

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Pierwszy rocznik ze szkół

Przewozy na wschód

Gaz ziemny - paliwo przyszłości

Cel: wzrost!

26

6

44

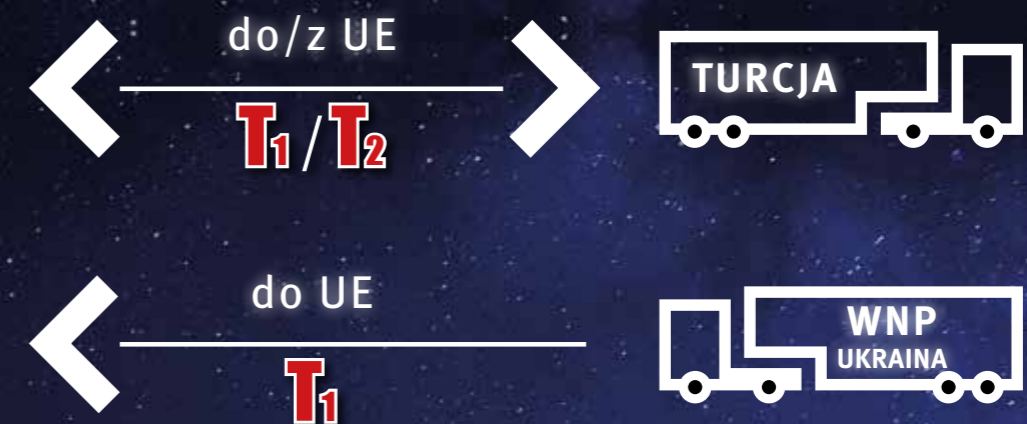
64

GWARANCJE CELNE

KONKURENCYJNA CENA DLA WSZYSTKICH

NOWOŚĆ w ZMPD

Odprawy tranzytowe



Zwiększ zysk
z Twoich tras
na timocom.pl

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Procedura T₁/T₂
Zespół ds. tranzytu
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl
www.zmpd.pl



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Postawmy na ekologię

Zbliża się czas negocjacji limitów zezwoleń wymienianych z krajami spoza Unii. Niezbędne są debaty, aby wypracować obiektywne stanowisko. Nasze poczynania muszą być przy tym przemyślane, bo trzeba pamiętać, że każde działanie budzi reakcję. Stworzenie blokady wykonywania przewozów dla firm spoza UE może wywołać niekorzystne i długofalowe skutki dla nas samych. Nie można również zapominać, że zasadą funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego jest

obsługa bilateralnej wymiany handlowej. Dlatego należy szukać takich sposobów doprowadzenia do normalności, aby nie wywoływać negatywnych skutków i aby każda ze stron miała czas dopasować się do zmienionych warunków. Powinniśmy postawić na ekologię; konieczna jest rewizja powiązania norm Euro z zezwoleniami. W ten sposób zamiast blokady będzie rozwój. Inwestycje w tabor wymuszają podniesienie stawek frachtu i wyrównają szanse dla obu stron.

Czy w Europie powstanie więcej bezpiecznych parkingów?

36

W UE brakuje około 400 tys. bezpiecznych miejsc parkingowych. Komisja Europejska przygotowuje standardy dla nowych parkingów.

Opole – stolica polskiej ciężarówki

48

Opole od niepamiętnych czasów nazywane jest stolicą polskiej piosenki. I jak najbardziej słusznie. Ale od kilku lat rośnie jej u boku znaczący konkurent – polska ciężarówka.

Stonecznik?

72

Jeśli na samochody elektryczne mówi się potocznie „elektryki”, to jak będzie mówić się na te wykorzystujące energię słoneczną?



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 Gawętczyk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Euzebiusz Gawrysiuk, Kacper Jeneralski, Piotr Szymański

Okładka: fot. Piotr Gawętczyk

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

Nowy kierunek – Chiny 10

Dla polskich firm transportu drogowego otwiera się nowy rynek, tym razem przewozów do Chin. Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad umową dwustronną, która umożliwi wymianę zezwoleń.



Kierunek kierowca-mechanik trzyma się mocno 30

Tegoroczni absolwenci szkół podstawowych i gimnazjów mieli bardzo pracowite wakacje – musieli wybrać przyszłość, czyli szkoły, które odpowiadają ich zainteresowaniom.

Trzeba rozmawiać 14

Posel do Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki podczas I Spotkania Liderów Branży TSL „Rzeczpospolitej” powiedział Robertowi Przybylskiemu o stanie prac nad Pakietem Mobilności.

| | |
|---|----|
| Konkurencja ze Wschodu | 6 |
| Nowy kierunek - Chiny | 10 |
| Trzeba rozmawiać | 14 |
| Kto jeździ po drogach | 18 |
| Fotomorgana. Uśmiech obowiązkowy | 20 |
| Pierwsi kierowcy ze szkół | 26 |
| Jak wykształcić kierowcę | 29 |
| Szkoły: kierunek kierowca-mechanik trzyma się mocno | 30 |
| Kierowca dla młodych | 34 |
| Czy w Europie powstanie więcej bezpiecznych parkingów? | 36 |
| Pasja pokona problemy | 38 |
| Ósma marka | 42 |
| CNG z mytem czy bez? | 44 |
| Czechy: nowy system mycia | 47 |
| Opole – stolica polskiej ciężarówki | 48 |
| Kierowco, weź się na warsztat | 52 |
| Retro. Rolnik | 54 |
| Jak nie dać się oszukać na VAT | 60 |
| Czysta jakość | 64 |
| Odpowiedzialność przewoźnika | 66 |
| Co ma wspólnego Smart APP Tracking ze świeżymi pomidorami na Twoim stole? | 68 |
| Stonecznik? | 72 |

Konkurencja ze Wschodu



Zbliża się okres negocjacji limitów zezwoleń z krajami pozaunijnymi. Kluczowe dla polskich przewoźników są uzgodnienia limitów z Białorusią, Rosją i Ukrainą.

Robert Przybylski

Po załamaniu transportu drogowego na skutek ogłoszenia przez Rosję embarga w 2014 roku, firmy z trzech wymienionych krajów odbudowują się i mogą wkrótce osiągnąć poziom przewozów sprzed kilku lat, tym bardziej że rynek wyraźnie

rośnie. Jednak dynamika wzrostu nie jest taka sama dla wszystkich graczy. Rosyjscy przewoźnicy zwiększyli udział w obsłudze międzynarodowej wymiany towarowej swojego kraju z 41 proc. w 2017 roku do 45 proc. w 2018 r.

Tymczasem polscy przedsiębiorcy narzekają na słabnącą pozycję i coraz trudniejsze warunki konkurencji. Szczególnie widoczna jest na na-

szych drogach ekspansywność firm z Ukrainy. Z danych viaTOLL wynika, że w lutym 2013 roku udział rosyjskich przewoźników w płatnych wozokilometrach stanowił 4,2 proc., ukraińskich 4,1 proc., zaś białoruskich 2,6 proc. Na koniec 2018 roku udział w całym płatnym kilometrażu ukraińskich samochodów wyniósł 2,6 proc., rosyjskich 2 proc., a białoruskich 1,6 proc.

Zezwolenia wykorzystane

Dane viaTOLL wskazują tylko udział zagranicznych przewoźników w ogólnej liczbie przejazdów. Bardziej miarodajny w ocenie pozycji rynkowej jest stopień wykorzystania zezwoleń. Na dzień 19 sierpnia tego roku polskie firmy zwróciły do Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD ponad 36 proc. rosyjskich zezwoleń ogólnych na 2019 rok oraz 56 proc. zezwoleń na kraje trzecie. W tym samym czasie rosyjscy przedsiębiorcy wykorzystali (według danych BTM GITD) niemal 36 proc. zezwoleń ogólnych oraz 24 proc. zezwoleń na kraje trzecie.

Biuro ds. Transportu Międzynarodowego GITD otrzymało po wykorzystaniu przez polskie firmy 49 proc. białoruskich zezwoleń ogólnych oraz 51 proc. zezwoleń na tranzyt. W tym samym czasie białoruscy przewoźnicy wykorzystali 45 proc. zezwoleń ogólnych oraz 46 proc. zezwoleń tranzytowych, jak wskazują statystyki BTM GITD.

W przypadku przewozów na Ukrainę sytuacja, według danych BTM GITD, przedstawia się następująco: zezwoleń ogólnych przewoźnicy polscy zwrócili 39 proc., zaś na kraje trzecie - 0,1 proc. Firmy z Ukrainy wykorzystały 48 proc. zezwoleń ogólnych oraz 59

proc. tranzytowych. Zezwolenia są dodatkowo podzielone w zależności od normy czystości spalin. Najwięcej jest przeznaczonych dla pojazdów spełniających normę Euro III.

Podobnie wyglądają statystyki wymiany zezwoleń pomiędzy Ukrainą a innymi krajami. Wyraźna nierównowaga w obciążeniu pracą przewoźników zagranicznych i ukraińskich spowodowała, że już na 2019 rok niektóre kraje obniżyły liczbę wymienianych z Ukrainą zezwoleń. W 2019 roku Niemcy zmniejszyli ich liczbę o niecałe 5 proc. - do 80 tys. Liczba zezwoleń wymienianych z Polską zmalała w tym roku o 14 proc., do 190 tys. Jed-

nak największa redukcja, o połowę, nastąpiła w wymianie z Węgrami, do 16 tys. Rumuni zmniejszyli wymianę o blisko 25 proc. - do 19 tys. Natomiast Czesi i Słowacy zgodzili się na wzrost o jedną szóstą do (odpowiednio) 26 tys. i 43 tys.

za 1 mld euro z Czech.

Najwyraźniej ukraińskie prognozy nie sprawdziły się, co wynika z danych GUS. W pierwszym półroczu tego roku polscy eksporterzy zwiększyli sprzedaż towarów na rynki WNP o blisko 10 proc., do 7 mld euro.

W moim przekonaniu pula zezwoleń nie powinna służyć ograniczaniu konkurencji. Jestem za konkuroowaniem jakością, a nie reglamentacją na równych prawach. Z drugiej strony Rosjanie stosują wobec polskich przewoźników ograniczenia administracyjne, które nie dotyczą ich własnych przewoźników.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że zarówno Białorusini, jak i Ukraińcy posiadają znaczną liczbę zezwoleń EKMT. Co prawda zezwolenia te nie mogą być przez nich w pełni wykorzystane do przewozów do Rosji (działa tu ograniczenie wprowadzone przez Rosję), ale są one stosowane w przewozach do innych krajów europejskich i dosyć znacznie podwyższają możliwości przewozowe przewoźników z tych krajów w relacjach wschód-zachód i południe Europy.

Pod względem zwiększenia eksportu (w ujęciu nominalnym) w dalszym ciągu wyróżniały się trzy główne rynki, tj. Rosja (o blisko 245 mln euro, tj. 7,7 proc.), Ukraina (o ok. 195 mln euro, tj. ok. 9 proc.) oraz Białoruś (o blisko 135 mln euro, tj. 20 proc.).

Okiem przedsiębiorcy



Jestem za konkurencją na równych prawach

Jan Oleksiuk
Prezident Przewodniczący Regionu Mazowieckiego III ZMPD

Sytuacja w transporcie na wschód jest niejasna. Nie wiemy do końca na czym stoimy, np. embargo wobec Rosji może być zmienione i wówczas sytuacja może zmienić się diametralnie. Z braku wiedzy najlepiej byłoby uniknąć gwałtownych ruchów i zostać przy zezwoleniu na obecnym poziomie.

W moim przekonaniu pula zezwoleń nie powinna służyć ograniczaniu konkurencji. Jestem za konkuroowaniem jakością, a nie reglamentacją na równych prawach. Z drugiej strony Rosjanie stosują wobec polskich przewoźników ograniczenia administracyjne, które nie dotyczą ich własnych przewoźników. Uważam również, że powinno się wziąć pod uwagę klasę emisji spalin samochodów w odniesieniu do zezwoleń. Ekologia w polskim transporcie to temat zapomniany.



Pilnujemy naszego warsztatu pracy

Karol Rychlik
Prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Podlaskie z Siedlec

Konkurencja przewoźników ze Wschodu jest bardzo groźna. Tamtejsi przewoźnicy mają tańsze paliwo i kierowców, więc oferują na polskim rynku atrakcyjne, niższe od naszych stawki. Na dodatek wyparli nas ze wschodniego, pomimo zawirowań politycznych nadal chłonnego rynku.

Na skutek wschodniej konkurencji ceny usług transportowych spadły poniżej poziomu opłacalności, a na tym stracili zarówno polscy, jak i zagraniczni przewoźnicy. Obie strony zostały pozbawione zysku. Dlatego limitowanie zezwoleń jest korzystne dla wszystkich, bo pozwoli odbudować rentowność tych przewozów. Zezwolenie ma także funkcję regulatora ceny.

Nietrafione są argumenty naszych wschodnich sąsiadów alarmują-



ych, że brak dostaw spowolni ich gospodarkę. Mamy na tyle dużo zezwoleń, że dostarczymy im potrzebne dobra.

Kolejną sprawą jest zabieranie ładunków przez przewoźników ze Wschodu podczas jazd na zachód. Nie zawsze mają odpowiednie zezwolenia, a ich brak nie stanowi dla nich przeszkody, bo nie są dostatecznie kontrolowani.

Białorusini czy Ukraińcy nawet nie wiedzą, że muszą mieć zezwolenie na wykonywanie kabotażu. Rosjanie są bardziej świadomi w tym zakresie. Wielu kierowców ze Wschodu podpowiada kolegom, że ryzyko wpadki jest znikome. Nie dość, że kontroli jest niewiele, to skromna jest także wiedza funkcjonariuszy. Nie wszystkie służby orientują się, jakie typy zezwoleń są potrzebne do określonych przewozów. Koncentrują się na sprawdzaniu czasu pracy kierowcy, bo ewentualne błędy skutkują słonymi karami i wpływami do budżetu.

Nie jest dostrzegane zagrożenie, jakie niesie nielegalny kabotaż i zaniżanie cen dla naszych firm. Dlatego

pilnujemy wykorzystywania zezwoleń zgodnie z przeznaczeniem. Dla nas to być albo nie być.

Doszło do tego, że sami wzięliśmy się za kontrolę zezwoleń na przejściu w Budzisku, bo służby nie reagowały na nasze apele wskazujące, że przejeżdża tamtędy sznur pojazdów ze Wschodu, których nikt nie sprawdza. W rezultacie jedno zezwolenie jednorazowe było przez nich wykorzystywane po kilka razy, gdy my mieliśmy nóż na gardle i braki zezwoleń.

Od dłuższego czasu zwracamy uwagę naszej administracji na kwestię kontroli zezwoleń, ale to wciąż nie działa tak jak powinno. Do mnie dzwonią funkcjonariusze z pytaniami, jakiej kategorii zezwoleń trzeba użyć do danego przewozu. W tym wszystkim krzepiące jest przynajmniej to, że próbują się dowiedzieć.

Natomiast służby kontrolne naszych wschodnich sąsiadów doskonale orientują się, jaki typ zezwolenia jest potrzebny do danego ładunku. Potrafią doskonale czytać te dokumenty. Oni od lat pilnują swojego rynku.

Gdyby obu stronom zabrakło zezwoleń, wówczas łatwo dojść do porozumienia i zwiększyć wymianę. Obie strony dostaną po tyle samo.

Trzeba wskazać także na jeszcze jedną rzecz, pomagającą przedsiębiorcom obejść reglamentację zezwoleń. Chodzi o zakładanie przez Białorusinów, Rosjan, Ukraińców i Litwinów firm w Polsce. Jest to już zauważalne zjawisko, a co ważniejsze, obcy kapitał przejmując słabiej funkcjonujące podmioty polskie. Nie zaczyna od zera, ale już ma funkcjonujący mechanizm i przez to jest znacznie groźniejszym konkurentem.

Takie przejścia są trudne do wychwycenia, bo zazwyczaj nazwa pozostaje bez zmian, inna jest tylko forma prawna, np. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zmienia się w komandytowa i w zarządzie pojawia się nowe nazwisko lub dwa.

Zatem reglamentacja zezwoleń ma wielorakie funkcje i na pewno nie służy blokowaniu czyjejkolwiek gospodarki, za to jest dobrym regulatorem cen i działa na korzyść obu stron.

Nowy kierunek - Chiny

Dla polskich firm transportu drogowego otwiera się nowy rynek, tym razem przewozów do Chin. Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad umową dwustronną, która umożliwi wymianę zezwoleń.



Piotr Gawęlczyk

Dyskusja na temat możliwości realizowania przewozów w relacji Polska-Chiny była tematem spotkania, które odbyło się 12 lipca 2019 r. w siedzibie ZMPD. W wydarzeniu wzięli udział przewoźnicy zainteresowani ewentualnymi przewozami do i z Chin, z tak potężnymi graczami na rynku jak Adampol S.A. i Erontrans Sp. z o.o. na czele, przedstawiciele Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego - IRU z Genewy oraz spedycji z chińskiej firmy CEVA Logistics, a także reprezentanci Ministerstw Finansów i Infrastruktury.

W obliczu stale rosnącej liczby firm, a co za tym idzie i ciężarówek w transporcie międzynarodowym, oraz pogarszających się dla transportowców z naszej części Europy warunków przewozu na zachodzie kontynen-

tu, koniecznością jest poszukiwanie nowych możliwości rozwoju. W tym kontekście kierunek dalekowschodni jest przyszłością dla polskich przedsiębiorców.

Próbne przejazdy

Kto pierwszy to zauważy, ten wygra. – Jeśli nie my, to na nasze miejsce wejdą przewoźnicy z Litwy, Rumunii, Bułgarii czy Ukrainy – ostrzegł moderator spotkania poświęconego przewozom do Chin, radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk. Przypominając o bardzo dużej ekspansji transportu drogowego na świecie i znaczącej roli naszych przewoźników, podkreślił, że ciężarówki z polską rejestracją jeżdżą już nie tylko po całej Europie, ale też do Azji (Kazachstan, Mongolia), sięgając nawet Afryki. Nadszedł czas na nowe destynacje. – ZMPD już dawno dostrzegło biznesowy potencjał, jaki istnieje w przewozach na Daleki Wschód

– powiedział Tadeusz Wilk. – Zrzeszenie było obecne w przedsięwzięciach związanych z uzgadnianiem szczegółów dotyczących możliwości wykonywania przewozów drogowych do Chin, w tym m.in. w stanowiącym istotny element polityki IRU projekcie NELTI – Nowej Euroazjatyckiej Inicjatywy Transportowej, której celem jest usuwanie barier w międzynarodowych przewozach drogowych na Wschód. W 2005 r. ZMPD zorganizowało w Warszawie międzynarodową konferencję euroazjatycką, a dwa lata później wspólnie z IRU konferencję poświęconą projektowi NELTI.

Praktycznym aspektem rozwoju kierunku wschodniego jest wymiana zezwoleń z sąsiadami Chin: Mongolią i Kazachstanem. – Mimo braku oficjalnej umowy z Mongolią już wymieniamy zezwolenia, choć na razie tylko w symbolicznym wymiarze 250 ogólnych i tyle samo na kraje trzecie. Z Kazachstanem wymiana jest zdecydowanie większa - 10 tys. ogólnych i 4 tys. kraje trzecie. Te drugie wykorzystujemy niemal w stu procentach – powiedział radca prezesa ZMPD.

Mimo kolejnych inicjatyw mających na celu przyspieszenie procesu wymiany przewożonych ciężarówkami towarów między Unią Europejską a Chinami, długo odbywał się on tylko i wyłącznie w sferze teoretycznej. Dopiero od niedawna zaczyna nabierać realnych kształtów. Symbolicznym punktem zwrotnym było wydarzenie, do którego doszło w listopadzie 2018 r., kiedy to po 11 dniach pierwszy transport drogowy z Chin trafił do Polski. Towar przewożony ciężarówką należącą do polskiej spółki-córki holenderskiego przedsiębiorstwa Alblas trafił do Gorzowa. Drugi przewóz odbył się w maju 2019 r. – do Hiszpanii. Towar przejechał z sukcesem przez 8 krajów i 11 granic.

Umowa dwustronna

Tadeusz Wilk przypomniał, że Bruksela nie zawsze przychylnym okiem patrzyła na to, by poszczególne państwa należące do Wspólnoty negocjowały bilateralne umowy z państwami pozaunijnymi, lecz widać już zmianę w podejściu brukselskich urzędników do tej kwestii.

Przewoźnicy żywo interesowali się szczegółami dotyczącymi umowy bilateralnej z Chinami. Sławomir Piwowar z Ministerstwa Infrastruktury poinformował o pracach nad tym dokumentem, wzorowanym na finalizowanej umowie z Mongolią. – Chcemy iść wypracowanym szlakiem – powiedział przedstawiciel ministerstwa. Jego zdaniem wykorzystanie istniejących już zapisów pozwoli na przyspieszenie prac nad podobnym modelem współpracy z Chinami. Umowa powinna być gotowa w ciągu sześciu miesięcy. – Podobnie jak w przypadku rozwiązania dotyczącego Mongolii już na etapie uzgodnień ze stroną chińską chcemy dokonać wstępnej wymiany zezwoleń – poinformował przedstawiciel MI. Ten schemat był już z sukcesem realizowany przy współpracy z Kirgistanem, Uzbekistanem oraz Tadżykistanem. – Musimy jeszcze m.in. uzyskać stanowisko MSZ, że umowa nie jest sprzeczna z prawem unijnym, ale z tym nie powinno być problemu – powiedział Sławomir Piwowar.

Podkreślił przy tym, że drażliwy problem wwozu paliwa będzie podlegał jurysdykcji kraju, przez który odbywa się przewóz towaru. Na pytania o ewentualną liberalizację przewozów zdecydowanie zaznaczył, że na tym etapie nie wchodzi ona w grę, zwłaszcza że ze środowiska przewoźników płyną sygnały, że byłaby szkodliwa dla ich interesów.

Partner z Chin

Jak wielka jest przestrzeń do rozwoju transportu drogowego w Chinach świadczy fakt, że obecnie aż 96 proc. wymiany towarowej pomiędzy tym krajem a UE odbywa się drogą morską.

Władze trzeciego pod względem wielkości państwa na świecie (9,6 mln km kw. powierzchni) podejmują kroki mające na celu zmianę tego



Polsko-chińska umowa powinna być gotowa w sześć miesięcy i już na etapie uzgodnień ze stroną chińską Polska chce dokonać wstępnej wymiany zezwoleń.

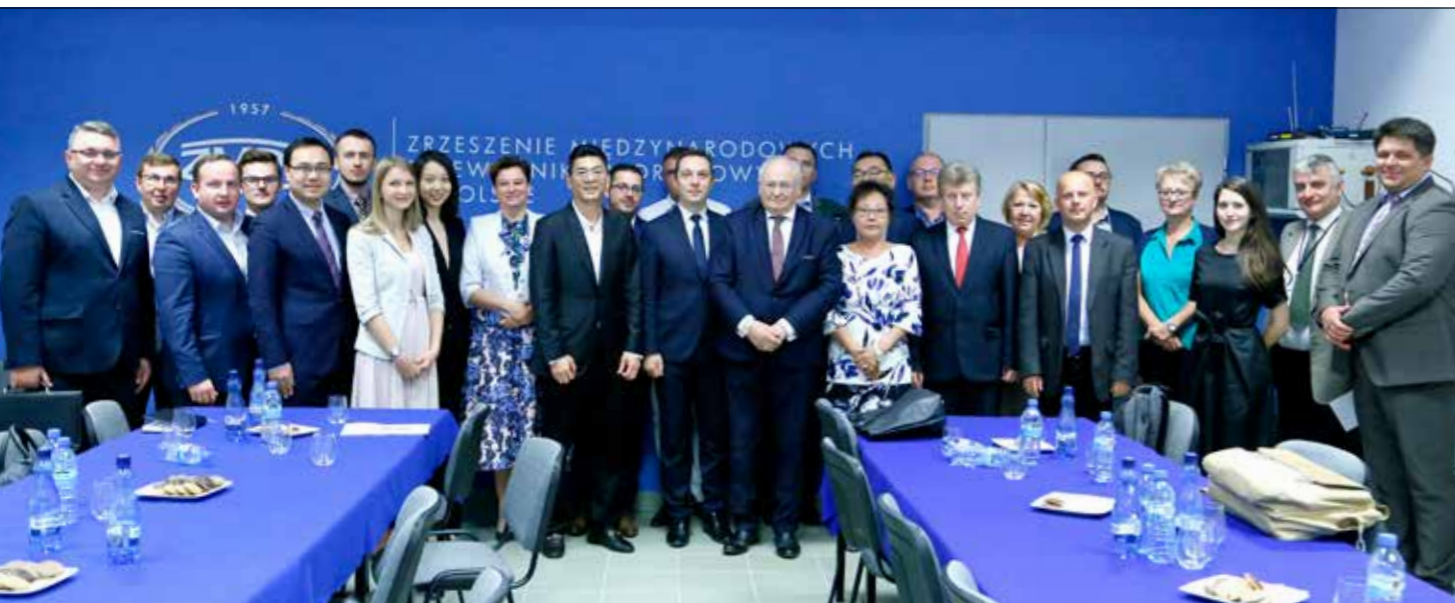
stanu rzeczy, czego przykładem może być niedawna inicjatywa prezydenta Chin, mająca stworzyć nowe możliwości dla transportu drogowego i dalszego rozwoju wymiany handlowej z Europą. To z kolei stanowi dużą szansę rozwoju także i dla polskich przewoźników. – Dziś Chiny i Unia Europejska to potężni partnerzy handlowi – powiedziała Yan Zhou, główna przedstawicielka IRU na Wschodnią i Południowoschodnią Azję.

Zdynamizowaniu drogowej wymiany handlowej służy fakt, że od trzech lat Chiny są objęte Konwencją TIR, jako 70. państwo na świecie, w którym ta procedura obowiązuje. Yan Zhou przypomniała historię i aktualną sytuację związaną z obejmowaniem zasięgiem Konwencji kolejnych państw. Do tej pory Chiny, które mają dziś skromną liczbę 15 umów dwustronnych z 18 krajami (głównie sąsiadami), otworzyły 1230 urzędów celnych dla procedury TIR.

Yan Zhou przyznała, że miejscowe firmy nie są jeszcze gotowe, by realizować przewozy towarów do Europy, czego powodem jest m.in. kluczowy

problem braku dwustronnych umów, a także bariera językowa, wizy czy też odmienne standardy posiadanych pojazdów.

Z kolei europejskim operatorom brakuje wiedzy, jak dostać się na tamtejszy rynek. Z uwagi na to, że ciężarówki z Unii Europejskiej, a więc także z Polski, nie mogą wjechać na teren Chin, IRU proponuje dwa rozwiązania – pierwsze polega na dojechaniu do granicy, a potem wykorzystaniu potencjału podwykonawcy, czyli miejscowego przedsiębiorstwa. Drugie rozwiązanie (promowane przez władze), to propozycja tworzenia spółek-córek. Zachęty polegają na m.in. obniżeniu dla takich firm podatków i kwot najmu biur. IRU jest gotowe pomóc polskim firmom w tym działaniu. – Zdajemy sobie sprawę, że to nowy rynek, dlatego trzeba dobrze się przygotować do współpracy. Przede wszystkim należy wytypować odpowiednich partnerów – najbardziej elastycznych graczy na miejscowym rynku oraz najbardziej efektywną trasę przewozu, biorąc także pod uwagę umiejscowienie punktów celnych – powiedziała



W Konwencji TIR kwestia podwykonawcy nie jest rozstrzygnięta dlatego, że w momencie wprowadzenia jej w życie nie było takiej potrzeby.

Yan Zhou. Podkreśliła, że głównym celem dla IRU w Chinach jest poprawa jakości transportu drogowego i stabilność kosztów.

Kontenery, ale jakie?

Pionierem w przewozach drogowych po Azji Środkowo-Wschodniej jest firma CEVA Logistics, której reprezentant Kelvin Tang pojawił się na spotkaniu w ZMPD. – Nasze pojazdy docierają też do Polski, która stanowi ostatni etap realizacji transportu do Europy – powiedział Tang, który na przykładzie działalności swojego przedsiębiorstwa przedstawił praktyczne aspekty organizacji przewozu towarów ciężarówkami. – Przez Polskę możemy dystrybuować towary na całą Europę; dziś tę rolę pełni Rosja – powiedział Kelvin Tang. Podkreślił, że już niektórzy z klientów CEVA Logistics zmieniają transport lotniczy na transport drogowy. – Jesteśmy otwarci na współpracę z każdą firmą z waszego kraju – dodał Tang.

Dla przewoźników istotne jest zagwarantowanie ładunków powrotnych, a także formy przewozów – czy mogą się one odbywać naczepami planekowymi, czy też muszą być realizowane kontenerami.

Temperaturę spotkania podniosła kwestia ewentualnej możliwości wjazdu europejskich naczep i zestawów do Chin. Przedstawiciel CEVA Logistics poinformował, że jest to możliwe jedynie do strefy buforowej, gdzie musi nastąpić przeładunek towaru na chińską ciężarówkę, albo też przeciepanie naczepy.

Wyjaśnił przy tym, że obecnie możliwe są przewozy kontenerami jedynie takich towarów, jak sprzęt elektroniczny czy odzież. Transportowcy pytali także o możliwość zastąpienia 45-stopowych kontenerów, do przewozu których wymagany jest specjalistyczny sprzęt, kontenerami 40-stopowymi. W odpowiedzi usłyszeli, że na dziś jest to niemożliwe z powodu odmowy nadawców wykorzystywania mniejszych pojemności.

Gwarancje karnetu TIR

Poruszono także problem kwoty gwarancyjnej karnetu TIR, jaki obowiązuje na obszarze Białorusi i Rosji, a która wynosi 60 tys. euro. Dla przewoźników oznacza to, że transport ładunków, od których przewidywane należności celno-podatkowe w tych krajach będą wyższe niż gwarancja TIR, nie będą mogły odbywać się pod osłoną karnetu.

Władze celne w wejściowym urzędzie celnym nie otworzą operacji TIR, a przewoźnik, aby kontynuować transport, będzie musiał wykupić gwarancję białoruską lub rosyjską, która zabezpieczy należności do pełnej ich wysokości. Dla przewoźnika jest to dodatkowy koszt.

Niepokój przewoźników wywołał temat otwierania karnetów TIR w Chinach i przekazywania ich chińskim partnerom, a przecież odpowiedzialnym za niego jest jego właściciel. Pytano, czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby otwarcie/zamknięcie karnetu w strefie buforowej. Przedstawiciel IRU stwierdził, że jest to możliwe, ale niczego nie przyspiesza. Przekonywał, że otwieranie karnetu w Chinach jest korzystniejsze chociażby ze względu na fakt, że nie trzeba czekać dwa dni na otrzymanie plomb elektronicznych.

Przypomniano także, że faktycznie odpowiedzialność za karnet spada na jego właściciela, ale IRU, by zminimalizować ewentualne zagrożenia, dzięki posiadaniu biura w Pekinie jest w stanie zaoferować pomoc w sprawdzeniu partnera.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek przypominała, że w Konwencji TIR kwestia podwykonawcy nie jest rozstrzygnięta dlatego, że w momencie wprowadzenia jej w życie po prostu nie było takiej potrzeby. IRU nie stawia przeszkód w przekazaniu karnetu podwykonawcy, natomiast Rosja i Białoruś nie zgadzają się na takie rozwiązanie. – Jeśli służby tych



państw zobaczą, że w karnecie TIR wpisany jest poza właścicielem jeszcze inny podmiot, właściciel karnetu może mieć poważne problemy – ostrzegła Joanna Popiołek. Dlatego jej zdaniem najlepszym rozwiązaniem jest przekazanie polskiego karnetu

chińskiemu partnerowi. – Taka procedura to bezpieczna przepustka do dalszego transportu – dodała Joanna Popiołek. Karnet byłby otwierany w Chinach przez nadawcę/spedytora, potem przekazywany podmiotowi, który zrealizuje przewóz do kra-

ju przeznaczenia. Wtedy w karnecie nie pojawi się wzmianka o podwykonawcy. Joanna Popiołek obiecała także dokładne przeanalizowanie kwestii podwykonawstwa i przekazanie wniosków zainteresowanym przewoźnikom.

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

Trzeba rozmawiać

Posel do Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki podczas I Spotkania Liderów Branży TSL „Rzeczpospolitej” powiedział Robertowi Przybylskiemu o stanie prac nad Pakietem Mobilności.

- Jaki jest stan prac nad Pakietem? Czy w lipcu udało się coś ustalić?**

Nie udało się i nie było takiej intencji, a myślę, że we wrześniu też niewiele się zdarzy. Są ku temu dwa powody: czekamy na nową komisję, a po drugie nie mamy mandatu do przystąpienia do fazy trilogu. Ponadto dwoje sprawozdawców nie zostało powtórnie wybranych: pani Kyllonen (ta od warunków pracy kierowców) i van de Camp (ten od socjalnych warunków odpoczynku w kabinie, obok kabin, itd.).

Formalnie brakuje mandatu do trilogu, ale pamiętajmy, że skład Komisji Europejskiej na pewno się zmieni. Posłowie też mogą zachowywać się inaczej po wyborach niż przed nimi, gdy zabiegali o głosy.

- Zatem czy jest szansa na złagodzenie stanowiska parlamentu w przypadku oddelegowanych pracowników? Zaczniemy od przepisów o delegowaniu.**
- Sprawozdanie o pracownikach od-

delegowanych jest gotowe i jest częścią Kompromisu Kopenhaskiego. Ale wcześniej jedna uwaga i apel: proszę o rozróżnianie pojęć: delegowany to jest nasz premier, który jedzie na szczyt Rady Europejskiej. A ktoś, kto jedzie na kontrakt, jest oddelegowany, czyli wysłany w inne miejsce, tam ma nowe miejsce pracy, warunki zamieszkania, pobytu, itd. Z tego punktu widzenia kierownika ciężarówki nie jest pracownikiem oddelegowanym. Bo artykuł pierwszy dyrektywy o pracownikach oddelegowanych mówi: jeżeli obywatel

państwa A podejmuje pracę w państwie B na podstawie umowy zawartej przez przedsiębiorstwo pracujące w państwie A i ma wyznaczone miejsce pobytu, zadania i czas trwania kontraktu, to taki pracownik jest pracownikiem oddelegowanym. Przewoźnik polski nie ma podpisanej umowy z żadnym partnerem w Niemczech, Hiszpanii lub Francji. Ma natomiast taką umowę producent np. mebli z odbiorcą mebli, on zleca przewóz, ale kierowca nie jest w żadnym wypadku tym kontraktem objęty.

- Podobnie jak marynarze i piloci samolotów, też nie są pracownikami oddelegowanymi.**
- Marynarze wcześniej byli z definicji wyłączeni z przepisów o oddelegowa-



Aktualne wyzwania w branży logistycznej

TSL



niu, my też kierowców wyłączyliśmy i to był duży sukces, w tym także mój, do osobnych postępowań, czyli Pakietu Mobilności. Zatem kierowca nie jest pracownikiem oddelegowanym. Prawo jest prawem. Polski rząd powinien powoływać się na te zapisy w rozmowach.

W ramach Kompromisu Kopenhaskiego mamy następującą sytuację, którą zilustruję przykładem: z bliskiej mi Zielonej Góry kierowca bierze ładunek do Francji, a wracając może wziąć ładunek do Niemiec i z Niemiec do Polski. To jest legalne, zgodnie z ostatnimi zapisami, które umożliwiają jazdy powrotne. Dla nas ważne jest zachowanie gestii transportowej, a ten zapis nam to umożliwia, więc ja bym za ten punkt nie umierał.

■ Drugim punktem to kabotaż.

W lubuskim w każdą niedzielę od 16 rozpoczyna się exodus kierowców, jadą do Niemiec, aby rozpocząć kabotaż. Jak to nazwać? Bo jeśli nie doprowadzimy do uzdrowienia tej sytuacji, trzeba to będzie nazwać tak: biedni Polacy dorabiają u Niemców, oferu-

jąc przewozy o 20-25 proc. taniej, bo są niżej opłacani. Tylko jak długo? Bo przecież wynagrodzenia naszych kierowców rosną.

I nie jest prawdą, że jest to jakikolwiek dumping socjalny, o co się nas oskarża. Kierowca zarabia 7-8 tys. zł. Problem polega na wypłacaniu wynagrodzenia w trzech składnikach: płacy podstawowej (2500 zł), premii (drugie 2500 lub 3 tys. zł), a reszta to są diety. Dla pracodawcy to plus, bo obniża koszty. Ale kierowca pójdzie na emeryturę i społeczeństwo będzie ponosiło koszty.

■ Jest też problem kabotażu ze Wschodu. Czy Pakiet dotyczy przewoźników spoza UE?

Próbuję o tym rozmawiać i uświadamiać, w tym moim kolegom z Polski. Nie wiem, czy to nas chroni przed kabotażem firm ze Wschodu, bo my zaczynamy być normalnym państwem europejskim i już mamy takie problemy z przewoźnikami z Rosji, Ukrainy lub Białorusi, jak Niemcy mają z nami. Chciałbym, abyśmy pracując nad regulacjami nie szukali tego

co nas różni, ale wspólnych punktów widzenia. To jest także nasz problem.

■ I trzeci raport, van de Campa.

W tym wypadku mam najwięcej zastrzeżeń. Co znaczy, że kierowca nie może spędzić weekendu w samochodzie? Co trzeci weekend musi przyjechać do domu, gdzie jest zameldowany, bo Wim van de Camp mu tak każe. A gdyby ktoś chciałby zostać na Łazurowym Wybrzeżu na 5 dni, to nie wolno mu i do tego jeszcze samochód musi wracać? Czy ktoś widział, aby co trzeci tydzień samoloty zlatywały się na lotnisko zarejestrowania? Tu jest pierwszy absurd.

■ Przejdźmy do drugiego.

Jeżeli nie musi wracać, w weekend kierowca nie powinien być na parkingu, gdzie jest tylko prysznic i toaleta, bo to jest niehumanitarne i on się męczy. Dobrze, ale tam gdzie jest hotel nie ma parkingu, gdzie mamy parking nie ma hotelu, a kierowca odpowiada za ładunek i samochód.

Spróbujmy spojrzeć na Pakiet Mobilności całościowo, nie politycz-

nie (ja jestem zielony i musi być wszystko na zielono, jestem ekstremalnym socjalistą, to najważniejszy jest komfort dla kierowcy). Popatrzmy na to jak na biznes. To 10 proc. naszego PKB. Celem zasadniczym w Białej Księdze jest systematyczne wspieranie gospodarki europejskiej. Czy my wspieramy takimi regulacjami konkurencyjność gospodarki europejskiej?

■ A ma ktoś taką refleksję?

Od czasu do czasu się zdarza. Ja to już powtarzam od dłuższego czasu w Brukseli. W przypadku Unii jako całości chodzi o to, aby ludzie byli coraz bardziej zadowoleni, że żyją w Unii. Jeżeli polscy kierowcy zarabiają dwa razy więcej niż 10 lat temu, to znaczy, że ich jakość życia się powoli poprawia.

■ A mimo to polscy przewoźnicy oskarżani są o „dumping socjalny”.

Kierowca w Polsce zarabia ok. 2 tys. euro na rękę. Próbuję kolegom w Brukseli wytłumaczyć, że jeżeli rodzina kierowcy żyje w Polsce, to te jego 2 tys. euro jest równoważnością 3,5 tys. euro kierowcy mieszkającego w Danii, 2600-2700 euro kierowcy w Niemczech, a kierowca niemiecki nie zarabia 3 tys. euro. Zatem nie ma dumpingu socjalnego. Jest tylko inna siła nabywcza euro w Polsce i w pozostałych krajach UE. Zachód nie chce obniżyć swoich płac, a my je powoli podnosimy. Zatem stopniowo zmniejsza się różnica między jakością życia w równych rejonach Unii. Chodzi o to, by zachować swobodę świadczenia usług przy zachowaniu minimalnych warunków konkurencyjności, a my je spełniamy.

■ Pytaniem nie jest, czy my spełnimy warunki swobodnej konkurencji, tylko czy proponowane przepisy je spełniają.

Te przepisy zostały podyktowane założeniem, że my ich nie spełniamy. Na jednym z plenarnych posiedzeń powiedziałem, że skoro reguła ma brzmieć: „za tę samą płacę ta sama płaca w tym samym miejscu”, to rozumiem, że gdy polski kierowca jedzie we Francji za Francuzem dostaje

9,20 euro, bo taką Francuzi postawili granicę. A teraz kolega Francuz jedzie do Rumunii i dostaje 1,60 euro, bo tak jest w Rumuni. Na co usłyszałem: „a nie, nie to, tak nie działa”. No to jak ma działać? I od tego czasu zasada zniknęła.

Nie wiem, czy Pakiet Mobilności nas chroni przed kabotażem firm ze Wschodu, bo my zaczynamy być normalnym państwem europejskim i już mamy takie problemy z przewoźnikami z Rosji, Ukrainy lub Białorusi, jak Niemcy mają z nami. Chciałbym, abyśmy pracując nad regulacjami nie szukali tego co nas różni, ale wspólnych punktów widzenia.

■ Jak się bronić przed tymi projektami?

Potrzeba nam większości, żeby przeprowadzić własne projekty. I tu jest problem. Jeszcze dwa lata temu było 14 państw myślących podobnie. Teraz trudno powiedzieć, ile ich jest. Może cztery, może pięć. W Hiszpanii nadal nie wyłonił się rząd i jeśli to dłuższej potrwa, konieczne mogą być powtórne wybory. Słowacy nie są zainteresowani wsparciem, podobnie Czesi.

■ A pomijając naszych sąsiadów, jak te prace będą się toczyły?

Jest intencją, aby zakończyć to trilogiem do końca bieżącego roku.

■ Czyli do końca kadencji Komisji Europejskiej?

Nie. Kadencja kończy się 30 października, o ile nie będzie o miesiąc przedłużona, a tak się stanie wtedy, jeżeli będziemy odrzucali kandydatów na komisarzy.

■ A mamy jakieś możliwości odwołania tych prac lub blokującej?

Nie tyle mniejszość blokująca, ile działać w trilogu. Trilog wygląda następująco: przychodzi główny mówca ze strony KE, np. dyrektor pionu odpowiedzialnego za daną tematykę, główny mówca ze strony Rady (podobny dyrektor i każdy ma 3-4 asystentów wokół siebie z papierami w różnych kolorach i podkreśleniach) i sprawozdawca ze strony PE. Najpierw robio-

ny jest protokół rozbieżności, gdzie jest bardzo daleko do porozumienia. W drugim kroku spisywane są punkty zbieżne. Kolejna rzecz zależy od sprawozdawców, co i z kim można przehandlować. Być może także sięga się do innych sprawozdań, które idą rów-

nolegle. „W tamtym mam taki problem, tam mi ustąpi o tyle, ja ci ustąpię w tym o tyle.”

Do tego jest potrzebne normalne uczestnictwo w przypadku rządu po stronie Rady, a po stronie poselskiej w parlamencie. Najsłabszym z reguły partnerem jest Komisja, bo parlament Komisję powołuje i odwołuje. Komisja przygotowuje projekt, ale nie głosuje ostatecznie, może tylko mówić, jakie skutki pociągnie przyjęcie konkretnych rozwiązań.

■ Parlament może zmienić skład Komisji Europejskiej w trakcie kadencji?

Pojedynczego komisarza się nie da wyłuskać. Może odwołać całą Komisję i to się raz zdarzyło 18 lat temu.

■ Czyli prace mogą ruszyć w październiku i to może szybko pójść?

I wtedy byłoby niedobrze. Będę zabiegał, żeby nie było upoważnienia do trilogu, bo wtedy można byłoby wrócić niejako do Pakietu od nowa.

■ Ale eurowiniety, które są częścią Pakietu Mobilności, Skandynawom nie pasują, więc czemu gotowi są procedować Pakiet?

To prawda, że cała Skandynawia woli obecnie obowiązujący u nich system czasowych opłat (winiet) niż myta, którego wysokość zależy od przebiegu. Jednak Skandynawowie mają nadzieję, że tę kwestię będą mogli przedyskutować z Komisją oddzielnie.

Kto jeździ po drogach

Choć Polska uważana jest za kraj tranzytowy, dane wskazują, że na drogach królują lokalni przewoźnicy.

Robert Przybylski

Według danych viaTOLL w 2018 roku samochody z polską rejestracją miały 83,4 proc. udziału w ruchu na polskich drogach płatnych. Tylko 16,6 proc. ruchu stanowiły pojazdy zagraniczne. Na autostradach ruch tranzytowy był nieco większy, sięgał 18,3 proc., zaś na krajowych jego udział małał do 11,7 proc.

Ruch tranzytowy w Polsce jest niewielki w porównaniu do krajów Europy Zachodniej. W Niemczech udział ruchu pojazdów zagranicznych w całości przejazdów stanowił w 2018 roku 41,7 proc. zaś w Belgii doszedł do 53,3 proc. W obu krajach liczącym się (i rosnącym co rok) uczestnikiem ruchu drogowego są samochody z polskimi rejestracjami. W Niemczech ich udział już wynosi 16,2 proc. (numer jeden na liście), zaś w Belgii 9,3 proc., gdzie polscy przewoźnicy zajmują drugie miejsce, tuż za samochodami z holenderskimi numerami rejestracyjnymi (10,2 proc. udziału). Tymczasem w Polsce na kolejnych miejscach znajdują się samochody zarejestrowane na Litwie (3,3 proc.),

Ukrainie (2,6 proc.), Rosji (2 proc.) i Białorusi (1,6 proc.).

Polskie samochody obsługują niemiecką gospodarkę

Rejestrowane w Polsce samochody obsługują niemiecki eksport. Na granicy niemiecko-holenderskiej samochody z polskimi tablicami rejestracyjnymi mają niemal 20 proc. udziału w przejazdach i są na trzecim miejscu, za samochodami holenderskimi i niemieckimi. Na granicy z Belgią rejestrowane w Polsce pojazdy mają blisko 19 proc. udziału w ruchu, co daje im drugie miejsce za niemieckimi.

Na granicy z Luksemburgiem udział polskich samochodów wyniósł w 2018 roku blisko 13,5 proc., co dało im drugie miejsce w rankingu, znów za samochodami z Niemiec. Podobna sytuacja jest na granicy niemiecko-francuskiej i niemiecko-szwajcarskiej. Tylko na granicy niemiecko-austriackiej samochody z Polski zdobyły piąte miejsce, z udziałem niecałych 9 proc. Na granicy niemiecko-czeskiej udział zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych wyniósł 10,3 proc., co zapewniło tym pojazdom trzecie

miejsce. Natomiast na granicy polsko-niemieckiej udział pojazdów z polskimi tablicami rejestracyjnymi sięgnął 80,4 proc., na kolejnych miejscach znalazły się samochody z Litwy (3,8 proc.), Niemiec (3,1 proc.) oraz Rosji (2,7 proc.). Polscy przewoźnicy najczęściej pojawiają się także na granicy niemiecko-duńskiej, ich samochody mają 27,7 proc. udziału w ruchu, gdy niemieckie 25 proc. a rumuńskie 9,7 proc. Dopiero na czwartym miejscu znalazły się samochody zarejestrowane w Danii, z udziałem 8,9 proc.

Łącznie w przejazdach przez niemieckie granice zarejestrowane w Polsce samochody zdobyły 26,5 proc. udziału, przed niemieckimi (17,6 proc.) i holenderskimi (10,5 proc.).

Normy Euro

28 proc. taboru polskich przewoźników jeżdżącego po polskich drogach spełnia normę Euro VI. Niższy odsetek flot z najnowszą normą mają przewoźnicy z Rosji (1,3 proc. ich samochodów spełnia normę Euro VI), Ukrainy (5,4 proc.) oraz Białorusi (11,2 proc.).

Najwyższy odsetek najnowszego taboru mają przewoźnicy ze Słowacji

(54 proc.), Czech (51,4 proc.) oraz Łotwy (47,2 proc.). 46 proc. samochodów z Niemiec spełniało normę Euro VI.

Odsetek samochodów z normą Euro VI zależy także od typu drogi. Najnowszy tabor najłatwiej spotkać na autostradach: 30,6 proc. pojazdów spełnia tę normę, gdy na drogach krajowych tylko 23,5 proc. Zanikające już samochody klasy Euro III stanowiły 6,6 proc. ruchu na autostradach i 10,7 proc. na drogach krajowych.

Od 2014 do 2018 roku włącznie nieustannie przybywa samochodów klasy Euro V i Euro VI, z tym, że w 2017 i 2018 roku wzrost liczby pojazdów klasy Euro V jest śladowy. W latach 2014 i 2015 przybywało także pojazdów klasy Euro 0, ale od trzech lat ich liczba maleje. Modernizacja floty zapewniła przewoźnikom mniejsze koszty mycia: średnia opłata pobrana z kilometra dla jednego pojazdu zmalała z 0,309 zł w styczniu 2016 roku do 2,866 zł w grudniu 2018 roku.

W przypadku Niemiec samochody klasy Euro VI stanowią 69,4 proc. ruchu (w Polsce jest to 27,5 proc.), zaś w Belgii odsetek pojazdów spełniających najnowszą normę wyniósł na koniec 2018 roku 56,9 proc.

viaTOLL zapewnia wpływy w wysokości niecałych 720 mln euro, gdy polskie samochody płacą w Niemczech maut wynoszący 760 mln euro. W Belgii opłaty z samochodów z polską rejestracją sięgają 60 mln euro. Różnice we wpływach można wytłumaczyć m.in. wysokością stawek.

Wpływy z myta

W okresie od listopada 2018 roku do końca czerwca 2019 roku Główna Inspekcja Transportu Drogowego, która zarządza systemem poboru myta, przekazała do Krajowego Funduszu Drogowego blisko 1,3 mld zł, o 3 mln zł więcej niż w takim samym okresie roku wcześniejszego. W ubiegłym roku wpływy z myta sięgnęły 2 mld zł i wzrosły o ponad 7,2 proc. w stosunku do 2017 roku. W minionym roku łączne wpływy do KFD przekroczyły 24,6 mld zł, fundusz zasilany był zatem głównie z wpływów z opłaty paliwowej.

W podziale wpływów na rodzaj dróg, myto pobrane za przejazd pojazdów ciężkich po autostradach przynosi ponad 0,9 mld zł, po drogach ekspresowych przeszło 0,6 mld zł, a po krajowych ponad 0,2 mld zł.

W przeliczeniu na euro, viaToll zapewnia wpływy w wysokości nieca-

łych 720 mln euro, gdy polskie samochody płacą w Niemczech maut wynoszący 760 mln euro. W Belgii opłaty z samochodów z polską rejestracją sięgają 60 mln euro.

Różnice we wpływach można wytłumaczyć m.in. wysokością stawek. W Polsce 5-osiowy zestaw klasy Euro VI zapłaci na drogach zarządzanych przez GDDKiA 0,063 euro za wozokilometr. W Niemczech ta opłata wynosi 0,187 euro, zaś w Belgii 0,135 euro. Ponadto w Niemczech sieć płatnych dróg liczy 52 tys. km, zaś w Belgii 6,5 tys. km. W Polsce płatne drogi mierzą 3660 km.

Rząd nie zamierza rozbudować poboru myta w najbliższych dwóch latach. Wydatki na odchodzący do lamusa system nie zwróci się. W 2021 roku system mikrofalowy zostanie zastąpiony przez satelitarny i wówczas należy oczekiwać wydłużenia sieci płatnych dróg, jak i wzrostu cen.

Uśmiech obowiązkowy



Wiesław Starostka

Kurczę, ja mam tak samo.



Jan Buczek, Janusz Łacny



Małgorzata Zdrodowska, Jan Kuna



Jan Oleksiuk, Adam Byglewski



Nowe myto w Czechach

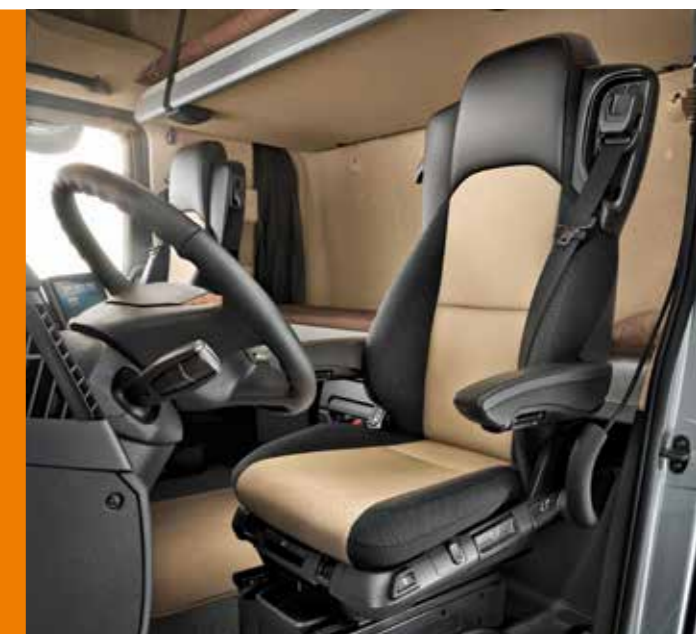
1 grudnia 2019 roku Czechy wprowadzą nowy, satelitarny system poboru opłat drogowych. Został on zaprojektowany i wykonany przez czesko-słowackie konsorcjum CzechToll i SkyToll, które zajmie miejsce dotychczasowego operatora, austriackiej spółki Kapsch. Zmiana technologii z mikrofalowej na satelitarną wymusi zmianę urządzeń pokładowych. CzechToll jest częścią Grupy PPF, należącej do najbogatszego Czecha, Petra Kellnera. Ubiegał się on o kontrakt na operatora systemu myta w Niemczech, ale niemieckie Ministerstwo Transportu stwierdziło ostatecznie, że system jest zbyt ważny, aby powierzać go obcym podmiotom i od września 2018 roku należy on do państwa.

Holendrzy dopłacają do kolei

Holenderscy przewoźnicy kolejowi otrzymają dotację od holenderskiego rządu. Uzgodniony z Komisją Europejską pakiet dotacji pozwoli na zmniejszenie opłat za dostęp do torów. Komisja wydała zgodę na dopłaty 8 lipca, ale pomoc będzie działać z mocą wsteczną od 1 stycznia 2019 roku. Opłaty za dostęp do torów będą wynosić tyle co w Niemczech, wyższe dotacje obejmą przewozy intermodalne i wagonowe, a łączna wysokość dopłat w latach 2019-2023 wyniesie 70 mln euro. Politycy zapowiadają przegląd skuteczności dopłat w 2023 roku. Rząd oczekuje, że dopłata pozwoli zwiększyć wydajność logistyki portowej oraz przewozów kolejowych z 41,5 mln ton w 2018 roku do 54-61 mln ton w 2030 roku.

Brakuje kierowców

Z analiz IRU wynika, że 21 proc. przedsiębiorstw przewozowych specjalizujących się w transporcie ładunków ma problem z zapewnieniem wakacji kierowców. W Polsce OCRK szacuje, że 98 proc. kierowców stanowią mężczyźni, a ich zarobki netto wynoszą od 5 do 8 tys. zł. IRU wskazuje, że w Europie, podobnie jak w Polsce, 2 proc. kierowców to kobiety. Zaledwie trzy lata temu ten odsetek był o połowę mniejszy. W branży TSL odsetek kobiet przekracza w Polsce 19 proc., gdy na Słowacji i w Czechach to blisko 27 proc., a na Cyprze niemal 29 proc. Do podjęcia pracy kierowcy zniechęcają wysokie ceny kursów na prawo jazdy kat. C i C+E oraz zły wizerunek tego zawodu. Za nieatrakcyjny uważa go 63 proc. pań i 60 proc. panów. Jednak wśród osób, które ten zawód wybrały, niemal 79 proc. lubi to zajęcie.



Drony z paczką

UPS otworzył spółkę UPS Flight Forward, której celem jest rozwój i obsługa bezałogowych statków powietrznych dla dostaw komercyjnych. Spółka będzie zarejestrowana w USA i tam rozpocznie dostawy przesyłek dronami. UPS ma nadzieję, że dostanie zgodę na operowanie dronami poza zasięgiem wzroku zarówno w dzień, jak i w nocy. UPS już dostarcza dronem próbki medycz-

ne na teren szpitala WakeMed w obszarze metropolitalnym Raleigh. DHL rozpoczął w maju tego roku w chińskim Kantonie dostawy dronami przesyłek o masie do 5 kg. Transport dronami ma zalety w przypadku dostaw niewielkich i pilnych przesyłek. Im większa ich masa, tym efektywniejszy energetycznie jest furgon lub ciężarówka.

Infrastrukturalne zaległości



Polska nadgania infrastrukturalne zaległości. W ramach Krajowego Programu Kolejowego, PKP PLK modernizuje szlaki za ponad 70 mld zł. W realizacji jest 220 projektów wartych 40 mld zł, które zostaną zakończone w 2023 roku. Ministerstwo Infrastruktury szacuje, że zaawansowanie robót wynosi 71 proc. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje warty 135 mld zł Program Bu-

dowy Dróg Krajowych. W realizacji jest 111 zadań o wartości 56 mld zł. Ponad 60 proc. środków jest już rozliczonych. Ten rok GDDKiA zamierza zakończyć oddaniem blisko pół tysiąca kilometrów dróg szybkiego ruchu, których długość wzrośnie do 4220 km. GDDKiA oraz PKP PLK zaznaczają, że finansowanie budowy infrastruktury jest zapewnione i niezagrażone.

Pierwsi kierowcy ze szkół



Już są! Pierwsi absolwenci szkół branżowych pierwszego stopnia z klas o kierunku kierowca-mechanik.

Piotr Gawelczyk

W wrześniu 2016 r. pierwsi uczniowie rozpoczęli naukę zawodu kierowca-mechanik w publicznych placówkach oświatowych. Po 30 latach przerwy! To wynik dziesięcioletnich starań ZMPD o przywrócenie nauczania tego kierunku. Działań prowadzonych już w warunkach narastającego deficytu kierowców, pracowników niezbędnych dla stale rozwijającej się branży.

W całej Polsce znalazło się wiele placówek, które podjęły się tego, po tak długiej przerwie nowatorskiego, a więc i trudnego zadania. Tym większy więc nasz szacunek dla odważnych dyrektorów, którzy wzięli sprawę w swoje ręce.

Z perspektywy szkoły

W czerwcu tego roku, po trzech latach edukacji, szkolne mury opuścił pierwszy rocznik przyszłych zawodowych kierowców. Absolwentów pożegnano m.in. w Gostynińskim Centrum Edukacyjnym. – Po doświadczeniach mi-

nionych trzech lat mogę powiedzieć, że to dla młodzieży trudny kierunek i wcale nie tak łatwo wszystkim uczniom przejść cały cykl nauki – podkreśla dyrektor placówki Wojciech Kielbasa.

Ostatecznie z grupy 18 osób, które rozpoczęły naukę w roku szkolnym 2016/2017, do mety dobiegło 15 uczniów. Dwóch zrezygnowało wcześniej, jeden niemal w ostatniej chwili. – To nic nadzwyczajnego, takie rzeczy się zdarzają. Za to ta doborowa piętnastka to zdeterminowani młodzi ludzie, którzy wiedzą czego chcą. A chcą zostać w wyuczonym zawodzie – za-

pewnia dyr. Kielbasa.

– Jestem dumny z tego, że dotrymaliliśmy danego słowa. Przed trzema laty obiecaliśmy sobie, nauczycielom, a przede wszystkim młodzieży, że będziemy robić wszystko, by kierunek kierowca-mechanik nie tylko istniał dłużej niż trzy lata, lecz także by stale się rozwijał. Teraz piłka jest po stronie uczniów. Od nich zależy, czy pójdą za ciosem i będą walczyć o jak najlepsze oceny i szybko zdobędą prawo jazdy kat. C i C+E – zaznacza dyrektor GCE.

Nie znamy jeszcze wyników egzaminów kwalifikacyjnych – ich ogłoszenie nastąpi pod koniec sierpnia. Jak informuje kierownictwo szkoły, choć co prawda wyniki kwalifikacji wstępnej mogłyby być nieco lepsze, ale ta grupa młodych ludzi miała najgorzej – nikt przed nimi takich egzaminów przecież nie zdawał. Za pierwszym podejściem udało się przebrnąć przez trudny sprawdzian połowie zdających. – Ci, którym się nie powiodło, będą mieli oczywiście okazję do poprawki. Jestem przekonany, że kiedy odejdzie normalny w takich przypadkach stres i emocje, zdadzą śpiewająco, a kolejnym rocznikom będzie zdecydowanie łatwiej – przekonuje dyrektor Wojciech Kielbasa.

Okiem absolwenta

Jednym z tych, którzy mają już za sobą nie tylko kwalifikację wstępną, ale i zdane egzaminy na kat. C i C+E, jest tegoroczny absolwent GCE Mateusz Stępek. – Wiadomo, był stres, dlatego łatwo nie było, ale jakoś dałem radę – śmieje się świeżo upieczony zawodowy kierowca. – Najgorzej było na placu manewrowym, za to na drodze już super. Czuję się pewnie, ale to oczywiste, że podchodziłem do egzaminu z bardzo dużą odpowiedzialnością. Cały czas myślałem nie tylko o krawężnikach i znakach, ale też o osobówkach, żeby nikomu niczego przypadkiem nie uszkodzić. Instruktor, z którym przygotowywałem się do egzaminów, był ze mnie zadowolony. Mówił mi, że czuję gabaryty pojazdu, więc po cichu liczyłem na to, że pójdzie dobrze. Jeżdżąc z przyczepą trzeba jeszcze bardziej uważać, inaczej brać zakręty. Trzeba uważać na znaki, bo zestawem nie wszędzie można wjechać – tłumaczy Mateusz Stępek.

Tak wspomina szkołę: Jestem bar-

dzo zadowolony ze spędzonych tu lat, bo nauczyłem się nie tylko potrzebnej teorii, lecz także wielu przydatnych rzeczy, jak podstawowe naprawy ciężarówki, obsługa tachografu, wyliczanie czasu pracy. – Na początku największą trudnością sprawiała mi obsługa ciężarówki, jakieś drobne naprawy na drodze. Teraz to wszystko weszło mi w krew. Chciałbym jeździć po Eu-

Najgorzej było na placu manewrowym, za to na drodze już super. Czuję się pewnie, ale to oczywiste, że podchodziłem do egzaminu z bardzo dużą odpowiedzialnością. Cały czas myślałem nie tylko o krawężnikach i znakach, ale też o osobówkach, żeby nikomu niczego przypadkiem nie uszkodzić.

ropie, dlatego będę uczył się języka angielskiego, żeby móc się wszędzie dogadać. W szkole mieliśmy niemiecki, więc z dwoma językami będzie na pewno łatwiej – podkreśla Mateusz. – Nigdzie nie czuję się tak dobrze, jak za kierownicą ciężarówki. To mój wymarzony zawód, od zawsze chciałem być zawodowym kierowcą. Chyba urodziłem się z kierownicą w ręku – dodaje. W trakcie nauki odbywał praktyki w firmie Izolbet. – Jestem z nich mega zadowolony. Bardzo dużo nas nauczyli – m.in. jak naprawiać usterki na drodze, żeby nie tarasować ruchu – dodał były uczeń GCE. Jeszcze nie myśli o konkretnym miejscu pracy, ale ma poprosić znajomych.

Czasami jest tak, że o wyborze szkoły decydują rodzice i podejmują inne decyzje niż te wynikające z marzeń nastolatka. W tym jednak przypadku było inaczej. – Rodzice od dawna wiedzieli, co chcę robić w życiu, dlatego pomagali mi w realizacji moich zamierzeń i podtrzymywali na duchu w trudnych momentach – wspomina Mateusz Stępek.

Zakończenie przez niego nauki to jednak nie koniec rodu Stępków w GCE. – Od nowego roku szkolnego moi dwaj bracia też będą się uczyć w Gostynińskim Centrum Edukacyjnym, też w klasie kierowca-mechanik. Tak się bowiem złożyło, że w tym samym czasie jeden skończył podstawówkę, drugi – gimnazjum. Trochę ich namówiłem, że warto tu się uczyć, trochę sami ciągnęli w tę stronę. Bę-

dzie im łatwiej, bo jakby co, to starszy brat wszystko im wytłumaczy i podpowie, co i jak (śmiech). A pewno będą mieli lżej niż ja – uważa najstarszy z trojki rodzeństwa.

Promocja zawodu

Równie dużo, jeśli chodzi o rozwój kierunku kierowca-mechanik, co na

Mazowszu dzieje się także w Małopolsce. Kierownictwo wielce zasłużonego w promocji tego zawodu Zespołu Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach po raz kolejny udowodniło, że chce to móc. – Taki mam charakter, że nie poprzestaję na tym, co już udało się osiągnąć – wspomina początki nauczania w specjalności kierowca-mechanik dyrektor Renata Stępień. – Kiedy tylko pojawiła się okazja do otworzenia kolejnej specjalności w naszej szkole, pomyślałam sobie – czemu nie spróbować? Po trzech latach nauczania w zawodzie kierowca-mechanik wydaje mi się, że klasy o tym profilu już na stałe wpisały się w szkolny krajobraz Gorlic i okolic, co zresztą pokazuje liczba kolejnych chętnych – dodała dyr. Stępień.

Szkola stara się dopasowywać kierunki kształcenia do potrzeb rynku pracy, proponując naukę w dobrze płatnych i bardzo poszukiwanych na rynku pracy zawodach. By uczniowie mogli nabywać niezbędne kompetencje, praktyczne kształcenie odbywa się u pracodawcy. Dodajmy, że to jedyna placówka z powiatu gorlickiego, która prowadzi kształcenie młodzieży w zawodzie kierowca-mechanik.

Promocja zawodu odbywała się m.in. na spotkaniach młodzieży z inspektorami transportu drogowego z Nowego Sącza, podczas pogadanki „Jak być świadomym kierowcą”, prowadzonej przez policję z Komendy Powiatowej Policji w Gorlicach, w trak-



we współpracy z Centrum Kształcenia Praktycznego i Ustawicznego w Gorlicach i pracodawcami, ma za zadanie propagowanie kształcenia zawodowego wśród uczniów, którzy stoją przed wyborem dalszej drogi edukacji. W trakcie „Dnia Zawodowca” młodzież ze szkół podstawowych i gimnazjalnych poznaje specyfikę kształcenia w danym zawodzie, warunki pracy i możliwości rozwoju zawodowego, uczestniczy też w zajęciach prowadzonych przez nauczycieli szkoły. Każdego roku szkoła przeprowadza ok. 15 takich spotkań.

Krok po kroku

W czerwcu mury szkoły w Gorlicach opuściła pierwsza grupa 20 absolwentów. Jednym z nich był Piotr Wiktor. – Ze szkoły mam same dobre wspomnienia. Zdobyłem mnóstwo informacji, miałem możliwość spotkania się z wieloma ludźmi z branży. Mogłem się przyjrzeć, jak to wszystko działa od wewnątrz. Jestem pod dużym, pozytywnym wrażeniem, jak zawodowcy dają sobie radę z trudnościami – opowiada Piotr Wiktor.

Przyznaje, że kiedy przychodził do pierwszej klasy nie spodziewał się, że trzeba będzie opanować tak wiele materiału, a przede wszystkim tak ogromną liczbę przepisów. – Złapałem się za głowę, kiedy zobaczyłem ile tego jest. Ale jakoś dałem sobie radę. Pomógł mi kuzyn, który jeździ ciężarówką, więc jak tylko miałem jakiś problem, pomagał mi go rozwiązać – dodaje absolwent gorlickiej szkoły, który na razie zdał kwalifikację wstępną. Egzamin na prawo jazdy kat. C jeszcze przed nim, ale – jak mówi – jest dobrej myśli. – Miałem praktyki w MZK Gorlice. Pewnie, że kusiło, żeby pojeździć autobusem, ale nie było takiej możliwości. Miałem też praktyki w firmie Mikrut Gorlice – poznawałem obsługę ciężarówki, działanie tachografów, jak należy mocować ładunki. Wiem, że jako kierowca ciężarówki będę ponosił dużą odpowiedzialność, ale to mnie nie przeraża. Krok po kroku mierzę ku temu, by zostać jak najlepszym zawodowym kierowcą – zakończył Piotr Wiktor. Wakacje miał pracowite – robił kurs na koparkę.

Promocja zawodu odbywała się m.in. na spotkaniach młodzieży z inspektorami transportu drogowego z Nowego Sącza i podczas pogadanki „Jak być świadomym kierowcą”, prowadzonej przez policję z Komendy Powiatowej Policji w Gorlicach.

cie której przedstawiono zasady bezpiecznej jazdy i zagrożenia na drodze, a także spotkania „Młody, odpowiedzialny kierowca – bezpieczeństwo na drodze”, poprowadzonego przez pracownika Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu.

Gorlicka młodzież wzięła także udział w „Dniu bezpieczeństwa

w transporcie i ruchu drogowym”, który odbył się w Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie. Spotkanie miało formę prelekcji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nie można też zapominać o organizowanym przez szkołę „Dniu Zawodowca”. Inicjatywa ta, prowadzona

Jak wykształcić kierowcę

Euzebiusz Gawrysiuk

Różnie popularność zawodu kierowcy wśród absolwentów szkół podstawowych i gimnazjów. W całym kraju ponad sto szkół branżowych prowadzi klasy o specjalności kierowca-mechanik, a kolejne placówki są zainteresowane tym profilem kształcenia.

Problemem może być organizacja, w tym „zdobycie” samochodów do szkoleń praktycznych, oraz finansowanie tego typu klas. Warto wiedzieć, że od 1 września 2019 roku kształcenie kierowców może odbywać się na dwa sposoby: w szkołach publicznych i niepublicznych. W tych ostatnich może przebiegać w formie kwalifikacyjnych kursów zawodowych (KKZ) oraz w formie kursów umiejętności zawodowych (KUZ).

W przypadku nauczania w szkołach publicznych wszystko, co jest z tym związane, należy do obowiązków szkoły. Zorganizowanie kształcenia z wykorzystaniem pozostałych organizacji jest nieco bardziej złożone ze względu na liczbę i rodzaj podmiotów, które takie formy kształcenia mogą prowadzić, oraz zróżnicowane sposoby finansowania. Prowadzenie KKZ, jak również KUZ obwarowane jest szeregiem regulacji prawnych.

Przewodnik

Na stronie internetowej ZMPD znajduje się przewodnik dla samorządów i administracji szkolnych, przygotowany przez znanego specjalistę od kształcenia kierowców, członka Zarządu ZMPD Euzebiusza Gawrysiuka, będący kompendium wiedzy o aktach prawnych, jakie można wykorzystać przy organizacji szkolenia kierowców w ramach KKZ i KUZ.

www.zmpd.pl/jakWYKSZTALCICKierowce



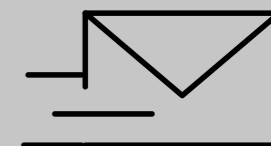
1. Znajdź szkołę kształcącą w zawodzie związanym z transportem drogowym

Ogólnopolski wykaz szkół prowadzących klasy o profilu kierowca-mechanik znajduje się na stronie www.zmpd.pl/listaszkol

2. Poznaj warianty kształcenia praktycznego

- Praktyki zawodowe realizowane na podstawie umowy pomiędzy przedsiębiorcą a szkołą.
- Praktyczna nauka zawodu realizowana na podstawie umowy o pracę pracownika młodocianego z przedsiębiorcą.
- Staże uczniowskie realizowane na podstawie umowy przedsiębiorcy z uczniem lub rodzicami ucznia niepełnoletniego.

3. Skontaktuj się z wybraną szkołą





Szkoły: kierunek kierowca-mechanik trzyma się mocno

Tegorocznymi absolwenci szkół podstawowych i gimnazjów mieli bardzo pracowite wakacje – musieli wybrać przyszłość, czyli szkoły, które odpowiadają ich zainteresowaniom. Co prawda tak dzieje się co roku, lecz w wyniku reformy to lato jest wyjątkowe.

Piotr Gawelczyk

Podwójny rocznik uczniów spowodował nie lada ból głowy dyrektorów placówek oświatowych, którzy starali się pomieścić wszystkich chętnych. A łatwo nie było, także w szkołach branżowych I stopnia.

Szkoły biją rekordy

Rekrutacja zakończyła się 16 lipca i choć oczywiście jeszcze w wakacje możliwe są jakieś ruchy (także i wrzesień nie będzie od nich wolny), to już teraz mniej więcej wiemy, jakie jest zainteresowanie klasami w szkołach branżowych, w tym także klasami o profilu kierowca-mechanik.

Dyrektor Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego Wojciech Kielbasa zacierą ręce z zadowolenia. – Nabór do

klas w roku szkolnym 2019/2020 był przeświecny – cieszy się dyrektor. – Będziemy mieli mocne dwie klasy: ze ścieżki „szkoła podstawowa” mieliśmy mniej więcej półtora kandydata na jedno miejsce; ze ścieżki gimnazjalnej jest jeszcze lepiej – dwóch kandydatów na jedno miejsce. To odpowiednio 27 i 34 chętnych do nauki zawodu. Byłoby najlepiej, gdybyśmy mogli przyjąć ich wszystkich, ale mamy ograniczenia związane z zajęciami praktycznymi, których ze względu na komfort pracy i przede wszystkim bezpieczeństwo – na razie – nie da się obejść. Mogliśmy przyjąć do dwóch klas po 16 osób i tyle miejsc przygotowaliśmy – powiedział bardzo zadowolony dyrektor placówki. – Patrząc na puchnącą z dnia na dzień teczkę ze zgłoszeniami jestem dumny, że oferta naszej szkoły spotkała się z tak dużym zainteresowaniem młodzieży, i to przy wyjątko-

wej konkurencji ze strony zarówno innych kierunków nauczania zawodowego, jak i innych typów szkół – zakończył Wojciech Kielbasa.

Pełna para szykują się do nowego roku szkolnego także w bydgoskim Zespole Szkół Samochodowych. Szkołą kieruje Janusz Tomasz. W rekrutacji ścieżką po szkole podstawowej do pełnego stanu 32 uczniów brakowało jeszcze jednego ucznia, natomiast po gimnazjum na 32 dostępne miejsca było 25 uczniów. (Ze względu na cykl produkcyjny „Przewoźnika” te i kolejne dane mogą ulec kosmetycznym zmianom, ale generalnie rząd wielkości zostanie zachowany). – Myślę, że w naborze uzupełniającym uda się nam „dopełnić” klasę – powiedział dyr. Tomasz. Dodał także, że szkoła rozpoczyna kształcenie w zawodzie technik transportu drogowego. W nowym roku szkolnym na dobry początek będzie to pół klasy, czyli 16 osób.

Współpraca z przewoźnikami

Dyr. Tomasz podkreśla ogromne wsparcie, jakie daje jego szkole Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego z prezesem Adamem Jędrychem na czele. – Współpraca układa się nam wręcz wzorowo. Prezes stowarzyszenia interesuje się sytuacją w szkole i często nas odwiedza, natomiast w codziennych kontaktach nieoceniony jest Tadeusz Grzelak. To taki pośrednik między przewoźnikami a szkołą. Zainteresowanie transportowców nauczaniem zawodu kierowca-mechanik jest bardzo duże i nie sprowadza się jedynie do dopingowania. Uczniowie, którzy przychodzą do pierwszej klasy, otrzymują specjalne dyplomy, przewoźnicy organizują dla nich dodatkowe szkolenia, zapraszają na pikniki transportowców, okazjonalne wycieczki i spotkania. Taka współpraca doskonale rokuje na przyszłość. W roli wykładowcy zyskaliśmy genialny transfer w postaci Janusza Wałka, który jest w naszym regionie transportową legendą. To człowiek-gigant, będzie przygotowywał naszą młodzież do kwalifikacji wstępnej. Zyskaliśmy też do współpracy inspektora transportu drogowego Krzysztofa Nowaka, zresztą naszego absolwenta – powiedział dyr. Tomasz.

Szkoła dysponuje dobrą pracownią użytkowania środków transportu drogowego, ale nie ma ciężarówki, na której uczniowie mogliby odbyć 20-godzinny kurs. – Nie ukrywam, że bardzo liczymy w tym względzie na pomoc przewoźników – powiedział dyr. Tomasz. W kierowanej przez niego szkole od września w klasie kierowca-mechanik będzie uczyło w sumie 109 uczniów – w nowej pierwszej klasie 64 osoby, w drugiej – 24 i w trzeciej 21. Do tego 16 uczniów w klasie technik transportu drogowego. Warto w tym miejscu przypomnieć, że bydgoską szkołę kończył syn Dionizego Woźnego Tomasz, a niezapomniany Dyzio był swego czasu przewodniczącym Rady Rodziców.

Sporo chętnych

Jak Bydgoszcz, to i Toruń. – Największe trudności mamy ze spełnieniem oczekiwań dotyczących badań lekarskich, ponieważ nie ma jeszcze rozpo-



ządzeń wykonawczych, które dałyby narzędzia medycynie pracy. Podobno mają wyjść do 30 sierpnia 2019 r. Dziś nie ma wzorów orzeczeń, nie wiadomo, kto będzie te badania robił i za nie płacił – powiedziała dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych w Toruniu Marzanna Podpora.

Podkreśla, że kierunek kształcenia jest rozwojowy. – Z każdym rokiem cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Wypuściliśmy w tym roku pierwszych absolwentów, teraz będziemy mieć poza pierwszoklasistami pół klasy trzeciej oraz jedną całą drugą – dodaje dyr. Podpora.

Zaznacza, że kształcenie kierowców-mechaników jest drogie, oprócz zdobycia umiejętności w zakresie prawa jazdy kat. B, jest jeszcze kwalifikacja wstępna. – Jesteśmy na dobrej drodze do uzyskania wsparcia finansowego z miasta, bo subwen-

cja nie wystarczy. Staramy się „zdobyć” ciężarówkę, wchodząc w różne projekty unijne – powiedziała Marzanna Podpora. W przyszłym roku szkoła planuje wprowadzić naukę w nowym zawodzie technika transportu drogowego, który będzie jeszcze droższy z powodu kształcenia w zakresie kat C+E.

W innej szkole województwa kujawsko-pomorskiego, Zespole Szkół Samochodowych im. T. Kościuszki we Włocławku, po szkole podstawowej do klasy technik transportu drogowego przyjęto 28 uczniów (2 miejsca wolne); natomiast do klasy kierowca-mechanik 29 uczniów (1 miejsce wolne); z kolei po gimnazjum zakwalifikowanych zostało 14 osób (1 miejsce wolne). Ponadto w nowym roku szkolnym będzie kontynuowane kształcenie w klasie drugiej (11 kierowców-mechaników) i trzeciej (9 uczniów).

Bez egzaminu nie ma świadectwa

Egzaminy zawodowe będą obowiązkowe

Ministerstwo Edukacji Narodowej skierowało do konsultacji projekt zmian w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków i sposobu przeprowadzania egzaminu zawodowego i egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie. Najważniejsze to przeprowadzenie egzaminu zawodowego w siedzibie szkoły lub u pracodawcy, możliwość powołania do zespołu nadzorującego egzamin osób niebędących nauczycielami oraz określenie terminów składania deklaracji dotyczących przystąpienia do egzaminu zawodowego. Od początku nowego roku szkolnego egzaminy zawodowe będą obowiązkowe. Uczniowie, którzy do nich nie przystąpią, nie otrzymają świadectwa ukończenia szkoły zawodowej. Rozporządzenie wejdzie w życie 1 września 2019 r.

Sylwia Chodor, dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych i Budowlanych im. Leonarda da Vinci w Głogowie jest zadowolona z tegorocznej rekrutacji. – Wolnych miejsc niestety już nie mamy. Jest to zawód, który w tym roku cieszył się dużym powodzeniem. Zainteresowanie zawodem w porównaniu z innymi kierunkami jest du-

Równie dobrze jest w województwie warmińsko-mazurskim. Dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych im. por. A. M. Bocheńskiego w Olsztynie Arkadiusz Gnoza poinformował, że w roku szkolnym 2019/2020 zostaną otwarte dwie klasy o profilu kierowca-mechanik, po trzydziestu uczniów w każdej. – Nie mamy już wolnych miejsc – po-

Nauczyciele poszukiwani

Z kolei do dwóch klas pierwszych Zespołu Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. Kazimierza Pułaskiego w Częstochowie (Śląskie) przyjętych zostało po 12 uczniów; w obu przypadkach dyrektor Tomasz Dobosz dysponował jeszcze trzema wolnymi miejscami. – Zobaczymy, jak przebiegać będzie nabór uzupełniający. Jestem dobrej myśli, bo w przypadku dowolnej preferencji zawód wskazało 38 absolwentów podstawówek i 33 z gimnazjów – powiedział dyr. Dobosz.

Przyznał przy okazji, że szkoła ma kłopot z pozyskaniem nauczyciela prowadzącego zajęcia z zakresu transportu drogowego oraz przepisów ruchu drogowego. Podobny problem ma Adam Tomaszewski, dyrektor Zespołu Szkół Technicznych i Ogólnokształcących w Jarosławiu. – Nie możemy znaleźć nauczycieli z okolic Jarosławia, którzy mogliby uczyć przedmiotów zawodowych teoretycznych i praktycznych w zawodzie kierowca-mechanik. Oferujemy pełny etat wraz z godzinami ponadwymiarowymi – zachęca dyrektor szkoły, w której nauka w tym zawodzie odbywa się drugi rok. W dwóch klasach pierwszych praktycznie nie ma już wolnych miejsc. Po szkole podstawowej na rok szkolny 2019/2020 zostało przyjętych 15 uczniów, natomiast w klasie po gimnazjum – 14 uczniów (w połowie lipca zostało jedno wolne miejsce). W istniejącej już klasie kierowca-mechanik naukę pobiera 29 uczniów.

Zainteresowanie kierunkiem kierowca-mechanik w tegorocznej rekrutacji spełniło także oczekiwania wicedyrektor innej śląskiej szkoły – sosnowieckiej Branżowej Szkoły I Stopnia nr 7 Samochodowo-Mechatronicznej. – Mieliśmy przygotowanych 25 miejsc chętnych było 33. Jak widać kierunek cieszy się sporym zainteresowaniem, dlatego szukamy możliwości pozyskania samochodu ciężarowego lub podzespołów do wykorzystania w procesie edukacyjnym – powiedziała dyrektor Barbara Kowalik.

W województwie podlaskim też nie jest najgorzej. Jak poinformowała dyrektor Zespołu Szkół Technicznych im. gen. Władysława Andersa w Białymstoku Renata Frankowska, kierunek kierowca-mechanik wybra-

ło w sumie 20 uczniów – 12 po szkole podstawowej i ośmiu po gimnazjum.

W województwie świętokrzyskim zajrzelśmy do Zespołu Szkół Zawodowych nr 3 w Starachowicach oraz Zespołu Szkół Mechanicznych w Kielcach. W tej pierwszej placówce zawód kierowca-mechanik został wprowadzony do oferty od roku szkolnego 2017/18 i, jak mówi dyrektor szkoły Mariusz Majewski, od początku cieszy się dużym zainteresowaniem uczniów. Od 1 września 2019 r. naukę w tym zawodzie rozpocznie w sumie 40 uczniów. W klasie drugiej i trzeciej będzie ich po 21.

W Zespole Szkół Mechanicznych w Kielcach wolę nauki zawodu zadeklarowało 22 osoby po podstawówce i 31 po gimnazjum. – W połowie rekrutacji mieliśmy odpowiednio 12 i 3 wolne miejsca – informuje wicedyrektor Danuta Żarnotal. – To mniej niż w ubiegłym roku, kiedy przyjęliśmy 47 osób i utworzyliśmy półtorej klasy, ale widać, że jest boom. Mam nadzieję, że w tym roku klasy się zapełnią – powiedziała dyr. Żarnotal. W ZSM uczy się już 15 osób w klasie trzeciej i wspomniana już grupa w klasie drugiej. Ciekawostka – jest w niej też dziewczyna, która – w opinii dyrektora Żarnotal – bardzo się nada do tego fachu. – Po dwóch latach trudno jeszcze oceniać nowy kierunek. Coś więcej będziemy mogli powiedzieć po przyszłorocznych egzaminach. W naszej szkole zdawalność jest bardzo wysoka, sięga 95 procent, a z tego co zauważyłam, chłopcy uczący się w klasie kierowca-mechanik nie odbiegają od wysokiej normy – powiedziała dyr. Danuta Żarnotal.

Na Mazowszu trafiliśmy z kolei do Niepublicznej Branżowej Szkoły I Stopnia im. 72 Pułku Piechoty Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Radomiu, gdzie zawód kierowca-mechanik istnieje od zeszłego roku. Jak informuje sekretarz szkół Karolina Skorża, w nowym roku szkolnym na pewno powstaną dwie klasy o tym profilu. – Absolwentów szkoły podstawowej w chwili obecnej jest 11, po gimnazjum zaś pięć chętnych. Osoby wybierające ten kierunek wiedzą już co chcą robić w przyszłości i od dawna interesują się mechaniką, więc nie ma problemu z rekrutacją – powiedziała Karolina Skorża.



Trudno o praktyki

Choć zawód kierowca-mechanik w ofercie Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Busku-Zdroju jest od dwóch lat, to jednak, jak mówi dyrektor placówki Andrzej Bilewski, w tegorocznej rekrutacji nie było widać dużego zainteresowania kształceniem w zawodzie kierowca-mechanik, a w ubiegłym roku nie było żadnego chętnego. To jednak fragment większej całości – widać również bardzo małe zainteresowanie innymi zawodami, o czym świadczy fakt, że do całej szkoły przyjęto tylko 20 uczniów.

Z podobną sytuacją mamy do czynienia w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Zamościu. – Z przyjemnością przyjmę informację o zainteresowaniu Zrzeszenia rekrutacją do klas kształcących w zawodzie kierowca-mechanik, ale z przykrością muszę powiedzieć, że od dwóch lat zainteresowanie tym zawodem jest mizerne – powiedziała dyrektor Renata Chyrchała. – Od kiedy rozpoczęliśmy starania o rozpoczęcie kształcenia w tym zawodzie obserwujemy, że co roku chętnych jest tylko kilku. Dlaczego tak się dzieje? Myślę, że mimo ogromnego zapotrzebowania na wykwalifikowanych kierowców, 15-letni ludzie chyba nie mają jeszcze świadomości, że zaraz po ukończeniu szkoły będzie czekać na nich praca. Faktem jest, że rekrutacja do tego zawodu wymagała-

by większej promocji i konkretnych zachęt – dodała dyr. Chyrchała.

Jak poinformował „Przewoźnika” Czesław Lapczyk, dyrektor Szkoły Branżowej I Stopnia Izby Rzemieślniczej w Rybniku (szkoła kształci w 24 zawodach, co roku otwiera klasę w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych; inne zawody pokrewne to elektromechanik pojazdów samochodowych, lakiernik samochodowy, blacharz samochodowy), w tegorocznym naborze zgłosił się tylko jeden kandydat. – W szkole obowiązuje zasada, że każdy uczeń na praktyce musi być zatrudniony jako pracownik młodociany, najczęściej w zakładach rzemieślniczych lub firmach samochodowych. Problem w tym, że bardzo trudno znaleźć praktyki w zawodzie kierowca-mechanik – powiedział dyrektor. – W ubiegłym roku mieliśmy podobną sytuację i kandydat zmienił naukę zawodu na mechanika pojazdów samochodowych. Kolejny problem to kwestia odpłatności za prawo jazdy. Podstawowe pytanie rodziców tych uczniów brzmi: kto pokryje koszty egzaminów – powiedział dyr. Lapczyk.

W zbliżającym się roku szkolnym nie będzie klasy o profilu kierowca-mechanik w Zespole Szkół Mechanicznych i Logistycznych im. inż. Tadeusza Tańskiego w Słupsku. Obecnie na kierunku kierowca-mechanik uczy się w szkole 18 uczniów – 10 w klasie pierwszej i 8 w drugiej.

Zainteresowanie kierunkiem kierowca-mechanik w tegorocznej rekrutacji spełniło także oczekiwania wicedyrektor innej śląskiej szkoły – sosnowieckiej Branżowej Szkoły I Stopnia nr 7 Samochodowo-Mechatronicznej. Na przygotowanych 25 miejsc chętnych było 33.

że, na co z pewnością ma wpływ patronat firmy Arra Group.

W ramach patronatu szkoła otrzymała samochód typu van do nauki oraz zdobycia niezbędnych kompetencji zawodowych, a także mogła ufundować stypendium naukowe dla najlepszych uczniów oraz inne formy wsparcia. Po podstawówce mamy zakwalifikowanych 30 uczniów na 30 miejsc, po gimnazjum 16 osób na 15 miejsc – powiedziała dyr. Chodor. W klasie II jest 20 uczniów, w klasie III - 15.

Wolnych miejsc brak

Pomorze również może pochwalić się wykonaniem ambitnego planu. W klasach kierowca-mechanik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni dawno już nie ma wolnych miejsc. Po szkole podstawowej do klasy pierwszej przyjęto 16 osób, po gimnazjum zaś 18. – W sumie od września naukę pobierać będzie 53 uczniów na kierunku kierowca-mechanik, bowiem w klasie drugiej mamy 11 uczniów, zaś w klasie trzeciej 8 uczniów – powiedziała wicedyrektor CKZiU nr 1 Katarzyna Leżańczyk.

W innej szkole województwa, Powiatowym Zespole Szkół nr 2 w Kościerzynie, praktycznie nie ma miejsc. Po szkole podstawowej przyjęto pełną pulę 17 uczniów, natomiast po gimnazjum pewnych nauki od września jest 15 uczniów, w lipcu czekały jeszcze dwa wolne miejsca.



Kierowca dla młodych

Podczas ogólnopolskiej debaty o kształceniu kierowców ZMPD zaprezentowało informacje o swoich działaniach dla reaktywowania zawodu kierowcy i podzieliło się doświadczeniami.

Robert Przybylski

W debacie „Praca szuka kierowców – niedobory kadrowe w branży transportowej” przeprowadzonej w trakcie I Spotkania Liderów Branży TSL, zorganizowanego przez dziennik „Rzeczpospolita”, doradca Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych ds. komunikacji społecznej Sławomir Jeneralski przypomniał, jak bardzo jest odczuwalny deficyt kierowców na polskim i europejskim rynku pracy.

Szkoły branżowe

ZMPD szacuje obecny brak kierowców na 100 tysięcy, co potwierdza liczba świadectw kierowcy wydanych przez Biuro Transportu Międzynarodowego, która w ub.r. przekroczyła 72 tys. – Jednak może niedługo nie będzie tak bardzo źle, bo po trzydziestu latach przerwy udało się odtworzyć kształcenie kierowców w szkołach publicznych. We wrześniu tego roku po raz pierwszy będą powstawały klasy, w których programie nauczania jest już kategoria C – wskazał Jeneralski. Kształcenie w szkołach branżowych ruszyło dzięki dziesięciolet-

nim wysiłkom ZMPD. Zawód kierowca-mechanik jest dostępny w publicznym szkolnictwie od trzech lat. – Chętnych do nauki jest coraz więcej, widać sukcesywny wzrost zainteresowania zawodem. W pierwszym roku było siedemset uczniów, w kolejnym 1700, a w tym, który się już skończył, było ich 2854 – wyliczał zastępca dyrektora Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego Ministerstwa Edukacji Narodowej Piotr Bartosiak. – Udało nam się wprowadzić do zawodu przygotowanie do kategorii C, co zwiększa atrakcyjność kształcenia - przypomniał Bartosiak.

Paniści przyznali, że wśród młodzieży wizerunek zawodu kierowcy nie jest najlepszy. Jego poprawa i skojarzenie z np. profesją pilota byłoby korzystne dla promocji zawodu. – Znajomość języka, umiejętność pracy z dokumentami są sprawami oczywistymi. Trzeba podkreślić odpowiedzialność kierowców. Przewoźnicy nie śpią po nocach, bo kierowca z cennym ładunkiem jest w trasie. Ważne jest poczucie odpowiedzialności, że są dysponentami ogromnego majątku i pomimo elektroniki pracują w odezwaniu od swojego zaplecza: zakładu, szefa, dyspozytora. Dlatego trzeba odchodzić od nauczania mechanika, a iść w kierunku umiejętności językowych i poczucia odpowiedzialności – podkreślał przedstawiciel ZMPD.

Kluczowe praktyki

Ministerstwu chodzi również o to, aby uczeń nie rozczarował się wybranym zawodem. – Przed rozpoczęciem nauki oferujemy wstępne badania psychologiczne. Druga sprawa to realność oferty. Do tego potrzebna jest współpraca z przedsiębiorcami. Od września każda szkoła, która chce uruchomić kształcenie w zawodzie, musi podpisać porozumienie z lokalnym pracodawcą. Pracodawca może przyjąć do siebie ucznia na kształcenie praktyczne. Wlicza się to do jego zatrudnienia i dzięki tej formule uczeń staje się potencjalnym pracownikiem dla tej firmy – tłumaczył Bartosiak podczas debaty „Rzeczpospolitej”.



Chętnych jest coraz więcej, widać sukcesywny wzrost zainteresowania zawodem kierowca-mechanik. W pierwszym roku było siedemset uczniów, w kolejnym 1700, a w tym, który się już skończył było ich 2854.

- Przemysł musi ciągle szukać rozwiązania dla praktyk i zwiększenia ich udziału w kształceniu zawodu kierowca-mechanik. – Nasze firmy mają niewielkie floty, nie mają po-

tencjału do prowadzenia praktyk. Musimy szukać rozwiązania, które pomoże młodzieży zaprzyjaźnić się z zawodem – podkreślał Jeneralski. Dyrektor Bartosiak zaznaczał, że od września szkolnictwo branżowe skupi się m.in. na kształceniu kierowców. – We współpracy z GUS będziemy badać potrzeby rynku pracy i z 215 zawodów, w których może być prowadzone kształcenie, wybraliśmy 20 (w tym kierowca-mechanik), które będą otrzymywały na każdego ucznia więcej środków z subwencji oświatowej – zasygnalizował Bartosiak.

W debacie wzięli udział także przedstawiciele Volvo, Wielton, Continental i MJM Brokers, a więc firm, które wspierają wieloletni program „Profesjonalni kierowcy”. Prowadzony jest wspólnie z przewoźnikami i umożliwił przeszkolenie ośmiuset osób; blisko połowa z nich została w zawodzie kierowcy.



Czy w Europie powstanie więcej bezpiecznych parkingów?

Piotr Szymański

Komisja Europejska przygotowuje standardy dla nowych parkingów

W UE brakuje około 400 tys. bezpiecznych miejsc parkingowych. Co więcej, nawet jeśli taka infrastruktura już istnieje, jej lokalizacja bywa niedopasowana do realnego popytu, pozostawiając szereg białych plam wzdłuż głównych europejskich szlaków komunikacyjnych. Jednocześnie jednak przepisy UE jasno określają, że kierowca zasługuje na wygodny i bezpieczny odpoczynek, od którego jakości zależy m.in. bezpieczeństwo

na drodze wszystkich uczestników ruchu. Jak w takim razie przezwyciężyć ten paradoks? Być może rozwiązaniem okaże się nowa inicjatywa Komisji Europejskiej, poświęcona wspieraniu powstawania bezpiecznych miejsc parkingowych w UE.

Parkując na autostradzie

Według dostępnych danych większość kierowców ciężarówek deklaruje, że doświadczyła lub wręcz doświadcza regularnie problemu przepelnionych parkingów wzdłuż autostrad, co zmusza ich np. do parkowania na wjazdach i wyjazdach.

Jest to zjawisko nie tylko niezwykle niebezpieczne dla użytkowników

dróg, ale również bardzo stresujące dla kierowców oraz problematyczne dla właścicieli ładunków, ponieważ takie miejsca parkingowe nie zapewniają ochrony przed ich zniszczeniem lub kradzieżą.

Mając to na uwadze, Komisja Europejska, w oparciu o wcześniejsze projekty pilotażowe zainicjowane przez Parlament Europejski, rozpoczęła zakrojone na szeroką skalę badanie. Jego celem jest zaproponowanie konkretnych rozwiązań i dalszych działań służących poprawie sytuacji. Do udziału w pracy nad projektem zaproszono grono ekspertów reprezentujących poszczególne obszary rynku transportowego. Znalazła się wśród nich także Międzynarodowa

Unia Transportu Drogowego - IRU, reprezentująca interesy i perspektywę przewoźników. Wyniki badania zaprezentowane zostały oficjalnie w listopadzie ub.r. w Brukseli podczas konferencji, na której gościem honorowym była komisarz ds. transportu Violeta Bulc.

W wystąpieniu pani komisarz potwierdziła de facto wszystko to, co reprezentanci branży transportu drogowego wiedzą od dawna, wskazując braki odpowiedniej infrastruktury parkingowej jako na jeden z najważniejszych problemów, z którym musi się dziś mierzyć branża w Europie.

Bezpieczeństwo kierowców

Co ważne, komisarz zwróciła uwagę nie tylko na komfort odpoczynku i bezpieczeństwo samych kierowców, ale także na inne towarzyszące temu problemowi zjawiska. Badanie pokazało bowiem, że braki odpowiedniej infrastruktury parkingowej przyczyniają się także do pogłębiania niedoboru kierowców, a poprawa jakości warunków odpoczynku to jeden z czynników mogących podnieść atrakcyjności zawodu i przyciągnąć do niego zarówno młodzież, jak i kobiety.

Komisarz Bulc przyznała, że niewystarczająca liczba wysokiej jakości miejsc postojowych to także problem dla bezpieczeństwa. Zaprezentowane dane pokazały bowiem, że aż 75 proc. wszystkich dotyczących naszą branżę przestępstw zdarza się, kiedy kierowcy odpoczywają na niestrzeżonych parkingach.

Analiza danych pozyskanych w trakcie realizacji projektu umożliwiła przygotowanie szeregu rekomendacji, które powinny być wzięte pod uwagę przez europejskich decydentów podczas prac nad rozwiązaniami prawnymi dotyczącymi wspierania tworzenia nowej infrastruktury parkingowej.

Należy do nich określić jasnych standardów – zarówno w zakresie bezpieczeństwa, jak i komfortu – jakie powinny spełniać parkingi ubiegające się o europejskie certyfikaty jakości. Potrzeba wprowadzenia nowego, ujednoliconego modelu certyfikacji wynika z faktu, że - jak wykazano w badaniu - obecne standardy dotyczące bezpiecznych parkingów (np. LABEL, VEDA, PSR) znacznie się od siebie różnią oraz nie są odpowied-



nio kontrolowane, co powoduje niepewność wśród użytkowników odnośnie poziomu ich bezpieczeństwa oraz jakości usług świadczonych dla kierowcy.

Co więcej, rezerwowanie na nich z wyprzedzeniem miejsc parkingowych jest często niemożliwe lub w najlepszym razie uciążliwe i zawodne. KE zaproponowała więc wprowadzenie wspólnego standardu dla bezpiecznych parkingów - „Parking UE” - od niskiego poziomu (brązowy) przez średni (srebrny) do wysokiego (złoty i platynowy), przy czym wszystkie z nich muszą charakteryzować się takim samym minimalnym standardem usług dla kierowców w zakresie warunków sanitarnych, dostępu do restauracji i stref odpoczynku. Proponuje się również procedury kontroli i standardowe interfejsy API dla systemów rezerwacji.

Źródła finansowania

W celu zapewnienia skutecznych i trwałych ram do realizacja projektu, niezbędne jest także określenie możliwych źródeł jego finansowania. Komisja Europejska zobowiązała się udostępnić na ten cel fundusze w ramach nowej odsłony instrumentu „Łącząc Europę”, ale powinny one zostać uzupełnione o dodatkowe środki, zarówno publiczne, jak i prywatne.

Aby przyciągnąć kapitał pochodzący od przedsiębiorców, KE przygotowała już praktyczne i finansowe wy-

tyczne dotyczące sposobów tworzenia bezpiecznych parkingów przez inwestorów. Dodatkowo należy jednak zapewnić im jasne ramy prawne, dotyczące zarówno przeprowadzenia samej inwestycji, jak i gwarantujących późniejsze zyski.

Komisja Europejska zdecydowała się także powołać grupę ekspertów, których zadaniem będzie nadzór nad właściwym wdrażaniem projektu i promocja wyników badań wśród potencjalnie zainteresowanych podmiotów. W skład grupy wejdą kierowcy, związki zawodowe, przewoźnicy, producenci ciężarówek, spedytory, właściciele ładunków, ubezpieczyciele, dostawcy technologii, audytorzy, operatorzy autostrad i parkingów oraz organizacje parkingowe. Sektor transportu drogowego jest w niej reprezentowany przez przedstawiciela IRU.

Polska branża przewoźników międzynarodowych będzie z nadzieją przyglądać się postępowi w realizowanych działaniach. W końcu, jak pokazują badania, brak odpowiedniej infrastruktury do odpoczynku wskazywany jest przez kierowców i przewoźników jako jeden z najważniejszych problemów, z którymi boryka się dziś cały sektor. W tym kontekście cieszyć powinien fakt, że na to zjawisko zaczęli także zwracać w końcu coraz większą uwagę przedstawiciele poszczególnych instytucji europejskich. Być może więc tak długo oczekiwane przez branżę transportu drogowego zmiany zaczną w końcu następować.

Pasja pokona problemy

Członek Rady ZMPD Kazimierz Ducki jest zapalonym myśliwym. Opowiada Robertowi Przybylskiemu o swojej pasji, a także o pracy.



■ Pasja zaczęła się od...

Od zalecenia kardiologa, aby znaleźć pasję, która pozwoli uciec od codziennych problemów. Miałem wtedy podwyższone ciśnienie, spowodowane głównie przewlekłym stresem. Tak rozpoczęła się moja przygoda z łowiectwem. Każdy musi mieć swoją odskocznnię od codzienności. Obcowanie z naturą daje spokój, wyciszenie i uczy pokory. Polowanie to kilometry chodzenia, czasem nawet kilkanaście dziennie, to godziny wypatrywania zwierzyny na ambonie i obserwacja przyrody. Wtedy nabiera się do niej pokory.

■ Myślistwo kojarzy się mi raczej z oddaniem tradycji. Czy nadal jest tak bardzo pielęgnowana?

Każde polowanie zbiorowe kończymy „ostatnim kęsem”, czyli gałązkę świerku lub wierzby kładziemy na ranę zwierzyny i za kapelusz. Następnie jest pokot, czyli oddanie czci upolowanej zwierzynie. Podczas pokotu układa się zwierzynę w kolejności znaczenia

i każdemu gatunkowi sygnaliści grają pożegnanie – specjalną melodię dla poszczególnych gatunków, oddającą ich wyjątkowy charakter.

Na początku mojej przygody z myślistwem punktem obowiązkowym po polowaniu była wspólna biesiada. Mieliśmy wtedy czas na celebry, smażenie wątróbki i słuchanie opowieści. Dziś młodzi odchodzą od tego. Braterstwo łowieckie zaczyna zanikać. Nie jest to jedynie moja opinia, koledzy z innych okręgów mają podobne spostrzeżenia. Szukam wytłumaczenia i do końca nie wiem, dlaczego tak się dzieje.

Obawiam się, że ludzie tracą pokorę, a jej brak to zanik szacunku dla drugiego człowieka. Może to być spowodowane dużym napływem nowych członków. Rząd zachęca do powiększania szeregów braci łowieckiej. Jestem zorientowany w bieżących sprawach i planach, ponieważ od roku aktywnie zasilam szeregi władz Polskiego Związku Rady Łowieckiej. To liczące 44 osoby ciało reprezentuje 123 tysiące myśliwych z całej Polski.

■ Gratuluję wyróżnienia.

Dziękuję, ale to nie tylko wyróżnienie, to również obowiązki. Pracujemy nad nowym statutem. Co prawda został on przyjęty wiosną na Zjeździe Krajowym, ale wymaga jeszcze poprawek, które przygotujemy do końca roku. Do tego mamy problem z ASF.

Pracuję w Komisji Kontroli i Nadzoru, jest nas pięciu na całą Polskę. Kontrolujemy działania Zarządu Głównego PZŁ oraz Ośrodki Hodowli Zwierzyny. Przygotowaliśmy regulamin naszej pracy i na brak zajęć nie narzekamy. Pomaga mi w nich doświadczenie zdobyte w ZMPD oraz w innej działalności społecznej. Jestem przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Polskiego Czerwonego Krzyża. Na stulecie PCK otrzymałem odznaczenie, a drugie na 60-lecie krwiodawstwa. Dla powodzian przekazywałem dary oraz udostępniałem tiry do przewozu środków pomocy.

Wracając do myślistwa, od dekadki kontroluję Koła Łowieckie. Działają one według prawa handlowego

i bilans musi się w nich zgadzać, tu wszystko jest czytelne. Czasami spotykam się z nieprawidłowościami, wynikającymi zazwyczaj z niewiedzy. Jeżeli widzę, że jest to nieumyślne, proszę o skorzystanie z usług biegłych księgowych i po paru miesiącach dokonuję powtórnej kontroli. Przez dziesięć lat tylko jedną sprawę oddałem do prokuratury i skończyła się ona prawomocnym wyrokiem.

■ Nawet w myślistwie ważna jest księgowość.

Owszem. Ale myślistwo to pasja, koleżeństwo i odpowiedzialność. Pasja, czyli to, co niezwykle cenię i kocham. Koleżeństwo to odpowiedzialność za kolegę, za każdego człowieka. Używamy broni, dlatego też musimy być niezwykle ostrożni i przezorni. Idąc na polowanie, trzeba sprawdzić, czy nie ma w rejonie ludzi, czy jest kulochwył. Strzał to ułamek sekundy, a konsekwencje poważne. W kniei musi być porządek. Knieja dzieli się

Myślistwo to pasja, koleżeństwo i odpowiedzialność.

Pasja, czyli to, co niezwykle cenię i kocham. Koleżeństwo to odpowiedzialność za kolegę, za każdego człowieka.

Używamy broni, dlatego też musimy być niezwykle ostrożni i przezorni. Idąc na polowanie, trzeba sprawdzić, czy nie ma w rejonie ludzi, czy jest kulochwył. Strzał to ułamek sekundy, a konsekwencje poważne.

na obwody, a one na rejony. Każdy rejon ma książkę, do której wpisuje się myśliwy przed wejściem na teren konkretnego rejonu. To dla bezpieczeństwa, aby wiedzieć, że ktoś tam jest. W książce zapisywane są również odstrzelone zwierzęta. Notuje się gatunek, płeć i wiek. Za pozyskaną zwierzynę Koło pobiera opłaty.

■ Rośnie świadomość zagrożenia?

Od sześciu lat jestem w komisji egzaminacyjnej i dostrzegam coraz wyższą świadomość i odpowiedzialność. Nawet ostatnio, na 90-ciu nemrodów

– czyli kandydatów na myśliwych – tylko jeden nie zdał egzaminu. Co smutne, był to człowiek z rodziny myśliwskiej...

Wysoki poziom prezentują także kandydaci na selekcjonerów zwierzyny płowej. Na 70-ciu nie zdało trzech.

■ Po co myśliwym selekcjoner?

Zwierzynę trzeba selekcjonować, aby nie powieleła złych genów. Ładnych egzemplarzy nie odstrzelujemy. Myślistwo to element przyrody. Jednym z naszych zadań jest utrzymanie równowagi w ekosystemie,

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

W 2001 roku założyliśmy Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, w którym byłem skarbnikiem, wiceprezesem i przewodniczącym Komisji Rewizyjnej. Ten ciągły kontakt z ludźmi powoduje, że nie wyobrażam sobie zaprzestania działalności transportowej.

niedopuszczenie do nadmiernego rozprzestrzenienia się jednego gatunku. Przykładem jest wilk, chroniony przez "zielonych" wbrew alarmującym danym. Populacja wilków jest tak rozrośnięta, że za chwilę wyginie zwierzyna płowa. Wilk musi zjeść dziennie kilka kilogramów mięsa.

■ Kto wyznacza zwierzęta do odstrzału?

Lasy Państwowe przygotowują roczne plany odłowu. Mają dobrą orientację w zwierzostanie, po pierwszym śniegu (zwanym ponową) liczą ślady i na ich podstawie szacują liczbę zwierzyny. Do tego wspomagają się nowoczesnymi technikami, wykorzystującymi kamery i automatyczne zliczanie osobników. Dość dobrze wiedzą, ile i jakie zwierzęta żyją w danym regionie. Moje Koło w tym roku ma pozwolenie na odstrzał m.in. 7 byków, 10 łań, 30 saren i 60 lisów. Pozwolenia na odstrzał wydają Izby Rolnicze. W tym roku otrzymaliśmy także pozwolenie na odstrzał w Puszczy Białowieskiej jednego wilka i dwóch żubrów.

■ Będzie pan polował na żubra?

Tak, to będzie moje pierwsze polowanie tego typu. Dostałem zgodę na odstrzał tej jesieni. Populacja żubra tak bardzo się rozrosła, że zwierzęta zagrażają roślinności i są sprzedawane do Niemiec, tam są zakładane stada. Nasza gospodarka łowiecka stoi na bardzo wysokim poziomie.

■ Ostatnimi laty bobry czynią spustoszenie w gospodarce. Poluje się na nie?

Jak najbardziej, bobry są w planie odłowu, nawet upolowałem jednego.

■ Nosi pan z niego futro?

Nie, nie noszę futer. Zamiast nich mam pokrowce na fotele samochodowe. To bardzo dobry surowiec, ponieważ latem skóra nie poci się na nim, a zimą jest cieplej. Nie jest to jedy-

ne trofeum, z którego jestem dumny. W 2018 roku ustrzeliłem srebrnoidalowego byka i kozła. Oba mają piękne, regularne, rozłożyste poroża.

■ Ale przed chwilą usłyszałem, że do ładnych osobników się nie strzela?

To prawda, bo zachowuje się je do rozrodu. Jednak gdy są stare, muszą ustąpić miejsca młodym. Klasa III ma powyżej 10-ciu lat, a po strzale sprawdza się wiek także po uzębieniu. Jeżeli myśliwy się pomyli co do wieku, musi ponieść karę – traci na dwa lata prawo do użytkowania broni.

■ Diczynę pan jada?

Sam nawet przyrządzam. Bardzo delikatny i smaczny jest pasztet z zająca. Na szczęście ich populacja się odradza. Dostosowały się do zmian w uprawach i za rok lub dwa będzie odłów zajęcy. Według mnie królewskim daniem jest sarnina: zwłaszcza połędwiczki i tatar. Jest on jak puszek, rozpływa się w ustach. Połudwiczki smaży na klarowanym maśle. Wyśmienity jest również tłuszcz z dzika. Ma wyższą temperaturę smażenia i jest czystszy od np. oliwy z oliwek. Przygotowany na nim najwykleszy schabowy ma o wiele lepszy smak.

■ Jak pan jadał jako kierowca?

Prowadziłem stolarnię i bardzo szybko zatrudniłem kierowcę, więc za kierownicą spędziłem niewiele czasu. Jeżeli już prowadziłem, żona przygotowywała gołąbki, mielone, gulasz, zupy. A w Serbii zajadałem się jagnięciną. Uwielbiam ją.

■ Kiedy i czym ruszył pan za granicę?

Przewoźnikiem stałem się z przypadku. Latem 1989 roku warszawskiemu klientowi wykańczałem mieszkanie drewnem. Był tak zadowolony z mojej pracy, że zaoferował dodatkową nagrodę. Ponieważ pracował w biurze handlu zagranicznego, po-

prosiłem o ułatwienie zakupu Liaza. Już po miesiącu, w październiku, zadzwonił do mnie, że samochód jest do odbioru w Tychach. Przyniesli mi fakturę na 25 mln zł, opłaciłem ją na pocztę i pojechałem z bratem odebrać samochód. Na miejscu okazało się, że dzień wcześniej podrożało o 100%. Nie miałem takich pieniędzy, żona nalegała, żeby wycofać wpłatę i wracać do domu. Taki dobry samochód przeszedł mi koło nosa... Zmartwiony siadłem na ławce przed biurem. Starszy pan zamiatający plac spytał o powód strapienia. Poradził, abym wziął auto na termin, czyli z późniejszą spłatą połowy. Po chwili namysłu zdecydowałem się zaryzykować. Jak na skrzydłach wróciłem na drugie piętro, napisałem podanie o sprzedaż w ratach i wyjechałem nowym Liazem. A miesiąc później wziąłem za robotę 25 mln zł i spłaciłem dług. W kolejnym miesiącu Liazy kosztowały już 240 mln zł. I tak właśnie zaczęła się moja praca jako przewoźnika. Zaangażowałem się w nią na dobre, gdy dostałem alergii od pyłu drewna. Doszedłem do 18 zestawów w 1999 roku i uznałem, że to wystarczy.

■ W transporcie żyłka społecznika także dała o sobie znać?

W 2001 roku założyliśmy stowarzyszenie przewoźników drogowych, w którym byłem skarbnikiem, wiceprezesem i przewodniczącym Komisji Rewizyjnej. Ten ciągły kontakt z ludźmi powoduje, że nie wyobrażam sobie zaprzestania działalności transportowej.

■ Wszystko idzie gładko?

Problemy mniejsze lub większe są wpisane w ten sektor gospodarki. W 2006 roku ubezpieczenie nie pokryło wartości skradzionego w Anglii towaru i musiałem za straty w wysokości miliona złotych wyłożyć z własnej kieszeni. Sytuacja zmusiła mnie do sprzedaży połowy składów, a że wcześniej sprzedałem dwa – zostało mi tylko osiem.

W 2014 roku przeszedłem na chłodnie. Praca musi być pasją, wypływać z serca, ponieważ odnosimy nie tylko sukcesy, lecz także dotkliwie porażki. Ale jeśli ma się serce do tego co się robi, wszystkie problemy można pokonać.

TransLogistica Poland

VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2019
EXPO XXI WARSZAWA

www.translogistica.pl

Łączymy Twój biznes
ze światem od 7 lat!

Wymagana rejestracja on-line:
www.translogistica.pl

Ósma marka



We wrześniu ruszy sprzedaż produkowanego w Turcji Forda F-Max, ósmej marki na europejskim rynku ciężkich pojazdów.

Robert Przybylski

Importers jest spółka Inter Cars, która już zapowiada, że będzie miała najbardziej konkurencyjne ceny. Zapewnia również, że pojazd jest bardzo oszczędny, ale niezależnych testów jeszcze nie ma, jako że pierwsze samochody pokazowe dopiero trafiły na próby do klientów.

Ford F-Max to produkt celujący w największy segment rynku: daleko-bieżne ciągniki siodłowe. Kabina ma tylko jedną wersję, z wysokim dachem i kilkucentymetrowej wysokości tunelem silnika. Wysokość jej wnętrza sięga 2,16 m, a pojemność 12,9 m³. Wewnętrzne schowki mają pojemność 415 l, natomiast zewnętrzne 325 l.

Kabina ma dwa łóżka, w pakiecie Comfort Plus lepszą tkaninę fotela kierowcy, 7,2-calowy ekran, 38-litrową lodówkę, ogrzewanie postojowe,

tempomat z PPC i elektryczne odchylanie kabiny.

Kierowca ma przed sobą 8-calowy, kolorowy ekran komputera pokładowego. Samochód wyposażony został w system utrzymania pojazdu w pasie ruchu, wspomaganie awaryjnego hamowania, kontroli ciśnienia w ogumieniu, wskaźnik obciążenia osi. Wersja Luxury dodatkowo ma aluminiowe koła, ekspres do kawy, diodowe światła mijania, podwójny podłokietnik przy siedzeniu pasażera i kurtyny międzyosiowe. Fabryka oferuje 9 kolorów standardowych i 6 metalizowanych.

Tylko 500 KM

Ford proponuje tylko 12,7-litrowe, 500-konne diesle (spełniające normę Euro VI) własnej konstrukcji o maksymalnym momencie obrotowym 2500 Nm, dostępnym już od 1000 do

1400 obr/min. Turbosprężarka ma zmienną geometrię, a do usuwania nadmiaru sadzy w filtrze DPF służy dodatkowy wtrysk paliwa. Hamulec silnikowy ma moc 400 kW, zaś z opcjonalnym interarderem moc hamowania sięga 1000 kW.

Oferowana jest także jedna przekładnia: zrobotyzowana, 12-stopniowa skrzynia ZF, taka sama jak stosowana np. w DAF-ie, choć dostrojona do innego silnika. Do wyboru są tylne mosty (zaprojektowane i produkowane przez tureckiego Forda) o przełożeniu 2,47 w wersji standardowej i 2,64 na życzenie.

Tył zawieszony jest na resorach z dwoma miechami. Wysokość siodła wynosi standardowo 1100 mm, ale fabryka może przygotować wersje od 1050 do 1300 mm. Pod koniec 2020 roku pojawi się odmiana z obniżonym siodłem (980 mm, oznaczona F-Max LL). Otrzyma ona 4-miechowe zawie-

szczeniu tylnego mostu. Również rozstaw osi jest tylko jeden: 3,6 m. Przednia oś zawieszona jest na resorach parabolicznych.

Trzy lata gwarancji

Zbiorniki paliwa mają maksymalną pojemność 1050 litrów. Pod koniec przyszłego roku Ford wprowadzi zbiorniki o maksymalnej pojemności 1340 l. Wydłużony zostanie także rozstaw osi, do 375 cm.

Importer udziela na ciągnik siodłowy 3-letniej gwarancji, z możliwością przedłużenia jej do pięciu lat bez limitu przebiegu w obu przypadkach. Olej silnikowy (46 litrów) wymieniany jest co 150 tys. km lub co rok.

Importer przewiduje 2-tygodniowe testy u odbiorców. We wrześniu ma być także gotowa oferta finansowania zakupów. Sieć sprzedaży i obsługi będzie składać się z dziesięciu punktów wybranych z sieci ponad 80 warsztatów Q-Service Truck. Kolejne 10 będzie świadczyło tylko usługi warsztatowe.

W nadchodzących latach w sprzedaży pojawią się także modele ciągników do ciężkiej dystrybucji i podwozia budowlane. Ich kabiny mają szerokość 2,3 m i są o 600-700 kg lżejsze od stosowanych w F-Max. Samochody będą miały także słabsze, 12,7-litrowe silniki o mocach 420 lub 480 KM. Najmniejszy, 9-litrowy diesel ma 340 KM. W pojazdach budowlanych w ofercie znajdą się modele 6x2, 8x2 i 8x4.

W krajach na południe od Polski F-Max już od roku jest w sprzedaży. Do końca 2019 roku ma pojawić się w ofercie handlowej w Portugalii, Hiszpanii oraz we Włoszech. Niemcy będą ostatnim krajem, do którego w Europie wejdzie Ford z ciężkimi modelami.

Turecki Ford

Zaledwie kilka lat temu mało kto spodziewałby się tureckiej konkurencji na europejskim rynku dalekodystansowych ciągników siodłowych. Tymczasem do piątki producentów (mających siedem marek) doszłusował... Ford.

Marka, która w latach 80. pozbyła się w Europie deficytowego działu ciężarówek (wykupił go Iveco), a w kolejnej dekadzie również przynoszącego straty działu ciężkich pojazdów w Ameryce Północnej (przejął go DaimlerChrysler) przetrwała w Brazylii oraz Turcji.

Ford Otosan to turecka spółka amerykańskiego koncernu i lokalnej Grupy Koc; oba podmioty mają po 41 proc. udziałów, reszta znajduje się na stambulskiej giełdzie. Turecki Ford jest na plusie (348 mln euro zysku netto w 2018 roku, przede wszystkim dzięki produkcji Forda Transita) i może produkować 15 tys. średnich i ciężkich samochodów rocznie.

Prace nad F-Max ruszyły w 2012 roku. Cztery lata później Ford wycofał się z nich i większościowym udziałowcem tego wartego kilkaset milionów euro projektu jest turecka Grupa Koc. Po otrzymaniu jesienią 2019 roku tytułu Ciężarówka Roku 2020, Ford dał zielone światło, aby samochód wprowadzić także na zachodnioeuropejskie rynki.



CNG z mytem czy bez?



W Niemczech nadal nie wiadomo dokładnie, które samochody zasilane CNG z instalacji dwupaliwowych muszą płacić myto.

Robert Przybylski

BAG opublikował 31 lipca na swojej stronie informację dotyczącą warunków zwolnienia z myta. Urząd w notatce podkreśla, że zwolnienie dotyczy gazu ziemnego CNG/LNG, a nie LPG.

Podstawą jest odpowiedni wpis w polu P.3 dowodu rejestracyjnego o zasilaniu CNG /LNG. Według BAG gaz ziemny w normalnym trybie pracy powinien stanowić większość spalanego paliwa, co należy udowodnić odpowiednimi dokumentami, przy czym nie podaje, jakie to dokumenty.

BAG wskazuje, że celem przepi-

sów zwalniających pojazdy z myta jest ochrona środowiska, wynikająca ze zmniejszenia szkód spowodowanych emisją spalin. BAG ostrzega, że każdy, kto naumyślnie lub w wyniku niedbalstwa nie uiszcza opłaty, popełnia przestępstwo administracyjne i może być ukarany grzywną.

Kontrole samochodów wyposażonych w dodatkową instalację CNG obejmują sprawdzenie, czy pojazdy w rzeczywistości jeżdżą na gazie, sprawdzenie ilości (pojemności) zbiorników, dokumentów – chodzi o wpis w polu P.3.

Część kontroli kończy się pozytywnie, część pouczeniem co należy uzupełnić, aby jeździć bez opłat, a część wystawieniem „opłaty reklamacyjnej” w wysokości 168 euro. Niektórzy kierowcy, lepiej mówiący po niemiecku, wybroniли się z przyjęcia tego rodzaju mandatu.

Choć nie we wszystkich regionach w Niemczech wystawiane są takie opłaty, a praktyka nie jest jednolita w całych Niemczech, ponad 50 polskich firm transportowych wystąpiło poprzez niemiecką kancelarię do sądu z wnioskiem o zbadanie zasadności wystawiania takich mandatów. – Prawnie sytuacja nie zmieniła się od początku obowiązywania ustawy, czyli od początku roku, litera prawa jest taka sama. Samochody z instalacją dwupaliwową zamontowaną w pierwszej połowie roku są zwolnione z myta, a takie same samochody z taką samą instalacją zamontowaną w lipcu nie są uznawane przez BAG. Nie wiemy, na jakiej podstawie i właśnie to ma wyjaśnić sąd – opisuje sytuację Ewa Szumlak z firmy Elpigaz, która jest jednym z dostawców instalacji gazowych dla ciężarówek.

Jej wątpliwości budzi także wymóg dokumentowania udziału CNG w zasilaniu dwupaliwowym. – Udział CNG jest zmienny w zależności od warunków pracy silnika, w tym głównie od obciążenia oraz typu silnika. Na biegu jałowym silnik pracuje tylko na dies-

lu, przy maksymalnych obciążeniach dawka gazu jest minimalna, a pomiędzy tymi punktami dawka gazu zmienia się nieliniowo. Dlatego chwilowe wartości nie są miarodajne. Z kolei wyciąganie średniej też jest błędne w sytuacji, gdy np. samochód wjeżdża do Niemiec z Polski, gdzie zasilany był tylko olejem napędowym lub poruszał się na pewnym odcinku na terenie Niemiec tylko na dieslu. Po przełączeniu na zasilanie dwupaliwowe wskazania średniego zużycia gazu będą przekłamane – zaznacza Szumlak.

Nie jest również jasne, jaki udział gazu uprawnia – według BAG – do zwolnienia z myta. – Cała sytuacja jest niejasna i prowadzi raczej do zastraszenia przewoźników niż wyklarowania zasad – uważa Szumlak.

Na dodatek Toll Collect zwleka z przyznaniem stawki zerowej myta. Dokumenty odsyłane są do przewoźników pod pozorem uzupełnienia formalnych braków. Przedstawicielka Elpigaz uważa sytuację za bałagan administracyjny. Wskazuje, że skoro celem przepisów jest ochrona środowiska, to takie instalacje jak Vela Diesel firmy Elpigaz powinny być witane z otwartymi ramionami. – Są znacznie tańsze od fabrycznych i pozwolą oswoić użytkowników z paliwem gazowym w transporcie międzynarodowym oraz przyspieszyć rozwój infrastruktury stacji CNG/LNG w Niemczech i w innych krajach Europy – argumentuje.

Dodaje, że dla wdrożenia nowej technologii oraz dla ochrony środowiska lepiej jest, jeśli z gazu korzysta tysiąc samochodów dwupaliwowych już jeżdżących po drogach, spalających do 5-10 proc. gazu, niż dziesięć ciężarówek czysto gazowych lub fabrycznych gazodiesli, zamówionych z półrocznym terminem odbioru.

Z badań czystości spalin, przeprowadzonych przez Elpigaz oraz inne firmy posiadające homologację na montaż instalacji Dual Fuel do ciężarówek, wynika jednoznacznie, że już

A autostrada
M A S Z B U D

**targi budownictwa
infrastrukturalnego**

www.autostrada-polska.pl

25 LAT
YEARS

**budujemy
nowy odcinek
Autostrady!**



Targi Kielce
exhibition & congress centre

6-8 maja 2020



od 5-procentowego dodatku CNG do oleju napędowego dopalane są cząstki stałe i polepsza się emisja spalin, sprawiając, że takie spaliny są znacznie czystsze. Skrajnie wysoki udział gazu już nie jest tak przyjazny środowisku, ponieważ zabraknie tlenu dla jego całkowitego spalania i do atmosfery poprzez wydech popłynie część niespalonego gazu. Przepływ gazu do wydechu jest też wynikiem faz rozrządu w silnikach wysokoprężnych, gdzie występuje chwilowe otwarcie wszystkich zaworów – ssących i wydechowych – i tak zwane przepłukiwanie cylindra.

Dopracowana konstrukcja

Piotr Ozimek, prezes firmy



EPO-Trans Logistic

Dzisiaj wróciłem o 4 rano z przejazdu Iveco LNG do Danii i z powrotem. Bez przeszkód zrobiliśmy w dwa sa-

mochody trasę liczącą 3 tys. km. Jeden zestaw prowadził ja, drugi mój syn Paweł. Wieźliśmy co prawda lekkie, kilkutonowe ładunki, niemniej samochody spaliły nam po 18,5 kg gazu na 100 km. Koszt przejazdu stu kilometrów wyniósł tyle, co przy zakupie 15 litrów ON, bo cena kilograma gazu ciekłego odpowiada dwóm trzecim ceny litra oleju napędowego. Żaden model napędzany silnikiem wysokoprężnym nie uzyska takiego rezultatu, nawet z lekkim ładunkiem.

Małe spalanie oznacza większy zasięg. Od stacji do stacji pokonaliśmy 1400 km. Na 5 km przed tankowaniem zapaliła się rezerwa paliwa. Scania takiego wyniku byśmy nie zrobili. Szwedzka marka ma spalanie większe o 2 kg od Iveco, a to jest 10-procentowa różnica. Wydaje się, że Iveco dopracowało konstrukcję silnika i całego układu napędowego. Ciągniki siodłowe Iveco mają po 50 tys. km przebiegu i nic się z nimi nie dzieje. Nowy, właśnie zaprezentowany model ma większą kabinę i może to być bardzo ciekawa oferta.

Z tankowaniem w Niemczech jest trochę trudniej niż w innych krajach, ale nie ma poważnych problemów. Kiedy tankowaliśmy pod Berlinem, w kolejce stały cztery zestawy: dwa nasze i dwa na niemieckich tablicach rejestracyjnych. Samochodów na LNG wyraźnie przybywa. Rzucają się w oczy we Włoszech, Francji, coraz częściej spotyka się je także w Niemczech.

Całe tankowanie, łącznie z oczekiwaniem, trwało pół godziny. Czasem dłużej trwa tankowanie oleju napędowego. Sama procedura napełnienia termosu nie jest skomplikowana. Oczywiście trzeba zachować środki bezpieczeństwa, np. właściwy strój, ale przebieg tej czynności jest prosty. Króciec do tankowania jest zunifikowany, zaś na dystrybutorze wybiera się markę tankowanego pojazdu, bo każda marka ma inną temperaturę podawanego gazu.

Najważniejszym obowiązkiem kierowcy będzie kontrola stanu paliwa. Ponieważ stacje rozmieszczone są rzadko, może zdarzyć się, że kierowca przegapi stację i stanie bez paliwa. Holowanie na autostradzie jest bardzo drogie i stanowi duże zagrożenie i utrudnienie dla ruchu

innych pojazdów, a także zmniejsza przepustowość autostrady, przyczyniając się do powstawania dodatkowych korków autostradowych. Większa mobilizacja kierowców jest rozwiązaniem tańszym niż wzywanie pomocy drogowej i holowanie pojazdu.

Mamy też w Krzywej, na naszej działce w Legnickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, stację mobilną. W październiku zastąpi ją stacjonarna, najnowocześniejsza, francuskiej konstrukcji, firmy o światowej renomie w produkcji gazowych stacji paliw. To nasza inwestycja, ale w ekologiczną trzeba inwestować. Od tego nie ma odwrotu. Dzięki tej stacji tankujemy samochody na 50 km przed niemiecką granicą i możemy na naszym paliwie zajechać do Strasburga we Francji. Dostawca paliwa dowozi je z terminala w Świnoujściu.

Nasza stacja jest strategicznie ułożona w rozwidleniu A4 i A18 i jest ogólnodostępna, przez 24 h na dobę i 7 dni w tygodniu. Mamy koncesję na prowadzenie sprzedaży LNG.

Za kierownicą wydaje się, że auto jest bardziej zrywnie od diesla. Silnik na gaz o zapłonie iskrowym pracuje przy wyższych obrotach i stąd zestaw rozpędza się bardziej dynamicznie od wersji o zapłonie samoczynnym. Silniki Iveco mają po 460 KM, zaś maksymalny moment obrotowy jest tylko o 50 Nm mniejszy niż silnika o zapłonie samoczynnym (diesla). Tej drobnej różnicy w czasie jazdy się nie odczuwa. Pojazdy wyposażone są w zautomatyzowane przekładnie.

Iveco kupiliśmy z kontraktem serwisowym, co zdejmuje z nas obowiązki pamiętania o przeglądach. Dla wersji gazowej nie musimy kupować AdBlue. Kierowcy są zadowoleni z gazowych samochodów LNG, podkreślają, że na parkingach nie muszą obawiać się kradzieży paliwa.

Zakupiłem 20 Iveco z 460-konnym silnikiem na LNG i 10 Scanii 410 KM na to samo paliwo. Iveco już wszystkie jeżdżą, zaś ostatnie pięć Scanii odbieram w październiku. Technologia jest nowa, więc nie wykluczam, że spróbuję także samochodów innych marek. Volvo ma odmienną od Iveco i Scanii konstrukcję silnika: jest on dwupaliwowy, używa oleju napędowego do zapłonu gazu, z tego też powodu Volvo musi stosować AdBlue. ■

Czechy: nowy system myta

Do nowego, satelitarnego systemu opłat drogowych w Czechach można się rejestrować od 2 września br. przez DKV Euro Service. System ruszy 1 grudnia 2019 roku.

1 grudnia br. Czechy wprowadzą nowy system poboru opłat drogowych. Miejsce obecnego operatora, firmy Kapsch, zajmie czesko-słowackie konsorcjum CzechToll i SkyToll. Dotychczasowe urządzenia do poboru opłat zostaną zastąpione nowymi boxami, opartymi na technologii satelitarnej. Rejestracji można dokonywać od 2 września poprzez DKV Euro Service.

Od 2020 r. opłaty za przejazd będą pobierane na wszystkich czeskich drogach państwowych. Nowy system będzie połączeniem globalnego systemu

satelitarnego pozycjonowania (GNSS) z technologią mikrofalową (DSRC). Będzie zgodny z wytycznymi EETS, co w przyszłości oznacza łatwe włączenie Czech do jednolitego systemu rozliczania opłat drogowych w Europie.

Przewoźnicy będą musieli wymienić dotychczasowe urządzenia pokładowe, niezależnie od tego, czy rozliczają się w systemie pre-paid czy post-paid. Warto więc zacząć tę procedurę możliwie najwcześniej. Nowy czeski box nie będzie obowiązywał na Słowacji (mimo zaangażowania w przedsięwzięcie SkyToll).

„Już 2 września uruchamiamy rejestrację do nowego systemu czeskiego, aby dać firmom czas na przygotowanie” - mówi Michał Bałakier, dyrektor generalny DKV Euro Service Polska. „Naszym celem jest odciążenie prze-

woźników z formalności związanych z tą zmianą - od rejestracji i wysyłki nowego urządzenia, do obsługi codziennych rozliczeń i zwrotu VAT.”

Urządzenia będą dystrybuowane przez DKV od 22 września. Montaż nowego boxa będzie możliwy na zasadzie Plug&Play, gotowe do instalacji zestawy będzie można nabyć w punktach dystrybucji (POS). Na dziś 99 % punktów w Czechach potwierdziło już obsługę nowego systemu.

Podróżując przez Czechy z kartą DKV można korzystać z sieci 1250 stacji paliw, z czego 556 to punkty z ofertą specjalną, tzw. cenami z list. Klienci tankują tu znacznie taniej niż stawka wyświetlania na dystrybutorze. DKV zapewnia także kompleksową obsługę serwisową w tym kraju, włącznie ze zwrotami podatku VAT za paliwo i opłaty drogowe. ■

reklama

Nowy system opłat drogowych w Czechach od 1 grudnia?

ŁATWO!

Zamów nowy box od września na:
dkv-euroservice.com/cz

DKV szybko i sprawnie prowadzi Cię do celu:

- / wygodna rejestracja online - już od września
- / profesjonalne doradztwo w zakresie opłat drogowych
- / łatwe przełączenie na DKV BOX EUROPE, kiedy tylko ruszy EETS

You drive, we care.



Opole – stolica polskiej ciężarówki

Opole od niepamiętnych czasów nazywane jest stolicą polskiej piosenki. I jak najbardziej słusznie. Ale od kilku lat rośnie jej u boku znaczący konkurent – polska ciężarówka. No, może nie tak do końca polska, ale często na polskich blachach.

Piotr Gawelczyk

Dobra wiadomość jest taka, że Master Truck Show anno Domini 2019 potwierdził starą prawdę: jeśli szukasz dobrej zabawy, poszukaj truckersów. Zła wiadomość to ta, że tegoroczna edycja MT już za nami. Edycja „rocznik 2019” (19-21 lipca, teren lotniska w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem) była wyjątkowa, jak każda zresztą. Ale ta była wyjątkowa w dwójnasób – Master Truck (jak zwykle zorganizowany przez niezmordowaną ekipę programu „Na Osi”: Aleksandrę Donocik i Andrzeja Wachowskiego oraz dziesiątki pomagających im osób) obchodził jubileusz 15-lecia istnienia. Niniejszym składamy całej mastertruckowej załodze serdeczne gratulacje, wyrażamy nasz podziw i szacunek za przygotowanie wyjątkowego wydarzenia, które po raz 15. zakończyło się pełnym sukcesem.

Najpiękniejsze tuningowane ciężarówki z całej Europy (od Włoch po Finlandię, był też pojazd z Irlandii) pojawiły się pod Opolem 19 lipca i spędziły tam trzy dni. A razem z nimi dziesiątki tysięcy spragnionych wyjątkowych przeżyć miłośników pojazdów, które na co dzień trudno dojechać na polskich i zagranicznych drogach. Nikomu nie przeszkadzała korek na drodze prowadzącej na teren lotniska – pilnujący porządku policjanci setnie się wynudzili, bo i powodów do interwencji nie mieli za wiele. W tym roku nawet odbywający się w tym samym czasie w pobliskich Komprachcicach Festyn Parafialny nie zdołał zatrzymać potoku pojazdów, zmierzających w stronę zlotu. Inna sprawa, że obie imprezy można było pogodzić, nikt nikomu w paradę nie wchodził.

A jeśli już jesteśmy przy paradzie – w przeddzień otwarcia całej imprezy organizatorzy przygotowali dużą atrakcję dla publiczności w postaci spektakularnego przejazdu uczestni-

ków Master Truck. Niespodzianka nie do końca się udała, bo ze względu na wypadek na autostradzie w tym roku wydarzenie opóźniło się o półtorej godziny. To, plus chłodny wieczór, zniechęciły do tłumnego podziwiania przejeżdżających aut. Mimo to było na co popatrzeć – rozświetlone pojazdy zajęły pas drogi o długości 10 kilometrów. W tym roku do chwili zamykania list zgłoszono bowiem ponad 800 pojazdów, a listy, na życzenie uczestników, zostały zamknięte zaledwie dwa tygodnie przed imprezą. Organizatorzy zagranicznych zlotów robią to dwa-trzy miesiące przed rozpoczęciem wydarzenia. U nas dopiero wtedy zaczyna się największa gorączka.

Co roku organizatorzy z niepokojem patrzą na niebo, nie inaczej było i podczas tegorocznej edycji MT. Wiatr i burze to największy wróg imprezy, bo na dużej, otwartej przestrzeni nie ma szans na odpowiednie zabezpieczenie się przed żywiołem. Zresztą – jak nie ma pogody,



to nie przyjdą ludzie. A jak nie przyjdą ludzie, to impreza nie wypali, chociaż sami truckersi i tak będą się bawić, niezależnie od tego, czy pada deszcz, czy świeci słońce. W tym roku mieliśmy trzy w jednym: w piątek pochmurnie z przelotnymi opadami, w sobotę piękne słońce, w niedzielę zaś załamanie pogody. Na szczęście bez poważniejszych szkód.

Ten kto sądzi, że na zlocie Master Truck pojawiły się tylko ciężarówki, ten jest – jak się państwo zapewne domyślacie – w dużym błędzie. Motocykle, limuzyny, pojazdy wojskowe, wraki (!) czy też dostojne oldtimery – szlachetnie urodzone gwiazdy prosto spod ręki mistrzów mechaniki precyzyjnej, a także wystrojone specjalnie na tę okazję pojazdy pracujące w pocie silnika w trybie ciągłym godnie zjechały z A4 i zakotwiczyły na potężnym placu. Poza samymi pojazdami zlotowi towarzyszyły takie atrakcje, jak drifts ciężarówką, stunt motocyklowy, jazdy off-roadowe, wrak race, truck trial, a także targi branżowe i poważne dyskusje poświęcone bieżącym sprawom transportowców. A do tego oczywiście muzyka na żywo z takimi gwiazdami muzyki country jak Gang Marcela, do tego dziesiątki straganów. Główna alejka zlotu, przy której jak zwykle można





sztuki z motywami nawiązującymi do kultury popularnej, mitologii czy historii Polski. Po raz pierwszy podczas zlotu można było zobaczyć zdobycę głównej nagrody z 2016 r. DAF-a Vadera w pełnej krasie – w komplecie z naczepą. Również strefa firmy Repiński jak zwykle przyciągała tłumy nie tylko premierowymi pojazdami,



Co roku mówimy, że to już ostatni raz...

15 lat minęło... Czy nie jesteście już zmęczeni?

Co roku mówię, że to ostatni raz, ale jakoś tak się dzieje, że we wrześniu zaczynamy ciągnąć ten wózek dalej – mówi Andrzej Wachowski, jeden z głównych organizatorów zlotu. – Ja też co roku mówię: już nie chcę. Ale się nie da, bo maszyna jest naoliwiona, a dla takich chwil jak ta (rozmarialiśmy pierwszego dnia MT – przyp. PG) warto żyć i pracować cały rok – dodała Aleksandra Donocik, która z uwagi na niecierpiące zwłoki obowiązki Andrzeja Wachowskiego przejęła rolę głównej rozmówczynie.

było kupić wszystko, co tylko dusza zapagnie, a co bardziej lub mniej kojarzy się z motoryzacją, cieszyła się ogromną popularnością. Łącznie z górale zapraszającym na oscypka. Do tego konkursy z nagrodami dla dzieci i dorosłych. Dla najmłodszych atrakcje w postaci m.in. wesołego miasteczka, dla twardzieli zaś – skoki na bungee. Byli chętni.

Od ubiegłego jubileuszowego roku „100-lecia Niepodległości” na zlocie znajduje się specjalna strefa, gdzie można podziwiać ciężarówki z motywami patriotycznymi. Z innych ciekawostek warto też odnotować, że na tegorocznym Master Trucku pojawiła się m.in. „rycząca” piękność z Belgii, zwyciężczyni konkursu na najlepszy wydech – Scania z belgijskiej firmy SN-Truckstyling. Dużym zainteresowaniem cieszyły się także pojazdy przygotowane przez gdańską ekipę Tom-Tech – prawdziwe dzieła

mi, ale też, jak co roku gwarantowaną, jedyną w swoim rodzaju dyskoteką przy ciężarówkach. O Master Truck Show nie zapomnieli także Wikingowie w osobie Ingo Dingesa, który zaczął przygodę z ciężarowym tuningiem przed dwiema dekadami. Wtedy jeszcze pracował jako kierowca jeżdżący głównie po Skandynawii. Dziś zarządza przedsiębiorstwem transportowym, dysponującym flotą złożoną z ok. 130 aut. Z nordyckich wojowników uczynił znak rozpoznawczy swojej firmy - po drogach jeżdżą już 64 ciemnoniebieskie pojazdy przyozdobione wikingimi motywami. W tegorocznej edycji MT przyjechała przepiękna Scania T 650, czyli „Viking LXIII”, nad którą prace trwały rok.

Kto był, ten widział. Kto nie był, niech żałuje i szykuje się za rok. Albo na przykład przejrzy w wolnej chwili przygotowaną specjalnie z tej okazji galerię zdjęć na stronie www.zmpd.pl.

przewoźnik nr 67

Jesteście zadowoleni z frekwencji?

Tak. Zainteresowanie rośnie z roku na rok, mam wręcz dziką satysfakcję, że praca u podstaw nie idzie na marne. To nasze wspólne święto. Spotykamy przyjaciół, uczestnicy są wyluzowani, chcą się dobrze bawić i raz w roku spotkać się w swoim gronie. Ciągle brakuje nam czasu i ciągle mówimy, że przydałby się jeszcze jeden dzień zabawy. Jest tylko jeden zapalny moment – rozdanie nagród. Wtedy nie ma przyjaźni, nie ma zmiłuj (śmiech).

Pamiętasz pierwszego Master Trucka?

Pewnie że tak. Nie miałam zielonego pojęcia, z czym to się je. Mieliśmy się tylko dobrze bawić. A że jestem perfekcjonistką, więc szybko zaczęłam kombinować. Pomyślałam, że to trzeba zmienić, tamto dopracować. A wiadomo, im dalej w las, tym więcej drzew. Kiedyś podczas zlotu byłam kompletnie zagotowana, nie wiedziałam, co ludzie do mnie mówią. Spraw było tak dużo, że wszystkim miałam zapisane na kartkach. Na początku wszystko robiłam sama, a tego na dłuższą metę nie da się pociągnąć. Bywało, że przez cały weekend siedziałam w biurze, bo kończyłam pisać scenariusz imprezy i zaczynałam pisać scenariusz gali. Nagle okazywało się, że wszyscy już wyjechali, a ja nie zdążyłam im nawet powiedzieć do widzenia. Dziś już tak nie jest. Przeszono się do nas zwracać z każdą drobną sprawą. Impreza się rozrosła i rozrosła się liczba osób zaangażowanych w jej organizację. Siły się rozłożyły, wiemy, co do kogo należy, ale nie ma psychologii.

Co jest najfajniejszego w Master Trucku?

Spotkania z przyjaciółmi, nowe piękne fury, niesamowity klimat, zwłaszcza wieczorem.

A w tym roku?

Sensacją dla mnie jest Scania z noskiem, bo takiego samochodu nigdzie indziej nie ma. To nie jest fabryczna maszyna. Są świetne maszyny z Holandii i Niemiec. Bardzo mnie cieszy to, że Polacy zaczęli świetnie tuningować samochody. Biorą na warsztat często starsze samochody i potrafią zrobić taką metamorfozę, że szok.



Mamy też pięknie zrobione oldtime-ry. Kiedyś było dużo zgrzebniej, bez fantazji – jakaś naklejka i tyle. Dziś Polacy dorównują zagranicznym gościom. Stają z nimi do rywalizacji jak równy z równym i często wygrywają.

Czy są jeszcze takie osoby na Master Truck, których nie znasz?

Kiedyś znałam niemal każdego uczestnika, często uzgadniałam z nimi logistykę przyjazdu, pytałam czy przyjadą za rok i w jakim składzie. Dziś jest więcej osób, które mnie znają, niż na odwrót (śmiech). Po części bierze się to stąd, że duża liczba uczestników sama się zgłasza na zlot i to nasi pracownicy są z nimi w stałym kontakcie.

Idźcie w ilość, czy raczej w jakość?

Chcemy to połączyć, bo przykro jest komuś odmówić. Ale naszą zasadą jest to, że pojazd musi być tuningowany. Ewentualnie pojazd – bo to wcale nie musi być ciężarówka – jest dopuszczony do zlotu wtedy, kiedy nas czymś zachwyci. To nie jest tak, że mogą przyjechać wszyscy, niemal z trasy, ze starymi, brudnymi pojazdami. Chcemy, żeby ich właściciele dołożyli starań, by porządnie wyglądali. I to przynosi efekty, bo wielu kierowców niemal non-stop pucuje swoje samochody. Czasami tylko denerwują się, że kurz wzbijany przez wyścigi wraków niweczy ich trud.

Są już ciężarówki, osobówki, motocykle. Czas na rowery, deskorolki i hulajnogi elektryczne...

Czy ja wiem, czy to się wpisuje w ten klimat... (śmiech). One i tak są na imprezie, korzystają z nich członkowie obsługi, bo teren jest rozległy. A zresztą, czemu nie. Wszystko, co się kręci na osi, witamy z otwartymi ramionami.

Na Master Trucku nie tylko chodzi o zabawę...

To prawda. Staramy się wprowadzać poważniejsze tematy, jak edukacja czy działania prozdrowotne. Można się czegoś dowiedzieć, skorzystać z porad. Jednym z przykładów jest Truckers Lab, gdzie kierowcy mogą zbadać m.in. poziom cukru i cholesterolu oraz dowiedzieć się, jak zdrowo się odżywiać.



Kierowco, weź się na warsztat

Dobiegła końca tegoroczna edycja Truckers Lab – akcji mającej na celu przebadanie jak największej liczby kierowców zawodowych. W lipcu i sierpniu w siedmiu miejscach w całej Polsce można było przejść podstawowe badania – poziomu cukru, cholesterolu, ciśnienia krwi, a także dokonać analizy składu ciała oraz zasięgnąć konsultacji u dietetyka. ZMPD objęło to wydarzenie patronatem.



Piotr Gawelczyk

W tym roku mobilne badania Truckers Lab, zorganizowane przez znaną dotychczas ze stawiania plenerowych siłowni na MOP-ach i parkingach fundację Truckers Life oraz ekspertów Grupy Wróbel – jednego z największych polskich dealerów Mercedes-Benz, zostały zainaugurowane podczas zlotu Master Truck, który odbył się 19-21 lipca 2019 roku na terenie lotniska w Polskiej Nowej Wsi koło Opola.

kierowców, dlatego podjęliśmy decyzję o jej powtórzeniu. Stworzyliśmy możliwość przebadania się, ponieważ zdajemy sobie sprawę z faktu, jak trudno – przy trybie pracy kierowcy zawodowego – wygospodarować czas na regularne wizyty w przychodniach – mówi Martyna Gorynia z fundacji Truckers Life, z którą rozmawialiśmy podczas Master Truck. – Cały pobyt w mobilnym laboratorium to raptem 10-15 minut. Poza badaniami oferujemy także porady dietetyka, który widząc wyniki daje konkretne wskazówki, co można zmienić w swoim sposobie żywienia. Są kierowcy, którzy nie tylko sami przychodzą, lecz jeszcze przyciągają ze sobą kolegów. Robimy wszystko, by ustawiała się do nas kolejka chętnych – powiedziała Martyna Gorynia.

Spywające wyniki nie napawały optymizmem. – Poziom otyłości jest duży. 2/3 dotychczas przebadanych osób cierpi na nadwagę lub otyłość, co zwiększa ryzyko chorób krążenia – głównie zawałów i udarów, które co gorsza zdarzają się wśród coraz młodszych kierowców – powiedziała Martyna Gorynia. Dużo osób miało podwyższony cukier, jeszcze większy problem jest z cholesterolem. – Spotkałam się z opiniami, że dobrze, że zrobiłem badania, bo wiem, co mi teraz grozi – powiedziała Martyna Gorynia.

Wśród osób, które zdecydowały się na przeprowadzenie badań, był 58-letni Andrzej Podsiadło, od 40 lat



w zawodzie, obecnie pracujący w jednej z firm w Tolkmicku. – Od czterech lat przyjeżdżam na Master Trucka, o akcji dowiedziałem się od Mercedesa. Chociaż nie miałem i nie mam problemów ze zdrowiem, to chciałem skorzystać z okazji, bo badań nigdy dość. O zdrowiu trzeba dbać, dzięki profilaktyce możemy zapobiec wielu chorobom – powiedział Andrzej Podsiadło. Z wyników był zadowolony; przyznaje jednocześnie, że po 40 latach z kółkiem pojawiły się bóle kręgosłupa. – To taka nasza choroba zawodowa. Z drugiej strony wygoda dzisiejszych ciężarówek jest nieporównywalna z tym, co było jeszcze dziesięć lat temu, nie mówiąc już o czasach, kiedy zaczynałem pracę – dodał Andrzej Podsiadło. Razem z nim na Master Trucka przyjechali jego dwaj synowie, których namówił na zrobienie badań.

Przedstawicielem młodszego pokolenia driverów jest pracujący w jednej z podopolskich firm 36-letni Jarosław Kubizna, zawodowy kierowca od czterech lat. Skończył studia na Politechnice Opolskiej na kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji, a do zmiany pracy skłoniły go

pieniądze. – Praca odbiła się nie tylko na moim zdrowiu, co na kondycji fizycznej. Dlatego od jakiegoś czasu zwracam uwagę na to, co jem i piję. Skupiłem się na odżywianiu, bo na sport – kiedy się wraca po 12 godzinach do domu – trudno znaleźć czas. Dobrze, że dziecko wyciąga mnie na spacer... Chcę się też zapisać pod siłownię. Na razie odstawiłem energetyki, chcę zrzucić wagę, bo zmiana wyglądu była już zauważalna. Musiałem zareagować na docinki ze strony rodziny – powiedział śmiejąc się Jarosław Kubizna. O akcji usłyszał na Master Trucku. – Wyniki? Niestety, trochę za wysoki cholesterol. Za to mam niski poziom cukru. To mnie ucieszyło, ale tylko na chwilę, bo pani dietetyk powiedziała, że jest jednak trochę za niski. Co do cholesterolu, to żona powinna się zmobilizować. Ja jestem za tym, by odstawić rzeczy smażone, a postawić na gotowane – dodał Jarosław Kubizna, który, jak sam mówi, co prawda nie odczuwa problemów zawodowych, ale – choć do tej pory nie korzystał z okazji do regularnego sprawdzania stanu swojego zdrowia – zrobił to z myślą nie tylko o sobie, lecz przede

wszystkim o dziecku i przyszłości. – Fajnie, że jest taka akcja. Cieszę się, że na miejscu mogłem się czegoś dowiedzieć o swoim zdrowiu – podsumował Jarosław Kubizna.

Po wydarzeniu pracownicy fundacji Truckers Life przesyłają przebadanym osobom jednodniowy jadłospis, dostosowany do ich zapotrzebowania kalorycznego. – To indywidualna porada, ile można zjeść w oparciu o takie parametry, jak postura, waga czy wykonywana praca. Mamy nadzieję, że to będzie załączek do prozdrowotnych zachowań – powiedziała Martyna Gorynia. W zależności od wyników zalecana jest dalsza konsultacja lekarska bądź powtórzenie badań za kilka dni. Po badaniach i na podstawie wypełnionych ankiet zostanie opracowany raport o stanie zdrowia kierowców. W ubiegłym roku w ciągu dwóch dni było ich ponad dwustu. Podczas wydarzenia inauguracyjnego tegoroczną edycję akcji, o zdrowie zadbało ich 155. Duży wpływ na frekwencję miało załamanie pogody, do którego doszło drugiego dnia.

Badaniom poddał się także autor tekstu. Wnioski? No cóż, najwyższy czas zabrać się za siebie...

Rolnik



Pierwsza generacja Starów z napędem na obie osie została zapamiętana jako pojazdy dla rolnictwa.

Robert Przybylski

Nad Starem z napędem na obie osie inżynierowie Fabryki Samochodów Ciężarowych pracowali już w latach 60. Auto było wersją pochodną nowej generacji ciężarówek znanej jako Star 200, która rodziła się wyjątkowych bólach.

Inżynierowie zakończyli prace nad podstawowym Starem A200 w 1974 roku i wtedy też zajęli się projektem uterenowionego Stara 4x4, nazwanym 244. Całością prac nad modelem kierował Leszek Koenig. Konstruktorzy

planowali produkcję wersji skrzyniowej, rolniczej (zespół: Wojciech Dworzański, Stanisław Miernik, Zygmunt Spytek, Józef Rynkiewicz, Witold Michalczewski), wywrotki trójstronnej (Ireneusz Piwnik), ciągnika siodłowego (Ryszard Grodzki) oraz wydłużonej o pół metra 244L (Stanisław Krukowicz) – na niej powstawał pożarnik Jelcz 005.

Majowa premiera

Uterenowiony Star 244 zachował 3,4-metrowy rozstaw osi szosowej wersji, ale był od niej o 2 cm krótszy – mierzył 645 cm długości. Z racji zasto-

sowania przedniego mostu napędowego oraz większego skoku kół, auto było o 25,5 cm wyższe od modelu szosowego i do dachu kabiny jego wysokość sięgała 262,5 cm.

Masa własna Stara 244 w wersji skrzyniowej wynosiła 5,5 tony, o niemal tonę więcej od skrzyniowego Stara 200 i o tę tonę zmalała jego ładowność, do pięciu ton.

Silnik o mocy 150 KM i 5-stopniowa, synchronizowana skrzynia biegów S5-45 zostały zapożyczone ze Stara 200. Natomiast skrzynia rozdzielcza SR 380, użytkowana w Starze 266, w wersji stosowanej w Starze 244 miała tylko 2 wyjścia napędu: na most

przedni i most tylny (Star 266 miał jeszcze wyjście na most środkowy). Przełożenie terenowe wynosiło 1,36, gdy Star 266 miał 1,86, natomiast szosowe było jednakowe dla obu modeli i wynosiło 1. Różnice w konstrukcji skutkowały mniejszą o 9 kg masą.

Konstruktor Fabryki Przekładni Samochodowych w Tczewie Bogusław Postek wskazuje, że skrzynie rozdzielcze dla Stara 244 nie miały przystawki (dla Stara 266 przystawki były 1-lub 2-wyjściowe, służyły m.in. do napędu wciągarki). – Dla Stara 266 zarówno skrzynia biegów, jak i skrzynia rozdzielcza produkowane były w standardzie wodoszczelnym, natomiast dla Stara 244 standard wodoszczelny oferowano tylko dla podwozia 244 i 244W – zaznacza Postek.

Przednie mosty w Starach 244 i 266 były bardzo podobne. – Różniły się na pewno złączem wyjściowym do wałów napędowych (wały Stara 266 miały mniejszą średnicę, podobnie jak krzyżaki) – wyjaśnia właściciel autoryzowanej stacji obsługi Stara Agro-Star Tadeusz Nogaj. Konstruktorom nie udało się wyposażyć Stara 244 w niskoprofilowe ogumienie – przemyśl oponiarski nie był w stanie zapewnić takich opon. Dostarczył jedynie diagonalne 9.00x20, o 0,75 cala szersze od gum stosowanych w szosowym Starze 200.

Premiera nowej rodziny starachowickich ciężarówek odbyła się 8 czerwca 1975 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Fabryka wystawiła skrzyniowe Stary 200 i 244 oraz ciągnik siodłowy C 244, który – jak zapewniała zakładowa gazeta „Budujemy samochody” – wzbudził duże zainteresowanie.

Jednocześnie fabryka finiszowała z przygotowaniem do produkcji, za co odpowiedzialny był Longin Osys. Dla Stara 244 konstruktorzy zaprojektowali 400 nowych elementów: w tym most przedni, skrzynię rozdzielczą i skrzynię ładunkową. Osys zapewniał na początku lipca 1975 roku, że gotowa jest już dokumentacja konstrukcyjna i technologiczna oraz wykonane jest 80 proc. przyrządów. – Produkcji przekazano 219 pozycji oprzyrządowania, nie przebadano jeszcze stu – wyliczał Osys.

Ostrzegając, że możliwe są opóźnienia, bo goniąca za planem fabryka przesunęła personel z narzędziowni

do produkcji. Na dodatek 100 tłoczonych detali trzeba było przekazać kooperacji, ponieważ prasy zakładowe były przeciążone robotą. – W magazynach jest już 18 pozycji od kooperantów, a dalsze 140 jest potwierdzone. Nie ulokowano jeszcze 33 pozycji. Spółdzielczość, choć powinna produ-

brze, ale wojsko jakoś nie wyraziło zainteresowania tego typu pojazdem. Odbyły się próby, komisja wojskowa zaopiniowała nasz prototyp pozytywnie, nawet cieszyli się, że taka maszyna powstała, ale – ostatecznie – nie zgłoszono zapotrzebowania na jej produkcję” – wspominał Chmielnicki.

Premiera nowej rodziny starachowickich ciężarówek odbyła się 8 czerwca 1975 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Fabryka wystawiła skrzyniowe Stary 200 i 244 oraz ciągnik siodłowy C 244.

kować na rynek, przyjęła produkcję 12 detali – wymieniał Osys.

Planował, że w sierpniu fabryka nagromadzi części, we wrześniu pojawi się partia informacyjna, a do końca roku z FSC wyjedzie 500 Starów 244. Braki w dostawach części spowodowały, że do końca 1975 roku fabryka wypuściła 318 Starów 244.

Dla wojska i rolnictwa

Dyrektor utworzonego w 1973 roku Ośrodka Badawczo Rozwojowego Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach Antoni Chmielnicki w książce „Star znad Kamiennej” przyznawał, że nie wszystko, co zakład zaplanował znalazło uznanie nabywców. „Tak stało się z ciągnikiem siodłowym Star C 244, który okazał się dla gospodarki narodowej zdecydowanie niepotrzebny. Podobnie było z wojskową odmianą Stara A 244. Doszliśmy kiedyś do wniosku, że wojsko może być zainteresowane nie tylko specjalnie dla jego potrzeb skonstruowanym Starem 266, ale i naszym samochodem uterenowionym, czyli Starem 244. Uznaliśmy, że nasz samochód uterenowiony, na potrzeby wojska powinien mieć przekonstruowany tylny most” - opisywał Chmielnicki. Prototyp, oznaczony jako Star 244S, posiadał z przodu i z tyłu pojedyncze koła, z takim samym ogumieniem jak stosowane w samochodzie Star 266. Prototyp z kabiną modelu 266 trafił na próbę już w 1974 roku, a zakład spodziewał się, że jego produkcja ruszy w 1975 roku.

„Star 244S spisywał się bardzo do-

Co odrzuciło wojsko, podobało się rolnictwu. Zakład Doświadczalny FSC pracował nad Starem dla rolnictwa, oznaczonym 244R, już od 1974 roku. Dla rolnictwa powstał także ciągnik siodłowy do współpracy z naczepą do przewozu gnojowicy, nawozów płynnych lub środków ochrony roślin.

Gospodarstwa wielkopowierzchniowe wymagały sprawniejszego transportu, stąd narodził się pomysł stworzenia samochodu dla rolnictwa. Wydajność typowego kombajnu wynosiła 12 ton na godzinę, natomiast Bizon Gigant sypał od 36 do 45 ton zboża na godzinę.

Samochód musiał poruszać się po gruntach uprawnych, łąkach, drogach polnych jak i utwardzonych o ograniczonej nośności. Oznaczało to ciężarówkę średniej ładowności. PGR-y szacowały w 1974 roku, że do 1980 roku będą potrzebować 1 samochód na 400 ha użytków rolnych. Przymuszały, że w kolejnej 5-lacie 1 samochód będzie przypadać na 200 ha.

Z danych rocznika statystycznego GUS wynikało, że w 1980 roku potrzeba będzie 6,5 tys. samochodów, a w 5 lat później 13 tys. Niektórzy uważali te liczby za zaniżone, biorąc pod uwagę potrzeby transportu zboża spod kombajnu. W 1974 roku było 16 tys. kombajnów zbożowych, a plan przewidywał osiągnięcie 32 tys. Dla uniknięcia przerw każdy kombajn powinien być obsługiwany przez 2 samochody.

Ministerstwo Rolnictwa wyliczało w 1974 roku, że roczne zapotrzebowanie na samochody o ładowności 4-5 ton wzrośnie z 2,4 tys. w 1975 roku do 2,9 tys. w 1980 roku. Instytut Budow-

nictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa opracował wymagania dla takiego pojazdu. Ciężarówka z pięcioma tonami ładunku miała pokonywać 20-procentowe wzniesienia, posiadać napęd terenowy z blokadą mechanizmu różnicowego, prędkość od 3 do 80 km/h, nie powinna pozostawiać

południa, zameldowaliśmy się w siedzibie regionalnego zjednoczenia PGR Zielona Góra. Zastaliśmy suto zastawione stoły, byli przedstawiciele kilku PGR, działacze – a jakże – partyjni, z Komitetu Wojewódzkiego PZPR i nasz redaktor Gąsior”.

Po spotkaniu okazało się, że jest za-

4,8 tony, z zabudową 5,9 tony. Samochód mógł holować po szosie 8-tonową, a w terenie 5-tonową przyczepę. Konkurentem była wschodniemiecka IFA W50LA/Z3SK-5.

Produkcja nie nadąża

Dyrekcja generalna Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego poleceniem służbowym nr 23/78 narzuciła produkcję dwustu Starów 244 RS w 1979 roku oraz pięciuset w kolejnym. W odpowiedzi FSC raportowała do ZPMot w październiku 1978 roku, że już zawarła porozumienie z ZTOR Zielona Góra i POM Lubusko dla produkcji nadwozi dla Stara 244 RS. U siebie FSC zorganizowała wydział krótkich serii, a dla kooperantów przygotowała frezarki, tokarki, zgrzewarki podwieszane. FSC przeszkoliła pracowników POM Lubusko w pracach spawalniczych i montażowych. Przekazała do POM Lubusko 3 samochody do transportu i w 1978 roku uruchomiła produkcję modelu 244 RS, planując wykonanie w 1979 roku nakazanych 200 sztuk tej wersji.

Dyrekcja FSC przypuszczała, że w 1980 roku może uda się wyprodukować 500 rolniczych ciężarówek, bo już miała zapewnione dostawy filtrów z Sędziszowa, pomp zębatach z Wytwórni Pomp Hydraulicznych Wrocław, komponentów hydrauliki siłowej z FSS Kielce, elementów złącznych hydrauliki siłowej z WSK PZL Hydral Wrocław oraz materiałów lakierniczych, blach stalowych, materiałów prętowych i kształtowników walcowanych. Dyrektor naczelny FSC Marian Galas i jego pierwszy zastępca, główny inżynier Jerzy Jaworski podkreślali w piśmie do zjednoczenia, że konieczne jest zapewnienie materiałów oraz przekazanie POM Lubusko nożycy gilotynowej oraz prasy mimośrodowej.

Późniejszy dyrektor inwestycji w FSC Kazimierz Wysocki przypomina, że fabryczne Zależenia Techniczno-Ekonomiczne przewidywały zdolność produkcyjną starachowickiej FSC na koniec 1977 roku na poziomie 28 tys. pojazdów, w tym 1600 Starów 244, 500 podwozi pod wywrotki 244 W oraz 300 pożarniczych 244 L. W 1978 roku planowana produkcja miała wynieść 2400 Starów 244.

Jednocześnie FSC sygnalizowała, że pod koniec 1977 roku wykorzysta-

Pomimo utrudnień w 1976 roku z FSC wyjechało już niemal 1,7 tys. Starów 244 wszystkich odmian i rekordowe 2,2 tys. w kolejnym roku. Załamanie nadeszło w 1978 roku, gdy produkcja ledwo przekroczyła tysiąc sztuk.

głębokich kolein. IBMER planował wywrotki z zabudowami o pojemności od 2 do 13 m³, z automatycznym zamykaniem przestrzeni ładunkowej. Instytut zastrzegł, że wywrotka powinna być trójstronna. Pojazd wyposażony w 150-konny silnik miał mieć trwałość 10 lat i osiągnąć 150 tys. km przebiegu do remontu generalnego.

PGR Przytoczna

Resort rolnictwa pamiętał o propagowaniu własnych idei, w tym o potrzebie zaopatrzenia rolnictwa w odpowiedni samochód ciężarowy. Antoni Chmielnicki wspomina, że w regionalnym dzienniku „Słowo Ludu” ukazał się artykuł właśnie na ten temat.

„Redaktor Gąsior krytykował istniejący stan rzeczy, nawoływał do podjęcia starań o skonstruowanie takiego samochodu w kraju i szybkoje wprowadzenie go do produkcji seryjnej. „Świetnie, to akurat coś dla nas”, pomyślałem, i – niczym w „produkcyjniaku” z epoki wczesnego Bieruta – chwyciłem za telefon, by niezwłocznie zareagować na słuszną krytykę, wygłaszaną w imieniu ludu miast i wsi przez przedstawiciela inteligencji pracującej” – opisywał Chmielnicki.

Zaprosił dziennikarza do Starachowic, gdzie zaprezentował samochody, które znajdowały się w opracowaniu, w tym Stara 244. „Padła propozycja, aby na jego bazie opracować dla rolnictwa samochód do transportu płodów. Redaktor skontaktował FSC z PGR Przytoczna k. Zielonej Góry. W Zielonej Górze zjawiliśmy się około

potrzebowanie na rolniczą wywrotkę i najlepiej, gdyby FSC podjęła się tego zadania. Fabryka oznaczyła model z rolniczym nadwoziem 244 RS. „Do tej pracy zgłosiła się masa chętnych. Historia, o której opowiadam, rozgrywa się wszak pod koniec lat 70., kiedy mięso było już od dawna na kartki, żywność droższa i były coraz większe kłopoty z zaopatrzeniem. A tam – wszystkiego w bród... I to jakiej jakości!”

„Okres współpracy z PGR w Przytocznej trwał około dwóch lat. Nasi ludzie „zabijali się”, żeby tam jechać, bo na miejscu czekała ich darmowa wyżerka, a wracali zawsze obładowani kobiałkami pełnymi kiełbas, pysznych wędlin i innych frykasów (PGR miało własną masarnię). Starachowiczanie przyjeżdżali z Przytocznej jak z innego świata.

Aż żal było kończyć prace projektowe, ale cóż... Skonstruowaliśmy dla nich w końcu piękny samochód. Wyposażony w nowoczesną, samorozładowczą skrzynię. Rolnicy byli z niego bardzo zadowoleni” - podkreślał Chmielnicki.

Star 244 RS z zabudową zaprojektowaną przez zespół Zygmunta Spytka trafił do produkcji w 1978 roku, pojemność jego skrzyni ładunkowej wynosiła 4,5 m³, z nadkładkami wzrastała do 6,5 m³ i do 15 m³ z nadkładkami i nadstawką. Otwieranie i zamykanie nadwozia odbywało się za pomocą linki. Na nadwoziu możliwy był także montaż cysterny, rozrzucacza obornika lub nawozów.

Masa własna podwozia wyniosła

nie np. urządzeń odlewni żeliwa sięganie 125 proc., staliwa 120 proc., maszyn do obróbki cieplnej 132 proc., urządzeń do obróbki galwanicznej 111 proc. Już w 1976 roku niedobory mocy produkcyjnych wystąpiły na ponad tysiącu maszynach na łączną sumę blisko 2,4 mln godz. Spośród 26 wydziałów 1,7 mln godzin brakowało w odlewni, 0,5 mln w Zakładzie Części Samochodowych Ilża i 0,3 mln w Zakładzie Części Samochodowych na 3. wydziale.

Ponad 57 proc. maszyn liczyło ponad 10 lat. Oznaczało to przeciążenie nowszych maszyn, które pracowały praktycznie w ruchu ciągłym. Ta sytuacja dotyczyła przede wszystkim linii obróbczych bębnowych hamulcowych, piast i belki osi przedniej. Obróbka skrawaniem stanowiła połowę pracochłonności, gdy montaż odpowiadał za 15 proc.

Pomimo utrudnień w 1976 roku z FSC wyjechało już niemal 1,7 tys. Starów 244 wszystkich odmian i rekordowe 2,2 tys. w kolejnym roku. Załamanie nadeszło w 1978 roku, gdy produkcja ledwo przekroczyła tysiąc sztuk.

Potrzebna pilna rozbudowa

Tymczasem rząd naciskał na Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, aby zwiększyło produkcję samochodów dla wsi. Lepsze usprzętowanie miało ułatwić wzrost produkcji żywności, której w kraju coraz bardziej brakowało.

Dyrektor inwestycji Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego Wiesław Czuper pisał 25 października 1979 roku do dyrektora Departamentu Środków Transportu Ministerstwa Przemysłu Maszynowego Witolda Konikowskiego, że „Zwiększenie produkcji samochodów terenowych i uterenionych wymaga dodatkowych inwestycji, głównie w FSC Starachowice. Według opracowanego studium szacuje się nakłady na wzrost produkcji samochodów 244 i 266 do 12 tys. sztuk rocznie obu tych samochodów na około 8,5 mld zł, w tym 2,2 mld zł na roboty budowlano-montażowe.”

I dalej: „Pion Rozwoju i Inwestycji ZPMot rozważa możliwość zwiększenia produkcji samochodów 244 RS w 1980 roku do tysiąca sztuk. Koncepcja taka zostanie przedłożona w MPM



do 20 listopada br.”

Zaznaczał, że wielkość produkcji limitowana jest możliwościami wyprodukowania 20 300 mostów napędowych rocznie. Do początków listopada 1979 roku FSC zbudowała 140 Starów 244 RS.

O inwestycjach jednak nie było mowy i w połowie 1981 roku FSC alarmowała, że „Na wydziałach obróbczych zakupione kilkanaście lat temu obrabiarki dożywają ostatnich dni. Do nowszych urządzeń brakuje części zamiennych. Przestoje liczone są w tysiącach godzin. Wydział P-1 ma na liście zaległych remontów 47 obrabiarek. W rezultacie przestoje spowodowane awariami wyniosły 23,3 tys. godzin. Remonty są słabej jako-

ści. Rewolwerówka przeszła remont w kwietniu, a w czerwcu stanęła i tak miesiąc już jest nieczynna. P-2 ma 18 obrabiarek od kilku lat czekających na remont, a w 1981 roku do remontu miało trafić 8, ale żadnej nie przekazano remontowcom.

W P-3 na 232 maszyny 40 proc. ma ponad 20 lat i nie wytrzymuje okresu międzyawaryjnego. Niesprawna kopiałka czeka na remont od 1,5 roku. Wydział stracił w 1980 roku w przestojach 31 tys. godzin. W pierwszych pięciu miesiącach 1981 roku straty sięgnęły 12 tys. godzin. W P-8 na 20 nitownic połowa jest niesprawna, a śrutownica pracuje z głośnością ponad 100 decybeli. W P-9 aparat Grob mógłby pracować bezawaryjnie,



gdyby zapewnić mu właściwą obsługę techniczną. Jeśli sukcesywnie nie będziemy odnawiać parku maszynowego, wkrótce okaże się, że nie mamy czym produkować nie tylko samochodów, ale nawet przysłowiowych lemieszki.”

Koniec ciężarówki „do pola”

Zapaść w produkcji zbiegła się ze zmianami konstrukcyjnymi. Star 244 (podobnie jak 266) otrzymał skrzynię rozdzielczą SR 380 M z żeliwną obudową, zamiast aluminiowej, która pękała. Nowa skrzynia była o 22 kg cięższa od poprzedniej, ważyła 141 kg.

W 1981 roku cała rodzina Star 200 otrzymała 24-voltową instalację elektryczną. Wcześniejsze egzemplarze (wzorem Stara 28) miały instalację 12 V, a do rozruchu 24 V. – To była zhora kierowców i mechaników. W tych samochodach za fotelem pasażera zamontowany był stycznik 12/24 V, który w pozycji załączonej podawał 24 V na rozrusznik. Rozwiązanie było wymuszone przez duże obciążenie w momencie pracy rozrusznika (podwyższenie

napięcia zmniejszało natężenie prądu w rozruszniku i przewodach). Nie bez powodu stosowano w nich specjalne bezpieczniki 50 A. Z powodu braku części zamiennych, niefachowej obsługi i własnych „patentów”, zwory zanieczyszczały się, nadpalały, a w efekcie nawet zwierały. Jeśli kierowca nie był zwolennikiem czystości i w kabinie za fotelami zalegały szmaty i np. bańki z olejem, pożar był niemal gwarantowany – wspomina dziennikarz motoryzacyjny Wojciech Mackiewicz, który użytkował Stara 3W200 z 1980 roku.

Tadeusz Nogaj przypomina, że konstruktorzy wzmocnili także wały napędowe i wałki atakujące przekładni głównej (cienkie ukęcały się), co stało się wraz z rozpoczęciem produkcji Stara 1142.

Stary 244 używane były nie tylko w rolnictwie i budownictwie. Leśnik Andrzej Falkiewicz wspomina, że po włączeniu przedniego napędu nie było drogi, po której Star 244 by nie przejechał. – Nawet w błocie lub w śniegu był nie do zatrzymania. Co prawda Star 244 na przyczepę kłonicową brał tylko 10 m kubicznych

drewna, a współczesne ciężarówki wezmą 40 m sześciennych, ale trzeba dla nich budować drogi, bo po gruntowych nie przejadą – porównuje.

Następca Stara 200 także miał otrzymać wersję 4x4, znaną jako 1144, o ładowności 5,5 tony. Jednak produkcja pół tysiąca aut rocznie nie usprawiedliwiała inwestycji. Po 1989 roku zmalała do połowy setki rocznie. Ostatnie 4 sztuki modelu 244 Zakłady Starachowickie Star sprzedały w 2000 roku, a łącznie 12 717.

Tadeusz Nogaj zaznacza, że jeszcze można spotkać na wsi Stara 244, choć jest to rzadkość. – Potrzeby rolnika bardzo się zmieniły, dziś duże traktory robią robotę w polu i w transporcie płodów do gospodarstwa. Są mocne i szybkie. Tym samym rola ciężarówki „do pola” zakończyła się bezpowrotnie – kończy właściciel serwisu Agro-Star.

Podziękowania dla: Pawła Chmielnickiego, Tomasza Kasprzyszaka, Wojciecha Mackiewicza, Tadeusza Nogaja, Bogusława Postka, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego, Józefa Zembrowskiego.



MASZ FIRME?

TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl



Jak nie dać się oszukać na VAT

Nabycie paliw ciekłych od nierzetelnych kontrahentów lub nieświadome uczestnictwo w procederze oszustw podatkowych (jako ostateczny odbiorca) skutkuje obowiązkiem zapłaty nieuregulowanych przez kontrahentów podatków.

Opr. Krzysztof Matuszewski

Rząd wprowadził w 2016 roku tzw. „pakiet paliwowy”, który uszczelnia pobór podatku VAT od przywozu paliw ciekłych z zagranicy. Dostawca paliwa musi być podmiotem uprawnionym do obrotu paliwami na terytorium kraju, posiadającym odpowiednią koncesję. Musi również spełniać obowiązki związane z Narodowym Centrum Wskaźnikowym i zapasami obowiązkowymi oraz musi znajdować się w odpowiednich rejestrach Agencji Rezerw Materiałowych oraz Urzędu Regulacji Energetyki. Dostawca paliwa musi działać jako podatnik podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego.

Przewodnik MF

Ministerstwo Finansów opublikowało przewodnik, który ma pomóc przedsiębiorcom uchronić się przed oszustami. Wyjaśnia w nim cele i działanie zastosowanych rozwiązań.

Ochrona przedsiębiorcy – kupującego.

Kaucja gwarancyjna pozwala na wyłączenie odpowiedzialności solidarnej nabywcy paliwa w sytuacji, gdy zakupił paliwo bez podatku VAT od nielegalnie działającego sprzedającego.

Co w przypadku, gdy przewoźnik nieświadomie zakupił paliwo bez zapłaconej akcyzy?

Jeżeli od wyrobów nie została zapłacona akcyza, organ podatkowy jest upoważniony do pociągania posiadacza wyrobów akcyzowych do solidtarnej odpowiedzialności za rozliczenie podatku akcyzowego w sytuacji, gdy niesolidny dostawca nie rozliczy ciężącego na nim obowiązku zapłaty akcyzy.

Celem powyższej regulacji jest zapobieganie sytuacjom, w których organ podatkowy wykrywa w obrocie wyroby akcyzowe niewiadomego lub nielegalnego pochodzenia, a podmiot je posiadający odmawia ujawnienia źródła pochodzenia tych wyrobów lub wskazuje źródło nieistniejące.

Mechanizm procedury zawieszenia poboru akcyzy

Mechanizm procedury zawieszenia poboru akcyzy pozwala na odsunięcie w czasie konieczności zapłaty akcyzy, mimo powstania obowiązku podatkowego. Procedura jest stosowana podczas produkcji, magazynowania, przeladowywania i przemieszczania wyrobów akcyzowych, w trakcie której nie powstaje zobowiązanie podatkowe.

Zawieszenie poboru akcyzy ma zastosowanie, jeżeli wyroby akcyzowe są w składzie podatkowym (w tym również w wyniku zwrotu przez podmiot pośredniczący, albo podmiot zużywający), przemieszczane między składami podatkowymi na terytorium

kraju, a także przemieszczane w celu dokonania eksportu ze składu podatkowego do urzędu celnego na terytorium kraju, który nadzoruje faktyczne wyprowadzenie tych wyrobów poza terytorium Unii Europejskiej.

Podatek akcyzowy staje się wymagalny w momencie dopuszczenia do konsumpcji. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w orzeczeniu wskazał, że fakt przechowywania wyrobu akcyzowego bez uiszczenia od niego podatku akcyzowego skutkuje powstaniem obowiązku podatkowego.

Co w przypadku kwestionowania przez organy podatkowe prawa do odliczenia podatku z faktury dokumentującej zakup paliwa?

Organ podatkowy może uznać takie transakcje za fikcyjne lub zawierane dla pozorów i przez to zobowiązać przewoźnika do dwukrotnej zapłaty podatku VAT – z faktycznie wystawionej faktury za zakup hurtowy paliwa, a także podatku VAT z oszustwa oraz solidarnej odpowiedzialności nabywcy paliwa za zobowiązania z tytułu podatku VAT jego dostawcy, która jest wyłączona tylko w przypadku, kiedy dostawca paliw ciekłych złoży kaucję gwarancyjną.

W przypadku postępowania dotyczącego podatku VAT, na organie prowadzącym postępowanie ciąży obowiązek badania „dobrej wiary” nabywcy paliw. Aby uniknąć konsekwencji udziału, choćby nieświadomego, w mechanizmie oszustwa

niezbędna i wymagana jest od przedsiębiorców dokonujących obrotu paliwami należyta staranność. Ministerstwo Finansów opublikowało w listopadzie 2014 roku list ostrzegawczy do podatników VAT w sprawie zagrożenia oszustwami w obrocie paliwami. Resort wskazał charakterystyczne, najczęściej powtarzające się cechy transakcji wykorzystywanych w procederze oszustwa. Jednak należy zaznaczyć, że pojedyncze cechy z wykazu nie muszą automatycznie stanowić przejawu oszustwa.

Właściwa metodyka

W 2018 roku Ministerstwo Finansów opublikowało dokument „Metodyka w zakresie oceny dochowania należytej staranności przez nabywców towarów w transakcjach krajowych”. Jest to lista przesłanek należytej staranności po stronie nabywcy w transakcjach krajowych, których spełnienie w momencie zawierania transakcji skutkowałoby brakiem podstaw do kwestionowania u podatników prawa do odliczenia podatku VAT. Lista nie ma charakteru zamkniętego, ponieważ w praktyce życia gospodarczego mogą wystąpić inne sytuacje wskazujące na ryzyko udziału w oszustwie.

Kryteria transakcyjne

- transakcja została przeprowadzona bez ryzyka gospodarczego,
- podatnik dokonał płatności gotówką lub skorzystał z obniżenia ceny w przypadku płatności gotów-

ką, gdy wartość transakcji przekracza 15 tys. zł,

- podatnik zapłacił za towar przelewem na dwa odrębne rachunki bankowe, rachunek podmiotu trzeciego lub rachunek zagraniczny,
- zapłata za towar następuje na rachunek innego niż sprzedawca podmiotu gospodarczego lub na rachunek w krajach trzecich,
- cena towaru oferowanego podatnikowi przez kontrahenta znacząco

i bez ekonomicznego uzasadnienia odbiega od ceny rynkowej, wynikającej z istniejącego mechanizmu kształtowania cen w obrocie paliwami, np. rabat jest większy niż 200 zł/1000 litrów od ceny rafinerijnej,

- oferowanie paliwa bez biokomponentów (np. olej napędowy B0),
- stosunkowo krótkie terminy płatności, biorąc pod uwagę rozmiar transakcji,
- podatnik nabył od kontrahenta towary, które należą do innej branży niż ta, w której działa kontrahent i których dotychczas podatnik od niego nie nabywał, jeżeli zmiana profilu działalności kontrahenta nie ma uzasadnienia ekonomicznego,
- kontakt z kontrahentem lub osobą go reprezentującą nie był odpowiedni dla okoliczności danej transakcji,
- wymagany przez kontrahenta od podatnika termin płatności był krótszy niż termin płatności oferowany przez innych dostawców z tej samej branży bez ekonomicznego uzasadnienia,
- zachodzi bardzo szybka wymiana handlowa – natychmiastowa odsprzedaż towaru do kolejnych podmiotów,
- transakcja została zawarta na warunkach znacznie odbiegających od tych, które uznawane były w danej

branży za gwarantujące bezpieczeństwo obrotu,

- kontrahent dostarczał towary niezgodne z wymaganiami jakościowymi określonymi w przepisach prawa powszechnie obowiązującego,
- transakcja pomiędzy podatnikiem a kontrahentem nie była udokumentowana umową, zamówieniem lub innym potwierdzeniem warunków tej transakcji,
- kontrahent będący spółką kapitałową dysponował kapitałem zakładowym niewspółmiernie niskim w stosunku do okoliczności transakcji,
- kontrahent nie posiadał zaplecza organizacyjno-technicznego odpowiedniego do rodzaju i skali prowadzonej działalności gospodarczej,
- kontrahent nie dysponuje stroną internetową (lub nie jest obecny w mediach społecznościowych) z informacjami odpowiednimi do skali prowadzonej działalności, mimo że jest to przyjęte w danej branży.

dostawcą jest nowo powstała firma, a jej właścicielem lub reprezentantem jest osoba młoda lub w wieku 50-60 lat bez doświadczenia w branży, często obcokrajowiec (pochodzący z krajów trzecich, spoza UE), z którym utrudniony lub niemożliwy jest bezpośredni kontakt,

- częsta zmiana siedziby bez zgłoszenia jej nowego adresu do

urzędu skarbowego i organu rejestrowego,

- podmiot, szczególnie przy dużej skali działalności, zgłasza siedzibę firmy pod adresem, pod którym brak jest oznak prowadzenia działalności gospodarczej (tzw. wirtualne biuro) lub w wynajętym lokalu mieszkalnym, nie posiada zaplecza technicznego niezbędnego do prowadzenia tego rodzaju działalności,
- dostawcy i odbiorcy w łańcuchu dostaw często zmieniają się bez żadnego ekono-

micznego uzasadnienia (pojawiają się nowe firmy, ponownie uruchamiane są przedsiębiorstwa po zmianach udziałowców),

- nieuzasadniona, duża liczba podmiotów biorących udział w obrocie (w normalnych warunkach rynek dąży do wyeliminowania zbędnych

zostali zarejestrowani,

- czy kontrahent posiada wymagane koncesje i zezwolenia dotyczące towarów, które są przedmiotem planowanych transakcji,
- czy osoby reprezentujące kontrahenta miały umocowanie lub pełnomocnictwa (np. zweryfikowa-

był obowiązany na podstawie przepisów ustaw podatkowych,

- zaleganiu lub niezaleganiu przez podatnika w podatkach wynikających z deklaracji lub innych dokumentów składanych na podstawie ustaw podatkowych.

Celem wprowadzenia zmian jest:

- ochrona podatników przed poniesieniem konsekwencji nieuczciwości kontrahentów,
- wprowadzenie procedury rzetelnej oceny kontrahentów,
- umożliwienie uzyskania przed podatnika informacji o sytuacji podatkowej kontrahenta.

2. Możliwość korzystania przez nabywcę paliw z mechanizmu podzielonej płatności.

MPP, czyli tzw. split payment, jest dobrowolny. Rada Ministrów przyjęła 2 lipca 2019 roku projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, który wprowadza m.in. obowiązkowy mechanizm podzielonej płatności w branżach: stalowej, paliwowej, usług budowlanych, przenoszenia uprawnień do CO₂. Objęte nim będą także transakcje, których przedmiotem są części i akcesoria do pojazdów silnikowych, węgiel i produkty węglowe, maszyny i urządzenia elektryczne, ich części i akcesoria. Elementem identyfikującym obowiązkowe zastosowanie MPP do danej transakcji będzie odpowiednia informacja zamieszczona na fakturze.

Nowe rozwiązania wejdą w życie 1 września tego roku, z wyjątkiem przepisów dotyczących podatków dochodowych, które zaczynają obowiązywać 1 stycznia 2020 roku.

Dokonanie zapłaty należności wynikającej z faktury przy wykorzystaniu mechanizmu podzielonej płatności może być uznawane za jedną z kluczowych przesłanek, że w danym przypadku należyta staranność została przez podatnika dochowana. MPP funkcjonuje w systemie rozliczeń bankowych.

Podmioty zagraniczne, rozliczające za pomocą przelewów bankowych transakcje podlegające opodatkowaniu VAT w Polsce, zobowiązane zostaną do otwarcia rachunku bankowego w Polsce oraz umieszczenia informacji na fakturze o stosowaniu obligatoryjnego mechanizmu podzielonej płatności.

MPP, czyli tzw. split payment, jest dobrowolny. Rada Ministrów przyjęła 2 lipca 2019 roku projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, który wprowadza m.in. obowiązkowy mechanizm podzielonej płatności w branżach: stalowej, paliwowej, usług budowlanych, przenoszenia uprawnień do CO₂

pośredników w obrocie, by uzyskać jak najwyższą marżę, natomiast w oszustwie podatkowym łańcuch obrotu jest nienaturalnie długi),

- paliwa oferowane są wyłącznie z dostawą do odbiorcy lub oferowany jest zwrot kosztów transportu przy odbiorze własnym (z uwagi na brak infrastruktury i środków transportu) lub miejscem odbioru zamówionego paliwa przez nabywcę jest miejsce inne niż siedziba bądź stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej sprzedawcy.

nie umocowania osób upoważnionych do udzielenia pełnomocnictwa w imieniu kontrahenta na podstawie danych z KRS lub CEIDG).

- czy w późniejszym okresie przywrócono rejestrację kontrahenta w sytuacji, gdy na moment transakcji figurował w wykazie podmiotów wykreślonych z rejestru jako czynni podatnicy VAT,
- czy w późniejszym okresie nie został do tego rejestru wpisany, gdy na moment jej zawarcia nie był wpisany do rejestru podatników VAT czynnych.

Kryteria formalne

Przy ocenie należytej staranności KAS weźmie pod uwagę, czy w przypadku każdego nowego kontrahenta nabywca potwierdził:

- w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS) lub Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), że kontrahent jest w nim zarejestrowany – o ile rejestracja w KRS lub CEIDG jest wymagana w przypadku kontrahenta,
- czy kontrahent jest zarejestrowany jako podatnik VAT czynny przez usługę Sprawdzenie statusu podmiotu VAT na Portalu Podatkowym lub przez złożenie wniosku do właściwego urzędu skarbowego,
- czy kontrahent w momencie transakcji jest wpisany do prowadzonego przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) wykazu podmiotów, które zostały wykreślone z rejestru jako podatnicy VAT lub nie

Weryfikacja i podzielona płatność

Dostępnych jest wiele możliwości weryfikacji dostawcy pod kątem zabezpieczenia swoich interesów:

- Wykaz podmiotów posiadających koncesje dla paliw ciekłych prowadzony przez Urząd Regulacji Energetyki <https://rejstry.ure.gov.pl>
 - Rejestr dostawców paliwa.

Organy podatkowe mogą udzielać kontrahentowi podatnika prowadzącego działalność gospodarczą na jego wniosek informacji o:

- niezłożeniu lub złożeniu przez podatnika deklaracji lub innych dokumentów, do których złożenia był zobowiązany na podstawie przepisów ustaw podatkowych,
- nieujęciu przez podatnika w złożonej deklaracji lub innych dokumentach czynności, do których ujęcia

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





Actros: oszczędny i ekologiczny
Firma aktywnie stara się obniżyć swój wpływ na środowisko – dlatego priorytetem jest niskie spalanie



Eksperci od autotransportu
Jednym z filarów floty Adampol S.A. są pojazdy Mercedes-Benz



Korzystna relacja
Szymon Wądołowski – Mercedesy zapewniają jakość i niskie koszty eksploatacji

Czysta jakość

Grupa Adampol S.A. jest jedną z największych polskich firm specjalizujących w autotransporcie o zasięgu euroazjatyckim. Niemal połowę floty własnej stanowią w niej Mercedesy

Adampol S.A. powstał w 1990 roku, jak większość ówczesnie zakładanych firm przewozowych – trochę z przypadku. Jednak dziś już niemal trzydziestoletnia historia działalności pokazuje, że oprócz przypadku, o sukcesie Adampolu decyduje wizjonerskie i świadome zarządzanie wszystkimi obszarami działalności, a przede wszystkim nastawienie na najwyższą jakość. Obejmuje to oczywiście także flotę, liczącą ponad 600 własnych autotransporterów, z czego niemal połowę stanowią pojazdy z gwiazdą.

– Kryteria wyboru marki do naszego taboru wynikają bezpośrednio z priorytetów biznesowych całej firmy – mówi Szymon Wądołowski, zastępca dyrektora ds. taboru własnego Adampol S.A. – Jakość usługi jest powiązana z jakością samochodu,

którym ją wykonujemy, a w przypadku Mercedesa jest ona zapewniona na wysokim poziomie. Drugim ważnym dla nas celem jest jak najmniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne, aktywnie włączamy się w działania mające na celu dekarbonizację transportu, czyli obniżanie emisji dwutlenku węgla. Tu rachunek jest prosty – im mniejsze spalanie, tym niższa emisja. Druga generacja silników spełniających normę Euro 6 w Actrosie zapewnia spalanie na bardzo zadowalającym poziomie. Jest ono średnio o dwa litry niższe niż w przypadku pozostałych marek obecnych w naszej flocie.

W przypadku branży autotransportu, a w Adampol S.A. ta właśnie gałąź działalności stanowi o 90 proc. przychodów, uzyskanie dobrych wyników spalania jest trudniejsze niż w zwykłym

transporcie międzynarodowym. – Musimy uwzględnić, że autotransporter ma gorsze parametry aerodynamiczne, dlatego zużycie paliwa jest wyższe. Tym bardziej więc każdy litr się liczy, a Mercedesy pozwalają nam te oszczędności generować – mówi Szymon Wądołowski. W przypadku operatora logistycznego, jakim w istocie jest Adampol S.A., wydatki na paliwo stanowią 30-35 proc. kosztów działalności i mają największy udział w strukturze kosztów, niskie spalanie jest więc ważnym elementem w strategii firmy. Wynika to ze skali – liczby pojazdów i 11-12 tys. kilometrów przejeżdżanych przez każdy z nich w ciągu miesiąca – a także celów ekologicznych, które stawia sobie Adampol S.A., dlatego istotne staje się wszystko, co pomaga zmniejszyć wpływ na środowisko. – Jednym z takich rozwiązań, które wspierają kierowców w zakresie spalania jest system Predictive Powertrain Control. Regularnie szkolimy kierowców z ecodrivingu z pomocą m.in. instruktorów Mercedes-Benz TRUCKTraining – kładą oni duży nacisk na korzystanie z tego systemu, a my widzimy wymierne rezultaty jego stosowania. Kierowca sam nie zawsze jest w stanie wyczuć, czy trasa będzie delikatnie pod górkę czy w dół a system to wychwytuje i odpowiednio reaguje. Ma to realny wpływ na poziom zużycia paliwa.

Autotransportery Adampol S.A. dzięki licznym spółkom córkom w innych krajach przemierzają w zasadzie całą Europę i Azję – ideę reaktacji Jedwabnego Szlaku, w którą od lat jest zaangażowana, firma realizuje w praktyce na co dzień. Także dzięki Mercedesom, które od wielu lat należą do floty. Ich zakup firma finansuje kredytem bankowym. – Taką jest nasza polityka od dawna – mówi Szymon Wądołowski. – W tym roku do naszej floty dołączyło 16 kolejnych Actrosów. Sukcesywnie wymieniamy pojazdy na nowe, bo średni wiek auta u nas nie przekracza pięciu lat. W przyszłym roku na pewno zainteresujemy się najnowszym modelem Actrosa – jesteśmy przywiązani do tej marki i jakości, którą oferuje. Poza tym, jeśli chodzi o cenę, która również jest dla nas ważnym kryterium, Mercedes zapewnia najniższe koszty eksploatacji w odniesieniu do ceny zakupu.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 45

LUTZ ASSEKURANZ

W ostatnio publikowanych artykułach z naszej serii omówiliśmy kilka podstawowych elementów polis ubezpieczeniowych CMR: „Przedmiot umowy ubezpieczenia”, „Zakres terytorialny”, „Zakres ochrony ubezpieczeniowej” oraz „Wyłączenia”. W bieżącym numerze zajmiemy się „Limitami odszkodowań”.

Wielu przewoźników daje się namówić na zawarcie polisy ubezpieczeniowej, nie sprawdzając bliżej warunków ubezpieczenia, tylko dlatego, że kusi ich wyjątkowo niska składka. Opłata za ubezpieczenie powinna być oczywiście ustalona po rozsądnej cenie, ale dla specjalistów z firmy Lutz Assekuranz ważniejsze są możliwości jak najszerszy zakres ochrony ubezpieczeniowej (włącznie z art. 29. ust. 2 CMR wina umyślna i rażą-

ce niedbalstwo) oraz odpowiednio wysokie odszkodowania w razie wystąpienia szkody. Ponadto należy jeszcze zwrócić uwagę na takie zagadnienia jak „Sublimity”, „Odszkodowanie za każdą szkodę”, „Odszkodowanie za każde zdarzenie ubezpieczeniowe” oraz „Agregat roczny”.

Istotne regulacje określające odpowiedzialność cywilną

Jako istotne postanowienia regulujące kwestię odpowiedzialności omawialiśmy w ramach naszej serii artykuły 2, 3 i 7 ust. 3, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 7, art. 16 ust. 2, art. 20 ust. 1, art. 21 i 23 ust. 3 oraz art. 24, 25, 26, 28 i 29. W tym wydaniu nie będziemy ich jednak analizować w powyższej kolejności. Pod uwagę należy wziąć fakt, że zgodnie z naszym doświadczeniem nawet rzadko występujące zdarzenia stanowią wysokie ryzyko i w żadnym razie nie powinny pozostać nieubezpieczone, nawet za cenę mniejszej składki. Moż-

na to wykazać poprzez porównanie do ubezpieczenia AC, które jak wiadomo pokrywa np. szkody wypadkowe na naszym pojeździe, do których sami się przyczyniliśmy. Jeżeli jednak ochrona ubezpieczeniowa obejmuje tylko jazdy wykonywane przez samego ubezpieczającego, a jazd wykonywanych tym pojazdem przez osoby trzecie (np. jego żonę) już nie, albo jeżeli wyłączeniu spod ochrony ubezpieczeniowej podlegają szkody powstałe np. we Włoszech (choć rodzina spędza urlop we Włoszech raz w roku), albo jeżeli wyłączone są szkody niektórych części technicznych, części karoserii i opon, to wówczas można oczywiście zaoferować taki produkt ubezpieczeniowy ze znacznie niższą składką niż zazwyczaj, ale skutkiem tego jest ogromna luka w zakresie ochrony ubezpieczeniowej.

1. Zaginięcie towaru. Artykuł 23 CMR, w ustępie 3, w przypadku całkowitego i częściowego zaginięcia towaru przewiduje, że odszkodowanie nie może przekra-

czać 8,33 SDR/kg (co stanowi równowartość około 10 EUR/kg). W pierwotnej wersji Konwencji CMR, która nadal obowiązuje w niektórych krajach, odszkodowanie ograniczone jest kwotą 25 złotych franków/kg. Oznacza to tym samym, że przewoźnik w przypadku całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki będzie odpowiadał do kwoty wynoszącej ok. 10 EUR x liczba kg wagi brutto (wraz z opakowaniem). Przyjmując, że ładowność ciężarówki wynosi 25 ton, to wynika z tego limit odpowiedzialności w wysokości maksymalnie 250 000 EUR.

2. Uszkodzenie towaru. W artykule 25 CMR określono, że w przypadku uszkodzenia przesyłki przewoźnik odpowiada maksymalnie do takiej kwoty jak w przypadku jej zaginięcia, a więc również do wysokości 250 000 EUR.

3. W razie opóźnienia dostawy, zgodnie z artykułem 23 ust. 5 CMR, przewoźnik odpowiada do wysokości przewoźnego.

4. Niepobranie zaliczenia skutkuje odpowiedzialnością do wysokości kwoty zaliczenia (artykuł 21 CMR).

5. Artykuł 20 CMR („Domiemanie utraty”) nakłada na przewoźnika odpowiedzialność taką jak w przypadku zaginięcia towaru (a zatem przy 25 tonach ładowności do ok. 250 000 EUR).

6. Artykuły 24 i 26 CMR regulują możliwość podwyż-

szczenia odpowiedzialności do kwoty deklarowanej wartości lub specjalnego interesu w dostawie.

7. Artykuł 28 CMR stanowi, że roszczenia pozaumowne należy traktować jako roszczenia umowne w zakresie odpowiedzialności w przypadku zaginięcia przesyłki, jej uszkodzenia lub opóźnienia dostawy.

8. Artykuł 29 CMR mówi, że w razie „rażącej winy” („wilful misconduct”/ „dol” – odpowiadającej różnym formom winy umyślnej, a w niektórych krajach także rażącemu niedbalstwu) wszystkie ograniczenia odpowiedzialności, m.in. zawarte w postanowieniach rozdziału IV Konwencji CMR, zostają uchylone (wszystkie dotychczas wymienione sytuacje pociągające za sobą odpowiedzialność cywilną są zatem uwzględnione). Oznacza to, że przewoźnik ponosi praktycznie nieograniczoną odpowiedzialność i to za wszelkie szkody materialne, następne i finansowe.

9. Artykuł 7 ust. 3 CMR postanawia, że w przypadku, gdy list przewozowy nie zawiera specjalnego oświadczenia, to przewoźnik odpowiada za „wszelkie koszty i szkody”, bez ograniczeń kwotowych.

10. W myśl artykułu 11 CMR przewoźnik odpowiada za skutki zagubienia lub niewłaściwego użycia dokumentów towarzyszących przesyłce do kwoty maksymalnej jak w razie zaginięcia towaru.

Należy więc za każdym razem sprawdzać swoją polisę pod względem niezbędnych sum gwarancyjnych, w czym chętnie pomogą Państwu specjaliści z firmy Lutz Assekuranz.

Konieczna jest wysoka suma ubezpieczenia!

Z uwagi na treść regulacji artykułu 29 CMR jest rzeczą oczywistą, że suma ubezpieczenia powinna być wysoka (ale nie nadmiernie wysoka, gdyż powoduje to zwiększenie składki ubezpieczeniowej). Firma Lutz Assekuranz za rozsądną uważa sumę 1 000 000 EUR, którą w razie potrzeby można oczywiście podwyższyć. Warto zauważyć, że w przypadku przewoźów kabotażowych wykonywanych na terenie Niemiec przepisy wymagają kwoty 600 000 EUR (na każde zdarzenie ubezpieczeniowe).

Zobaczmy to na przykładzie następującej kalkulacji. Towar o wartości 750 000 EUR waży 20 ton. Zwykła odpowiedzialność zgodnie z art. 23 ust. 3 CMR w przypadku jego zaginięcia lub całkowitego uszkodzenia wyniosłaby 20 000 kg x ok. 10 EUR, a zatem ok. 200 000 EUR. Jednakże odpowiedzialność w razie złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa wyniosłaby 750 000 EUR. Już sam ten przykład pokazuje, że ważne jest posiadanie wysokiej sumy ubezpieczenia.

Świadczenie ubezpieczeniowe w przypadku nieoprobienia zaliczenia, co prawie się już nie zdarza, ograniczone jest zazwyczaj do względnie przewidywalnej kwoty, ale w razie potrzeby może również zostać odpowiednio podwyższone.

Ważne jest jednak, aby także inne zdarzenia skutkujące odpowiedzialnością wysoko ubezpieczone, przy czym jest to często sformułowane w ten sposób, że owe „inne zdarzenia” (patrz: różne zdarzenia wymienione w pkt 1–10!) ubezpieczone są do górnych limitów odpowiedzialności określonych

w art. 23 i 25 CMR, nawet jeżeli limitów tych w innym przypadku nie można byłoby do nich zastosować. Tak jest np. w przypadku polisy ubezpieczeniowej OCP oferowanej za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz.

Niebezpieczne sublimity

Przy zawieraniu wielu polis oferowanych na rynku wskazana jest ostrożność z uwagą na tzw. sublimity. W polisie podana jest wówczas np. suma ubezpieczenia w wysokości 1 000 000 EUR, a „drobnym drukiem” napisane jest np. pod „sublimitami”: „w przypadku odpowiedzialności na mocy art. 29 CMR ubezpieczony sublimit wynosi w każdym przypadku 250 000 EUR”. Oznacza to, że przy np. 25 tonach ładowności ubezpieczyciel zwróci 250 000 EUR, czyli dokładnie taką samą kwotę, jak przy odpowiedzialności określonej w art. 23 ust. 3 CMR. Różnicę do wysokości rzeczywistej szkody – np. gdy towar ma wartość 750 000 EUR, a więc w takim wypadku 500 000 EUR – ubezpieczający będzie musiał pokryć sam. Na skutek tego rodzaju zapisów wprowadzających sublimity udzielana przez ubezpieczyciela ochrona w zakresie art. 29 staje się praktycznie zbyteczna.

Agregaty roczne & Co.

Niektórzy ubezpieczyciele przewidują w swoich polisach także tzw. „agregaty roczne”. Przykładowo może to brzmieć tak: „Odszkodowanie ograniczone jest kwotą 200 000 EUR za każdą szkodę, jednakże rocznie maksymalnie kwotą 400 000 EUR”. Gdy tylko ubezpieczyciel w ciągu okresu ubezpieczenia wy-

placi 400 000 EUR (co może się już zdarzyć w ramach dwóch przypadków kradzieży), dalsze odszkodowania nie będą wypłacane.

Na koniec omówimy jeszcze tematykę „szkody” i „zdarzenia ubezpieczeniowe”. W warunkach niektórych polis rozróżnia się te dwa pojęcia. „Szkoda” to pojedyncze zdarzenie, np. zostaje skradzioną ciężarówka wraz z towarem. „Zdarzenie ubezpieczeniowe” to zdarzenie, w przypadku którego kilka szkód pozostaje ze sobą w ścisłym związku czasowo-przestrzennym. Klasycznym przykładem na to jest kilka ciężarówek ubezpieczającego przewoźnych ładunek, które zaparkowano obok siebie. Gdy pierwszy pojazd staje w płomieniach, to w konsekwencji w niedługim czasie również i zaparkowane obok pojazdy zostają zajęte przez ogień. Wskutek tego powstaje szkoda całkowita na kilku ładunkach cało pojazdowych wywołana tylko jednym zdarzeniem ubezpieczeniowym. Jeżeli w polisie poczyniono takie rozróżnienie, to w każdym przypadku kwota odszkodowania za jedno zdarzenie ubezpieczeniowe powinna być wielokrotnieścią tej, która jest przewidziana za pojedynczą szkodę.

Jak już wspominaliśmy w naszych poprzednich publikacjach, analiza warunków polis jest często trudnym zadaniem, ponieważ zawarte tam postanowienia są przeważnie napisane „specjalistyczną chińszczyzną”. Z tego względu powinno się w tym celu korzystać z usług ekspertów, a ci z firmy Lutz Assekuranz pozostają zawsze chętnie do Państwa dyspozycji.

Praktyczne wskazówki

- Ochrona ubezpieczeniowa powinna być adekwatna do odpowiedzialności wynikającej z Konwencji CMR, zarówno pod względem zakresu, jaki i odszkodowania ubezpieczeniowego.
- Maksymalne odszkodowanie powinno być kwotowo dopasowane do przypadków podlegających artykułowi 29 CMR, przy czym sumę 1 000 000 EUR należy uważać za zasadną, jeżeli nie zachodzą jakieś szczególne okoliczności.
- Ustalenia podejmowane ze zleceńodawcami, o których mowa w art. 24 i 26 CMR, muszą z reguły być z góry uzgadniane z ubezpieczycielem OCP.
- Wskazana jest ostrożność w przypadku sublimitów i tym podobnych zapisów.
- Zaleca się, aby sprawdzenie warunków własnej polisy zlecić firmie Lutz Assekuranz.

Co ma wspólnego Smart APP Tracking ze świeżymi pomidorami na Twoim stole?

TIMOCOM

Kiedy ciężarówka wioząca świeże warzywa zepsuje się na trasie, dyspozytor dostaje zwykle białej gorączki. Zaczyna się cały szereg telefonów i pytań. Wytlumaczenie mechanikowi, który ma naprawić usterkę, gdzie ma się udać, to kolejne cenne minuty, które bezpowrotnie uciekają. Walka o to, żeby świeżo zebrane z pola pomidory dotarły na czas w idealnym stanie może zakończyć się przegraną... Ale czy musi?

Być specjalistą

60 % realizowanych przez TBX Logistics zleceń to warzywa i owoce. Wożą także mięso, mrożone pieczywo, wyroby mleczarskie, kosmetyki i farmaceutyki. Zajmują się tym od lat, choć to organizacyjnie młoda firma. Jej domeną jest transport chłodniczy, stanowi on 95 % zleceń. „My naprawdę wiemy, jak przewozić produkty wrażliwe z krótkim terminem przydatności. Nie traktujemy transportu w temperaturze kontrolowanej, jako dodatek do biznesu. To jest nasza główna specjalizacja, tym się zajmujemy i mamy w tym doświadczenie” - mówi Angelika Maćkowiak, dyrektor sprzedaży w TBX Logistics. Firma wykonuje w większości transporty całopojazdowe, ale oferuje także ładunki częściowe, magazynowanie, przewóz ładunków neutralnych, kompletację. Jak deklaruje prezes zarządu TBX Logistics



Marcin Jeziorski, 70 % ich aktywności to transport międzynarodowy na terenie Europy Zachodniej, głównie Belgii i Holandii, Hiszpanii, Francji, Włoch, Wielkiej Brytanii, Grecji, ale także Turcji. Firma spogląda szeroko na biznes. Współpracuje nie tylko z klientami, dopasowując usługę do ich potrzeb, lecz również z przewoźnikami, ponieważ nie posiada własnej floty.

Zarządzanie w chaosie

Firma TBX Logistics, zajmując się w przeważającej części transportem warzyw i owoców, poza innymi czynnikami jest w dużym stopniu zależna od... pogody. „W momencie, gdy aura w Polsce przez kilka dni jest słoneczna, oczywiście jest, że truskawka będzie dojrzewać szybciej i w związku z tym lepiej jej nie importować z Hiszpani, bo polska, która dojrzeje, będzie tańsza. To ryzyko biznesowe tych

firm, które sprzedają warzywa i owoce w Polsce, dla których świadczymy transport. Dla nas oznacza to, że jednego dnia klient będzie potrzebował 5 samochodów, gdyż prognoza pogody mówi, że będzie padał deszcz, a kolejnego dnia może być zmiana planu. Więc jesteśmy bardzo podatni na warunki pogodowe i na gusta konsumentów” - tłumaczy prezes zarządu TBX Logistics. W tym kontekście zarządzanie flotą współpracujących z TBX Logistics przewoźników i wiążąca się z tym konieczność nieustannej wymiany informacji jest dużym wyzwaniem. Zmienność potrzeb i dyspozycji klientów oraz konieczność optymalnego wykorzystania zasobów, którymi dysponuje firma, wymaga od niej dużej sprawności. Z jednej strony musi zapewnić klientowi w możliwie krótkim czasie od zgłoszenia zapotrzebowania wysokiej jakości usługę, a z drugiej strony dbać o odpowiednie wykorzystanie floty podwykonawców, tak żeby i oni mogli efektywnie funkcjonować na rynku. To system naczyń połączonych, wszystkie elementy układu wpływają na siebie - relacje biznesowe muszą opłacać się wszystkim. Jest to tym istotniejsze, że transport w temperaturze kontrolowanej jest szczególnie obciążony ryzykiem reklamacji, a niedotrzymanie warunków przewozu jest ogromnym kłopotem dla każdego z podmiotów łańcucha dostaw.

Wszystkie pojazdy na jednej mapie – integracja telematyki

Skupienie się na doskonaleniu systemu komunikacji wewnętrznej i ze-

wewnętrznej w oparciu o rozwiązania IT skłoniło TBX Logistics do wykorzystania integracji systemów telematycznych swoich partnerów z Systemem Smart Logistics od TIMOCOM. Dzięki temu firma gromadzi na jednej mapie wszystkie pojazdy i monitoruje ich pozycje. Co więcej, może udostępnić w kontrolowany sposób opcje monitorowania pozycji pojazdów z ładunkiem swoim klientom. Dodatkowo System pozwala na wyszukiwanie ładunków właśnie w oparciu o dane GPS. To duże ułatwienie, ponieważ firma realizując zlecenia dla stałych klientów poza Polską stara się również optymalizować transport, eliminując puste przebiegi i w tym celu korzysta z możliwości, jakie daje TIMOCOM.

Smart Safe Simple

Strategia TBX Logistics łączy się w wielu punktach z ideami, jakimi kieruje się TIMOCOM. Transport powinien być inteligentny, bezpieczny i możliwie prosty. Dzięki temu zyskują wszystkie podmioty łańcucha dostaw. „Korzyść dla klienta to przede wszystkim poczucie bezpieczeństwa. Dostęp do informacji o lokalizacji samochodu z ładunkiem, wtedy kiedy on tego potrzebuje, eliminuje stres, pozwala pewniej planować działania związane z towarem, który wieziemy. Klienci wiedzą, że pracują z firmą, która wkłada wiele trudu, żeby pomóc im wykonać lepszą usługę. Jako TBX jesteśmy lepiej postrzegani w oczach klientów, którzy nas poznali przez TIMOCOM. Dyspozytorzy floty posiadają narzędzie gromadzące wszystkie samochody w jednym miejscu, niezależnie od stosowanych



systemów telematycznych, przez co praca jest dużo szybsza. Lepiej planujemy pojazdy, jedna osoba może prowadzić więcej samochodów, popełnia mniej pomyłek w przypadku zgłoszenia pojazdów, jak i wyszukiwania ładunków. Co więcej, w przypadku awarii widzimy, gdzie znajduje się uszkodzony samochód, nie musimy zatem wykonywać mnóstwa telefonów, a pomoc może szybko dotrzeć na miejsce” - komentuje Marcin Jeziorski. Dzięki temu delikatny i wrażliwy towar dostarczany jest sprawnie i na czas, a na stół konsumentów mogą trafić świeże pomidory.

**BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE**

#TIMOCOM



Nowy system

Pojawiły się propozycje, żeby wprowadzić w Unii obowiązek montowania w samochodach systemów wyczuwających dziecko na tylnej kanapie. To wynik zdarzeń, w których pozostawione przez roztrzęsionych opiekunów śpiące dzieci poniosły śmierć w rozgrzanym aucie. Na razie nie wiadomo, jak podejść do tego unijni urzędnicy, ale dodatkowe punkty za ten system ma dawać Euro NCAP (European New Car Assessment Programme), więc i tak producenci aut mogą być zmuszeni do montowania czujników.

Mapa nieubezpieczonych

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny poda, gdzie najczęściej spotykamy kierowców jeżdżących bez obowiązkowego ubezpieczenia OC. Najgorzej wypadają województwa zachodnie: zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie, opolskie oraz warmińsko-mazurskie. Najbardziej sumienni z kolei są kierowcy z południowo-wschodniej Polski, czyli Podkarpacia, Małopolski i Lubelszczyzny. UFG wykrywa coraz więcej nieubezpieczonych samochodów, w 2018 roku było to 93 tysiące wezwania.

Protean 360

Amerykanie pokazali jak może wyglądać transport przyszłości. Protean 360+ to platforma, która może służyć w miastach do transportu ludzi i towarów. Cecha charakterystyczna to koła, które mogą obracać się o 360 stopni, dzięki czemu pojazd ma nieograniczone możliwości w manewrowaniu. Każde koło wyposażone jest we własny silnik elektryczny. Protean na razie istnieje tylko w wirtualnej rzeczywistości.



Goldfinger

6 385 000 dolarów zapłacono za Astona Martina, jednego z dwóch używanych w 1964 roku w USA do promocji filmu „Goldfinger” z cyklu przygód Jamesa Bonda. Sportowy Aston otrzymał gadżety stosowane w autach służb specjalnych: działka w błotnikach, katapultowany fotel, generator dymu (do stawiania zastony dymnej) i osłonę chroniącą przed ostrzałem.



Zitron

Tak miałby się nazywać Citroen w Niemczech. Tamtejszy importer ogłosił, że od teraz marka zmieni nazwę na terenie Niemiec. Wszystko po to, żeby ułatwić wymowę Niemcom, którzy najwyraźniej mieli problemy z poprawnym czytaniem nazwy Citroen. Tak naprawdę był to żart wymyślony z okazji urodzin francuskiej marki, która w tym roku obchodzi 100. urodziny.

Fotoradary na przejazdach

PKP zapowiada ustawienie rejestratorów robiących zdjęcie kierowcom, którzy zignorują czerwone światło. Urządzenia staną na razie na kilku najbardziej niebezpiecznych przejazdach kolejowych. Kolejne ustalą, które to miejsca. Chodzi o karanie kierowców, którzy mimo mrugającego czerwonego światła i nadjeżdżającego pociągu decydują się na przejazd przez tory, a takich sytuacji jest wiele. W tej chwili przejazdów pilnują kamery monitoringu, ale one nie robią z automatu zdjęć, na podstawie których można ukarać kierowcę.

Nie pomyli pedałów

Toyota chce wprowadzić do codziennego użytku system zapobiegający pomyleniu gazu z hamulcem, ze względu na dużą ilość przypadków omyłkowego wciśnięcia gazu, które czasem kończą się śmiercią. System będzie monitorował przestrzeń przed zaparkowanym samochodem. Jeśli wyczuje człowieka, budynek albo inny obiekt, nie pozwoli na ruszenie samochodem.

Elektryczny pickup

Wielkie możliwości pojazdów na prąd zaprezentowali też Amerykanie. Elektryczna wersja najpopularniejszego pickupa na świecie, czyli Forda F150, przeciągnęła ładunek o wadze ponad miliona funtów, czyli prawie 500 ton. Tyle ważył skład dwupiętrowych wagonów wziętych na hol przez Forda. Taki zestaw przebył dystans 300 metrów z prędkością 8 km/h.



Wyprzedany

Nowy Chevrolet Corvette został praktycznie wyprzedany jeszcze zanim trafił na rynek. Mowa o Corvette C8, która ma - po raz pierwszy w tym modelu - centralnie umieszczony silnik. Jednostka napędowa znajdująca się za plecami kierowcy, to cecha supersamochodów z bardzo wysokiej półki. Tymczasem nowy Chevrolet w Stanach kosztuje 60 tys. dolarów, to dużo mniej niż inne auta tego typu, stąd wielkie zainteresowanie.





chodu to 725 km, czyli więcej niż Tesla S. Na tle innych „elektryków” to wyjątkowo dużo.

Jeśli korzystamy z szybkiej ładowarki, w godzinę można podładować akumulatory do poziomu pozwalającego na pokonanie ponad 500 km.

Ładowanie ze zwykłego gniazdka też jest możliwe, ale daje tylko 35 km zasięgu na godzinę. Samochód nie jest tak szybki jak na przykład Tesla, bo setkę osiąga w 10 sekund, a więc nie ma się czym chwalić. Natomiast producent podkreśla, że brak konieczności doładowywania akumulatorów na długich dystansach powoduje, że Lightyear One pokonuje trasy ze średnią prędkością wyższą od konkurencji.

Panele słoneczne mają powierzchnię 5 metrów kwadratowych. To ogniwa o podwyższonej o 20 proc. skuteczności. Żeby ochronić je przed trudami codziennej eksploatacji pokryte są szkłem. Napęd przekazywany jest na 4 koła, każde z nich zasilane jest osobno.

Rodzinny i lekki

Wewnątrz jest miejsce dla pięciu osób i spory bagażnik o pojemności 780 litrów. Jeśli złożymy tylne fotele, przestrzeń bagażowa zwiększa się do 1700 litrów. Można więc mówić o pełnoprawnym, rodzinnym aucie. Aucie,

pojemność była jak największa przy relatywnie niskiej wadze i małych wymiarach.

Stylistycznie Lightyear One może budzić skrajne uczucia. Proporcje i linie nadwozia podporządkowane są wyłącznie aerodynamice i temu, żeby wygospodarować jak najwięk-

Jeśli korzystamy z szybkiej ładowarki, w godzinę można podładować akumulatory do poziomu pozwalającego na pokonanie ponad 500 km. Ładowanie ze zwykłego gniazdka też jest możliwe, ale daje tylko 35 km zasięgu na godzinę.

które mimo akumulatorów na pokładzie jest stosunkowo lekkie. Większość elektryków jest znacznie cięższa od spalinowych odpowiedników. Lightyear One przeciwnie, bo seryjne auto ma ważyć tylko 1300kg. Do budowy nadwozia użyto głównie karbo- nu i aluminium. Dodatkowo akumulatory skonstruowano tak, żeby ich

szą nasłonecznioną powierzchnię. Nie mamy tu zbyt wielu detali, bryła jest minimalistyczna. Felgi pełne i stawiające jak najmniejsze opory powietrza. Dodatkowo tylne koła przykryto w połowie w trosce o opory powietrza. Nie wszystkim auto się podoba, chociaż pojawiły się porównania do Citroena DS. Nie tylko ze względu

Słonecznik?

Jeśli na samochody elektryczne mówi się potocznie „elektryki”, to jak będzie mówić się na te wykorzystujące energię słoneczną?

Kacper Jeneralski

Pierwszy przeznaczony do seryjnej produkcji i - co ważne - długodystansowy samochód tego typu pokazali właśnie Holendrzy. Na pomysł zbudowania auta Lightyear One wpadli konstruktorzy z uniwersytetu w Eindhoven, którzy w 2013, 2015 i 2017 roku wygrali zawody solarnych samochodów „Solar Challenge”.

Pokonali wtedy prawie 3 tys. kilometrów po Australii studyjnym modelem o imieniu Stella, który w kabine miał aż 4 miejsca. W zawodach

brał udział 28-letni szef firmy Lex Hoefsloot. To był początek wizji rodzinnego samochodu wykorzystującego energię słoneczną. A ponieważ w Holandii zainteresowanie czystym transportem jest duże, to udało się zebrać aż 15 milionów euro na rozkręcenie interesu.

Wskazane parkowanie na słońcu

Lightyear One ma panele słoneczne na dachu i masce. Ale zasilany jest nie tylko słońcem. Jego baterie ładowane są z gniazdka, a solarna elektrownia wydłuża zasięg i to w dość znaczny

sposób. W ciągu godziny przy idealnych warunkach pogodowych panele produkują energię potrzebną do pokonania 12 km. To daje rocznie nawet 20-25 tys. kilometrów jazdy wyłącznie opierającej się na panelach słonecznych.

Jeśli użytkownik auta będzie parkował go na słońcu, to teoretycznie codzienne przebiegi związane z dojazdami do pracy będą odbywały się bez konieczności płacenia za prąd. Przy normalnym użytkowaniu trasa/miasto, według producenta, 41 proc. przebiegu będzie zapewniane przez słońce. Producent zapewnia, że łączny zasięg naładowanego z gniazdka samo-





na linię dachu, ale fakt, że holenderski pomysł jest pod wieloma względami nowatorski.

Taniej nie będzie

W czasach, kiedy duża część prądu pozyskiwana jest z węgla, pojawiają się dyskusje, czy elektryczne samochody są faktycznie ekologiczne. Wy-

korzystywanie energii pochodzącej z paliw kopalnych to w tym przypadku tylko przenoszenie rury wydechowej w inne miejsce. Prąd pochodzący z ogniw słonecznych to źródło w 100 procentach odnawialne i poza etapem produkcji niegenerujące żadnych dodatkowych emisji.

Lightyear One jest prototypem, ale w końcowej fazie projektu. Seryjne au-

to ma pojawić się w sprzedaży w 2021 roku. Pierwsze samochody można już zamawiać, inauguracyjna seria ma liczyć 500 egzemplarzy. Cena w przedsprzedaży to ponad 500 tys. zł. Później będzie drożej i cena wzrośnie do ponad 630 tys. zł. Wciąż jeśli ktoś planuje przesiadkę do tego auta ze względu na oszczędności, to jego pomysł może nie wypalić.



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





ILOŚĆ TESTÓW:

4901



ŚREDNIE OSZCZĘDNOŚCI
W ZUŻYCIU PALIWA:

11,1%



Liczy się **każdy** kilometr! Fuel Duel.

Prowadzenie firmy transportowej jest wyzwaniem. Każdego dnia dajesz z siebie wszystko dla swoich klientów, tak jak my robimy to dla Ciebie. Nasz nowy Actros wyposażony w udoskonalony system Predictive Powertrain Control w porównaniu do poprzedniego modelu oszczędza do 3%

paliwa na autostradach i do 5% na drogach krajowych. Przetestuj nowego Actrosa i poczuj różnicę podczas dwutygodniowego pojedynku paliwowego. Nie zadowolaj się gorszymi rozwiązaniami. Liczy się każdy kilometr! Dowiedz się więcej na stronie www.fuelduel.pl

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

