pakiet Mobilności z chorymi pomysłami. Jednak plusów jest więcej i mam nadzieję, że do kolejnej kadencji Parlamentu Europejskiego wybierzemy posłów, którzy będą nas skuteczniej bronić przez złym prawem.



Ewa Śliwa

Moje ciężarówki jeździły zarówno na zachód, jak i na wschód i stały na obydwu granicach. Podjeżdżałam samochodami, żeby moi kierowcy mogli wziąć wolne. Najgorzej było zimą, gdy zaskoczonym długim czasem oczekiwania kierowcom brakowało ciepłej odzieży, jedzenia, nie było toalet. Pobocza były bardzo zaśmiecone i brudne. Okropnie to wyglądało. Na granicy z Niemcami samochody nadkładały drogi, dojeżdżając do przejścia pod Szczecinem, aby nie tracić czasu w kilometrowych przejściach na krajowej drodze. Celnikom nigdy się nie spieszyło.

Otwarcie granicy usunęło te niedogodności, ale pojawiły się inne: spadły stawki, wzrosły koszty. Nie wiem, czy jest łatwiej. Na pewno rynek się zmienił. Trudniej jest o kierowców, chcą być na każdy weekend w domu. Wyraźnie przybyło biurokracji, która utrudnia nam funkcjonowanie.



Zygmunt Sienko

Dla mnie wejście Polski do Unii to dobry ruch – zniknęły problemy na przejściach granicznych, z zezwoleniami, z wizami. Pożyliśmy się utrudnień administracyjnych i takie rynki, jak austriacki lub włoski stały się ogólnodostępne. Były też ujemne strony, które uwidoczniły się w pełni po dwóch latach: do branży napływali nowi inwestorzy, rosła ilość firm przewozowych i samochodów, co wywołało spadki cen. Zabrakło polityki, która pozwoliłaby na bezpieczne przeprowadzenie z rynku regulowanego do uwolnionego. Jednak podsumowując: ten okres rozwoju trwa i dopiero najnowsze próby narzucenia regulacji pod pozorem dbałości o pracowników mogą spowodować utrudnienia. Jednak nie ma rady – do nowej prawa będziemy musieli się przystosować.



Aleksander Reisch

Wejście do Unii Europejskiej było dla mnie, jak i dla całego kraju bardzo ważne i powinniśmy się cieszyć, że do tego doszło. Otworzyło to przed nami drzwi do lepszych stosunków z innymi krajami. Zawsze lepiej walczyć o swoje prawa razem niż osobno. Oczywiście, że wstępując do UE nie wszystko dało się przewidzieć. Było wiele zagrożeń, ale logiczne myślenie pozwala je ominąć. Pojawienie się takich projektów jak Pakiet Mobilności należy rozpatrywać na zupełnie innej płaszczyźnie. To zwykła walka konkurencyjna. Czy byłoby nam lepiej toczyć ją, gdybyśmy byli poza Unią? Myślę, że trudności byłyby jeszcze większe. Musimy szukać sprzymierzeńców i walczyć o swoje, bo nic nie ma za darmo.



Robert Stępień

Wejście Polski do Unii Europejskiej to z jednej strony szczęście, bo otworzyło przed nami duży rynek, ale z drugiej strony poważne zagrożenie. Na nasz rynek weszły zachodnie koncerny, które zdusiły stawki. Przejęły zakłady lub wzniosły nowe fabryki, które są obsługiwane przez zachodnie spedycje. Zlecają one przewozy naszym przewoźnikom, zatem my wykonujemy czarną robotę za coraz niższe stawki. Jednak funkcjonowanie na unijnym rynku pozostaje dla nas wielką szansą, choć nie może być miejsca na zachłystywanie się możliwościami. Nasze firmy są zadłużone i gdy tylko zaczyna się nam zbyt dobrze powodzić, spedycje natychmiast dokręcają nam śrubę.



Jerzy Szepietowski

Dla przewoźników ostatnie 15 lat to dobry okres. Zniknęły biurokratyczne utrudnienia, łatwiej się pracuje – nie ma problemów z przekraczaniem granic, z zezwoleniami. Ten okres jest dzięki temu lepszy od poprzedniego. Jednak to, co przygotowują Francja i Niemcy – myślę o Pakiecie Mobilności – jest denerwujące. Przepisy, które starają się nam narzucić, są korzystne tylko dla nich. Nie rozumiem, dlaczego kierowca może spać w kabinie przez 5 dni, a długiej przerwy już nie może spędzić w kabinie. Jest to nie logiczne.



Piotr Ozimek

Samochody więcej wtedy jeździły i lepiej się pracowało, mimo kolejek na granicach. Trzeba jednak było wejść do Unii i nic z tym nie zrobimy. Po maju 2004 roku stawki zaczęły dramatycznie maleć. Flota wzrosła z 70 do 280 zestawów, ale pieniądze są takie same.



Agnieszka Nowosielska

Nie jestem pewna, czy wstąpienie do Unii Europejskiej można oceniać pozytywnie. Kraje Europy Zachodniej traktują nas okropnie, narzucając Pakiet Mobilności, który służy tylko ich interesom. To co zrobili, to prawie że otworzyli wojnę.

15 lat w Unii Europejskiej

Polscy przedsiębiorcy międzynarodowego transportu drogowego wykonali w ostatnich piętnastu latach ogromną pracę, zdobywając blisko jedną trzecią unijnego rynku przewozów międzynarodowych.

Robert Przybylski

Polska weszła do Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku, ale już dzień wcześniej samochody ciężarowe mogły bez kontroli przejeżdżać granice Polski z Czechami, Niemcami i Słowacją. Obawy przed otwarciem granic miały zarówno firmy transportowe z Europy Zachodniej, jak i nasze. Niemcy bali się konkurencji, która ma niższe koszty, z kolei polscy przedsiębiorcy wskazywali na solidne zaplecze finansowe i organizacyjne zachodniej konkurencji.

Dobrze wykorzystane 15 lat

Jak nasi przewoźnicy wykorzystali ostatnie piętnaście lat? Popatrzmy na europejskie tło: w Unii praca przewozowa transportu drogowego wzrosła w minionym piętnastolecu o niemal 11 proc. - do 1913,1 mld tkm w 2017 roku (są to najnowsze dane Eurostatu i GUS). W tym czasie polscy przedsiębiorcy powiększyli swoją pracę przewozową trzykrotnie, do ponad 335 mld tkm.

To ogólne podsumowanie nie mówi jednak wszystkiego, bowiem wraz z integracją narodowych gospodarek, od 2004 do 2017 roku powiększyły się

2,5-krotnie unijne przewozy cross-trade (do ponad 186 mld tkm) i 3-krotnie wzrósł łączny dla całej UE kabotaż (do 45 mld tkm). W obu tych segmentach aktywnymi graczami okazali się polscy przedsiębiorcy: w przewozach cross-trade zwiększyli przewozy ponad 12-krotnie - do 61,7 mld tkm, zaś w kabotażu niemal 36-krotnie - do 17,9 mld tkm. Łącznie w drogowym transporcie międzynarodowym pracę powiększyli 3-krotnie. Dla porównania: praca przewozowa w transporcie krajowym wzrosła w tym samym okresie dwukrotnie.

Rodzimi przedsiębiorcy utrzymali dominację w przewozach dwustronnych, a dodatkowo zdobyli nowe segmenty rynku, które stały się dostępne dopiero po wejściu Polski do Unii Europejskiej.

Najwyraźniej polscy przewoźnicy są także cenionymi partnerami, skoro w 2017 roku zanotowali 15,3-procentowy wzrost wykonanej pracy przewozowej w stosunku do 2016 roku, gdy cały rynek powiększył się o 4,5 proc.

Z brzydkiego kaczątka

Na początku bieżącego stulecia kluczowym rynkiem były Niemcy. Przewozy z Polski do Niemiec stanowiły w 2004 roku 39 proc. wywożonego i 42 proc. wwożonego tonażu. Między Polską i Niemcami w 2004 roku firmy wykonały pracę przewozową sięgającą 7,3 mld tkm. W 2004 roku udział polskich przewoźników w drogowych przewozach międzynarodowych wewnątrz UE, liczonych w tonach, wynosił 3 proc., co dawało Polsce dziesiąte miejsce w UE, tuż za Czechami.

Polskie przedsiębiorstwa zdobyły w 2004 roku 5,6 proc. przewozów z krajami spoza UE. Nasz kraj wyprzedziły kraje nadbałtyckie i Finlandia.

W 2004 roku całkowita praca przewozowa polskich przewoźników wyniosła 38,5 mld tkm, co stanowiło 8,7 proc. pracy całego unijnego międzynarodowego transportu drogowego.

W 2017 roku największy przepływ ładunków zanotowano między Holandią i Niemcami - ponad 92 mln ton, z czego co piąta tona przewożona jest na pokładach samochodów rejestrowanych w Polsce. Kolejny pod względem wielkości strumień ładunków notowany jest między Niemcami i Polską (66 mln ton), z czego 96 proc. obsługują przewoźnicy samochodami rejestrowanymi w naszym kraju.

Nawet w przewozach pomiędzy Polską i Czechami (czternasty pod względem wielkości strumień ładunków w UE; 16 mln ton), udział naszych przewoźników wynosi 90 proc. Na 20 największych bilateralnych strumieni ładunków, w dwunastu rejestrowane w Polsce ciężarówki są na trzecim miejscu.

Nie wiadomo jednak, jaki odsetek wśród zarejestrowanych w Polsce firm stanowią podmioty założone przez zagraniczny kapitał. Biuro Transportu Międzynarodowego nie prowadzi statystyk wyróżniających pochodzenie funduszy. Możliwe, że nawet co dziesiąte przedsiębiorstwo zostało stworzone przez podmioty spoza kraju, ale w przypadku największych podmiotów ten odsetek jest wyraźnie wyższy. Nieznana jest także liczba firm letter-boxów.

Rosną firmy

Przez 15 lat polscy przedsiębiorcy rozbudowali firmy. Flota powiększyła się 4-krotnie, do 235 tys. samochodów, gdy liczba firm wzrosła 3-krotnie do niemal 35 tys.

Według Eurostatu w 2005 roku polski przewoźnik zatrudniał średnio

3 osoby (tyle samo, co średnia dla UE).

Niecałe 40 proc. polskiej floty miało 5 lat lub mniej. Już w styczniu 2005 roku udział uprawnień „ekologicznych” dla samochodów spełniających normę Euro 1 i Euro 2 wyniósł 68 proc., o 4 punkty proc. więcej niż na początku 2004 roku.

Na koniec 2018 roku firmy mające ponad 6 samochodów dysponują łącznie flotą 176 080 pojazdów. Spośród nich 84 proc. spełnia najnowsze normy Euro 5 i 6.

W ostatnich piętnastu latach średnia liczba aut przypadających na firmę wzrosła z pięciu do blisko siedmiu. Warto jednak podkreślić 9-krotny wzrost liczby firm mających ponad sto samochodów, do blisko 160 podmiotów. W tym samym okresie liczba firm mających do czterech samochodów wzrosła blisko 3-krotnie.

Wzrost nie jest bezbolesny. Brakuje choćby kierowców, mimo że ZMPD udało się namówić MEN do uruchomienia nauczania tego zawodu w szkołach branżowych. Zanim jednak pierwsi absolwenci siądą za kierownicami ciężarówek, przedsiębiorcy coraz częściej sięgają po zagranicznych pracowników. Wystarczy jedno porównanie: od 1 maja 2004 roku do 1 stycznia 2005 roku BOTM wydało 16 świadectw kierowcy. W 2018 roku GITD wydało 72 390 świadectw kierowcy.

Na 15-lecie Unia Europejska zafundowała polskim przedsiębiorcom Pakiet Mobilności, który kruszy jedną z fundamentalnych zasad UE, czyli wolność świadczenia usług. Przeciwstawienie się protekcjonizmowi będzie największym wyzwaniem najbliższych lat.



PRACA PRZEWOZOWA W CAŁEJ UE W MLD TKM

PRZEWOZY	2005	2017	ZMIANA W PROC.
Krajowe	1200	1214,2	1,1 %
Dwustronne	435,3	467,3	7,4 %
Cross-trade	75,2	186,5	148 %
Kabotaż	14,9	45,1	202,7 %
Razem	1725,4	1913,1	10,9 %

PRACA PRZEWOZOWA POLSKICH FIRM TRANSPORTU DROGOWEGO W MLD TKM

PRZEWOZY	2005	2017	ZMIANA W PROC.
Krajowe	60,9	120	97 %
Międzynarodowe	50,9	215,2	322,8 %
Razem	111,8	335,2	199,8 %

POLSCY PRZEWOŹNICY SAMOCHODOWI TRANSPORTU MIĘDZYNARODOWEGO

	2005	2018	ZMIANA W PROC.
Liczba firm	11 835	34 851	194,5 %
Liczba samochodów	59 706	234 938	293,5 %
Liczba firm mających ponad 100 samochodów	17	158	829,4 %
Liczba firm mających do czterech samochodów	8062	22 248	176 %
Średnia liczba aut przypadających na firmę	5,0	6,7	34 %

Pakiet Mobilności: do lipca zawieszenie broni

Parlament zastrzył przepisy o delegowaniu, objął samochody lekkie obowiązkiem wyposażenia w tachografy. Prace dokończy w nowej kadencji.

Piotr Mikiel

W tej kadencji Parlamentu Europejskiego odbyło się ostatnie posiedzenie Komisji Transportu i Turystyki TRAN. Komisja 11 kwietnia br. wstrzymała się od potwierdzenia mandatu dla PE do rozpoczęcia Trilogu w kwestiach dalszego procedowania Pakietu Mobilności.

Aby rozpocząć Trilog (czyli kolejny etap procedowania nad Pakietem), mandat muszą potwierdzić odpowiednio: merytoryczna Komisja Parlamentu Europejskiego (w tym wypadku Komisja TRAN) i COREPER, jeśli chodzi o Radę UE. Brak decyzji Komisji TRAN oznacza, że za tej kadencji PE dalsze prace nad Pakietem nie będą się już toczyć.

Gościem spotkania podczas posiedzenia komisji TRAN była komisarz ds. transportu Violeta Bulc. Komisarz Bulc podkreśliła, że Komisja Europejska jest gotowa do kontynuacji prac nad Pakietem w ramach Trilogu – wkrótce po ukonstytuowaniu się nowego składu PE, czyli począwszy od lipca br. Wyraziła także nadzieję, że uda się zakończyć prace nad Pakietem jeszcze w obecnej kadencji Komisji Europejskiej, która zgodnie z po-

jawiającymi się informacjami będzie trwać do późnej jesieni 2019 r.

Przypomnijmy, że Pakiet Mobilności to zmiany do kilku aktów prawnych regulujących warunki wykonywania transportu drogowego – rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w zakresie czasu jazdy i odpoczynku, rozporządzenia (WE) nr 165/2014 w zakresie tachografów, rozporządzeń (WE) 1071/2009 i 1072/2009 w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku usług transportowych oraz lex specialis, czyli zmian do dyrektywy 2006/22/WE w zakresie delegowania w transporcie drogowym.

Wśród przyjętych przez Parlament Europejski 4 kwietnia br. rozwiązań w ramach Pakietu znalazły się następujące propozycje:

- W zakresie delegowania kierowców postanowiono, że przepisami tej dyrektywy objęte będą nie tylko operacje kabotażowe ale także przewozy pomiędzy krajami trzecimi (cross-trade). Poza delegowaniem pozostanie jedynie transport dwustronny (bilateralny) oraz tranzyt.
- Kabotaż, zgodnie z wizją większości eurodeputowanych, miałby zostać skrócony do 3 dni oraz powiązany z 60-godzinnym okresem karencji liczonej od momentu powrotu samochodu do kraju pochodzenia firmy.

- W rozporządzeniu dotyczącym czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zabrakło oczekiwanej przez ZMPD większej elastyczności w planowaniu operacji transportowych, czyli wydłużenia do 180 godzin w miesiącu okresu rozliczeniowego dla czasu jazdy. Równocześnie potwierdzono zasadę dotyczącą zakazu odbioru regularnych odpoczynków tygodniowych w kabinie pojazdu.

- Objęcie przewoźników dysponujących taborem pojazdów o dmc poniżej 3,5 t przepisami dotyczącymi dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego, tj. rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i 1072/2009; proponuje się wprowadzenie gwarancji finansowej dla przedsiębiorców posiadających pojazdy do 3,5 t w wysokości co najmniej 1800 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Dodatkowo eurodeputowani przegłosowali zgodę na objęcie pojazdów od 2,4 t przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, tj. obowiązkiem rejestracji czasu jazdy i odpoczynku kierowcy za pomocą tachografów Kontynuacji prac nad Pakietem Mobilności można się spodziewać od lipca 2019 roku, po ukonstytuowaniu składu Parlamentu Europejskiego po majowych wyborach.

OPŁATY
DROGOWE



Najlepszy **BOX**
w wadze ciężkiej!

ZMPD BOX .pl

NOWA OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce

E-mail uslugi@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



Brexit z umową lub bez



Przewoźnicy jednak nie unikną problemów związanych z procedurami celnymi.

Joanna Popiołek

W ambasadzie Wielkiej Brytanii w Warszawie odbyło się 26 marca 2019 r. spotkanie pod hasłem „Przygotowania do bezumownego wyjścia: handel z Wielką Brytanią przez Dover i Euro-tunel”, w którym udział wzięli przedstawiciele brytyjskiej oraz polskiej administracji. Spotkanie przeznaczone było dla przedstawicieli biznesu, których ewentualny bezumowny Brexit może bezpośrednio dotyczyć.

Spotkanie otworzył zastępca ambasadora Jason Rheinberg, który po krótkim przedstawieniu dotychczasowych wydarzeń związanych z Brexitem zapewnił, że choć nikt – łącznie z rządem i parlamentem brytyjskim –

nie chce bezumownego wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, to jednak nadal trzeba być przygotowanym na taki scenariusz. Stąd właśnie zorganizowane przez ambasadę spotkanie z przedstawicielami brytyjskich służb celnych, sanitarnych i weterynaryjnych oraz rządowego departamentu transportu.

Podczas spotkania poinformowano o stworzonej w Wielkiej Brytanii „Border Delivery Group”, składającej się z reprezentantów różnych służb zaangażowanych w kwestie przekraczania granicy. Jej zadaniem jest przygotowanie do ewentualnego bezumownego wyjścia z UE.

Brytyjski numer EORI

Przedstawicielka brytyjskiego cła przypomniała o konieczności zdobycia brytyjskiego numeru EORI. Numer nadany w ramach systemu unijnego będzie w Wielkiej Brytanii akceptowany jeszcze przez sześć miesięcy, jednak ma go ostatecznie zastąpić numer brytyjski. Dlatego każdy przyszły importer będzie musiał o ten nu-

mer wystąpić. Przewozy do/z Wielkiej Brytanii zostaną uregulowane przez konwencję o wspólnej procedurze tranzytowej lub system wewnętrzny brytyjski, którego formalna realizacja będzie należała do brytyjskiego importera. Jeszcze przed przybyciem towarów na granicę importer będzie przygotowywał uproszczoną deklarację przywózową i przekazywał jej numer przewoźnikowi wraz ze swoim numerem EORI. To pozwoli służbom celnym zidentyfikować transport i jego importera, który zobowiązany będzie do uregulowania należności przywózowych.

Wielka Brytania przez sześć miesięcy nie będzie wymagała ani „entry summary declaration”, ani też „exit summary declaration” (skróconych deklaracji wywozowych i przewozowych). Puste pojazdy będą przejeżdżały bez żadnych formalności.

TIR działa

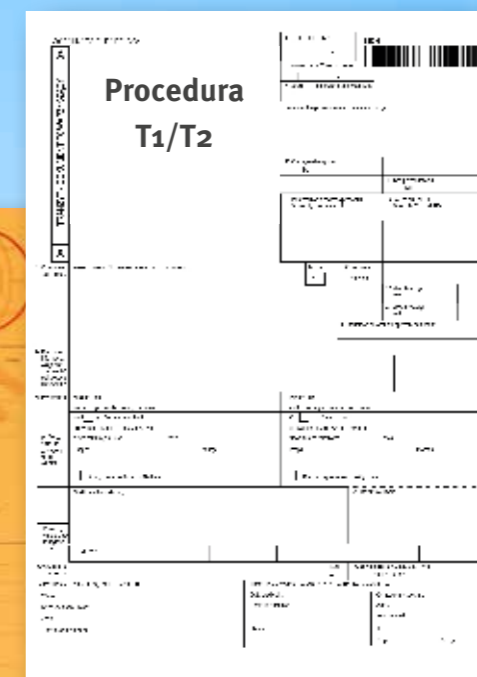
Przedstawicielka brytyjskiego cła potwierdziła, że system TIR będzie operacyjny w przewozach do/z Wielkiej

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 PRZEWOŹNIKÓW 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



pieczenie. Dziś Wielka Brytania jest w systemie zielonej karty i trwa dyskusja, czy w tym systemie pozostanie po Brexicie. W związku z tym należy na bieżąco śledzić informacje dotyczące tej kwestii lub zapytać swojego ubezpieczyciela. W przewozach autobusowych również nie zajdą wielkie zmiany. W ramach przygotowań przeprowadzono dwie próby natężenia ruchu w Dover i Departament Transportu ocenia je pozytywnie.

Wielka Brytania zamierza uznawać towary spełniające wymogi unijne. Dystrybutor tych towarów stanie się jednak ich importerem, a zatem musi spełnić pewne dodatkowe wymagania, np. informacja o nim musi być umieszczona na produkcie.

Trwają przygotowania po obydwu stronach

Druga część spotkania dotyczyła stanu przygotowań polskich władz na ewentualność bezumownego Brexitu. Informacje w tej kwestii w krótkich prezentacjach przekazali przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Administracji Skarbowej, Głównego Inspektoratu Ochrony Roślin i Nasiennictwa oraz Głównego Inspektoratu Weterynarii. Wszyscy wskazali, że przygotowania polskich służb do najgorszego rozwiązania trwają i wszystkie zainteresowane branże są w nie zaangażowane.

Spotkanie w ambasadzie potwierdziło, że w przypadku bezumownego Brexitu przewoźnicy jednak nie unikną problemów związanych z procedurami celnymi. Organizacja pracy w portach będzie zmieniona – utworzone zostaną odpowiednie strefy, na które kierowani będą przewoźnicy w zależności od statusu ich przygotowania do przekroczenia granicy. I tak na zielony pas mogą zostać skierowane transporty bez żadnych braków formalnych, w tym z przygotowanym zgłoszeniem tranzytowym; na pas pomarańczowy przewoźnicy bez zgłoszenia tranzytowego, z koniecznością potwierdzenia procedury wywozu lub wytypowani do ewentualnej kontroli celnej czy sanitarnej/weterynaryjnej. Zdaniem urzędników sprawna organizacja pracy w porcie zależeć będzie w dużym stopniu od dobrego przygotowania branży transportu międzynarodowego. ■

Brytanii, jednak konieczne stanie się dopełnienie formalności, których nie będzie można dokonać bezpośrednio w porcie. Dlatego taki samochód zostanie odesłany do wyznaczonych oddziałów celnych w celu dopełnienia formalności. Lista oddziałów zostanie niedługo opublikowana na stronie brytyjskiego cła.

Przewozy roślin i zwierząt

Przedstawicielka agencji DEFRA poinformowała, że w przypadku importu żywych zwierząt oraz roślin wymagana będzie pre-notyfikacja takiego transportu na 24 godziny przed jego dotarciem na granicę. Co więcej – trasę takiego przejazdu trzeba odpowiednio zaplanować, aby można było przeprowadzić na granicy ewentualną kontrolę. Na początkowym etapie nie przewiduje się kontroli regularnych – władze brytyjskie uznają, że jeśli towary posiadają odpowiednie certyfi-

katy unijne, to spełniają także brytyjskie normy. Wszystkie certyfikaty dotyczące tych towarów muszą jednak znajdować się w pojeździe. W przypadku towarów z krajów trzecich, jeżeli dokonana zostanie już kontrola w państwie unijnym, to władze brytyjskie ją uznają. Jeśli takiej kontroli nie było, towary te będą wymagały certyfikacji przez brytyjskie służby.

Bez zezwoleń, ale według wymogów unijnych

Przedstawicielka brytyjskiego departamentu transportu poinformowała, że transport będzie się odbywał bez systemu pozwoleń. Władze brytyjskie będą uznawać licencję unijną, unijne prawo jazdy, system czasu pracy i odpoczynku oparty na rozporządzeniu unijnym, również certyfikat kompetencji zawodowej nie będzie odrzucony. Władze brytyjskie nie zakażą kabotażu na ich terytorium. Jedyny problem, który jest w trakcie uzgodnień, to ubez-

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 PRZEWOŹNIKÓW 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

wideorelacja dostępna na
www.youtube.com/user/ZMPD/videos



Izba Administracji Skarbowej o Brexicie

Ciągle nie wiemy jak będzie wyglądał Brexit, sytuacja zmienia się niemal z dnia na dzień. Prawdopodobnie nastąpi 31 października, ale przewoźnicy muszą być przygotowani na – niezależnie od formy – opuszczenie Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię.

Piotr Gawelczyk

Dlatego Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce podjęło decyzję o organizacji seminarium, które zostało poświęcone procedurom tranzytu w przewozach do i z Wielkiej Brytanii. Współorganizatorem tego wydarzenia, które odbyło się 19 marca 2019 r. w auli stołecznej Uczelni Techniczno-Handlowej była Izba Administracji Skarbowej w Warszawie.

Zgłoszenia celne

Status Zjednoczonego Królestwa zmieni się z kraju wspólnotowego na tzw. kraj trzeci, jaki mają np. Ukraina czy Rosja. Dlatego kwestie dotyczące pro-

cedury tranzytu wywołały największe emocje i wiele szczegółowych pytań przewoźników.

– Z chwilą bezumownego wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej zostaną nałożone na przewoźników dodatkowe obowiązki, dotyczące m.in. zgłoszeń celnych, skróconych deklaracji i przekraczania granicy. To będzie trudny moment zwłaszcza dla tych przedsiębiorców, którzy do tej pory nie mieli styczności z transportem towarów spoza Wspólnoty – powiedział zastępca naczelnika Mazowieckiego Urzędu Celno-Skarbowego w Warszawie – Delegatura w Radomiu Artur Moroz.

Przypomniał, że z chwilą twardego Brexitu towary z dnia na dzień będą podlegały takim samym regulacjom, jak w przypadku handlu z krajami spoza UE, ze szczególnym uwzględ-

nieniem obowiązkowego zgłoszenia celnego, w tym m.in. (dla podmiotów dotąd nie dokonujących takich formalności) obowiązku zarejestrowania się w usłudze e-Klient, składania zgłoszeń celnych oraz płacenia należności celnych i podatkowych (VAT i akcyza) oraz poddania towaru wszelkiego rodzaju kontrolom granicznym: celnym, fitosanitarnym, sanitarnym, weterynaryjnym, jakości handlowej artykułów rolno-spożywczych, bezpieczeństwa produktów (obowiązek składania przywózowej i wywózowej deklaracji skróconej przed wprowadzeniem i wyprowadzeniem towarów z UE). Bardzo ważną kwestią jest to, że przedsiębiorcy, którzy będą dokonywali obrotu towarowego z Wielką Brytanią, będą musieli wystąpić o nadanie numeru EORI (Economic Operator Registration and Identification

Number – Unijny System Rejestracji i Identyfikacji Podmiotów). Jednocześnie tracą ważność numery EORI wydane dla firm z Wielkiej Brytanii.

Procedura tranzytu

Koordynator do spraw procedury tranzytu w Izbie Administracji Skarbowej w Warszawie Grzegorz Rudnicki bardzo szczegółowo przedstawił procedurę tranzytu. Przypomniał m.in., że realizowana jest ona na podstawie Konwencji o wspólnej procedurze tranzytu (WPT), mającej zastosowanie wtedy, gdy towary przekraczają przynajmniej jedną granicę kraju będącego umawiającą się stroną Konwencji.

Tranzyt wspólnotowy ze względu na status celny towarów dzieli się na wewnętrzny (wyłącznie towary o statusie wspólnotowym - T2) i zewnętrzny (towary o statusie niewspólnotowym - T1), przy czym zdecydowana większość przewozów w procedurze tranzytu wspólnotowego należy do tej drugiej kategorii. Przypomniał także podstawy prawne obu rodzajów tranzytu.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek przedstawiła zasady współpracy z ZMPD w zakresie wspólnej procedury tranzytowej T1/T2 w kontekście wymiany handlowej między UE a Wielką Brytanią, ze szczególnym uwzględnieniem roli polskich przewoźników - niekwestionowanych liderów w przewozach na Wyspy. Poinformowała, że Zrzeszenie, poza dostępem do systemu TIR, oferuje także dokonanie zgłoszenia T1/T2 w kilkunastu europejskich państwach. Zgłoszenia te realizowane są zdalnie i przesyłane do wskazanego przez klienta urzędu celnego.

Grzegorz Rudnicki poinformował, że przewóz towarów w tranzycie może odbywać się w procedurze standardowej (w której rozpoczęcie i zakończenie procedury odbywa się w oddziale celnym) lub procedurze uproszczonej (rozpoczęcie i zakończenie procedury odbywa się u upoważnionego nadawcy/odbiorcy). W tym drugim przypadku wymagane jest uzyskanie pozwolenia organu celnego. Jest to związane nie tylko z tym, że upoważniony podmiot sam załadowuje i rozładowuje towar, lecz dlatego, że prawdopodobieństwo rewizji celnej towaru jest niewielkie.

Omawiając realizowanie tranzytu poprzez elektroniczny system NCTS2 przypomniał, że system ten obsługuje procedurę tranzytu we wszystkich krajach UE i krajach EFTA. Operacje tranzytowe są przetwarzane i monitorowane od momentu wprowadzenia zgłoszenia celnego do systemu NCTS2 do czasu zamknięcia procedury tranzytu. Przedstawił też zasady korzystania z tego systemu, korzyści z jego funkcjonowania (m.in. lepszy nadzór nad przebiegiem procedury tranzytu, szybszy przepływ informacji pomiędzy urzędami celnymi, wyprzedzająca możliwość wyboru przesyłki do kontroli celnej, prawidłowy nadzór nad wykorzystaniem zabezpieczenia, szybkie rozliczenie zabezpieczenia i jego zwrot głównemu zobowiązanemu), a także procedurę awaryjną oraz procedurę poszukiwawczą i porobu długu, omówił również sposób i czas powstania długu celnego.

Procedura TIR

Wawrzyniec Smoleń, kierownik działu ochrony praw własności intelektualnej i operacji TIR w Izbie Administracji Skarbowej w Warszawie szczegółowo zaprezentował procedurę związaną z przewozem towarów pod osłoną karnetów TIR, ze szczególnym uwzględnieniem podstaw prawnych, zasad i zakresu stosowania karnetów, a także dostępu do nich oraz rozszczeń wynikających z ich stosowania.

Omówił również konsekwencje związane z pozbawieniem danego przewoźnika (unijnego lub z państwa trzeciego) prawa do korzystania z tego systemu. Mocno akcentował fakt, że w przypadku podjęcia takiej decyzji przez choćby jedno państwo unijne, zakaz ten automatycznie ma zastosowanie na całym obszarze celnym UE.

Przedstawił także minimalne warunki i wymogi umożliwiające korzystanie z procedury TIR (udowodnione doświadczenie lub przynajmniej możliwość wykonywania regularnych przewozów międzynarodowych, stabilna sytuacja finansowa, udowodniona wiedza dotycząca stosowania postanowień Konwencji TIR, brak jakichkolwiek poważnych lub powtórnych naruszeń przepisów celnych lub podatkowych, złożenie pisemnego zobowiązania wobec stowarzyszenia, że osoba korzystająca z kar-

netu będzie stosować się do wszystkich formalności celnych określonych przez przepisy Konwencji w urzędach celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych oraz będzie opłacać należne kwoty).

Przypomniał, że w celu złożenia wniosku o pozwolenie na korzystanie z procedury TIR należy dołączyć takie dokumenty jak: oryginał lub uwierzytelnioną kopię opinii o sytuacji finansowej wnioskodawcy wydaną przez bank prowadzący jego rachunek rozliczeniowy (dokument ten powinien być sporządzony nie wcześniej niż trzy miesiące przed dniem złożenia wniosku), uwierzytelnioną kopię licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu lub dowód rejestracyjny dla samochodów o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

Warunki dostępu

Uzupełniając prezentację Wawrzyńca Smoleń, Anita Rusztecka, kierownik sekcji TIR Departamentu Transportu ZMPD przedstawiła – od strony praktycznej – warunki dostępu do systemu TIR. – Nie trzeba być członkiem ZMPD, by móc jeździć pod osłoną karnetów TIR – poinformowała przedstawicielka Zrzeszenia. Przypomniała, że w Polsce pozwolenie na korzystanie z procedury wydaje KAS w Warszawie, a składanie dokumentów odbywa się wyłącznie za pośrednictwem ZMPD. – Przewoźnik nie może sam skompletować dokumentów, złożyć ich w Izbie i czekać na rozstrzygnięcie procedury – powiedziała Anita Rusztecka. Wynika to m.in. z faktu, że ZMPD nadaje każdej firmie jej indywidualny numer, poprzez który jest ona identyfikowana w międzynarodowym rejestrze.

Ewa Pęzińska, główny specjalista sekcji TIR Departamentu Transportu ZMPD przypomniała z kolei o bezpłatnej aplikacji dla wszystkich korzystających z konwencji TIR – elektronicznej predeklaracji (TIR-EPD). Wspomniała o historii jej wprowadzenia oraz podstawach prawnych, na których powstała. – TIR-EPD ma ogromną zaletę: zgłoszenia w formie elektronicznej o przewożonych pod osłoną karnetu TIR towarach można stosować we wszystkich państwach UE uczestniczących w danym tranzycie - w Polsce z systemem NCTS2. TIR-EPD dociera w sumie do 38 państw. ■

Wyrok korzystny, a dróg dalej nie ma

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości zapadł po myśli przewoźników, jednak czy jego skutki będą korzystne dla przedsiębiorców, tego nie wiadomo, podobnie jak nie jest znane stanowisko GITD w tej sprawie.

Robert Przybylski

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej stwierdził 21 marca br., że Polska dyskryminowała przewoźników drogowych, którzy musieli kupować zezwolenia, aby poruszać się po polskich drogach normatywnymi samochodami z naciskiem osi 11,5 tony. Trybunał obciążył Polskę jedynie kosztami postępowania.

ZMPD wystąpiło do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z pytaniem, czy Inspekcja zamierza nadal kontrolować przewoźników pod kątem obowiązku posiadania zezwoleń specjalnych podczas przejazdu pojazdem normatywnym o nacisku 11,5 tony po drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych i krajowych, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku osi 8 lub 10 ton, a także nakładać kary za brak takiego zezwolenia.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przypomina, że na

mocy polskiego ustawodawstwa ponad 90 proc. dróg publicznych jest zamknięte dla ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony. Innymi słowy, w rozumieniu polskiego ustawodawstwa pojazdy o nacisku osi napędowej 11,5 tony stają się pojazdami „nienormalnymi”, poruszając się po większości dróg publicznych w Polsce, co stanowi uchybienie zasadom Dyrektywy Rady 96/53/WE. W ślad za tym, aby umożliwić poruszanie się po wyżej wymienionych polskich drogach stworzono system zezwoleń, po uzyskaniu których przejazd takich pojazdów był możliwy.

Miesiąc na wniosek

Wyrok oznacza, że Polska będzie musiała zmienić przepisy dotyczące wymagania zezwoleń specjalnych dla pojazdów normatywnych (tzn. tych, których nacisk osi napędowej nie przekracza 11,5 t) do poruszania się po sieci dróg krajowych.

Samo Ministerstwo Infrastruktury stwierdza, że „analizuje wyrok”. – Nie wiadomo, w jaki sposób państwo polskie wykona wyrok TSUE – przyznaje Mikiel. – Czy mogą to być działania zmierzające do całkowitego zniesienia obowiązku posiadania zezwolenia specjalnego i dopuszczenia do ruchu pojazdów bez żadnych zastrzeżeń? Wydaje się to mało prawdopodobne, zważywszy przede wszystkim stan techniczny znacznej części dróg gminnych, powiatowych czy wojewódzkich – ocenia dyrektor Departamentu Transportu.

Być może zostaną podjęte takie działania, które w praktyce uniemożliwią wykonywanie przewozów pojazdami o nacisku osi napędowej do 11,5 t po drogach samorządowych. – Nastąpiłoby to na przykład w sytuacji wykreślenia z Prawa o ruchu drogowym przepisów umożliwiających wydawanie zezwoleń specjalnych - kategorii I, dla pojazdów wykonujących przewóz ładunku podzielnego (art. 64 ust. 2 ustawy) – dodaje Mikiel.

Podkreśla, że wyrok Trybunału niesie za sobą także praktyczne skutki dla przedsiębiorstw transportowych. Przewoźnicy, którzy uiścili karę za brak zezwolenia, o którym mowa powyżej (1500 zł – w przypadku dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz 5000 zł - w przypadku dróg krajowych), będą mogli zainicjować procedurę zmierzającą do jej odzyskania. Stosowne wnioski o wznowienie postępowań należy złożyć w terminie:

- 1 miesiąca (od opublikowania wyroku TSUE), w przypadku spraw zakończonych ostateczną decyzją administracyjną;
- 3 miesięcy (od opublikowania wyroku TSUE), w przypadku spraw zakończonych prawomocnym wyrokiem sądowym.

Miliardów nie ma - zakaz realny

Kluczową sprawą są konsekwencje wyroku i sposób jego wykonania. Jednym z możliwych rozwiązań jest

Wyrok Trybunału niesie za sobą praktyczne skutki dla przedsiębiorstw transportowych. Przewoźnicy, którzy uiścili karę za brak zezwolenia, będą mogli zainicjować procedurę zmierzającą do jej odzyskania.

zniesienie zezwoleń. Oznaczałoby to wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich na drogach do tego nieprzystosowanych. Rezultatem byłby paraliż gospodarki, bo tylko 7 proc. dróg z sieci liczącej 420 tys. km dostępnych jest dla ciężkiego transportu.

Nagłe dostosowanie dróg nie jest możliwe ani finansowo, bo wymaga wydatku 55 mld zł dla dróg krajowych i prawdopodobnie 200 mld dla całej reszty, jak szacuje wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski.

Działania Ministerstwa Infrastruktury mogą też iść w kierunku rewizji





ZMPD wystąpiło do GITD z pytaniem, czy Inspekcja zamierza nadal kontrolować przewoźników pod kątem obowiązku posiadania zezwoleń specjalnych podczas przejazdu pojazdem normatywnym o nacisku 11,5 tony po drogach, na których dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku osi 8 lub 10 ton, a także nakładać kary za brak takiego zezwolenia.

rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 21 kwietnia 2017 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. Część dróg z tego wykazu mogłaby być dopuszczona do ruchu pojazdów o nacisku osi napędowej do 11,5 tony. – Weryfikacji mogłyby jednak podlegać jedynie odcinki dróg krajowych, na których mógłby poruszać się pojazd o nacisku osi napędowej do 11,5 t. Obecnie nie ma bowiem możliwości prawnych uznania drogi wojewódzkiej za drogę, na której mogą się poruszać pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi wyższym niż maksymalnie 10 ton – przypomina dyrektor Departamentu Transportu. Zatem zmian wymagałby również zapis artykułu 41 ust. 3

ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068).

Furgalski przypuszcza, że efektem wyroku będzie zwiększenie siatki dróg, na których pojazdy z naciskiem osi 11,5 t będą dopuszczone, co doprowadzi do gwałtownego przyspieszenia niszczenia nawierzchni. – Zapłacimy za tę dewastację grube miliardy w przyszłości – ostrzega Furgalski.

Komisja uważa, że można

Komisja uważa, że skoro pojazdy o nacisku osi 11,5 tony są normatywne, to nie można traktować ich na większości dróg jako nienormatywnych. Ponadto KE podkreśla, że chociaż dyrektywa nie wymaga przebudowy wszystkich dróg publicznych, niemniej wynikające z prawa polskiego ograniczenia w dostępie do polskiej sieci dróg dla pojazdów o maksymalnych dopuszczalnych wartościach nacisku osi, są sprzeczne z art.

3 ust. 1 tiret pierwsze tej dyrektywy w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do tej dyrektywy.

Komisja Europejska uważa, że jedyne możliwe odstępstwo od zasady swobodnego ruchu na wszystkich drogach powinno być oparte na nieprzystosowaniu tych dróg do ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 t. Kryteriami, które należy uwzględnić, powinny być bezpieczeństwo ruchu, nośność obiektów inżynierskich i natężenie ruchu drogowego.

Podkreśla, że art. 7 dyrektywy 96/53, który przewiduje możliwość odstępstwa od zasady swobodnego ruchu „na niektórych drogach lub obiektach inżynierskich”, należy interpretować w sposób zawężający. W tych okolicznościach odstępstwa odnoszące się do ponad 90 proc. sieci drogowej w Polsce, a w szczególności do wszystkich dróg lokalnych, są bezpodstawne.

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huputyś przypomina, że od przystąpienia Polski do UE pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t mogą być bez przeszkód rejestrowane i dopuszczone do ruchu. – Jednak ze względu na stan infrastruktury drogowej na niektórych drogach taki ruch jest ograniczony. Wynika to z tego, że drogi publiczne w Polsce w ok. 91 proc. były budowane przed wstąpieniem do UE, zgodnie z wówczas obowiązującymi przepisami dotyczącymi dopuszczalnych nacisków osi pojazdu (drogi krajowe do 10 t na pojedynczą oś napędową, pozostałe drogi publiczne - 8 t na oś) – tłumaczy Huputyś.

Podległe ministrowi właściwemu ds. transportu drogi krajowe, mimo że stanowią tylko ok. 5 proc. dróg sieci dróg publicznych, przenoszą aż 60 proc. całego ruchu drogowego (czyli drogi samorządowe, stanowiące ok. 95 proc. dróg publicznych, przenoszą tylko 40 proc. ruchu drogowego). Wykonywane przez GDDKiA Generalne Pomiaru Ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich pokazują systematyczne przenoszenie ruchu ciężkiego na drogi ekspresowe i autostrady. Huputyś podkreśla, że dopuszczenie ruchu najcięższych pojazdów na każdej drodze powodowałoby spadek bezpieczeństwa i utrudnienia dla społeczeństwa.

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

OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2019



obowiązujące na obszarze Europy



2019

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Para-rara

Jest propozycja, żeby chodzić parami, bo przez strajk w szkołach o pary coraz trudniej.



Krzysztof Strzala

Brawo! Związkowcy i przewoźnicy - para nierozłączna!

Muszę się przesiąść.



Gerard Skroński, Euzebiusz Gawrysiuk

Powiem, że się przysiadła.

Jerzy Szmit, Małgorzata Zdrodowska



Powiem, że się przysiadł.

Ja nic nie mówię, nie otwieram ust.

Zbigniew Dobrzyński, Kazimierz Ducki



To ja dla odmiany nie zamykam.



Jan Buczek, Andrzej Adamczyk

Bardzo dobrze, że zjadłem w domu.



Arkadiusz Pączka, Władysław Kosiniak -Kamysz



Rafał Jańczuk, Henryk Hałajko



Bolesław Milewski, Wiesław Starostka, Arkadiusz Milewski



Adam Byglewski, Anna Wrona

Miliardy na przejścia dla zwierząt

Od 1999 do 2016 roku wydano w naszym kraju prawie 7 mld zł na budowę przejść dla zwierząt. Według szacunków łączny koszt nowych przejść dla zwierząt w następnych latach może osiągnąć wartość około 9 mld zł - wynika z analiz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Średni koszt budowy przejścia dla średnich i dużych zwierząt w GDDKiA wynosi około 7,8 mln zł. Są one jednak niezbędne, aby zachować ciągłość korytarzy ekologicznych i szlaków migracji. Zarazem brakuje pieniędzy na obwodnice miast, na czym cierpi bezpieczeństwo ruchu drogowego.

UOKiK oskarża DAF o zмовę

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wszczął postępowanie przeciwko DBK z Olsztyna, ESA Trucks Polska z Komornik, TB Truck&Trailer Serwis z Wolicy, WTC z dolnośląskiej Długoteki oraz Van Tilburg-Bastianen Groep z Bredy w Holandii. Postępowanie obejmuje także dziewięciu menedżerów z wymienionych firm. Współpraca firm DBK i WTC trwała od 2011 roku, a do nich dołączyły pozostałe. Urząd ma dowody, że uzgadniały sprzedaż ciężarówek DAF na określonym terenie i nie rywalizowały o klientów w innych regionach Polski. Firmy miały też ustalać, która wystartuje w przetargu na dostawę samochodów i wymieniać informacje o cenach. Spółki DBK i WTC zapewniają, że o żadnym kartelu nie może być mowy.



Duży popyt na opony

Prognozy dla polskiego rynku opon na 2019 rok są stabilne. Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumy (ETRMA), w 2018 roku w Polsce odnotowano 22-procentowy wzrost sprzedaży ogumienia do pojazdów ciężarowych, zaś w całej Europie o 8,9 proc.

W ubiegłym roku z Chin do Europy przyłynęło o ponad 2,5 miliona opon mniej niż w roku 2017, co oznacza średni spadek importu z Chin o ponad 53 proc. W Polsce import spadł o prawie 60 proc. Bezpośrednim powodem takiej sytuacji było wprowadzenie przez Komisję Europejską cła antidumpingowego na opony ciężarowe pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej.



**KONKURS DLA SZKÓŁ
KSZTAŁCĄCYCH W ZAWODZIE
KIEROWCA-MECHANIK**

Uwaga! Konkurs dla szkół

ZMPD ogłasza konkurs dla szkół kształcących w zawodzie kierowca-mechanik. Wszystkie placówki, które prześlą do nas informację o wielkości rekrutacji na rok szkolny 2019/2020 oraz fotorelację z dni promocji szkoły kształcącej w zawodzie kierowca-mechanik, wezmą udział w losowaniu całodziennego pobytu profesjonalnego symulatora jazdy. Fotorelację z dni promocji szkół zamieścimy na naszym Facebooku (<https://www.facebook.com/ZMPDwPolsce>).

Listę szkół, w których rekrutacja będzie najwyższa, opublikujemy w piśmie „Przewoźnik” oraz na stronie internetowej (www.zmpd.pl). Dane zbieramy do 1 września 2019 roku. Ponadto wszystkie szkoły, które wezmą udział w konkursie, otrzymają dyplom SZKOŁA PRZYJAZNA TRANSPORTOWI DROGOWEMU. **Kontakt:** Piotr Gawelczyk, tel. 22 536 10 18, kom: +48 609 010 032, e-mail: piotr.gawelczyk@zmpd.com.

Mechanicy w finałach



W Monachium czwórka mechaników z kaliskiego serwisu Agro-Star zajęła 6. miejsce w konkursie Service Quality Awards, który wyłonił najlepsze na świecie serwisy w sieci MAN spośród 700 startujących. W poprzedniej edycji 2014/15 zespół Agro-Star zajął 14. miejsce. Agro-Star jako jedyny reprezentował w tym konkursie polskie barwy. Polscy mechanicy wykazali się wysokimi umiejętnościami nie tylko u MAN-a. W 2007 r. laureatami światowego finału Scania Top Team zostali mechanicy z serwisów dilerza Hołowiński-Scanserwis. Oprócz tego polskie zespoły były w finale jeszcze kilkakrotnie. W światowym konkursie dla mechaników Volvo Trucks – Vista polskie zespoły dwa razy dotarły do finału światowego: w 2007 roku

(zespół z serwisu Nijhof-Wassink w Kutnie) i w 2009 roku, gdy zespół Serwisu Józef Skrzyba w Szczecinie zajął 6. miejsce i to była najwyższa pozycja, jaką polski zespół zajął w tym konkursie. W finale konkursu Renault walczył zespół firmy Eurocomplex, zajmując w 2008 roku II miejsce w Europie, a w 2017 roku jedynaste. W tym roku Mercedes prowadzi preselekcję przez stworzony w tym celu portal, następnie poprowadzi kolejny etap selekcji z wiedzy praktycznej, po czym wybierze najlepszy tużin zespołów, które we wrześniu przechodzą będą dodatkowe szkolenia, a następnie 6 najlepszych wyjedzie do Stuttgartu na finałowe spotkanie z mechanikami z całego świata w konkursie Global TechMasters.

VAT z paliwa. Zagrożenie oszustwem

Przewoźnik drogowy, który nieświadomie zakupił paliwo bez zapłaconej akcyzy, może zostać zobowiązany do jej zapłaty.

Krzysztof Matuszewski

Praktyka pokazuje, że przedsiębiorcy kupujący hurtowe ilości towarów na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej są zagrożeni poważnymi konsekwencjami w przypadku nabycia paliwa od podmiotów uczestniczących w procederze oszustw podatkowych.

Przedmiotem opodatkowania akcyzą jest nabycie lub posiadanie wyrobów akcyzowych, w tym paliwa. Posiadanie wyrobów akcyzowych z niezapłaconą akcyzą, magazynowanych poza składem podatkowym, stanowi czynność podlegającą opodatkowaniu akcyzą.

Warunkowe zwolnienie

Firma przewozowa może skorzystać ze zwolnienia z opłacania podatku akcyzowego, o ile sprawdzi kontrahenta, od którego zakupiła olej napędowy. Powinna również zweryfikować udokumentowanie poprzednich transakcji w sposób, który by potwierdził zapłatę podatku akcyzowego na wcześniejszym etapie. Dla firm przewozowych ten wymóg jest w praktyce niemożliwy do spełnienia.

Następnym problemem jest nabycie paliwa od podmiotu uczestniczącego w oszustwie podatkowym. Nawet jeżeli kupujący był nieświadomy tego faktu, urząd skarbowy może zakwestionować prawo do odliczenia po-



datku z faktury dokumentującej zakup paliwa.

W takich sytuacjach organy państwowe uznają tego typu transakcje za fikcyjne lub zawierane dla pozoru. Zdarza się, że w ten sposób uczci-

wi przewoźnicy oszukiwani są przez dostawców paliwa ciekłego. W konsekwencji przewoźnik musi zapłacić dwukrotnie VAT – z faktycznie wystawionej faktury za zakup hurtowy paliwa, a także podatku VAT z oszu-

stwa, którego dokonał dostawca paliwa ciekłego. I po raz kolejny przewoźnik drogowy staje się ofiarą uszczelnienia systemu podatkowego.

Fundusz gwarancyjny

Kolejnym problemem dla firm przewozowych jest przepis mówiący o solidarnej odpowiedzialności nabywcy paliwa za zobowiązania z tytułu podatku VAT i jego dostawcy. Jest ona wyłączona tylko w przypadku, kiedy dostawca paliw ciekłych złoży do Ministerstwa Finansów kaucję gwarancyjną. W przeciwnym razie odpowiedzialność za nierozliczenie VAT przez dostawcę spada na przewoźnika.

Aby uchronić się przed negatywnymi konsekwencjami, przewoźnik powinien udokumentować należytą staranność w doborze dostawców paliwa. W tym zakresie konieczne jest podjęcie licznych czynności weryfikacyjnych w stosunku do dostawców oraz gromadzenie stosownej dokumentacji.

Powinien zostać wprowadzony elektroniczny rejestr dostawców paliwa oraz historia prowadzenia działalności gospodarczej. ZMPD postulowała wprowadzenie funduszu gwarancyjnego dla wszystkich dostawców paliw, pokrywającego ewentualne straty finansowe w przypadku hurtowego zakupu paliwa i nieświadomego udziału w oszustwie podatkowym.

Konieczne ułatwienia

W piśmie wysłanym przez ZMPD do MF pod koniec 2018 roku, Zrzeszenie przypomina, że pierwszego sierpnia 2016 roku weszły w życie zmiany w rozliczaniu podatku od towarów i usług (podatek VAT) z tytułu dokonywania transakcji wewnątrzwspólnotowych nabywania paliw silnikowych. Zmiany te wprowadzono ustawą z 7 lipca 2016 roku o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw w celu uszczelnienia systemu poboru podatku od towarów i usług VAT w zakre-

sie obrotu paliwami ciekłymi. Przedsiębiorstwa transportu drogowego są w największym stopniu narażone na konsekwencje nieprawidłowości podatkowych związanych z nabyciem paliw ciekłych.

Przepisy te pogarszają kondycję finansową przedsiębiorstw transportu drogowego, których rentowność z prowadzenia działalności gospodarczej i tak jest niska. Długi firm przewozowych w ostatnim roku wzrosły prawie o 40 proc. W bazie danych Krajowego Rejestru Długów widnieje 23,7 tys. firm transportowych, który łączny dług przekracza 925 mln złotych.

Branża z satysfakcją przyjąłaby wprowadzenie przez Ministerstwo Finansów dodatkowych ułatwień w prowadzeniu działalności transportowej, takich jak zliberalizowanie wobec przewoźników drogowych przepisów w rozliczaniu podatku od towarów i usług od zakupionego paliwa. Odpowiedź MF zamieścimy w następnym wydaniu "Przewoźnika".

reklama

NAPĘDZAMY TWÓJ BIZNES W EUROPIE

THE FUEL COMPANY



DWIE KARTY PALIWOWE - jedna umowa, jeden limit, jedna faktura

ZABEZPIECZENIE LIMITU - przez The Fuel Company

ZWROT PODATKU VAT I AKCYZY - netto, miesięcznie, kwartalnie

OPLATY AUTOSTRADOWE/DROGOWE - UE w tym Polska (A1, A2, A4, Viatol)

24 000 STACJE W CAŁEJ EUROPIE

- Swobodne manewrowanie zestawu ciągnikowego
- Monitorowane parkingi, z infrastrukturą socjalną
- Szybki diesel, dystrybutory AdBlue

- Produkty sklepowe - akcesoria dla samochodów ciężarowych
- Wsparcie przeszkolonej załogi - wg standardów gwarantujących bezpieczeństwo transakcji flotowej

Dla każdej umowy dedykowany polski opiekun dostępny 24h.

Kontakt: biuro@thefuelcompany.pl; centrala tel. 22 300 28 38; tel. kom. 502 537 777
The Fuel Company ul. Tytusa Chałubińskiego 9/2, 02-004 Warszawa

WWW.THEFUELCOMPANY.PL

Akcyza dla przewoźników

Zwrot części akcyzy za paliwo jest możliwy, o czym świadczy przykład rumuńskich przewoźników, którzy otrzymali taką możliwość w poprzednim roku.

Robert Przybylski

Na zwrot akcyzy przewoźnikom zezwala artykuł 7 unijnej dyrektywy 96/2003. Rumuńscy przedsiębiorcy transportowi dwukrotnie otrzymywali jej zwrot, było to w okresie od 1 kwietnia 2016 roku do końca 2016 roku oraz od 15 września 2017 roku do teraz. W tym czasie akcyza wzrosła z 330 euro za tysiąc litrów ON do 400 euro.

Unijne przepisy pozwalają na refundację całej sumy powyżej 330 euro za tysiąc litrów, co w przeliczeniu daje 7 eurocentów na litrze. Rumuński rząd

decyzją nr 549 z 17 lipca 2018 roku zgodził się na refundację 4 eurocentów za litr. Formalnie refundacja jest pomocą publiczną i ubiegać się o nią mogą tylko przewoźnicy na wynajem, używający pojazdów o dmc nie mniejszej niż 7,5 tony.

Refundacje będą trwać do końca 2020 roku, na co rumuńskie państwo przeznaczyło 60 mln lei (po 20 mln rocznie). Rząd szacował w ustawie, że po zwrocie akcyzy zgłosi się nie więcej niż 1,5 tys. firm.

Unijna dyrektywa nakazuje zwrot akcyzy w tej samej wysokości wszystkim podmiotom, niezależnie od narodowości. – Faktycznie rumuńscy przedsiębiorcy mieli stawiane wyższe wymagania niż zagraniczni, bo musieli wykazać, że nie zalegają wobec państwa z podatkami (zarówno gdy występują o zwrot, jak i w momencie wpływu pieniędzy) oraz nie toczy się wobec nich postępowanie upadłościowe. Te warunki nie dotyczyły zagranicznych przedsiębiorców, więc napisaliśmy skargę do Komisji Europejskiej, ale nic nie wywalczyliśmy – przyznaje sekretarz generalny rumuń-

skiego stowarzyszenia przewoźników UNTRR Radu Dinescu.

Sekretarz ostrzega, że zarówno władze unijne, jak i krajowe mogą traktować zwrot akcyzy jako pomoc publiczną, jak stało się to w Rumunii. Zarazem w innych sześciu krajach wspólnoty refundacja akcyzy nie jest tak postrzegana. – Traktowanie zwrotu jako pomocy publicznej wymaga większej ilości dokumentów oraz każde spodziewać się kontroli – dodaje Dinescu.

W przypadku zwrotu akcyzy do wysokości 330 euro za tysiąc litrów, kraj jedynie powiadamia KE o tym fakcie. Jeżeli refundacja ma obniżyć akcyzę poniżej 330 euro za tysiąc litrów, wówczas rząd musi uzyskać zgodę KE. Teoretycznie jest to możliwe, choć trudne do przeprowadzenia. Dlatego łatwiejszą drogą może być obniżenie VAT.

Na koniec 2018 roku rumuński rząd dokonał pierwszych zwrotów akcyzy. Blisko 150 firm transportu drogowego wystąpiło o refundację, składając 311 podań. Ministerstwo Finansów wypłaciło ponad 8,18 mln lei.

POŻEGNAJ MAUT

Wybierz gaz ziemny i oszczędź do 18.000 EURO



BEZ OPŁAT MAUT

Zwolnienie obowiązuje w 2019 i 2020 roku, do 10.000 euro oszczędności rocznie*

DODATKOWE KORZYŚCI

6.000 EURO dofinansowania z CEF*
2.000 EURO wymieniając Diesla na LNG*

PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

95% mniej CO₂ z biometanem
90% mniej NO₂
99% mniej cząstek stałych

WYBIERZ POJAZDY ZASILANE GAZEM ZIEMNYM LNG Z ZASIĘGIEM DO 1.600 KILOMETRÓW.

ZYSKA NA TYM TWÓJ BIZNES ORAZ ŚRODOWISKO NATURALNE. KORZYŚCI MÓWIĄ SAME ZA SIEBIE.

IVECO

Twój partner w zrównoważonym transporcie

*Parlament niemiecki podjął uchwałę w sprawie zwolnienia z opłat drogowych pojazdów zasilanych sprężonym i skroplonym gazem ziemnym (CNG i LNG) w okresie od 1 stycznia 2019 roku do 31 grudnia 2020 roku. Korzyść klienta, w kwocie 10.000 EURO rocznie, to kwota, stanowiąca iloczyn opłaty drogowej za 1 km wynoszącej 0,187 EURO dla Diesla spełniającego normę emisji spalin EURO 6 oraz dystansu 4457 km miesięcznie, na terenie Niemiec. Zyskaj 6.000 EURO dofinansowania do zakupu IVECO zasilanego LNG, korzystając z instrumentu "Łącząc Europe" (ang. Connecting Europe Facility - CEF). Dotyczy wyłącznie pojazdów zakupionych w finansowaniu CNH Industrial Capital Europe. Wymień swój aktualny pojazd napędzany silnikiem Diesla na nowego Stralisa NP 460 LNG i skorzystaj z dopłaty w wysokości 2.000 EURO.

Nowy układ sił w Parlamencie Europejskim



Fot. Piotr Gawętczyk ZMPD

W Polsce wybory do Parlamentu Europejskiego odbędą się 26 maja 2019 roku. Badania wskazują, że dotychczasowa większość utraci dominację.

Tadeusz Wilk

Zbliżające się wybory do Parlamentu Europejskiego wywołują dzisiaj wiele spekulacji na temat jego przyszłego składu. Badania opinii publicznej mają pomóc w określeniu przyszłego układu sił politycznych w PE. Już dziś warto się zastanowić nad tym, co może się zdarzyć. Tym bardziej jest to istotne, że większość wdrażanego w krajach członkowskich prawa jest tworzona w UE w postaci dyrektyw lub rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady.

Miejsca po Wielkiej Brytanii

Badania opinii publicznej, z jakimi się możemy zapoznać na stronie internetowej Parlamentu Europejskiego wskazują, że najbliższe wybory mogą przynieść poważne zmiany w jego politycznym układzie. Zmiany może pogłębić wyjście Wielkiej Brytanii z UE, bo kraj ten posiada w Parlamencie znaczącą reprezentację 73 posłów.

Zgodnie z Artykułem 14 (2) Traktatu o funkcjonowaniu UE, liczba posłów do PE nie może przekroczyć 750 plus przewodniczący. Wymagane jest także, aby reprezentacja była "degresywnie proporcjonalna", przy minimal-

nym progu wynoszącym 6 członków na państwo członkowskie, oraz zasadzie, że żadnemu państwu członkowskiemu nie można przyznać więcej niż 96 miejsc. W uproszczeniu oznacza to, że żadne mniejsze państwo nie powinno otrzymać więcej miejsc niż większe oraz stosunek liczby ludności do liczby miejsc wzrasta wraz ze wzrostem liczby ludności, przed zaokrągleniem do liczby całkowitej.

W związku z ewentualnym Brexitem Parlament Europejski zaproponował nowy podział mandatów pomiędzy kraje członkowskie. Ogólna liczba posłów do Parlamentu Europejskiego zmniejszy się z 751 do 705. 27 miejsc po-



EPP
217 posłów

S&D
186 posłów

EKR
76 posłów

ALDE
68 posłów

GUE / NGL
52 posłów

ZIELONI / WSE
52 posłów

EFDD
41 posłów

ENL
37 posłów

NIEZRZESZENI
21 posłów

posłach brytyjskich rozdzielonych zostanie pomiędzy 14 krajów członkowskich, które obecnie są niedoreprezentowane. Reszta miejsc zwolnionych po Brexicie będzie dostępna w przypadku kolejnych rozszerzeń UE. Nowy podział miejsc będzie obowiązywał tylko jeśli Wielka Brytania faktycznie opuści UE. W przeciwnym razie obecne ustalenia pozostałyby bez zmian.

Polska dostanie jeden dodatkowy mandat i w kadencji 2019-2024 otrzymamy 52 miejsca w PE. Najwięcej przedstawicieli w europarlamencie mają Niemcy – 96 mandatów. Reprezentanci Polski stanowią ok. 7 proc. wszystkich europosłów.

Co wynika z aktualnych prognoz?

Dwa główne ugrupowania polityczne, które od wielu lat dominują w Parlamencie i decydują praktycznie o kształcie prawa europejskiego, tzn. EPL – Grupa Europejskiej Partii Ludowej oraz S&D – Grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów - mają 403 posłów, czyli większość parlamentarną. Badania opinii publicznej wskazują na perspektywę zmniejszenia się stanu osobowego tych dwóch ugrupowań w Parlamencie: w EPP o 29 posłów, ze względu na mniejszy udział parlamentarzystów z sześciu krajów: Francji, Czech, Hiszpanii, Włoch, Słowacji i Polski oraz w S&D o 44 posłów, bo mniej głosów spodziewane jest z Włoch, Niemiec i Francji. Taki wynik spowoduje, że ugrupowania te nie będą mogły zbudować większości wyłącznie w poro-

zumieniu z sobą. Niezbędne będzie przzymierze co najmniej trzech ugrupowań do osiągnięcia większości parlamentarnej. Być może układ wzmocni dodatkowo ALDE – Porozumienie Liberalów i Demokratów na rzecz Europy lub EKR – Europejscy Konserwatyści i Reformatorzy.

Jak nowy PE wpłynie na transport drogowy?

Czy taki nowy skład Parlamentu będzie korzystniejszy dla polskich przewoźników drogowych z perspektywy ewentualnych zmian, jakie mogą pojawić się w nowych aktach prawnych? Czy będzie raczej odwrotnie?

Dotychczas można było odnieść wrażenie, że mimo przynależności poszczególnych posłów do ugrupowań o wyraźnym ukierunkowaniu politycznym, w głosowaniach często reprezentują interes narodowy, zwłaszcza w kontekście skutków dla gospodarki krajów, z których pochodzą. Ostatnio widoczne to było szczególnie przy głosowaniach nad Pakietem Mobilności.

Aktualny rozkład sił

Parlament Europejski składa się z posłów wybieranych w poszczególnych krajach UE, przy czym liczba posłów powinna być proporcjonalna do liczby ludności tych krajów. W praktyce zawiera się pomiędzy reprezentacją od 6 do 96 posłów. Polska ma 51 posłów. Całkowita liczba posłów do Parlamentu Europejskiego wynosi 751 (750 plus przewodniczący), a dzielą się na grupy polityczne.

- **EPP** Grupa Europejskiej Partii Ludowej (Chrześcijańscy Demokraci) – 217 posłów, w tym z Polski – 22
- **S&D** Grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów – 186 posłów, z Polski – 5
- **EKR** Europejscy Konserwatyści i Reformatorzy – 76 posłów, w tym z Polski – 19
- **ALDE** Grupa Porozumienia Liberalów i Demokratów na rzecz Europy – 68 posłów, z Polski – 0
- **GUE/NGL** Konfederacyjna Grupa Zjednoczonej Lewicy Europejskiej/Nordycka Zielona Lewica – 52 posłów, z Polski – 0
- **Zieloni/WSE** Grupa Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie – 52 posłów, w tym z Polski – 0
- **EFDD** Grupa Europa Wolności i Demokracji Bezpośredniej – 41 posłów, z Polski – 1
- **ENL** Grupa Europa Narodów i Wolności – 37 posłów, z Polski – 2
- **Niezrzeszeni** – 21 posłów, z Polski – 2.

Do utworzenia grupy politycznej niezbędne jest zrzeszenie się co najmniej 25 posłów reprezentujących minimum 7 państw członkowskich (25% stanu krajów członków UE).

W ramach Parlamentu funkcjonuje 20 komisji parlamentarnych, w tym Komisja Transportu i Turystyki TRAN. Komisje przygotowują materiały dotyczące procedowanych aktów prawnych na plenarne posiedzenia Parlamentu.

Parlamentowi przewodniczy Antonio Tajani z Włoch – przedstawiciel EPP. W skład Prezydium wchodzi jeszcze 19 posłów, w tym trzech z Polski: Karol Karski, Bogusław Liberadzki i Zdzisław Krasnodębski.



Szkoły branżowe po nowemu

Ministerstwo Edukacji Narodowej zorganizowało szesnaście spotkań pod nazwą „Regionalne Kongresy Zawodowe”, na których resort przedstawił nowe zasady funkcjonowania szkolnictwa branżowego.

Robert Przybylski

W ten sposób rozpowszechniano wiedzę o zmianach w szkolnictwie branżowym i technicznym, zaproponowanych w znowelizowanym w ubiegłym roku prawie oświatowym. Wszystkie zmiany znalazły się w ustawie z 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw.

Do udziału w kongresach zaproszeni zostali lokalni i regionalni pracodawcy reprezentujący branżę, w których kształcą się młodzież szkolna, dyrektorzy szkół, przedstawiciele samorządów, organów prowadzących szkoły zawodowe, wojewódzkich rad rynku pracy, izb rzemieślniczych oraz środowisk związanych z kształceniem branżowym i technicznym. Regionalne Kongresy Zawodowe organizowane były przez wojewodów i kuratorów oświaty we współpracy z Ministerstwem Edukacji Narodowej. Odbywały się w całym kraju od 1 marca przez ponad miesiąc. W Opolu przeprowadzono pierwsze z nich.

MEN przypomina, że nowe rozwiązania, których część wejdzie w życie od nowego roku szkolnego 2019/2020, dotyczą przede wszystkim zwiększenia wpływu pracodawców na funkcjonowanie szkolnictwa zawodowego, dopasowania nowego systemu szkolnictwa branżowego do potrzeb nowoczesnej gospodarki i poszczególnych branż, a także przygotowania zmian programowych, organiza-

cyjnych i prawnych, służących poprawie jakości i efektywności kształcenia zawodowego.

Zgodnie z nowymi rozwiązaniami uczniowie branżowej szkoły I stopnia niebędący młodocianymi pracownikami i uczniowie technikum będą mogli na podstawie umowy z pracodawcą realizować staż uczniowski. – Staż będzie się odbywał w rzeczywistych warunkach pracy, a w jego trakcie uczeń zrealizuje wszystkie lub wybrane treści programu nauczania w zakresie praktycznej nauki zawodu realizowanego w szkole, do której uczęszcza, lub treści nauczania związane z nauczaniem zawodem nieobjęte tym programem. Szczegóły będzie określać zawierana na piśmie umowa o staż uczniowski. Staż będzie co do zasady odpłatny – podkreśla Łukasz Trawiński z biura rzecznika prasowego MEN.

Dodaje, że w zamyśle MEN Regionalne Kongresy Zawodowe dały przestrzeń do wymiany doświadczeń oraz nawiązania współpracy między szkołami a pracodawcami. – Spotkania były również okazją do podziękowania



Takie same – a jednak inne.

Nowe Volvo FH LNG i Volvo FM LNG zapewniają osiągi identyczne jak pojazdy napędzane konwencjonalnym silnikiem wysokoprężnym, lecz przy emisji CO₂ mniejszej o 20%*.

To dobre dla środowiska i dla Twojej kieszeni.

*Dotyczy emisji podczas użytkowania pojazdu: w tzw. cyklu „od zbiornika do kota.”

www.volvotrucks.pl

GAS-POWERED TRUCKS

Volvo Trucks. Driving Progress



i wyróżnienia pracodawców, którzy wsparli nasze działania i promowali szkolnictwo zawodowe wśród uczniów i rodziców – zaznacza Trawiński.

Świadczenia wypłacane uczniom przez pracodawców będą wliczane w koszty uzyskania przychodu, a okres stażu będzie zaliczany do okresu zatrudnienia.

Józef Stelmachowski

Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych

Mamy bardzo dobre kontakty z Kuratorem Oświaty Województwa Opolskiego. W drugiej połowie roku odbyliśmy kilka spotkań, w których uczestniczył także przedstawiciel ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk. Niezależnie od tego kilkanaście razy spotykaliśmy się z dyrekcjami i młodzieżą szkół branżowych oraz starostami i burmistrzami miast. Zależy nam na obecności przedstawicieli władz lokalnych, które zapewniają fundusze na otwarcie klas o profilu kierowca-mechanik.

Ważne są także kontakty z doradcami zawodowymi. Te osoby mają wpływ na rodziców i młodzież. Doradcom prezentujemy zalety zawodu kierowcy-mechanika, sytuację w tej branży oraz jej perspektywy.

W spotkaniach pomocny jest film o szkoleniu kierowców, który cieszy się dużym zainteresowaniem wśród młodzieży. Film przygotowała telewizja „Na osi”. Jej zespół często na antenie przekazuje relacje ze spotkań poświęconych nauczaniu kierowców. Przygotowaliśmy także ulotki, z którymi chcemy dotrzeć do szkół we wszystkich gminach naszego województwa.

Namawiamy Izbę Rzemieślniczą, aby w ramach Kwalifikacyjnych Kursów Zawodowych umożliwiła uczniom klas o specjalności mechanik zdobyć świadectwo kompetencji zawodowych kierowcy. – Zawód mechanika samochodowego jest w naszym województwie bardzo popularny, ale i bardzo rozpowszechniony. Przykładem może być jeden z powiatów, gdzie w szkole branżowej kształcą się 40 uczniów w specjalności mechanik samochodowy. Izba Rzemieślnicza ocenia zapotrzebowanie w tym zawodzie na 20 osób, zatem połowa mogłaby zdobyć zawód kierowcy-mechanika dzięki kursom KKZ. Wydatek pokrywany

jest przez szkoły, a fundusze przeznacza starosta.

W lutym podjęliśmy współpracę z Opolskim Centrum Rozwoju Gospodarczego, którego zadaniem jest wspieranie unijnym dofinansowaniem mikro i małych przedsiębiorców. Z tego źródła nasi przewoźnicy mogliby uzyskać dofinansowanie do szkoleń kierowców.

Tomasz Rejek

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

Ilona Miedziarska

kierownik projektów unijnych PSPD

Nasz projekt unijny (szkolenie w zawodzie kierowcy dla czterystu osób) został nominowany do najlepiej realizowanych projektów i nominowany do nagrody Pomorskich Sztormów.

Ponieważ na zatrudnienie „od zaraz” mogą liczyć zarówno kierowcy pojazdów ciężarowych, jak i autobusów komunikacji miejskiej, nasza oferta jest bardzo szeroka. Szkolimy w kategoriach C, C+E oraz D. Ale w kursach uczestniczą nie tylko przyszli kierowcy. Prowadzimy również zajęcia z certyfikatów CPC, czyli poświadczania kompetencji zawodowych. To oferta dla osób, które chcą zarządzać transportem.

Kursy obejmują zarówno zajęcia praktyczne, jak i teoretyczne. Uczymy praktycznie wszystkiego. Symulator jazdy pokazuje kursantom, że ich wyobrażenie o pracy kierowcy bardzo często różni się od rzeczywistości. Szkolenia teoretyczne obejmują kilkadziesiąt godzin nauki przepisów. W ofercie są również kursy specjalne, np. dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych.

W ramach projektu kursanci mogą liczyć na sfinansowanie badań lekarskich oraz kosztów egzaminu państwowego w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego. Oferujemy też komplet materiałów dydaktycznych. Łącznie projekt jest wart ponad 1,7 mln zł, a z Unii Europejskiej otrzymaliśmy prawie półtora miliona. Dzięki temu przeszkolić możemy około czterysta osób. Wśród kursantów są nie tylko panowie, ale i panie. Jedną kobiet pracowała w firmie transportowej, ale za biurkiem. Zdecydowała się jednak na kurs kategorii C. Dzięki bardzo dobremu przygotowaniu przez

instruktorów egzamin może nie był formalnością, ale zdała go bez problemów. I teraz zamiast za biurkiem może sięść za kierownicą ciężarówki.

Nagroda Pomorskich Sztormów jest wspólnym przedsięwzięciem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz „Gazety Wyborczej”. Statuetkami nagradzane są najlepsze inwestycje w infrastrukturę oraz te związane z działaniami społecznymi. Wyróżniane są najlepsze pomorskie firmy, jak i te, które dopiero rozpoczynają swoją działalność.

Euzebiusz Gawrysiuk

Zarząd ZMPD

Ministerstwo Edukacji Narodowej organizuje Regionalne Kongresy Zawodowe we wszystkich województwach, jednym z nich był kongres przeprowadzony w Opolu, w którym uczestniczyłem. W trakcie dyskusji panelowej dyskutowano nad sposobami zainteresowania pracodawców współpracą.

MEN widzi potrzebę włączenia pracodawców w proces kształcenia praktycznego i określa korzyści, jakie mogą z niego osiągnąć pracodawcy. Ta kwestia jest jeszcze w fazie projektów, jeżeli pojawią się konkretne rozwiązania prawne, poinformujemy o tym członków Zrzeszenia.

ZMPD na mocy porozumienia podpisanego z MEN widzi potrzebę włączenia się w proces propagowania tej idei. W chwili obecnej w ZMPD jest przygotowywany informator na temat form współpracy pracodawców w zakresie kształcenia praktycznego, zasad nawiązywania tej współpracy i jej realizacji oraz sposobu finansowania i odpowiedzialności, której tak bardzo obawiają się nasi koledzy.

Ponadto niebawem ukaże się informator dotyczący pozaszkolnych form kształcenia zawodowego (kursy kształcenia zawodowego oraz kursy umiejętności zawodowych), które pozwolą zainteresowanym pracodawcom podjąć kształcenia we własnym zakresie lub przy udziale szkół publicznych.

Te formy kształcenia umożliwią przekwalifikowanie się absolwentów, którzy zdobyli już zawód, ale nie mogą znaleźć pracy w swoim fachu.

Być może w ten sposób uda się nam pozyskać kolejną grupę wykwalifikowanych kierowców.



KIEDY EMOCJE SPOTYKAJĄ LOGIKĘ

50 LAT LEGENDARNEJ MOCY

Legendarny silnik Scania V8 zadebiutował na rynku w 1969 r. i od razu zrewolucjonizował transport międzynarodowy w Europie. Na początku największe wrażenie robiły jego doskonałe osiągi. Następnie użytkownicy docenili jego trwałość i niezawodność. Przy wysokiej mocy, silnik Scania V8 wyróżnia się niskim spalaniem. Dzięki tym cechom stanowi niezwykle wydajne źródło napędu. Klienci Scania mogą cieszyć się przyspieszeniem, mocą i jakością V8 już od pół wieku!



1969 50 2019

www.scania.pl

SCANIA

Szkoły branżowe nadzieją dla firm transportowych

Podczas Mazowieckiego Kongresu Zawodowego, który odbył się 27 marca 2019 r. na Politechnice Warszawskiej, dyskutowano m.in. o współpracy pracodawców ze szkołami branżowymi. W wydarzeniu wziął udział radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk.

Piotr Gawęłczyk

Celem Kongresu było upowszechnienie zmian w szkolnictwie branżowym, przedstawienie rozwiązań zwiększających wpływ pracodawców na funkcjonowanie kształcenia zawodowego oraz prezentacja potencjału szkół prowadzących kształcenie zawodowe w regionie.

Współpraca konieczna

Przedstawiono praktyczne rozwiązania w zakresie współpracy pracodawców ze szkołami i pokazano możliwości jej finansowania, popularyzacji szkolnictwa branżowego w województwie oraz zaprezentowano dodatkowe możliwości oferowane przez szkolnictwo branżowe.

Wojewoda mazowiecki Zdzisław Siera podkreślił potrzebę współpra-

cy w zakresie rozwoju i dostosowania oferty edukacyjnej do zmieniających się potrzeb współczesnej gospodarki. Z kolei mazowiecka wicekurator oświaty Dorota Skrzypek przypomniała, że Mazowiecki Kongres Zawodowy jest jednym z 16 tego typu wydarzeń organizowanych na terenie całego kraju. – To idealna okazja do rozmów i refleksji na temat kierunków zmian w szkolnictwie branżowym, które uwzględniają oczekiwania i potrzeby pracodawców – powiedziała Dorota Skrzypek. – Kluczem do osiągnięcia sukcesu jest to, że nauka zawodu będzie się odbywać w dużym, rzeczywistych warunkach pracy – dodała wicekurator.

Nowe przepisy

Szczegółowo o wprowadzanych zmianach w szkolnictwie branżowym, które zaczną obowiązywać od września

2019 r., powiedziała przedstawicielka Kuratorium Oświaty zajmująca się koordynacją kształcenia zawodowego.

Korzystne dla pracodawców rozwiązania w nich zawarte mają w swoim założeniu doprowadzić do tego, by przedsiębiorcy w jak największym stopniu zaangażowali się w proces kształcenia zawodowego.

Przed wszystkim nowe przepisy obligują dyrekcje poszczególnych placówek edukacyjnych do nawiązania współpracy z pracodawcami. By móc uruchomić nowy kierunek w szkołach branżowych i technikach, dyrekcja musi najpierw podpisać odpowiednią umowę-porozumienie z pracodawcą, a potem wystąpić do Wojewódzkiej Rady Rynku Pracy o wydanie zgody na uruchomienie nowego kierunku.

Potwierdzając zasadność otwarcia kształcenia w danym zawodzie pozytywna opinia WRRP będzie wydawana na pięć lat. Współpraca szkoła – pracodawca może odbywać

się w różnych wariantach, m.in. poprzez utworzenie klasy patronackiej, co obligowałoby pracodawcę nie tylko do przyjęcia ucznia na praktykę, lecz także do wyposażenia pracowni czy warsztatów. Pracodawca będzie miał możliwość uczestniczenia (z głosem doradczym) w procesie przygotowywania podstaw programowych praktycznej nauki zawodu i doskonalenia kadry nauczycielskiej, a także w promocji kształcenia zawodowego poprzez np. uczestnictwo w targach edukacyjnych i targach pracy.

Różne koszty kształcenia

W nowych regulacjach przeznaczono więcej godzin na kształcenie zawodowe, zwiększyła się też pula godzin będących do dyspozycji dyrektora, dzięki czemu będzie można jeszcze bardziej zintensyfikować naukę zawodu. Ważną informacją jest także wprowadzenie nowych zasad finansowania – Ministerstwo Edukacji Narodowej uwzględniło koszty kształcenia w konkretnych zawodach.

Zostały one podzielone na grupy kosztochłonności: od niskiej, średniej, wysokiej do bardzo wysokiej. Koszty te zostały ujęte w rozporządzeniu dotyczącym podziału subwencji. Jeśli koszty kształcenia w danym zawodzie będą wyższe od subwencji, jednostka samorządu terytorialnego otrzyma wyrównanie.

Wyższa subwencja dotyczy także tych placówek, które będą otwierać najbardziej pożądane z punktu widzenia pracodawców kierunki nauczania zawodowego. Prognozę zapotrzebowania na pracowników na krajowym i lokalnym rynku pracy będzie co roku ogłaszał minister edukacji narodowej.

Co ważne, najbardziej deficytowe zawody będą dofinansowywane w całym cyklu kształcenia. O deficycie pracowników w danym zawodzie lokalne szkoły mają być na bieżąco informowane przez powiatowe urzędy pracy. Profesor Piotr Mikiewicz z Dolnośląskiej Szkoły Wyższej, ekspert MEN, przedstawił prognozę zapotrzebowania na pracowników zawodowych na terenie Mazowsza. Wśród nich znalazł się także zawód kierowca-mechanik.

Uczestniczący w panelu poświęconym współpracy dyrektorów szkół z pracodawcami w planowaniu, re-

alizacji i ocenie efektów kształcenia branżowego oraz doradztwa zawodowego radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk przypomniał, że Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przez dziesięć lat walczyło o wpisanie zawodu kierowca-mechanik na listę MEN, a obecnie stale monitoruje i promuje powstawanie klas o tym profilu kształcenia.

Podkreślił, że dziś w Polsce jest ponad sto szkół kształcących w ponad dwustu klasach przyszłych zawodowych kierowców. Po tym sukcesie branża poszła za ciosem. – W lipcu 2018 r. z inicjatywy ZMPD 25 stowarzyszeń transportowych podpisało umowę współpracy z MEN – przypomniał Tadeusz Wilk.

Dobry początek, ale trzeba więcej

– W transporcie międzynarodowym zatrudnionych jest dziś 350 tys. kierowców, z czego 70 tys. z zagranicy. W naszych firmach pracują już nie tylko obywatele Ukrainy czy Białorusi, lecz także Indonezji czy Pakistanu. Dramatycznie brakuje kierowców, dlatego ZMPD uczestniczy w organizowanych przez szkoły dniach otwartych, wychodzi też z inicjatywami w postaci ogólnopolskich akcji promocyjnych – dodał Tadeusz Wilk.

Zwrócił uwagę, że nawet gdyby szkolne mury opuszczało rocznie po dwa tysiące młodych kierowców-mechaników, to w skali potrzeb rynku jest to nadal bardzo mała liczba. – Dlatego bardzo zależy nam na tym, by kolejne placówki decydowały się na otwieranie klas – powiedział Tadeusz Wilk. Na marginesie dodał, że szkoły często nie wiedzą, jak się do tego zabrać i kontaktują się w tej sprawie z ZMPD z prośbą o pomoc.

Jednak otwieranie kolejnych klas to jedno, drugie to zainteresowanie młodzieżą. – Choć coraz bardziej zaczyna przemawiać do młodych ludzi argument pewnej pracy i bardzo dobrej płacy, to nadal z różnych powodów nabor nie jest na zadowalającym poziomie. Często jest tak, że młody człowiek chciałby przyjść do takiej szkoły, ale wtedy interweniuje rodzice, którzy nie chcą, by ich dziecko kończyło branżówkę. Zmiana myślenia jest największym problemem, z którym musimy się uporać – powiedział przedstawiciel ZMPD.



Uczestnicy panelu zgodzili się, że promocja szkolnictwa zawodowego i przekonanie rodziców, że szkoły branżowe są równie ważne jak licea ogólnokształcące, powinno być priorytetem. Przedstawiono nowoczesne metody promocji zawodu (w przypadku transportu – możliwość korzystania z symulatora jazdy).

Inną kwestią jest nieodpowiedni poziom wykształcenia młodych ludzi, którzy w szkołach uczą się rozwiązań obowiązujących 20-30 lat temu. To powoduje, że pracodawca musi de facto od podstaw przyuczać absolwenta do zawodu. Podczas dyskusji zwrócono także uwagę na coraz większy brak nauczycieli zajmujących się praktyczną nauką zawodu, a zwłaszcza nauczycieli kierunków technicznych.

Tadeusz Wilk podniósł problem dotyczący urzędów pracy, których funkcjonowanie – jego zdaniem – nie przystaje do rzeczywistości. – Zatrudnieni tam ludzie w większości przypadków nie wiedzą, co się dzieje na rynku pracy. Jeden z przewoźników skarżył się nam, że starosta nie chce dać funduszy na kształcenie kierowców, bo przecież w urzędach pracy czeka 35 tysięcy chętnych do podjęcia pracy na tym stanowisku. Okazało się, że z tej dużej przecież grupy ani jedna osoba, choć zarejestrowana właśnie jako kierowca, nie chciała podjąć zatrudnienia w tym zawodzie – powiedział Tadeusz Wilk.

W trakcie dalszej dyskusji wymieniano się doświadczeniami związanymi z przebiegiem współpracy na linii szkoła – pracodawca. Inicjatorami organizacji Mazowieckiego Kongresu Zawodowego byli Wojewoda Mazowiecki i Mazowiecki Kurator Oświaty.

Dwugłos w sprawie praktyk

Nauczanie zawodu kierowca-mechanik wymaga organizacji praktyk, co można zrobić na dwa sposoby.

Robert Przybylski

Gostynińskie Centrum Edukacyjne (GCE) jest jedną z najbardziej aktywnych szkół branżowych promujących zawód kierowcy-mechanika. Stało się tak dzięki wsparciu administracji samorządowej oraz przedsiębiorców.

GCE ma spore doświadczenie w organizacji praktyk. Praktyczna nauka zawodu regulowana jest przez rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z 24 sierpnia 2017 roku, opublikowane w Dzienniku Ustaw, pozycja 1644.

Prezentujemy stanowisko administracji samorządowej, która zapewnia fundusze na kształcenie, oraz głos szkoły, do której należy organizacja praktyk.



Szymon Szczypawka

Naczelnik wydziału edukacji, kultury i turystyki Starostwa Powiatowego w Gostyninie

Kształcenie uczniów w zawodzie kierowca-mechanik w szkole branżowej I stopnia to proces trudny i kosztowny, dlatego szkoły powinny świadomie i odpowiedzialnie decydować się na włączenie tego zawodu do swojej oferty edukacyjnej. Nowa podstawa

programowa zakłada, iż uczeń kształcący się w tym zawodzie uzyska wiedzę i umiejętności z zakresu kategorii B i C oraz kwalifikacji wstępnej, natomiast uprawnienia C do E w branżowej szkole II stopnia. Trudnością w planowaniu poszczególnych etapów w zdobywaniu uprawnień jest różny wiek uczniów, a dokładnie data urodzin sięgająca rozpiętością całego roku od stycznia aż do grudnia. Koszty kształcenia wzrastają wraz ze zdobywaniem kolejnych etapów uprawnień kierowcy zawodowego zwłaszcza w momencie, gdy dochodzi nam już kategoria C.

Szkoła może zapewnić jazdy we własnym zakresie lub podpisać umowę z prywatną firmą świadczącą takie usługi. Zajęcia kończą się egzaminem państwowym. Nasi absolwenci, a tym samym przyszli kierowcy, mają trzy lata na naukę zawodu, w tym zdobycie uprawnień, co trwa znacznie dłużej niż na komercyjnym kursie. My przekazujemy uczniom cały wachlarz informacji o specyfice tego zawodu, uczymy języka zawodowego, kultury innych krajów, dajemy również wiedzę o całym łańcuchu tematów związanych z logistyką transportu. Nauka w tym zawodzie jest kosztowna, ale i trudna. Chcemy, aby uczeń wybierał świadomie ten zawód, aby trafiali tu pasjonaci motoryzacji, niestety zdarzają się również przypadki, iż uczeń po pierwszym roku nauki zmienia swój wybór i rezygnuje z tego zawodu. W podobnej sytuacji są szkoła i samorząd – ta strona również musi zdawać sobie sprawę, że podejmuje zobowiązanie na wiele lat, aby zwrócić się w postaci coraz większej liczby absolwentów za-

spokajających potrzeby rynku pracy.

Dobrym rozwiązaniem wydaje się coraz aktywniejszy udział pracodawców w kształceniu zawodowym uczniów, w tym patronat firm z branży motoryzacyjnej. Uczniowie mogliby podpisywać z przedsiębiorcami umowy, wspierające kształcenie, w zamian pracodawca otrzymywałby gwarancję zatrudnienia absolwenta w swojej firmie.

Pozytywnym zjawiskiem jest fakt, iż MEN zaczyna dostrzegać ogromne koszty związane z kształceniem przyszłych kierowców. W tym roku nastąpiła zmiana w sposobie naliczania subwencji oświatowej, pojawiła się nowa waga dedykowana właśnie zawodom kierowca-mechanik i technik transportu drogowego. Zawody ze specjalizacją motoryzacyjną otrzymały większą wagę, a za tym i większą subwencję, choć i ona nie pokrywa wszystkich wydatków. Bardzo ważne jest także wsparcie branży, choćby w organizacji praktyk zawodowych, które są niezwykle cennym wsparciem kształcenia.



Wojciech Kietbasa

Dyrektor Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego

Praktyki w szkołach branżowych mogą być organizowane w warszta-

tach szkolnych lub u pracodawców. W przypadku korzystania ze szkolnej infrastruktury, klasa pierwsza ma 6-godzinne praktyki raz w tygodniu w warsztacie szkolnym. Druga klasa ma praktyki dwa razy w tygodniu i w tym wypadku potrzebne jest podpisanie deklaracji z firmą przewoźową, w której młodzież będzie mogła odbyć praktyki. Prowadzone są one pod okiem nauczyciela.

W trzeciej klasie praktyki znów odbywają się częściowo w szkole, ponieważ kwalifikacja A69 nakazuje poznanie logistyki, w tym zdobycie umiejętności obliczenia czasu dojazdu, wyznaczenia drogi przejazdu, sposobu załadunku. Dlatego uczniowie zdobywają doświadczenie u pracodawcy, ale już nie w pracach warsztatowych, lecz w spedycji. W tym wypadku wsparcie branży jest niezbędne, bo tylko w rzeczywistych warunkach funkcjonowania firmy można poznać zawód.

Szkoła może zdecydować się także na praktyki w całości u pracodawcy. Placówka kieruje wówczas ucznia na zajęcia; staje się on młodocianym pracownikiem. Podpisuje z pracodawcą umowę o pracę w celu zdobycia przygotowania zawodowego. Pracodawca musi w tym wypadku mieć przygotowanie pedagogiczne, staje się ich opiekunem.

Dla przewoźników konieczność zdobycia przygotowania pedagogicznego może być problemem. Dlatego rozmawiamy z pobliskim Zakładem Doskonalenia Zawodowego, który mógłby zorganizować dla pracodawców kursy, po których pracownicy firm transportowych otrzymywaliby przygotowanie pedagogiczne.

Nasza współpraca z lokalnymi przewoźnikami układa się bardzo dobrze. Pracodawcy podchodzą solidnie do kwestii praktyk. Ponieważ mamy warsztaty szkolne, wykorzystujemy pierwszy wariant.

Polityka gminy

Zawód szansą dla regionu

Gostynin ma 16-procentowe bezrobocie. – Inwestowanie w szkolnictwo zawodowe to najlepszy ruch, bo te pieniądze do nas wrócą w postaci większego zatrudnienia – podkreśla starosta gostyniński Arkadiusz Boruszewski. Dodaje, że jednym z najdroższych zawodów jest kierowca-mechanik, ale na tych specjalistów jest duży popyt i absolwenci szkoły branżowej łatwo znajdują pracę. Dobrą wiadomością jest pojawienie się w projekcie opublikowanym w Systemie Informacji Oświatowej wprowadzenia do programu nauczania szkół branżowych I stopnia prawa jazdy kat. C. Gostynińskie Centrum Edukacyjne organizuje także regionalny finał ogólnopolskiego turnieju klas o specjalności kierowca-mechanik. Odbędzie się on 30 kwietnia. Do tej pory uczniowie GCE zajmowali pierwsze miejsce, a w finale ogólnopolskim zdobyli trzecie miejsce.

reklama



Najważniejsze usługi dla Twojej firmy w jednym miejscu!



KRAJOWY REJESTR DŁUGÓW
www.krd.pl

VOUCHER
rabatowy

-25%

na usługi abonamentowe Krajowego Rejestru Długów BIG SA

Chcesz wiedzieć więcej?



+48 71 785 00 40
oferta@krd.pl
www.krd.pl

Praktyki w firmach

Bonifacy Sornat

Świętokrzyskie

Od trzech lat moja firma prowadzi praktyki dla uczniów ze szkoły branżowej w Łopusznie. Mam stamtąd w trzech rocznikach jedenastu uczniów (3 + 5 + 3). Organizacją praktyk zajmował się zmarły w ub.r. Edward Soboń. On porozumiał się z kuratorem i ze szkołą.

Młodzież oczywiście jest różna, w sumie są to osoby chętne do nauki. Moja firma zapewnia opiekuna grupy i on też układa program zajęć, nadzorując bezpieczeństwo uczniów. Uczestniczą oni w prowadzonych przez warsztat naprawach.

Edward Soboń

Świętokrzyskie

W Regionie Świętokrzyskim ZMPD praktyki dla uczniów szkół branżowych spopularyzował Edward Soboń. Zachęcając do wyboru zawodu opowiadał młodzieży, jak bardzo ta profesja zmieniła się na przestrzeni lat, jak bardzo brakuje kierowców zawodowych na rynku pracy i jakie ogromne szanse mają absolwenci takiego kierunku, by móc zdobyć dobry zawód z dobrą pensją, a jednocześnie zwiedzić świat.

Zagraniczne wyjazdy, które są związane z tym zawodem, łączą się z koniecznością nauki języków obcych. Wielu uczy się angielskiego i niemieckiego. Warto poważnie zastanowić się także, ze względu na nasze położenie geograficzne, nad nauką języka rosyjskiego.

- Wszystko przed wami. Tylko od waszych mądrych wyborów zależy, czy będziecie czuć radość z wykonywanych obowiązków. Zawód kierowcy to naprawdę wielka przygoda – zapewniał Edward Soboń. Przypomniał, że kierowcami ciężarówek jest w Polsce 37 kobiet, po Europie jeżdżą trzy małżeństwa z naszego kraju.

Edward Soboń na własnym przykładzie pokazywał drogę, jaką mogą pójść dzisiejsi 16-latkowie – ze szkoły zawodowej do funkcji pełnomocnika zarządu, aż do prezesa zarządu

prężnie działającej firmy transportowej Matrans. [Wypowiedź sprzed dwóch lat.]

Alfred Morawiec

Opolskie

Zapytaliśmy szkoły, jakiej pomocy potrzebują. Rok temu przyjechał do nas dyrektor, wyjaśnił jaki jest program i czego potrzebuje szkoła. Całość przygotowań nie była skomplikowana. W naszych warsztatach specjalizujących się w obsłudze samochodów, naczepek i serwisie oponiarskim zatrudniam 16 mechaników.

Do klasy o profilu kierowca-mechanik zgłosiło się dziesięciu chłopaków i praktyki dla nich zorganizowały 3 firmy: Kurspiot, Cichoń i moja. Od września 2018 roku mieliśmy dwóch uczniów, ale po kilku miesiącach obaj zrezygnowali z zawodu kierowca-mechanik. Teraz mam kilku praktykantów, ale z klasy o specjalności mechanik samochodowy.

Konrad Pawluczuk

Podlaskie

Podlaska firma Adampol od dwóch lat organizuje praktyki dla uczniów szkół zawodowych o specjalności kierowca-mechanik. Uczestniczą w nich uczniowie jednej klasy, jest ich pięciu. Są to wychowankowie Zespołu Szkół Technicznych z Białegostoku im. Władysława Andersa. – Nadzór nad tymi młodymi osobami sprawuje pracownik firmy Adampol – zaznacza opiekun praktyk i zarazem specjalista ds. celnych w firmie Adampol Konrad Pawluczuk. Prowadzenie praktyk nie jest kłopotliwe. – Wymagało jedynie stworzenia nowego regulaminu. Młodociani nie mogą wykonywać wszystkich prac, chodzi także o bezpieczeństwo – zaznacza Pawluczuk. Przyjmowanie młodzieży na praktyki nie wymaga ze strony firm przeszkolenia pracowników (np. z dydaktyki). Podkreśla że dotychczas pracownicy firmy Adampol nie odnotowali większych objawów braku dyscypliny wśród uczniów.

Robert Stępień

Mazowieckie

Nasze stowarzyszenie przygotowuje wspólnie z radomskim Zespołem Szkół Samochodowych klasy mechanika, elektrotechnika, lakiernika. Liczymy, że klasy o tej specjalności zapełnią się chętnymi w przyszłym roku szkolnym. Spotykamy się z młodzieżą kończącą szkoły podstawowe, zachęcając do podjęcia dobrze płatnych zawodów. Uświadamiamy im oraz ich rodzicom, że na młodych ludzi czeka w kraju dobrze płatna praca i nie trzeba emigrować, aby znaleźć ciekawe zajęcie. Bardzo pomocny w naszych działaniach jest prezydent Radomia Radosław Witkowski oraz dyrektor radomskiego Zespołu Szkół Samochodowych Anna Stańczyk.

Krzysztof Walewski

Wielkopolskie

Stowarzyszenie Pracowników i Sympatyków PMPS Pekaes Warszawa pomaga Zespołowi Szkół Politechnicznych im. Powstańców Wielkopolskich w Śremie w znalezieniu przedsiębiorstw, w których młodzież może odbyć praktyki zawodowe. – Nasi koledzy mają firmy transportowe, prowadzą serwisy Volvo, Mercedesa, Iveco – wymienia prezes stowarzyszenia Krzysztof Walewski.

Dodaje, że praktyki odbywa dwudziestu jeden uczniów. – Zainteresowanie młodzieży jest bardzo duże. Magnesem jest kategoria C. Od 1 do 6 kwietnia szkoła zorganizowała dni otwarte i nazwa Pekaes jest dobrze kojarzona przez rodziców. Nasza obecność pomaga przekonać ich do szkoły politechnicznej. W rezultacie zachęcają dzieci do wyboru zawodu kierowcy – podkreśla Walewski. Dodaje, że stowarzyszenie organizuje w szkole spotkania z kierowcami. Jeden z nich - Stefan Chrzanowski wspominał transport papamobile ciężarówką Pekaesu z Włoch na drugą wizytę polskiego papieża w Polsce. Klasa wybrała się także do firmy Kruk w Zdunach, która ma 67 jednostek silnikowych. ■

TransLogistica Poland

VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2019
EXPO XXI WARSZAWA

www.translogistica.pl

 TransLogistica
Poland

Łączymy Twój biznes
ze światem od 7 lat!

Wymagana rejestracja on-line:
www.translogistica.pl

Gazowa szansa transportu?



Ciekły gaz ziemny (LNG) wydaje się najlepszą alternatywą dla oleju napędowego w transporcie międzynarodowym, daje także szansę na zwiększenie marży.

Robert Przybylski

W nocy z 18 na 19 lutego 2019 roku Parlament Europejski, Komisja Europejska i przedstawiciele rządów uzgodnili pierwsze w historii limity emisji dwutlenku węgla dla ciężarówek. W stosunku do tegorocznych wartości mają one zmaleć do 2025 roku o 15 proc. i do 2030 roku o 30 proc.

Planowana redukcja oznacza, że konieczne będzie wykorzystanie paliw alternatywnych, jak CNG (sprężony gaz ziemny) i LNG (ciekły gaz ziemny), które obniżają emisję dwutlenku węgla o kilkanaście procent.

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA uważa, że cele są bardzo wyśrubowane. Na dodatek ACEA jest poważnie zaniepokojone brakiem infrastruktury: nie ma dostatecznej liczby stacji do ładowania pojazdów elektrycznych, sieć stacji gazowych jest grubo niewy-

starzająca. ACEA podlicza, że w całej UE znajduje się 155 stacji LNG, natomiast potrzeby szacowane są na co najmniej tysiąc. Stacji CNG jest 200.

Zachęty na Zachodzie

W rezultacie przemysł obawia się, że nie będzie popytu na ciężarówki z alternatywnym napędem. – Nie możemy liczyć na to, że przedsiębiorcy będą kupować samochody, które przyniosą im straty i których zbiorników nie da się naładować wzdłuż głównych europejskich szlaków. Politycy powinni upewnić się, że auta, do produkcji których koncerny samochodowe są zmuszone, będą kupowane i użytkowane przez naszych klientów – podkreślił sekretarz generalny ACEA Erik Jonnaert.

Mimo ostrzeżeń producentów pojazdów, Shell w „Studium LNG do napędu samochodów” prognozuje szybki rozwój tego rynku. Wskazuje, że w 2040 roku armatorzy będą dysponować sześcioma tysiącami dużych gazowców, zatem dostawy paliwa nie będą zagrożone.

Shell przewiduje wzrost floty ciężarówek zasilanych LNG w państwach Unii z 4 tys. do 480 tys., co będzie odpowiadało 17 proc. całego parku ciężkich pojazdów. Rocznie będą zużywać 11,5 mld litrów LNG. – Dla przekonania użytkowników do nowego paliwa konieczne są jednak zachęty podatkowe lub regulacyjne – zaznacza główny ekonomista Shella Jorg Adolf.

Przykładami takich zachęt są oferowane przewoźnikom przez niemiecki rząd dopłaty 12 tys. euro do samochodów napędzanych LNG, 8 tys. euro za pojazd zasilany CNG (w obu przypadkach do 0,5 mln euro na firmę) oraz zwolnienie z myta pojazdów o dmc powyżej 7,5 tony do końca 2020 roku. Ten ostatni przepis pozwala oszczędzić przewoźnikowi co najmniej 9,3 eurocenta na kilometr.

Liczba stacji LNG ma wzrosnąć w najbliższym czasie do trzystu. Działający w Niemczech dystrybutor gazu Westfalen Group ma 260 stacji paliw i jesienią tego roku otworzy pierwszą stację LNG w miejscowości Baunatal.

Konsorcjum BioLNG EuroNet wspiera wprowadzanie w Europie na szeroką skalę pojazdów ciężarowych na gaz. Ma plan zbudowania 39 stacji LNG oraz zakładu produkcyjnego BioLNG w Holandii. Stacje LNG mają stanowić część ogólnoeuropejskiej sieci i powstać na terenie Belgii, Francji, Niemiec, Holandii, Polski i Hiszpanii. Dlatego Shell spodziewa się wzrostu popularności LNG, który stanowi 8-9 proc. obrotu gazem ziemnym, a w 2040 roku dojdzie do 14 proc.

Sprzedaż liczna w setkach aut

Rosnące zainteresowanie pojazdami na skroplony gaz ziemny widoczne jest także w Polsce. – W ostatnim czasie obserwujemy bardzo duży wzrost zapytań ze strony firm zajmujących się transportem międzynarodowym – przyznaje dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Poland Małgorzata Kulis. – Jest to efekt wprowadzenia przez Niemców bardzo dużych ulg dla posiadaczy pojazdów ciężarowych na gaz (LNG i CNG) – podkreśla dyrektor Kulis.

Od 1 stycznia 2019 roku przez kolejne dwa lata będą oni zwolnieni z opłat drogowych. Co ważne, od stycznia 2021 roku, opłaty drogowe za ciężarówki siodłowe zasilane na gaz dalej będą niższe.

Zainteresowanie pojazdami zasilanymi LNG jest bardzo duże. W większości przypadków dotyczy to przede wszystkim tych firm, które prowadzą przewozy za naszą zachodnią granicą, gdzie w niektórych krajach niezbędna infrastruktura jest już dobrze rozwinięta – wskazuje dyrektor sprzedaży samochodów ciężarowych Scania Polska Tomasz Cwalina.

Na transport dalekodystansowy jako głównego odbiorcę pojazdów zasilanych LNG wskazuje także Jacek Nowakowski z Iveco Poland. – Głównymi odbiorcami pojazdów zasilanych LNG są firmy zajmujące się transportem międzynarodowym. Obserwujemy też zainteresowanie ze strony firm dystrybucyjnych związane z pojawiającymi się ograniczeniami prowadzenia operacji w centrach miast pojazdami z napędami diesla – tłumaczy Nowakowski.

Iveco może pochwalić się sporymi sukcesami w sprzedaży gazowych ciężarówek. Don Trucking odebrał 20 samochodów, w połowie kwietnia odbiera samochody Epo-Trans, w po-



wie maja Sachs Trans, zaś w czerwcu i lipcu będą miały miejsce kolejne wydania samochodów zasilanych LNG. – W tym roku do wydania mamy ponad sto takich pojazdów. W całej Europie Zachodniej w 2018 roku klienci odebrali 3 tys. samochodów na LNG, w tym roku będzie ich 5 tys. – wylicza Nowakowski.

Także instalacje Elpigaz stają się coraz popularniejsze. – Klienci, którym dotychczas zaadaptowaliśmy na CNG po kilka pojazdów, składają zlecenia na kolejne kilkadziesiąt i więcej. Wszystkim zależy na czasie. Rzeczywistość jest taka, że im wcześniej dokona się adaptacji na CNG, tym dłużej pojazd będzie zwolniony z opłat drogowych w Niemczech i tym więcej zaoszczędzi. Nie ukrywam, że mamy poważne obawy, czy uda się zapewnić odpowiednią ilość butli CNG. Producenci w Polsce oraz w Europie wydłużają terminy realizacji zamówień, kwietniowe mogą zostać zrealizowane na przełomie sierpnia/września. Najbliższe miesiące w naszej branży będą raczej „gorące” – przypuszcza dyrektor marketingu Elpigaz Ewa Szumlak.

Dwie technologie

Iveco, podobnie jak Scania, oferuje silniki na gaz z zapłonem iskrowym. Natomiast Volvo oraz Elpigaz proponują instalacje diesel-gaz. W tych ostatnich silnik wysokoprężny spala dodatkowo

gaz, wtryskiwany do komory spalania (Volvo) lub przewodu ssącego (Elpigaz). Obie technologie uznawane są przez Toll Collect za uprawnione do zerowej stawki myta.

Najbardziej rozpowszechnione Iveco Stralis NP 400 i NP 460 są o 60 proc. droższe od wersji z silnikiem wysokoprężnym, ale oszczędności na mycie (w porównaniu do pojazdu Euro VI) wynoszą od 9,3 eurocenta do 18,7 eurocentów na kilometr. Zatem miesięcznie przewoźnik oszczędzi co najmniej kilkaset euro. Gdyby jeździł tylko po Niemczech, miesięcznie uzyskiwałby 2 tys. euro.

Ponadto przewoźnik uzyska oszczędności wynikające z różnicy cen pomiędzy olejem napędowym i paliwami gazowymi oraz wielkości zużycia paliwa przez pojazd. Iveco wylicza, że rachunki za paliwo są mniejsze o kilka proc. w stosunku do wersji wysokoprężnej. O podobnym obniżeniu wydatków raportują Scania i Volvo.

Elpigaz podaje, że dla instalacji Vela Diesel zmniejszenie kosztów paliwa może sięgać nawet 40-45 proc., co pozwala na uzyskanie dodatkowej oszczędności w granicach 1,2-1,5 tys. zł na każde 10 tys. km przy aktualnych cenach paliw. Elpigaz szacuje, że dla zestawu ciągnik z naczepą poruszającego się po niemieckich drogach, zwrot inwestycji liczony tylko z oszczędności na mycie (w porównaniu do Euro VI) nastąpi po przejechaniu 27 tys. km.



Gazowe ciężarówki

Producenci oferują silniki na gaz pracujące z zapłonem iskrowym lub samoczynnym, obie technologie redukcją spalanie i uprawniają do zerowej stawki niemieckiego myta.

Robert Przybylski

Przemysł wprowadził do oferty dalekodystansowe samochody ciężarowe zasilane gazem ziemnym. Od ubiegłego roku oferowane są modele z silnikami gazowymi o mocach od 410 do 460 KM. Jednocześnie producenci zapewnijają, że charakterystyka tych silników jest bardzo zbliżona do diesla.

Zapłon iskrowy

Iveco oraz Scania przerobiły diesle na zapłon iskrowy. LNG pobierane jest ze zbiornika w stanie gazowym lub ciekłym, przechodzi przez parownik, gdzie ciecz odparowuje do formy gazowej, a następnie przez regulator ciśnienia i filtr gaz trafia do wtryskiwaczy w kanale ssącym.

Po zasaniu gazu do komory spalania zapłon następuje dzięki iskrze świecy zapłonowej. Producenci opracowali kontrolę spalania stukowego. Gazy wydechowe oczyszczane są

w trójfunkcyjnym katalizatorze, który oczywiście nie wymaga stosowania AdBlue.

Nie jest potrzebny duży katalizator SCR do likwidacji tlenków azotu, ponieważ spalanie jest stechiometryczne, czyli bez nadmiaru lub niedostatku powietrza. – Masa instalacji wtryskowej gazu jest mniejsza lub o masie porównywalnej do instalacji diesla – zapewnia zajmujący się w Iveco pojazdami zasilanymi gazem Jacek Nowakowski. – Gaz ma lżejsze, proste, niskociśnieniowe wtryskiwacze, brak pompy paliwa. Znacznie cięższe są zbiorniki LNG, które z uwagi na swoją budowę (dwuwarstwowy termos ze stali nierdzewnej z parownikiem i zaworami plus wytrzymałe elementy mocujące zbiorniki do ramy) powodują, że pomimo dużo prostszego układu wydechowego masy ciągników są porównywalne – wylicza Nowakowski. Silniki Iveco mają moc do 460 KM, zaś Scanii do 410 KM. Cenę pojazdu podnoszą (poza zbiornikami gazu) nowa głowica oraz instalacja elektryczna.

Instalacje dwupaliwowe

Volvo wybrało instalację dwupaliwową, pracującą z domieszką ON (ok. 5 proc. po rozgrzaniu i do 10 proc. przy rozruchu) stosowaną dla zapoczątkowania zapłonu. Silnik pracuje jako wysokoprężny, nie ma świec zapłonowych, za to wykorzystywane są w nim specjalne wtryskiwacze, które do komory spalania podają ON i gaz ziemny. W układzie wydechowym jest filtr SCR, aby oczyścić spaliny z nadmiaru tlenku azotów, powstających przy spalaniu ON.

Elpigaz proponuje instalację dwupaliwową, ale z wtryskiem gazu do kanału ssącego diesla. Można kupić wtrysk jedno- lub wielopunktowy. – Przyrost masy pojazdu z taką instalacją zależy głównie od sumarycznej pojemności butli na gaz zastosowanych przy adaptacji – tłumaczy dyrektor marketingu Elpigaz Ewa Szumlak. W przypadku CNG mogą to być butle stalowe lub kompozytowe (lżejsze). – W przypadku małych pojemności będzie to ok. 40 kg, a dla większych pojemności może dochodzić do 200 kg

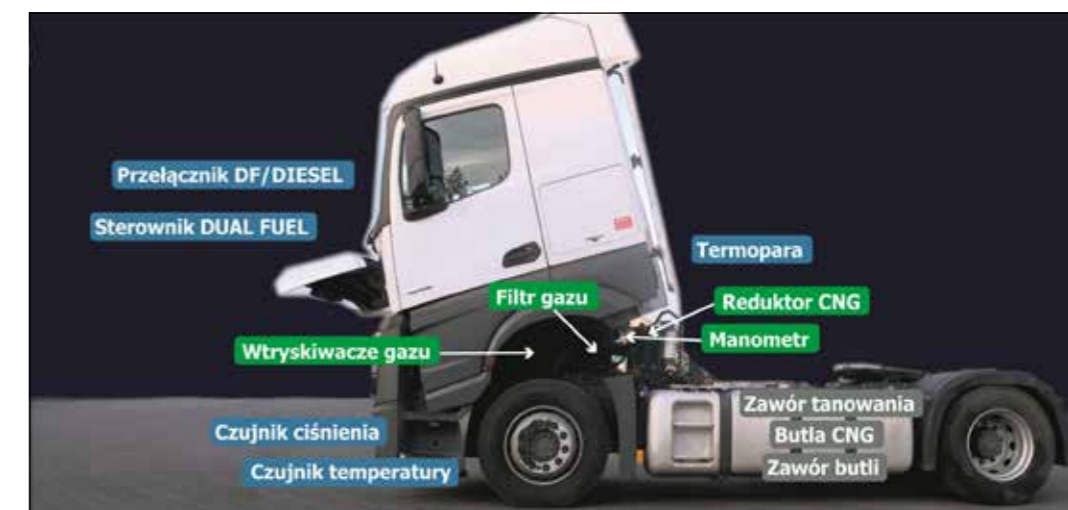


w przypadku butli kompozytowych i nawet do 400 kg dla dużych pojemności butli stalowych – wskazuje Szumlak. Trzeba także pamiętać o masie zbiornika ON. Przedstawicielka Elpigaz dodaje, że zasięg samochodów z instalacją firmy dochodzi do 900 km. Instalacje dwupaliwowe nie wymagają tak dużych przeróbek diesla jak jednopaliwowe, a największe koszty tworzą wysokociśnieniowe wtryskiwacze w przypadku Volvo oraz zbiorniki gazu dla obu typów instalacji.

Różne zbiorniki

Wśród samochodów z zasilaniem gazowym rekord zasięgu dzierżą Iveco NP 460 oraz Scania, które mogą na jednym tankowaniu LNG pokonać nawet 1600 km. Zasięg zależy od pojemności zbiorników. – Klienci najczęściej decydują się na ciągniki o największym zasięgu: z dwoma dużymi zbiornikami LNG pozwalającymi przejechać ponad 1600 km – opisuje Nowakowski.

Dodaje, że jest wiele kombinacji zbiorników, ale są one ściśle określo-



ne. – Wybrane kombinacje są przez Iveco przestawione do badań na zgodność z regulaminem 110 dotyczącym właśnie bezpieczeństwa i montażu instalacji gazowych. Wymusza to pewne ograniczenia i nie pozwala montować zbiorników dowolnie, tak jak np. zbiorników na ON – porównuje Nowakowski.

Iveco proponuje nawet montaż zbiorników na CNG i LNG. – Z lewej strony podwozia znajduje się pakiet zbiorników CNG, z prawej zbior-

nik LNG. System zasilania jest jeden, bo jest to ten sam gaz ziemny, który w przypadku CNG przechowywany jest w postaci sprężonej w temperaturze otoczenia (Compressed Natural Gas – CNG) natomiast dla LNG w formie ciekłej (Liquefied Natural Gas – LNG) w temperaturze około -160 stopni Celsjusza. Niezależnie od formy przechowywania do silnika trafia frakcja gazowa. Przy CNG uzyskujemy mniejsze zasięgi niż przy LNG – podkreśla Nowakowski.



przewoźnik nr 65



przewoźnik nr 65



Układ mieszany jest przydatny, gdy w pobliżu bazy jest stacja CNG, a do tankowania LNG trzeba dojeżdżać. – Taki samochód jest też tańszy od wyposażonego wyłącznie w zbiorniki LNG – sygnalizuje przedstawiciel Iveco. Dodaje, że każdorazowo należy przeanalizować trasy, które robi użytkownik, lokalizację firmy, przebiegi, charakter użytkownika, dostępność stacji. – Pamiętajmy, że stacji CNG jest w Polsce ponad 20, oraz że nawet dla 1 sztuki pojazdu możemy założyć przy firmie sprężarkę CNG, gdzie budowa stacji LNG nie opłaci się – podsumowuje Nowakowski.

W przypadku Volvo zbiornik LNG montowany jest tylko z lewej strony pojazdu. Zasięg modelu LNG wynosi 900-1000 km. Volvo oferuje zbiornik jednej wielkości, który nie mieści się w podwoziach low-deck. Modele z zasilaniem LNG wymagają opon o profilu co najmniej 70.

Z prawej strony ramy Volvo znajduje się zbiornik AdBlue oraz 170-litro-

wy zbiornik ON. W razie wyczerpania LNG, samochód może dotoczyć się do stacji zużywając tylko ON. W takiej sytuacji moc silnika obciążona jest do 50 KM, co umożliwia toczenie się z prędkością 15-20 km/h.

Instalacja gazowa Elpigaz może być montowana na różnych podwoziach. – Nie możemy dokonywać adaptacji na CNG pojazdów z ADR, ale nie dlatego, że są ograniczenia techniczne. W tym przypadku niezbędne jest przygotowanie odpowiedniej wersji instalacji i następnie jej homologacja, czego podejmiemy się, gdy pojawią się tacy klienci. Posiadamy w ofercie instalację VELA Diesel dla pojazdów z ADR dla zasilania LPG – wyjaśnia dyrektor marketingu Elpigaz.

Po pierwsze bezpieczeństwo

Zbiorniki LNG przechowują gaz ziemny w stanie ciekłym w temperaturze 160-140 stopni poniżej zera pod ciśnieniem 3-4 barów. Zbiorniki na CNG

przechowują gaz w stanie sprężonym pod ciśnieniem do 300 bar.

Do badań technicznych zbiorników powołany jest Transportowy Dozór Techniczny (TDT). Podczas eksploatacji zbiorników przeprowadzane są badania okresowe i doraźne, wykonywane jako: rewizje wewnętrzne, próby ciśnieniowe, rewizje zewnętrzne i próby szczelności. Natomiast terminy badań technicznych powinny być wykonywane:

- dla zbiorników LPG - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej, próby ciśnieniowej, rewizji zewnętrznej i próby szczelności,
- dla zbiorników CNG - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej oraz co 3 lata w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności,
- dla zbiorników LNG i sprężonego wodoru - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej oraz co 1 rok w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności. Rzecznik TDT Antoni Mielniczuk

podkreśla, że ze względów techniczno-organizacyjnych, jak również ze względów bezpieczeństwa badania okresowe i doraźne ww. zbiorników powinny być wykonywane przez inspektorów TDT w zakładach, które posiadają odpowiednie warunki organizacyjno-techniczne, umożliwiające bezpieczne i sprawne przeprowadzanie badań.

Za badania okresowe i doraźne zbiorników LPG, CNG i LNG oraz H2 sprężonego wodoru, Transportowy Dozór Techniczny pobiera opłaty wg stawki godzinowej za pracę inspektora, która wynosi 116 zł za każdą rozpoczętą godzinę. Do opłaty tej należy doliczyć koszty dojazdu inspektora do miejsca badania. - Potrzeba prowadzenia powyższych czynności dozorowych wynika z wielu przypadków dokonywania przez eksploatujących pojazdy zasilane gazem nielegalnej i nieautoryzowanej ingerencji w instalację gazową pojazdu – tłumaczy rzecznik TDT.

Jedno urządzenie na wiele krajów

Zrzeszenie wprowadza ogólnoeuropejskie urządzenie EETS do poboru opłat drogowych dla pojazdów ciężarowych, nazwane ZMPD BOX. Umożliwia usługę z odroczonym terminem płatności.



ZMPD

Dla wygody i bezpieczeństwa przewoźników ZMPD wprowadziło do oferty ZMPD BOX, czyli jedno interoperacyjne urządzenie do poboru opłat drogowych na terenie Unii Europejskiej. Urządzenie umożliwia opłacanie myta w Belgii, Francji, Hiszpanii, Portugalii i Austrii, w najbliższym czasie także w Niemczech. Wkrótce dołączona będzie również usługa opłacania przejazdów przez tunele w różnych krajach.

Wnioski składane w Zrzeszeniu

ZMPD jako pierwsze w Polsce podpisało 11 marca 2019 roku umowę z Toll4Europe, dostawcą EETS (Europejskiej Usługi Poboru Opłaty Elektronicznej). Usługa EETS pozwala zastąpić dotychczasowe krajowe urządzenia pokładowe jednym europejskim i tym samym uprości uiszczanie opłat drogowych w całej Unii Europejskiej.

Zrzeszenie będzie dokonywać rejestracji przewoźników i prowadzić dystrybucję urządzenia ZMPD BOX bezpośrednio do zainteresowanych firm. Klienci mogą składać wnioski o rejestrację za pośrednictwem strony ZMPDbox.pl.

EETS powstało na skutek przyjęcia Dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz Decyzji Komisji 2009/750/EC z dnia 6 października 2009 roku w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych.

Wygoda dla przewoźników

Konieczność wyposażenia każdego pojazdu poruszającego się na międzynarodowych trasach w urządzenia do poboru opłat drogowych jest powszechnym problemem przewoźników.

Każde urządzenie wymaga podpisania oddzielnych umów, skonfigurowania i kontrolowania salda. Bardzo często awarie urządzeń lub niedopilnowa-

ny stan salda skutkuje wysokimi karą za nieuiszczenie opłaty drogowej.

Przednia szyba pojazdu jest jednym z najistotniejszych elementów bezpieczeństwa każdego pojazdu. Od pewnego czasu liczba instalowanych na niej urządzeń znacznie się zwiększyła. W konsekwencji pole widzenia zostało poważnie ograniczone, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo podczas jazdy.

Jedynym rozwiązaniem powyższych problemów jest właśnie wprowadzenie interoperacyjnego urządzenia, jak ZMPD BOX. Urządzenie będzie sukcesywnie zwiększało liczbę obsługiwanych krajów. Nie będzie przy tym konieczna jego wymiana.

ZMPD BOX to inteligentne rozwiązanie gwarantujące bezpieczeństwo i wygodę w użytkowaniu, zapewniające łatwe regulowanie opłat, w tym w trybie z odroczonym terminem płatności. Urządzenie jest łatwe w montażu oraz proste w obsłudze, a jego użytkowanie pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze.

Już teraz zapraszamy do kontaktu: uslugi@zmpd.pl, tel. 022 536 18 50.

SYSTEM ZASILANIA DUAL FUEL CNG

Zadzwoń i umów się na spotkanie
☎ 601 475 643



Systemy zasilania dwupaliwowego ON+CNG VELA Diesel i DEGAmix

- ZWOLNIENIE Z OPŁAT DROGOWYCH W NIEMCZECH*
- ADAPTACJA BEZ INGERENCJI W SILNIK
- HOMOLOGACJA W POJAZDACH N2, N3, M2, M3
- MONTAŻ I SERWIS W SIECI AUTORYZOWANYCH ZAKŁADÓW

* Źródło: BAG, Toll Collect

www.elpigaz.com

Polski transport dziś i jutro



Podczas branżowych targów w Nadarzynie przedstawiciel ZMPD omówił aktualne wyzwania dla polskiego transportu.

Piotr Gawelczyk

W Międzynarodowym Centrum Targowo-Wystawienniczym Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie k/Warszawy w dniach 13-15 marca 2019 r. odbyły się Międzynarodowe Targi Transportu, Spedycji i Logistyki.

Targom towarzyszyła konferencja „Polski transport dziś i jutro”. Przedstawiciele Zrzeszenia wzięli udział w panelu zatytułowanym „Transport drogowy – prawne, techniczne i edukacyjne kierunki rozwoju”. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel mówił o rosnącej z roku na rok

pozycji polskiego międzynarodowego transportu drogowego. – Już ponad 30 proc. europejskiego rynku należy do naszych przewoźników. To jednak niesie za sobą określone, negatywne konsekwencje – powiedział dyr. Mikiel, obszernie przedstawiając wyzwania, przed jakimi stoi rynek przewoźników drogowych. – Mówiąc o problemach branży należy je podzielić na te dotyczące przewozów na rynki europejskie, w tym wewnątrz UE, oraz przewozów na Wschód – ocenił dyr. Mikiel.

Coraz mniejjazd na Wschód

Opisując sytuację związaną z przewozami na Wschód Piotr Mikiel poinformował, że ich wielkość systematycznie maleje. Przypomniał o ciągle obowiązującym embargo na towary sprowadzane z UE do Rosji i wynikającej z tego coraz gorszej sytuacji polskich przewoźników. Embargo automatycznie spowodowało mniejszą wymianę handlową między Polską a Rosją, co doprowadziło do tego, że w grudniu 2018 r. strona polska wystąpiła o obniżenie kontyngentu. To

spotkało się z bardzo nerwową reakcją Rosjan. – To była sytuacja bez precedensu, bowiem do tej pory zawsze wnioskowaliśmy o jego zwiększenie. W trudnych negocjacjach ustalono, że pula zostanie zmniejszona o 9 proc. – przypomniał Piotr Mikiel. Zwrócił także uwagę na obniżenie puli zezwoleń z Ukrainą, co wynika z faktu, że polscy transportowcy przestają wykazywać zainteresowanie tym kierunkiem. – Przez wiele lat w sprawie kontyngentów zezwoleń istniał konsensus. Jednak w ostatnich latach rynek zaczął się załamywać i musieliśmy na to zareagować – powiedział Piotr Mikiel. – Konkurencja powinna się odbywać na równych zasadach, tymczasem istnieje bardzo duża dysproporcja między wykonywaniem operacji transportowych przez Polaków na Ukrainie a Ukraińców w Polsce – w 2018 r. z 200 tys. zezwoleń polscy przewoźnicy wykorzystali zaledwie 25 proc., natomiast przewoźnicy ukraińscy wyczerpali całą swoją pulę – dodał dyr. Departamentu Transportu ZMPD. Dlatego nie dziwi fakt, że polscy negocjatorzy od jakiegoś czasu dążą do zmniejszenia poziomu nierównowagi. Przy dużym niezadowoleniu Ukraińców udało się ograniczyć pulę do 160 tys. zezwoleń.

Najmniejsze dysproporcje są w przewozach na Białoruś. Choć i w tym przypadku należało skorygować liczbę zezwoleń, to jednak zmniejszenie ich liczby wyniosło zaledwie 2 proc. – Dysproporcje są mniejsze niż w przypadku relacji z Rosją czy Ukrainą także dlatego, że Białoruś jest państwem tranzytowym dla naszych przewoźników w drodze do Rosji czy Kazachstanu – wyjaśnił przedstawiciel ZMPD.

Protekcjonizm na Zachodzie

W przewozach na Zachód głównym zagrożeniem są procedowane zmiany prawne. Jeśli wejdą w życie w takim kształcie, jaki jest proponowany

przez europolityków, mogą poważnie zaszkodzić polskiemu międzynarodowemu transportowi drogowemu.

– W 2016 r. rozpoczęły się prace nad rewizją dyrektywy o delegowaniu pracowników i zaostrzeniu warunków czasowego świadczenia pracy na terytorium pojedynczego państwa UE – przypomniał Piotr Mikiel.

Unijni urzędnicy przyjęli bardzo negatywne rozwiązania, uderzające w transport drogowy z Europy Środkowo-Wschodniej. Porozumienie w sprawie przepisów regulujących pracę kierowców muszą jeszcze osiągnąć unijne instytucje w ramach rozmów trójstronnych, tzw. trilogu.

Do czasu wypracowania ostatecznych zapisów obowiązują dotychczasowe regulacje wynikające z krajowych przepisów. – Presja ze strony Francji i Niemiec, by zakończyć prace nad Pakietem Mobilności jeszcze w tej kadencji europarlamentu jest bardzo duża. Prowadzimy lobbing, by tak się jednak nie stało – powiedział Mikiel.

Na to wszystko nakłada się ciągle nierozwiązany problem Brexitu. Do sytuacji polskich przewoźników nawiązał także prezes Ptak Warsaw Expo Tomasz Szypuła wskazując na postępujące zmiany, wynikające m.in. z coraz ostrzejszych norm CO₂, co będzie się wiązało z koniecznością wymiany taboru.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk w liście, który odczytał szef jego gabinetu politycznego Tomasz Tomala, przypomniał, że ostatnie lata były czasem intensywnej walki o wstrzymanie forsowanych przez państwa starej Unii niekorzystnych dla polskiego międzynarodowego transportu drogowego rozwiązań. – Jesteśmy dumni z sukcesu, jaki odniósł polski międzynarodowy transport drogowy. Nie możemy dopuścić do tego, by wyeliminować naszych przewoźników z kabotażu – powiedział z kolei przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Bogdan Rzońca.

Megatrendy

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak powiedział o megatrendach w transporcie drogowym. Spośród nich wyróżnił trzy najważniejsze: rozwój pojazdów połączonych-cyfrowych, elektromobilność oraz autonomizację transportu.

Podczas konferencji pojawiły się też inne tematy. Przedstawiciel GITD zaprezentował najnowsze informacje na temat prac nad nowym systemem poboru opłat na polskich drogach. Natomiast kwestię samorządu zawodowego instruktorów i egzaminatorów poruszył zastępca dyrektora WORD Warszawa Tomasz Matuszewski.

Stałym wystawcą targów jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce – przedstawiciele ZMPD oferowali m.in. nowe ogólnoeuropejskie urządzenie do poboru opłat drogowych dla pojazdów ciężarowych – ZMPD BOX.

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

TARGI BUDOWNICTWA INFRASTRUKTURALNEGO


Rotra

 XI Międzynarodowe Targi
Transportu Drogowego
- Pojazdy Użytkowe


Kielce

14-16.05.2019

Najważniejsze spotkanie branży
– premiery, nowości rynkowe, najnowsze rozwiązania
i inspiracje, dyskusje o rozwoju branży



Równoległe odbędą się targi:

 Jubileuszowe Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego **Autostrada-Polska**
oraz Międzynarodowe Targi Infrastruktury, Techniki Parkingowej i Sprzętu do Utrzymania Dróg

Targom towarzyszy:

- XX Kongres Zarządców Dróg Powiatowych
- Konferencja Innowacje w drogownictwie
- Konferencja Mosty dla Regionów
- Seminarium Bezpieczeństwo Techniczne Maszyn Budowlanych i Pojazdów
- Forum Zielona Autostrada

Wstęp bezpłatny

 Rejestracja na:
www.autostrada-polska.pl

Nowe tachografy na ostatnią chwilę

Wprowadzenie nowych, inteligentnych tachografów okazało się większym wyzwaniem niż spodziewali się ich producenci. Jest jednak szansa, że wszystko ruszy zgodnie z planem.

Robert Przybylski

Wydawanie kart warsztatowych drugiej generacji do tachografów typu smart rozpoczęło się po uzyskaniu przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych homologacji dla

nowych kart. Pierwsze czasowe świadectwo interoperacyjności wydano 18 grudnia 2018 roku. Przepisy wymagają 4-miesięcznego okresu kontrolnego, który upływa właśnie 18 kwietnia 2019 roku.

Jeżeli w tym czasie nie pojawią nieprzewidziane okoliczności związane z interoperacyjnością, po tej dacie PWPW będzie mogło wydawać karty. – Tym samym do 18 kwietnia żadne z państw członkowskich ani producentów nie może otrzymać ostatecznego świadectwa homologacji typu. Harmonogram, zgodnie z którym PWPW realizuje swoje prace, przewiduje, że uzyskamy świadectwo homologacji dla kart nie później niż w 17. tygodniu br. (22-26 kwietnia). Ostateczna data zależy jednak od niezależnej jednostki certyfikującej i PWPW nie ma na nią wpływu. Niezwłocznie

po uzyskaniu wymaganej certyfikacji rozpoczniemy wydawanie kart warsztatowych drugiej generacji – obiecuje PWPW.

Do 10 kwietnia do PWPW przesłano 30 wniosków o wydanie kart warsztatowych drugiej generacji. – Jesteśmy przygotowani do niezwłocznego zrealizowania wszystkich złożonych zamówień na karty warsztatowe drugiej generacji - zapewnia rzecznik PWPW. Karty kierowcy, przedsiębiorstwa i kontrolne będą wydawane od 15 czerwca.

Gotowy co szósty warsztat

Karty warsztatowe, wykorzystywane do tachografów cyfrowych (dotychczas używanych) nie są kompatybilne z urządzeniami smart. Tak zwane inteligentne tacho może wejść do uży-

ku tylko po kalibracji w serwisach.

Placówki upoważnione do przeprowadzania takich prac muszą dysponować kartami warsztatowymi wydanyymi specjalnie do tej wersji urządzenia. W Polsce, według danych Głównego Urzędu Miar, funkcjonuje 860 warsztatów zajmujących się analogowymi i cyfrowymi tachografami. GUM podaje, że 10 podmiotów złożyło wnioski o nowe zezwolenie. – W Polsce serwisów przygotowanych pod tachografy smart jest około 15 proc. – oceniał na początku kwietnia dyrektor działu handlowego Kraj w spółce Lontex Samuel Kojzarek.

– Według ostrożnych szacunków jednego z producentów inteligentnych tachografów, do czerwca połowa warsztatów w Niemczech będzie posiadała odpowiednie urządzenia potrzebne do kalibracji tachografów, jednak nie wiadomo, czy będą one wyposażone w karty warsztatowe, które są niezbędne – zaznacza ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców Jakub Ordon.

– Do wprowadzenia inteligentnych tachografów jesteśmy gotowi – przekonuje Grzegorz Kacprzyński z wrocławskiej firmy Mechanika Precyzyjna. – Czekamy tylko na karty testowe PWPW, o które wystąpiliśmy na początku marca. Spiesz się nam, ponieważ obsługujemy fabrykę autobusów Volvo. Aktywację nowej generacji tachografów musimy przeprowadzić w fabryce wcześniej, aby autobusy zdążyły dojechać do klientów w połowie czerwca – wyjaśnia Kacprzyński. Dodaje, że na placach sprzedawców już czekają nowe ciężarówki, np. Iveco, z inteligentnymi tachografami, których z braku kart warsztatowych nie można aktywować. Kacprzyński liczy, że producent tachografów VDO dostarczy w trybie awaryjnym własne karty warsztatowe.

Także niepołomiccka fabryka samochodów ciężarowych MAN przygotowuje się do wdrożenia nowych tachografów. – Zostały zamówione nowe karty warsztatowe, abyśmy mogli ruszyć z produkcją na czas, czekamy na odpowiedź z PWPW. Tachografy będą aktywowane, tak jak dotychczas, w MAN Trucks w Niepołomicach – wyjaśnia rzeczniczka MAN Truck & Bus Polska Marta Stefańska.

Niegotowi producenci

Nawet producenci urządzeń nie są gotowi. Spośród nich tylko VDO ma dopuszczenie do sprzedaży tachografów cyfrowych. Konkurenci, jak np. Stoneridge i Actia, obiecują, że wkrótce otrzymają homologację własnych urządzeń.

Pod koniec marca CORTE, czyli Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement, miała wątpliwości, czy tachografy nowej generacji będą wdrożone na czas. – Stan wdrożenia nowych inteligentnych systemów rejestrujących czas pracy kierowców zawodowych nie napawa optymizmem – stwierdza Ordon.

Ministerstwo Infrastruktury, które nadzoruje wprowadzenie nowych regulacji dotyczących tachografów w Polsce, zapewnia, że Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE) nie bierze pod uwagę ewentualnych opóźnień we wprowadzeniu nowych tachografów i ewentualnej rejestracji pojazdu bez nowych tachografów.

Tachografy nowej generacji staną się obowiązkowe w nowych samochodach ciężarowych i autobusach 15 czerwca 2019 roku. Pozostałe pojazdy użytkowe mają zostać wyposażone w tachografy 4.0. do 2034 roku.

Urządzenia charakteryzują się m.in. możliwością przeprowadzenia zdalnej kontroli, automatycznym rejestrowaniem co 3 godziny położenia pojazdu. Głównym zadaniem rejestratorów 4.0 (nazwanych także smart, czyli inteligentnymi) jest zmniejszenie ilości przypadków manipulacji zapisem urządzenia, z czym już od dłuższego czasu walczą służby kontrolne w całej Europie.

Resort infrastruktury wskazuje, że prawo przewiduje czas na przygotowanie warsztatów. Przypomina, że okres przejściowy trwa 2 lata od momentu wprowadzenia przepisu w życie. – W tym okresie podmioty, które będą kalibrować inteligentne tachografy, muszą odpowiednio się doposażyć i przeszkolić techników warsztatu. Nie później niż na 3 miesiące przed upływem ww. okresu podmioty dotychczas prowadzące warsztaty mogą nieodpłatnie złożyć wniosek o wydanie nowego zezwolenia, zgod-

nego z ustawą o tachografach. Nowe zezwolenia obejmują wymagania dotyczące świadczenia usług zarówno w zakresie tachografów inteligentnych, jak i cyfrowych starszej generacji. Po upływie okresu przejściowego wszystkie warsztaty w Polsce będą musiały spełniać nowe wymagania – zaznacza rzecznik MI Szymon Huptyś.

Nowe i stare karty oraz równa konkurencja

Przez 15 lat będą wykorzystywane równoległe tachografy cyfrowe i tachografy inteligentne, a więc istnieje konieczność zapewnienia interoperacyjności między urządzeniami rejestrującymi i systemem tachografów cyfrowych (tachografy, czujniki ruchu, karty) pierwszej i drugiej generacji. Oznacza to w praktyce, że:

- Karty pierwszej generacji od 2019 r. będą działać w tachografach pierwszej i drugiej generacji (na tych kartach znajdują się informacje, które są zapisywane w systemie tachografu cyfrowego pierwszej generacji, tj. bez pozycji GPS). Karty pierwszej generacji mają być systematycznie wycofywane z obiegu, najpóźniej do 2024 roku (5 lat od kart wydanych jeszcze w 2019 roku). Wyjątkiem od tej reguły są karty warsztatowe, które muszą być wymienione w 2019 roku, aby technicy warsztatowi byli wyposażeni w karty, którymi będą mogli kalibrować tachografy zarówno pierwszej, jak i drugiej generacji.

- Karty drugiej generacji będą od 2019 r. działać w tachografach pierwszej i drugiej generacji, z tym, że rozszerzone informacje (z rejestracją pozycji GPS), będą zapisywane jedynie w tachografach drugiej generacji. Podobnie karty kontrolne drugiej generacji będą mogły nawiązywać połączenie bezprzewodowe jedynie z tachografami cyfrowymi drugiej generacji.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) zwraca także uwagę na problem braku jednolitych zasad dla wszystkich przewoźników na rynku europejskim. Przewoźnicy spoza UE, wykonując przewozy w ramach umowy AETR, nie będą zobligowani do posiadania inteligentnych tachografów. ■

PRZEWOŹNICY DO STAŁEJ WSPÓŁPRACY POSZUKIWANI!

Korzyści jakie w ramach stałej współpracy z przewoźnikami oferuje GEFCO Polska:

- karty paliwowe gwarantujące korzystne rabaty
- optymalizacja transportów dzięki dostępowi do bazy przepływów
- stałe miesięczne przebiegi kilometrowe
- opieka spedytorska
- możliwość zwiększenia zakresu współpracy
- konkurencyjne stawki

W związku z naszym dynamicznym rozwojem poszukujemy partnerów do transportów krajowych i międzynarodowych. Zapewniamy pracę w stabilnej firmie o ugruntowanej pozycji na rynku oraz stałą liczbę zleceń dzięki długoterminowym umowom z firmami z branży motoryzacyjnej.

Zainteresowany? Skontaktuj się z nami!

FLOTA MIĘDZYKRAJOWA
DYSTRYBUCJA
AUTOTRANSPORTERY

Kamil Toczewski
+48 668 497 661

FLOTA KRAJOWA

Arkadiusz Skorupa
+48 518 018 108

Masz pytania
dodatkowe?

GEFCO Polska
+48 22 455 60 00

gefco.pl



GEFCO

Partners, unlimited

Wpisanie dłużnika do Krajowego Rejestru Długów zwiększa szansę na odzyskanie należności

KRD

Branża transportowa boryka się z ogromną liczbą problemów. Przez komplikacje w tym sektorze cierpią finanse firm transportowych. W Krajowym Rejestrze Długów widnieje prawie 16,5 tysiąca zadłużonych firm transportowych, które muszą oddać swoim wierzycielom blisko 600 mln zł.

Największe problemy branży transportowej to m.in.: rosyjskie embargo, które spowodowało zacieśnienie rynku i zwiększenie konkurencji w branży na zachodzie Europy; dyrektywa unijna o pracownikach delegowanych, w wyniku której polscy przewoźnicy przestali być konkurencyjni cenowo; czy trzyprocentowa marża, na której pracują rodzimi transportowcy. Nie poprawia to sytuacji finansowej firm, podobnie jak długie terminy zapłaty oraz opóźnienia w płatnościach od kontrahentów.

– Jakby tego było mało, na horyzoncie widać nowe problemy związane z brexitem. Aż 23% przewoźników działających na trasach między Unią Europejską a Wielką Brytanią, to nasze rodzime firmy. Nowy obszar ekonomiczny, nowy obszar celny, czyli po prostu nowe zasa-

dy przewozów, mogą spowodować redukcję potencjału naszych przewoźników – ocenia Marta Zawila-Piłat, menedżer Rzetelnej Firmy.

Dodatkowo, w branży transportowej nastąpiło skrócenie czasu przedawnienia długu, który obecnie wynosi 12 miesięcy. Jeśli odjąć od tego trzymiesięczny termin płatności, to pozostaje tylko 9 miesięcy na odzyskanie należności. Nie warto więc zwlekać, tylko natychmiast podejmować działania. Do bazy danych Krajowego Rejestru Długów można dopisać dłużnika już po 30 dniach od upływu terminu płatności widniejącego na fakturze. Taki wpis z jednej strony mobilizuje go do oddania pieniędzy, bo utrudnia mu działania na rynku. Z drugiej – ostrzega innych przed nierzetelnym płatnikiem. Jest więc ogromna szansa, że spłaci dług, ponieważ będzie chciał normalnie funkcjonować.

Ważna jest prewencja

Wycofanie się z rynku Wielkiej Brytanii może pogłębić zadłużenie branży. Gros firm działających na trasach brytyjskich właśnie teraz spłaca raty leasingowe za ciągniki i naczepy, które kupiły by móc tam jeździć. Zamknięcie kolejnych punktów dostaw towarów paraliżuje transport. Specjaliści z branży obawiają się, że wiele firm będzie musiało

zredukować swój potencjał. Transportowcy będą walczyli o każde zlecenie.

– Poradzają sobie ci, którzy zaczną dobrze zabezpieczać swoje transakcje, sprawdzać klientów. Problem leży jednak w mentalności. Właściciel firmy, która szuka na giełdach ładunków, może postrzegać sprawdzenie klienta jako stratę czasu. Nic bardziej mylnego: system KRD działa bardzo szybko. Spedytor czy inna osoba, która szuka ładunków na giełdzie, w kilka sekund może sprawdzić klienta. Wpisując do naszego systemu NIP, od razu widzi, czy dana firma jest zadłużona, u kogo, na jaką kwotę. Szybko może zdecydować, czy wchodzić we współpracę, czy też nie – wyjaśnia Adam Łącki, prezes Zarządu KRD BIG SA.

Bardzo ważne jest nie tylko szybkie działanie w sprawie odzyskania pieniędzy od dłużnika, ale przede wszystkim niedopuszczenie, by w firmie pojawiły się przeterminowane należności. Istotne jest, by nie brać każdego zlecenia bez odpowiedniej i szybkiej weryfikacji. Niestety z naszych obserwacji wynika, że firmy często zdają sobie z tego sprawę, kiedy jest już za późno. A przez dłużnika i zatory płatnicze same zostały wpisane do KRD, co utrudnia im pozyskanie zleceń czy kredytu na bieżącą działalność.

Znowu kolejny Klient **nie zapłacił** Ci faktury?

Nie masz na ZUS, Urząd Skarbowy czy leasing?

Boisz się, że za chwilę będziesz przez niego **zamykać** biznes?

Dopisz GO do KRD BIG SA!

Teraz może **ON** nie dostanie kredytu lub umowy na telefon!

Utrudnij MU funkcjonowanie na rynku i zmobilizuj do spłaty!

To skuteczny sposób na odzyskanie należności!

Z nami jesteś bezpieczny!



Zadzwoń 71 773 67 54
lub sprawdź szczegóły na **www.krd.pl**

Kontrole na drogach we Francji - jak uniknąć kar

Jednym z największych problemów, z jakim spotykają się polscy przewoźnicy we Francji, są kontrole na drogach, szczególnie w związku z przepisami Ustawy Macrona, która weszła w życie 1 lipca 2016 roku.



Jak przygotować się do kontroli i uniknąć kar we Francji – radzi Agnieszka Murawska-Martinez, polskojęzyczna prawnik ds. kontroli zagranicznych przewoźników, w centrali Move Expert we Francji

MOVE EXPERT

Kontrole te są bardzo częste i niestety w Europie należą do tych najmniej przyjemnych dla polskich (i nie tylko) przewoźników. Zdarza się, że woła oni ominąć szerokim łukiem Francję, byleby tylko nie narażać się na kontakt z tamtejszymi służbami. Bardzo często traci na tym sam przewoźnik i jego biznes. Co zatem zrobić, aby bezpiecznie przebrnąć przez francuskie kontrole drogowe dokonywane przez Inspekcję Pracy, Policję, Urząd Celny czy też jednostki Żandarmerii?

Europejskie regulacje dotyczące przewoźników wciąż zawierają bardzo dużo niejasności, niepewności i niosą wiele zagrożeń, zwłaszcza dla firm transportowych ze Środkowo-Wschodniej Europy.

Kiedy w czerwcu 2017 roku pojawił się temat Pakietu Mobilności, wywołał już pierwsze niepokoje, niemniej jednak nikt nie podejrzewał wówczas, że po dwóch latach może przybrać tak niekorzystny dla m.in. polskich przewoźników kształt. 4 kwietnia 2019 roku w pierwszym czytaniu Parlament Europejski przyjął nowe propozycje prawne.

Dotyczą one m.in. zmian maksymalnego

go dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku, zmian dotyczących kabotażu oraz zmian Dyrektywy 96/71/WE.

Kolejny etap negocjacji nastąpi już w nowej kadencji Parlamentu Europejskiego, najprawdopodobniej w lipcu bądź we wrześniu. Niemniej jednak wejścia w życie zmian we wskazanych wyżej przepisach nie należy spodziewać się szybciej niż w 2022 r. lub nawet 2023 roku.

Złożoność wydawanych uregulowań, niezajomość przepisów, a także ryzyko, jakie niesie za sobą ich nieprzestrzeganie, zmusza do skorzystania z pomocy wysoko wykwalifikowanych specjalistów. Takich, którzy przejmą ryzyko na siebie, bowiem na co dzień spotykają się i pracują z tymi zagadnieniami, oferując profesjonalne wsparcie i niezbędną pomoc.

PORADNIK

5 kroków, jak przygotować się do kontroli i uniknąć kar we Francji:

1. Wykonując usługi transportowe na terytorium Francji nie zapomnij o aktualnym zaświadczeniu o oddelegowaniu, które zachowuje ważność do 6 miesięcy. W przypadku nieprzestrzegania przez pracodawcę jego obowiązków dotyczących ww. zaświadczenia, mogą zostać nałożone kary administracyjne w wysokości maksymalnie 2 tys. euro na każdego pracownika.
2. Pamiętaj o zestawie obowiązkowych dokumentów wymaganych przy kontroli na drodze we Francji. Należą do nich: umowa o pracę pomiędzy kierowcą a pracodawcą (najlepiej przetłumaczona również na język francuski), formularz A1, zaświadczenie o oddelegowaniu, listy przewozowe CMR. Innymi ważnymi

dokumentami, które również mogą być wzięte pod uwagę w celu weryfikacji stawki minimalnej obowiązującej we Francji to: paski wypłat z widoczną stawką godzinową oraz wyciążki bankowe.

3. Pamiętaj o poprawnie wypełnionym liście przewozowym CMR. Praktyka wskazuje, że wciąż istnieje bardzo dużo nieścisłości związanych z niepoprawnie wypełnionym listem przewozowym CMR lub jego brakiem. Warto tu wspomnieć, że za brak ww. dokumentu grozi grzywna w wysokości nawet do 1500 euro. List ten jest istotnym dokumentem, który stanowi uzupełnienie umowy przewozu. Przy jego wypełnianiu podczas przyjęcia towaru, powinieneś sprawdzić dokładność danych z listu dotyczących liczby sztuk towaru, jak również jego stanu, opakowania czy też wagi. Brak podpisu kierowcy lub pieczętki adresata również może skutkować nałożeniem grzywny.

4. Falszowane dane rejestrowane przez tachograf, mogą być poddane analizie technicznej podczas kontroli. Mowa tu o zapisach dotyczących nieprzestrzegania czasu pracy oraz odpoczynku kierowcy lub braku ciągłości danych dotyczących kilometrów na wykresie z tachografu czy też manipulacji w oprogramowaniu tachografu, tj. nagrywania czasu odpoczynku zamiast czasu dyspozycyjności pojazdu. Za wykroczenie w takich przypadkach grozi kaucja w wysokości nawet 4500 euro oraz unieruchomienie pojazdu do czasu usunięcia nieprawidłowości, co skutkuje często dodatkowymi kosztami.

5. Na samym końcu: pamiętaj o kompetentnym reprezentancie prawnym na terytorium Francji (zgodnie z dekretem Macrona). Przedstawiciel

ten sprawuje pieczę nad wszystkimi zmieniającymi się regulacjami prawnymi oraz reprezentuje przewoźnika i jego kierowców podczas przeprowadzanych kontroli. W przypadku kontroli w Move Expert czujemy nad rzetelnym jej przebiegiem, skutecznością i szybkością reakcji. Np. uchroniliśmy klienta od grzywny, kiedy sam inspektor pracy przeoczył nowelizację francuskich przepisów dot. braku wymogu podpisu na zaświadczeniu o oddelegowaniu, zgodnie z dekretem nr 2018-736 z dnia 21 sierpnia 2018 roku. Niezwykle istotna w tym przypadku była nasza wiedza i umiejętność prowadzenia rozmowy z kontrolerem, co przyczyniło się do pozytywnego zakończenia kontroli.

Oczywiście, nie są to wszystkie zalecenia, których udzielamy naszym klientom chcąc wesprzeć ich w bezpiecznym przejściu przez kontrolę, ale stanowią podstawową bazę.

Firma Move-Expert posiada wielo-

letnie doświadczenie na rynku usług transportowych wynikające ze współpracy z przewoźnikami drogowymi z całej Europy. Zapewnia obsługę klientów na najwyższym, międzynarodowym poziomie, przy wsparciu nowoczesnych technologii informatycznych. Jako reprezentant prawny cieszy się ogromnym zaufaniem organów kontrolnych

Obok międzynarodowego charakteru naszej organizacji, stawiamy na bliskie relacje i indywidualne podejście do potrzeb klienta. Z myślą o polskich przewoźnikach zdecydowaliśmy o otworzeniu oddziału w naszym kraju, a także zatrudnieniu w centrali polskojęzycznego prawnika odpowiadającego za kontrole drogowe.

w całej Europie (dla Distacco, Milog, LSDB i innych).

Move Expert - wiodący specjalista ds. reprezentacji kierowców delegowanych do pracy za granicą, zwrotu VAT, akcyzy, rezerwacji promów oraz rozwiązań finansowych.

www.move-expert.com / +48 22 16 11 406



Anna Królak, kierownik biura na Polskę

reklama




WIODĄCY SPECJALISTA W DZIEDZINIE USŁUG DLA TRANSPORTU



PROFESJONALNY PRZEDSTAWICIEL DELEGOWANYCH KIEROWCÓW



Scan me

-15% ZNIŻKI DLA CZŁONKÓW ZMPD

+ 22 16 11 406 - 518 071 936 - 570 559 902

SUPPORTPL@MOVE-EXPERT.COM



Cel: wzrost!

– Polska jest prymusem rozwoju branży transportowej w Europie, a polscy przewoźnicy od lat liderami wzrostu. Jako marka koncernu Daimler chcemy i będziemy częścią tego rozwoju – mówi nowy Dyrektor Sprzedaży i Marketingu Mercedes-Benz Trucks Polska, Piotrek Urban.

Przez wiele lat pracował Pan dla marki Mercedes-Benz w Niemczech. Czym ten rynek różni się od polskiego?

Na europejskim rynku trucków Niemcy są rynkiem największym i przez wiele lat byli liderami. Ale to się zaczyna zmieniać. Dziś to polscy przewoźnicy są liderami pod kątem wzrostu liczby przewozów – ta krzywa cały czas idzie do góry. Zdaniem koncernu Daimler, Polska ze swoimi prawie 40 mln mieszkańców ma potencjał sprzedaży rzędu 40 tys. ciężarówek rocznie. Jednak struktura tego rynku jest inna niż w Niemczech, w których ciągniki mają udział 48%, a pozostałą połowę zajmują podwozia oraz lekkie ciężarówki 6-16 ton. W Polsce zaś do ciągni-

ków należy 82% rynku, co wynika właśnie z dynamiki rozwoju transportu międzynarodowego. W Niemczech przed laty można było zaobserwować podobny trend dotyczący rozwoju segmentu ciągników siodłowych.

Jak zatem Pana zdaniem będzie wyglądał rozwój naszego rynku?

Wzrost czeka nas we wszystkich segmentach, ale jego struktura i dynamika będą różne. Związane to jest z koniunkturą nie tylko w Niemczech – naszego głównego partnera handlowego, ale w całej Europie Zachodniej. Mimo iż dynamika rozwoju zwolni w Europie, to potencjał Polski jest znaczący. Nasz

rynek ciągników siodłowych w ciągu 10 lat bardzo się zmienił i dziś są to głównie nowe ciężarówki, sukcesywnie wymieniane w relatywnie krótkim czasie, 3-4 lat. Jest to związane ze zmianami wymagań dotyczących ekologii, ekonomicznej eksploatacji pojazdów, ale przede wszystkim z rosnącymi wymaganiami kierowców co do komfortu. A kierowcy mają aktualnie bardzo duży wpływ na wybór pojazdów we flocie firm transportowych.

A jak to wygląda w przypadku podwozi?

W tym segmencie wymiana floty nie jest tak częsta – po części ze względu na niższe przebiegi w ruchu lokalnym, a po części z powodu kompleksowych i kosztownych zabudów. Faktem jest, że tabor tych pojazdów w Polsce pod kątem ekologii, ekonomii użytkowania oraz komfortu jest przestarzały i wymaga koniecznych inwestycji. To stanowi dodatkowy potencjał wzrostu w tym segmencie. Mercedes-Benz dzięki szerokiemu portfolio, które odpowiada na bardzo różne potrzeby naszych klientów, ma bardzo mocną pozycję na rynkach Europy Zachodniej. Nasz polski rynek będzie z tego portfolio czerpał.

W jaki sposób Mercedes-Benz Trucks Polska chce odpowiedzieć na wspomniane przez Pana trendy?

Powiem krótko: wzrostem. Dotyczy to nie tylko sprzedaży i serwisu, ale również usług około sprzedażowych, tj. Mercedes-Benz Uptime czy Fleetboard. Jako Mercedes-Benz widzimy bardzo duży potencjał, związany nie tylko z naszym portfolio produktowym, ale również w dalszym rozwoju partnerskich relacji z klientami. To oznacza również przyszłościowe inwestycje związane z rozbudową sieci sprzedaży i serwisu oraz samochodów używanych. Moim zadaniem, jako nowego szefa sprzedaży i marketingu jest przede wszystkim wniesienie świeżego spojrzenia z perspektywy największego gracza w branży transportu, wykorzystanie doświadczeń i najlepszych praktyk w ramach międzynarodowej wymiany, jaką oferuje praca w globalnym koncernie. Będę chciał również wykorzystać potencjał i duży zasób całej naszej załogi dedykowanej potrzebom naszych klientów. Daimler jest numerem 1 w sprzedaży trucków na świecie, dlatego wzrost to dla nas nie tylko wyzwanie, ale i odpowiedzialność dotycząca rozwoju ekologicznego transportu oraz mobilności w przyszłości.

Na czym to dokładnie polega?

Przyszłość naszego biznesu leży nie tylko w rozwoju konwencjonalnych produktów, ale przede wszystkim w cyfryzacji i innowacjach technologicznych. Najlepszym tego przykładem jest MISTRZ innowacji, jakim jest Nowy Actros, który aktualnie wchodzi na rynek. Nowy Actros łączy już dziś większość filarów strategii CASE Daimlera, gdzie C oznacza Connected (łączość), A – Autonomous (jazda autonomiczna), S – Shared & Services (usługi), a E – Electric (alternatywne napędy). Nowy Actros odpowiada już na trzy pierwsze elementy – przy czym, jeśli chodzi o jazdę autonomiczną, zapewniam ją na poziomie drugim. Dzieje się tak dzięki połączeniu innowacyjnych systemów takich jak Active Drive Assist oraz Active Brake Assist 5. To oznacza, że Nowy Actros jest znacznie bezpieczniejszy zarówno dla kierowcy, jak i jego otoczenia. Czwarty element – alternatywne napędy, to coś, nad czym pracujemy, czego przykładem jest eActros w segmencie transportu lokalnego, który będzie dostępny seryjnie w 2020 roku.

Czy przez bliskość do klienta ma Pan na myśli przede wszystkim duże, czy także mniejsze firmy?

Jesteśmy przygotowani na spełnianie potrzeb wszystkich grup klientów. Obsługujemy wielu klientów flotowych, o zasięgu międzynarodowym, posiadających oddziały w innych krajach. Korzystają oni z tego, że w całej Europie mamy rozwiniętą sieć profesjonalnych punktów serwisowych. Ale dla nas nie ma znaczenia, czy ktoś przychodzi kupić sto ciężarówek, czy jedną. Istotną część polskiego rynku stanowią klienci dysponujący mniejszą liczbą pojazdów we flocie – to przede wszystkim dla nich rozwijamy naszą krajową sieć dealerską. Zasadą jest, że to my przychodzimy do klienta, a nie klient do nas. Staramy się wysłuchać i zrozumieć potrzeby jego firmy, a potem tak skonfigurować pojazd oraz wszystko, co wiąże się z jego eksploatacją, finansowaniem, dodatkowymi usługami, aby jak najlepiej na nie odpowiedzieć. Nasze portfolio w pełni na to pozwala. Celem jest pokazanie naszym klientom, że jesteśmy liderem innowacyjnych rozwiązań, które gwarantują im przez czas eksploatacji zarobienie jak najlepszych pieniędzy.



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 43

LUTZ ASSEKURANZ

Po czterdziestu odcinkach naszej serii artykułów, w których zajmowano się przede wszystkim Konwencją CMR i związanymi z nią aspektami ubezpieczeń, przedmiotem ostatnich dwóch publikacji były bliższe rozważania na temat ubezpieczenia CMR. Odcinek 41 traktował o przedmiocie umowy ubezpieczenia, a odcinek 42 o terytorialnym zakresie ubezpieczenia. Tym razem przyjrzymy się bliżej zakresowi ochrony ubezpieczeniowej. W przypadku ubezpieczenia OC – a do takiego zalicza się ubezpieczenie CMR, ponieważ ochroną jest tu objęta odpowiedzialność cywilna przewoźnika – bardzo ważną kwestią jest to, że ubezpieczone jest nie tylko zaspokojenie uzasadnionych roszczeń, zgłoszonych wobec przewoźnika, lecz także odpieranie nieuzasadnionych roszczeń. Nie jest to wcale takie oczywiste, jak by się wydawało. Wciąż pojawia-

ją się polisy, w których brakuje tego istotnego aspektu, jakim jest odpieranie nieuzasadnionych roszczeń. Może to mieć fatalne skutki dla przewoźnika, co obrazuje poniższy przykład.

Czy nieuzasadnione roszczenia są ubezpieczone?

W napadzie rabunkowym na austriacką ciężarówkę, zaparkowaną na niestrzeżonym parkingu we Włoszech, której kierowca zatrzymał się w celu zrobienia obowiązkowej przerwy na odpoczynek, uprowadzono pojazd wraz z ładunkiem po uprzednim związaniu kierowcy i pozostawieniu go na pobliskim polu. Ubezpieczyciel ładunku względnie szybko pokrył szkodę i rozpoczął proces dochodzenia roszczeń od przewoźnika na drodze regresu. Przewoźnik zgłosił szkodę ubezpieczycielowi swojej polisy CMR. Ten z kolei oświadczył, że napad ten należy traktować jako zdarzenie nieunik-

nione w rozumieniu art. 17 ust. 2 CMR i poinformował swojego ubezpieczającego, że w tym przypadku chodzi o nieuzasadnione roszczenie, które przewoźnik powinien odeprzeć. Poza tym nie posiada on ochrony ubezpieczeniowej w tym zakresie, gdyż jego ubezpieczenie nie obejmuje odpierania nieuzasadnionych roszczeń. W konsekwencji przewoźnik odrzucił roszczenie regresowe ubezpieczyciela ładunku, który jednak na tym nie poprzestał, tylko wniósł pozew przeciwko przewoźnikowi do właściwego sądu we Włoszech. Przewoźnik znalazł się wówczas w kłopotliwej sytuacji i musiał poszukać we Włoszech adwokata specjalizującego się w prawie transportowym. Z uwagi na to, że przewoźnik korzystał z usług owego adwokata po raz pierwszy, tamten zażądał sporej zaliczki na poczet kosztów prowadzenia sprawy. Późniejszy proces toczył się przez wiele lat i był tak kosztowny, że przewoźnika, który posiadał tylko dwa pojazdy finansowane z obcych źródeł i sam nie dysponował żadnymi innymi większymi środkami pieniężnymi, doprowadził do upadłości.

Upadłość przewoźnika

Można było tego z łatwością uniknąć, gdyby przewoźnik przy zawieraniu ubezpieczenia CMR wykazał więcej uwagi. Zamiast wykupywać najtańszą polisę, powinien był on zawrzeć tę najlepszą. Każde solidne ubezpiecze-

nie CMR obejmuje wyjaśnianie uzasadnionych roszczeń i odparcie nieuzasadnionych.

Wysokie koszty adwokatów

Jednak nawet w przypadku ubezpieczenia CMR, obejmującego odpieranie nieuzasadnionych roszczeń, przewoźnik może być narażony na nieprzyjemności, jeżeli suma ubezpieczenia okaże się zbyt niska na pokrycie kosztów adwokata i postępowania sądowego. Zapis w warunkach ubezpieczenia: „Ubezpieczyciel pokrywa koszty adwokata i postępowania sądowego, które ubezpieczający musi wyłożyć w celu zatrudnienia adwokata i przeprowadzenia postępowania sądowego, do kwoty 100 000 EUR” może z początku brzmieć znakomicie, jest on jednak problematyczny i to z dwóch powodów: po pierwsze, w przypadku przegranej procesu przez ubezpieczającego pokryte zostaną tylko koszty własnego adwokata, a nie adwokata strony przeciwnej. Po drugie, powyższy zapis jest problematyczny z uwagi na sumę ubezpieczenia w sytuacji, gdy będzie chodziło o proces prowadzony przez sądy kilku instancji oraz o wysoką wartość przedmiotu sporu. W przypadku sporów toczących się w Anglii – z powodu tamtejszego systemu złożonego z prawników reprezentujących klientów przed sądami niższej (solicitors) i wyższej (barristers) instancji oraz z uwagi na kosztowne pro-

wadzenie spraw sądowych – koszty całkowite przy wartości przedmiotu sporu wynoszącej np. 150 000 GBP mogą urosnąć nawet do kwoty 200 000 EUR. Ponadto nawet w sytuacji całkowitego wygrania procesu, sąd w Anglii zasądzi od naszego przeciwnika zazwyczaj tylko 60–70% kosztów, a resztę będzie musiał pokryć przewoźnik.

Na przykładzie warunków ubezpieczenia oferowanych za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz pokazujemy, że są produkty ubezpieczeniowe, które pokrywają całkowite koszty w ramach sumy ubezpieczenia i nie przewidują żadnych sublimitów w przypadku kosztów sądowych i adwokackich.

Inne elementy kosztów

Oprócz regulacji mówiącej, że uzasadnione roszczenia będą zaspokajane, a nieuzasadnione odpierane, w rozdziale „Zakres ochrony ubezpieczeniowej” znajdują się zazwyczaj jeszcze inne postanowienia dotyczące pokrywania kosztów. W każdym razie „dobra” polisa powinna także przewidywać zwrot przez ubezpieczyciela kosztów poniesionych w celu przesortowania i zmniejszenia oraz stwierdzenia szkody podlegającej odszkodowaniu, przy czym koszty te będą podlegać zwrotowi również w przypadku, gdy przekroczyły spodziewaną wysokość ubezpieczonej szkody, a ubezpieczający nie był w stanie ich przewidzieć, albo gdy zostały poniesione za zgodą ubezpieczyciela. Do wyżej wymienionych kosztów zalicza się zwykle koszty usunięcia ładunku z miejsca wypadku, koszty przeładunku, tymczasowego magazynowania, jak i koszty dodatkowe, wynikające z konieczności dalszego

przewozu do pierwotnego miejsca przeznaczenia.

Na zasadzie subsydiarności zwykle pokrywane są koszty likwidacji, usunięcia i zniszczenia uszkodzonej przesyłki towarowej, które ubezpieczający jest zobowiązany ponieść, o ile koszty te, biorąc pod uwagę źródło ich pochodzenia, wywodzą się z ryzyka ubezpieczonego w ramach warunków ubezpieczenia i jeżeli konieczność ich poniesienia wynika z istniejących regulacji ustawowych lub przepisów urzędowych. Czasami zwracane są koszty likwidacji całkowicie zniszczonej przesyłki towarowej, która na skutek odmowy jej przyjęcia, w wyniku ryzyka objętego ochroną ubezpieczeniową w ramach warunków ubezpieczenia, pozostała na pojeździe ubezpieczającego, którym dokonano dostawy, jeżeli koszt likwidacji tej przesyłki ciąży na ubezpieczającym.

Fantazja w redagowaniu warunków ubezpieczeń nie zna granic, przy czym należy zwrócić uwagę, że te ostatnie czynniki kosztowe, jakie tu wymieniamy, stanowią „dodatek” do właściwego ubezpieczenia CMR, ponieważ nie dotyczą one ponoszonej przez przewoźnika odpowiedzialności cywilnej, lecz pokrywają tzw. „szkody własne”, a więc koszty, których przewoźnik nie musi zwracać poszkodowanemu, lecz które powstały u niego samego. Dodatkowo warto również zaznaczyć, że niektórzy ubezpieczyciele w celu sprawnej realizacji przewozu zwracają również zaliczki wnoszone na awarię wspólną (tak zwana Haverie Gross) wynikające z prawa morskiego, gdy pojazd wraz z towarem transportowany jest drogą morską. Przykładowo firma Lutz Assekuranz ma w oferowanych warunkach odpowiednią w tym zakresie klauzulę, której fragment brzmi następująco: „W przypadku uzgod-

nienia odpowiedniej klauzuli ubezpieczyciel wypłaca na rzecz ubezpieczającego zaliczkę na pokrycie kosztów awarii wspólnej lub wystawia gwarancję pokrycia tych kosztów do wysokości XXX EUR na każdą szkodę, jeżeli ubezpieczający musi wnieść tego rodzaju zaliczki lub gwarancję, aby realizacja umowy przewozu mogła przebiegać bez przeszkód...” Poprzez zawarcie takiej klauzuli przewoźnik zabezpiecza sobie możliwość sprawnego ukończenia przewozu podlegającego wymaganiom przepisów o awarii wspólnej. Jeżeli bowiem przewoźnik nie złoży odpowiednich gwarancji lub nie wpłaci zaliczek w gotówce, to pojazd wraz z ładunkiem może zostać zajęty jako zabezpieczenie. Uzy-

skanie takich gwarancji od ubezpieczycieli ładunku trwa zwykle jakiś czas, zwłaszcza w przypadku przesyłek zbiorczych, a zatem – bez odpowiedniego ubezpieczenia – przewoźnik może popaść w znaczne kłopoty w związku z wykonaniem przewozu.

Sprawdzanie polisy

Jak nietrudno zauważyć na podstawie powyższych rozważań, do sprawdzenia i zawarcia umów ubezpieczenia zaleca się zatrudnienie profesjonalnego brokera ubezpieczeniowego specjalizującego się w transporcie. Firma Lutz Assekuranz pozostaje w tej kwestii zawsze chętnie do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWOŹNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 04, fax.: (22) 536 10 05
lutz@zmpd.pl

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

Biurowisko w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsgesellschaft Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Maidlinger Hauptstr. 51-53
tel.: +43 1 8175573 31
gebika@lutz-assekuranz.at

tel.: +43 1 8175573 21
siech@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 rażąca 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.

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem BISA 24197089 prowadzonego przez BfWVW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu nadzorczego.

Praktyczne wskazówki

- Ubezpieczeniem powinno być objęte nie tylko zaspakowanie uzasadnionych, lecz także odpieranie nieuzasadnionych roszczeń („funkcja ochrony prawnej”).
- Ubezpieczenie powinno obejmować koszty adwokackie i sądowe bez żadnych ograniczeń niskimi sublimitami. Ważne jest również, aby ochrona ubezpieczeniowa w przypadku przegranej sporu obejmowała zwrot kosztów adwokata strony przeciwnej.
- Ubezpieczone powinny być także np. koszty stwierdzenia (przyczyny i wysokości) szkody oraz zmniejszania jej rozmiarów.

Transport wbrew przeciwnościom

TIMOCOM LiveTalk – rozmowa z Piotrem Niedbałą z Grupy Antrans

TIMOCOM

Firma Antrans jest na rynku już 26 lat. Ciężko pracowała na swoją markę, ale dziś bogatsza o doświadczenia podsumowuje 2018 rok i śmiało patrzy w przyszłość.

Chiny, Ameryka Południowa, czy Afryka?

Grupa Antrans to obecnie trzy spółki: Antrans, Antrans Bis oraz PKM Olkusz. Oferta grupy jest bardzo szeroka i od chwili otwarcia oddziału w Gdańsku obejmuje międzynarodowy transport drogowy rzeczy, transport lotniczy, morski, intermodalny. Firma przewozi towary spożywcze, stal, elektronikę, ponadgabaryty – w zasadzie nie ma w tym zakresie ograniczeń. Główne trasy związane z długotrwałymi relacjami biznesowymi z klientami bezpośrednimi to Włochy, Hiszpania, Portugalia, Mołdawia, ale obecnie w zasięgu są tak egzotyczne kierunki, jak Chiny, Afryka, czy Ameryka Południowa.

W stronę kierowcy

Jednym z problemów zauważonych przez Antrans w 2018 roku był umacniający się tzw. rynek kierowcy. Rosnący brak szoferów niesie przewoźnikom dużo problemów i blokuje nie tylko realizację podjętych zobowiązań, ale również potencjalne możliwości rozwoju firm transportowych. „Przewoźnicy na pewno musieli podnieść tę rękawicę i powalczyć o kierowcę. Można to było

zrobić w dwojaki sposób: poprzez wynagrodzenie lub dobrą atmosferą w pracy. Atmosfera nie jest może tak ważna, jak pieniądze, ale jeśli jest dobra, jeśli ma się sympatyczny kontakt ze współpracownikami, głównie ze spedytorem, to okazuje się, że w kontekście codziennej, stresującej pracy to bardzo istotne” - zauważa Piotr Niedbała. Firma w ramach Antrans Bis współpracuje bezpośrednio z prawie 200 przewoźnikami. Spółka Antrans zatrudnia ok. 80 kierowców, a PKM Olkusz ok. 20. Problemy przewoźników, ale także kierowców są grupie bardzo dobrze znane.

Transport po swojemu

Grupa wychodzi naprzeciw potrzebom rynku i od niedawna prowadzi akcję „Własny transport”, polegającą na sprzedaży poleasingowych pojazdów firmy z możliwością zapewnienia pracy przez Antrans. „Podejmujemy współpracę z kierowcami lub przewoźnikami. Nie stawiamy żadnych warunków, pomagamy zdobyć leasing, licencję, oferujemy ubezpieczenia na preferencyjnych warunkach, wszystkie urządzenia do opłat drogowych, GPS. Każda z tych osób ma opiekuna, który przeprowadza przez cały proces, włącznie z tym, jak założyć działalność gospodarczą. To jest oferta dla ludzi, którzy wiedzą, że sobie poradzą i chcą wziąć transport we własne ręce. Ale najważniejszym czynnikiem tej całej akcji jest to, że po odebraniu takiego ciągnika my zapewniamy zlecenia”.

Największe problemy 2018 r.?

Spośród wydarzeń, jakie najbardziej

koncentrowały uwagę Grupy Antrans, poza rynkiem kierowcy, Piotr Niedbała wymienił m.in. Pakiet Mobilności. „Na pewno to dobrze, że prace wyhamowały. Nie wiem, czy chodzi bardziej o wstrzymanie działań, żeby rozmyć temat i zapomnieć, czy raczej zmienić te regulacje mądrze. Nie jestem politykiem, ale mam nadzieję, że to drugie”. Innym problemem podnoszonym przez branżę transportową są nadmierne kontrole przeprowadzane przez zagraniczne służby drogowe, co jest szczególnie istotne w kontekście zmian, jakie weszły w życie po 3 września 2018 roku w prawie transportowym. Utrata dobrej reputacji, a w związku z tym możliwości prowadzenia działalności transportowej stała się bardzo realna. „Kontrole były, są i będą. Podlegają im wszyscy, a problem mają, myślę, te firmy, które nie dostosowują się do panujących na rynku warunków. Tak jak wspomniałem nasze zestawy mają maksymalnie 4 lata, spełniają wszystkie najbardziej rygorystyczne normy europejskie, więc nie mamy się czego obawiać. Spedytorzy pilnują czasów pracy kierowców, naturalnie czasami może wkraść się jakieś niedopatrzenie, każdy jest człowiekiem, ale tutaj istotna jest współpraca. Wiemy jednak także o przypadkach, które można zakwalifikować jako złośliwość” - komentuje Piotr Niedbała. Tym ciekawszy wydaje się pomysł rejestru, który mógłby pomóc gromadzić dane i weryfikować działania służb drogowych także za granicą. „Taki rejestr na pewno by się przydał, bo może rzeczywiście zdarzają się sytuacje, które niekoniecznie wynikają ze złośliwości, ale

tak, jak wspominałem, mamy do czynienia także i z takimi incydentami”.

Przyszłość transportu jest „informatyczna”

Transport jest bardzo dynamiczną branżą. Podwyżki cen paliw, zmiany w ustawodawstwie dotyczącym transportu, większe opłaty drogowe, wszystko to musi być brane pod uwagę przy

kalkulacjach dotyczących konkretnych decyzji, np. ustalenia stawki dla przewoźników. Grupa Antrans trzyma rękę na pulsie, rozmawia zarówno z klientami, jak i współpracownikami, ale także wybiega myślą nieco dalej: „Przyszłość już nawet w perspektywie 5-10 lat będzie opierała się bardziej o elektronikę, automatykę i informatykę. Za chwilę wchodzą inteligentne tachogra-

fy, dalej może pojawią się w szerszym użytkowaniu samochody autonomiczne, ale to pewnie w perspektywie 10+. Na pewno wyznacznikiem będą informatyka i internet”.

Cały wywiad w ramach TIMOCOM LiveTalk dostępny jest na stronie TIMOCOM www.timocom.pl w zakładce „Doniesienia prasowe”.

BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE

#TIMOCOM





Smart w chińskich rękach

Daimler sprzedał połowę udziałów w spółce Smart chińskiej Zhejiang Geely Holding Group. Do tego kroku Niemców zmusiły wieloletnie straty Smarta. Doradczyci firm Evercore ISI szacuje, że straty Smarta wyniosły rocznie 500-700 mln euro. Od 2022 roku wszystkie Smarty będą większe od dotychczasowych oraz otrzymają napęd elektryczny. Budowane będą w Chinach, gdzie w tym roku sprzedaż elektrycznych samochodów przekroczy 2 mln, a za 3 lata - 3 mln. Geely jest udziałowcem Daimlera oraz właścicielem Volvo, Protona i Lotusa.

McLaren 467 854

Tyle klocków trzeba użyć, żeby zbudować pełnowymiarową kopię McLarena, a konkretnie modelu Senna. Lego McLaren waży 1700 kg, o pół tony więcej niż oryginał. Kopia jest funkcjonalna, ma otwierane drzwi, wiernie odwzorowana jest kabina. Po „uruchomieniu” silnika do naszych uszu dobiega nagranie silnika V8. Na zaprojektowanie i złożenie samochodu potrzeba prawie 5 tysięcy godzin. Budowa (bez projektowania) prawdziwego egzemplarza trwa 300 godzin.



Cayenne coupe

Porsche też ma już swojego SUV-a Coupe. Cayenne ze ściętym dachem będzie konkurentem dla BMW X6 czy Audi Q8. Jest nieco niższe i szersze od tradycyjnego Cayenne. Są dwa benzyniaki do wyboru: 3-litrowy o mocy 340 KM oraz 4-litrowy V8 o mocy 550 koni. W ofercie nie będzie diesla. Podstawowa wersja to wydatek 411 tys. zł.



Elektryki a prawa człowieka

Amnesty International uznało, że samochody elektryczne przyczyniają się do łamania praw człowieka. Chodzi o surowce wykorzystywane do ich produkcji. Po pierwsze przyczyniają się one do skażenia środowiska. Po drugie, do ich wydobycia wykorzystywane są dzieci w biednych krajach w Azji czy Afryce. Amnesty International chce, żeby w ciągu pięciu lat producenci opracowali model „etycznej baterii”.

Nie będzie pierwszeństwa

Rząd zdecydował, że nie będzie dodatkowych przywilejów dla pieszych. Chodzi o pomysł, żeby piesi mieli pierwszeństwo przed samochodem zanim jeszcze wejdą na zebra. Z pomysłu na razie zrezygnowano z dwóch powodów. Winna jest niska kultura jazdy polskich kierowców oraz konstrukcja wielu przejść dla pieszych, które nie gwarantują bezpieczeństwa.

Kolory

Barwa lakieru auta ma wpływ na jego wartość. Pewien amerykański serwis przeanalizował 2 miliony ogłoszeń sprzedaży samochodów. Z danych wynika, że najmniej na wartości tracą żółte samochody. Na kolejnych miejscach są pomarańczowe i zielone auta. Natomiast ostatnia trójka, czyli lakiery odbierające najwięcej wartości, to złoty, fioletowy i beżowy.

GTX

Opel przywiózł do Warszawy eksperymentalny model GTX. To prototyp, który powstał tylko w jednym egzemplarzu. Dla marki jest o tyle ważny, że zapowiada, jak będą wyglądały w przyszłości nowe Ople. Sygnalizuje rewolucję w stylistyce marki, która niedawno przeszła we francuskie ręce i jest częścią koncernu PSA.



Kopia Range Rovera

Chińczycy znani są z kopiowania nadwozi europejskich czy japońskich aut. Jednak miarka się najwyraźniej przebrała. Chiński sąd zakazał produkcji samochodu Land Wind X7, który jest podróbką Range Rovera Evoque. Stwierdzono, że samochód narusza pięć patentów brytyjskiej marki. X7 nie może być dłużej produkowany, Brytyjczycy dostaną też odszkodowane.



Jedyne takie Ferrari na świecie



Nie musiało spełniać żadnych przepisów, nie było ograniczeń co do ceny. Ile kosztowało? Nie wiadomo, wiemy tylko, że trafiło do garażu pewnego milionera z Hongkongu. Ferrari P80/C – najnowszy wóz z włoskiej stajni i jedyny egzemplarz jaki wyprodukowano.

Kacper Jeneralski

Dostać takie zlecenie to wymarzone zadanie, które trzeba było wykonać perfekcyjnie. Konstruktorzy Ferrari dostali robotę marzeń. Do zbudowania był jeden jedyny samochód, zupełnie nowy i wyjątkowy. Przy czym wymogi homologacyjne nie miały znaczenia, bo P80/C to samochód, który nigdy nie wyjedzie na drogi, ma jeździć wyłącznie po torze. To dało twórcom spore pole do popisu i wolną rękę w wielu kwestiach.

Tajemniczy TK

O właścicielu wiadomo, że jest koneserem Ferrari, ma ogromne fundusze, pochodzi z Hongkongu i posługuje się pseudonimem „TK”. Z przecieków wiadomo, że angażuje się w wiele wydarzeń sportowych związanych z marką, ma powiązania z dealerstwem Ferrari w Hongkongu i jest bardzo świadomym użytkownikiem Ferrari z dużą wiedzą o marce.

Jego nowy samochód łączy w sobie świat przyszłości z elementami stylistyki retro. Wiele linii nadwozia zaczerpnięto z modeli Dino 206 S i 330 P3/4, a więc wyścigowych ikon z dru-

giej połowy lat 60. Drugi uważany jest za jeden z najpiękniejszych samochodów wyścigowych w historii. Do tego dodano całą najbardziej bezkompromisową technologię używaną przez Włochów przy budowie samochodów wyścigowych.

Za bazę posłużyło podwozie współczesnej wyścigówki Ferrari 488 GT3, więc mamy silnik umieszczony za plecami kierowcy i kabinę przesuniętą do przodu. Z tą różnicą, że w 488 GT3 mamy jeden fotel, a unikatowy super samochód ma w kabinie dwa kubelkowe fotele. Wewnątrz jest typowy kokpit wyścigowego samochodu ze specjalnie zaprojektowanymi pane-

lami z włókna węglowego. Kierownica przypomina tę z Formuły 1. Centralna część deski rozdzielczej skierowana jest wprost na kierowcę, można na niej zobaczyć gąszcz przycisków. Bez krótkiego szkolenia nikt poza właścicielem i twórcami nie poradziłby sobie pewnie od razu z ich obsługą. Oczywiście w kabinie jest też klatka bezpieczeństwa zintegrowana z nadwoziem.

Dwie specyfikacje

Dawca narządów 488 GT3 ma silnik o pojemności 3,9 litra w układzie V8, a jego moc to 550 KM. Zespół napędowy debiutował w aucie w 2016 roku; ma 7-biegową automatyczną skrzynię biegów. Pierwszą setkę robi w 3 sekundy, a dwieście jedzie po 8,3 sekundy nieprzerwanego trzymania gazu w podłodze. Maksymalnie może rozpędzić się do 330 km/h. O jedynym P80/C nie wiadomo zbyt wiele w kwestii osiągnięć. Te, podobnie jak cena, nie zostały ujawnione. Można przypuszczać, że auto zostało nieco podrasowane w stosunku do dawcy. Jeśli ma być traktowane jako kolekcjonerskie, to pewnie nie będzie brało udziału w żadnej serii wyścigowej, a co za tym idzie, nie musi być skrupulatnie podporządkowane wyścigowym regulaminom.

Prace nad tym unikatem trwały cztery lata, zamawiający brał udział w jego tworzeniu na każdym etapie. Wiedział, czego chce i ponoć dokładnie opisał, jak mają wyglądać detale jego nowego super samochodu. Był zdecydowany, ale najwyraźniej nie do końca, ponieważ P/80C, mimo że jest jedynym egzemplarzem, ma dwie specyfikacje.

Jedną stworzono z myślą o torze, a drugą do ekspozycji. Samochód można uzbroić w torowe 18-calowe koła i zestaw spoilerów. A jeśli właściciel będzie chciał jeździć cywilną, bardziej wyrafinowaną wersją, to w komplecie z autem dostał drugi zestaw stylistyczny. W tej konfiguracji samochód pozbawiony jest krzykliwych spoilerów, ale stoi na większych, 21-calowych kołach. Nadwozie, niezależnie od wersji, to niemal w całości włókno węglowe. Wykorzystano je wewnątrz i z zewnątrz. Nie wiemy, jak to przełożyło się na masę samochodu, bo te dane również nie zostały





ujawnione. Przód kształtem przypomina rekina, a przedni spoiler zainspirowany został ponoć skrzydłem montowanym w bolidach Formuły 1 dwa sezony temu.

Dobra inwestycja

To jedyny samochód na świecie, ale nie jedyny projekt tego typu w wykonaniu Ferrari. W 2006 roku Włosi zbudowali na przykład bazujące na topowym modelu Enzo Ferrari P4/5 by Pininfarina. Choć w tym przypadku (jak sama nazwa wskazuje) w projekcie brało udział słynne studio projektowe, które często angażuje się w tego typu projekty. Tamten samochód kosztował 4 miliony dolarów. Trafił do innego kolekcjonera Ferrari, był nim Amerykanin James Glickenhaus.

Cenę P80/C być może poznamy, kiedy jego pierwszy właściciel i współtwórca postanowi rozstać się ze swoim autem. Nie będzie to jednak kwota, jaką zapłacił za auto, ale cena z aukcji, którą zaaferowali inni kolekcjonerzy. Tego typu pojazdy kosztują miliony dolarów, ale są świetną inwestycją, dlatego możemy być pewni, że nikt na tym interesie nie straci. ■

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





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

