

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Brexit

6

Trilog w toku

Mordercze limity CO₂

Nowy Actros - czas: start!

14

16

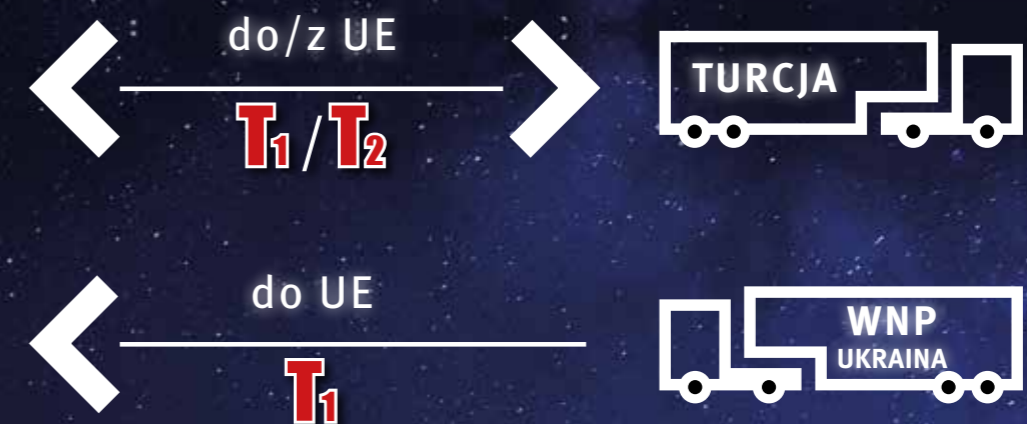
62

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

Brexit z zatorami

Dostrzegamy wysiłki polityków i rządów państw po obydwu stronach kanału La Manche, które mają na celu znalezienie sposobu na zmniejszenie negatywnych skutków Brexitu. Jednak nie uspokajają nas informacje o zatrudnieniu i przeszkoleniu setek nowych funkcjonariuszy, którzy będą obsługiwać nowo powstałe granice celne. Jesteśmy przekonani, a wynika to z naszych codziennych doświadczeń międzynarodowych przewoźników drogowych, że nawet selektywnie prowadzone kontrole pojazdów znacząco wydłużą czas przekraczania tej unijnej

granicy. Zatory i opóźnienia są nieuniknione, a ich skala będzie tak duża, jak duży jest potok pojazdów. Naszych przewoźników przygotowujemy od dawna na tę trudną sytuację. Ale wiedza i dodatkowe narzędzia formalne nie wystarczą, aby uniknąć negatywnych skutków Brexitu. Tymczasem politycy podejmują decyzje nie zastanawiając się nad efektami swoich poczynań, bez świadomości, że to my poniesiemy koszty ich działań.

Pozostaje dotychczasowy regulamin Forum

26

Forum Transportu Drogowego debatowało m.in. o dodatkowych zezwoleniach w przewozach do/z Ukrainy i Białorusi.

Za 5 lat autonomiczne ciężarówki

56

Traton obiecuje, że za 5 lat w sprzedaży pojawią się autonomiczne samochody ciężarowe i autobusy.

Frankfurt 2019

70

Na tegorocznym salonie samochodowym we Frankfurcie było mniej marek i mniej zwiedzających. Dopisały za to modele elektryczne.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719

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

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Mirosław Jagielski,
Kacper Jeneralski, Anita Rusztecka,
Justyna Wasążnik

Okładka: fot. Daimler

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 nieopisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Brexit. Przygotowania w portach

8

Urzędy celne państw, w których najczęściej będą odprawiane ładunki z i do Wielkiej Brytanii szacują wzrost liczby zgłoszeń na kilkadziesiąt procent. Kraje powiększyły liczbę funkcjonariuszy, ale opóźnienia są nie do uniknięcia.



Kary za przemyt pozostaną

10

Brytyjski rząd zastanawia się nad rewaloryzacją kar za przemyt ludzi. Przewoźnicy nie mogą liczyć na łagodność.

Prewencyjne badania trzeźwości

48

ZMPD i Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” domagają się przywrócenia przepisów umożliwiających przedsiębiorcom prewencyjne badanie trzeźwości kierowców zawodowych. W obecnym porządku prawnym są one zabronione.

Brexit: Formalności celne	6
Brexit: Przygotowania w portach	8
Brexit: Kary za przemyt pozostaną	10
Brexit: Silni, zwarci, gotowi...	12
Trilog już się toczy	14
Dwutlenek węgla „wyczyści” przewoźników	16
Egzaminy zawodowe – jest problem	18
Fotomorgana. Grunt to oparcie	20
FTD: dotychczasowy regulamin pozostaje	26
Wymiana po staremu	30
Samorząd gospodarczy ma 30 lat	34
Jubileusz na Kujawach	38
Zjazd przewoźników w Siemiatyczach i 30 lat firmy „Żerpoł”	40
Zjazd „Podlasia”	42
20. rocznica OSP z Białej Podlaskiej	44
Ekologiczni przewoźnicy drogowi	46
Medale 100-lecia dla przewoźników	47
Prewencyjne badania trzeźwości	48
Jak uniknąć problemów z systemem SENT	50
Mistrzostwa kierowców	52
Actros 5 bez tajemnic	54
Za 5 lat autonomiczne ciężarówki	56
Przewoźnik na kontrakcie.	58
100 % zwolnienia z opłat drogowych w Niemczech – tak, to nadal możliwe!	60
Nowz Actros - czas: start!	62
Odpowiedzialność przewoźnika	64
Przyszłość zaczyna się dziś	66
Frankfurt 2019	70

Brexit

Formalności celne



Bezumowny Brexit zmieni zasady przejazdów z państw Unii Europejskiej do Wielkiej Brytanii.

Anita Rusztecka
Justyna Wasążnik

Wymiana towarowa z Wielką Brytanią po bezumownym Brexicie, ze względu na powstanie granicy celnej pomiędzy Wielką Brytanią a krajami Unii Europejskiej, będzie możliwa wyłącznie z zastosowaniem jednej z procedur celnych, tj. TIR lub WPT.

Przy przekraczaniu granicy konieczne będzie wyprzedzające przekazanie dokumentów i wypełnienie

formalności. Przewoźnicy i operatorzy będą zobowiązani do skompletowania i przygotowania do kontroli wszystkich dokumentów najpóźniej 1 godzinę przed przyjazdem na granicę.

W celu uproszczenia, ułatwienia i przyspieszenia kontroli dokumentów kraje unijne: Francja, Belgia i Holandia, jak również Wielka Brytania udostępniają aplikacje, które pozwalają na scalenie zgłoszenia celnego wraz z towarzyszącymi dokumentami (np. świadectwa fitosanitarne, weterynaryjne) pod jeden kod kreskowy.

Przed wjazdem pojazdu na terminal w porcie lub do tunelu zostanie prze-

prowadzona wstępna weryfikacja dokumentów. Transporty, które nie będą miały kompletnych i poprawnych dokumentów, nie będą wpuszczane na terminal.

Na terminalu (zarówno po stronie unijnej - przy eksporcie z UE, jak i brytyjskiej - przy eksporcie z Anglii) nastąpi automatyczne sczytanie i scalenie kodu kreskowego (pod którym spakowane są wszystkie elektroniczne dokumenty) z numerem rejestracyjnym pojazdu.

Podczas przejazdu kierowca zostanie powiadomiony, czy po zjeździe z promu lub wyjeździe z tunelu ma

się kierować na przejście zielone i bez problemów kontynuować podróż, czy na przejście pomarańczowe – do dalszej kontroli. Przewoźnicy, którzy będą korzystali z karnetów TIR, będą zawsze kierowani na linię pomarańczową w celu dokonania formalności w urzędzie celnym.

Koniecznym będzie posiadanie numeru EORI do wymiany towarowej do i z Wielkiej Brytanii oraz w przypadku ubiegania się o pozwolenie na stosowanie uproszczonych procedur celnych.

Przewoźnicy i ich przedstawiciele – w celu przedłożenia deklaracji skróconych wwozu (Entry Summary Declarations, tj. Safety & Security Declarations, które początkowo dla importu do Wielkiej Brytanii nie będą wymagane) nie muszą posiadać brytyjskiego numeru EORI. Transporty TIR w Wielkiej Brytanii aktualnie będą oparte wyłącznie na dokumentacji papierowej. Polskie firmy transportowe stosujące system TIR nie muszą posiadać brytyjskiego numeru EORI. Jednak w przyszłości, gdy wymagane będzie złożenie skróconych deklaracji wwozu, przewoźnik TIR będzie musiał pozyskać brytyjski numer EORI, ale tylko wtedy, gdy sam będzie dokonywał zgłoszenielektronicznego.

Podczas korzystania z procedury T, brytyjski numer EORI musi posiadać

Brytyjskie władze celne zapewniają, że urzędy celne są przygotowane do wypełnienia wszystkich formalności związanych zarówno z procedurą WPT, jak i karnetem TIR.

gwarant, który wystawia przewoźnikowi dokument T1/T2. Brytyjski numer EORI, jak i informacje na ten temat można uzyskać pod adresem <https://www.gov.uk/eori>

Brytyjskie władze celne zapewniają, że urzędy celne są przygotowane do wypełnienia wszystkich formalności związanych zarówno z procedurą WPT, jak i karnetem TIR.

Więcej informacji na stronie ZMPD <https://zmpd.pl>

Brexit

Przygotowania w portach

Urzędy celne państw, w których najczęściej są odprawiane ładunki z i do Wielkiej Brytanii szacują wzrost liczby zgłoszeń na kilkadziesiąt procent. Kraje powiększyły szeregi funkcjonariuszy, ale opóźnienia są nie do uniknięcia.

Tomasz Małyшко

Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej w Polsce oraz Ministerstwo Infrastruktury zorganizowały 10 października spotkanie dotyczące Brexitu. Zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Ministerstwa Infrastruktury Marcin Rzeszewicz oznajmił, że branża transportowa, choć może obawiać się zakłóceń, to jednak pod względem prawnym, mimo braku umowy, zachowa dostęp do rynku brytyjskiego.

Przewozy drogowe z UE do UK nadal będą wykonywane, a podstawą tego będzie przyjęte na zasadzie wzajemności rozporządzenie 2019/501 z 25 marca 2019 r., które obowiązuje do 31 grudnia 2019 roku, ale zgodnie z projektem ma być przedłużone do 31 lipca 2020 r.

Wariant bez umowy

W przypadku „no-deal” nastąpią znaczące zmiany w przewozach UE-UK, podkreślił przedstawiciel Dyrekcji Generalnej ds. Podatków i Unii Celnej TAXUD z Komisji Europejskiej German De Melo Ponce. Wszystkie towary przyjeżdżające do UE z UK będą podlegały procedurom celnym, bowiem zmieni się ich status.

Upoważnienia udzielone przez UK nie będą ważne w UE od momentu Brexitu. Dotyczy to rejestrów, gwarantów, certyfikatów, np. AEO, uproszczeń celnych i innych. De Melo zwracał uwagę, że KE przygotowała szereg komunikatów informujących przedsiębiorców o ewentualnych zmianach. Zachęcał do zaznajomienia się z nimi na stronach internetowych KE. Każda firma musi sama zweryfikować, czy jest w pełni przygotowana, czy łańcuch dostaw, w który jest zaangażowana, jest gotowy na zmiany zarówno po stronie UK, jak i UE.

Przedstawiciel administracji celnej z Belgii Christophe Cambien ujawnił, że w związku z Brexitem służby celne oceniają wzrost liczby dodatkowych zgłoszeń celnych na 47 proc. w eksporcie i 14 proc. w imporcie. Dlatego przygotowują do tych zmian infrastrukturę, systemy elektroniczne oraz personel (docelowo mają zatrudnić 386 nowych osób).

Przemieszczanie się przez belgijskie porty będzie wymagało deklaracji bezpieczeństwa - ENS. Dwa główne porty: Antwerpia i Zeebrugge uno wcześniejszy i przygotowały nowe systemy wspomagające ruch do Wielkiej Brytanii.

Dla pierwszego portu jest to aplikacja Nxtport, dla drugiego - RxSeaport. Szczegóły ich działania można zna-

leźć na stronach internetowych tych portów. Jeśli chodzi o RxSeaport, to podstawą do przygotowania przewozu przez przewoźnika będzie booking promu, potem należy dokonać pre-notyfikacji w systemie RXSeaport.

Przewoźnik w trakcie przewozu powinien sprawdzić na tablicach, czy jego pojazd uzyskał zezwolenie na wjazd do portu. Niezbędna jest rejestracja w systemie, ale predeklaracje będzie mógł w imieniu przewoźnika składać agent. To samo dotyczy przewozu z UK do Zeebrugge - w tym przypadku także odpowiednio wcześniej należy dokonać zgłoszenia.

Będą występowały trzy rodzaje statusu dla ładunku. Czerwony będzie oznaczał zakaz wjazdu na terminal portowy, pomarańczowy będzie nakazywał zjechać kierowcy na wyznaczone miejsce parkingowe w celu wyjaśnienia problemu, zielony oznacza zezwolenie na wjazd na terminal.

Francuzi też przygotowani

Przygotowania francuskiej administracji celnej przedstawiła Berenice Charret. Poinformowała o systemie SMART BORDER, który został opracowany pod potrzeby nowej granicy FR-UK. Granica ta składa się z tunelu, 8 portów i 3 linii promowych.

Jeśli chodzi o połączenie kolejowe,



to 35 min wystarczy, aby przejechać z jednego państwa do drugiego. Infrastruktura tego połączenia była budowana w czasie, gdy UK i FR były w Unii Europejskiej, więc nie zastosowano dodatkowego zaplecza, które zwykle znajduje się na granicach. Dlatego w ostatnim czasie trzeba było wygospodarować budynki dla celników i miejsca przeznaczone na kontrole celne. Dużo uwagi poświęcono automatyzacji wszystkich procesów granicznych.

Podczas przekraczania granicy bardzo ważną stanię deklaracja celna, która będzie identyfikowana z konkretnym pojazdem. Pozwoli to na śledzenie ruchu samochodu ciężarowego i przyczepy.

W czasie wjazdu na prom system będzie wysyłał powiadomienie do służb celnych drugiej strony o rozpoczęciu tranzytu. Podczas przekraczania kanału La Manche kierowca dostanie informację na temat statusu pojazdu i przewożonego ładunku, która będzie wyświetlona na ekranie.

Na terminalu we Francji pojazd skierowany będzie na pas zielony, albo pomarańczowy, jeśli wystąpi potrzeba skontrolowania ładunku wynikająca np. z przepisów fitosanitarnych.

Na spotkaniu omówiono również możliwość zastosowania „koperty logistycznej”, która służy do przyporządkowania wielu zgłoszeń celnych

(np. pojawiających się w przypadku przewozu drobnicy) do jednego kodu kreskowego. Metoda ta oszczędza czas w momencie parowania zgłoszeń celnych towaru z pojazdem, bowiem ostatecznie należy zeskanować tylko jeden kod.

Przedstawicielka francuskiej administracji celnej dodała, że w czasie przekraczania granicy kierowca oprócz przedstawienia dokumentów celnych również może być poproszony o odpowiedzi na pytania związane z posiadaną dokumentacją celną, rodzajem towaru i rodzajem przewozu. Zachęcała również do śledzenia informacji na stronie francuskiego cła www.douane.gouv.fr

Holenderskie porty

Djoekje Adimi oraz Loekie Lepelaar poinformowały o przygotowaniach Holandii na okoliczność Brexitu. Spodziewany jest wzrost operacji celnych o 18 proc. w przypadku importu i o 33 proc. w przypadku eksportu. Liczba klientów urzędów celnych zwiększy się o 40 proc. Aby umożliwić klientom portów sprawny przepływ towarów uruchomiono aplikację Portbase (www.portbase.com).

Wokół terminali portowych w Holandii nie ma możliwości, aby pojazd swobodnie zaparkować i uzupełnić ewen-

tualne braki dokumentacji. Wszystkie niezbędne formalności należy załatwić przed przyjazdem do terminalu. Bez odpowiednio wcześniejszej rejestracji w systemie nie będzie możliwości wjechania samochodem ciężarowym do portu.

Korzystanie z aplikacji Portbase wiąże się z jednorazową opłatą. Jest ona dość wysoka, a w przypadku większej liczby ładunków usługi pośredników mogą znacząco podnieść koszty. Każda z części ładunku (np. różne zgłoszenia celne) musi być wprowadzona do systemu Portbase, dla każdego pojedynczego zgłoszenia w zgłoszeniu zbiorczym musi być zezwolony wjazd do portu. System ten działa również dla przewozów z Wielkiej Brytanii do Holandii.

W porcie automatycznie rozpoznawane są pojazdy po numerze rejestracyjnych tablic. Zachęcano, aby jak najszybciej się zarejestrować, co zapobiegnie ewentualnym kolejkom po Brexicie.

Przedstawiciele wszystkich trzech państw otwarcie informowali o przewidywanych utrudnieniach, a nawet o ograniczaniu dostępu do portów. ■

Więcej informacji na stronie Getreadyforbrexit.eu

Nagranie ze spotkania znajduje się pod linkiem https://www.youtube.com/watch?v=R8KfmmFbd_Q



Brexit

Kary za przemyt pozostaną

Brytyjski rząd zastanawia się nad rewaloryzacją kar za przemyt ludzi. Przewoźnicy nie mogą liczyć na łagodność.

Robert Przybylski

Dla brytyjskich służb najważniejsze jest zapewnienie bezpieczeństwa swoim mieszkańcom i ograniczenie przemytu ludzi. – Kary (po 600 funtów dla kierowcy i 2000 funtów dla przedsiębiorcy od każdego imigranta) są po to, aby zmienić postępowanie przemysłu transportowego. Chodzi nam o podstawowe, zupełnie proste zachowania. Kierowca wracający do samochodu powinien sprawdzić, czy całe są ściany, plan-deka, zamknięcia, kłódki. W Europie straty z tytułu włamań do naczep to 20 mld euro rocznie. Ważne jest korzystanie z bezpiecznych parkingów – podkreśla Andy Coram, zastępca dyrektora brytyjskiej Straży Granicznej, odpowiadający za południowo-wschodni odcinek granicy.

Nie zdradzać się przed kryminalistami

Przypomina, że przestępcy wiedząc, w jaki sposób pracuje przemysł transportowy, napadają na auta w wygodnym dla siebie momencie. Gdy straż graniczna znajdzie imigrantów, jest dla kierowcy za późno, kara jest nieunikniona. Dlatego podejrzane sytuacje należy zgłaszać stronie francuskiej. – W ostatnim tygodniu znaleźliśmy 800 nielegalnych imigrantów, ale dla świata przestępczego te tygodnie to „wyprzedaż” usług. Po Brexicie będzie im zapewne trudniej. Od dwóch lat poziom szmuglu ludzi pozostaje stały, tygodniowo znajdujemy 400-600 nielegalnych imigrantów. Szczyt przypadł na 2016 rok, gdy poziom przemytu był 2-3 razy wyższy od obecnego – porównuje Coram.

Ostrzega, że gangi napadają na ciężarówki i nie da się bezpiecznie parkować na noc w promieniu 200 km od Calais. Tymczasem ponad połowa pojazdów przekraczających ka-

nał nie ma systemów bezpieczeństwa. – To zła sytuacja – ocenia Coram.

Doradza zachowanie daleko idącej czujności. Nie należy rozmawiać z nieznanymi, bo informacja może być bardzo ważna dla przestępców. – Nawet planowane przystanki to dla kryminalistów cenna informacja – zaznacza zastępca dyrektora Straży Granicznej.

Dodaje, że każdy samochód jest tak samo zagrożony. – Plandeki, furgony, a nawet autotransportery. Niedawno zatrzymaliśmy partię luksusowych aut, w których ukryli się imigranci – wymienia Coram. Przyznaje natomiast, że nie każdy kierowca jest tak samo zagrożony. – Tam, gdzie podróż jest długa i rośnie ryzyko dla imigrantów, jest ich mniej – dodaje.

10 kroków dla bezpiecznego przejazdu

Brytyjski rząd już wiele lat temu przygotował „dekalog bezpieczeństwa”, czyli 10 punktów, które powinien sprawdzić kierowca. – Najlepiej mieć ze sobą wydrukowaną listę tych punktów i spisane kolejne kontrole. Trzeba sprawdzać nawet spojłery dachowe, bo za nimi potrafią chować się imigranci. Należy wypełnić listę kontrolną za każdym razem, gdy kierowca sprawdza pojazd, a trzeba to czynić po załadunku, po każdym przystanku – przypomina Coram.

Jeżeli kierowca zauważy coś podejrzanego, powinien zadzwonić pod numer 112 w Europie lub 999 w Wielkiej Brytanii. – Martwi mnie, gdy firma jest złapana na przemycie ludzi i w tłumaczeniu słyszę „nie wiedziałem”. To niestety cały czas się zdarza – przyznaje Coram. Brytyjska straż graniczna ma system akredytacji i jest w nim sto firm. Lista jest publicznie dostępna, a sama akredytacja jest darmowa.

Wśród akredytowanych firm większość jest spoza Wielkiej Brytanii. – To prawidłowy odsetek, bo w przewozach ponad 90 proc. ruchu stanowią przewoźnicy spoza Zjednoczonego Królestwa. Każda firma, która spełni nasze wymagania, otrzyma akredytację. Mogą chwalić się nią przed klientami. Otrzymanie akredytacji polega na upewnieniu nas, że przewoźnik będzie postępował zgodnie z procedurami – wyjaśnia zastęp-

ca dyrektora Straży Granicznej.

Przewoźnicy chcieliby, aby akredytacja dawała im dostęp do szybkiej ścieżki przejazdu przez granicę. – Niestety nie jesteśmy właścicielem portów i nie możemy tego tak prosto wprowadzić – kończy ten wątek Coram.

Psychologia stosowana

Przewoźnicy narzekają, że władze francuskie nie spieszą się z pomocą dla kierowców. Nie przyjmują zgłoszeń, wolno reagują. – Kierowca odkrył nielegalnych w naczepie i zadzwonił po francuską policję. O dziwo przyjechali, ale powiedzieli do kierowcy, żeby sam ściągnął z naczepy imigrantów, a oni ich zabiorą – wspomina proszący o anonimowość przewoźnik. Inny, którego ciężarówki przekraczają brytyjską granicę kilka razy w tygodniu, dodaje, że francuskim służbom nie zależy na łapaniu imigrantów. Najchętniej wszystkich wypuściliby do Wielkiej Brytanii.

Nie zgadza się z tym Coram. Wskazuje, że służby francuskie wyłapują znacznie więcej imigrantów niż brytyjskie. Ponadto obie formacje zostały wyposażone w najnowocześniejszy i najbardziej skuteczny sprzęt wart dziesiątków milionów funtów.

Oburzenie przedsiębiorców budzi także sposób prowadzenia kontroli granicznych i nakładania kar. W Calais odbywają się kontrole francuskie i brytyjskie, ale nie zawsze jednocześnie. Po kontroli francuskiej, na przestrzeni stu metrów, do aut włamują się imigranci.

Ponadto nie ma żadnego ograniczenia czasowego w nakładaniu kar, a zdarza się, że kierowca już dawno po wykryciu przemytu nie pracuje w firmie, więc przedsiębiorca musi zapłacić karę za siebie i za kierowcę. – Mamy spore spiętrzenie spowodowane szczytem przemytu z 2016 roku. Zaległości zmalowały już o połowę. Sprawy z 2019 roku chcemy rozwiązać jeszcze w tym roku – obiecuje Coram.

Podkreśla, że kary musi się ściągać. – Bywa, że przewoźnicy sprzedają nam samochody jako zapłatę kary. Niestety musimy korzystać z takiego rozwiązania. Ale naszym celem jest zmuszenie przemysłu transportowego do przestrzegania reguł, aby utrudnić przemyt ludzi – kończy Coram.

Brexit

Silni, zwarczi, gotowi...



Rząd brytyjski zapewnia, że jest gotów na Brexit w każdej postaci i że transport nie odczuje żadnej zmiany. Przewoźnicy przyjmują te deklaracje sceptycznie.

Robert Przybylski

Ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott przyznaje, że porozumienie jest dla Londynu znacznie lepsze niż bezumowny Brexit. – Musimy być jednak gotowi na wyjście bez porozumienia. Rząd powziął wiele kroków, by przygotować się na taki scenariusz – dodaje ambasador.

Ruch bez opóźnień

Brytyjska administracja uważa, że z punktu widzenia potrzeb państwa porty są przygotowane na Brexit. – Uważamy, że jesteśmy przygotowani. Mamy gotowe procedury celne i kontrolne innych służb – wlicza Sue Evans z Border Delivery Group.

Podstawową zmianą będą predeklaracje, elektronicznie wysyłane do władz celnych. – Na ich podstawie funkcjonariusze będą typować ładunki do kontroli. Na godzinę przed przyjazdem ciężarówki wszystkie dane muszą być w naszym systemie. Na terminal wjedzie wyłącznie samochód z kompletem dokumentów. Jest to jedyna metoda, która zapewni płynny ruch w portach promowych – podkreśla Jill Hawkins z HMRC (brytyjska administracja celno-podatkowa).

Evans dodaje, że nie ma nowych wymogów dotyczących dokumentacji,

wydane w UE certyfikaty kompetencji zawodowych i licencje będą nadal uznawane. Tylko ubezpieczenie OC trzeba wykupić na Wielką Brytanię.

Kabotaż zostanie na dotychczasowych zasadach: 3 operacje na 7 dni. – W mocy pozostanie wzajemne uznanie zasad w przypadku wyjścia za porozumieniem – przypomina Evans. Nie zmienią się także przepisy rozliczenia czasu pracy; Brytyjczycy obiecują pragmatyczne podejście i liczą na wzajemność ze strony UE. W razie sytuacji nadzwyczajnych reguły czasu pracy mogą być rozluźnione. Jako sytuacje nadzwyczajne należy rozumieć także korki na granicy. – Wszelkie zmiany w regułach będą wprowadzane 12 miesięcy po ich ogłoszeniu – zaznacza Evans.

Brytyjska Straż Graniczna zatrudniła dodatkowo tysiąc osób, a 5,5 tys. otrzymało specjalne przeszkolenie. Formacja wzmocniła obsadę głównie w Dover i Folkestone, a więc tam, gdzie służby spodziewają się największego nasilenia przewozów.

Straż stworzyła liczący 300 osób międzyresortowy zespół ds. Brexitu. – Założeniem jest przejazd bez opóźnień. Szukamy tylko przestępców i nie ma powodu do zatrzymywania ciężarówek przez służby graniczne. Standardowo będą przejeżdżać bez problemu – opisuje Doug McLellan z Border Force Exit Team. – Blisko współpracujemy z władzami francuskimi i holenderskimi w walce z przestępczością. Zależy nam na niezakłóconym przepływie ruchu ciężarówek – zapewnia McLellan. Służby mundurowe nie planują zwiększenia odsetka kontroli.

Biznes gorzej przygotowany

Evans szacuje, że połowa przedsiębiorców nie jest przygotowana na Brexit. – Brak prawidłowych doku-



mentów zablokuje granice – ostrzega Evans. Gotowi są armatorzy oraz przewoźnik kolejowy. Spółka Eurotunnel od dwóch lat przygotowuje się do twardego Brexitu, wspólnie z władzami Francji i Wielkiej Brytanii.

Wydała 20 mln euro na nowe systemy kontroli na granicach. Ponieważ przewozi 15 tys. ciężarówek w dwie strony dziennie (40 proc. rynku), konieczne było opracowanie elektronicznych metod. Mimo to na drodze do tunelu skanowanie obowiązkowego numeru przejazdu (MRN, numer tranzytu) będzie odbywać się ręcznie. W przypadkach awaryjnych (np. zmiana ciągnika) wykorzystywany będzie parking eksportowy na 90 miejsc, którego pojemność można 4 do 5 razy zwiększyć.

Armator P&O przygotował dodatkową przeprawę z Calais do Tilbury, która będzie funkcjonować tylko w przypadku twardego Brexitu. Podobną trasę zorganizuje także DFDS. – Bądźcie gotowi na opóźnienia i dodatkowe koszty – ostrzega dyrektor zarządzający Radek Mierzejewski z DFDS Polska.





Trilog już się toczy

Ostatnia faza prac nad Pakietem Mobilności rozpoczęła się 3 października, gdy ruszył Trilog.

Alicja Chodorowska

W procedurze uzgodnieniowej - tzw. Trilogu uczestniczą przedstawiciele trzech unijnych instytucji: Parlamentu Europejskiego, Rady UE oraz Komisji Europejskiej. Negocjacje mogą zakończyć się przyjęciem Pakietu Mobilności już pod koniec listopada tego roku.

Punktem wyjścia do rozmów są stanowiska do Pakietu przyjęte przez Radę UE 3 grudnia 2018 roku i przez Parlament Europejski 4 kwietnia 2019 roku.

Radę UE reprezentują przedstawiciele Prezydencji UE (aktualnie Finlandia), a Parlament posłowie sprawozdawcy i sprawozdawcy - cienie, wśród których jest dwoje polskich eu-

roposłów: Elżbieta Łukacijewska, która jest sprawozdawcą - cieniem do regulacji dotyczących dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego oraz poseł Kosma Złotowski - do regulacji związanych z czasem jazdy i odpoczynku kierowców.

Przypomnijmy, że posłami sprawozdawcami są: do przepisów związanych z delegowaniem w transporcie Katerina Konecna, do czasu pracy i odpoczynku kierowców Henna Virkkunen, a do regulacji dotyczących dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego Ismail Ertug.

Zielone światło dla Trilogu dała Komisja ds. transportu i turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego, która przegłosowała 24 września 2019 roku mandat do dalszego procedowania Pakietu Mobilności w Trilogu.

W Parlamencie każdy z elementów Pakietu był głosowany oddzielnie. Głosy rozkładały się w następujący sposób:

- delegowanie w transporcie - lex specialis - 28 głosów za, 16 przeciw,
- zmiany do rozporządzenia ws. czasu jazdy i odpoczynku kierowców - 30 głosów za, 15 przeciw,

- regulacje dotyczące dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego - 30 głosów za, 14 przeciw.

3 października 2019 roku odbyło się pierwsze spotkanie w ramach Trilogu, podczas którego instytucje przedstawiły swoje stanowiska negocjacyjne. Ustalono również, że poszczególne projekty zmian aktów prawnych w ramach Pakietu będą traktowane całościowo, jednakże ze względu na liczbę osób zaangażowanych w ten proces prawdopodobnie będą odbywały się osobne spotkania w odniesieniu do poszczególnych aktów legislacyjnych.

Plan spotkań w ramach Trilogu przewiduje 3 spotkania główne (3 października, 4 lub 5 listopada i 25 lub 26 listopada). Przeplatane będą kilkudniowymi spotkaniami organizacyjnymi.

Przewidziano także wspólne spotkania, poświęcone omówieniu wszystkich aktów legislacyjnych procedowanych w ramach Pakietu. Jeszcze nie jest pewne, jak prace w Trilogach będą dokładnie wyglądały. Wiele kwestii ma być omawianych podczas spotkań technicznych.

SCANIA. LIDER ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

W Scania traktujemy zrównoważony rozwój, jako zadanie na tu i teraz. Dlatego proponujemy zróżnicowane napędy alternatywne, dzięki którym już dziś możliwa jest realizacja celów dotyczących redukcji emisji spalin i hałasu, mając na uwadze rentowność prowadzonej działalności.



Efektywność energetyczna



Paliwa alternatywne i elektryfikacja



Inteligentny i bezpieczny transport



SCANIA

Dwutlenek węgla „wyczyści” przewoźników



Przewoźników czeka wymiana floty na „ekologiczną”, wymuszona opłatami za emisję dwutlenku węgla.

Robert Przybylski

Obecnie procedowany w UE Pakiet Mobilności to jeszcze nic w porównaniu do kolejnych pomysłów. Komisja Europejska przygotowuje w Pakiecie Mobilności 3 obciążenie transportu opłatami za emisję dwutlenku węgla. Ponieważ koleje zużywają trzykrotnie mniej energii na przewóz tony ładunku od transportu drogowego, nowa danina podniesie koszty przede wszystkim przewoźników samochodowych.

KE planuje, że do 2030 roku w całej Unii przewozy ładunków koleją wzrosną dwukrotnie, przypadnie na nie 30 proc. pracy przewozowej. Wdrażanie

„ekologicznych” planów będzie odbywać się na kilku płaszczyznach.

Przewoźnicy zapłacą

Europejska komisarz Ursula von der Leyen zamierza objąć Europejskim Systemem Handlu Emisjami (EU ETS) żeglugę, transport i budownictwo. EU ETS jest elektroniczną giełdą i obejmuje przemysł (12 tys. zakładów, w tym elektrownie i cementownie, odpowiadające za 45 proc. unijnej emisji dwutlenku węgla). Fabryki płacą na giełdzie między 20 a 30 euro za tonę. 9 października cena wynosiła 22,65 euro. Politycy przypuszczają się, że wraz z malejącą pulą darmowych emisji, cena tony CO₂ wzrośnie.

Niemiecki minister transportu już sygnalizował we wrześniu, że w 2020 lub najpóźniej w 2021 roku doliczy koszt emisji dwutlenku węgla do myta. Resort oszacował, że początkowo będzie to 10 euro za tonę CO₂, a ostatecznie 50 euro.

Oznacza to doliczenie do każdego przejechanego kilometra 0,8 centa, a docelowo 4 centów. W styczniu 2019 roku w Niemczech wszedł w życie no-

wy cennik, w którym 5-osiowy zestaw z silnikiem Euro VI płaci 18,7 centa za km. Zatem już niedługo koszty przejazdu wzrosną o ponad 21 proc.

Prawdopodobnie istotną częścią układanki będą tachografy nowej generacji, które umożliwią kontrolę całego systemu. Pozwolą na odtworzenie całej trasy samochodu i np. zróżnicowanie opłat w zależności od jazdy z ładunkiem lub na pusto. Jednak przede wszystkim wysokość opłat będzie zależała od emisji dwutlenku węgla. W oczywisty sposób faworyzowane będą pojazdy z alternatywnymi napędami.

Politykom nie przeszkadza, że dla pojazdów dalekodystansowych nie ma dobrego zamiennika dla silnika wysokoprężnego. Gaz nie daje odpowiednio dalekiego zasięgu, wymaga częstego tankowania. Nie zadowala także producentów, którzy woleliby skoncentrować się tylko na rozwoju jednego napędu: elektrycznego.

Uwagi, że prąd nie nadaje się do pojazdów dalekodystansowych kwitują wzruszeniem ramion. Wskazują, że np. Scania testuje ciężarówki-trolejbusy. – Koszt budowy napowietrznej sieci zasi-

lania wzdłuż autostrad jest podobny do ceny ekranów dźwiękochłonnych – porównuje prezes Scanii Henrik Henriksen. Dodatkową zaletą jest mniejsza moc potrzebna do zasilania w porównaniu do szybkich ładowarek, które trzeba by montować na parkingach.

Zapłacą też producenci

Przejście na nowe paliwa pomyślane jest całościowo. Będzie opłacało się także producentom ciężarówek, którzy już zgodzili się z KE, że od 2019 roku mierzona jest emisja dwutlenku węgla ciągników siodłowych oraz podwozi o dmc powyżej 16 ton. Obie strony uzgodniły, że w stosunku do 2019 roku emisja CO₂ nowych, rejestrowanych po raz pierwszy modeli zmaleje o 15 proc. w 2025 roku i o 30 proc. w 2030 roku.

W 2022 roku nastąpi ocena postępów w przygotowaniu do spełnienia limitów na rok 2030 i politycy wspólnie z przemysłem wyznaczają cele na 2035 rok. Dla pojazdów o dmc od 7,5 do 16 ton zbieranie danych rozpocznie

się 1 stycznia 2020 roku, zaś dla podwozi budowlanych i pozostałych 1 lipca 2020 roku.

Producent, który nie uzyska zakładanej redukcji, zapłaci pomiędzy 2025 i 2029 rokiem 4250 euro za każdy gram CO₂ wyemitowany ponad limit mierzony na tonokilometr. – Musimy elektryfikować napędy wszystkich samochodów, aby spełnić przyszłe normy – stwierdza dyrektor operacyjny Traton (właściciela m.in. Scanii i Man) Christian Levin.

Kary za przekroczenie limitów mogą iść w 9-cyfrowe sumy. Nic zatem dziwnego, że prezes Tratona Andreas Renschler prezentując nowości techniczne grupy niemal popadał w histериę. – Redukcja emisji CO₂ to prawdopodobnie największe wyzwanie dla ludzkości, przemysłu i klientów. Czyli dla wszystkich z nas. To wielki ekosystem, a transport jest jego częścią – perorował.

Skoro przemysł dogadał się z Komisją Europejską co do celów redukcji emisji, zapewne pewien jest, że je speł-

ni. Ale do tego musi przygotować nowe technologie, które też nie są tanie.

Do 2025 roku Traton wyda ponad miliard euro na elektryfikację napędów i drugie tyle na oprogramowanie pojazdów, w tym umożliwiające samodzielną jazdę. Co trzeci inżynier grupy pracuje nad oprogramowaniem; to 2 tys. osób. – W najbliższych 10-15 latach co najmniej jedna trzecia naszych pojazdów będzie miała alternatywny napęd, prawdopodobnie elektryczny. Tak się stanie, jeżeli w całej Europie będzie infrastruktura do ładowania. My odrabiamy naszą lekcję i mamy nadzieję, że politycy odrobiją także swoją – zastrzeżę Renschler, mając na myśli budowę elektrycznej infrastruktury.

- Mamy tysiące klientów, którzy stoją przed wyzwaniem zmian, rosnących kosztów i konkurencji. A transport jest kręgosłupem naszej gospodarki. Więc lepiej uczynimy transport lepszym, a lepszy transport uczyni lepszym świat – optymistycznie kończy Renschler.

Nie wiadomo tylko, ilu klientów przetrwa administracyjne turbulencje. ■

reklama



Wynajem długokomfortowy



- KRÓTKO- I DŁUGOTERMINOWY NAJEM
- CIĄGNIKI SIODŁOWE, PODWOZIA, NACZEPY, CHŁODNIE, POJAZDY DOSTAWCZE
- KOMPLEKSOWE ZARZĄDZANIE POJAZDAMI
- OBSŁUGA SERWISOWA

Szeroki wybór pojazdów wiodących marek:

DAF, MAN, IVECO, KÖGEL, SCHMITZ CARGOBULL, KAESSBOHRER

Egzaminy zawodowe – jest problem

Egzaminy zawodowe w szkołach branżowych okazały się zbyt trudne. Przewoźnicy zaproponują zmiany.



Piotr Gawelczyk

Egzaminy z praktycznej nauki zawodu nie tylko są zbyt trudne, lecz przede wszystkim niedostosowane do programu nauczania – oceniają przedsiębiorcy zaalarmowani słabymi wynikami tegorocznych sprawdzianów. ZMPD zorganizowało w swojej siedzibie 24 października spotkanie z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej, dyrektorami szkół oraz przewoźnikami.

Mechanik czy logistyk?

Przewoźnicy podkreślili, że brak zdawalności na zadowalającym poziomie

to poważny problem zarówno dla uczniów, jak i dla przedsiębiorców prowadzących w swoich firmach praktyczną naukę zawodu. Zgodnie bowiem z obowiązującymi przepisami, w przypadku nie zaliczenia egzaminu przez ucznia, przedsiębiorca nie dostaje refundacji kosztów kształcenia. Bonifacy Sornat zwrócił uwagę, że przewoźnik, który prowadzi uczniowskie praktyki, ponosi co miesiąc konkretne materialne i niematerialne koszty z tym związane. Niska zdawalność powoduje, że – nie ze swojej winy – nie otrzymuje refundacji za wyszkolenie ucznia.

Powodem są bardzo trudne pytania. – Zadałem sobie trud i rozwiązałem test. Zajęło mi to jedną godzinę i 20 minut, a transportem zajmuję się od ponad 20 lat – powiedział Sornat,

pokazując stopień trudności materiału.

Jego zdaniem problem tkwi m.in. w tym, że egzamin sprawdza umiejętności dotyczące mechaniki, a nie logistyki. – Jesteśmy zaprzyjaźnieni ze szkołami i wcale nie jest tak, że bez refundacji będziemy ucinąć kontakty. Ale to nie jest sprawiedliwe, że tylko my ponosimy konsekwencje takiej, a nie innej sytuacji – powiedział Bonifacy Sornat.

Z kolei Krzysztof Soboń zauważył, że choć jako przewoźnik przez trzy lata szkoli ucznia, to nie jest pewny należytej mu refundacji ze względu na fakt, że absolwent szkoły branżowej np. nie przystępuje do egzaminów. Odpowiadając na tę kwestię dyrektor Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego MEN Urszula Martynowicz podkreśliła, że żaden uczeń nie dostanie świadectwa dopóty, dopóki nie podojdzie do egzaminu.

Egzamin na poziomie technikum

O wynikach sprawdzianów powiedzieli także przedstawiciele placówek oświatowych. – W minionym roku szkolnym do egzaminów przystąpiło u nas ośmiu uczniów. Teorię zdało pięciu. Do części praktycznej przystąpiło siedem osób. Nie zdał nikt – powiedziała Grażyna Bekier, zastępca dyrektora Powiatowego Zespołu Szkół w Łopusznie. – Nasze zastrzeżenia budziła forma egzaminu i wymagania stawiane uczniom, bo po analizie pytań okazało się, że to typowy test wiedzy przeznaczony dla technika transportu drogowego i technika-logistyka, a nie kierowcy-mechanika. W związku z tym wystosowaliśmy pisma do Centralnej Komisji Egzamina-



cyjnej i Ministerstwa Edukacji Narodowej o zmianę formy egzaminu – dodała dyr. Grażyna Bekier.

Natomiast dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych w Olsztynie Arkadiusz Gnoza zwrócił uwagę na trudności związane z matematyczną częścią sprawdzianu, który jest na poziomie technikum. – To przerasta możliwości uczniów szkoły branżowej, zwłaszcza że tolerancja błędów jest bardzo mała – powiedział dyr. Gnoza.

Dyrektor Martynowicz podkreśliła wolę ministerstwa, by podstawa programowa w jak najlepszy sposób odzwierciedlała to, co będzie potrzebne w pracy przyszłemu kierowcy. Przypomniała, że nowa, obowiązująca od września tego roku podstawa programowa została przygotowana wspólnie z przewoźnikami. – Wyrzuciliśmy większość treści dotyczących mechaniki, kładąc nacisk na umiejętność decydowania. Dziś - przy tak dużym zaawansowaniu technicznym pojazdów - nikt już nie oczekuje, że kierowca będzie naprawiał ciężarówkę. Nie widzę problemu w tym, by ruszyć podstawę programową, bo chcemy, by była ona jak najlepsza. Ale musimy mieć świadomość tego, że uruchamiamy dla kolejnego rocznika kolejny zestaw treści – dodała dyr. Martynowicz.

– Jesteśmy gotowi do dyskusji, jak ma wyglądać egzamin. To ma być porozumienie pomiędzy tym, co oczeku-



ją pracodawcy, a tym, czego oczekuje szkoła – powiedział dyrektor Centralnej Komisji Egzaminacyjnej Marcin Smolik, zapraszając na 20 listopada przedsiębiorców, dyrektorów szkół, nauczycieli oraz przedstawicieli MEN na spotkanie dotyczące szczegółowego omówienia egzaminacyjnych zadań.

Prowadzący spotkanie Sławomir Jeneralski zaproponował, by przewoźnicy, którzy prowadzą praktyki zawodowe, raz jeszcze odnieśli się do zawartości podstawy nauczania i na tej podstawie przygotowali propozycje rozwiązań. ■



Grunt to oparcie

Chcą podobno oprzeć dyskusję na zdrowych zasadach.

Świetny dowcip, dawno mnie tak nic nie rozbawiło.

Zbigniew Janiak, Józef Stelmachowski

Juliusz Skurewicz

Ja sobie oprę głowę o blat, bo to pewnie chwilę potrwa.

Artur Kamiński

A ja się boję na to patrzeć.

Lepiej się podpierać delikatnie - „na inteligenta”.

Łukasz Twardowski

Można pod nos, ale ostrożnie, żeby palec nie wlaź.

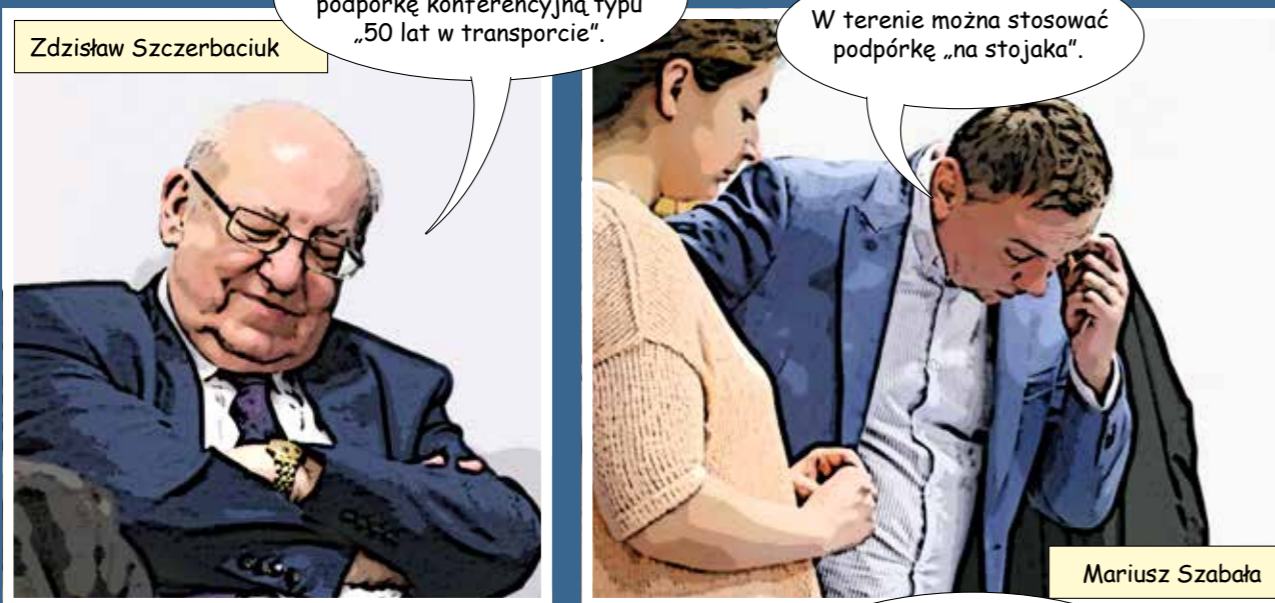
Artur Kalisiak

Mam pytanie: jak najlepiej ułożyć ręce do inteligentnej podpórki?

Romuald Szmyt



Najpierw składasz dłonie do oklasków, a potem podpierasz albo nie.



A ja mam zaszczyt zaprezentować kolegom podpórkę konferencyjną typu „50 lat w transporcie”.

W terenie można stosować podpórkę „na stojaka”.



A co powiecie na podpórkę „jesienna melancholia”.



Księżniczka Charlotte pokazała język dziennikarzom i światu się to spodobało. Ciekawe, czy u nas by się przyjęło.



Zaraz się rozplaczę.

0,5 mln ton soli na zimę

GDDKiA spodziewa się zużycia 490 tys. ton soli drogowej, 2,4 tys. ton chlorku wapnia i 47 tys. ton materiałów uszorstniających (piasek, itp.) podczas zimowego utrzymania dróg w sezonie 2019/2020. Dyrekcja ma do utrzymania 17,2 tys. km dróg, a łącznie z dodatkowymi jezdniami i drogami serwisowymi blisko 20 tys. km. W standardzie I (uprzętnięcie śniegu do 4 godzin po opadach, a błota pośniegowego do 6 godzin) utrzymany będzie 4,7 tys. km, w standardzie II - ok. 11 tys. km. Dla potrzeb operacyjnych na sieci dróg krajowych zainstalowano ok. 1000 kamer oraz ok. 550 stacji meteorologicznych.

Kolej wozi mniej

W pierwszych ośmiu miesiącach 2019 roku praca przewozowa kolei wyniosła 37,6 mld tkm, co oznacza 4,5 proc. spadek w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego. Masa ładunków zmalała o niemal 5 proc. - do 157,9 mln ton. Z danych GUS za ten sam okres wynika, że przewozy kolei zmalały o 5,4 proc. - do 156,7 mln ton, gdy transport samochodowy powiększył ją o 4,9 proc. - do 199,7 mln ton. W ostatniej dekadzie praca transportu samochodowego wzrosła niemal dwukrotnie, gdy kolejowego o jedną trzecią.

Zimowe także na osi sterowanej

W Niemczech 1 lipca 2020 roku wejdzie w życie nowe rozporządzenie w sprawie opon zimowych do samochodów ciężarowych i autobusów. Wymaga ono, aby pojazdy ciężarowe miały opony zimowe nie tylko na kołach na osi napędowej, ale również na osiach sterujących. Nowy wymóg będzie dotyczył ciężarówek kategorii N2 i N3 (o dmc powyżej 3,5 t). Za oponę zimową uznaje się oponę z symbolem góry i płatka śniegu.



Dwupaliwowe powyżej 300 litrów

Od 1 października 2019 roku w Niemczech zwolnione z myta są pojazdy dwupaliwowe z napędem na gaz ziemny o udokumentowanej minimalnej pojemności zbiornika gazu ziemnego 300 litrów lub w przypadku LNG - 115 kg. Pojemność odnosi się do jednego dużego zbiornika lub sumy pojemności kilku mniejszych. Jeżeli minimalna pojemność zbiornika jest zapewniona, obowiązuje domniemanie, że udział eksploatacji z napędem na gaz ziemny wyraźnie przeważa podczas regu-

larnej eksploatacji pojazdu. Dwupaliwowe o mniejszych zbiornikach zostaną po 1 października 2019 roku usunięte z listy samochodów zwolnionych z opłat. Pojazdy ciężarowe z napędem na gaz ziemny są od 1 stycznia 2019 roku zwolnione z opłaty drogowej. Zwolnienie obowiązuje do 31 grudnia 2020 roku. Opłatom drogowym podlegają pojazdy napędzane LPG (Liquefied Petroleum Gas).

Daleki Wschód napędza kolej



W pierwszej połowie roku udział przewozów intermodalnych na sieci PKP PLK sięgnął 11,41 proc. w pracy przewozowej. Największy udział (47,8 proc.) zdobyło PKP Cargo przed Captrain Polska (11,7 proc.). Wzrosty napędzane są m.in. przez przewozy kontenerów z Dalekiego Wschodu. Na sieci kolei rosyjskich, białoru-

skich i kazachskich wzrosły one w pierwszych dziewięciu miesiącach roku o 14,3 proc., gdy przewozy łącznie zmalały o 0,6 proc. Koleje Rosyjskie liczą na dalszy wzrost przewozów kontenerowych, modernizując tory. Dzięki nim przebiegi dobowe pociągów mają wzrosnąć z 1100 km do 1500 km.

FTD: dotychczasowy regulamin pozostaje



Głównymi tematami Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 17 października w siedzibie ZMPD, były kwestie dodatkowych zezwoleń dla przewoźników ukraińskich i białoruskich w roku 2019 oraz regulamin funkcjonowania FTD.

Piotr Gawelczyk

Forum Transportu Drogowego, w którym uczestniczyli przedstawiciele 26 organizacji polskich przewoźników drogowych i spedytorów, przyjęło jednogłośnie stanowisko dotyczące kontyngentu zezwoleń międzynarodowych dla przewoźników ukraińskich i białoruskich w roku 2019. Stanowisko to jest odpowiedzią na wystąpienia dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

Bogdana Oleksiaka oraz dyrektora Departamentu Współpracy Międzynarodowej MI Pawła Skowrońskiego, postulujące konieczność kolejnych spotkań z przewoźnikami białoruskimi i ukraińskimi w sprawie zezwoleń.

FTD uważa, że minął etap konsultacji pomiędzy rządem a środowiskiem przewoźników drogowych. Sygnatariusze FTD stanowczo domagają się, żeby wszelkie ewentualne działania ministerstwa, które będą wykraczały poza ustalenia komisji mieszanych, uwzględniały aspekty ekonomiczne, ekologiczne oraz związane z funkcjo-

nowaniem infrastruktury granicznej, które powinny wzmacniać, a nie osłabiać polskich przewoźników.

Podczas posiedzenia dyskutowano również na temat zasad działania Forum Transportu Drogowego. Ustalono, że prace FTD będą się odbywały na podstawie dotychczas obowiązującego regulaminu. Uczestnicy Forum zapoznali się także z informacją na temat reprezentacji środowiska przewoźników drogowych w Wojewódzkich Radach Dialogu Społecznego oraz Powiatowych Radach Rynku Pracy.





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!**

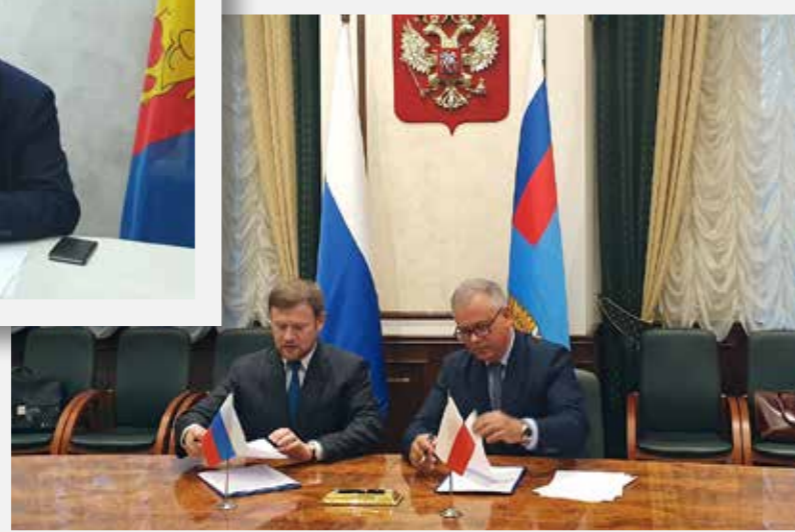
Najprostszy cennik:
tylko jedna tygodniowa cena
na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at

Wymiana po staremu



Kontyngenty zezwoleń na rok 2020 z Rosją i Białorusią pozostaną bez zmian



Mirosław Jagielski

Podczas negocjacji Polski z Rosją i Białorusią uzgodniono wielkość kontyngentów na 2020 rok na niezmiennym w stosunku do roku obecnego poziomie. Przewoźnicy nie wykluczają jednak, że w najbliższych latach może wzrosnąć liczba przewozów do Rosji czy przez Rosję, w związku z możliwością stopniowego otwierania rynku chińskiego.

Przewozy do Rosji

Przedstawiciele Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych uzgodnili 17 i 18 września wysokość wstępnego kontyngentu zezwoleń na 2020 rok - na 210 000 zezwoleń. Polscy przewoźnicy otrzymają 146 000 zezwoleń na przewozy dwustronne/tranzytowe i 64 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich, z ograniczeniem na przewozy z/do Włoch. Strony zadeklarowały, że będą dą-

żyły do likwidacji barier utrudniających międzynarodowy przewóz drogowy i powstrzymania bezprawnych działań funkcjonariuszy organów kontrolnych.

- Formuła „wstępny kontyngent” jest zwyczajowo stosowana w tego typu protokołach i oznacza, że strony mogą w ciągu roku spotykać się i ewentualnie skorygować ustalenia. - Jest to zatem rodzaj furtyki na okoliczność zmiany przyjętych wcześniej ustaleń. - Przed kilku laty to polskim przedsiębiorcom brakowało zezwoleń na wjazd do Rosji. Obecnie sytuacja się odwróciła i dlatego polska strona powściągliwie podeszła do zwiększania kontyngentu zezwoleń na przyszły rok, mimo że o to zabiegała strona rosyjska - skomentował Piotr Mikiel.

Przewozy na Białoruś

Polsko-Białoruska Komisja Mieszana ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych ustaliła wielkość kontyngentu zezwoleń na rok 2020 po dwóch dniach obrad (23-24 września).

W wyniku dyskusji uzgodniono wstępną wymianę zezwoleń na następny rok w takiej samej wysokości jak na rok 2019. Oznacza to 199 tysięcy dla każdej ze stron, z czego 170 000 zezwoleń dwustronnych/tranzytowych, 22 000 zezwoleń tranzytowych i 7 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Strona białoruska zwróciła się z prośbą o ponowne przeanalizowanie możliwości przydzielenia dodatkowych zezwoleń na bieżący rok z uwagi na trudną sytuację, w jakiej znaleźli się przewoźnicy białoruscy.

Podczas posiedzeń obydwu komisji mieszanych polskiej delegacji przewodniczył dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak. W posiedzeniach Komisji brali udział także przedstawiciele ZMPD: dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel, radca prezesa Tadeusz Wilk i specjalista Departamentu Transportu Mirosław Jagielski. W grupie przewoźników byli też reprezentanci innych organizacji przewoźników.



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



ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT % 



Nie czekaj

na zakończenie kwartału

odzyskaj

podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



DAF XF PURE EXCELLENCE

Efektywność w praktyce

Ustanawiamy standardy w efektywności silnika

Oferujemy najwyższy komfort w kabinie

Zapewniamy najniższe zużycie paliwa



Wszystko, czego oczekujesz
od marki numer 1 na rynku!

WWW.DAFTRUCKS.PL

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Samorząd gospodarczy ma 30 lat



30. rocznica istnienia Pracodawców RP zbiega się z 30-leciem polskiej transformacji gospodarczej.

Piotr Gawelczyk

Ten fakt był inspiracją do określenia wątku przewodniego jubileuszowej konferencji, która odbyła się 2 października na Zamku Królewskim w Warszawie pod hasłem „Pracodawcy Europy Środkowej i Wschodniej. Trzydzieści lat doświadczeń i przyszłość”. Zwieńczeniem jubileuszu była wieczorna Gala, której punktem kulminacyjnym było wręczenie statuetek - Wektorów 30-lecia.

W dyskusji o transformacji gospodarczej i jej przyszłości w naszej części Europy wzięli udział m.in. przedstawiciele biznesu, w tym Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników

Drogowych w Polsce, oraz organizacji pracodawców z Polski i zagranicy.

W ramach wydarzenia odbyło się osiem paneli dyskusyjnych. W jednym z nich, zatytułowanym „30 lat na rynku Polski i Europy – doświadczenia i perspektywy”, którego głównymi zagadnieniami były m.in. początki biznesu, meandry funkcjonowania i rozwoju, wyzwania, jakie stoją dziś przed przedsiębiorcami i firmami uczestniczył dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel, który powiedział o historii ZMPD oraz o wielkim sukcesie, jaki odnieśli po zmianie ustroju polscy transportowcy. – Nasza branża po wejściu w życie ustawy dotyczącej swobody działalności gospodarczej, zwanej też ustawą Wilczka, zyskała wiatr w żagle. Z kolei po wejściu do Unii Europejskiej zniknęły potężne bariery w rozwoju międzynarodowym, czyli zezwolenia na przewozy do innych państw UE i granice. Wiedzieliśmy, że będziemy mogli konkurować jakością. I tak się stało. Już po czterech latach wejścia do UE, w 2008 r., polska branża mię-





dzynarodowego transportu drogowego stała się europejskim liderem. I tak jest do dziś – powiedział dyr. Mikiel. – Nie oznacza to, że nie mamy problemów, a dotyczą one m.in. legislacji i protekcjonizmu, który pojawia się w Unii Europejskiej.

W dyskusji pojawił się wątek płacy minimalnej i tzw. dumpingu socjalnego – hasła, pod którym niektóre państwa UE walczą z transportową konkurencją z Polski. – Tak się składa, że nasza branża należy do tej gałęzi gospodarki, gdzie płaca kierowców jest porównywalna z tą na zachodzie Europy. Gdyby tak nie było, to polscy przedsiębiorcy nie mieliby kogo posadzić za kierownicą ciężarówki. Dyskusja o płacy minimalnej pojawiła się w 2015 r. na kanwie wprowadzonych najpierw w Niemczech, potem w innych państwach przepisów jej dotyczących. To nic dziwnego, bo w wielu krajach taka płaca istnieje. Problem w tym, że kierowca jest pracownikiem mo-

bilnym, a nie delegowanym, którego obejmują przepisy o płacy minimalnej danego kraju – dodał Piotr Mikiel.

Zwieńczeniem jubileuszu była wieczorna Gala, której kulminacyjnym momentem było uroczyste wręczenie statuetek - Wektorów 30-lecia. Wektor Specjalny 30-lecia trafił do prof. dr hab. n. med. Henryka Skarżyńskiego, dyrektora Instytutu Fizjologii i Patologii Słuchu, twórcy Światowego Centrum Słuchu, a Wektora Nadziei 30-lecia otrzymała Rada Dialogu Społecznego. Nagrodę z rąk Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego odebrała przewodnicząca RDS Dorota Gardias.

Za szczególne osiągnięcia w tworzeniu warunków do rozwoju przedsiębiorczości Wektory 30-lecia otrzymały samorządy. W kategorii gminy miejskie i miejsko-wiejskie Wektora 30-lecia otrzymał samorząd Nowej Soli (nagrodę odebrał prezydent miasta Wadim Tyszkiewicz); w ka-

tegorii metropolie i miasta powyżej 500 tys. mieszkańców było dwóch laureatów: samorząd miasta Łódź (nagrodę odebrała prezydent miasta Hanna Zdanowska) oraz samorząd Wrocławia (nagrodę odebrał prezydent miasta Jacek Sutryk); w kategorii samorządy województw było również dwóch laureatów: samorząd województwa pomorskiego (nagrodę odebrał marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk) oraz samorząd województwa mazowieckiego (nagrodę odebrał marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik).

Z ramienia ZMPD w jubileuszowych obchodach uczestniczył prezes ZMPD Jan Buczek oraz dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Anna Brzezińska-Rybicka. ZMPD jest członkiem Pracodawców RP, a prezes Buczek pełni także funkcję wiceprezenta tej organizacji. ■





Jubileusz na Kujawach

6 września jubileusz 25-lecia świętowało Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego.

Na jubileuszowej uroczystości, która odbyła się w hali Artego Arena w Bydgoszczy, zgromadziło się kilkuset przewoźników, którzy byli świadkami poświęcenia sztandaru ich organizacji.

W dowód uznania dla działalności stowarzyszenia i jego członków wicewojewoda Józef Ramlau wręczył kilkunastu przedsiębiorcom odznaczenia państwowe, a wicemarszałek województwa kujawsko-pomorskiego Dariusz Kurzawa wyróżnił stowarzyszenie srebrnym medalem.

Kilkudziesięciu przewoźników otrzymało odznaki zasłużonego dla Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Pre-

zes ZMPD Jan Buczek pogratulował KSPD jubileuszu, a odznaczonym podziękował za działania na rzecz polskiego transportu.

KPSPD powstało 5 listopada 1994 roku, powołane przez 27 przewoźników. Inicjatorem utworzenia organizacji był Dionizy Woźny, który przekonał pozostałych, że lepiej wspólnie pozyskiwać zezwolenia, licencje i razem występować wobec administracji państwowej i samorządowej. Już cztery lata po założeniu do stowarzyszenia należało pół tysiąca członków. Było to nie małą zasługą prezesa Woźnego, który cieszył się powszechną sympatią i szacunkiem. W 2015 roku Dionizy Woźny zmarł, a dwa lata później stowarzyszenie przybrało jego imię.

W 2001 roku KPSPD jako pierwsze z lokalnych stowarzyszeń uruchomiło szkolenia na Certyfikat Kompetencji Zawodowych Przewoźnika. Dokonało tego przy udziale wykładowców z terenu województwa. Stowarzyszenie współpracuje ze szkołami branżowymi z regionu, prowadzącymi klasy o profilu kierowca-mechanik.

Jak podkreślił prezes KPSPD Adam Jędrych w swoim wystąpieniu, siła stowarzyszenia tkwi w jedności jego członków.

Po zakończeniu uroczystości zgromadzeni bawili się przy występie Eлены Rutkowskiej z zespołem Cygańskie Czary oraz grupy D-Tonacja Live Music Band.



Zjazd przewoźników w Siemiatyczach i 30 lat firmy „Żerpol”



W Siemiatyczach 7 września odbył się zjazd przewoźników zorganizowany przez Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia z Białegostoku. Jednocześnie świętowano 30-lecie firmy „Żerpol”.

Właściciel „Żerpolu” Henryk Boguszewski udostępnił teren firmy na uroczystości „Dnia przewoźnika”. Podczas zorganizowanej przy tej okazji konferencji wojewoda podlaski Bohdan Paszkowski zapewnił, że administracja państwowa inwestuje w drogi i przejścia graniczne, aby usprawnić przekraczanie granicy przez samochody ciężarowe. Dy-

rektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel przedstawił aktualny stan prac w Parlamencie Europejskim nad Pakietem Mobilności oraz przygotowania strony polskiej do Brexitu. Natomiast prezes SPP Władysław Żero alarmował, że maleją marże przewoźników.

Podczas obchodów 30-lecia firmy „Żerpol” jej właściciel Henryk Boguszewski przypomniał historię przed-

siębiorstwa, które założył we wsi Żery i które do dzisiaj tam działa, pozostając w rękach rodziny. Dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka wręczył pamiątkowy diament oraz list gratulacyjny z okazji jubileuszu.

Spotkanie przewoźników zakończyły występy artystyczne: zaczął je Zespół Pieśni i Tańca Małe Podlasie, który w październiku będzie obchodził 35-lecie, a gwiazdą wieczoru był Zenon Martyniuk z zespołem „Akcent”.



Zjazd „Podlasia”



Zorganizowany 5 września przez Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” XVIII ogólnopolski zjazd przewoźników przyciągnął do Chodowa k. Siedlec sporą rzeszę przedsiębiorców transportu drogowego.

Na licznych stoiskach wystawowych sponsorów można było się zapoznać z najnowszymi ofertami usług: od ubezpieczeniowych po karty paliwowe, a także z nowościami taborowymi. Mercedes zaprezentował m.in. ciągnik siodłowy bez lusterek, które zastąpiono kamerami.

W drugiej części zjazdu odbyła się dyskusja o problemach sektora pn. „Polska branża transportu drogowego pod lupą zagranicznej konkurencji”, której moderatorem był prezes stowarzyszenia Karol Rychlik. Wśród zaproszonych gości byli posłowie z różnych partii politycznych, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury,

GITD oraz władz lokalnych. Przewoźnicy skoncentrowali się na wielkości kontyngentów zezwoleń do Rosji oraz na Ukrainę i Białoruś, ustalanych na ostatnich posiedzeniach komisji mieszanych, w których uczestniczył prezes stowarzyszenia. Rozmawiano także o kłopotach związanych z wydawaniem pozwoleń na pracę dla obywateli państw spoza UE. Przedsiębiorcy zwrócili się do przedstawicieli władz o skrócenie czasu oczekiwania na te dokumenty.

Powrócił także temat ograniczenia wwozu paliwa do 200 litrów. Dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury Bogdan Oleksiak zauważył, że trudno wprowadzać

ograniczenie, które będzie dotyczyło jedynie przewoźników z wybranych państw. Przedsiębiorcy stwierdzili, że dobrym pomysłem jest zwrot akcyzy za paliwo. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek podkreślił, że w obecnych warunkach zwrot z akcyzy będzie niewielki, wyniesie kilka groszy na litrze. Najważniejsze jest stworzenie samego mechanizmu zwrotu podatku. – Jeżeli akcyza wzrośnie, wówczas łatwiej będzie uzyskać jej zwrot dzięki już funkcjonującemu mechanizmowi – podkreślił prezes ZMPD.

Występ zespołu Power Play zakończył zjazd.



20. rocznica OSP z Białej Podlaskiej



Na uroczystej gali z okazji jubileuszu 20-lecia Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej wspomniano początki stowarzyszenia oraz uhonorowano zasłużonych działaczy.

Ministerstwo Infrastruktury wraz z Wojewodą Lubelskim objęło patronat honorowy nad wydarzeniem. Podczas gali odbył się pokaz filmu, w którym przedstawiono historię stowarzyszenia. Zanim nastąpiła jego rejestracja, podlascy transportowcy od dłuższego czasu działali na rzecz poprawy, wówczas bardzo trudnej, sytuacji ekonomicznej firm transportowych. Powodem tych problemów był kryzys finansowy w Rosji, który przewoźnicy odczuli we wrześniu 1997 roku. Kry-

tyczny okazał się rok następny, kiedy wiele firm zbankrutowało, ponieważ nie odzyskało pieniędzy od wschodnich kontrahentów. Firmy, które pozostały na rynku, walczyły o przetrwanie. W tej dramatycznej sytuacji wśród przewoźników narodził się pomysł powołania Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Na Rzecz Obrony Przewoźników w Międzyrzeczu Podlaskim z siedzibą w Białej Podlaskiej (bo taką pierwotnie nazwę nosiło stowarzyszenie), które zarejestrowano 27 czerwca 2000 r. W lutym 2001 r. stowarzyszenie liczyło 64 członków, rok później organizacja sku-

piła już 172 podmioty, dziś przewoźników w OSP jest blisko pół tysiąca.

Takie były początki OSP, a jubileusz był dobrą okazją do ich wspomnienia.

W gali na Zamku Biskupim w Janowie Podlaskim, która odbyła się 4 października, uczestniczyło 500 osób. Najbardziej zasłużonych dla transportu uhonorowano „Orłami transportu drogowego” i wyróżnieniami „Przyjaciół Transportu”. Prezes ZMPD Jan Buczek otrzymał statuetkę Przyjaciela Transportu Drogowego „w uznaniu zasług dla rozwoju międzynarodowego transportu drogowego”. ■



Ekologiczni przewoźnicy drogowi



Prezes ZMPD Jan Buczek uczestniczył w debacie ekologicznej polskiego biznesu w Kancelarii Prezydenta RP.

Piotr Gawelczyk

Szefowie przedsiębiorstw oraz przedstawiciele organizacji pracodawców i organizacji eksperckich 16 października wzięli udział w zorganizowanej w Belwederze przez Kancelarię Prezydenta RP i Pracodawców RP konferencji pt. „Odpowiedzialność Ekologiczna Polskiego Biznesu”. Celem spotkania była dyskusja na temat, w jaki sposób biznes może wziąć odpowiedzialność za środowisko oraz wypracowanie Karty Odpowiedzialności Ekologicznej Przedsiębiorców i Pracodawców w Polsce.

– Dla transportu nie ma innego sposobu na dostosowanie się do norm

emisji niż zakup nowego taboru. Przewoźnicy z ZMPD już to robią. Rozumiemy potrzeby ochrony środowiska, ale oczekujemy równego traktowania – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek w panelu „Biznesowy cel XXI wieku – neutralność klimatyczna”. Wzięli w nim udział także Bartłomiej Morzycki (związek Browary Polskie) oraz Grzegorz Onichimowski z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Prezes ZMPD przypomniał, że w ostatnich pięciu latach polscy przewoźnicy kupili nowy tabor o wartości ponad 30 mld zł. Są to inwestycje 10-krotnie większe od dokonanych przez przewoźników kolejowych. Jednocześnie transport drogowy wykonuje 80 proc. pracy przewozowej,

gdy kolej niecałe 13 proc. W ostatniej dekadzie transport samochodowy zwiększył pracę niemal dwukrotnie, a kolejowy o ponad jedną trzecią. Jeśli chodzi o transport międzynarodowy, to praca przewoźników drogowych w ostatniej dekadzie wzrosła dwukrotnie, zaś kolei o 75 proc.

Prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski w oficjalnym piśmie podziękował prezesowi Janowi Buczkowi za merytoryczne zaangażowanie w organizację konferencji. – Cieszę się, że (...) wspólnie nadajemy tematowi neutralności klimatycznej Polski nowy impuls i możemy przejść od słów do czynów, których w tej kwestii tak bardzo wszyscy potrzebujemy - czytamy w piśmie Andrzeja Malinowskiego. ■

Medale 100-lecia dla przewoźników

Jan Buczek, Adam Bygłewski oraz Aleksander Reisch uhonorowani odznaką „Medal 100-lecia Odzyskania Niepodległości”.

Piotr Gawelczyk

W Ministerstwie Infrastruktury odbyła się 25 października uroczysta ceremonia wręczenia „Medalu 100-lecia Odzyskania Niepodległości”. Medale wręczał minister Andrzej Adamczyk, natomiast pamiątkowe dyplomy potwierdzające ich nadanie sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel.

– Wolność i niepodległość nigdy nie są dane raz na zawsze – przypomniał podczas kameralnej uroczystości minister Adamczyk. Podkreślił, że każdy z nagrodzonych swoją pracą zapisał piękną kartę na rzecz Rzeczypospolitej i jej wolności. – Fundament wolności i niepodległości wykuwany jest każdego dnia. Dziś, w każdym obszarze, gdzie możemy spełniać się zawodowo i społecznie, pracujemy po to, by z wolności cieszyły się także przyszłe pokolenia – podkreślił minister Adamczyk. Zwrócił uwagę na fakt, że uroczystość jest symbolicznym upamiętnieniem zarówno tego, co udało się nagrodzonym osiągnąć do tej pory, jak również okazją do przemyśleń o tym, co stanie się jutro, za rok, za 10 lat.

– W imieniu Rzeczypospolitej dziękuję Państwu za wszystko to, co dla niej zrobiliście i robicie dalej. Polscy transportowcy z determinacją, często kosztem swoich rodzin i wolnego czasu, walczą o lepsze jutro przyszłych pokoleń. Życzę, aby nie zabrakło wam sił, impetu i inicjatywy. Nie jesteście łatwymi partnerami, ale łatwi partnerzy nic nie osiągają, bo na wszystko się zgadzają. Twardy partner powoduje, że musimy się do niego podciągać, musimy szukać niestan-



dardowych rozwiązań – powiedział minister infrastruktury.

– To było bardzo wzruszające wydarzenie z pięknymi przemówieniami – powiedział po uroczystości prezes ZMPD Jan Buczek. – Medal ma dla mnie wyjątkową wartość, zwłaszcza że przed wieloma laty uznałem, że moją powinnością jest praca, a nie oglądanie się na jakiegokolwiek zaszczyty, o które zresztą nigdy się nie starałem. Tym bardziej więc jest dla mnie ogromnym zaszczytem wyróżnienie pochodzące od najwyższych osób w państwie. Dziś mieliśmy okazję do refleksji, przemyśleń i snucia kolejnych planów, bez zatrzymywania się nawet na chwilę, bo mamy jeszcze mnóstwo rzeczy do zrobienia – dodał prezes Zrzeszenia.

Także Adam Bygłewski nie krył wzruszenia. – To wyjątkowy dzień i wielkie wydarzenie w moim życiu. Uroczystość jest ukoronowaniem mojej społecznej, gospodarczej i transportowej działalności – powiedział założyciel i wiceprezes

firmy Adampol, a także były wiceprezes ZMPD. Podkreślił, że przyjmując Medal 100-lecia Odzyskania Niepodległości musimy mieć w pamięci wszystkich tych, którzy poświęcili swoje życie dla jej odzyskania, a także tych, którzy przez ostatnie sto lat dbali, by niepodległość cały czas trwała.

Swoimi przemyśleniami podzielił się także członek Zarządu ZMPD, przewodniczący Regionu Warmińsko-mazurskiego Zrzeszenia oraz wieloletni przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch. – Z tych 100 niepodległości przeżyłem już bardzo dużo. Chciałoby się, by niepodległość trwała wiecznie. Trzeba robić wszystko, by zapewnić ją sobie i naszym następcom – powiedział Aleksander Reisch.

Medal 100-lecia Odzyskania Niepodległości to okolicznościowa odznaka ustanowiona uchwałą Rady Ministrów z 8 maja 2018 r. dla uczczenia 100-lecia odzyskania niepodległości oraz na pamiątkę odrodzenia państwa polskiego. ■

Prewencyjne badania trzeźwości



ZMPD i Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” domagają się przywrócenia przepisów umożliwiających przedsiębiorcom prewencyjne badanie trzeźwości kierowców zawodowych. W obecnym porządku prawnym są one zabronione.

Adam Mikołajczyk

Prewencja, nie represja

– Będziemy się starali zmienić obowiązujący stan prawny, by zrobić wyjątek dla naszej branży – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek na konferen-

cji, która odbyła się 10 września w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Pracodawcy i związkowcy będą dążyć do zmiany przepisów m.in. na forum Rady Dialogu Społecznego.

Badania należy postrzegać jako formę prewencji, a nie represji. – W żadnym wypadku nie chcemy straszyć

kierowców, lecz wytworzyć w nich odruch bezwarunkowy: idę do pracy – jestem trzeźwy – powiedział przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Kucharski. – Chcemy, by świadomy kierowca zawodowy mógł skorzystać z odpowiednich urządzeń i by sam mógł się przebadac – dodał.

Prezes ZMPD zwrócił uwagę, że do momentu zmiany przepisów prewencja była traktowana przez wielu kierowców jako coś oczywistego; poddawali się badaniom bez większych obaw i oporów. – Wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że przy zderzeniu z ciężarówką inny uczestnik ruchu drogowego nie ma większych szans na przeżycie. Do tego dochodzi kwestia samego pojazdu i ładunku – w takich przypadkach ubezpieczenia przestają działać – powiedział Jan Buczek.

Nagle hamowanie, nawet przy prędkości 60 km/h, może spowodować zerwanie się ładunków, istnieje też ryzyko poślizgu. Ciężarówka może się przewrócić, kierowca straci zdrowie albo nawet życie. – Zależy nam, by mogli się przed tym uchronić. Każda inicjatywa, która powoduje, że tych zjawisk jest mniej, jest ze wszech miar słuszna – ocenia prezes Buczek.

Zdaniem Tadeusza Kucharskiego prewencyjne badanie powinno się odbyć tylko wtedy, gdy trudno mieć jakiegokolwiek wątpliwości, że pracownik źle się czuje, zachowuje się nie tak jak powinien. Stan kierowcy powinna zbadać kilkusobowa komisja.

Badania prewencyjne kierowców zawodowych mają istotny wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach. W zasadzie miałyby, gdyż wymuszona przez RODO nowelizacja Kodeksu Pracy, obowiązująca od 4 maja 2019 r., odebrała pracodawcom możliwość ich przeprowadzania.

Statystyka

Na podstawie danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji za 2018 r., kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali 46 wypadków pod wpływem alkoholu. – O 46 za dużo – skomentował Jan Buczek.

Nie sposób się z tym stwierdzeniem nie zgodzić. Dla porównania, to niechlubne zestawienie otwierają kierowcy samochodów osobowych (1 050), następnymi są rowerzyści (216), motorowerzyści (137), motocykliści (109), kierowcy czterokołowców (23), ciągników rolniczych (20) i innych pojazdów (13).

Prezes ZMPD podkreślił, że kierowcy zawodowi to bardzo świadoma grupa zawodowa. – Liczba zarejestrowanych ciężarówek to zaledwie 10 proc. liczby zarejestrowanych samochodów osobowych, ale zakłada-



jąc, że ciężarówka wykonuje dziesięciokrotnie większe przebiegi roczne niż przeciętna osobówka, te liczby stają się porównywalne.

Jan Buczek i Tadeusz Kucharski są zgodni, że od branży transportowej należy wymagać znacznie więcej. O tym, jak ważny jest stan trzeźwości kierowców, nie trzeba nikogo przekonywać.

Prezes ZMPD przywołał sytuację, kiedy jeden z pracodawców został

ukarany przez sąd za udzielenie nagany pracownikowi, który odmówił poddania się badaniu alkomatem. – Wprowadzenie przepisów ograniczających pracodawcy możliwość kontroli stanu trzeźwości swoich pracowników było dla nas zaskakujące, tym bardziej, że w trakcie tworzenia tych przepisów nie mieliśmy możliwości przekazania swojej opinii – podkreślił prezes ZMPD.

Jak uniknąć problemów z systemem SENT



**Tomasz Małyшко
Adam Mikołajczyk**

Pomimo długotrwałej korespondencji ZMPD z Ministerstwem Finansów przepisy regulujące przewozy materiałów „czułych podatkowo” są bardzo restrykcyjne. Ministerstwo nie uwzględniło przy ich tworzeniu opinii i sugestii środowiska przewoźników.

Uchwalone prawie 3 lata temu przez Parlament przepisy są skomplikowane, a z biegiem czasu lista towarów objętych monitorowaniem jest rozszerzana. Wśród przewoźników pojawiają się wątpliwości, czy w praktyce wypełniają wszystkie nowe i stare obligatoryjne wymogi. Dla wyjaśnienia niejasności trapiących przedsiębiorców, Zrzeszenia zorganizowało 24 września seminarium poświęcone systemowi SENT. Seminarium miało formę pytań i odpowiedzi. Na nurtujące przewoźników zagadnienia związane z systemem SENT i monitorowaniem przewozów odpowiadali przedstawiciele Mazowieckiego Urzędu Celno-Skar-

bowego: Cezary Ruszkiewicz, kierownik referatu działu realizacji w Mazowieckim Urzędzie Celno-Skarbowym oraz Dorota Brzostek, kierownik działu postępowania celnego z Izby Administracji Skarbowej w Warszawie.

Uczestnicy spotkania byli szczególnie zainteresowani technicznymi aspektami wprowadzania zgłoszeń do systemu SENT, a także rozwiązywaniem problemów.

Przedstawiciele administracji podpowiadali, jak należy postępować w razie awarii systemu lub braku potwierdzenia rejestracji zgłoszenia. Dyskutowano o różnych przypadkach przewozów, m.in. gdy przesyłki podlegające pod SENT transportowane są w postaci drobnicy z przeładunkami na terminalach logistycznych. Przepisy nie dopuszczają popełnienia „cześnie błąd” lub niezamierzonego błędu. Podkreślano, że w przypadku popełnienia tej samej pomyłki, np. w kilku zgłoszeniach, podmiot wprowadzający dane jest odpowiedzialny za każde niepoprawne zgłoszenie oddzielnie. Według przewoźników kary są niewspółmiernie wysokie w sto-

Techniczne błędy w wypełnianiu zgłoszeń do systemu SENT są bardzo kosztowne. Jak ich uniknąć, wyjaśniali w ZMPD przedstawiciele Izby Administracji Skarbowej w Warszawie i Mazowieckiego Urzędu Celno-Skarbowego.

sunku do pomyłek.

Bardzo ważne jest również poprawne wpisanie danych dotyczących pojazdu, uprawnienia do wykonywania przewozu lub adresu rozładunku. Nie zawsze adres odbiorcy jest jednoznaczny z adresem miejsca dostawy. Każda najmniejsza pomyłka we wpisaniu tych danych naraża przewoźnika na odpowiedzialność i kary.

Funkcjonariusze podkreślali, aby kierowcy korzystający z aplikacji SENT GEO w trakcie przewozu zwracali szczególną uwagę, czy przekazywanie danych lokalizacyjnych jest odpowiednio sygnalizowane w aplikacji. W razie jakichkolwiek nieprawidłowości powinni się zatrzymać na najbliższym odpowiednim parkingu w celu usunięcia pomyłek.

Tematów wymagających omówienia było tak wiele, że seminarium trwało prawie 4 godziny.

ZMPD wystąpi do Ministerstwa Finansów z uwagami dotyczącymi funkcjonowania systemu SENT, wskazując na zapisy, które według przewoźników powinny być poprawione.

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

Mistrzostwa kierowców



Branża transportowa dba o bezpieczeństwo ruchu drogowego, także poprzez organizację zawodów dla kierowców.



Piotr Gawelczyk

W Młochowie pod Warszawą odbyła się 7 września 2019 r. jubileuszowa, 10. edycja zawodów bezpiecznej i ekonomicznej jazdy dla kierowców firmy logistycznej DB Schenker. W skład tegorocznego wieloboju weszły: na początek test z przepisów ruchu drogowego, a potem konkurencja na placu manewrowym – slalom i podjazd pod rampę na czas, ćwiczenia z umiejętności udzielania pierwszej pomocy oraz jazda „o kropelce”, gdzie sprawdzana była jazda zgodnie z przepisami ruchu drogowego, a także średnie spalanie i czas przejazdu. Podczas imprezy najlepsi specjaliści spośród kierowców dali pokaz ratownictwa medycznego.

Andrzej Głuźniewicz, koordynator ds. współpracy z przewoźnikami z biura zarządu Schenker przypomniał o genezie zawodów: „W skali kraju każdego dnia na drogi wyjeżdża ponad 3 tys. współpracujących z nami kierowców. Dlatego zależy nam na tym, by promować wśród nich właściwe postawy na drogach”.

Firma co roku zaprasza chętnych do współzawodnictwa kierowców ze wszystkich 17 oddziałów. W tym roku do rywalizacji stanęli przedstawiciele 12 z nich, z takich miast jak Gdynia, Kraków, Katowice, Białystok czy Wrocław – w sumie 21 kierowców C+E, 11 z kat. C i pięciu z kat. B. – Nazwiska kierowców z roku na rok się powtarzają. Ci, którzy raz zasmakują rywalizacji, chętnie wracają – powiedział Andrzej Głuźniewicz.

Sędziami i jednocześnie współorganizatorami wydarzenia od drugiej edycji są przedstawiciele warszawskiego WORD-u, od pierwszej edycji swoje pojazdy udostępniają MAN i Mercedes.

W rywalizacji kierowców z prawem jazdy kat. C+E suma wyników dała pierwsze miejsce Michałowi Pawlakowi z warszawskiego oddziału DB Schenker. To już drugi z rzędu triumf tego kierowcy w zawodach. – Sekret bezpiecznej jazdy? Trzeba mieć oczy dookoła głowy, uważać na innych użytkowników drogi i przewidywać ich możliwe zachowania – powiedział zwycięzca, który prawo jazdy kat. C+E ma już od 12 lat. Może się pochwalić niemal bezkolizyjną karierą. – Kiedyś nie z mojej winy pijany wjechał mi w zbiornik – powiedział kierowca z Warszawy.

Jak sam przyznał, podczas sobotnich zawodów najlepiej czuł się na placu manewrowym, gdzie liczy się precyzja i opanowanie. – Wcześniej pedał w podłogę, byle szybciej, ale z tego wynikały błędy. Nauczyłem się, że szybciej nie znaczy lepiej – powiedział Michał Pawlak. Jego zdaniem tego typu imprezy motywują do podnoszenia umiejętności. – Lubię brać udział w tych zawodach także ze względu na sprawdzian z udzielania pierwszej pomocy. Jak człowiek co roku przypomni sobie zasady z nią związane, to potem, jak zobaczy wypadek, nie będzie panikował, tylko zacznie spokojnie ratować poszkodowanych – dodał.

Honorowym patronem mistrzostw było ZMPD.



Actros 5 bez tajemnic



Blisko 800 km po polskich drogach w dwa dni po wszelakich dostępnych dla dużych pojazdów drogach - to wystarczający czas, by z bliska przyjrzeć się najnowszemu członkowi ciężarowej rodziny Mercedesa, czyli Actrosowi 5. generacji. Jak wypadł test?

Piotr Gawelczyk

Najnowszy model flagowej ciężarówki Mercedesa, którego produkcja ruszyła w czerwcu 2019 r., ma ten sam układ napędowy co „czwórka”.

Bez lusterek

Zamiast zewnętrznych lusterek pojawiły się kamery, które przekazują kierowcy obraz na pionowe ekrany umieszczone wewnątrz kabiny (system MirrorCam). To rozwiązanie rewolucyjne. W produkcji seryjnej Mercedes zastosował je jako pierwszy.

Przy okazji - dzięki kamerom kierowca może, przy zaciągniętych zasłonach, nawet w środku nocy podglądać to, co się dzieje wokół pojaz-

du, co ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa zarówno kierującego, jak i samego towaru.

W nowym Actrosie pojawiły się też prowadnice strug powietrza, nowe lampy i kierunkowskazy. Deska rozdzielcza Actrosa 5. generacji składa się ze sterowanych dotykowo tabletek. Touchpady – kwestia gustu. Jednym się podoba, inni ze względu na czułość urządzenia wolą jednak starsze rozwiązanie, choć oczywiście można je odpowiednio wyregulować „pod siebie”.

W czasie jazdy na tablecie pojawia się mnóstwo informacji i komunikatów, co początkowo może nieco dezorientować, lecz – dzięki ich przejrzystości – w dość krótkim czasie można się z nimi zaprzyjaźnić.

Z komunikatów można się dowiedzieć chociażby tego, w jakiej odległo-

ści i z jaką prędkością porusza się pojazd przed nami. Kto wie, być może to właśnie nowoczesne rozwiązania staną się elementem przyciągającym młode pokolenie do zawodu kierowcy.

Drugi stopień autonomiczności

Actros 5. generacji jest wyposażony w kilka systemów, które powodują, że „piątkę” można zaliczyć do grona najnowocześniejszych pojazdów poruszających się po naszych drogach. Na pierwszy ogień – system ADA (Active Drive Assist). Utrzymuje on pojazd w torze jazdy bez zaangażowania kierowcy. Jest to jazda na drugim, w pięciostopniowej skali, stopniu autonomiczności, gdzie poziom piąty oznacza jazdę bez udziału człowieka.

Wystarczy 15 sekund po zdjęciu rąk z kierownicy, aby na tablecie pojawiła się informacja, że jednak warto byłoby wzmocnić czujność. Po kolejnych 15 sekundach bez reakcji komunikat zmienia się na czerwony z jednoczesnym sygnałem dźwiękowym, który z czasem staje się coraz bardziej natrączywy. Gdy mimo wszystko kierowca nie reaguje, następuje wyłączenie systemu.

Mimo to pojazd jedzie dalej, bowiem w tym momencie włącza się system automatycznego awaryjnego powrotu na pas ruchu. Nie jest jego zadaniem, by komfortowo prowadzić pojazd między pasami, więc zadziała dopiero wtedy, gdy ciężarówka wyjedzie poza pas ruchu.

Z tym wiąże się duże ryzyko, zwłaszcza w przypadku jazdy po drogach gorszej kategorii, kiedy za linią ciągłą pobocza jest np. rów. Dlatego też system ADA będzie raczej ułatwieniem w poruszaniu się po lepszych drogach. Oczywiście, jeśli drogi niższej kategorii na to pozwalają, system ADA także będzie działał, ale promień zakrętów oraz szerokość pobocza są na tyle małe, że mimo wszystko należy się wykazać dużą czujnością.

Warte podkreślenia (i ciągłego powtarzania) jest to, że system ADA (jak zresztą i każdy inny) nie jest stworzony po to, by prowadzić pojazd za kierowcę, lecz by dać mu wsparcie. W przypadku np. kolein czy innych nierówności na drodze można zmienić ustawienia w systemie, zwiększając tolerancję do 5 proc. w prawo i w lewo.

W przypadku przesunięcia tolerancji w prawo Actros automatycznie zbliża się do osi jezdni, analogicznie dzieje się to w lewą stronę. Za każdym razem kierowca pełni oczywiście rolę nadrzędną i to on decyduje o ostatecznym torze jazdy, tyle że musi niejako przełamać opór elektroniki.

System bezpieczeństwa w Actrosie 5. generacji rozpoznaje pieszych i jest w stanie wyhamować do zera z zastrzeżeniem, że pojazd nie porusza się z szybkością większą niż 50 km/h. Na szczęście podczas naszej podróży przez Polskę takiej potrzeby nie było.

Jazda o kropelce

System PPC (Predictive Powertrain Control), który Mercedes wprowadził

jako jeden z pierwszych producentów na świecie, ma za zadanie umożliwiać jak najwyższą wydajność układu napędowego (czyli jak najmniejsze spalanie) poprzez odpowiednie sterowanie tempomatem i skrzynią biegów.

Do tej pory PPC wykorzystywał do tego celu znajomość ukształtowania terenu pochodzącą z cyfrowych map. W „piątce” nowoczesność poszła dalej – system „widzi” dodatkowo promienie skrętu, skrzyżowania, ronda czy też dopuszczalną prędkość, do której może się dostosować. To wszystko dzieje się oczywiście tylko wtedy, gdy wgrane są odpowiednie mapy. Dziś obejmują swoim zasięgiem mniej więcej 95 proc. terenu naszego kraju.

Przed erą Actrosa nr 5 przyjęło się, że PPC jest bardzo korzystne w poruszaniu się po autostradach i drogach szybkiego ruchu, a na pozostałych ma mniejszą skuteczność. W nowym modelu Mercedesa PPC można także wykorzystywać poruszając się po drogach gorszej klasy.

Uzupełnieniem systemu jest kamera cyfrowa, która odczytuje znaki drogowe i porównuje dane z wpisanymi w PPC, klasyfikując je na bardziej i mniej istotne dla kierowcy ciężarówki, wyświetlając te pierwsze. Ważne jest to, że w przypadku tymczasowych znaków, np. związanych z ograniczeniami wynikającymi np. z remontu drogi, kamera odczyta je, lecz pojazd nie zareaguje, bo nie ma ich zapisanych w systemie. Dlatego to zawsze na kierowcy spoczywa odpowiedzialność za podjęcie konkretnego działania, zwłaszcza że może (a nawet powinien) ustawiać odpowiednie parametry, m.in. w jakim tempie dojeżdżać i z jaką prędkością pokonywać rondo czy zakręt. Co więcej – kierowca powinien też uwzględnić warunki pogodowe, w tym opady deszczu czy śniegu.

Korzystanie z PPC daje 5-procentową oszczędność. Jej skala wynika zarówno z indywidualnych ustawień, jak i z drogi, po której porusza się pojazd. Jeśli już jesteśmy przy temacie oszczędności – jeszcze w modelach Actrosa 3. generacji rzadko kiedy udawało się zejść poniżej 30 litrów. W „czwórce” zużycie paliwa na niektórych drogach, przy tych samych parametrach co w „trójce”, osiągało poziom 20 litrów. Czas pokaże, jak będzie z Actrosiem 5. generacji.

Przyjmuje się, że likwidacja lusterek zewnętrznych o ok 1,3 proc. zmniejszy opór powietrza. Dodatkowe profile na spoilerach i inne elementy poprawiające opływ powietrza mogą tę wartość znacząco podnieść, podobnie jak nowe przełożenie tylnej osi.

Czy są już prowadzone prace nad Actrosiem 6. generacji? Tego nie wie nikt. W każdym razie po kilkusetkilometrowej przejażdżce „piątką” trudno sobie wyobrazić coś więcej. No ale pomysłowość inżynierów nie zna granic...



Za 5 lat autonomiczne ciężarówki



Traton obiecuje, że za 5 lat w sprzedaży pojawią się autonomiczne samochody ciężarowe i autobusy.

Robert Przybylski

Na odgrodzonym od widzów zwirowisku kopalniana wywrotka powoli wykręca ósemki. Nie byłoby w tym może nic dziwnego gdyby nie to, że samochód nie ma kabiny. Zamiast niej nad silnikiem jest opadająca maska i schowane pod blaszanymi osłonami czujniki: kamery, lidary i radary. To druga generacja autonomicznych budowlanych Scanii.

Pojadą bez kierowców

Koncern Traton, do którego należą Scania, Man oraz Volkswagen Ciężarówka i Autobusy przewiduje, że już w 2024 roku zaoferuje autonomiczne pojazdy poziomu czwartego. – Po-

czątkowo będą użytkowane w kopalniach, zajezdniach i na autostradach – wyjaśnia dyrektor operacyjny Traton Christian Levin.

Technologia jest bardzo skomplikowana i musi być wprowadzana stopniowo. Mercedes-Benz Actros jest od półrocza sprzedawany z możliwością jazdy autonomicznej na poziomie 2. Oznacza to, że kierowca musi cały czas kontrolować samochód, choć jest on w stanie samodzielnie trzymać się pasa (nawet na łukach) i hamować przed stojącymi oraz ruchomymi przeszkodami.

Traton sądzi, że na kolejne poziomy autonomiczności będzie duży popyt. – Mamy wiele zapytań operatorów autobusowych flot z Europy i Azji. Właściciel dużego zakładu komunikacyjnego obsługującego Singapur gotów jest już teraz przejść na autonomiczne autobusy, bo ma poważne kłopoty ze znalezieniem kierowców – dodaje Levin.

Kierowców nie ma i naturalnie są kosztowni. Sprowadzani do Singapuru z Malezji i innych krajów wymagają wynajęcia mieszkania. Podobny problem mają kopalnie. – Australijska grupa górnicza w najbliższych tygo-

dnach odbierze od nas autonomiczne, 50-tonowe wywrotki. To próbne pojazdy, ale klient koniecznie chce już je wypróbować. Obiecuje sobie spore oszczędności. Jego zakład pracuje na okrągło i na każdą kopalnianą wywrotkę potrzeba czterech kierowców. Każdy kosztuje 60 tys. euro – wylicza Levin.

Będzie zatem czym się dzielić, wprowadzając nową technologię. Dlatego trudno się dziwić, że tylko w Tratonie nad autonomiczną jazdą pracuje 400 inżynierów, a zespół ma się jeszcze powiększyć.

Platforma

Grupa Traton należy do koncernu Volkswagena i przygotowuje autonomiczną platformę dla wszystkich użytkowych marek koncernu, przy okazji czerpiąc tak dużo jak się da z prac działów osobowych. Choć zespół konstrukcyjny jest duży, to zajęć nie brakuje.

Po pierwsze musi zostać stworzona cała architektura elektroniczna, która będzie przenoszona z marki na markę i z modelu na model. Musi ona spraw-

nie zbierać dane z licznych czujników i w czasie rzeczywistym je obrabiać.

Na razie sprawność systemu pozwala na jazdę z prędkością do 20 km/h. Czujniki muszą mieć czas, aby rozpoznać czy „to coś” stojące obok drogi to drzewo czy człowiek. Jeżeli człowiek, to w którą stronę może się poruszyć?

W tym momencie okazują się ważne czujniki. Radar dobrze oceni prędkość samochodu poruszającego się w tym samym kierunku przed nim lub nadjeżdżającego. Kamera służy do identyfikacji obiektu, zaś lidar do stworzenia cyfrowego obrazu sytuacji w bezpośredniej bliskości samochodu. Wszystkie sygnały czujników trzeba zgrać ze sobą i skoordynować z ruchami samochodu.

Za rok Man wypróbuje w porcie Hamburg autonomiczny zestaw w obsłudze terminala kontenerowego. – To etap ustalania, ile i jakich czujników potrzeba, aby zachować całkowite bezpieczeństwo ruchu oraz sprawdzenia poprawności działania oprogramowania – wyjaśnia prezes Man Joachim Dress.

Oprogramowanie nie ogranicza się do samego pojazdu. – Każdy kontrolowany jest przez operatora z wieży kontrolnej. Jego oprogramowanie musi być wplecione w system zarządzania przedsiębiorstwem, np. portem lub kopalnią – tłumaczy prezes Scania Henrik Henriksson.

Plan na jutro

Zanim na drogi wyjadą autonomiczne ciężarówki z nową platformą elektroniczną, trzeba przygotować „hardware”, z ujednoliconymi połączeniami i wtyczkami. Za pół roku Man zaprezentuje nową generację ciężarówek, przygotowaną wspólnie ze Scanią. – Skorzystaliśmy z ich doświadczenia i zaprojektowaliśmy pojazd o budowie modułowej, o większym stopniu zaawansowania niż nasze poprzednie projekty – ocenia Dress.

Samochód otrzyma nową kabinę o indywidualnej stylistyce, ale z podłogą i mocowaniem fotela kabiny ze Scanii. To kosztowny fragment, dlatego firma wykorzystwała wcześniejsze prace.

Dress podkreśla, że 60 proc. kosztów przygotowania nowego samochodu stanowi zespół napędowy. Nowy



Man otrzyma takie same jak Scania osie, skrzynię biegów, a od 2024 roku także taki sam silnik.

Ten ostatni komponent to jedna czwarta kosztów. Traton kończy pracę nad nową generacją 6-cylindrowych silników o pojemności 13 litrów. – Ta wielkość diesla stanowi połowę sprzedaży grupy – wyjaśnia Levin. Nowy diesel pojawi się w Scanii w przyszłym roku, zaś pod kabiny Man trafi w 2024 roku. – Man otrzyma słabsze wersje, bo ta marka konkuruje w segmencie środka, z Dafem, po czę-

ści z Volvo – opisuje Levin. Dodaje, że Scania otrzyma mocniejsze wersje silników, szybciej pojawią się w niej także nowości.

Nowe będzie także podwozie. Zarówno Scanię, jak i Man przewoźnik będzie mógł zamówić w wersji o pół metra dłuższej, na co mają pozwolić przepisy. Od użytkownika będzie zależało, czy wybierze dodatkowe pół metra osłony aerodynamicznej z przodu, czy zdecyduje się na dłuższy rozstaw osi, co pozwoli na powiększenie zbiorników gazu.



Przewoźnik na kontrakcie. Jakie korzyści daje współpraca z dużym operatorem logistycznym?

GEFCO Polska

Współpraca przewoźnika z operatorem logistycznym to codzienność branży transportowej. Wśród korzyści takiego kontraktu można wymienić gwarancję biznesu oraz możliwość uniknięcia sezonowych spadków zleceń, dywersyfikując swój portfel branż – od motoryzacyjnej przez budowlaną do elektronicznej. Jakich przewoźników szukają operatorzy logistyczni i jak zmienił się rynek transportu drogowego w minionych dwóch dekadach? Między innymi o tym rozmawiamy z Arkadiuszem Skorupą, kierownikiem Transportów Całopojazdowych Krajowych w GEFCO Polska.

- **GEFCO Polska zajęło pierwsze miejsce w 24. Rankingu Firm TSL, których głównym rodzajem działalności jest transport. Z czego wynika ta pozycja i jakie korzyści ze współpracy ma przewoźnik?**

Pozycja lidera to efekt współpracy z coraz większą liczbą klientów. W relacjach z przewoźnikami przekłada się to na większe zapotrzebowanie na transport na trasach krajowych i międzynarodowych. Pracujemy dla firm z bardzo różnych branż, a to powoduje, że nie odczuwamy sezonowości. Bardzo dużo pracy wykonujemy dla motoryzacji, gdzie transport odbywa się praktycznie bez przerwy z wyłączeniem dni świątecznych i wakacji. Dużo towarów przewożymy również dla firm z branży budowlanej, która oczywiście działa z różną intensywnością, ale okresowe spadki rekompensujemy nadwyżkami w innych sektorach.

- **Zatem współpraca z Wami oznacza nowe zlecenia przez okrągły rok?**

Dokładnie. Robimy wszystko, aby zapobiec wahaniom, co pozwala nam i przewoźnikom zachować ciągłość pracy. Przewidywalność biznesu to dla firmy transportowej podstawa. Dlatego unikamy podpisywania z klientami kontraktów krótkoterminowych, wynikających z ich okresowych wzrostów aktywności produkcyjnej i ten fakt można zaliczyć do mocnych stron współpracy z GEFCO Polska. Przewoźnikom oferujemy jedną stawkę, która zwykle obowiązuje przez cały rok. Dzięki temu właściciel firmy transportowej może założyć w swoich planach prognozowany przebieg i obrót na trasach z GEFCO, bo między kolejnymi miesiącami nie ma dużych odchyśleń.

- **Jakie inne benefity przygotowaliście dla przewoźników?**

GEFCO Polska wprowadziło dla prze-

przewoźnik nr 68

woźników karty paliwowe. Dzięki naszym staraniom wynegocjowaliśmy bardzo preferencyjną stawkę za litr paliwa. Korzystanie z kart odbywa się na zasadzie kompensaty z wynagrodzenia, co dodatkowo oznacza kredyt dla przewoźnika. Poza tym stawiamy na dobre relacje z przewoźnikami w myśl hasła GEFCO - Partners Unlimited. U nas każdy przewoźnik jest koordynowany od A do Z przez jednego spedytora. Przewoźnik lub kierowca kontaktują się ze swoim opiekunem po stronie GEFCO od momentu wystawienia zlecenia do zakończenia transportu. To konkretna korzyść, bo wszelkie pytania i niejasności jakie mogą wynikać w trakcie realizacji zlecenia wyjaśnia jedna osoba.

- **Z iloma przewoźnikami współpracujecie i kogo szukacie?**

W skali kraju to kilkaset firm transportowych. Aktualnie zwiększa nam się zapotrzebowanie na przewoźników w ruchu krajowym i międzynarodowym z zestawami typu mega. Obserwujemy zwrot w kierunku dużych zabudów o wysokości ładunku 3 metrów. Zabudowy standardowe, szczególnie w transporcie dla branży automotive, wprowadzają pewne ograniczenia. Dlatego używanie naczep typu mega ma sens również w ruchu krajowym. Nawet jeżeli w jednym kierunku przestrzeń ładunkowa nie będzie całkowicie wykorzystana, to w ogólnym rozrachunku lista korzyści bierze górę.

Nasi klienci zadają różne, często nietypowe pytania dotyczące środków transportu. Stąd poszukujemy przewoźników otwartych na zmiany, którzy chcą rozwijać się razem z nami. Jeżeli klient oczekuje dostaw naczepami typu BDE (Back Door Extension), to rozmawiamy z przewoźnikiem na temat przebrojenia sprzętu. Podjęty wysiłek przełoży się na rozszerzenie działalności i wzrost obrotów przewoźnika.

- **W tym roku GEFCO obchodzi 20. jubileusz obecności w Polsce. Jakie zmiany zaszły w tym czasie w kontekście transportu drogowego?**

GEFCO wywodzi się z branży motoryzacyjnej i przez długi czas zdobywało doświadczenie w tym obszarze. Jednak w kolejnych latach weszliśmy szerzej na polski rynek, a do grona klientów dołączyły firmy z innych branż – m. in. stalowej, budowlanej, FMCG, łącznie z dostawami do marketów, czego wcześniej GEFCO nie robiło. W 1999 roku kiedy GEFCO wchodziło do Polski nasza oferta by-



ła bardzo specjalistyczna, zawężona do obsługi branży automotive. Obecnie jest bardzo mocno rozszerzona – kompletna względem oczekiwań rynku. Możemy spełnić praktycznie wszystkie oczekiwania klientów i nie boimy się wyzwań.

Dbamy również, aby nasz tabor składał się z nowoczesnych pojazdów. W transporcie międzynarodowym FTL używamy wyłącznie ciężarówek Euro VI, a w krajowym Euro V i VI, przy czym stopniowo ograniczamy liczbę pojazdów spełniających niższą normę. To nie tylko ukłon w stronę środowiska, ale również kierowców. Ciężarówki Euro VI to najmłodsza grupa pojazdów na rynku, którą generalnie wyróżnia lepsze wyposażenie, wyższe bezpieczeństwo i komfort jazdy. Jeżeli ktoś zgłosi się do nas z ofertą transportu ciągnikami Euro III/IV, to nie będziemy mogli podjąć z nim dalszych rozmów.

- **Jakie nowe technologie i trendy towarzyszą codziennej pracy?**

GEFCO posiada monitoring korytarza przejazdu Track & Trace. To rozwiązanie pozwala nam szczegółowo monitorować przewozy w czasie rzeczywistym poprzez narzędzia telematyczne, aplikację na smartfony GEFCO Link czy też przez systemem EDI. Dywersyfikacja rozwiązań informatycznych w zakresie monitorowania GPS pozwala nam efektywnie wykorzystywać to narzędzie. Nasz cel to zapewnienie monitoringu w czasie rzeczywistym dla 100% przewozów regularnych i minimum 80% pozostałych. Nad wszyst-

kim czuwa portal GEFC@nnect, opracowany w dwóch wersjach – dla przewoźników oraz klientów.

Obecnie klienci zwracają coraz większą uwagę na wpływ branży na środowisko. Dlatego śledzimy rozwój pojazdów niski i bezemisyjnych oraz jesteśmy zainteresowani paliwami alternatywnymi. Z tego powodu w ostatnim czasie prowadziliśmy testy ciężarówki IVECO Stralis Natural Power o mocy 460 KM, zasilanej wyłącznie skroplonym gazem ziemnym (LNG). Testy odbywały się w ramach dostaw na produkcję dla dużego klienta GEFCO Polska z branży motoryzacyjnej. Ciężarówka jeździła na krótkiej trasie, co nie stanowiło problemu, bo nasze zestawy nawet na krótkich wahałach robią 12 000 do 13 000 km miesięcznie. Wyraźnie niższa emisja CO2 oraz ograniczone spalanie to dwie największe korzyści z zakupu ciężarówek z silnikiem gazowym.

- **Jakie z dotychczasowych zleceń transportowych zrobiły na Panu największe wrażenie?**

Najciekawsze są zlecenia, które stanowią jednocześnie wyzwanie logistyczne. Takim była organizacja transportu ponadnormatywnych maszyn budowlanych z Polski do Moskwy. Interesują mnie również nowości wykorzystywane w bardziej „regularnym” transporcie. Na przykład wykorzystanie naczep typu double deck z plandeką, wyposażonych w podwójną podłogę, co pozwala efektywniej wykorzystywać powierzchnię ładunkową.

100% zwolnienia z opłat drogowych w Niemczech – tak, to nadal możliwe!



ELPIGAZ

Od stycznia tego roku pojazdy ciężarowe powyżej 7,5 tony zasilane napędem dwupaliwowym Diesel + CNG mogą skorzystać z całkowitego zwolnienia z opłat drogowych na terenie Niemiec. Kwota, jaką można zaoszczędzić dzięki instalacji dual fuel CNG, jest równa miesięcznym wydatkom na Toll Collect. 100-procentowa ulga obowiązuje do końca 2020 roku.

Zgodnie z informacją Toll Collect, warunkiem skorzystania ze zwolnienia od obowiązku dokonywania opłat drogowych jest montaż instalacji dwupaliwowej CNG z minimalną pojemnością zbiornika gazu ziemnego wynoszącego 300 litrów. Pojemność ta odnosi się przy tym do pojemności jednego dużego zbiornika lub sumy pojemności kilku małych zbiorników. Dodatkowo wymagany jest wpis w dowodzie rejestracyjnym w pozycji P.3., dotyczącej adnotacji o rodzaju paliwa (D/CNG). ELPIGAZ ma pakiety zbiorników o wymaganej pojemności dopasowane do różnych podwozi.

Systemy zasilania dwupaliwowego - VELA Diesel i DEGAmix - oferowane przez firmę ELPIGAZ - nie ingerują w fabryczny układ zasilania silnika olejem napędowym. Pojazd z taką instalacją może jeź-

dzić tylko na dieslu, osiągając pełną moc, lub w systemie DUAL FUEL przy jednoczesnym podawaniu dwóch paliw: oleju napędowego i gazu. Korzystając z przełącznika kierowca wybiera podczas jazdy rodzaj systemu zasilania: Diesel lub DF, tj. DUAL FUEL, czyli Diesel + CNG. Instalacja ta spełnia niemieckie wymogi do uzyskania ulgi. Zastosowanie technologii zasilania dwupaliwowego w pojeździe przynosi także oszczędności w kosztach paliwa dzięki częściowemu zastąpieniu droższego paliwa ON tańszym CNG.

W instalacji DUAL FUEL gaz podawany jest przez wtryskiwacze gazu do kolektora ssącego, gdzie miesza się z powietrzem zasysanym do komory spalania silnika. Podczas wtrysku oleju napędowego następuje samozapłon mieszanki w komorze silnika, a w jego wyniku też spalanie gazu wymieszanego wcześniej z powietrzem. Energia wyzwolona podczas spalania paliw zamieniana jest na pracę silnika, a powstałe spaliny wydalone są do układu wydechowego. Zasilanie DUAL FUEL zmniejsza emisję spalin do atmosfery oraz zapewnia oszczędności dzięki zastąpieniu części drogiego diesla tańszym paliwem gazowym.

Instalacja dual fuel CNG może być zamontowana w każdym pojeździe (z wyłączeniem ADR) niezależnie od rocznika, zarówno w aucie będącym własnością firmy, jak i w leasingu. Dzięki uldze z myta koszt instalacji zwróci się w ciągu kilku miesięcy.

Firma ELPIGAZ posiada największe w Polsce doświadczenie w zakresie instalacji dual fuel. W 2010 roku jako pierwsza uzyskała świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji gazowej w silnikach wysokoprężnych, a od 2013 roku posiada homologację sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem w pojazdach kategorii M2 i N2, M3 i N3 z zapłonem samoczynnym, z możliwością jednoczesnego zasilania

olejem napędowym (ON) i gazem ziemnym sprężonym (CNG). Świadectwo homologacji jest niezbędne dla uzyskania wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu o przystosowaniu do zasilania gazem (CNG), pozwalającego na użytkowanie pojazdu dual fuel na terenie całej Europy.

Szybki montaż



ELPIGAZ oferuje szybką realizację montażu dla całych flot w swoim Centrum montażu instalacji dual fuel w Grudziądzu. Umożliwia to szybkie skorzystanie z ulgi dla wszystkich pojazdów wyposażonych w instalację dual fuel.

Aby uzyskać zwolnienie z opłaty drogowej w Niemczech, po montażu instalacji dual fuel CNG należy uzyskać wpis w dowodzie rejestracyjnym w pozycji P.3. - adnotację o rodzaju paliwa (D/CNG) w urzędzie komunikacji, a następnie wypełnić online wniosek do Toll Collect o zwolnienie z opłat. Termin na uzyskanie zezwolenia Toll Collect na stosowanie 100 % ulgi z myta w danym pojeździe (zasilanym dual fuel CNG) wynosi kilka tygodni. Należy również dokonać rejestracji zbiornika CNG w pojeździe przez Transportowy Dozór Techniczny na podstawie badania przeprowadzonego przez inspektora TDT.

www.elpigaz.com
Więcej informacji można znaleźć na stronie ELPIGAZ lub bezpośrednio u konsultantów firmy tel. +48 69 23 96 000.

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



Nowy Actros – czas: start!

Firma Kawczyński Logistics ze Ślesina jest pierwszą polską firmą transportową, która odebrała egzemplarze najnowszego modelu flagowej ciężarówki Mercedes-Benz – tu właśnie, w czerwcu, zadebiutował nowy Actros w Polsce

Polakierowanych na firmową czerwień 20 nowych Actrosów 1845 z dwoma rodzajami kabin – GigaSpace i MegaSpace – to pierwsza partia pojazdów tego modelu, zamówionych przez firmę Włodzimierza i Stanisława Kawczyńskich. Łącznie w ciągu 2019 i 2020 roku firma ze Ślesina odbierze ich łącznie 100. Jeszcze w tym roku, w listopadzie, do 20 odebranych w czerwcu egzemplarzy dołączy kolejnych 30. Następne nowe Actrosy firma planuje odbierać w trzech etapach w przyszłym roku, w związku z kompleksową wymianą pojazdów. Tym samym cała flota Kawczyński Logistics będzie utrzymana pod znakiem trójramiennej gwiazdy.

– Postawiliśmy na Mercedesa i mamy nadzieję, że ta współpraca będzie długofalowa – mówił podczas uroczystości Stanisław Kawczyński. – Przekonało nas do tego kilka elementów: po pierwsze niskie spalanie. Sprawdziliśmy jak to wygląda w przypadku innych marek i okazało się, że pod tym względem Actros jest liderem.

Nowe Actrosy rozpoczęły pracę już następnego dnia po przekazaniu, wyruszając w trasy m.in. do Hiszpanii. – Pierwsze miesiące użytkowania nowego modelu potwierdziły nasze obliczenia: już możemy powiedzieć, że preferowana przez nas wersja z przełożeniem 2/4 oferuje niższe spalanie o 0,7-1,0 litra. Przy

takiej flocie jak nasza to jest konkretna i zauważalna oszczędność – mówi Stanisław Kawczyński.

– Obecnie wydajemy miesięcznie ok. 1,4 mln zł na paliwo – dlatego liczyła się nawet najmniejsza oszczędność, jaką przyniesie nowy Actros – dodaje Włodzimierz Kawczyński.

Istotnym dla firmy ze Ślesina parametrem był także komfort i bezpieczeństwo kierowców. – Nasi kierowcy zdecydowanie zarekomendowali nam Mercedesa – a ich zdanie jest dla nas istotne. Ci, którzy pracują w nowych Actrosach od ponad dwóch miesięcy, są bardzo zadowoleni. Przede wszystkim chwalą komfort kabiny i nowy Multimedia Cockpit – daje on poczucie luksusu i nowoczesności. Poza tym widzimy jego potencjał, jeśli chodzi o możliwość instalowania dodatkowych aplikacji.

W nowych Actrosach firmy Kawczyński Logistics kierowców wspomaga też najnowsza generacja inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control, uwzględniająca także drogi lokalne. – Nasi kierowcy bardzo chwalą pracę tego rozwiązania – podkreśla Stanisław Kawczyński. – Dostrzegają zdecydowaną poprawę współpracy ze skrzynią biegów, właśnie w takich sytuacjach, kiedy auto dojeżdża do ronda czy skrzyżowania. Pojazd szybciej i płynniej reaguje, a to daje kierowcy więcej komfortu i bezpieczeństwa. Poza tym system eliminuje błędy – a najwięcej paliwa kierowcy tracą na drogach lokalnych, rondach, w miastach.

Innowacje, które oferuje w nowym Actros, przynoszą tym lepsze efekty, im kierowcy lepiej potrafią je wykorzystać. – Dlatego też cały czas szkolimy naszych kierowców i wiemy, że pod tym względem możemy liczyć na wsparcie merytoryczne ze strony Mercedesa. Bardzo nas cieszy to, że kierowcy chwalą nowy tempomat Predictive Powertrain Control, bo im chętniej będą go używać, tym więcej oszczędności mogą wypracować – mówi Stanisław Kawczyński.

Nowa flota pomaga też budować prestiż firmy. Jak podkreśla odbierając pojazdy założyciel firmy i jej współwłaściciel, Włodzimierz Kawczyński, nowy Actros jest inwestycją nakierowaną zarówno na spełnianie potrzeb najbardziej wymagających klientów, jak i zachętą, która przyciąga najlepiej wykwalifikowanych kierowców. – Ten samochód stanowi sam dla siebie rekomendację, a w związku z planowanym na jesień odbiorem kolejnych 30 egzemplarzy, mamy już kolejną grupę chętnych, którzy chcieliby u nas pracować. Poza tym nasi najwięksi klienci wymagają od nas kompleksowej usługi najwyższej jakości, musimy mieć zatem nowoczesną i niezawodną flotę.



Partnerska współpraca

Stanisław Kawczyński (z lewej): Wiemy, że możemy liczyć na merytoryczne wsparcie ze strony Mercedesa
Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Mercedes-Benz Trucks Polska: Czujemy dużą odpowiedzialność za ten wyjątkowo innowacyjny pojazd, dlatego oczekujemy szczerze informacji zwrotnej – tylko w ten sposób możemy odpowiedzieć na potrzeby klientów

Innowacje na pokładzie

MirrorCam, nowy Predictive Powertrain Control i komfortowy Multimedia Cockpit – to najważniejsze nowości, które czekają na kierowców



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 46

Po „Przedmiocie umowy ubezpieczenia”, „Zakresie terytorialnym polisy”, „Zakresie ochrony ubezpieczeniowej”, „Wyłączeniach” i „Limitach odszkodowań”, które były omawiane w ostatnio publikowanych artykułach z naszej serii, w bieżącym numerze w centrum naszej uwagi znalazły się dwa ważne zagadnienia: formy polis, stosowane w ubezpieczeniach CMR, oraz temat likwidacji szkód, tak ważny dla przewoźników.

LUTZ ASSEKURANZ

Różne rodzaje polis

W przypadku ubezpieczenia CMR wciąż stosuje się trzy różne systemy. Najstarszym i dlatego nie tak powszechnym jest tzw.

Polisa generalna

Przy stosowaniu tej formy ubezpieczenia wystawia się polisę ramową, a potem są do niej zgłaszane poszczególne przewozy. Zazwyczaj w zgłoszeniu do ubezpieczenia podawane są: data rozpoczęcia kursu, numery rejestracyjne pojazdu, miejsce rozpoczęcia transportu i przewidywane miejsce prze-

znaczenia oraz przewoźne. To ostatnie służy później za podstawę naliczenia składki. Zgłaszanie przewozów występuje w różnych wariantach, które mogą być przedmiotem negocjacji pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczającym: zgłoszenie przed rozpoczęciem przewozu albo zgłoszenie z dołu (np. codzienne, co tydzień lub co miesiąc). Forma polisy z możliwością zgłoszenia pojedynczych przewozów jest zwykle stosowana w ramach ubezpieczenia przewoźnika-podwykonawcy, a mianowicie wtedy, gdy spedytorzy zatrudniają przewoźników lub przewoźnicy podwykonawców, którzy nie posiadają ubezpieczenia w ogóle lub w niewystarczającej wy-

znaczenia, i dlatego te podmioły trzecie zostają doubezpieczone. W takim przypadku płatnikiem składek względem ubezpieczyciela jest ubezpieczający, ale ubezpieczonym jest podwykonawca. Od niego zleceniodawca pobiera składkę ubezpieczeniową, potrącając odpowiednią kwotę z przewoźnego. Kolejną formą polisy jest tzw.

Polisa flotowa

Tego rodzaju umowa ubezpieczenia mówi, że wszystkie pojazdy, których numery rejestracyjne zgłoszono do ubezpieczenia, są objęte ochroną w ramach ubezpieczenia CMR. Składka jest naliczana za każdy pojazd/zestaw ciężarowy, przy

czym często stosuje się różny rodzaj pojazdu i ładowności użytkowej. W przypadku tej formy polisy ważne jest, żeby ubezpieczający na bieżąco informował o nowo zarejestrowanych lub wyrejestrowanych pojazdach, tak by żaden samochód nie pozostał bez ubezpieczenia lub aby niepotrzebnie nie płać składki ubezpieczeniowej. Zazwyczaj składka jest naliczana w systemie „pro rata temporis”, to znaczy, że wlicza się ją dla danego numeru rejestracyjnego pojazdu na podstawie liczby dni, na jaką został on zgłoszony do ubezpieczenia.

Ważne jest także, aby z góry uzgodnić z ubezpieczycielem, czy konieczne będzie podawanie numerów rejestracyjnych ciągników/pojazdów silnikowych i/lub naczepr/przyczep.

Co się tyczy numerów rejestracyjnych, to ze względu na powyższe należy przestrzegać kilku „reguł”: czy zawsze ten sam ciągnik siodłowy ciągnie tę samą naczepę czy też naczepy są zmieniane, czy może jest więcej ciągników siodłowych niż naczep albo więcej naczep niż ciągników, np. dlatego, że naczepy są „wcześniej załadowywane”. Wszystko to jest ważne nie tylko dla zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej „właściwym pojazdom” względnie „właściwym przewozom”, lecz także z uwagi na naliczanie składek.

Zależnie od rzędu wielkości polisy istnieje możliwość opłacania składki nie tylko raz na rok, lecz także np. co pół roku, co kwartał lub co miesiąc, zazwyczaj bez dopłaty z tytułu ubezpieczenia krótkoterminowego (zawierającego na okres krótszy niż jeden rok). Dotyczy to również trzeciej formy polisy, coraz częściej używanej w dużych firmach transportowych, tj.

Polisy obrotowe

W tej polisie ustala się, że ubezpieczający zapłaci stałą stawkę procentową od oszacowanego z góry obrotu za dany rok. W zależności od tego, czy obrót w trakcie danego roku wzrośnie (np. przez dokupienie pojazdów), czy spadnie (np. w związku z sytuacją gospodarczą), w rozliczeniu końcowym za dany rok spowoduje to dopłatę składki lub jej zwrot.

Powyższa forma polisy ma tę zaletę, że nie wymaga zbyt dużego administrowania, jest prosta i oferuje przewoźnikowi najlepszą ochronę, przy założeniu, że składki są opłacane w terminie i w pełnej wysokości, co oczywiście dotyczy też pozostałych form polis, ponieważ ochrona ubezpieczeniowa gwarantowana jest tylko wtedy, gdy składki są uiszczane terminowo i w całości. W dziedzinie ubezpieczeń obowiązuje mianowicie podstawowa zasada: najpierw trzeba zapłacić składkę, a dopiero potem zapewniona jest ochrona ubezpieczeniowa.

Szkoda

Najważniejszą kwestią dla przewoźników jest prawdopodobnie procedura likwidacji szkód. Należy przy tym zwrócić uwagę na bardzo wiele kwestii.

■ Czy ochrona ubezpieczeniowa obejmuje także odpiernanie nieuzasadnionych roszczeń odszkodowaw-

czych? Ubezpieczyciel podjęmie bowiem działania mające na celu odparcie takich roszczeń, co oznacza zarówno pokrycie kosztów procesu i kosztów sądowych, jak i równoczesne prowadzenie sprawy tylko wtedy, gdy jest to ubezpieczone. W końcu ma on do dyspozycji potrzebnych prawników-specjalistów i to nie tylko w kraju, lecz także za granicą, wszędzie tam, gdzie możliwe są spory sądowe o roszczenia odszkodowawcze.

■ Jakie terminy zgłoszenia szkód przewiduje polisa, jakie dokumenty należy złożyć? Spóźnione zgłoszenie szkody może doprowadzić do tego, że ubezpieczyciel powoła się na zwolnienie z obowiązku wypłaty świadczenia. Jeśli np. przewoźnik ulegnie wypadkowi, a towar wypadnie z pojazdu, w przypadku niezwłocznego zgłoszenia szkody ubezpieczyciel wezwie komisarzy awaryjnego, którzy zatroszczy się o ustalenie szkody, posprzątanie/usunięcie rozsypanego ładunku i przesortowanie go na miejscu, dalszy transport towaru do ostatecznego miejsca przeznaczenia czy też ewentualną odsprzedaż, itp. Jeżeli tak się nie stanie z uwagi na niezgłoszenie szkody we właściwym terminie, a np. odbiorca zutylizuje towar, wskazując na szkodę całkowitą, to ubezpieczyciel podniesie argument, że w przypadku terminowego zgłoszenia szkody wszystkim zajęłoby się komisarzy awaryjny. Nietrudno zgłoszenie szkody udaremnia ustalenie jej wielkości i minimalizację jej rozmiarów na drodze odsprzedaży pozostałości towaru nadającego się jeszcze do użytku. Dlatego w razie wystąpienia

takiej szkody ubezpieczyciel zostanie odpowiednio proporcjonalnie zwolniony z obowiązku wypłaty świadczenia.

■ W jakim zakresie ubezpieczyciel rozpatruje roszczenie? W porozumieniu z ubezpieczającym należy ustalić, czy korespondencja ze zleceniodawcą, poszkodowanym, ewentualnym podwykonawcą, różnymi organami, itp. powinna zostać przejęta przez ubezpieczyciela. Firma Lutz Assekuranz, w przypadku polis sprzedanych za jej pośrednictwem, chętnie przejmuje prowadzenie takiej korespondencji, odciążając w ten sposób przewoźnika od wykonywania koniecznych czynności w tym zakresie. Czy ubezpieczyciel

wzywa komisarzy awaryjnego? Czy ubezpieczyciel zajmuje się wyszukianiem prawników w sytuacji, gdy dochodzi do sporu sądowego? Czy ubezpieczyciel pokrywa bezpośrednio koszty prawników i ewentualne koszty sądowe? W przypadku „dobrych polis” (np. oferowanych przez firmę Lutz Assekuranz) na wszystkie te pytania należy odpowiedzieć „TAK”.

■ Jak szybko i kompetentnie są zaspokajane roszczenia? Praktyka pokazuje, że obsługa i likwidacja szkód może się często bardzo przeciągać. W takiej sytuacji szczególnie ważne jest posiadanie u swego boku zaufanego partnera, takiego jak Lutz Assekuranz.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWOŹNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

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

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

tel.: +43 1 8175573 21
siech@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
17 860 32 48 Rzeszów
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 208 Szczecin
lutzocp@zmpd.pl



www.lutz-assekuranz.pl

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

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

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197069 prowadzonego przez BfWVW (Federalne Ministerstwo Nadzoru i Ekonomii) jako organu nadzorczego.

Przyszłość zaczyna się dziś



TIMOCOM

TIMOCOM zmierza w stronę logistyki bez wyzwań

22 lata doświadczenia, nawet do 750 000 ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych każdego dnia, unikalna sieć logistyczna licząca ponad 43 000 firm, zasięg obejmujący 44 kraje Europy i pierwszy w Europie System Smart Logistics. TIMOCOM mógłby spocząć na laurach, ale to nie w jego stylu. Poprzeczka jest ustawiona wysoko - logistyka bez wyzwań. Stąd hasło Smart Safe Simple.

Smart

Kiedy w 2018 roku TIMOCOM zmieniał strategię rynkową, stawiając sobie za cel stworzenie takich rozwiązań IT, aby wyżej wspomniana idea logistyki pozbawionej wyzwań stała się możliwa, prace nad nową stroną startową już trwały. Długotrwały i wymagający proces angażujący znaczną liczbę wyspecjalizowanych zespołów zakończył się sukcesem. Jednak strona startowa była dopiero początkiem, bo następnym etapem są zmiany w programie, które pozwolą na korzystanie z niego w jeszcze bardziej efektywny i intuicyjny sposób.

Użytkownicy Systemu Smart Logistics mogą docenić te działania już od czerwca 2019 roku. TIMOCOM oddając Smart Apps i Smart APIs oraz nową stroną startową Systemu, przygotowuje sektor logistyczny na kolejne kroki w przyszłość. Co więcej to nie koniec zmian, wszak logistyka nigdy nie śpi.

Simple

Zmieniła się nie tylko szata graficzna, która organizuje zawartość strony w bardziej przejrzysty sposób i jednocześnie odpowiada aktualnym trendom graficznym na rynku, ale przede

wszystkim metoda pracy ze stroną. Menu, które znajdowało się wcześniej w górnym pasku narzędziowym, zostało przeniesione na lewy bok strony, przez co użytkownicy zyskali łatwy dostęp do każdej funkcji w Systemie i możliwość wykonywania wielu procesów jednocześnie. Strona podzielona jest na kafelki odpowiadające konkretnym czynnościom, jakie odbywają się w procesie transportowym. Podobnie logika procesu transportowego znalazła odzwierciedlenie w menu bocznym.

Kolejną zmianą jest rezygnacja z nazw produktów – nawiązano do nich jedynie kolorystycznie, tak aby długoletnim użytkownikom było łatwiej nawigować. Zatem obecnie użytkownik chcąc wystawić ładunek na rynku SPOT, zamiast otwierać giełdę transportową TC Truck&Cargo® klika np. na buton „Wystaw fracht”. Dzięki takim rozwiązaniom użytkownik oszczędza czas i zwiększa efektywność swoich działań.

Skróceniem procesu jest również niewątpliwie umieszczenie na stronie startowej przycisku „Wystaw”, który po jego naciśnięciu kieruje w odpowiednie miejsca, w zależności od tego, jaką czynność użytkownik chce wykonać: wystawić ładunek, pojazd, czy zaoferować magazyn.

Nowa strona startowa jest skalowalna, co usprawnia pracę z urządzeniami mobilnymi takimi jak smartfon czy tablet.

„Zmiana nowej strony startowej pozwala użytkownikom odkryć i na nowo docenić możliwości Smart Logistics System. - Rezygnując z dotychczasowego nazewnictwa mo-

dułów oraz umieszczając wszystkie w jednym miejscu chcieliśmy ułatwić użytkownikom dotarcie do wszystkich wartościowych funkcji, które wcześniej na pierwszy rzut oka nie były widoczne. Ta zmiana nabiera szczególnego znaczenia w kontekście nowych klientów oraz nowych pracowników dotychczasowych klientów, którzy dopiero rozpoczynają swoją pracę z TIMOCOM - dzięki niej mogą w pełni wykorzystać możliwości Systemu. Teraz program jest bardziej „user friendly”, a obsługa procesów logistycznych zdecydowanie prostsza - mówi Krzysztof Janczukowicz, Head of Sales and Customer Care Department w polskim przedstawicielstwie TIMOCOM.

Safe

TIMOCOM zmieniając w pierwszej kolejności swoją strategię, a następnie przygotowując zgodnie z jej założeniami konkretne rozwiązania IT, uznał za oczywistą konieczność dostosowanie do nowej wizji firmy także strony internetowej. Dlatego już siedem tygodni po jej niemieckiej premierze, w maju br., cały zespół tłumaczy TIMOCOM ciężko pracował, żeby komunikacja z przedstawicielami branży TSL z 44 krajów Europy, w których obecny jest TIMOCOM, przebiegała jeszcze sprawniej. Strona zawiera ponad 23 000 słów, które następnie zostały przetłumaczone i sprawdzone. Dzięki temu zespołowemu wysiłkowi od 3 lipca nowa strona internetowa jest dostępna dla wszystkich zainteresowanych w całej Europie.

- Dzięki tej stronie mamy bardziej

przejrzystą segmentację treści, każdy może łatwiej znaleźć swój produkt, a tym samym klient szybciej dociera do informacji i znajduje potrzebne rozwiązania. Zgodnie z naszą obietnicą Augmented Logistics oferujemy swoim odbiorcom coś więcej niż tylko stronę internetową - komentuje tę zmianę Denis Pasala Country Manager na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP z TIMOCOM. - Z technicznego punktu widzenia postawiliśmy przede wszystkim na bezpieczeństwo, dlatego zastosowaliśmy dedykowany certyfikat SSL. Nasza strona oparta na nowoczesnym Framework Bootstrap 4 i stabilnej wersji biblioteki JQuery (3.3.1) zapewnia nam prawidłowe funkcjonowanie na wszystkich nowoczesnych przeglądarkach i urządzeniach, zarówno mobilnych, jak i na komputerach typu desktop oraz notebook - podkreśla Country Manager.

Kawa ze specjalistami na TransLogistica Poland 2019

Targi to zawsze znakomita okazja, żeby konstruktywnie porozmawiać o biznesie. Nowa strategia i zmiany w systemie rodzą nowe możliwości. Firma w tym roku zaprasza zatem w dniach **5-7 listopada do Warszawy** na spotkanie przy kawie z ekspertami z TIMOCOM, którzy podpowiedzą między innymi, jak można wykorzystać System Smart Logistics w swoim przedsiębiorstwie. TIMOCOM będzie zajmować **stoisko B2 w hali H1**. Więcej informacji będzie dostępnych w wydarzeniu na firmowym fanpage na Facebooku.

**BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE**

#TIMOCOM

Fotoradar

W Chotomowie rodzice dzieci z jednej z podstawówek roztawili własny fotoradar, żeby sprawdzić jak bardzo przekraczana jest prędkość w pobliżu szkoły. Rekordzista na odcinku z ograniczeniem do 40 km/h pędził 128 km/h. Pod szkołą w ciągu doby przejeżdża nawet 6700 samochodów, z czego 80 proc. przekracza prędkość.

128 km/h

Kurs na lotnisko

225 dolarów ma kosztować lot podniebnym Uberem. Kontrowersyjny przewoźnik zaprezentował właśnie swój pomysł na transport z Manhattanu na lotnisko JFK. W normalnych warunkach pokonanie tego dystansu na kołach może zająć nawet 70 minut. Podniebny Uber przewiezie nas w jedną dziesiątą tego czasu. Cena obejmuje transport na miejsce startu. To dopiero początek, bo w przyszłości te przewozy miałyby być wykonywane przy pomocy elektrycznych podniebnych taksówek.

Rekord przyspieszania

Koenigsegg Agera pobił rekord w najszybszym przyspieszeniu od zera do 400 km/h. Nie chodziło o bicie rekordu prędkości, ale o rozpędzenie się w jak najkrótszym czasie do tej prędkości... Szwedom zajęło to niespełna 32 sekundy. Czyli o 10 sekund mniej niż Bugatti Chironowi, który jest dziś oficjalnie najszybszym szosowym samochodem na świecie.

**Honda w teren**

Honda zaprezentowała kolejną generację swojej terenowej legendy. Africa Twin ma teraz większy silnik. Pojemność zwiększyła się z 1000 do prawie 1100 cm sześciennych. Moc wzrosła z 95 do 102 koni mechanicznych. Silnik spełnia normę Euro 5. Ciekawostką jest bardzo rozbudowany czujnik, który kontroluje położenie motocykla w aż sześciu płaszczyznach. Zbiera w ten sposób dane potrzebne między innymi systemowi kontroli trakcji.

**Spark Racing Technology**

Francuzi zaprezentowali 550-konne buggy. Różnica w stosunku do innych takich konstrukcji to rodzaj napędu. Potwornie mocny „fun car” jest elektryczny. Pierwszą setkę auto osiąga w 4,5 sekundy. Producent chce, żeby auto wystartowało w 20121 roku w specjalnej serii rajdów terenowych. Oesy mają być rozgrywane na Arktyce, w Himalajach, Amazonii i na Saharze.

Najtańszy elektryk

Volkswagen podał ceny elektrycznej wersji swojego najmniejszego samochodu, czyli modelu Up. Podstawowy model będzie kosztować 96 tys. złotych, o 20 tys. mniej niż poprzednik. Auto na jednym ładowaniu ma przejeżdżać 260 kilometrów. Jeśli uwzględnimy dopłaty, będzie kosztowało 67 tysięcy złotych. Samochód już można zamawiać.

Peugeot e-208

Peugeot podał ceny swojego mieszczucha w wersji elektrycznej. Cena to 124 900 zł. To oznacza, że auto będzie mieściło się w limicie, który obejmują planowane dopłaty rządowe do aut elektrycznych, a po ich uwzględnieniu cena auta będzie znacznie niższa i wyniesie 88 900 zł. Deklarowany zasięg elektryka to około 340 km.

Patrol nie dla nas

Nissan pokazał najnowsze wcielenie swojej flagowej terenówki. Patrol po liftingu ma nowe lampy z przodu i z tyłu, sporo diod i chromu. Bazuje na konstrukcji sprzed dekady. Pod maską może mieć V6 lub V8. Pierwszy silnik ma 275 koni, a drugi 400. Niestety samochód nadal nie będzie u nas oferowany.

Ford Transit PHEV

Ford wprowadza na rynek hybrydowego dostawczaka. Transit PHEV wyposażony jest w silnik elektryczny oraz litrowy motor benzynowy, który pełni rolę generatora prądu. Na koła trafia wyłącznie moment generowany przez silnik elektryczny. Bez użycia generatora, tylko na baterii, samochód może pokonać do 50 km. Jeśli doliczymy do tego dystans, który można przejechać ze spalinywym pomocnikiem, zasięg wzrasta do 500 km. Ładowanie hybrydy z domowego gniazdka trwa 5 godzin.



Frankfurt 2019



Na tegorocznym salonie samochodowym we Frankfurcie było mniej marek i mniej zwiedzających. Dopisały za to modele elektryczne.

Kacper Jeneralski

W ostatnich czasach wielu producentów rezygnuje z udziału w największych wystawach motoryzacyjnych. Tak było i tym razem. Zabrakło Toyoty, Fiata, Volvo, koreańskiej Kii. Ci, którzy przyjechali, pokazali głównie samochody elektryczne. Pojawił się też jeden bardzo ważny model prawdziwej terenówki.

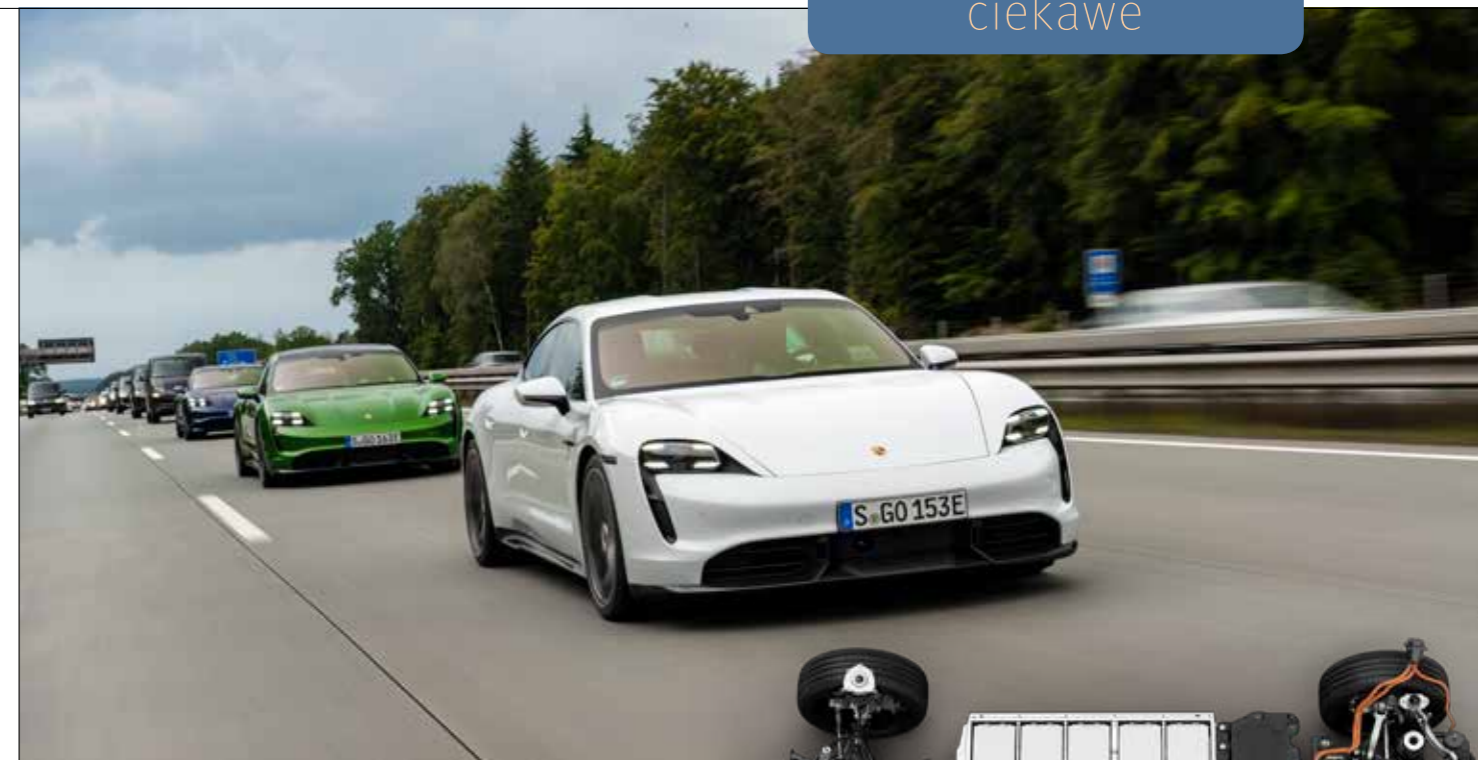
Porsche Taycan

Widział ktoś silnik elektryczny wyposażony w turbosprężarkę? Prawdopodobnie nikt, ale gdyby brać poważnie oznaczenia nowego elektrycznego Porsche, to wynikałoby z nich, że takie silniki napędzają Taycana. W rzeczywistości to tylko sposób na oznaczenie mocniejszej i słab-

szej wersji oczekiwanego elektryka. I tak mamy nazwy „Turbo” oraz „Turbo S”. Obie mają standardowo 625 koni mechanicznych. Jeśli użyjemy funk-

cji „overboost”, to mamy do dyspozycji (odpowiednio) 680 lub 761 koni.

Słabsza wersja setkę osiąga w 3,2 sekundy, a mocniejsza w 2,8. Druga set-



ka pojawia się na liczniku po 11,1 lub 10,8 sekundy. Prędkość maksymalna to w obu przypadkach 260 km/h. To dobre osiągi jak na samochód ważący 2,3 tony. Porsche zapewnia, że regularne sprinty do setki można odbywać bez ryzyka przegrzania baterii. Główny konkurent, czyli Tesla, może mieć takie problemy. Maksymalny zasięg to 450 kilometrów na jednym ładowaniu, ale oczywiście pod warunkiem, że nie będziemy przesadzać z dynamiką jazdy. Realnie będzie można pokonać od 300 do 350 km. Taycan jest mniejszy niż Panamera, ale ma podobne proporcje. Z tym, że dzięki napędowi elektrycznemu ma dwa bagażniki. Ten przedni jest skromny, bo ma 81 litrów, a drugi 366. Można spakować się na weekend, ale to nie jest wynik, który robiłby z tego auta rodzinny środek transportu. Miejsca w kabinie jest dość dużo do podróżowania we czworo, ale wysocy pasażerowie tylnej kanapy będą mieli ograniczone ruchy.

Volkswagen ID.3

Stoisko Volkswagena było we Frankfurcie najbardziej okazywane i to nie bez przyczyny. Po długich zapowiedziach i po prezentacji szeregu elektrycznych prototypów, Volkswagen wreszcie pokazał gotowy do sprzedaży elektryczny model ID.3. To odpowiednik Golfa,

z tym że wyłącznie na prąd. Premiera tego auta zapowiada wygaszenie produkcji Golfa E, ale też coś znacznie ważniejszego. Na tej platformie podłogowej Niemcy chcą zbudować w ciągu kilku lat nawet 20 nowych samochodów zasilanych prądem.

W ten sposób marka chce ostatecznie rozprawić się z demonami przeszłości, czyli niesmakiem, jaki pozostał po aferze spalinowej. Platforma elektryczna daje dużą swobodę w projektowaniu różnych wersji nadwozia. Pozwala też na wygospodarowanie w kabinie większej przestrzeni niż w przypadku samochodów spalinowych.

Bazowa cena ID.3 ma wynosić około 130 tys. zł, a więc po odliczeniu rządowych dopłat, które oferowane są w wielu krajach, zakup i użytkowanie tego samochodu ma być mniejszym obciążeniem finansowym niż jazda podobnej wielkości spalinowym autem. Zasięg ID.3 będzie zależał od tego ile pieniędzy wyłożymy.





Bazowo to 330 kilometrów, a droższe wersje będą mogły katalogowo przejechać nawet 550 kilometrów. Podstawowa wersja rozpędza się do setki w 8 sekund, a więc całkiem żwawo. Droższe nawet w 5,5 sekundy. Pomysł elektrycznego Volkswagena chyba chwyci, bo w ciągu tygodnia w ciemno zamówiło go 15 tysięcy osób.

Land Rover Defender

Wiadomo było, że kwadratowe kształty już nie wrócą. Było też wiadomo, że układ napędowy zostanie zbudowany po nowemu. Mimo to do samego końca ostateczny kształt nowego Land Rovera Defendera był po części zagadką. Konstrukcja nie jest już oparta na ramie, nie ma też dwóch sztywnych mostów. Tym

samym „Def” przestał już być motoryzacyjnym dinozaurem. To dobrze i źle zarazem, bo wielu ceniło niezmienną praktycznie od dziesięcioleci konstrukcją i uważało ją za wybitnie udaną.

Zamiast sztywnej ramy jest nadwozie samonośne. Żeby zapewnić odpowiednią wytrzymałość konstrukcji podłoga tworzy coś w rodzaju monobloku zrobionego z aluminium o podwyższonej twardości.

Zawieszenie jest niezależne, co ma dać większy komfort podróżowania. Tego typu rozwiązanie poprawia też prześwit, który u Defendera jest wyjątkowo duży i wynosi 291 mm. Dla porównania w Jeepie Wranglerze prześwit to 283 mm. Jest też rekordowa głębokość brodzenia. Bez obaw o uszkodzenie silnika możemy także pokonać wodę o głębokości aż 90 cm. To dużo więcej niż u konkurencji.

Kąty natarcia, zejścia i skok zawieszenie są też lepsze niż w pozostałych prawdziwych terenówkach dostępnych na rynku. Dlatego patrząc na suche dane można mieć wrażenie, że udało się stworzyć wyjątkowo dzielną terenówkę. Ale trzeba to będzie jeszcze zweryfikować w terenie.

Ciekawostką w kabinie jest w przednim rzędzie siedzeń trzeci opcjonalny fotel. Można go zmienić w podłokietnik podczas codziennej jazdy. A kiedy trzeba, wąski fotel pomiędzy pasażerem a kierowcą robi z krótkiej wersji Defendera sześciopersonowy samochód.

Defender ma głównie dwulitrowe silniki benzynowe o mocy 200 koni i dwa diesle o mocy 200 i 240 KM. Jest też mikro hybryda, w której silnik elektryczny wspomaga trzylitrowego benzyniaka – tu moc zestawu sięga aż 400 KM. Ceny mają zaczynać się od nieco ponad 240 tys. zł.



#thisisnotaprototype





Honda E

Nie jest tak zadziorna jak prototyp, ale będzie mocno wyróżniała się z tłumu. Honda E to ostateczna wersja długo zapowiadanego niewielkiego elektryka z Japonii. Cechy charakterystyczne to wklęsły grill z okrągłymi światłami, chowane klamki i brak lusterek. Brak trady-

cyjnych lusterek oczywiście. W zamian za to mamy dwie kamery połączone z wyświetlaczami wewnątrz kabiny, w której widać bardzo udane połączenie nowoczesności z tradycją. Drewniana półka na dole deski rozdzielczej rozciąga się na całą szerokość kokpitu. Nad nią mamy szereg wyświetlaczy zastępujących wspomniane lusterka, liczniki czy

sterowanie systemem multimedialnym. Honda E to samochód miejski, chociażby ze względu na zasięg, który nie ma przekraczać 220 kilometrów. To dlatego, że akumulator jest niewielki i ma pojemność 35,5 kWh. W zależności od wersji, moc to 136 lub 154 konie mechaniczne. Samochód jest gotowy do sprzedaży i ma pojawić się na rynku w 2020 roku. ■



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



Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

Active Drive Assist. To wyjątkowe połączenie układu napędowego oraz systemów wspomagających jazdę wynosi komfort i bezpieczeństwo na nowy poziom. Active Drive Assist dba również o ekonomiczny sposób jazdy, który czyni nowego Actrosa naprawdę wydajnym. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

