

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

**Akcyza**

6

**Zezwolenia na wschód**

10

**Kobiety w transporcie**

40

**Nowy Actros - czas: start!**

64

Dodatek specjalny  
**Polski transport**

58



ZMPD BOX .pl

Najlepszy **BOX**  
w wadze ciężkiej!



Zrzeszenie Międzynarodowych  
Przewoźników Drogowych w Polsce



E-mail [oplaty.drogowe@zmpd.pl](mailto:oplaty.drogowe@zmpd.pl)  
Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850  
Biuro ZMPD (pok. nr 1),  
Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)

**OPŁATY  
DROGOWE**

**OGRANICZENIA**  
RUCHU DROGOWEGO 2020



**Zamów już dziś!**

Publikacja zawiera informacje  
dotyczące ograniczeń w ruchu  
drogowym na obszarze Europy  
w roku 2020

[www.uslugi.zmpd.pl/sklep](http://www.uslugi.zmpd.pl/sklep)

**18,00 zł**  
cena brutto do 10 szt.

**16,00 zł**  
cena brutto powyżej 10 szt.

\* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki

**OGRANICZENIA**  
RUCHU DROGOWEGO 2020



obowiązujące  
na obszarze Europy

**OGRANICZENIA**  
RUCHU DROGOWEGO 2020



obowiązujące  
na obszarze Europy



2020

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

**KONTAKT**  
tel. 022 536 10 24  
fax 022 536 10 66  
e-mail: [ograniczenia@zmpd.pl](mailto:ograniczenia@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl/sklep](http://www.uslugi.zmpd.pl/sklep)







**Jan Buczek**  
Prezes ZMPD

## Najważniejsze zadanie dla polityków

Rada Europy zaakceptowała propozycję Pakietu Mobilności wynegocjowaną z Parlamentem Europejskim. Dzięki naszym działaniom wyeliminowane zostały najgorsze dla polskich przedsiębiorców zapisy z Pakietu, choć pozostał przymus powrotu pustej ciężarówki do kraju rejestracji. W tym przypadku udało się jedynie wydłużyć czas do 8 tygodni. Liczymy na Komisję Europejską, która ma sprawdzić, czy konieczność powrotu nie stoi w sprzeczności z Zielonym Ładem. Międzynarodowe przewozy samochodowe są

regulowane jak żadna inna branża. Mimo to nadal poza kontrolą prawodawcy funkcjonują tacy pośrednicy, którzy jedynie przekładają zlecenia z ręki do ręki, odzierając przewoźnika z marży, nie dając klientom żadnych korzyści. Bez faktycznego uporządkowania rynku transportowego nie damy sobie rady z wymuszonymi przez nadchodzące regulacje unijne stawkami wynagrodzeń kierowców. To jest najważniejsze zadanie dla naszych negocjatorów i przedstawicieli w Brukseli.

## Normatywne ciężarówki na łasce samorządów 28

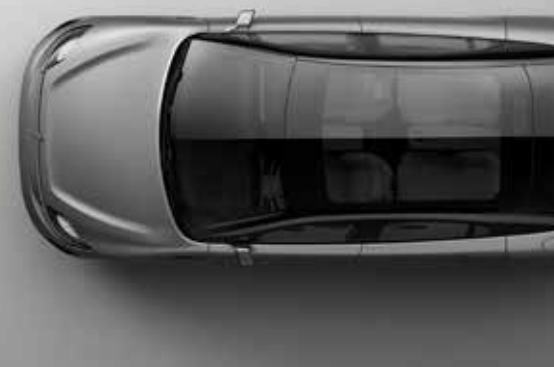
Przewoźnicy domagają się dostępu do dróg dla pojazdów normatywnych z naciskiem osi 11,5 tony, a państwo proponuje bardzo restrykcyjną nowelizację przepisów z wysokimi karami.

## Poprawić zdawalność egzaminów 37

MEN i przewoźnicy dyskutują, jak poprawić zdawalność egzaminów i dopasować ich formę do potrzeb pracodawców i jednocześnie podnosząc do normalnego poziomu wskaźnik zdawalności.

## Samochód zadba o kierowcę 72

Tam, gdzie wyposażenie jest najważniejsze, czyli na targach elektroniki użytkowej CES w Las Vegas, koncerny samochodowe coraz częściej prezentują swoją wizję motoryzacji.



**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,  
Adam Mikołajczyk, Tadeusz Wilk

### Współpracują:

Kacper Jeneralski, Tomasz Małyшко,  
Maciej Paczuski, Margareta Przybyła,  
Tomasz Rejek, Marlena Rozkosz

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

## Ostatnia szansa na poprawę Pakietu Mobilności 10

ZMPD walczy o zmianę zapisów Pakietu Mobilności. W Brukseli przedstawiciele Zrzeszenia spotkali się z europosłami i reprezentantami Komisji Europejskiej oraz instytucji unijnych, aby przedstawić punkt widzenia przewoźników.



## Komisja społeczna do wymiany 32

O rozdziale zezwoleń powinni decydować przewoźnicy zajmujący się danym segmentem rynku, a nie obce osoby. Tak uważają polscy przedsiębiorcy transportu drogowego.

## Jubileusz Forum pod znakiem akcyzy 22

Na pierwszym w tym roku, styczniowym posiedzeniu celebrowano 10-lecie Forum Transportu Drogowego, ale głównym tematem spotkania przewoźników był zwrot części akcyzy od paliwa.

Zwrot akcyzy dla przewoźników	6
Rosną zaległości firm transportowych	8
Ostatnia szansa na poprawę Pakietu Mobilności	10
Kolejne kłody pod nogi	14
Fotomorgana. Podatki, czyli dzielenie tortu	16
Jubileusz Forum pod znakiem zwrotu akcyzy	22
Normatywne ciężarówki na łasce samorządów	28
Komisja społeczna do wymiany	32
Jak dzielić deficytowe zezwolenia?	36
Poprawić zdawalność egzaminów	37
Spotkanie w Klubie Parlamentarnym KO	38
Słaba płeć – twarda ręka, czyli kobiety w transporcie	40
Bezpieczeństwo na drogach to odpowiednie nawyki	46
Jakość paliwa a ekonomika transportu	48
Oszczędniejszy MAN z widokami na przyszłość	50
Sprawdź „swój” podatek od środków transportu	52
Ustawę w opóźnienia płatnicze	54
DODATEK SPECJALNY. Polski transport	58
Nowy Actros - czas: start!	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Transport chłodniczy – jak zapewnić sobie zlecenia przez cały rok?	68
Samochód zadba o kierowcę	72

# Zwrot akcyzy dla przewoźników

**Obniżenie akcyzy dla przewoźników przywróci im konkurencyjność na europejskim rynku. Ministerstwo Infrastruktury obiecuje przyrzeć się propozycji.**

Robert Przybylski

**S**ygnatariusze Forum Transportu Drogowego domagają się obniżenia akcyzy. Korzystają z tego rozwiązania konkurenci z innych krajów. – W naszej branży dzieje się coraz gorzej i chcemy przygotować prawne narzędzie, pozwalające na wzmocnienie naszej konkurencyjności – wyjaśnia prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek. Podkreśla, że nie chodzi o uzyskanie dużych pieniędzy.

## Nowelizacja rozporządzenia

ZMPD zamówiło w Instytucie Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy opracowanie na temat możliwości obniżenia akcyzy. Wynika z niego, że prawnie i technicznie jest to możliwe. Prof. Witold Modzelewski zaznacza, że najłatwiej będzie dokonać zmian w prawie krajowym, w ramach unijnej polityki transportowej. Dopuszcza ona zwrot różnicy w akcyzie zapłaconej i minimalnej.

Na zwrot akcyzy przewoźnikom zezwala artykuł 7. dyrektywy Rady

2003/96/WE. Unijne przepisy pozwalają na refundację całej sumy powyżej 330 euro za tysiąc litrów (wartość minimalna określona unijnym rozporządzeniem). Za wyjątkiem Bułgarii wszystkie kraje stosują wyższą akcyzę. W Polsce sięga ona 343 euro za tysiąc litrów oleju napędowego. Akcyza stanowi 24 proc. ceny litra oleju napędowego.

Do wprowadzenia zwrotu części akcyzy wystarczyłaby nowelizacja rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury. – Oczywiście tę decyzję należy skonsultować z premierem, bo to ważna polityka – podkreśla profesor. ZMPD przekazało odpowiednie opracowanie do Ministerstwa Infrastruktury, Kancelarii Prezydenta RP oraz pod obrady Rady Dialogu Społecznego. Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk obiecał rozważyć projekt i ewentualnie przedstawić Radzie Ministrów.

## Rozwiązanie bezpieczne dla budżetu państwa

Witold Modzelewski szacuje, że łącznie zwrot uszczupliłby budżet państwa na 0,5 mld zł. – To jest do przyjęcia, ponieważ z akcyzy do budżetu

wpłynęło w ub.r. 71 mld zł, w tym roku będzie to 73 mld zł – szacuje prof. Modzelewski. Dodaje, że największa część wpływów pochodzi z akcyzy z paliw silnikowych (30 mld zł), następnie z papierosów (20 mld zł) i alkoholi bez wina i piwa (9 mld zł).

Profesor zaznacza, że do uszczuplenia wpływów podatkowych dojść nie musi, ponieważ niższe ceny oleju napędowego w Polsce mogą zachęcić zagranicznych przewoźników do zakupów paliwa w Polsce, co pozytywnie przełoży się na wpływy podatkowe.

Autor opracowania wyjaśnia, że w ramach unijnej polityki transportowej nie jest możliwy całkowity zwrot akcyzy przewoźnikom drogowym. Takie rozwiązanie dopuszcza np. unijna polityka rolna i połowowa.

## Ostabilenie branży

Przewoźnicy domagają się pomocy od państwa, ponieważ ich konkurencyjna pozycja się zachwiała. Na kluczowym w Europie rynku niemieckim polscy przedsiębiorcy tracą pozycję: w 2019 roku zwiększyli przewozy o 7,5 proc., gdy cały rynek urósł o 8,2 proc. Przewozy litewskich firm wzrosły o 22,5 proc., łotewskich

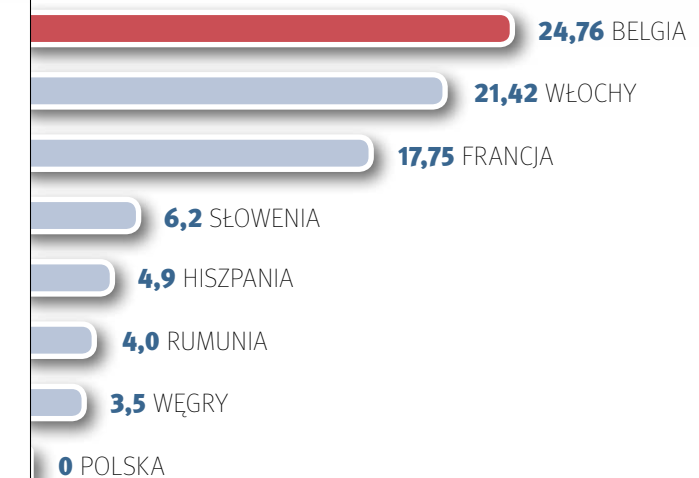
o 12,5 proc., niemieckich o 10,3 proc., wynika z danych Niemieckiego Urzędu Transportu BAG.

Jest to utrwalenie trendu widocznego już w 2018 roku, w którym udział polskich przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego w przewozach europejskich zmalał o 6,3 proc. Tempo było dwa razy większe niż spadek przewozów w całej UE. Tym samym udział polskich przedsiębiorstw w przewozach drogowych w UE zmalał z 30,7 proc. do 29,5 proc. Jest to pierwszy spadek pracy przewozowej w historii polskiej branży.

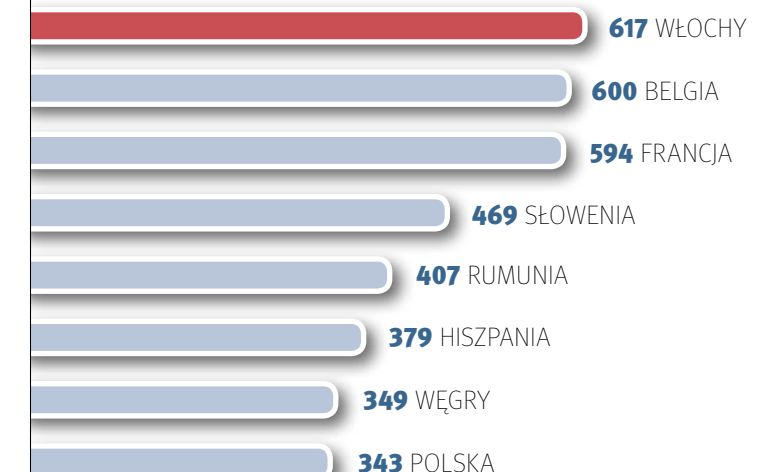
Wyniki firm transportowych niepokoją tym bardziej, że w 2019 roku obroty handlu zagranicznego Polski wzrosły (o 8,2 proc. w eksporcie i o 10,7 proc. w imporcie). Tymczasem praca przewozowa polskich przewoźników w przewozach dwustronnych zmalała o 7,3 proc. W tym samym czasie przewoźnicy litewscy zwiększyli przewozy o ponad 11 proc., rumuńscy o 7,8 proc., Niemcy zanotowali tylko 2-procentowy spadek.

Kłopoty branży odbijają się na inwestycjach. W drugiej połowie 2019 roku rejestracje samochodów ciężarowych zmalały o jedną czwartą w porównaniu do 2018 roku, zaś rejestracje naczip o jedną trzecią, wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

## ZWROT AKCYZY (EUROCENTY NA LITR)



## AKCYZA (EUROCENTY NA 1000 L)





# Rosną zaległości firm transportowych

Niepokojąco wzrastają zaległości płatnicze branży transportowej. Przez ostatni rok powiększały się w tempie dwa razy szybszym niż średnia dla całego rynku.

Adam Mikołajczyk

**N**a koniec III kw. 2019 roku transport miał ponad 1,5 mld zł zaległości wobec banków i partnerów biznesowych. Sam też borykał się z brakiem płatności na czas. Jak wynika z raportu „Powolne hamowanie rozpędzonego transportu”, przygotowanego przez Rejestr Dłużników BIG InfoMonitor, problem dotyka 9,1 proc. firm transportowych.

To najwyższy odsetek ze wszystkich sektorów gospodarki. Dla porównania - odsetek ogółu przedsiębiorstw z zaległościami wynosi 6,2 proc. W przeliczeniu na podmioty zaległości dotyczą 27 443 firm transportowych. W porównaniu do III kw. 2018 roku ich liczba wzrosła o około 10 proc.

Łączna wartość nieopłaconych zobowiązań na koniec września 2019 roku przekroczyła 1,5 mld zł (III kw. 2018 roku - 1,2 mld zł) i przez rok zwiększyła się o 26 proc., gdy zaległości wszystkich firm wzrosły w tym czasie o 12 proc.

Co czwarta z największych firm transportowych, w tym tych ujętych w KRS, nie płaci w terminie. Problem dotyczy tu niemal 2,5 tys. przedsiębiorstw. Kwota ich zaległości wynosi 261 mln zł.

Zdecydowaną większość dłużników

stanowią jednak mniejsze firmy z CE-IDG. Odsetek nieplacących w tej grupie wynosi 8,5 proc., a kwota zaległości to 1,25 mld zł.

## Lokalni „rekordziści”

Problemy z płatnościami zobowiązań w dużej mierze wynikają z kłopotów z terminowym ściąganiem należności. Badanie Keralla Research pokazuje, że 4 firmy na 10 posiadają należności nieopłacone przez 90 dni i dłużej od wyznaczonego terminu.

Najwyższy odsetek firm transportowych z zaległościami jest w województwach lubuskim i śląskim (11 proc.), a najlepiej radzą sobie przedsiębiorstwa z województw małopolskiego, podkarpackiego i podlaskiego (7 proc.). Najwyższą kwotę zaległości mają transportowcy z Mazowsza - 260,9 mln zł, zaś najniższą z województwa opolskiego - 26,2 mln zł. Rekord zadłużenia należy do firmy z woj. dolnośląskiego i sięga 24,5 mln zł.

## Unijne i makroekonomiczne przeszkody

Do tej pory niespłacone zobowiązania nie przeszkadzały polskim firmom transportowym w rozwoju. Branżę napędzały położenie geograficzne Polski, rozwój centrów logistycznych,

infrastruktury, wzrost branży e-commerce i niższe koszty pracy.

Teraz trzeba będzie zmierzyć się z tym, co przyniesie Pakiet Mobilności. Mimo wypracowanego kompromisu branża jest zgodna, że nowe unijne prawo może odbić się negatywnie na kondycji polskiego sektora transportowego.

Istotne są również czynniki gospodarcze. Bank Światowy prognozuje spowolnienie wzrostu polskiego PKB w 2020 roku do poziomu 3,6 proc. (w 2019 roku - 4,3 proc.). Kolejne lata mogą przynieść dalsze osłabienie PKB - w 2021 roku może to być 3,3 proc., a w 2022 roku - 3,1 proc. Jednym z sektorów, który jako pierwszy odczuje tę zmianę może być transport. Presję na branżę wywiera także rynek pracy. Rosną płace, brakuje kierowców i personelu biurowego.

Wymienione czynniki sprawiają, że nastroje w branży transportowej są mieszane. Najwięcej firm - co trzecia - uważa, że w 2020 roku nic się nie zmieni w porównaniu do ub.r. A że miniony rok nie zebrał dobrych ocen, trudno to uznać za pomyślną prognozę. Częściej niż w przypadku innych branż przedsiębiorcy mówią o braku pewności, jak potoczą się losy biznesu (20 proc.). Z drugiej strony udział optymistów i pesymistów w transporcie jest podobny, gdy w innych branżach pesymiści górują.

**RJ** International Road Transport Union

**CARNET TIR \***

BX80500000

**Ogranicz koszty  
i ryzyko transportu**

**TIR-EPD  
na Białoruś**

**GRATIS**

**UBEZPIECZENIE  
NALEŻNOŚCI  
CELNYCH  
w przypadku  
kradzieży towaru**

**w CENIE**

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet. To be completed before use by the holder of the carnet.)

6. Pays de départ  
Country/Countries of departure <sup>(1)</sup>
7. Pays de destination  
Country/Countries of destination <sup>(1)</sup>
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) <sup>(2)</sup>  
Registration No(s), of road vehicle(s) <sup>(2)</sup>
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) <sup>(3)</sup>  
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) <sup>(3)</sup>
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) <sup>(4)</sup>  
Identification No(s), of container(s) <sup>(4)</sup>

**PROJEKT PILOTAŻOWY**



**DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ**

**[TIR.zmpd.pl](http://TIR.zmpd.pl)**

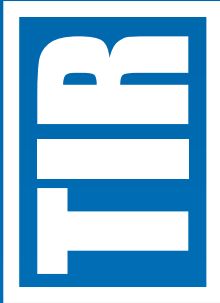
e-mail: [tir@zmpd.pl](mailto:tir@zmpd.pl)

tel.: 22 536 10 71 / 38 / 29 / 32 / 42

**99,90 zł**

Projekt pilotażowy

**KARNET 6-WOLETOWY**





# Ostatnia szansa na poprawę Pakietu Mobilności

ZMPD walczy o zmianę zapisów Pakietu Mobilności. W Brukseli przedstawiciele Zrzeszenia spotkali się z europosłami i reprezentantami Komisji Europejskiej oraz instytucji unijnych, aby przedstawić punkt widzenia przewoźników.

Spotkanie z europosem Jarosławem Dudą



## Margareta Przybyła

Od 2016 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce posiada w Brukseli stałego przedstawiciela przy UE, który na co dzień monitoruje ważne inicjatywy europejskie.

Jednak dobra współpraca z kluczowymi decydentami w Brukseli wymaga także obecności w unijnej stolicy przedstawicieli ZMPD z Polski. W dniach

29 i 30 stycznia 2020 roku z roboczą wizytą byli w Brukseli prezes ZMPD Jan Buczek, dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel i zastępca dyrektora Joanna Popiołek, którym towarzyszyła stała przedstawicielka ZMPD przy UE Margareta Przybyła. Odwiedzili polskich europosłów, a także przedstawicieli pozostałych instytucji UE.

## Europarlament

Pierwszy dzień wizyty zdominowały spotkania z europosłami, członkami

Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) oraz Komisji Zatrudnienia i Spraw Społecznych (EMPL). Z europosłami Elżbietą Łukacijewską (PO), Bogusławem Liberadzkim (SLD) oraz Kosmą Złotowskim (PiS) omawialiśmy najnowsze wydarzenia związane z częścią socjalną Pakietu Mobilności.

Unijni negocjatorzy w połowie grudnia 2019 r. osiągnęli wstępne porozumienie w odniesieniu do lex specialis, czasu jazdy i odpoczynku oraz zasad dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego (o szczegółach pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Przewoźnika”).

Co prawda porozumienie zostało poparte przez większość państw UE 20 grudnia ub.r. oraz 29 stycznia 2020 roku, a także przez większość europosłów podczas głosowania w Komisji TRAN 21 stycznia, ale przed nami jeszcze kolejne głosowanie na sesji plenarnej Parlamentu Europejskiego oraz możliwość składania poprawek.

Delegacja ZMPD wskazała, że popieramy każdą próbę poprawy zapi-

sów Pakietu Mobilności, szczególnie w zakresie obowiązkowego powrotu ciężarówki do kraju siedziby co 8 tygodni, okresu cooling-off w odniesieniu do kabotażu czy zasad delegowania kierowców. Zaoferowaliśmy europosłom nasze wsparcie merytoryczne oraz gotowość do dalszej współpracy.

Podczas spotkań z przedstawicielami Komisji TRAN zwracaliśmy także uwagę na kwestie związane z propozycją Zielonego Ładu dla Europy. Podkreślaliśmy, że sektor transportu drogowego jest gotowy, aby być częścią ambitnego planu na rzecz redukcji emisji gazów, ale wymaga to uwzględnienia cyklu inwestycyjnego oraz odpowiedniego wsparcia finansowego dla firm transportowych.

Kolejnym ważnym tematem był Brexit oraz jego konsekwencje dla polskiej branży transportu międzynarodowego. Przypomnieliśmy, że 30 procent przewozów wewnątrz Wielkiej Brytanii wykonywanych jest przez polskich przewoźników, a co czwarta ciężarówka przekraczająca granicę UE-Wielka Brytania ma polskie tablice rejestracyjne. Zaapelowaliśmy o to, aby nowa umowa handlowa nie wprowadzała niepotrzebnych ograniczeń i zezwoleń na ruch towarowy między krajami UE a Wlk. Brytanią.

Z przedstawicielami Komisji Zatrudnienia i Polityki Społecznej EMPL, europosłanką Elżbietą Rafalską, była minister pracy, rodziny i polityki społecznej (PiS) oraz europosem Jarosławem Dudą (PO) omówiliśmy prace nad koordynacją systemów zabezpieczenia społecznego w kontekście „walki” między państwami UE o składki pracowników mobilnych. Wskazaliśmy także na problemy, z jakimi borykają się polscy przewoźnicy na skutek kontroli we Francji czy przy zatrudnianiu obywateli państw trzecich.

Całodniową wizytę w Parlamencie Europejskim zakończyliśmy jako obserwatorzy głosowania nad umową wyjścia Wielkiej Brytanii z UE. 621 europosłów głosowało za, 49 było przeciw, a 13 wstrzymało się od głosu. Było to emocjonujące wydarzenie dla wszystkich uczestników. Podczas debaty przed głosowaniem nie brakowało wzruszenia, a nawet łez. Wielu europosłów wyraziło nadzieję, że Wielka Brytania jeszcze wróci do Unii Europejskiej.



## Pełna symetria w dostępie do rynku

Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Kolejna runda spotkań z polskimi europosłami i przedstawicielami różnych instytucji unijnych była okazją do podsumowania efektów naszych dotychczasowych działań, a także oceny zagrożeń. Mogliśmy przedstawić nasze argumenty, które, o czym jestem przekonany, zostaną przez naszych rozmówców wykorzystane, nie tylko do dalszych dyskusji, ale – przede wszystkim – do działań.

Politycy, z którymi rozmawialiśmy, współpracują z nami od lat i doskonale orientują się w niuansach problemów przewoźników. Doceniają aktywną działalność ekspertów Zrzeszenia oraz przedstawicielstwa ZMPD w Brukseli. Jeszcze kilka lat temu trudno było przekonać do naszych racji niektórych europarlamentarzystów. O tym, że warto podejmować i konsekwentnie współpracować świadczy fakt, że ci, którzy dopiero od niedawna zajmują się transportem, patrzą dziś na problemy naszej branży z wyraźnym zrozumieniem. Podczas ostatnich spotkań rozpatrywaliśmy wiele scenariuszy wydarzeń związanych m.in. z Pakietem Mobilności i Brexitem, które mogą nas dotknąć w najbliższej przyszłości. Zależy nam, aby polscy przewoźnicy, którzy wykonują w Wielkiej Brytanii 30 proc. kabotażu i 25 proc. przewozów międzynarodowych, w minimalnym stopniu odczuli skutki opuszczenia Unii Europejskiej przez Zjednoczone Królestwo. Dlatego chcemy jak najszybszego rozpoczęcia negocjacji dotyczących zasad wykonywania międzynarodowego transportu na Wyspy Brytyjskie.

Zdajemy sobie sprawę z faktu, że zainteresowani Pakietem Mobilności zachodni politycy mogą próbować szybkiego wprowadzania nowych rozwiązań. Niekorzystne propozycje zgłaszane są przez przedstawicieli starej UE, głównie przez naszych oponentów z Niemiec i Francji. Ciągłe powtarzają wielokrotnie obalone już mity o stosowaniu przez przewoźników z naszej części Europy dumpingu socjalnego, a przy tym są wręcz zaimpregnowani na nasze argumenty.

Pod przykrywką prac nad zwiększeniem uprawnień dla kierowców, faktycznie chcą znacząco ograniczyć nasz udział w europejskim rynku transportowym. Dziś wyraźnie widać, jak negatywnie na ostatecznym kształcie Pakietu odbija się zaprzeczona przez polityków z naszej części Europy szansa działania wspólnie ze zbudowaną przy znaczącym udziale ZMPD szeroką międzynarodową koalicją.

W najbliższym czasie podejmiemy próbę odtworzenia dotychczasowych sojuszy, aby wzmocnić nasz sprzeciw wobec planów tak bardzo niekorzystnych dla transportu.

Musimy walczyć o pełną symetrię w dostępie do wolnego rynku.



Spotkanie z europosłanką Elżbietą Łukacijewską



Spotkanie z europosłanką Elżbietą Rafalską



Spotkanie z Pawłem Grasiem, szefem gabinetu Donalda Tuska, przewodniczącego EPP



Spotkanie z Beatą Tuszyńską ze Stałego Przedstawicielstwa Polski przy UE



Spotkanie z Jackiem Krawczykiem, przewodniczącym Grupy Pracodawców w EKES



Spotkanie z Europosłem Bogusławem Liberadzkiem



### Komisja Europejska

Kolejny dzień rozpoczęliśmy od spotkania z Elżbietą Łukaniuk, członkinią gabinetu komisarz ds. transportu Adiny Valean. Przedstawiliśmy ocenę Pakietu Mobilności z perspektywy polskich przewoźników i wyraziliśmy nadzieję na poprawę zapisów.

Otrzymaliśmy zapewnienie, że w najbliższych tygodniach Komisja Europejska rozpocznie pracę nad studium skutków niektórych zapisów Pakietu Mobilności, w tym obowiązkowego powrotu ciężarówki do kraju siedziby co 8 tygodni, na środowisko oraz na rynek wewnętrzny. Jeśli studium wykaże negatywne konsekwencje, wówczas możemy spodziewać się stosownych propozycji legislacyjnych. Usłyszeliśmy także informację, że sektor transportu drogowego będzie włączony w negocjacje umowy handlowej pomiędzy Wielką Brytanią a UE. Przedstawiliśmy stanowisko ZMPD w tym zakresie.

Podczas spotkań z Jackiem Krawczykiem, przewodniczącym Grupy Pracodawców w Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Społecznym oraz z Pawłem Grasiem, szefem gabinetu Donalda Tuska, przewodniczącego Europejskiej Partii Ludowej, rozmawialiśmy o wyzwaniach stojących przed sektorem międzynarodowego transportu drogowego w kontekście dyskusji na poziomie UE o konkurencyjności i dumpingu socjalnym. Zaoferowaliśmy wsparcie merytoryczne ze strony ZMPD oraz wyraziliśmy gotowość do współpracy.

W Stałym Przedstawicielstwie Rzeczypospolitej Polskiej przy Unii Europejskiej kontynuowaliśmy rozmowy o Pakiecie Mobilności i szansach na jego poprawę z Beatą Tuszyńską z Referatu ds. Polityki Transportowej. Przekazaliśmy także oczekiwania ZMPD w odniesieniu do przyszłych relacji pomiędzy Zjednoczonym Królestwem a UE. Liczymy na wsparcie rządu dla naszych dążeń.

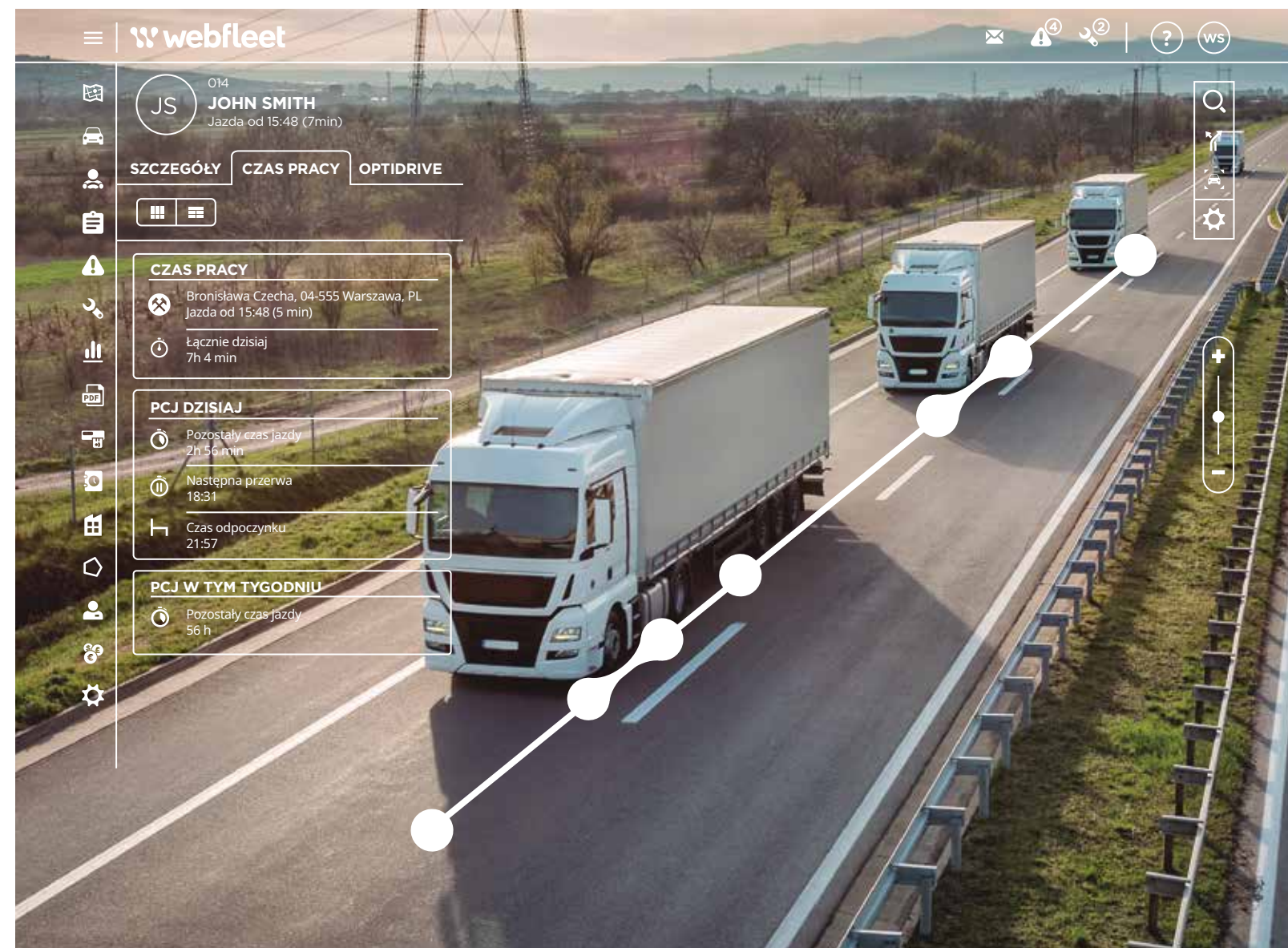
Dwudniowa wizyta ZMPD w Brukseli była okazją do podsumowania dotychczasowej współpracy oraz podziękowania partnerom za inicjatywy na rzecz międzynarodowego transportu drogowego, a także do wskazania obszarów wymagających stałej uwagi i interwencji.

Margareta Przybyła jest stałym przedstawicielem ZMPD przy UE.



# Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty

TomTom Telematics to teraz Webfleet Solutions



Od początku istnienia firmy, przez ostatnie 20 lat, rozwijaliśmy się stając się światowym liderem w dziedzinie telematyki, wspierającym ponad 50.000 firm w zarządzaniu pojazdami i maksymalizacji ich wydajności. Po niedawnej akwizycji przez Bridgestone, zmieniamy nazwę firmy z TomTom Telematics na Webfleet Solutions. Nasz cel pozostaje ten sam: wyznaczać trendy w obszarze zarządzania flotą i tworzyć rozwiązania mobilne przyszłości.

Let's drive business. Further.



# Kolejne kłody pod nogi

**Kraje Europy Zachodniej tworzą kolejne utrudnienia dla przewoźników z młodych państw UE. Są to nowe przepisy i coraz liczniejsze, kierunkowe kontrole.**

Robert Przybylski

W roku 2019 nasiliły się kontrole z Inspekcji Pracy – uważa prawnik z Move Expert Agnieszka Martinez-Murawska. Tłumaczy, że jest to skutek francuskiego programu rządowego, który nałożył na organy państwowe, zwłaszcza na Inspekcję Pracy, przeprowadzenie 24 tys. kontroli, czyli o 33 proc. więcej niż w roku poprzednim.

## Dokument natychmiast okazany

- Zdarza się, że policja francuska traktuje przepisy „po swojemu” i nie zawsze chce współpracować czy też wysłuchać kierowcy – przyznaje prawnik z Move Expert. Bywa również, że kontrolujący nie są na bieżąco ze zmianami. – Jeśli po drugiej stronie nie ma

partnera z wiedzą i doświadczeniem, to najczęściej kończy się to mandataми – stwierdza Martinez-Murawska.

Wskazuje, że powodem do ukarania może być brak pokazania zaświadczenia o oddelegowaniu w formie papierowej podczas kontroli drogowej i to w sytuacji, gdy kierowca nie był w stanie w chwili kontroli szybko odnaleźć papierowego zaświadczenia. – Dokument znaleziony pół godziny później już nie jest akceptowany jako wymagany podczas kontroli i z tego powodu mandat jest nakładany – zaznacza prawnik.

Przypomina, że dokumenty, które należy dostarczyć na potrzeby kontroli drogowych są różne, a organy kontrolne nie zawsze dokonują jednolitej interpretacji przepisów. Nie było np. jasne, w jakiej formie kierowca winien okazywać certyfikat swojego delegowania do pracy na terenie Francji. – Po licznych bataliach, jakie stoczyliśmy z kontrolerami w 2019 roku w obronie polskich kierowców okazujących dokument w wersji elektronicznej, zdecydowaliśmy się wystosować oficjalne zapytanie do władz francuskich z prośbą o określenie, czy certyfikat rzeczywiście wymagany jest wyłącznie w formie papierowej. Z Ministerstwa Pracy otrzymaliśmy 21 listopada 2019 roku oficjalne pismo potwierdzające, że dopuszczalną formą certyfikatu jest także forma elektroniczna, o ile kierowca jest w stanie okazać ją niezwłocznie w czasie

kontroli na prośbę organu kontrolującego. Jednak pomimo upływu tylu miesięcy, resort nie opublikował tego uszczegółowienia na swojej stronie – zaznacza Martinez-Murawska.

Wskazuje, że francuska Inspekcja Pracy wyspecjalizowała się w kontrolach przewoźników z tych państw, które mają największe problemy z dostarczeniem wymaganych dokumentów, tj. pasków wypłat lub zaświadczeń A1. Wymienionych dokumentów często nie mają kierowcy np. z Rumunii. – W przypadku przewoźników z tego kraju kontrole są bardzo dokładne – zaznacza prawnik.

## Zakaz jazdy

We Francji działa już znowelizowany dekret (opublikowany we Francji 5 czerwca 2019 roku), wprowadzający różne przepisy dotyczące delegowania pracowników i zaostrzający walkę z nielegalnymi pracownikami.

Zmiany w dekreście nr 2019-5555 wprowadzają zaostrzone sankcje za naruszenie przepisów dotyczących delegowania pracowników. Są to zawieszenia lub zakazy dla zagranicznych firm transportowych.

Gdy inspektorzy podejrzewają naruszenie przepisu o wypłacie minimalnej płacy, kontrolerzy mogą zwrócić się do zagranicznego przedsiębiorstwa lub jego przedstawiciela we Francji o przedstawienie swoich uwag i wysłanie dokumentów w ciągu 3 dni

od daty powiadomienia przedsiębiorstwa. W poważnych przypadkach termin odpowiedzi skrócony jest do zaledwie jednego dnia.

Po upływie tego terminu, uwzględniając otrzymane dokumenty i uwagi, organ kontrolny może nałożyć na zagraniczną firmę sankcje w postaci tymczasowego zawieszenia świadczenia usługi, które może trwać do jednego do dwóch miesięcy.

## Holandia z płacą minimalną

Od 1 marca 2020 roku Holendrzy będą wymagać elektronicznego zgłoszenia delegowanego pracownika w przewozach międzynarodowych. Przepis dotyczy kierowców, w tym także osób prowadzących działalność na własny rachunek.

Za pracowników delegowanych uważani są prowadzący pojazd w przewozach do lub z Holandii oraz w przewozach kabotażowych. Jedynie podczas przejazdów tranzytowych przez Holandię nie trzeba zgłaszać kierowcy.

Holenderskie Ministerstwo Spraw Społecznych i Zatrudnienia już uruchomiło stronę internetową, na której można pobrać wszystkie niezbędne informacje: [www.postedworkers.nl](http://www.postedworkers.nl). Strona jest dostępna również w języku angielskim i niemieckim, a rejestracja online jest możliwa od 1 lutego 2020 roku. Jeśli kierowca rozpocznie przewóz przed 1 marca, nie musi być zgłoszony.

## Płaca minimalna w Danii

Parlament duński przygotowuje ustawę wprowadzającą minimalną stawkę godzinową dla zagranicznych przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe (pojazdy powyżej 3,5 t) oraz stosowaną do odcinka drogowego transportu kombinowanego.

Za pomysłem stoją Konfederacja Duńskich Pracodawców (DA) oraz Federacja Duńskich Związków Zawodowych (FH). Organizacje wypracowały model, który zmusza zagranicznych pracodawców do zawierania umów zbiorowych z pracownikami oddelegowanymi na tych samych zasadach, na których zatrudniani są pracownicy duńscy.

Z inicjatywy jest niezadowolona Organizacja Duńskich Przewoźników Drogowych (ITD), która obawia się monopolu największego związku zawodowego nazwanego 3F, który – uważa ITD – chce narzucić rynkowi swój wzór umowy, a za tym i płacę minimalną.

ITD uważa, że proponowane regulaty zagrażają swobodzie zawierania umów oraz swobodzie stowarzyszenia się. Dlatego domaga się dalszej dyskusji nad regulacjami.

Porozumienie musi jeszcze zostać przyjęte przez duński parlament. Poparcie dla tej inicjatywy jest duże. Brak jeszcze informacji, kiedy nowe przepisy wejdą w życie. Także wysokość minimalnych stawek nie jest jeszcze znana.

Porozumienie polityczne zawiera:

- obowiązek składania notyfikacji delegowania - dokument powinien zawierać dane przewoźnika i dane kontaktowe; informacje o rodzaju transportu; dane pojazdu; datę początkową i końcową delegowania; dane kierowcy i dane kontaktowe;
- obowiązek przechowywania na pokładzie pojazdu następujących dokumentów: notyfikacja delegowania, umowa o pracę, wycinki wynagrodzenia oraz zapisy z tachografów;
- informację o karach - za brak dokonania notyfikacji delegowania grozi kara 10 tys. duńskich koron (ok. 1340 euro); za brak respektowania minimalnych stawek grozi minimalna kara w wysokości 35 tys. duńskich koron (ok. 4700 euro), ale może wzrosnąć w zależności od różnicy między stawką minimalną a stawką faktycznie wypłaconą kierowcy.

## W Danii kosztowny wypoczynek w kabinie

Pod koniec 2019 roku duński minister transportu ogłosił surowsze kary dla kierowców ciężarówek, w kabinie pojazdu regularny tygodniowy wypoczynek. Zmiany weszły w życie 1 marca 2020 roku i przewidują karę w wysokości:

- 10 tys. koron (ok. 1340 euro) dla kierowcy oraz
- 20 tys. koron (ok. 2027 euro) dla przedsiębiorcy transportowego.



# Podatki, czyli dzielenie tortu



Tak zrobimy prezesie kochany. To się będzie nazywało podatek minus!

Andrzej Adamczyk

Rany boskie! Jeszcze ktoś usłyszy.

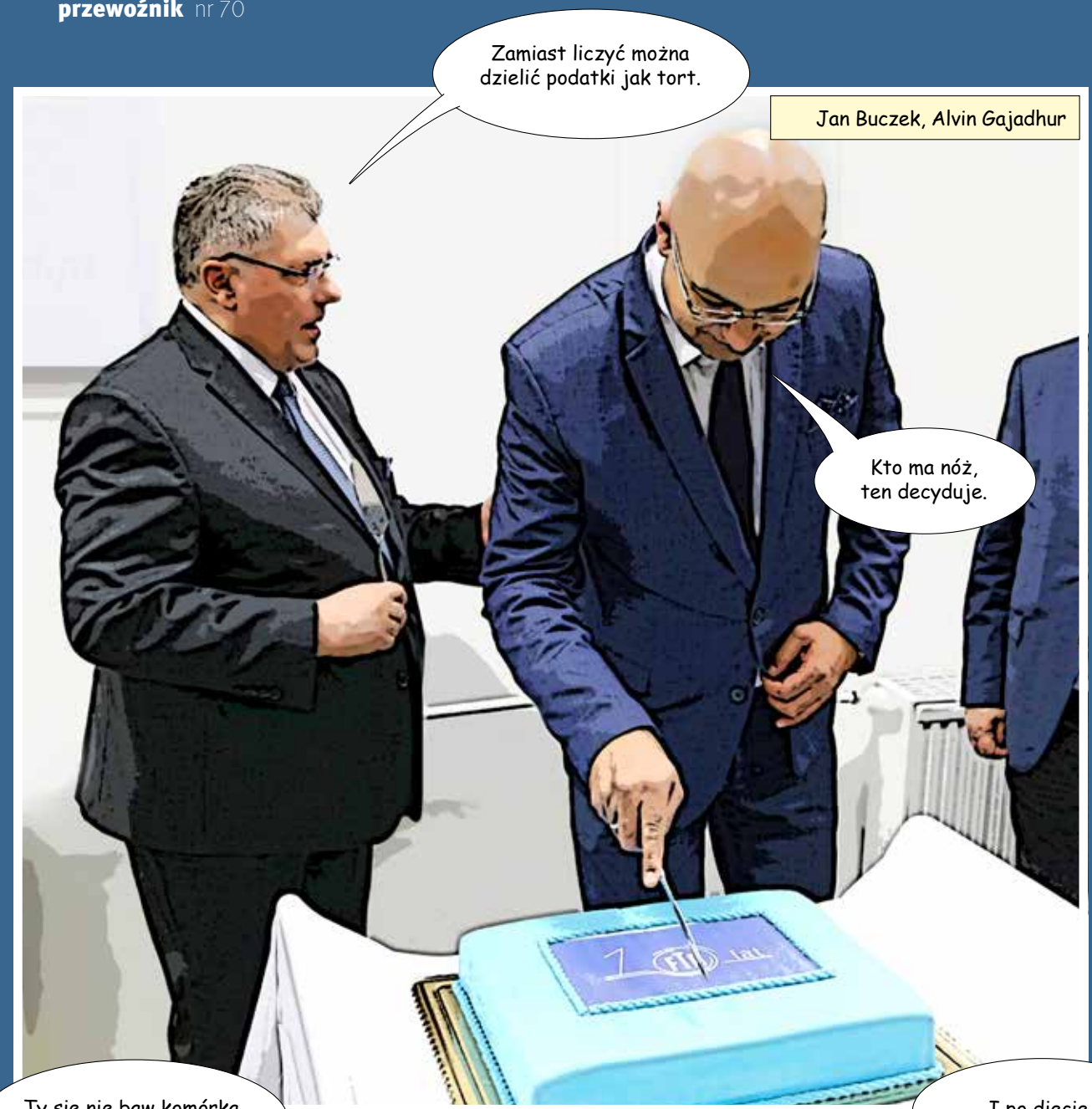


Słyszałem, ale nie zwariowałem.

Euzebiusz Gawrysiuk, Adam Jędrych









## Obniżki maut dla alternatywnych napędów

Niemieckie federalne Ministerstwo Transportu rozważa 75-procentowe obniżenie myta dla ciężarówek z napędem alternatywnym. Jednocześnie resort zaznacza, że opłata drogowa dla ciężarówek z napędem dieslowskim wzrośnie o 8 centów za kilometr. Minister transportu RFN Andreas Scheuer potwierdził, że trwają rozmowy na ten temat z federalnym Ministerstwem Finansów. Jednocześnie niemiecki rząd ogłosił plan wydania do 2023 roku 1,4 mld euro na przygotowanie wodorowych napędów dla samochodów ciężarowych.

## Stacje LNG

Pod koniec lutego firma EPO-Trans otworzyła stacjonarną stację LNG w Krzywej, na rozwidleniu autostrad A1 i A18. Stacja będzie konkurować z podwrocławskim obiektem Shella i dolnośląską stacją Bisek-Asfalt. Prezes EPO-Trans Piotr Ozimek uważa, że konkurencja nie będzie groźna, bo przewoźnicy będą woleli tankować bliżej granicy, ponadto obiecuje, że będzie miał atrakcyjne ceny. EPO-Trans jest jednym z pierwszych dużych przewoźników mających we flocie auta LNG. Od ubiegłego roku firma korzysta z dziesięciu 410-konnych Scanii oraz 20 Iveco, każdy o mocy 460 KM.

## Nowe pojazdy na egzaminach



Ostatnie zmiany w przepisach wprowadzają wykorzystanie ciągnika siodłowego wraz z naczepą w szkoleniu i egzaminowaniu na kat. C+E od 1 stycznia 2025 roku. Ministerstwo Infrastruktury przewidziało okres dostosowawczy do końca 2024 roku.

Nowelizacja dopuszcza także możliwość szkolenia i egzaminowania w nauce jazdy na kategorię C, C+E, D i D+E pojazdami wyposażonymi w automatyczną skrzynię biegów. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych już zakupiło używany ciągnik siodłowy MAN TGX z pełnowymiarową naczepą do szkoleń.



## Na chińskim wirusie straci lotnictwo

Niemiecki Ifo Institut szacuje, że wskutek epidemii koronawirusa wzrost gospodarczy Chin w 2020 roku zmniejszy się o 1 pkt. proc. Polski PKB i liczba pracujących w Polsce mogą zmniejszyć się o około 0,02 proc., wynika z obliczeń Polskiego Instytutu Ekonomicznego, wykonanych na podstawie światowych tablic przepływów międzygłazowych (WIOD Release 2016).

Z powodu koronawirusa można oczekiwać zmniejszenia tempa wzrostu gospodarczego Polski w 2020 roku o około 0,02 pkt. proc. Polska znajdzie się w gronie krajów UE w relatywnie niewielkim stopniu dotkniętych osłabieniem chińskiej gospodarki. Najbardziej może ucier-

pieć gospodarka niemiecka, jednak nawet w jej przypadku spadek tempa wzrostu PKB nie powinien być większy niż o 0,06 pkt. proc.

Wśród krajów unijnych Niemcy mają najsilniejsze powiązania handlowo-inwestycyjne z gospodarką chińską (w 2018 roku odpowiadały one za połowę eksportu UE-27 do Chin). Negatywne skutki epidemii koronawirusa odczuć może także Irlandia (spadek tempa wzrostu PKB o 0,05 pkt. proc.), Holandia i Dania, a także pozostałe państwa Grupy Wyszehradzkiej (spadek o 0,04 pkt. proc.). Z branż na epidemii ucierpi lotnictwo oraz produkcja metali.

## Przewoźnicy nie kupują samochodów



Rejestracje nowych pojazdów ciężarowych o dmc pow. 3,5 t zmalały w styczniu o 27,9 proc. w stosunku do roku wcześniejszego i o ponad 13 proc. w porównaniu do grudnia ub.r. Łączne rejestracje samochodów ciężarowych przekroczyły 1,3 tys. sztuk. Rejestracje ciągników siodłowych zmalały o 33,6 proc. - do tysiąca sztuk. To poziom o połowę mniejszy niż notowany w 2018 roku, wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

W tym samym czasie o niemal 6 proc. zmalały rejestracje używanych samochodów ciężarowych, do niecałych 2,3 tys. Było to jednak o blisko 18 proc. więcej niż w grudniu 2019 roku. Po pierwszym miesiącu roku rankingowi w klasie ciężkiej o dmc powyżej 16 ton przewo-

dzi DAF, mający niecałe 28 proc. rynku, przed MAN (19 proc.) i Volvo (17 proc.). Ten cały segment liczy ponad 1200 samochodów. Słabo zaczął się rok także w całej Europie. Z danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA wynika, że w styczniu 2020 roku w Europie (EU, kraje Strefy Wolnego Handlu i Wielka Brytania) rejestracje samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 ton zmalały do 28 211, czyli o 19,3 proc. w porównaniu do stycznia 2019 roku. Rejestracje ciężkich samochodów ciężarowych (o dmc powyżej 16 ton) zmalały w regionie (UE, kraje Strefy Wolnego Handlu i Wielka Brytania) o 22,2 proc. Rejestracje ciężkich pojazdów w nowych krajach UE zmalały o 34,6 proc., gdy w starych krajach o 18,2 proc.



# Jubileusz Forum pod znakiem zwrotu akcyzy

**Na pierwszym w tym roku, styczniowym posiedzeniu celebrowano 10-lecie Forum Transportu Drogowego, ale głównym tematem spotkania przewoźników był zwrot części akcyzy od paliwa.**

**Piotr Gawelczyk**

W naszej branży dzieje się coraz gorzej i dlatego chcemy przygotować pozwalające wzmocnić naszą konkurencyjność prawne narzędzie, które w przyszłości da możliwość obniżenia akcyzy – powiedział prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek podczas obrad Forum Transportu Dro-

gowego, które odbyło się 15 stycznia 2020 roku w siedzibie ZMPD. Prezes Buczek przypomniał, że z tego rozwiązania korzystają konkurenci z innych krajów.

Szerzej o możliwościach zwrotu części akcyzy piszemy w artykule na stronie szóstej tego numeru „Przewoźnika”.

Drugim tematem poruszonym podczas obrad Forum były najnowsze, słabnące wskaźniki ekonomiczne polskiego transportu na tle innych państw UE, o czym mówił dyrektor

Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel. Po prezentacji danych odbyła się dyskusja na temat przyczyn niekorzystnej tendencji pogarszania się sytuacji branży.

## Miejsce dialogu

Po części merytorycznej rozpoczęło się świętowanie jubileuszu 10-lecia istnienia FTD. Prezes ZMPD Jan Buczek, będący pomysłodawcą idei stworzenia forum dyskusyjnego skupiającego prezesów stowarzyszeń

branżowych z całej Polski, złożył na ręce ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka podziękowania wszystkim dotychczasowym ministrom odpowiedzialnym za branżę transportową oraz parlamentarzystom za współpracę i uważne wsłuchiwanie się w stanowiska wypracowane przez sygnatariuszy Forum.

– Liczę na to, że ten dialog będziemy kontynuować, a doświadczenia przewoźników będą wykorzystywane po to, by jak najskuteczniej chronić branżę przed kłopotami, które niestety zaczynają nam mocno doskwierać – powiedział prezes Buczek i przypomniał genezę powstania Forum.

Głównym celem było stworzenie zespołu przedstawicieli środowiska, gotowego do reagowania na ważne problemy transportu krajowego





przewoźnik nr 70



przewoźnik nr 70



Proponowane przepisy są antytransportowe, antyekonomiczne i antyekologiczne. Z jednej strony narzuca się nam konieczność ponoszenia gigantycznych nakładów na poprawę stanu powietrza, z drugiej na skutek proponowanych przepisów dodatkowo ponad 4 mln ton dwutlenku węgla będzie się wydostawać z rur wydechowych naszych ciężarówek.

i międzynarodowego, który stanowiłby głos całego środowiska w rozmowach z decydentami.

Oficjalnie nazwa Forum Transportu Drogowego pojawiła się po raz pierwszy podczas spotkania w siedzibie Zrzeszenia 31 marca 2009 roku. – FTD ma ułatwiać funkcjonowanie branży i kontakty z administracją państwa – przypomniał podczas jubileuszu prezes Buczek, dziękując wszystkim ministrom za dialog i patronowanie tej inicjatywie.

– Od lat staraliśmy się integrować środowisko, by stając przed przedstawicie-

łami administracji państwowej wyrażać nasze stanowisko w jednolitej formie. Pamiętam spotkanie w ministerstwie transportu w 1991 lub 1992 roku i dyskusję na temat ustawy dotyczącej warunków wykonywania transportu międzynarodowego.

Z naszej strony było kilkanaście osób z kilku organizacji, które miały różne poglądy na temat uzdrowienia sytuacji w transporcie. I wtedy zrozumieliśmy, że tak dalej być nie może. Zaczęliśmy szukać dróg porozumienia i współpracy w celu wypracowywania wspólne-

go stanowiska. Tych etapów było kilka, a z nich wyłoniło się Forum Transportu Drogowego. Od początku przyjęliśmy zasadę, że nie będziemy tworzyć żadnych władz, struktury, itd. - przypomniał prezes Buczek.

Współorganizatorzy Forum - prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk oraz prezes Ogólnopolskiego Związku Przedsiębiorców Transportu Drogowego Piotr Litwiński - podkreślali wartość, jaką niesie wspólna dyskusja całego środowiska. – Powołanie Forum było koniecznym posunięciem, zwłaszcza że w naszym kraju stowarzyszeń transportowych jest sporo. Są różne punkty widzenia, stowarzyszenia mają swoje zdanie na dany temat i to jest normalne, na tym polega demokracja. Ale czasem trzeba te różne stanowiska uzgadniać. Podczas Forum w wielu przypadkach udawało nam się osiągnąć kompromis – podkreślił prezes Szczerbaciuk.

Prezes Litwiński podziękował wszystkim sygnatariuszom FTD za to, że odkładają swoje zawodowe obowiązki i wspólnie próbują rozwiązywać problemy branży transportowej. – Nie zawsze się to udaje, ale zawsze trzeba próbować. Życzę wszystkim, by wspólnie udawało się nam wypracować jak najwięcej dobrych decyzji z korzyścią dla polskiego transportu drogowego – powiedział Piotr Litwiński.

#### 4 miliony ton CO<sub>2</sub>

– Forum Transportu Drogowego to potrzebna płaszczyzna debaty i dyskusji wszystkich tych, którzy rozwijają polski międzynarodowy transport drogowy – powiedział minister Adamczyk. Konsolidacja środowiska jest ważniejsza o tyle, że nad branżą pojawiły się czarne chmury związane z procedowanym na unijnej arenie Pakietem Mobilności.

– Proponowane przepisy są antytransportowe, antyekonomiczne i an-

tyekologiczne. Z jednej strony narzuca się nam konieczność ponoszenia gigantycznych nakładów na poprawę stanu powietrza, z drugiej na skutek proponowanych przepisów dodatkowo ponad 4 mln ton dwutlenku węgla będzie się wydostawać z rur wydechowych naszych ciężarówek. Mamy do czynienia z aktem hipokryzji – podkreślił minister infrastruktury.

Zwrócił jednocześnie uwagę na fakt, że mimo różnicy zdań z przewoźnikami, często udaje się osiągnąć kompromis, wymieniając w tym miejscu np. sprawę wymiany zezwoleń z krajami ze Wschodu. – Mogliśmy się porozumieć m.in. w sprawie rejestracji pojazdów, rejestracji przyczep do wywozu drewna oraz szkolenia w zawodzie kierowcy. To dowody na to, że wspólne działania przewoźników oraz otwartość strony rządowej owocują dobrymi rozwiązaniami – przypomniał minister Adamczyk.

Życzył zebrany, aby kolejne lata i dziesięciolecia działania Forum da-

lej wносиły wartość dodaną w rozwój międzynarodowego transportu drogowego, a sami transportowcy mimo protekcjonistycznych działań niektórych państw utrzymali pozycję lidera w Europie. – Chcemy dzięki krajowemu prawodawstwu wzmacniać pozycję polskich firm w transporcie drogowym – zapewnił minister Adamczyk.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur wyraził uznanie dla osób, które utworzyły Forum i aktywnie uczestniczyły w wielu obradach tego gremium. – To doskonałe miejsce do wymiany spostrzeżeń i doświadczeń, dlatego bardzo cenię sobie współpracę z przedstawicielami Forum – podkreślił Alvin Gajadhur. – Dziękuję za częste spotkania i sygnały, na które staramy się jako Inspekcja reagować. Z okazji jubileuszu życzę jak najmniejszej liczby problemów i dalszej dobrej współpracy z GITD. Zawsze możecie państwo na nas liczyć – dodał szef Inspekcji.





– Każdą organizację tworzą ludzie. Forum stworzyli ludzie, którzy po pierwsze potrafili się zorganizować, po drugie – potrafią to utrzymać. To bardzo duża wartość – powiedział Bogdan Oleksiak, dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury. – 10 lat daje świadectwo, że ci, którzy pomimo różnych poglą-

dów spotykają się, mają świadomość wagi poruszanych spraw. Przykładem są wszystkie ważne dla środowiska i rynku decyzje, które państwo podejmujecie. Dlatego że jesteście razem, że potraficie się spotkać i kiedy źle się dzieje w transporcie, potraficie walczyć. Udało się zrobić dobre rzeczy, np. z uporządkowaniem zezwole-

z Rosją, Ukrainą i Białorusią, z którymi to państwami poprawiły się relacje. To nas dziś proszą o zezwolenia, ale kiedyś było inaczej – i powinniśmy o tym pamiętać. Deklaruję pomoc i współpracę – dodał Bogdan Oleksiak.

Zebrani uczcili minutą ciszy zmarłego w 2015 roku wieloletniego moderatora Forum Dionizego Woźnego. ■



NAJ  
NIE  
BIERZE SIĘ  
ZNIKAĆ

# LOTOS BIZNES – ZYSK DLA FIRM



- rabat na paliwa
- fakturowanie zbiorcze
- międzynarodowy zasięg (8000 stacji w Europie)
- elastyczny model rozliczeń: karty bezgotówkowe, gotówkowe i pre-paidowe
- pełna kontrola i zarządzanie kartami online



Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678  
z tel. komórkowych: 58 326 43 00  
e-mail: [biuro@lotosbiznes.pl](mailto:biuro@lotosbiznes.pl)  
[www.lotos.pl](http://www.lotos.pl)

**LOTOS**



# Normatywne ciężarówki na łańcuch samorządów

**Przewoźnicy domagają się dostępu do dróg dla pojazdów normatywnych z naciskiem osi 11,5 tony, a państwo proponuje bardzo restrykcyjną nowelizację przepisów z wysokimi karami.**

Tomasz Małyszko

W grudniu 2019 roku Departament Dróg Ministerstwa Infrastruktury przesłał do konsultacji społecznych projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych i innych ustaw. Zawarł w nim propozycję dostosowania obowiązujących przepisów do wymogów wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 21 marca 2019 roku.

## Liczne wyłączenia

Nowelizacja przewiduje, że z założeń dopuszczony będzie ruch pojazdów z naciskiem osi 11,5 t na wszystkich drogach, ale na drogach gminnych i powiatowych na podstawie uchwały samorządów zarządcy tych dróg lub stref będą mogli wprowadzić ograniczenia naciskowe. Projekt określa, kiedy takie ograniczenie (8 t lub 10 t) może być wprowadzone. Muszą być spełnione dwa warunki. Po pierwsze stan techniczny drogi uniemożliwia poruszanie się pojazdów „11,5 t” oraz musi być spełniona co najmniej jedna z 13 przesłanek.

Lista jest długa, zawiera możliwość wprowadzenia ograniczania, gdy droga przebiega obok obszaru, na którym znajduje się forma ochrony przyrody lub lasu ochronnego. Innym warunkiem może być przebieg trasy przez teren stanowiący intensywną zabu-

dowę śródmiejską czy przez obszary górnicze zagrożone masowymi ruchami ziemi.

Ponadto zakaz można wprowadzić, jeśli zlokalizowany koło drogi obiekt budowlany jest podatny na wstrząsy i jeśli droga przebiega lub graniczy z chronionym obszarem wodnym. To samo ograniczenie radni mogą zastosować, jeśli droga poprowadzona jest blisko placówek, gdzie przebywają dzieci w wieku od 7-15 lat, gdy przebiega przy uzdrowisku, szpitalu lub zakładzie leczniczym, zabytku i pomniku zabytku. Poza tym radni będą mogli zakazać ruchu pojazdów o nacisku 11,5 t osi napędowej na drogach alternatywnych do dróg płatnych.

Zmniejszone naciski osi mogą pojawić się również na drogach prowadzących do przejść granicznych, o ile państwo graniczne wprowadziło już takie ograniczenie po swojej stronie. Do tego ruch po nawierzchni kostkowej, brukowanej lub tłuczniowej będzie tylko dopuszczony dla pojazdów o maksymalnym nacisku osi 8 t. Natomiast zakazy osiowe nie będą miały zastosowania w stosunku do autobusów, pojazdów ratunkowych, zarządców dróg, służb oraz sił zbrojnych. W projekcie zapisano, że takie ograniczenia nie mogą być wprowadzone na drogach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu UE, na drogach z sieci TENT i drogach krajowych. Prawo to nie będzie dotyczyło odcinków dróg krajowych przebiegają-

cych przez miasta na prawach powiatu, które będą mogły uchwałą samorządu zakazać przejazdu pojazdom z naciskiem 11,5 t.

## Kontrole i kary

Projekt ustawy daje uprawnienia straży miejskiej lub gminnej do kontroli nacisków osi. Umożliwia nakładanie kar (od 5 do 15 tys. zł) za ewentualne przeciążenia. Środki z kar mają być przekazywane na rachunki właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

Zmienione są również kategorie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Z katalogu znika zezwolenie kategorii I oraz zmniejsza się liczba kategorii stałych zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Zwiększają się za to kary, np. za brak zezwoleń na jednokrotny lub wielokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego po wyznaczonej trasie.

Przewidywana jest natomiast możliwość wznowienia postępowań administracyjnych, które zakończyły się nałożeniem kary w związku z ruchem pojazdu o nacisku osi do 11,5 t po drogach z ograniczeniami naciskowymi wynikającymi z przepisów o drogach publicznych. Otworzy to możliwość odzyskania pieniędzy przez firmy, które zostały ukarane za przejazd pojazdu normatywnego w rozumieniu przepisów unijnych po drogach o dopuszczalnym nacisku 8 lub 10 t osi pojedynczej.

W projekcie przewidziano daleko idące rozwiązania, które nierozważ-



nie użyte przez samorządy mogą ponownie zablokować ruch samochodów ciężarowych na polskich drogach, tym razem w sposób zdecentralizowany.

ZMPD zgłosiło wiele zastrzeżeń do tego projektu. Niebawem ma on trafić do procedowania w Sejmie. Już teraz jednak jest ostro krytykowany przez wiele organizacji przewoźników.

## Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE

Przez lata prawo do swobodnego przejazdu dla normatywnych pojazdów, które wykonywały przewozy międzynarodowe, nie było w Polsce respektowane. Prawie 97 proc. naszych dróg ma ograniczenia naciskowe. Komisja Europejska po wniesieniu skargi na te przepisy zaczęła wyjaśniać problem i wezwała polski rząd do poprawy sytuacji. Ostatecznie tym przypadkiem zajął się TSUE.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z 21 marca 2019 roku w sprawie nr C-127/17 stwierdził, że nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń (dla pojazdów o nacisku osi napędowej 11,5 t), umożliwiających poruszanie się po niektórych drogach publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na podstawie przepisów art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku.

W efekcie tego wyroku pojazdy, które nie przekraczają unijnych norm

mogą teraz poruszać się po całej sieci dróg, o ile nie zakazuje tego znak drogowy.

## Legalni jednak nielegalni

Przed wyrokiem przewoźnicy drogowi na większości dróg w Polsce nie mogli wykonywać przewozów zgod-

nie z unijnymi normami. Zachowanie zasad bezpieczeństwa i odpowiednie załadowanie pojazdu w ten sposób, aby nie przekraczał 8 t (lub 10 t) nacisku pojedynczej osi napędowej, a przy tym były zachowane warunki stabilności ruchu pojazdu (np. 25 proc. ciężaru pojazdu przypadało na oś napędową) wymaga zmniejsze-



## Pułapka na przewoźników

Karol Rychlik, członek Rady ZMPD

Nowelizacja to kompletna pomyłka podyktowana czyjąś niekompetencją lub wpływem silnego lobby samorządowego, które z transportu drogowego chce sobie uczynić dodatkowe wpływy do budżetu. Propozycje zmuszą firmy transportu drogowego do występowania o zezwolenia na przejazd ponadnormatywny. Zapewni to wpływy do budżetów samorządowych, ale to działanie pułapka dla kierowców i firm realizujących przewozy pod groźbą kar administracyjnych i mandatów (kolejny bonus do kasy państwowej). Propozycja likwiduje państwową sieć dróg, tworząc zlepek samorządowych odcinków, które mają nieznanne parametry ruchu i przez to są pułapką dla przewoźników.



nia wagi ładunku o kilka ton. Zatem przedsiębiorcy wykonując przejazd pojazdami normatywnymi zgodnie z przepisami UE, w Polsce narażali się na sankcje za przeciążenia, albo musieli odpowiednio zmniejszać masę ładunku.

Wyrok TSUE potwierdził, że nie można wymagać zezwolenia na przejazd pojazdu, który już od 2011 roku powinien być dopuszczony do ruchu jako pojazd normatywny. Co więcej, nie powinny być nakładane kary za ten przejazd, bo spełnia unijne wymagania. Skutkiem wyroku TSUE jest obowiązek dostosowania przez Polskę krajowych przepisów do unijnych zasad. Jak to zrobiono, opisaliśmy wcześniej.

### Pojazd normatywny

Standardowy ciągnik siodłowy i naczepa (w zestawie 5 osi) są projektowane, aby przewozić w zależności od rodzaju 24-27 ton ładunku. Taki pojazd podlega różnym ograniczeniom, z jednej strony np. homologacyjnym, a z drugiej eksploatacyjnym, wynikającym z warunków wykonywania przewozów.

Te podstawowe parametry określone są w dyrektywie Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku, ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzyna-

rodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

Zgodnie z nimi standardowy pojazd członowy nie może przekroczyć 40 t dopuszczalnej masy całkowitej. Jego naciski osi pojedynczych nie mogą przekroczyć 10 t (albo mniejszej wartości, określonej przez producenta), a osi napędowej z kołami bliźniaczymi 11,5 t. Nieprzypadkowo te sprawy uregulowano na poziomie UE, bowiem przepisy te mają zapewnić równe możliwości konkurowania dla przewoźników i ujednolicić zasady dostaw towarów we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.


**autostrada**  
 ROTRA MASZBUD


## Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

[www.rotra.targikielce.pl](http://www.rotra.targikielce.pl)



25  
LAT

budujemy  
nowy odcinek  
Autostrady!

**6-8 maja 2020**

**Nowość:  
Forum AUTOSTRADA**

• drogi przyszłości • gospodarka, biznes, inwestycje • zrównoważona infrastruktura



### Rząd umył ręce

**Piotr Kopczyński**, przewodniczący Rady ZMPD

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej słusznie uznał, że zakaz poruszania się normatywnych pojazdów na 90 proc. sieci drogowej kraju jest niedopuszczalny, bo ogranicza swobodę przepływu towarów.

To, co Ministerstwo Infrastruktury wymyśliło, to przerzucenie na samorządy odpowiedzialności za naprawę tego stanu rzeczy. Tymczasem one nie mają interesu, aby dopuścić ruch ciężkich pojazdów po swoich drogach. Mają wystarczająco napięte budżety, uginające się pod wieloma obowiązkami, w tym finansowania szkolnictwa na swoim terenie, aby jeszcze inwestować w drogi. Tym bardziej, że wartość inwestycji sięgnie wielu miliardów złotych.

W tej sytuacji obawiam się najgorszego: sytuacja może stać się gorsza niż przed wyrokiem TSUE. Nie wykluczam, że niektóre samorządy zastosują kolejne ograniczenia i wyłączą nawet te odcinki, które do tej pory były otwarte dla pojazdów ciężkich. W rezultacie nie będziemy mogli dowieźć ładunków do odbiorców.

Oczywiście można stwierdzić, że należy ładunki przeładować z zestawu na kilka mniejszych samochodów.

Kto jednak pokryje koszt tej operacji? Na pewno nie przewoźnik, który nie ma marż zdolnych pokryć dodatkowe wydatki. W przetargach walka idzie o pojedyncze euro, więc nie ma mowy, aby z naszej strony ponosić dodatkowe koszty. To oznacza, że transport będzie musiał zdrożeć, a w ślad za tym wzrosną ceny towarów i usług. Jednak wzrost stawek to długotrwały proces, wymagający zrozumienia wszystkich uczestników obrotu gospodarczego. Na koniec za wzrost cen transportu zapłaci klient, czyli każdy konsument. Minister Adamczyk wielokrotnie mówił o pomocy dla naszej branży. Mam wrażenie, że tym razem rząd nie zrobił wszystkiego, aby tak się stało. Podobnie jest z drogami krajowymi, podległymi Ministerstwu Infrastruktury. Ta sieć także nie jest w pełni dostosowana do ruchu pojazdów normatywnych.

Proponowana regulacja przyniesie negatywne skutki nie tylko dla branży transportowej, ale dla całej gospodarki. Inwestorzy będą musieli starannie wybierać lokalizacje fabryk i magazynów, bo przez zakazy ruchu pojazdów z osią o nacisku 11,5 tony będą mogli zostać odcięci od sieci drogowej. Może to spowodować niechęć do inwestowania w Polsce. W całym projekcie wyróżniają się jedynie coraz wyższe kary dla przewoźników.



# Komisja społeczna do wymiany

przewoźnik nr 70



**O rozdziale zezwoleń powinni decydować przewoźnicy zajmujący się danym segmentem rynku, a nie obce osoby. Tak uważają polscy przedsiębiorcy transportu drogowego.**

Robert Przybylski

Od listopada przewoźnicy jeżdżący na wschód alarmują o problemach w dostępie do zezwoleń. Wskazują, że sposób rozdziału jest nieprawidłowy, a oni tracą, oddając rynek zagranicznej konkurencji. Burzliwa dyskusja 150 przewoźników odbyła się na zebraniu regionalnym członków Regionu Lubelskiego ZMPD, które przeprowadzono 26 lutego w Kocku.

Zebraniu przewodniczył prezes ZMPD Jan Buczek, za stołem prezydiąlnym zasiadł także przewodniczący regionu Sławomir Kostjan oraz goście: sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber, Sławomir Piwowar z Departamentu Transportu Drogowego MI, zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Międzynarodowej MI Marcin Rzeszewicz, zastępca głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła oraz dyr. BTM Małgorzata Wojtal-Białaszewska.

## Zabójcze limity

Jan Buczek zaprosił do dyskusji na temat istotnych aspektów - nowych zasad dystrybucji zezwoleń i związanych z tym utrudnień. Podkreślił, że komisja społeczna ds. podziału zezwoleń stara się blokować pomysły ułatwienia ich dystrybucji.

W listopadzie Ministerstwo Infrastruktury przyjęło nowy sposób rozdziału zezwoleń Rosja - kraje trzecie na 2020 rok. Dyrektor Małgorzata Wojtal-Białaszewska przypomina, że zasady przydziału określa komisja społeczna. – Na ten rok ustaliła, że 62 proc. zezwoleń Rosja – kraje trzecie będzie limitem bazowym – informuje dyrektor BTM.

W skład komisji społecznej wchodzi siedem osób, z których Tadeusz Gajownik jest jedynym zajmującym się przewozami na wschód. Gajownik przypominał, że 24 lutego komisja rozdzieliła 942 zezwolenia Rosja - kraje trzecie dla firm, które wykorzystały 2/12 swojej puli, z limitu rocznego wynoszącego 62 proc. całkowitej liczby zleceń. – Komisja przyjęła kryterium rozdziału podanych zezwoleń w proporcji do miesi-

ca. Moja firma wypracowała 170 zezwoleń, z tego 62 proc. to 104 zezwolenia. Muszę jak każdy składać podanie na komisję o dodatkowe zezwolenia. Ponieważ nie spełniłem kryterium wykorzystania 2/12 zezwoleń, bo w styczniu wydawanie zezwoleń było opóźnione, nie otrzymałem kolejnych, a w rezultacie moja firma ma w tym roku mniejszy przychód – tłumaczy pogarszającą się sytuację.

Dodaje, że od 15 stycznia jeździł na ogólnych zezwoleniach z braku zezwoleń Rosja - kraje trzecie. W podobnej sytuacji znaleźli się także inni przedsiębiorcy. – W przeszłości limity były różne: wynosiły 75 proc., 90 proc. W poprzednim roku, na siłę, decyzją części członków komisji, limity zostały zmniejszone do 62 proc. i ten mechanizm nas niszczy. Daje wejście na rynek nowym firmom, głównie z kapitałem ukraińskim i litewskim, które nas wypierają. Za 3 lata znikniemy z rynku – alarmuje Gajownik.

Przewoźnik Krzysztof Maliszewski zażądał odstąpienia od reglamentacji. – Mamy limit zezwoleń i mamy to wykorzystać. Te 62 proc. nie było z nami

przewoźnik nr 70



ustalane. Gdy mieliśmy zagwarantowane wyższe limity, spaliliśmy spokojnie – zapewnia Maliszewski.

Dyrektor BTM przypomina, że co miesiąc wpływają do komisji wnioski o wydanie 14 tys. zezwoleń, natomiast dodatkowych jest zaledwie 3 tys. zezwoleń.

Gajownik podkreśla, że sytuacja jest tak zła, że firmy specjalizujące się w przewozach na wschód przestały kupować tabor, bo mała zyskowność nie pozwala na inwestycje.

## Niepotrzebna personalizacja

Listopadowe zmiany zasad wydawania zezwoleń przyniosły także ich personalizację, czyli nadrukowanie na formularzu nazwy firmy, która wykorzysta dokument. Przewodniczący społecznej komisji ds. podziału zezwoleń Tadeusz Wilk jest zdecydowanie przeciwny personalizacji.

Wskazuje, że MI może wspomóc się w dystrybucji zezwoleń stowarzyszeniami, a zatwierdzonych jest 25 podmiotów. – Robią to tak samo dobrze jak BTM, które jest niejako magazynem dla wszystkich stowarzyszeń. One personalizowały zezwolenia w momencie wydawania członkom, tak jak robi to BTM. Czyli wydaje się, że nie ma żadnej zmiany – przyznaje Wilk.

Ale problem polega na tym, że stowarzyszenie nie musiało zlecać przygotowania zezwolenia dla konkretnej firmy. Personalizacja oznacza, że BTM robi nadruki i dopiero wtedy stowarzyszenie może je odebrać. Natomiast gdy czysty blankiet spoczywał w stowarzyszeniu, a np. w piątek po południu przewoźnik przyszedł po zezwolenie na pilny przewóz, stowarzyszenie wydawało od ręki spersonalizowane zgodnie z zasada-

mi sztuki. A po wprowadzeniu obowiązku personalizacji musi czekać – zaznacza Wilk.

Personalizacja spowodowała potężne perturbacje w firmach, uważa Gajownik. – Nie chcemy, aby Warszawa decydowała, czy mamy jeździć w lutym czy w grudniu. Jeżeli chcecie wyeliminować garstkę firm jeżdżących do Rosji, jesteście na dobrej drodze – ostrzega Gajownik.

Obsługujący wschodnie kierunki przewoźnik Zbigniew Dobrzyński z Ostrowi Mazowieckiej proponuje przekazać stowarzyszeniom czyste zezwolenia w wysokości 5 proc. limitu przewoźników. – W nagłych wypadkach dzięki temu będzie można pomóc przedsiębiorcy, który nie może czekać 3 dni na dostawę personalizowanego zezwolenia z BTM. Chodzi o 100 - 150 zezwoleń – szacuje Dobrzyński.

Na inne utrudnienia spowodowane personalizacją wskazuje Krzysztof Maliszewski. – Dzisiaj mamy nadrukowane zezwolenia i jeśli nie wykorzystamy ich, to nie będą przestemplowane i znikają się. Ten transport przejmie rosyjski przewoźnik – sygnalizuje Maliszewski. Dopytuje, czy ktoś z kolegów handlował zezwoleniami. – Nas na o to oskarżono. Stąd personalizacja, czyli faktycznie reglamentacja zezwoleń. Też jesteśmy za tym, żeby gorącym żelazem wypalić handel zezwoleniami – zapewnia Maliszewski.

Personalizacja objęła wyłącznie zezwolenia Rosja - kraje trzecie. – Dlatego tylko ten jeden rodzaj zezwoleń i tylko do jednego kraju? – dopytuje przewoźnik i zarazem wiceprezes ZMPD Jerzy Szepietowski. Złożył wniosek o personalizację wszystkich zezwoleń, nie tylko do Rosji.







### Kłopotliwe rozliczenia kwartalne

Nowe zasady przewidują kwartalne rozliczenie zezwoleń. Nierozliczenie się z mijającego kwartału uniemożliwi pobranie zezwoleń z dodatkowej puli, wynoszącej 38 proc. wszystkich zezwoleń.

Dyrektor BTM tłumaczy, że kwartalne rozliczenie zostało wprowadzone na skutek uwag przewoźników, a ostatnio komisja zdecydowała, aby dokonywać rozliczenia za dwa kwartały, niezależnie od tego, czy obsługuje ich BTM czy stowarzyszenie.

- Mamy problem z kwartalnym rozliczeniem – przyznaje Tadeusz Wilk. – Nie wiemy, kiedy kończy się i zaczyna okres rozliczeniowy. Dlatego postanowiliśmy rozliczać przewoźników nie na jeden, a na 2 kwartały. Przewoźnik, który pobrał zezwolenie 30 marca, nie da rady wykorzystać go do 31 marca. Stąd wydłużyliśmy okres rozliczeniowy do dwóch kwartałów. Jak rozliczy pierwszy kwartał, to będzie mógł pobierać zezwolenia na trzeci – tłumaczy Wilk.

Terminy rozliczeń mają także jeszcze jeden aspekt, na który zwrócił uwagę przewoźnik Andrzej Końka. – Zezwolenia mają różną ważność, np. na Kazachstan 10 miesięcy. Podróż zimą to miesiąc. Więc jeśli otrzymamy 20 stycznia zezwolenia roczne, to już o 1,5 miesiąca będzie ono skrócone, bo auto dotrze do Alma Aty 10 lutego, a w końcu listopada już nie da się takiego zezwolenia wykorzystać. Na dodatkowe plągi w tamtych przewozach są

kary za drobne błędy: brak imienia kierowcy, błędny wpis lub brak daty grozi karą 150 tys. rubli i unieważnieniem zezwolenia. Powinno pozwolić się na nanoszenie drobnych poprawek – apeluje Końka.

Dużym utrudnieniem dla polskich przedsiębiorców są wyznaczane przez Rosjan obowiązkowej trasy przejazdu. Jeden z przewoźników wskazał, że przejście Jezeriszcze jest zamknięte dla polskiego kierowcy. Z kolei na przejściu w Homlu kierowca jadący w podwójnej obsadzie do Petersburga traktowany jest jak turysta i nie może przejechać. Przewoźnik uważa, że Polska powinna Rosjanom wytyczyć szlak i przeznaczyć do przejazdu do Niemiec np. tylko Zgorzelec.

Tadeusz Gajownik zwrócił uwagę na zasady doboru zezwolenia do rodzaju przewozów.

Polska podpisała z Rosją porozumienie, wymieniając jako warunki doboru zezwolenia świadectwo pochodzenia i list przewozowy określający miejsce załadunku. – W Mostostalu Siedlce ładowałem towar z obietnicą, że będą towarzyszyły mu dokumenty polskie. Ładunek otrzymał jednak dokumenty niemieckie (faktura i świadectwo pochodzenia). To oznacza, że potrzebne było zezwolenie Rosja - kraje trzecie. Na auta ładowane w Polsce z dokumentami z Europy Zachodniej marnowane jest 20-25 proc. zezwoleń Rosja - kraje trzecie – szacuje Gajownik. Uważa, że pojazdy ładowane w Polsce powinny jechać z zezwoleniem dwustronnym.

### Rosyjskie szykany i polski brak kontroli

Przewoźnicy zwracają także uwagę na szykany. – Rosjanie szykanują nas, karzą nawet za brak kropeczki w zezwoleniu. Sam w 2019 roku zapłaciłem dwie kary po 2700 euro, a w tym roku za brak daty w zezwoleniu 2500 euro – przyznaje Gajownik.

Podkreśla, że Rosjanie mają wszystko w systemie, podczas gdy polskie służby nie kontrolują zezwoleń. – Każde zezwolenie na Krasnej Gorce jest skasowane w systemie, zaś Budzisko to jedna wielka czarna dziura. Kolejna czarna dziura to kontrola zezwoleń EKMT przewoźników z Rosji, Białorusi i Ukrainy. Wymieniają dokument na granicy, a powinien on jechać od załadunku do rozładunku – zaznacza Gajownik.

Z zarzutami nie zgadza się zastępca głównego inspektora transportu drogowego Łukasz Bryła. – W ostatnich latach zwiększyliśmy szczelność systemu. Poziom kontroli podmiotów zagranicznych wynosił 20-30 proc., a teraz zbliżyliśmy się do połowy. Ponad 80 proc. polskich zezwoleń skontrolowanych jest przynajmniej raz przy drodze – wylicza Łukasz Bryła.

Przypomina, że od 2017 roku funkcjonuje elektroniczna kontrola zezwoleń (EKZ). Jest to aplikacja dla 5 Izb Skarbowych. Z ponad 640 tys. polskich zezwoleń 53 proc. przeszło przez EKZ w 2019 roku. Na 18 tys. pojazdów zatrzymanych na Budzisku w 2019 roku, suma kar to 98, a były to głównie samochody z Rosji i Białorusi.

Bryła przypomina, że do 24 lutego w Budzisku ITD skontrolowała 2300 aut. – Nie mamy kadr na sprawdzenie 100 proc. pojazdów, a z licznych kontroli wynika, że poziom naruszeń nie sięga 1 proc. Prowadziliśmy także kontrole całodobowe. Miały one miejsce np. od 2 do 8 grudnia i wykazały ten sam poziom naruszeń – wskazuje zastępca głównego inspektora.

Przypomina, że GITD złożyła deklarację budowy nowego systemu mycia i pełnej kontroli trasy pojazdu. Zanim to nastąpi, 24 lutego GITD porozumiała się z KAS w sprawie poszerzenia współpracy. – Skuteczniej będziemy typować auta do kontroli. W drugiej połowie tego roku powstanie aplikacja mobilna (na bazie istniejącego systemu poboru opłat) dla inspektorów TD. Trwają już testy, a udostępni ona

inspektorom wszystkie dane z KSPO, łącznie z mapą podróży.

### Dziwny skład komisji społecznej

Zebrani przewoźnicy zwrócili uwagę, że społeczna komisja ds. podziału zezwoleń praktycznie nie reprezentuje przewoźników specjalizujących się w transporcie na wschód.

Problemy nasilają się od listopada ub.r., kiedy MI bez konsultacji ze środowiskiem poleciło BTM zmienić system dystrybucji zezwoleń Rosja-kraje trzecie.

Krzysztof Maliszewski przypomniał, że wiceminister Weber stwierdził, że przeprowadził konsultacje. – Dlaczego konsultacje dotyczące zasad wyjazdów na wschód prowadzone są z OZPTD, a nie z nami, gdy wyłącznie my się zajmujemy transportem na wschód? – pyta Maliszewski.

Przewoźnik Artur Kamiński z Sochaczewa i członek Rady Zrzeszenia ZMPD, który także jeździ na wschód uważa, że przewoźnicy powinni pisemnie domagać się nowego składu komisji społecznej. – Taka zmiana jest niezbędna – podkreślił Kamiński.

Jan Buczek również zbulwersowany jest nazwą „komisja społeczna”. – Gdy pojawiła się kwestia stałego doradztwa przy rozdziale zezwoleń, zaprosiliśmy do ZMPD przedstawicieli stowarzyszeń do wypracowania stanowiska środowiska. Komisja otrzymała mandat środowiska do podziału zezwoleń. Ustaliliśmy jej skład, ale zgłosili się kolejni chętni i z 5-osobowej zrobiła się 7-osobowa. Usankcjonował ją zarządzeniem min. Tchórzewski. Od tej pory ma status prawny – przypomina Jan Buczek. – Wówczas to my mieliśmy wpływ na skład i funkcjonowanie komisji. W pewnym momencie min. Jarmuziewicz zakonserwował strukturę komisji i utrzymał w niej przewoźników jeżdżących na południe (Włochy i Węgry). Komisja społeczna stara się blokować pomysły ułatwienia w dystrybucji zezwoleń – uważa prezes ZMPD.

Wiceminister Rafał Weber, odnosząc się do kwestii personalizacji oraz kwartalnego rozliczenia limitu, zaprosił na spotkanie robocze w MI. – Jeżeli są obszary do ulepszenia, porozmawiamy na ten temat. Jesteśmy na to otwarci. Limity na rok 2020 nie są zagrożone – zapewnił wiceminister Weber.







# Jak dzielić deficytowe zezwolenia?

**Brak jednomyślności w sprawie nowych zasad dystrybucji zezwoleń zagranicznych.**

Adam Mikołajczyk

**P**osiedzenie Parlamentarnego Zespołu na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego, które odbyło się 14 stycznia, było bardzo burzliwe. Poświęcono je nowym regulacjom dystrybucji zezwoleń zagranicznych z kontyngentu 2020 dla transportu międzynarodowego, czyli w praktyce podziałowi deficytowych zezwoleń Rosja - kraje trzecie.

Okazało się, że część przewoźników nowe zasady akceptuje, ale wielu było zdecydowanie przeciwnych. Emocje szczególnie podgrzał brak zezwoleń na początku roku. – Moje chłodnie stoją załadowane, a ja nie mam zezwoleń – alarmował Lucjan Boryszczyk z Ostrołki. – Pojechałem po

nie specjalnie do Warszawy do Biura ds. Transportu Międzynarodowego i czekałem od ósmej do piętnastej. Dostałem tylko 10 zezwoleń, a mam 20 chłodziń – zarzucał urzędnikom. Podobne uwagi miało wielu innych przedsiębiorców.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber tłumaczył, że sytuacja z początku stycznia 2020 była nietypowa. Dopiero 20 grudnia 2019 r. okazało się, że ubiegłoroczne zezwolenia były ważne do końca stycznia. Zatem Komisja Społeczna ds. podziału zezwoleń zagranicznych przyjęła, że w podziale miesięcznym limit powinien wynosić 5 proc. puli całorocznej.

Dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego Małgorzata Wojtała-Białaszewska podkreśliła, że 5-procentowy limit dotyczył tylko stycznia.

Przewoźnicy uważają, że brak zezwoleń wynika z wprowadzonej przez Ministerstwo Infrastruktury personalizacji zezwoleń oraz z zastosowania kwartalnego rozliczania zezwoleń.

Minister zaznaczył, że personalizacja zezwoleń nie zmieniła wypracowanego przez Komisję Społeczną po-

działu zezwoleń. Przypomniawszy, że zezwoleń jest za mało, choć i tak liczba najbardziej potrzebnych zezwoleń Rosja-kraje trzecie wzrosła z 45 tys. w 2015 roku do 64 tys. w roku 2019. Tłumacząc powód personalizacji wskazał, że 858 podmiotów transportowych w BTM odbiera zezwolenia, które są personalizowane. Natomiast 898 podmiotów odbiera zezwolenia przez stowarzyszenia, które personalizują zezwolenia w momencie odbioru.

Dyrektor BTM uspokajała przedsiębiorców, tłumacząc, że składane podania dotyczą dodatkowych zezwoleń, a nie limitów ustalonych przez Komisję Społeczną, których nikt nie obniża. Miesięczne i kwartalne limity wynikają tylko z chęci pełnego wykorzystania puli zezwoleń.

Na posiedzeniu parlamentarnego zespołu poruszono także kwestię kontroli polskich zezwoleń dla zagranicznych przewoźników. Z 700 tys. polskich zezwoleń dla zagranicznych przewoźników, polskie służby skontrolowały 55 proc.

Posiedzenie prowadził poseł Marcin Duszek.

# Poprawić zdawalność egzaminów

**MEN i przewoźnicy dyskutują, jak poprawić zdawalność egzaminów i dopasować ich formę do potrzeb pracodawców.**

Robert Przybylski

**N**ienaturalnie wysoki odsetek obłanych egzaminów podsumowujących 3-letnie zajęcia w klasach o specjalności kierowca-mechanik w szkołach branżowych pierwszego stopnia oraz trzyletnich w zawodzie technik transportu drogowego w szkołach branżowych drugiego stopnia zaniepokoił zarówno MEN, jak i przewoźników.

W rezultacie rozpoczęła się dyskusja jak naprawić sytuację, zapewniając wysoki poziom kształcenia, niezbędny pracodawcom i jednocześnie podnosząc do normalnego poziomu wskaźnik zdawalności.

## Jakie egzaminy?

Centralna Komisja Egzaminacyjna zorganizowała w sobotę 22 lutego spotkanie Zespołu Krajowego ds. Egzaminów Zawodowych. W posiedzeniu brali udział przedstawiciele MEN, a ZMPD reprezentował Euzebiusz Gawrysiuk, członek Zarządu Zrzeszenia.

Zadaniem postawionym przed zgromadzonymi było znalezienie nowej formuły egzaminów. Dotychczas wprowadzone modyfikacje nie poprawiły sytuacji, bowiem zdawalność na egzaminach poprawkowych jest nadal bardzo niska.

Reprezentujący przewoźników Euzebiusz Gawrysiuk uważa, że jednym z powodów sytuacji jest słabe przygotowanie merytoryczne nauczycieli, którzy, jak pokazuje praktyka, dobierani są przypadkowo. – Dekady temu funkcjo-



nowały, także stworzone z trudem, szkoły zawodowe przy PKS lub PTHW. Nie ma powodu, aby podejrzewać, że dzisiejsi nauczyciele lub uczniowie są mniej zdolni niż ci sprzed wielu lat. Raczej odwrotnie, ponadto wszyscy chętni do zawodu muszą przejść badania psychologiczne stwierdzające przydatność do zawodu kierowca-mechanik – podkreślał przedstawiciel ZMPD.

## Brak pracowni

Kolejny problem to tryb egzaminowania. Szkoły tłumaczą, że większość egzaminów jest typu D, który polega na sprawdzeniu wiedzy uczniów przy pomocy pisemnych testów. Jest to prosta organizacyjnie forma, a ten stan rzeczy placówki edukacyjne tłumaczą brakiem pracowni.

W toku dyskusji jej uczestnicy zgodzili się, że nieuniknione jest prowadzenie egzaminów typu D dla trzech pierwszych roczników, zanim nie powstaną pierwsze pracownie. Dopiero bieżący rocznik będzie przejściowym i pozwoli na wdrożenie egzaminów typu W, czyli praktycznych. – Dla pracodawcy ważne są umiejętności praktyczne – podkreśla Gawrysiuk.

Wskazuje na jeszcze jeden aspekt: egzaminy typu D są informacją niejawną,

natomiast W nie podlegają temu ograniczeniu. W rezultacie uczniowie będą się łatwiej do nich przygotowywać.

## Warsztaty na egzaminach

Centralna Komisja Egzaminacyjna zaproponowała pracodawcom, aby zgodzili się na udostępnienie firmowych warsztatów na cele przeprowadzania egzaminów. – Nasi członkowie mogą zgodzić się na tę propozycję, mogą ją odrzucić. Jednak zanim poddamy ją pod środowiskową dyskusję powinniśmy wiedzieć, jakie są warunki udostępniania, np. odpłatnie, czy nie – uważa przedstawiciel ZMPD.

CEK postuluje stworzenie listy pracodawców oferujących warsztaty na potrzeby egzaminów. Wskazuje, że byłoby to wypełnienie ramowego porozumienia stowarzyszeń przewoźników z MEN, zawartego latem 2018 roku.

Ze strony środowiska edukacyjnego padła także uwaga, że starostowie nie zawsze są przychylni otwieraniu klas o specjalności kierowca-mechanik. Kształcenie jest drogie, więc jednym z pomysłów ograniczających powstawanie klas jest wprowadzenie wysokiego limitu, np. znalezienie minimum 20 chłodziń. Dotychczas tworzone klasy nawet gdy zgłaszało się po kilkanaście osób. ■



# Spotkanie w Klubie Parlamentarnym KO



## Prezes ZMPD Jan Buczek spotkał się z przedstawicielami Klubu Parlamentarnego Koalicji Obywatelskiej.

Sławomir Jeneralski

**Z** inicjatywy prezesa ZMPD Jana Buczka 19 lutego odbyło się spotkanie z wiceprzewodniczącym Klubu Parlamentarnego Koalicji Obywatelskiej Robertem Kropiwnickim oraz przewodniczącym Komisji Infrastruktury Pawłem Olszewskim.

Dyskusja dotyczyła obecnej sytuacji

polskiego międzynarodowego transportu drogowego w Unii Europejskiej w związku z wprowadzaniem przez Komisję Europejską Pakietem Mobilności oraz pogarszającymi się wskaźnikami ekonomicznymi określającymi pozycję polskiego transportu na wspólnym rynku.

Wskaźniki ekonomiczne pokazują, że po wielu latach wzrostów nastąpiło załamanie koniunktury – tłumaczył gospodarzom spotkania Jan Buczek. – Nie oparliśmy się presji państw starej Unii w sprawie Pakietu Mobilności, a obecnie ulegamy agresywnej ekspansji rynkowej przewoźników z Litwy, Rumunii czy Bułgarii. To odpowiedni moment na wsparcie branży, która samodzielnie zdobyła silną pozycję międzynarodową, a teraz potrzebu-

je pomocy państwa. W wielu krajach europejskich działa mechanizm częściowego zwrotu akcyzy od paliw kupowanych przez przewoźników. W Polsce takiego instrumentu umacniającego rodzimych przedsiębiorców brakuje – podkreśli prezes Zrzeszenia. ZMPD zabiega o jego wprowadzenie.

W ocenie Roberta Kropiwnickiego dobrze się składa, że funkcję przewodniczącego Komisji Infrastruktury objął Paweł Olszewski z PO – doświadczony polityk i były wiceminister odpowiedzialny za transport.

Paweł Olszewski chce dyskusji o problemach transportu na forum komisji. Zapowiedział, że dedykowane tym sprawom posiedzenie zwoła jak tylko strony uzgodnią zakres tematyczny dyskusji.

ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

VAT %



**Nie czekaj**  
na zakończenie kwartału  
**odzyskaj**  
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu  
14 dni

Więcej na [www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,  
fax 022 536 10 66,  
e-mail: [zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)





# Słaba płeć – twarda ręka, czyli kobiety w transporcie



## Kobiety w transporcie? Były od zawsze. Zarówno jako kierowcy, jak i (a może przede wszystkim) ważne postaci w firmach na kierowniczych stanowiskach.

Piotr Gawelczyk

**T**o, że tak mało kobiet zasiada za kółkiem pojazdów powyżej 3,5 tony dmc wynika ze specyfiki pracy kierowców, czyli wielodniowych tras (nawet 244 dni w roku poza domem), co jest dla wielu kobiet trudne do zaakceptowania.

Według danych Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców w Polsce jedynie 2 proc. kierowców zawodowych stanowią panie. Jednak w całym sektorze TSL, w tym w spedycji, kadrze zarządzającej i administracji, kobiety stanowią ponad 19 proc.

Ze statystyk Komisji Europejskiej wynika, że najwięcej pań w transporcie zatrudnionych jest na Cyprze (bliżej 29 proc.) oraz u naszych sąsiadów – na Słowacji (niemal 27 proc.) i w Czechach (ponad 26,5 proc.). Gorzej pod tym względem wypada Luksemburg, gdzie ten odsetek wynosi 12 proc.

### Firmy budowane własnymi rękoma

Odłąbną grupę stanowią kobiety prowadzące firmy transportowe, chociaż nie wszystkie wychodzą z cienia mężów, na których oficjalnie zapisane są przedsiębiorstwa. Czasami decyzja o objęciu stanowiska szefowej jest efektem sytuacji losowych. Tak było m.in. w przypadku Ewy Śliwy (Międzynarodowy i Krajowy Transport Drogowy), która w transporcie międzynarodowym „robi” już od 1996 roku.

Po sześciu latach pobytu w Niemczech wróciła z trójką małych dzieci na stałe do Polski. Tęsknota za rodziną i ojczyzną była zbyt duża, by dalej przebywać na obczyźnie. Po powrocie do kraju zaczęła budować dom. Jej

mąż został za granicą. Tak dorabiali się na dwóch frontach przez kolejnych pięć lat.

Pieniądże szybko się rozchodziły i pojawiło się pytanie, co dalej. Tak się złożyło, że znajomi mieli przedsiębiorstwo transportowe. To ją zainspirowało. – Pomyślałam: przecież kobieta też może zarządzać i prowadzić ten biznes. Szybko podjęłam decyzję: wchodzę w to. Przy pomocy kolegów założyłam firmę i kupiłam swój pierwszy w życiu samochód ciężarowy z koncesją, zatrudniłam pierwszego kierowcę – wspomina Ewa Śliwa, będąca w ZMPD członkiem Rady Zrzeszenia.

Inaczej było w przypadku Agnieszki Nowosielskiej (firma Ag-Pol), którą do zajęcia się transportem namówił kolega, doświadczony transportowiec Przemysław Stefaniuk. – Namawiał i namawiał, wreszcie pomyślałam, a co mi tam. I weszłam w ten biznes. Dzisiaj mówi: ale cię załatwiłem. Nie ma to jak kolega (śmiech). Najpierw miałam jeden samochód, potem długo dwa, cztery i wreszcie osiem ciężarówek. Teraz mam siedem – to jak dla mnie i tak wystarczająca liczba – mówi przewoźniczka, również członkini Rady ZMPD. Biznes oparła na chłodniach, którymi przewozi mięso głównie na Zachód (ma stały kontrakt z firmą we Francji, z powrotem wiezie, jak się wyraziła, „co popadnie”). Chłodnie wzięły się z prostego powodu – przez pewien czas wraz z mężem wozili nimi jabłka ze swojego, prowadzonego przez trzy pokolenia sadu.

### Jedyna kobieta

Podobny początek transportowej kariery miała Małgorzata Zdrodowska (firma Mazdro-Bis), którą do wejścia w ten biznes namówili koledzy. Co ciekawe, miała już dużą firmę, tyle że... odzieżową. – Co więcej, całkiem nieźle się nam rozwijała – wspomina. W rodzinnej kasie było trochę wolnej gotówki, więc po namowach znajomych wraz z mężem zdecydowała się wkroczyć na nieznaną tereny. Ich wybór padł na transport samochodów. Szybko okazało się, że jedna lora to za mało, bo zapotrzebowanie na tę formę przewozów było duże. Dlatego zdecydowała o powiększeniu tabory o kolejne pojazdy. – W czasie, kiedy zaczynałam, byłam jedyną kobie-



### Ewa Śliwa

Minęły zaledwie cztery miesiące od zakupu ciężarówki, gdy na Urzędzie Celnym w Moskwie moje jedyne auto doszczętnie się spaliło. Po tym zdarzeniu miałam cały czas jedną myśl: nie poddam się, dam radę, zacznę od nowa.

ta, która zajmowała się transportem aut – wspomina. – Moi koledzy byli w szoku, kiedy zjawiłam się między nimi. Patrzyli na mnie jak na jakieś zjawisko – dodaje.

Współpraca z francuską spedycją CAT (a zdobycie kontraktu nie było proste zarówno ze względu na duże zainteresowanie innych podmiotów, jak i stawiane wymagania) ze względu na lukratywny kontrakt pozwoliła na kilka lat spokojnego rozwoju. – To był bardzo dobry czas, bo nie dość, że nie musiałam się martwić o załadunek, to jeszcze stawka była całkiem niezła – opowiada. Jej znakiem rozpoznawczym była i jest tzw. bezszkodowość, co zwłaszcza w transporcie pojazdów ma kluczowe znaczenie. – Nikt nie miał tak wysokiego bezszkodowego transportu co ja – mówi z dumą. Poza samym przewozem samochodów Zdrodowski zaczęli dywersyfikować usługi – pojawił się pomysł na serwisowanie pojazdów oraz produkcję, najpierw na własne potrzeby, części zamiennych, których ciągle brakowało, a ich cena była bardzo wysoka.





### Agnieszka Nowosielska

Wiem, że to słabo wygląda, ale niekiedy trzeba używać mocnych słów, bo inaczej do facetów nie wszystko dociera. Jak się huknie, tupnie i przeklnie, to lepiej i szybciej przyjmują pewne rzeczy do wiadomości.

Pomysł na karierę transportową członkini Zarządu ZMPD Zofii Stępnickiej był jednym z wielu, jacy mają młodzi ludzie, którzy chcą zacząć własny biznes. Padło na transport, ponieważ jej mąż pracował jako kierowca. Po jakimś czasie rodzina postanowiła rozpocząć prowadzenie biznesu na własny rachunek. Dziś firma Jata-Trans ma się doskonale.

Gdy myśli się o kobietach w transporcie, nie może zabraknąć też Barbary Edelmuller-Generaux (i jej Batimu) – prawdopodobnie jedynej kobiety w Europie, która od zera zbudowała międzynarodową, prężnie działającą firmę spedycyjno-transportową. Tak mówiła o swoich początkach w wywiadzie dla portalu sądeczanin.info: Wychowałam się wśród wielkich i ciężkich samochodów. Moi rodzice już w czasach PRL-u zajmowali się transportem. Pamiętam, jak tato sam w garażu złożył z części dwie ciężarówki. Pamiętam również, jak wstawał w zimie o trzeciej nad ranem i przy dwudziestostopniowym mrozie próbował odpalić swojego jelicza, a po-

tem wsiadał do zimnej kabiny i jechał w Polskę. Ciężko prowadziło się wtedy ten biznes – mówiła Barbara Edelmuller-Generaux.

### Trudne początki

W podobnym tonie wypowiadały się także inne nasze rozmówczynie. – Początki były bardzo trudne. Sama musiałam podejmować często niełatwe decyzje i sprostac wszystkim obowiązkom – mówi Śliwa. – Byłam jednocześnie spedytorem, referentem, księgową, a przede wszystkim matką. Minęły zaledwie cztery miesiące od zakupu ciężarówki, gdy na Urzędzie Celnym w Moskwie moje jedyne auto doszczętnie się spaliło. Po tym zdarzeniu miałam cały czas jedną myśl: nie poddam się, dam radę, zacznę od nowa – dodaje.

Udało się. Mąż pomógł finansowo, kupiła dwa samochody z koncesją. Firma zaczęła się powoli rozwijać. Zatrudniła pracownika biurowego, było już dużo złej, zwłaszcza że i konto się zgadzało – ceny frachtów były bardzo dobre, koszty małe, a zapłata za wykonany transport szybka. Oczywiście było również wiele niedogodności: kolejki na granicy z Niemcami trwające nawet po cztery doby; zezwolenia na wjazd do Holandii i Niemiec; na wschodzie mrozy do minus 25 stopni Celsjusza. – Nie da się też zapomnieć tych legendarnych kolejek w dawnym BOTmie, które zdawały się nie mieć końca. Stało się za zezwoleniami i karnetami od samego rana do ciemnej nocy. Kto to przeżył, ten wie, o czym mówię – wspomina Ewa Śliwa.

Powoli i ostrożnie zaczęła inwestować. Wyposażyła firmę m.in. w narzędzia niezbędne do napraw ciągników i naczep. Jednak dopiero wiele lat później powstał warsztat z prawdziwego zdarzenia. W następnych latach dokupowała kolejne ciężarówki, już za pieniądze zarobione z własnej działalności. Zatrudniła kolejnych kierowców i mechanika.

– W naszym przypadku początki też nie były łatwe. Nikt mi nie pomagał, byłam taka, nomen-omen, Zosia-samosia – powiedziała Zofia Stępnicka. – Żeby odnieść sukces, trzeba mieć dużo determinacji i po prostu ciężko pracować. Co było

najtrudniejsze w początkach rozkręcania biznesu? Wszystko (śmiech). A tak poważnie to przytłaczała mnie ogromna biurokracja, niejednolite interpretacje przepisów. Teraz, z perspektywy czasu widzę, że wtedy i tak było nieźle, bo dziś zawilość i możliwości interpretacji prawa są nieporównywalnie większe.

Na szczęście wiele informacji dotyczących transportu można znaleźć m.in. w internecie na stronach branżowych – mówi Zofia Stępnicka. – Zgadza się, najtrudniej było wbić się w całą tę papierologię – jakie są potrzebne dokumenty, jak rozliczać pracę kierowców, itd. – potwierdza Agnieszka Nowosielska. Żeby sobie z tym jakoś poradzić, jeździła z notesem do zaprzyjaźnionej spedytorki zatrudnionej w firmie Stefaniuka i rozpisywała po kolei wszystkie dokumenty, które są potrzebne do przewozu na Wschód i na Zachód. – Ja i tak miałam lepiej, bo ścieżki zostały wydeptane przez moich starszych kolegów; można się było nauczyć na ich błędach – dodaje.

Przewoźniczki potwierdzają, że kilkanaście lat temu były z tego biznesu pieniądze. – Mój pierwszy kurs będę pamiętała do końca życia, bo taki już mi się nigdy więcej nie przytrafi – wspomina Nowosielska. – Z Francji do Moskwy za 6150 euro, przy kursie 4,46 zł... Przebitka była taka, że zapłaciłam leasing, wynagrodzenie kierowcy i jeszcze zostało. Ale to już było i nie wróci więcej... Dziś koszty – paliwo, opłaty za drogi, to przykłady pierwsze z brzegu – rosną jak grzyby po deszczu, a cena frachtu jest taka sama od lat – porównuje.

### Słaba płeć i twarda ręka

Andrzej Markowski, psycholog ruchu drogowego mówi, że kobiety działające w transporcie na każdym szczeblu muszą włożyć zdecydowanie więcej wysiłku, żeby uzyskać akceptację w męskim środowisku.

Przewoźniczki generalnie zgadzają się z tą opinią, choć znają swoją wartość. – Czy koledzy dogryzali, że kobieta jest szefem firmy? Niechby tylko spróbowali (śmiech) – mówi Nowosielska. – Ja nie z tych, które dałyby sobie w kaszę dmuchać.

Pewnie, że były takie sytuacje, kiedy słyszałam: eee, baba w transporcie? Na pewno sobie nie poradzi, tu trzeba mężczyzny. Ale nie dałam się. Kobiety mają większą siłę przebicia, nasza płeć jest sprytniejsza, łatwiej nam coś załatwić w urzędach czy w spedycji. Jakim jestem szefem? Do mnie nie przychodzi podwyżkę (śmiech). Zaczyna ją negocjacje od męża. Chyba się trochę boją. Wiedzą, że ze mną się nie dyskutuje. Jak się nie podoba, to do widzenia. Ślubu nie braliśmy, z rozwodem problemów nie będzie. Pod tym względem to jestem naprawdę wredna. Oczywiście z czasem, jak ktoś zasłuży, to jest inna rozmowa. Wiem, komu warto dać podwyżkę, kto na nią zasługuje, a kto nie. Staram się z pracownikami pożartować, wypić razem kawę, przecież pracujemy ramię w ramię, staram się z każdym zamienić kilka słów. Dobra może nie jestem, ale aż taka zła to chyba też nie – zastanawia się na głos.

Czasami narzeka, że przez lata pracy z mężczyznami musiała się do nich dostosować. – Wiem, że to słabo wygląda, ale niekiedy trzeba używać mocnych słów, bo inaczej do facetów nie wszystko dociera. Jak się huknie, tupnie i przeklnie, to lepiej i szybciej przyjmują pewne rzeczy do wiadomości. Sytuacja życiowa zmusza człowieka do takich zachowań. Kiedy jesteś miły, grzeczny i generalnie kulturalny, od razu znajdują się tacy, którzy chcą to wy-

korzystać, tym bardziej przy ostrej konkurencji, jaka jest w naszej branży – mówi Nowosielska.

– Jakim jestem szefem? Bardzo zasadniczym, ale sprawiedliwym. Chociaż wypłaty zawsze były bardzo dobre, to jednak czasami próbowano mnie oszukać. Nie poddałam się jednak presji ze strony mężczyzn – zapewnia Małgorzata Zdrodowska. – Trzeba nauczyć się współpracy z kierowcami, dużo z nimi przeszłam... Nawet strajk w firmie. Nie miałam wyjścia i musiałam zwolnić najlepszego kierowcę. I wszystko się uspokoiło. Za to jeśli kierowca wykazywał inicjatywę, dostawał nagrodę w postaci premii – dodaje.

„Przejęcia” z pracownikami miała też Ewa Śliwa. – Jeden z kierowców zgłosił, że chce ze mną porozmawiać. Spotkaliśmy się po świętach Bożego Narodzenia, ale nie sami – razem z nim przyszła ekipa 11 kierowców, w tym dwóch do przyuczenia. Czułam, że będzie gorąco. Okazało się, że chodzi o podwyżki od nowego roku. Przekazali mi swoje warunki. Pomyślałam sobie wtedy – o nie, nie przestraszycie mnie. Powiedziałam im wprost: Możecie się zwalniać, ale nie ustąpię, bo to nie był dobry czas na podnoszenie pensji. Po kilkunastu dniach, kiedy ochłonęli i przemyśleli całą sprawę, wszyscy wrócili do pracy. Jak widać, szefowa umie się postawić (śmiech). Po tych latach pracy i wielu codziennych problemach zrobiłam się silna



### Zofia Stępnicka

W początkach rozkręcania biznesu przytłaczała mnie ogromna biurokracja, niejednolite interpretacje przepisów. Teraz, z perspektywy czasu widzę, że wtedy i tak było nieźle, bo dziś zawilość i możliwości interpretacji prawa są nieporównywalnie większe.

i nieugięta co do podejmowanych zawodowych decyzji. Można by było napisać książkę, z iloma problemami musiałam się zmierzyć... – mówi Ewa Śliwa.

## Ważne, by trafnie oceniać

Andrzej Markowski, psycholog ruchu drogowego

Kierowanie firmą transportową nie przychodzi kobietom trudniej niż mężczyznom. Ważniejsze od płci są wiedza ekonomiczna oraz ta związana z dobieraniem personelu i kierowaniem, znajomość rynku, umiejętność wypatrywania nisz, a także odpowiednio wysokie umiejętności społeczne, które u kobiet w wielu przypadkach są większe niż u mężczyzn. Dużo zależy też od pewnych cech charakteru i temperamentu. Gorzej w roli szefów będą funkcjonować osoby impulsywne i te, które nie potrafią kontrolować emocji. Sukces odnoszą te kobiety i ci mężczyźni, którzy trafnie oceniają sytuację swojej firmy na rynku.

Umiejętność krytycznego spojrzenia na siebie jako na osobę kierującą firmą transportową nie jest związana z płcią, lecz z dojrzałością społeczną i dojrzałością emocjonalną, czyli umiejętnością niedowartościowywania siebie samego przez pełnią rolę, w tym przypadku szefa przedsiębiorstwa. Sukces jest bardziej prawdopodobny wtedy, gdy wyznaczony jest cel. Statystycznie rzecz biorąc mężczyźni częściej niż kobiety podejmują ryzykowne decyzje. Panie raczej skupiają się na bezpieczeństwie funkcjonowania firmy. Sukcesy nie są może tak spektakularne, ale za to przedsiębiorstwa pod kobiecymi rządami funkcjonują stabilnie.

Czy szef-kobieta może czegoś nauczyć szefa-mężczyznę? Oczywiście że tak. Elegancji w rozwiązywaniu problemów.





### Małgorzata Zdrodowska

Trzeba nauczyć się współpracy z kierowcami, dużo z nimi przeszłam... Nawet strajk w firmie. Nie miałam wyjścia i musiałam zwolnić najlepszego kierowcę. I wszystko się uspokoiło.

### Podział na płęć nie ma znaczenia

Na współpracę nie narzeka także Zofia Stępnicka. – Wydaje mi się, że zawsze byłam traktowana jako partner w biznesie. Mogę to powiedzieć zarówno o kontrahentach, jak również o osobach prowadzących ten sam biznes – mówi. Nigdy nie czuła dystansu klientów ze względu na płęć. Jej zdaniem to kwestia szacunku do drugiej osoby, co jest niezależne od płci.

– Jestem zwolenniczką dewizy, że „ciężka praca się opłaca”. Żeby przekonać do siebie klientów, zyskać ich zaufanie i uznanie, trzeba po prostu ciężko zasuwać i angażować się na maksa. Za tym idzie jakość. Podobnie jest z kolegami z branży i pracownikami – jeśli ktoś widzi twoje zaangażowanie i efekty, które dzięki temu osiągasz, to nie musisz nikogo do siebie przekonywać. To przychodzi samo. W efekcie część osób cię wspiera, inni biorą z ciebie przykład. Pracuję z kobietami i mężczyznami; zarówno z jednymi, jak i drugimi pracuje się

bardzo dobrze. Podział ze względu na płęć nie ma znaczenia, dla mnie najważniejszy jest profesjonalizm – mówi Zofia Stępnicka.

Podobne zdanie ma Barbara Edelmuller-Generaux. – To, że Batim jest zarządzany przez kobietę, nie ma żadnego znaczenia. Jest wiele kobiet na świecie, które zajmują strategiczne stanowiska i bardzo dobrze sobie radzą. Na równi z mężczyznami pracują w polityce i biznesie. Jeżeli kobiety sprawdzają się w tym, co robią, to w naturalny sposób jest ich coraz więcej w radach nadzorczych i zajmują strategiczne stanowiska w firmach. Trzeba być bardzo twardą i konsekwentną. Należy wyznaczać sobie plan i potem go realizować. Myślę, że kobiety są mniej skłonne do podejmowania większego ryzyka. Jeśli już się na nie decydują, to raczej na takie, które opiera się na stabilnych podstawach. Kobiety wytyczają sobie jasne i precyzyjne cele, planując swoje działania. Do tego dochodzi kobieca rzetelność, dokładność oraz pracowitość, a także intuicja. Myślę, że te kobiece cechy determinują sukces w biznesie – twierdzi właścicielka firmy Batim w wywiadzie dla portalu sądeczanin.info.

### Stereotypy

– Kobietom, które zdecydowały się wziąć sprawy w swoje ręce, jest dużo łatwiej, gdy mają wsparcie ze strony mężczyzn, zwłaszcza jeśli chodzi o sprawy techniczne. Kobieta prowadzi inaczej biznes niż facet, dużo zależy od jej charakteru. Delikatne chyba by sobie nie poradziły, bo to biznes, który trzeba trzymać twardą ręką – przekonuje Zdrodowska. – Czułam się i nadal czuję szanowaną w męskim środowisku, o czym świadczy chociażby to, że przez lata byłam wybierana m.in. na przewodniczącą regionu ZMPD. Koledzy przy nas są dużo bardziej zdyscyplinowani, ich rozmowy wyglądają inaczej, kiedy do nich dołączamy – dodaje.

Oczywiście biznes ma to do siebie, że nie zawsze widać tylko jasną stronę księżycy. – Obawy czy „uda się” są zawsze, ale nigdy nie brałam pod uwagę, że może się nie udać – mówi z przekonaniem Zofia Stępnicka. – Nawet jeśli zdarzają się nietra-

fione decyzje, to trzeba działać tak, żeby jak najlepiej zniwelować ich skutki i walczyć dalej. Pewnie, że pojawiały się momenty może nie zwątpienia, ale gorszego nastroju. Czasami to efekt kilku niepowodzeń, czasami po prostu najzwyklejszego w świecie zmęczenia. Ja na szczęście szybko się regeneruję – dodaje.

Małgorzata Zdrodowska opowiedziała o bardzo trudnym momencie w zawodowej karierze. – O północy obudził mnie telefon z policji. Okazało się, że nietrzeźwy kierowca jadąc drogą Bełchatów – Warszawa zjechał nową, bardzo, bardzo drogą łorą na budowany fragment jezdni. Urwał naczępę z nowymi samochodami, zarył ciągnikiem w piach. Efekt był katastrofalny – bardzo mocno uszkodzone dwa z ośmiu przewożonych pojazdów. Z powodu pijanego kierowcy straciliśmy mnóstwo pieniędzy. Na szczęście dzięki bardzo dobremu brokerowi i rozłożeniu należności na raty udało nam się jakoś wyjść z finansowych tarapatów. To był naprawdę trudny moment dla firmy. Innym była kradzież samochodu z autotransportera. Mimo tych wszystkich zawirowań nadal uważam, że transport to ciekawa przygoda – uważa Małgorzata Zdrodowska.

O chwilach zwątpienia wspomina też Agnieszka Nowosielska. – Finansowo różnie bywało... Kiedy doszło do nałożenia embargo na Rosję musiałam na pół roku przekładać spłatę rat leasingowych, trochę dosypaliśmy wtedy pieniędzy z sadu. Każdy, kto się zajmuje tym biznesem, wie, że to strasznie zmienna, nerwowa branża z często nieprzespanymi nocami. Pojedziesz, nie zapłacą... Kiedyś trzy moje samochody i trzy naczępy stały kwartał na Białorusi. To był naprawdę trudny moment, ciężko się było po czymś takim podnieść – wspomina Nowosielska.

Przestawiła się na kierunek zachodni, na wschód jej pojazdy jeżdżą już tylko okazjonalnie. – Czy patrząc z perspektywy czasu warto było? Tak. Jeśli chodzi o sukces, to syn chyba nie przejmie interesu. Postawił fermę z indykami i tym się zajmuje. Dlatego będę to ciągnęła dopóty, dopóki dam radę i będę miała siły – zapewnia Nowosielska. – Zresztą mam zobowiązania, które muszę ure-

gulować, więc nie w głowie mi rezygnowanie z biznesu. Dziś wiadomo – główny problem to brak kierowców, cały czas jest jakaś jazda. Ale najbardziej przeraża mnie sytuacja polityczna. Z każdej strony dostajemy w głowę, dochodzą kolejne papiery do wypełnienia, nowe opłaty, podatki, wyższy ZUS, droższe paliwo. Boję się, że przyjdzie taki moment, że frachty nie wystarczą na te wszystkie opłaty – martwi się.

Jak mówi, stara się nie zwariować, a najlepszym lekarstwem jest przerwania. – W środę zdecydowałam, że jadę na narty, w czwartek wsiałam do samochodu, w niedzielę wróciłam. Bez telefonu, bez komputera. Musiałam się zresetować, bo inaczej się nie da. Ale wszystko było pod kontrolą, mąż i syn pilnowali – podkreśla Agnieszka Nowosielska.

Ewa Śliwa, której pojazdy jeżdżą zarówno na Wschód, jak i na Zachód podkreśla, że transporty na Rosję nie są już tak opłacalne jak kiedyś. – Nie dość, że z roku na roku zmniejsza się limit zezwoleń Rosja-kraje 3, to dochodzą do tego duże koszty i niskie ceny frachtów. Ale z drugiej strony – gdzie są inne opłacalne kierunki? – zadaje retoryczne pytanie. Podobnie jak Agnieszka Nowosielska, Ewa Śliwa też nie widzi w rodzinie kandydata na sukcesora. – Moje dzieci nie poszły w moje ślady. Może to i dobrze... Kolejne wyzwania powodują, że prowadzenie firmy transportowej z roku na rok staje się coraz trudniejsze. Cieszę się, że funkcjonuję w transporcie, Jestem dumna z tego, że potrafię pokonywać piętrzące się problemy. Zadaję sobie czasem pytanie, co bym robiła, gdyby nie transport. Myślę, że nadal prowadziłabym zakład fotograficzny, który miałam przed wyjazdem do Niemiec. Fotografia była i jest moim hobby – zamysła się Śliwa. – Nie wyobrażam sobie życia bez transportu. Nie wiem, czym mogłabym się zajmować, nigdy się nad tym nie zastanawiałam. Lubię to, co robię i niech tak zostanie – twierdzi z kolei Zofia Stępnicka. – Moje dzieci poszły swoją drogą, zajmują się zupełnie czymś innym i nie sądzę, żeby przejęły nasz biznes – dodaje Małgorzata Zdrodowska. ■



Rośnie nowe pokolenie

### Ona wie, czego chce

Czy kobiety w transporcie będą odgrywać większą rolę niż dotychczas? Szlaki zostały przetarte, więc kolejne pokolenia z pewnością będą miały ułatwiony start. Przykładem jest 17-letnia Anna Michalik z Sochaczewa, uczennica klasy o profilu kierowca-mechanik w Zespole Szkół w Teresinie.

Dyrektora placówki Ewa Odolczyk jest więcej niż przekonana, że przyszłość należy do tej dziewczyny. – Wie czego chce, a chce być kierowcą ciężarówki – podkreśla dyrektorka szkoły.

– Siostra szybko wyszła za mąż i wyprowadziła się z domu rodzinnego, wychowywałam się z dwoma starszymi braćmi. Bardziej interesowały mnie rzeczy, które robili chłopcy, np. łażenie po drzewach lub gra w piłkę, nawet grałam w klubie w Teresinie – przyznaje Anna Michalik

#### ■ Drzewa drzewami, ale dlaczego ciężarówka?

A dlaczego nie? Trzeba mieć jakiś pomysł na życie. Samochody interesują mnie odkąd pamiętam. A już najbardziej, to drift.

#### ■ Driftować można też ciągnikiem siodłowym.

Jasne, że tak.

#### ■ Dyrektorka szkoły, do której chodzisz, twierdzi, że jesteś na najlepszej drodze, żeby zostać zawodowym kierowcą.

Przed wszystkim trzeba się wiele uczyć, małymi kroczkami do przodu. Razem z mamą szukałyśmy pomysłu na szkołę. Były różne pomysły, kierunki i szkoły, ale nie spodobały mi się. Ta w Teresinie bardzo mi podpasowała, kierunek też super.

#### ■ Siedziałas już za kółkiem ciągnika siodłowego?

Kiedyś była taka okazja. Tata ma znajomego, który jeździ na ciężarówkach. Przyjechał do nas i przewiózł mnie. Od wtedy zaiskrzyło między mną a ciężarówką na poważnie. Fajnie było. Tak wysoko, wszystko było widać. Inaczej było niż w zwykłej osobówce. Wtedy zakiełkowała myśl, że może warto by spróbować na ciężarówkach, kiedyś. Szkoła w Teresinie otworzyła ten kierunek, to się zapisałam.

#### ■ Boisz się?

Nie. Lubię nowe wyzwania.

#### ■ Co jest najważniejsze, by zostać dobrym zawodowym kierowcą?

Rozwaga na drodze, skupienie, zgoda na elastyczny tryb życia, no i przede wszystkim trzeba być odpowiedzialnym.

#### ■ Nie da się ukryć, że tryb życia jest trochę cygański...

Nie przeszkadza mi to, lubię takie.



# Bezpieczeństwo na drogach to odpowiednie nawyki



**Bezpieczeństwo ruchu drogowego to nie tylko nowe przepisy, ale także zmiana nawyków wszystkich uczestników ruchu, przebudowa infrastruktury i edukacja już od najmłodszych lat.**

Adam Mikołajczyk

**K**ompleksowy plan radykalnej poprawy bezpieczeństwa na drogach będzie jednym z priorytetów rządu w nowej kadencji – zadeklarował premier Mateusz Morawiecki. W grudniu 2019 roku nowelizacja ustawy prawo o ruchu drogowym wprowadziła przepisy dotyczące tworzenia korytarzy życia oraz jazdy na suwak, a teraz na pierwszym planie są inicjatywy

przyznające pieszym pierwszeństwo na pasach, ograniczenie prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h przez całą dobę, odbieranie prawa jazdy przy przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o 50 km/h na wszystkich drogach, a także rozbudowa automatycznego nadzoru nad ruchem.

W trakcie realizacji są programy doświetlania dróg oraz przebudowy niebezpiecznych miejsc na drogach krajowych. Według danych z Ministerstwa Infrastruktury w ubiegłym roku na przebudowę infrastruktury na dro-

gach gminnych i powiatowych przeznaczono 10 mld zł, w najbliższej dekadzie będzie to 36 mld zł.

## Wzrosła liczba ofiar wypadków

O tym, że te wszystkie działania są niezbędne, świadczą policyjne statystyki, przypomniane podczas eksperckiej debaty „Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Perspektywa zmian”. Wypadki drogowe to głównie efekt nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu,

niedostosowania prędkości do panujących warunków ruchu oraz nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. Wstępne dane Komendy Głównej Policji za 2019 rok wskazują, że na drogach zginęło 2900 osób (w 2018 r. – 2862), w tym 787 pieszych (w 2018 r. – 803), a spośród nich 229 na przejściu, a 119 na skrzyżowaniach.

Zabici piesi stanowili 27,1 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, ginęli w co 19. wypadku. Wypadki z udziałem pieszych znacznie częściej były powodowane przez kierujących niż przez pieszych – odpowiednio 4741 i 1863.

Jeśli pod uwagę weźmiemy liczbę rannych, również i tu wina znacznie częściej leżała po stronie kierowców – 4620, gdy pieszych – 1422. Natomiast

jeśli pod uwagę weźmiemy liczbę ofiar śmiertelnych, to w 364 przypadkach wina leżała po stronie pieszych, a w 339 po stronie kierowców.

Dane z raportu Instytutu Transportu Samochodowego na temat zachowania kierowców przed przejściami dla pieszych wskazują, że niemal 90 proc. kierujących nie respektuje w tych miejscach przepisów. Bardzo źle wypada Polska na tle Europy w liczbie zabitych pieszych na milion mieszkańców. Średnia unijna wynosi 11, a w Polsce 23 – to czwarty najgorszy wynik w UE.

Aby to zmienić, rząd planuje wprowadzenie zasady pierwszeństwa dla pieszych już w momencie ich wejścia na przejście. Pieszy będzie miał pierwszeństwo, kiedy będzie oczekiwał na przejście, będzie wyrażał za-

miar wejścia na przejście czy też będzie stał w strefie przejścia dla pieszych. Jednocześnie będzie zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności. Projekt wciąż jest przygotowywany, zatem jego ostateczna wersja może być nieco różna od propozycji.

## Za szybko, kierowco

Nadmierna prędkość wciąż zajmuje jedno z czołowych miejsc wśród przyczyn wypadków drogowych. Aż 75 proc. prowadzących jeździ za szybko, a 45 proc. przekracza dozwolone limity o więcej niż 10 km/h. GITD alarmuje, że w 2019 roku system CANARD zarejestrował ponad 7 tys. przekroczeń prędkości o więcej niż 50 km/h. Postuluje się stopniowe zmniejszanie dozwolonej prędkości na autostradach, a w miastach wprowadzanie stref „Tempo 30”.

## Zapędy kierujących powinny powstrzymać fotoradary

Jednak „automatyczny” system jest automatyczny tylko z nazwy. Automatyzacja ogranicza się do wykonania zdjęcia przez fotoradar. Później nadchodzi czas ustalania i ukarania sprawcy, w wielu przypadkach nieskuteczny. Na 1,6 mln naruszeń zarejestrowanych w 2019 roku wystawieniem mandatu zakończyła się ledwie połowa.

Inne państwa europejskie są wzorem skuteczności egzekwowania ograniczeń prędkości, do jakiej należy dążyć. Chodzi o zastosowanie już sprawdzonych rozwiązań, jak niezwłoczne karanie właściciela auta również wtedy, kiedy nie wskaże kierowcy popełniającego przewinienie jego pojazdem. Coraz głośniejsze są głosy o możliwości odbierania kierowcom praw jazdy za poważne naruszenia i o zmianie wysokości kar. Niskie mandaty nie odstraszą. Inaczej sytuacja mogłaby wyglądać, gdyby wysokość kary rosła wraz z każdym następnym wykroczeniem.

Mandaty to nie wszystko. Nieodzwonne są zróżnicowane i atrakcyjne formy edukacji prowadzone już od najmłodszych lat, które kształtują prawidłowe nawyki. To od człowieka zależy najwięcej. Powinien przewidywać zagrożenia i być świadomym popełnianych przez siebie błędów. ■



# Jakość paliwa a ekonomika transportu



**Jakość oleju napędowego wpływa nie tylko na emisję zanieczyszczeń, ale także na trwałość silnika i zużycie paliwa.**

Maciej Paczusi

W ostatnich trzydziestu latach rafinerie drastycznie ograniczyły w olejach napędowych zawartości związków siarki i siarki całkowitej, zwiększyły liczbę cetanową, ograniczyły zawartości węglowodorów aromatycznych, poprawiły stabilność i właściwości niskotemperaturowe oleju napędowego.

## Wyższa jakość paliw

Ciągle doskonalone są dodatki uszlachetniające, których znaczenie widać często dopiero po wykonaniu długotrwałych i kosztownych testów silnikowych. Bez dodatków, w tym wpływających na spalanie paliwa, nie sposób osiągnąć wyśrubowanych norm emisji spalin.

Normy wprowadzające wymagania jakościowe olejów napędowych służą zachowaniu jakości paliw w interesie użytkowników pojazdów. Kontrolę jakości paliw pełni system ich monitorowania na stacjach paliw, w hurtowniach oraz w magazynach producentów<sup>1</sup>.

W roku 2003, pierwszym roku kontroli, prawie 30% analizowanych próbek paliw nie spełniało wymagań jakościowych; poprawa jakości paliw w kolejnych latach spowodowała, że w roku 2015 udział prób niespełniających wymagań spadł poniżej 3% a w roku 2018 wyniósł 1,9%.

Spośród badanych czterech paliw – LPG, benzyna, olej napędowy i biopaliwa najgorzej wypadła paliwo konwencjonalne do silników o zapłonie samoczynnym – olej napędowy. W roku ubiegłym aż 3,4% losowo wybranych próbek oleju napędowego nie spełniało co najmniej jednego parametru normowego.

Dotyczyło ono w pierwszej kolejności stabilności oksydacyjnej, inaczej odporności na starzenie, co przejawia się powstawaniem osadów, mętnieniem i zanieczyszczeniem układu zasilania silnika paliwem. Osady odkładające się w elementach układu zasilania powinny być zmywane przez dodatki detergentyczne i bezpiecznie spalane w komorze spalania. Utrzymanie czystości układu zasilania determinuje z kolei precyzję dawkowania paliwa, skuteczne spalanie i małą emisję toksycznych składników spalin.

## Problem czystości układów zasilania paliwem silnika wysokoprężnego zapłonie samoczynnym

Problem odkładania się osadów zauważono w wysokociśnieniowych systemach Common Rail w odniesieniu do oleju napędowego komponowanego z udziałem estrów metylowych wyższych kwasów tłuszczowych (FAME) – biopaliw<sup>2</sup>.

Intensywne badania producentów aparatury wtryskowej we współpracy z czołowymi wytwórcami dodatków pozwoliły na opracowanie specjalnych dodatków myjących, które skutecznie usu-

wają osady typu mydeł sodowych i cynkowych, osadzające się w przewodach i ulegające koksowaniu na końcówkach wtryskiwaczy.

Dodatki tego typu, oprócz utrzymania w bardzo dobrej czystości układów wtryskowych, wykazują skuteczne właściwości przeciwpienne. Nowy rodzaj detergentów znalazł zastosowanie w otrzymywaniu wyższej jakości oleju napędowego – premium.

Tego typu detergenty, stosowane systematycznie, utrzymują w czystości układ zasilania paliwem (ang. keep clean), ale potrafią również usuwać osady nagromadzone wcześniej w aparaturze wtryskowej (ang. clean up), gdy stosowane paliwo zawierało „typowe” wcześniejsze detergenty.

Nowa generacja detergentów pozwala bezpośrednio użytkownikowi podnieść jakość oleju napędowego do klasy premium. Doświadczenia eksploatacyjne wskazują na skuteczne utrzymywanie mocy silnika. W przypadku zabrudzonego układu zasilania umożliwiają nawet przywracanie mocy dzięki zastosowaniu dodatku w pierwszych dawkach w większym stężeniu.

## Spalanie i emisja zanieczyszczeń w zależności od liczby cetanowej oleju napędowego

Jedną z najważniejszych cech jakościowych oleju napędowego jest jego liczba cetanowa, charakteryzująca tzw. czas opóźnienia samozapłonu paliwa i sposób jego spalania w silni-

ku. O liczbie cetanowej paliwa decyduje jego skład chemiczny oraz skład frakcyjny.

Najlepszymi składnikami oleju napędowego z tego punktu widzenia są węglowodory parafinowe oraz naftenowe. Wykazują one względnie krótki czas opóźnienia samozapłonu i stosunkowo małą prędkość rozprzestrzeniania się płomienia w komorze spalania w okresie tzw. spalania kinetycznego, co skutkuje cichą, „miękką” pracą silnika, ułatwionym rozruchem oraz małą emisją toksycznych składników spalin – tlenku węgla, węglowodorów, cząstek stałych i tlenków azotu<sup>3</sup>.

Silnik zasilany olejem napędowym o większej liczbie cetanowej pracuje ciszej, zużywa mniej paliwa oraz emituje mniej zanieczyszczeń<sup>4</sup>. Obecnie produkowane paliwa wykazują liczbę cetanową na poziomie 52, przy czym w naszych warunkach klimatycznych olej napędowy zimowy może różnić się składem chemicznym i frakcyjnym od letniego, co może skutkować zmianą liczby cetanowej.

Technologia olejów napędowych przewiduje możliwość zwiększenie liczby cetanowej poprzez wprowadzenie specjalnego dodatku „cetanowego”. Związki chemiczne stosowane w tym celu wykazują ograniczoną stabilność chemiczną i stopniowo ulegają rozkładowi. Z tego względu nie dodaje się takich dodatków do paliw przeznaczonych do długotrwałego przechowywania.

Warto również dodać, że paliwa wykazują różną czułość na ten sam dodatek zastosowany w identycznym stężeniu. Zasadą jest, że im lepsze paliwo, o większej liczbie cetanowej, tym le-

piej reaguje na dodatek cetanowy.

Biorąc pod uwagę wymienione cechy paliw i dodatków zwiększających liczbę cetanową należy stwierdzić, że najlepszym sposobem podniesienia liczby cetanowej oleju napędowego jest samodzielne dozowanie dodatku możliwie krótko przed użyciem paliwa.

Badania wykazują wszakże, iż nieco inaczej silnik o zapłonie samoczynnym reaguje na liczbę cetanową paliwa wynikającą z jego składu węglowodorowego, tzw. naturalną liczbę cetanową, a inaczej na paliwo o tej samej liczbie cetanowej, ale uzyskaną przez zastosowanie dodatku – tzw. sztuczną liczbę cetanową.

Uzdatniony dodatkiem olej napędowy ma mniejszą emisję, głównie tlenków azotu, natomiast nie powoduje podobnie dużego zmniejszenia zużycia paliwa. Nie zmienia to faktu, że poza rafinerią nie ma praktycznie sposobu na zwiększanie naturalnej liczby cetanowej paliwa z 52 na przykład na 58, a za pomocą dodatku można to uzyskać w prosty sposób i niskim kosztem.

Na zakończenie tych rozważań warto dodać, że biokomponent FAME również zwiększa liczbę cetanową oleju napędowego a ponadto, w stężeniu 7%, całkowicie rozwiązuje problem smarowości paliwa.

## Podsumowanie

Jakość paliwa na rynku jest coraz lepsza, a sezonowe gatunki oleju napędowego dostępne są na stacjach paliw nawet przed przepisowymi terminami. Istnieją jednak rezerwy jakości oleju napędowego, stosunkowo łatwe

do wykorzystania przez użytkowników flot dużych samochodów ciężarowych, których wykorzystanie zapewnia korzystne wyniki ekonomiczne i ekologiczne. Stosowanie do paliw profesjonalnych dodatków uszlachetniających umożliwia:

- utrzymanie w idealnej czystości układu zasilania każdego silnika Diesla,
  - godzinowe oraz jednostkowe zmniejszenie zużycia paliwa do 10%,
  - zwiększenie ogólnej sprawności silnika nawet o 3%.
  - średnio 30% redukcja stężeń składnika toksycznego spalin, niespalonych węglowodorów - HC,
  - czterokrotnie mniejsza emisja jednostkowa PM (cząstek stałych - zadymienie) a przez to odciążenie DPF (filtr cząstek stałych), co radykalnie wydłuża jego żywotność.
- Opisany sposób podnoszenia jakości oleju napędowego jest od niedawna dostępny dla firm transportowych w kraju. Celowość, znaczenie techniczne oraz wielkość oszczędności wynikających ze stosowania preparatu znajduje potwierdzenie praktyczne w firmach, które od niedawna stosują nowo opracowany dodatek uszlachetniający.

Maciej Paczusi jest profesorem Politechniki Warszawskiej, zajmującym się dodatkami do paliw.

<sup>1</sup> [https://www.uokik.gov.pl/raporty\\_jakosc\\_paliw.php](https://www.uokik.gov.pl/raporty_jakosc_paliw.php) – dostęp 28.12.2019.

<sup>2</sup> R. Caprotti, N. Bhatti, G. Balfour: Deposit Control in Modern Diesel Fuel Injection Systems. SAE International, 2010-01-2250.

<sup>3</sup> Heywood J. B.: Internal combustion engine fundamentals. McGraw-Hill Series in Mechanical Engineering, 1989.

<sup>4</sup> World Fuel Charter, Fifth Edition, September 2013.



# Oszczędniejszy MAN z widokami na przyszłość



**Monachijski koncern MAN rozpocznie w maju dostawy ciężarówek kolejnej generacji. Otrzymają nowe kabiny oraz elektronikę.**

Robert Przybylski

Zaprezentowana w lutym nowa generacja ciężarowych MAN-ów obejmuje całą gamę od modeli lekkiej i średniej klasy (TGL, TGM) po ciężką (TGS i TGX), o dmc od 7,5 do 41 t, a w przypadku transportu ciężkiego dmc dojdzie do 250 ton. Kabiny mają 8 rozmiarów. Producent obiecuje, że nowa generacja będzie nawet o 8 proc. oszczędniejsza od poprzed-

niej. Schodzący model ma 20 lat i nie spełniłaby nowej normy zderzeniowej. Ponadto trudno byłoby poszerzyć jego wyposażenie o nowe rozwiązania elektroniczne. Dlatego po wyprodukowaniu 1,5 mln egzemplarzy nadszedł czas na następcę.

## Ciężarówka z internetem

Samochód ma nową architekturę elektryczną i elektroniczną. Rozwijana od dekady, w przeciwieństwie do poprzednika ma jeden centralny komputer, który integruje wszystkie funkcje i jest połączony z internetem. Dzięki temu modyfikacje oprogramowania mogą odbywać się bez konieczności odwiedzania warsztatu.

To samo dotyczy dodatkowego oprogramowania, koniecznego np. do obsługi zabudowy. – Sami opracowaliśmy 70 proc. oprogramowania sa-

mochodu. Liczy ono 2,8 mln linii, trzy razy więcej niż zawiera oprogramowanie przeciętnego smartfona – porównuje szef rozwoju techniki w MAN Truck & Bus Frederik Zohm.

Nowa instalacja elektroniczna umożliwiła wprowadzenie do wyposażenia nowych systemów wspomagania kierowcy, m.in. systemu ostrzegającego o obecności rowerzysty lub pieszego obok pojazdu, w strefie niewidocznej dla kierowcy. Kamery zamiast lusterek pojawią się w przyszłym roku.

Także od dekady konstruktorzy MAN rozwijali narzędzia kontroli pojazdu, przede wszystkim deski rozdzielczej i sterowania skrzynią biegów. Do wyboru przełożenia służy teraz małe pokrętko z prawej strony pod kierownicą.

Kierowca ma przed sobą ekran, na którym wyświetlone są wskazania parametrów pracy pojazdu. Nieco mniejszy wyświetlacz umieszczony obok

służy jako ekran nawigacji, regulacji klimatyzacji, radioodbiornika oraz może być zintegrowany z firmowym systemem zarządzania transportem.

## Wygoda i komfort

Kabina, choć stylistycznie podobna do poprzedniej, jest nowa. – Przygotowaliśmy ją pamiętając, że w Europie brakuje 30 tys. kierowców, a ich wygoda jest ważnym czynnikiem wyboru pojazdu – wyjaśnia prezes MAN Joachim Dees.

lowany jest wzdłużnie w zakresie 230 mm, o 50 mm więcej niż w dotychczasowym modelu. Plastikowe elementy zewnętrznego poszycia wykonane są z tworzywa termoplastycznego. Jest ono łatwiejsze do powtórzenia niż do tej pory stosowany SMC.

## Unifikacja w dwóch krokach

Obiecywana przez MAN redukcja spalania o 8 proc. ma wynikać z bardziej opływowej kabiny, mniejszej nawet

Prezes MAN Joachim Drees przewiduje, że paliwem przyszłości może stać się wodór. Nie wyklucza, że początkowo gaz spalany będzie w silniku, a kolejne generacje otrzymają ogniwa paliwowe.

MAN i Scania należą do giełdowej spółki Traton. Jej prezes Andreas Renschler od dawna zapowiada ujednolicenie głównych komponentów obu marek. Zaczęło się od skrzyń biegów i osi, najnowszy MAN umożliwił ujednolicenie standardów elektronicznej komunikacji komponentów pojazdu, co pozwa-



Kabina wykorzystuje niektóre rozwiązania techniczne z konstrukcji Scanii (np. zamontowanie fotela), ale poza tym jest to własny projekt MAN. Szofera ma wzmocniony dach i słupki przednie, przystosowana jest także do przedłużenia, gdy za 7 lat pozwolą na to przepisy.

W ciągnikach siodłowych dostępna jest w dwóch szerokościach (2,3 i 2,5 m, gdy Scania ma tylko szerokie kabiny) i trzech wysokościach dachu. W odróżnieniu od szwedzkiej marki nie oferuje całkowicie płaskiej podłogi. Zarząd MAN stwierdził, że mały popyt na tego typu wersję nie uzasadnia inwestycji. W kabinach do zastosowań dalekodystansowych najniższy tunel silnika ma kilka centymetrów wysokości.

Nowe jest także zawieszenie kabiny, o skutecznym tłumieniu przechyłów. Maksymalna pojemność schowków w odmianie z najwyższym dachem wynosi 1148 l. Nowy fotel kierowcy regu-

o ok. 200 kg masy (chodzi o ciągnik siodłowy) oraz usprawnień w układzie napędowym.

W wersjach dalekodystansowych pojawi się most tylny o przełożeniu 2,31, który będzie współpracować z silnikami Euro VI d D15 o pojemności 9 l (moc 330 lub 400 KM), D26 o pojemności 12,5 l o mocy 430, 470 lub 510 KM. Maksymalny moment obrotowy wynosi 2200, 2400 i 2600 Nm przy obrotach od 930 do 1350 obr/min. Dostępna będzie także wprowadzona do oferty w 2018 roku rzędowa „szóstka” D38 o pojemności 15,2 l i mocy 580 lub 640 KM.

Unijne przepisy wymagają, aby do 2025 roku zużycie paliwa zmalało o 15 proc. w stosunku do 2019 roku, zaś w 2030 roku o 30 proc. MAN przewiduje elektryfikację napędów i nowy model też jest na to przygotowany. Otrzyma wydłużony o pół metra rozstaw osi, który ułatwi rozmieszczenie elektrycznych komponentów.

la na korzystanie z platformy RIO. Ukończeniem procesu unifikacji komponentów będzie zastosowanie w MAN w 2024 roku nowej rodziny korporacyjnych silników. W Scanii pojawią się w przyszłym roku.

Przygotowanie nowych modeli trwało 5 lat (plus dwa lata definiowania wymagań) i pochłonęło 12 mln roboczogodzin, a nad pojazdami pracowało w dziale konstrukcyjnym i technologicznym 2,1 tys. osób. MAN wypróbował prototypy na dystansie 4 mln kilometrów.

Koszt przygotowania samochodów sięgnął pół mld euro. Siedemset milionów MAN wydał na modernizację fabryk. Największy wydatek to nowa, centralna kabinownia w Monachium. Będzie dostarczać kabiny zarówno do zakładu macierzystego, jak i do Krakowa, Steyra oraz Wiednia. W tej kolejności ruszy produkcja nowości w kolejnych zakładach. Cała gama stanie się dostępna w najbliższych 18 miesiącach.



# Sprawdź „swój” podatek od środków transportu

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych sprawdziło, jakie podatki od środków transportowych naliczają samorzady w województwie pomorskim.

Tomasz Rejek

ostatni rok nie należał do najłatwiejszych i nie ma się co dziwić, że firmy analizując wyniki z 2019 r. z niepokojem patrzą w przyszłość i oglądają wielokrotnie każdą złotówkę, którą przyjdzie im wydać w roku 2020. A wszystko wskazuje na to, że nie będzie łatwo.

Transport drogowy jest jednym z filarów polskiej gospodarki. Prawie 100 tys. licencjonowanych firm transportowych świadczy usługi przewozowe w ruchu krajowym i międzynarodowym, rękoma ponad 600 tys. kierowców. Jak widać, wkład transportu w polską gospodarkę jest znaczny, co nie zmienia faktu, że od wielu lat jest to jedna z najbardziej obciążonych fiskalnie branż.

## Podatek lokalny

Przewoźnicy ponoszą koszty wielu rodzajów opłat administracyjnych, płacąc za przejazd po drogach objętych opłatami (viaTOLL), opłacając wysokie składki OC – trzeba by jeszcze długo wymieniać. Nie można też zapomnieć o podatkach, wśród których szczególną rolę pełni podatek od środków transportowych.

Podatek od środków transportowych zaliczany jest do podatków lo-

kalnych – jego stawki ustalane są przez rady gmin w drodze uchwał. Udział Ministerstwa Finansów w kwestii tego podatku sprowadza się do corocznego określenia w drodze obwieszczenia stawek minimalnych i maksymalnych, a w tych widełkach muszą się zmieścić stawki uchwalane przez rady gmin. Podatkowi podlegają samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe i balastowe oraz przyczepy i naczepy, czyli w zasadzie wszystkie narzędzia pracy, jakimi posługują się przewoźnicy. Stawki podatku od lat utrzymują się na wysokim poziomie, stąd też niepokój wielu przewoźników, zwłaszcza tych, którzy posiadają liczny tabor. Jakiego rzędu są to kwoty? Obrazuje to zamieszczona na stronie obok tabela, opracowana na podstawie danych z województwa pomorskiego.

Dane w tabeli pochodzą w dużej mierze z Dziennika Urzędowego Województwa Pomorskiego z 2019 r., w którym publikowane są wszystkie uchwały, w tym również dotyczące spraw podatkowych. Pojazdem porównawczym jest typowy pojazd członowy (ciągnik + naczepa).

Z tych urzędowych informacji wynika, że na rok 2020 maksymalne stawki podatku od środków transportowych zostały ustalone na kwotę 5741,22 zł, natomiast stawka minimalna wynosi 2302,63 zł.

## Gminy najtańsze i najdroższe

Zdecydowanie najkorzystniejsze warunki dla przewoźników oferuje w tym roku Pruszcz Gdański, w którym Rada uchwaliła stawki podatku niemal na minimalnym poziomie. W ślad za Pruszczem Gdańskim idą Tczew, Nowy Dwór Gdański, Kwidzyn, Gdańsk, Lębork i Starogard Gdański, gdzie stawki podatku nie przekraczają trzech tysięcy złotych.

Na drugim końcu rankingu z ogromną różnicą, bo aż dwukrotnie wyższym podatkiem, znajduje się Malbork. Różnica między najtańszym powiatem, jakim jest Pruszcz Gdański (2364,00 zł) a najdroższym Malborkiem (5150,00 zł) wynosi aż 2786,00 zł. Duża różnica występuje również między Gdynią a Gdańskiem i sięga niemal tysiąca złotych. Gdynia od lat zajmuje niechlubne miejsce w drugiej dziesiątce rankingu.

Od dawna krytykujemy ten kuriozalny podatek od narzędzi pracy, jakimi dla przewoźników są pojazdy transportowe. Podobnie uważa Komisja Europejska, która robi kolejny krok w kierunku urzeczywistnienia drogowej zasady „użytkownik płaci”. W tym celu przygotowana jest dyrektywa odchodząca od obciążenia stricte podatkowych nakładanych na branżę transportową na rzecz opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

**ZESTAWIENIE WYSOKOŚCI PODATKU OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH** uchwalonych na 2020 r. w poszczególnych miastach powiatowych i na prawach powiatu w woj. pomorskim. Pojazdem porównawczym jest typowy zestaw naczepowy tzn. ciągnik siodłowy (2-osiowy) + naczepa (3-osiowa) o zawieszeniu pneumatycznym i dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) równej 40 tonom. Stawki maksymalne i minimalne określone na 2020 r. przez MF.

	CIĄGNIK SIODŁOWY	NACZEPA	RAZEM
STAWKA MINIMALNA W ZŁ	1381,13	921,50	2302,63
1. Pruszcz Gdański	1382,00	982,00	2364,00
2. Tczew	1400,00	1000,00	2400,00
3. Nowy Dwór Gdański	1520,00	1014,00	2534,00
4. Kwidzyn	1717,00	1010,00	2727,00
5. Gdańsk	1692,00	1128,00	2820,00
6. Lębork	1800,00	1118,00	2918,00
7. Starogard Gdański	1900,00	1094,00	2994,00
8. Słupsk	1956,00	1320,00	3276,00
9. Kartuzy	1880,00	1430,00	3310,00
10. Człuchów	1872,00	1440,00	3312,00
11. Chojnice	2208,00	1200,00	3408,00
12. Bytów	1838,00	1600,00	3438,00
13. Gdynia	2496,00	1308,00	3804,00
14. Puck	2150,00	1700,00	3850,00
15. Sopot	2592,00	1380,00	3972,00
16. Sztum	2353,00	1728,00	4081,00
17. Kościerzyna	2256,00	1872,00	4128,00
18. Wejherowo	2750,00	1540,00	4290,00
19. Malbork	2900,00	2250,00	5150,00
STAWKA MAKSYMALNA W ZŁ	3238,26	2502,96	5741,22

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](http://www.iqcard.at)



# Ustawą w opóźnienia płatnicze

**Zlikwidowanie zatorów płatniczych i krótkie terminy zapłaty ma zapewnić znowelizowana ustawa, a łatwiejsze dochodzenie należności przed sądem - nowelizacja Kodeksu postępowania cywilnego.**

Marlena Rozkosz

Strony transakcji handlowej objęte są zasadą swobody umów (zgodnie z art. 353<sup>1</sup> Kodeksu cywilnego), co oznacza, iż zasadniczo mogą ułożyć stosunek prawny według swojego uznania, w tym w zakresie terminów zapłaty. Jednakże pogłębiające się zjawisko nieterminowego regulowania należności i zastrzeżenia w umowach długich terminów zapłaty skłoniło polskiego ustawodawcę do uregulowania terminów zapłaty w transakcjach handlowych w 2001 roku, a następnie w latach 2003 i 2013.

Zrobiono to po raz kolejny w 2019 roku, nowelizując ustawę o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, Kodeks postępowania cywilnego oraz ustawy „podatkowe”.

Nowelizacja ustawy z 8 marca 2013 r. o terminach zapłaty w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 118, z późn. zm.) weszła w życie 1 stycznia 2020 roku.

Wprowadzone rozwiązania mają spowodować, że „kredyt kupiecki”, wynikający z niezapłaconych należności w ustalonym terminie, stanie się dla dłużników nieopłacalny. Jednakże, jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy nowelizującej, „trudno jest oszacować, jak często i ilu przedsiębiorców-wierzycieli zdecyduje się

skorzystać z rozwiązań przewidzianych w projekcie. Wynika to między innymi z faktu, że wierzyciel ma jedynie możliwość, nie zaś obowiązek, wykorzystania instrumentów wprowadzanych ustawą”. Ministerstwo Gospodarki planuje po dwóch latach od dnia wejścia w życie ustawy dokonać analizy efektywności wprowadzonych zmian, zwłaszcza czasu oczekiwania na zapłatę.

Jeżeli natomiast chodzi o zmiany wprowadzone od 7 listopada 2019 roku do Kodeksu postępowania cywilnego, to zgodnie z uzasadnieniem projektu nowelizacji „Zastosowanie przepisów o organizacji postępowania oraz ograniczenia w powoływaniu i twierdzeń i dowodów powinny pozwolić na szybkie rozpoznanie sprawy gospodarczej, czy to na rozprawie, czy bez niej. Biorąc pod uwagę tempo obrotu gospodarczego, można przyjąć, że czas wydania rozstrzygnięcia w sprawie gospodarczej nie powinien przekroczyć pół roku od uzyskania stanowisk obu stron (czyli w praktyce od wniesienia odpowiedzi na pozew)”. W ocenie trzeba będzie poczekać na orzecznictwo, które pokaże, czy interpretacja nowych regulacji Kodeksu postępowania cywilnego przez sądy jest jednolita i faktycznie wpływa na usprawnienie prowadzonych przed sądami sporów.

## Zapłata do 60 dni

W przypadku ustalenia przez strony w umowie terminu zapłaty dłuższego niż 30 dni, po upływie tego okresu, licząc od dnia spełnienia świadczenia i doręczenia dłużnikowi faktury/rachunku i nie dłużej niż do dnia wymagalności zapłaty, wierzycielowi przysługuje uprawnienie żądania odsetek ustawowych (5 proc.).

Natomiast jeżeli dłużnik nie dokonał zapłaty w określonym w umowie terminie, po jego upływie wierzycielowi

przysługują, bez wezwania, odsetki za opóźnienie w transakcjach handlowych. Ich wysokość od 1 stycznia 2020 roku jest o dwa punkty procentowe wyższa i wynosi 11,5 proc.

Co do zasady termin zapłaty określony w umowie nie może być dłuższy niż 60 dni, chyba że strony wyraźnie ustalą inaczej i pod warunkiem, że ustalenie to nie jest rażąco nieuczciwe wobec wierzyciela. Wyłączenie to nie obejmuje relacji asymetrycznej, tzn. gdy dłużnikiem jest duży przedsiębiorca, a wierzycielem mikro, mały albo średni przedsiębiorca - zatem w takich przypadkach termin ustalony w umowie nie może przekraczać 60 dni.

Jeżeli natomiast termin zapłaty został określony niezgodnie z powyższym akapitem, wierzycielowi - po upływie 60 dni - przysługują odsetki za opóźnienie. Co więcej, jeśli postanowienia umowy ustalają termin zapłaty z naruszeniem przepisów ustawy, stosuje się termin zapłaty określony w ustawie, tj. 60 dni.

## Postanowienia rażąco nieuczciwe

Nowelizacja zmodyfikowała sposób oceny, czy postanowienia umowne są rażąco nieuczciwe wobec wierzyciela i rozszerzyła katalog nieuczciwych zapisów, który przewiduje:

- a) rażące odstępstwa od dobrych praktyk handlowych, które naruszają zasadę działania w dobrej wierze i zasadę rzetelności,
- b) właściwość towaru lub usługi, które są przedmiotem transakcji handlowej, w szczególności czas zwykle potrzebny na zbycie towaru przez dłużnika na rzecz osób trzecich, lub
- c) dostosowanie harmonogramu dostawy towarów lub wykonania usługi w częściach do harmonogramu spełniania odpowiadających im

części świadczenia pieniężnego.

Do ustawy wprowadzono także rozwiązanie mające na celu wzmocnienie pozycji wierzyciela względem dłużnika:

- to na dłużniku spoczywa ciężar udowodnienia, że termin zapłaty nie jest rażąco nieuczciwy wobec wierzyciela,
- wierzyciel może żądać ustalenia terminu zapłaty jako rażąco nieuczciwego przed upływem 3 lat od dnia, w którym nastąpiła lub miała nastąpić zgodnie z ustawą zapłata,
- zrzeczenie się przez wierzyciela roszczenia o ustalenie, że termin zapłaty jest rażąco nieuczciwy, jest nieważne,
- możliwość odstąpienia od umowy albo jej wypowiedzenia, jeśli termin zapłaty określony w umowie jest dłuższy niż 120 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury/rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi, a jego ustalenie było rażąco nieuczciwe wobec wierzyciela.

## Rekompensata za koszt odzyskania należności

Ustawodawca zmodyfikował przepisy dotyczące rekompensaty za koszty odzyskiwania należności, uzależniając jej wysokość od wysokości świadczenia pieniężnego (do końca 2019 r. kwota ta była sztywna i wynosiła 40 euro). Obecnie wierzycielowi od dnia nabycia uprawnienia do odsetek za opóźnienie przysługuje od dłużnika, bez wezwania, rekompensata za koszty odzyskiwania należności, stanowiąca równowartość kwoty:

KWOTA REKOMPENSATY W EURO	WARTOŚĆ ŚWIADCZENIA PIENIĘŻNEGO W ZŁOTYCH
40	≤ 5000
70	> 5000 i < 50000
100	≤ 50 000

Roszczenie o rekompensatę nie może być zbyte. Dodatkowo, oprócz kwoty rekompensaty, wierzycielowi przysługuje również zwrot, w uzasadnionej wysokości, poniesionych kosztów odzyskiwania należności przewyższających tę kwotę.

## Postępowanie przed UOKiK

Nowelizacja wprowadziła postępowanie prowadzone przed Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w przypadku, kiedy suma zaległych świadczeń pieniężnych przedsiębiorcy w ciągu 3 kolejnych miesięcy wyniesie co najmniej 5 mln zł do 2021 roku i 2 mln zł w późniejszych latach.

## Sądowe zabezpieczenie roszczenia

Znowelizowany Kodeks postępowania cywilnego ułatwia uzyskanie sądowego zabezpieczenia roszczenia. Wierzyciel nie będzie musiał udowodniać swojego interesu prawnego w przypadku, gdy:

- a) będzie dochodził należności zapłaty z tytułu transakcji handlowej, której wartość nie przekracza 75 tys. złotych,
- b) dochodzona należność nie została uregulowana i od dnia upływu terminu płatności upłynęły co najmniej 3 miesiące.

## Ulga na „złe długi”

Dokonano również zmian w ustawach regulujących podatki dochodowe (PIT, CIT), zarówno w stosunku do osób fizycznych, jak i prawnych, w zakresie skutków, jakie wiążą się z zaistnieniem tzw. złych długów. Przewidują one:

- wobec wierzyciela - możliwość pomniejszenia podstawy opodatkowania o kwotę wierzytelności bądź zwiększenia kwoty straty, jeżeli wierzytelność ta nie została uregulowana lub zbyta w ciągu 90 dni od dnia

TransLogistica  
Poland

VIII Międzynarodowe Targi  
Transportu i Logistyki

3 - 5 listopada 2020  
EXPO XXI WARSZAWA

TransLogistica  
Poland

ZAPYTAJ O STOISKO  
Zostań częścią największych  
targów TSL w Europie Środkowej!

info@translogistica.pl

Poprzednia edycja w liczbach:





upływu terminu jej płatności,  
 ■ wobec dłużnika – obowiązek doliczenia do podstawy opodatkowania kwoty niuregulowanego zobowiązania bądź zmniejszenia straty podatkowej, jeżeli zobowiązanie to nie zostało uregulowane w terminie 90 dni od dnia upływu terminu płatności.

### Czyn nieuczciwej konkurencji

Dodatkowo, w ustawie z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010, z późn. zm.) rozszerzono katalog czynów uznawanych za czyny nieuczciwej konkurencji o „nieuzasadnione wydłużanie terminów zapłaty za dostarczane towary lub wykonane usługi”. Ta zmiana daje wierzycielom możliwość korzystania z różnych rozwiązań względem nieuczciwych dłużników, w tym m.in. wydania bezpodstawnie uzyskanych korzyści czy też naprawienie szkody.

### Potrącenie i postępowanie gospodarcze

W Kodeksie postępowania cywilnego ustawodawca zmienił 7 listopada 2019 roku instytucję zarzutu potrącenia oraz wprowadził (a w zasadzie zmodyfikował i przywrócił po ponad siedmiu latach) postępowania w sprawach gospodarczych<sup>2</sup>. Choć zmiany te dotyczą etapu postępowania sądowego, to jednak mogą mieć duże znaczenie dla przewoźników drogowych w przypadku zaistnienia sporu, konieczności skierowania sprawy na drogę sądową i udowodnienia swoich racji.

### Zarzut potrącenia

Zarzut potrącenia to de facto zarzut całkowitego lub częściowego umorzenia wierzytelności dochodzonej pozwem. Jak wynika z uzasadnienia nowelizacji, zarzut potrącenia nader często stanowił jedynie wybieg procesowy pozbawiony podstawy faktycznej. Pozwany – z braku innych zarzutów – oświadczał, że wierzytelność, której żądał powód, została zaspokojona w drodze potrącenia jej z inną wierzytelnością wzajemną. Prowadziło to do znacznego wydłużenia

postępowania dowodowego, co działało na korzyść pozwanego, ponieważ opóźniało termin zapłaty.

Dlatego też ustawodawca uznał, że podstawą zarzutu potrącenia powinna być tylko taka wierzytelność pozwanego, która jest niesporna lub udowodniona dokumentem niepodlegającym wyłącznie od pozwanego, a jeśli te wymogi nie są spełnione – to tylko wierzytelność powstała z tego samego stosunku prawnego, co wierzytelność dochodzona pozwem. Zgłoszenie zarzutu opartego na wierzytelności niespełniającej żadnego z tych wymagań będzie skutkować bezskutecznością zarzutu i jego nieuwzględnieniem w rozstrzygnięciu.<sup>3</sup> Co więcej, ograniczono możliwość podniesienia zarzutu potrącenia do wstępnej fazy postępowania, w celu uniknięcia zjawiska przeciągania postępowania przez pozwanego.

### Odrębne postępowanie gospodarcze

Nowelizacja Kodeksu postępowania cywilnego, która zaczęła obowiązywać od 7 listopada 2019 roku, przywróciła odrębne postępowanie w sprawach gospodarczych. Celem odrębności jest przyspieszenie rozpoznawania spraw gospodarczych w stosunku do spraw w „zwykłym” procesie. Projektodawca uznał, że profesjonalizm stron postępowania w sprawie gospodarczej pozwala na zastrzeżenie rygorów w tym postępowaniu, a zwłaszcza na skrócenie terminów i ograniczenie możliwości dysponowania sprawą.<sup>4</sup>

Wśród nowych uregulowań prawnych znalazły się rozwiązania mające na celu przyspieszenie i usprawnienie spraw rozpoznawanych w postępowaniu gospodarczym, jak wyłączenie stosowania niektórych instytucji procesowych, skrócenie niektórych terminów wiążących strony oraz sąd, sankcja za uchylanie się strony od próby porozumienia się poza sądem przed wytoczeniem powództwa czy zakwalifikowanie wyroku jako tytułu zabezpieczenia jeszcze przed uprawomocnieniem.

Prymat dowodu z dokumentu

Jednak najważniejsze odrębności wydają się odnosić do postępowania dowodowego, w toku którego pierwszeń-

stwo zostało przyznane dowodom z dokumentu, chyba że strona wykaże, że nie może przedstawić dokumentu z przyczyn od niej niezależnych.

Zgodnie z nową regulacją dowód z zeznań świadków sąd może dopuścić wyłącznie po wyczerpaniu innych środków dowodowych (lub ich braku), gdy pozostały jeszcze niewyjaśnione fakty istotne dla rozstrzygnięcia sprawy.

Ponadto czynność strony, w szczególności oświadczenie woli lub wiedzy, z którą prawo łączy nabycie, utratę lub zmianę uprawnienia strony w zakresie danego stosunku prawnego, może być wykazana tylko dokumentem. Dlatego przewoźnicy powinni szczególną wagę przykładac do dokumentowania wszelkich ustaleń, albowiem finalnie może się to przełożyć na możliwość i skuteczność udowodnienia swojej racji w przypadku skierowania sprawy na drogę sądową.

Umowa dowodowa

Dodatkowo ustawodawca postanowił wprowadzić nową instytucję do postępowania gospodarczego w postaci umowy dowodowej, uznając, że poziom profesjonalizmu w obrocie gospodarczym pozwala na poszerzenie zakresu autonomii stron w procesie.<sup>5</sup>

Umowa dowodowa polega na możliwości wyłączenia dowodów określonego rodzaju w ramach danego stosunku prawnego powstałego z umowy.

W związku z powyższym przewoźnicy powinni szczególnie zwracać uwagę na dokładne zapoznanie się z podpisywaną umową, która obecnie może w swojej treści zawierać postanowienia wykluczające np. określone dokumenty z kręgu dowodów, które mogłyby zostać przedstawione w postępowaniu gospodarczym celem poparcia swoich twierdzeń, albowiem zgodnie z nową regulacją sąd nie dopuści z urzędu dowodu wyłączanego umową dowodową. ■

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia zatorów płatniczych (Dz. U. poz. 1649)

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1469, z późn. zm.).

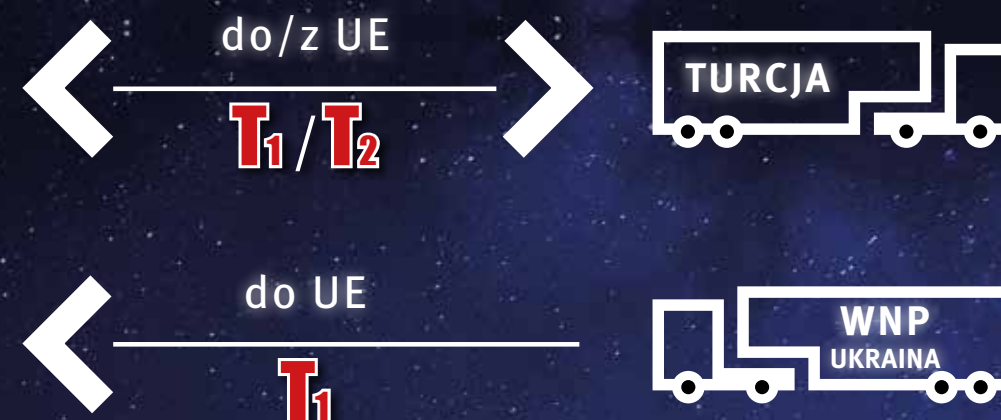
<sup>3</sup> Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, s. 174.

<sup>4</sup> Jw., s. 95 i 102.

<sup>5</sup> Jw., s. 106.

NOWOŚĆ w ZMPD

## Odprawy tranzytowe



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



# POLSKI MIĘDZYKRAJOWY TRANSPORT DROGOWY

**1.** Miejsce polskich przewoźników w wykonanej pracy przewozowej w UE

**247 000**  
Liczba pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony

**296 500**  
Liczba zatrudnionych kierowców

**128,5 mld zł**  
Roczna wartość rynkowa usług przewozowych

**36 500**  
Liczba firm transportowych

**201 mld tkm**  
Roczna praca przewozowa

**4,18 zł**  
Średni koszt wozokilometra

**0,16 zł/km**  
Średnia rentowność usługi przewozowej

**120 000 km**  
Średni roczny przebieg pojazdu ciężarowego

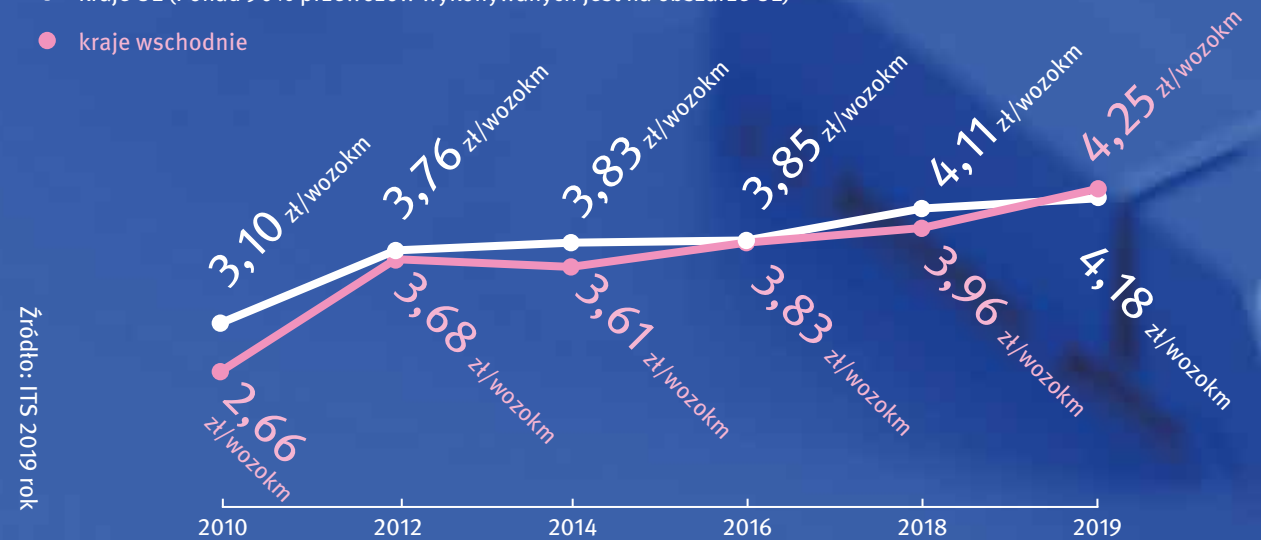
**6,3%**  
Transport w PKB



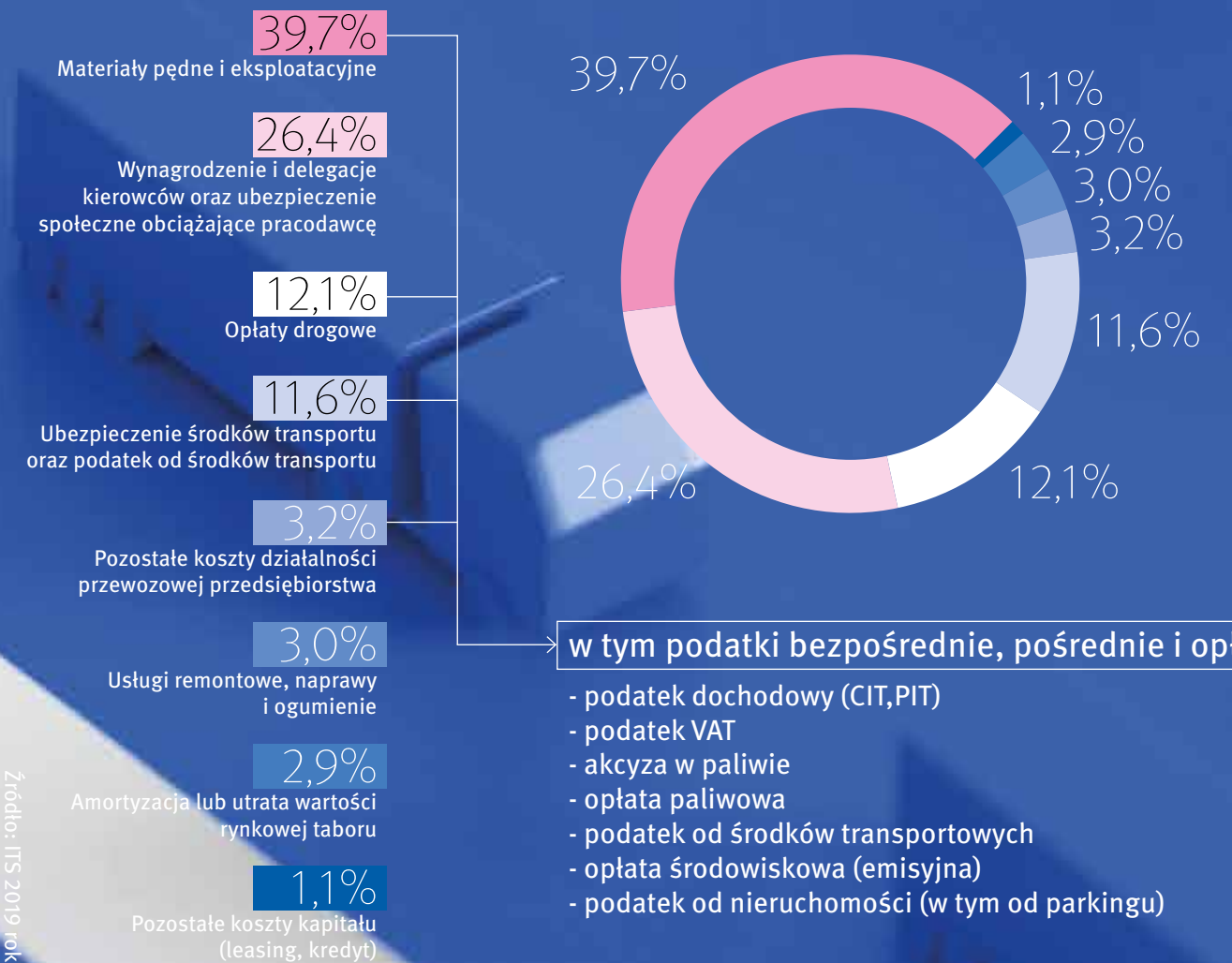
## STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

1. Średnie koszty 1 wozokilometra w relacjach z rynkami innych krajów UE i z rynkami wschodnimi (zł/km)

- kraje UE (Ponad 90% przewozów wykonywanych jest na obszarze UE)
- kraje wschodnie



2. Struktura kosztu 1 wozokilometra





## STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

3. Średnie koszty 1 wozokilometra oraz średnie stawki przewozowe (zł/km) w relacjach z rynkami innych krajów UE

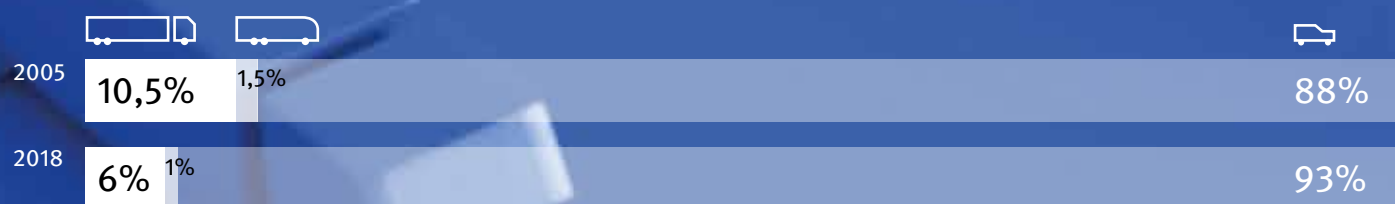


Mimo spadającej rentowności wzrasta roczna wartość rynkowa usług przewozowych, która wynosiła w 2008 r. 44,6 mld zł, a w 2019 r. 128,5 mld zł (wzrost trzykrotny).

Źródło: ITS 2019 rok

## BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

4. Struktura wypadków drogowych według pojazdu sprawcy



**50%** 0 tyle zmalał w latach 2005-2018 udział w wypadkach drogowych z winy kierującego pojazdem ciężarowym. Ponad połowa wypadków była spowodowana w 2018 r. przez kierowców zagranicznych.

**15,5%** 0 tyle wzrosła liczba rejestracji pojazdów ciężarowych w ostatnich 8 latach. [2011 r. – 2 892 064 | 2018 r. – 3 338 166]

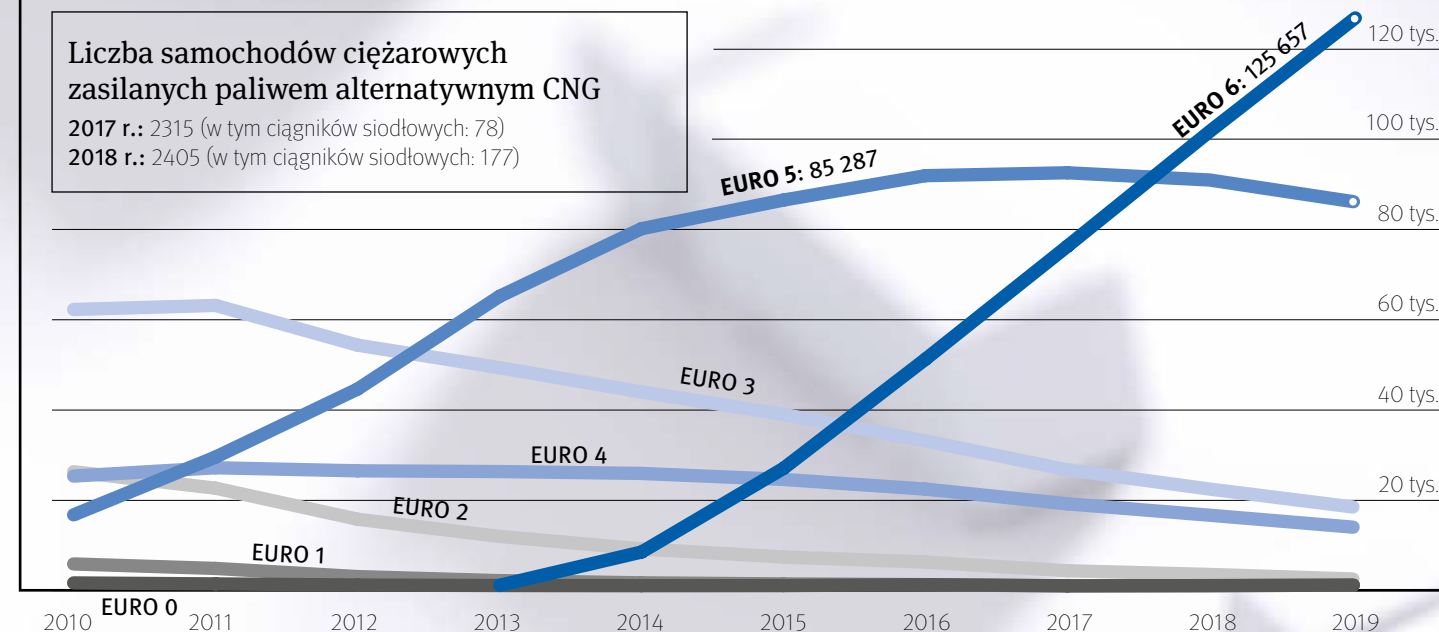
Źródło: KGP 2019 rok

Źródło: GUS 2019 rok

## INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ

5. Liczba pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwach transportu międzynarodowego według norm emisji zanieczyszczeń

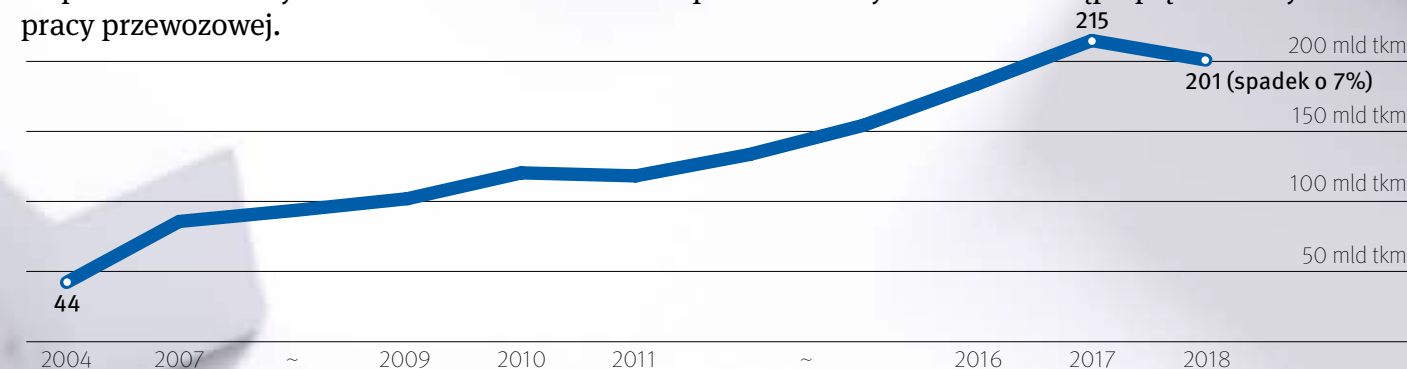
Polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy spełniające wymagania norm Euro 5 i Euro 6 emisji zanieczyszczeń spalin stanowiły w 2019 r. 85,5%. Średni koszt zakupu nowego zestawu drogowego (ciągnik siodłowy plus naczepa chłodnia) wynosi ok. 800 tys. zł brutto.



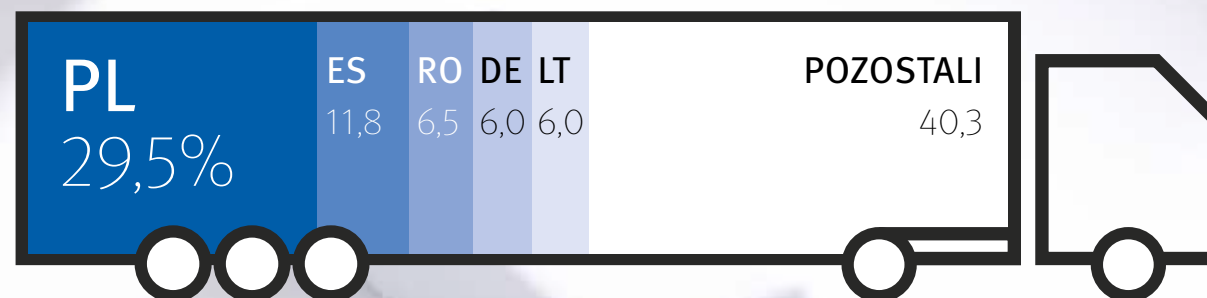
Źródło: GITD

6. Polscy przewoźnicy MTD na rynku UE

Wykonana praca przewozowa przez polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie drogowym na przestrzeni lat wyrażona w tonokilometrach. W przedstawionym okresie nastąpił pięciokrotny wzrost pracy przewozowej.

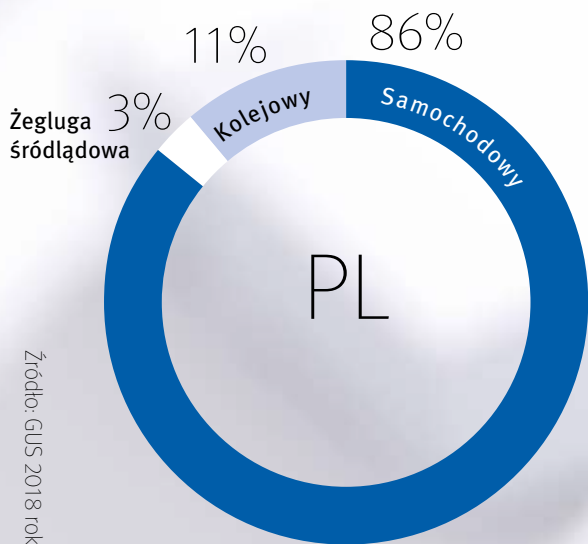


Udział polskich przedsiębiorców w rynku międzynarodowego transportu drogowego w UE w 2018 r. [%]



Źródło: Eurostat





## 7. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach rzeczy

Transport drogowy jest najbardziej elastycznym sposobem przewozu „door-to-door” i atrakcyjnym cenowo.

86% ładunków w Polsce zostało przewiezionych transportem drogowym.

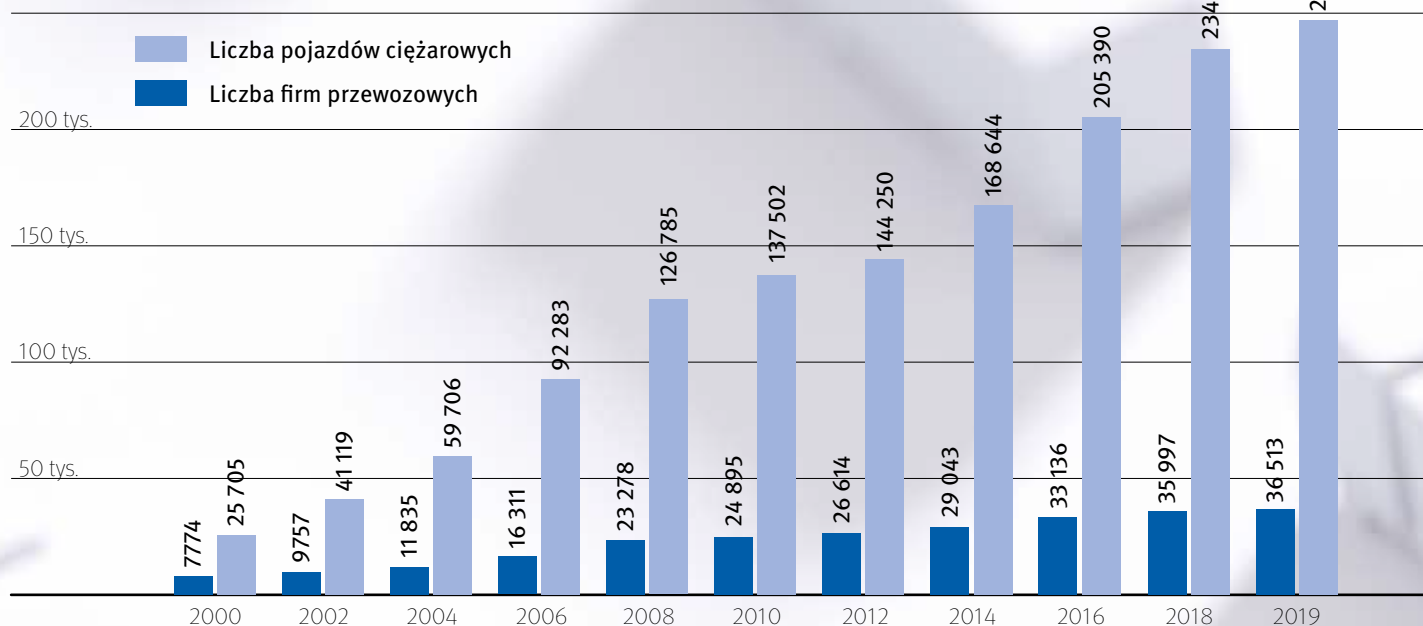
76,7% ładunków w Unii Europejskiej zostało przewiezionych transportem drogowym.

Natomiast 17,3% ładunków w UE zostało przewiezionych transportem kolejowym, a 6% ładunków żegluga śródlądową.

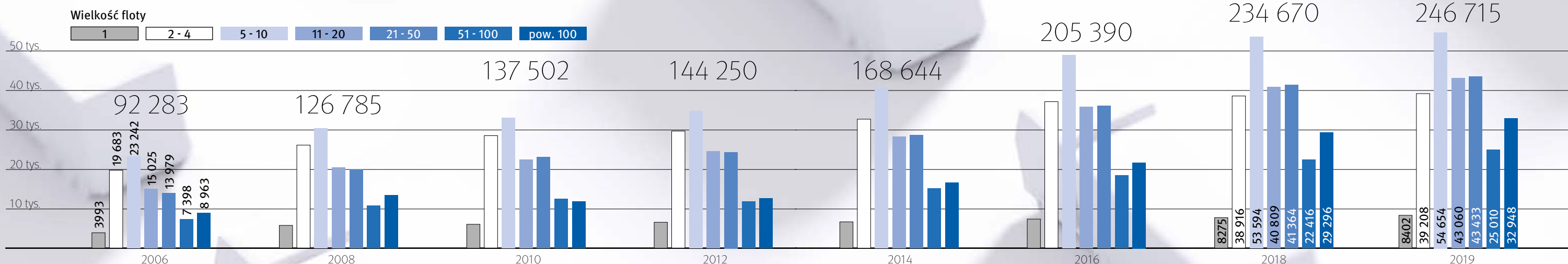
Źródło: GUS 2018 rok

## 8. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w Polsce

W okresie ostatnich 20 lat liczba firm przewozowych wzrosła prawie pięciokrotnie, a liczba pojazdów ciężarowych prawie dziesięciokrotnie. Działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego prowadzona jest w przeważającej części przez małe firmy rodzinne.



Źródło: GUTD

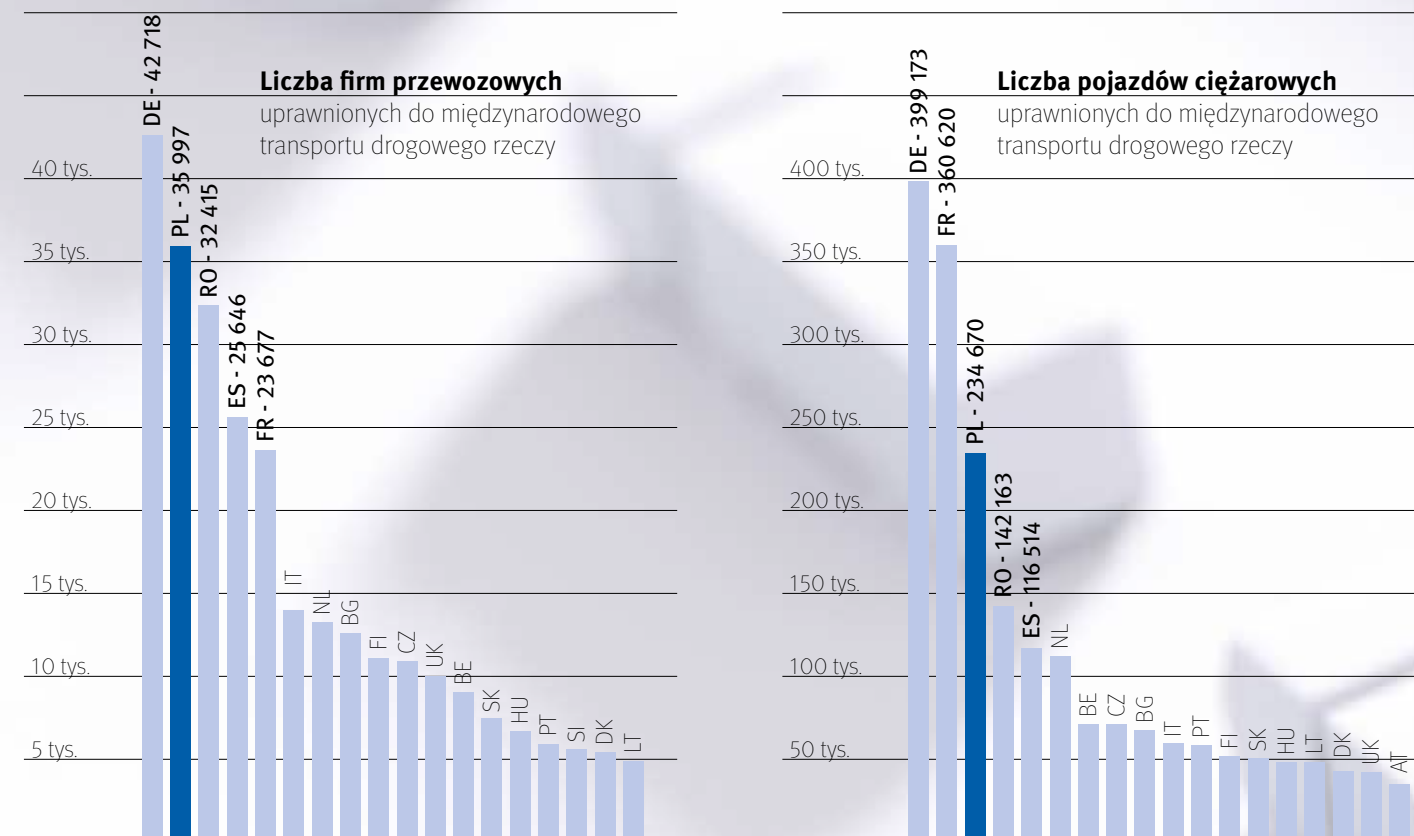


Źródło: Komisja Europejska 2018 rok

Źródło: GUTD

## 9. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w UE

Polska zajmuje drugą pozycję w UE pod względem liczby firm przewozowych, a trzecią pod względem liczby pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Liczba firm przewozowych w UE systematycznie rośnie, w 2018 r. wzrosła o 0,5% (w Polsce o 3,9%), a liczba pojazdów ciężarowych wzrosła o 4,5% (w Polsce o 7,6%).



## 10. Liczba pojazdów w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu drogowego w Polsce - struktura

W Polsce najwięcej jest firm przewozowych posiadających od 5 do 10 pojazdów ciężarowych, a najmniej tych posiadających 1 pojazd ciężarowy. Struktura przedsiębiorstw według liczby pojazdów w firmach przewozowych nie uległa zasadniczym zmianom od ponad 10 lat.





## 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. Następnie 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 szczerzej 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 48

**Staranni spedytorzy i przewoźnicy główni każdego roku żądają od zatrudnianych przez siebie podwykonawców potwierdzenia zawarcia ubezpieczenia. Potwierdzenia te są często niewiele lub w ogóle nic nie warte, co może skutkować poważnymi problemami.**

### LUTZ ASSEKURANZ

#### Art. 3 CMR: odpowiedzialność za osoby trzecie

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W orzecznictwie sądowym i literaturze prawnej istnieje jednomyślność co do tego, że przez pojęcie „inne osoby” należy rozumieć przewoźników-podwykonawców. Zawierając pierwotne umowy o przewóz rzeczy lub prowadząc działalność w zakresie spedycji po zryczałtowanych kosztach stałych bądź spedycji ładunków zbiorowych, spedytorzy ponoszą odpowiedzialność również

na podstawie Konwencji CMR w oparciu o utrwalone orzecznictwo sądów różnych państw. Art. 3 CMR dotyczy wówczas także tego rodzaju spedytorów. Orzecznictwo sądowe stale mówi, że pierwszy spedytor lub przewoźnik główny odpowiada nie tylko za szkody, które wyrządzi ich bezpośredni partner umowy, lecz także za szkody, które spowodują kolejni podprzewoźnicy w łańcuchu zleceń. A zatem z uwagi na to, że pierwszy spedytor (w przypadku zaistnienia wyżej wymienionych przesłanek) lub przewoźnik główny ponoszą odpowiedzialność także za szkody wyrządzone przez osoby trzecie, wskazana jest szczególna ostrożność przy doborze takich osób. W każdym razie zatrudniane osoby trzecie powinny posiadać wystarczającą wiarygodność i wypłacalność oraz przede wszystkim odpowiedzialność i ochronę ubezpieczeniową. O tym, jak bardzo może

być problematyczne w konkretnych sytuacjach, pisaliśmy w naszym ostatnim artykule.

#### Wystarczająca ochrona ubezpieczeniowa?

Także w przypadku ubezpieczonych podwykonawców zdarza się, że składki z tytułu polisy CMR płać dziś należy, ale jutro może już tak nie być (przy odpowiedniej wielkości floty płatność składek w okresach krótszych niż rok jest całym powszechnym), albo też naruszają oni obowiązki umowne i tym samym ich ubezpieczyciele odmawiają im ochrony ubezpieczeniowej. Wówczas istnieje ryzyko, że zlecający przewóz pierwszy spedytor lub przewoźnik główny będzie musiał sięgnąć bezpośrednio do majątku zatrudnionego podprzewoźnika, ponieważ sam przecież ponosi odpowiedzialność z art. 3 CMR względem swojego partnera umownego, który udzielił mu zlecenia. Jednak w przypadku dużej szkody może się okazać niewystarczające. Z tego powodu większość spedytorów lub przewoźników głównych (albo też podprzewoźników, którzy sami przekazują zlecenia podprzewoźnikom, itd.) posiada tak zwane subsydiarne ubezpieczenie CMR.

#### Subsydiarne ubezpieczenie CMR

Jednak zgodnie z powszechnie stosowanymi warunkami

ubezpieczeń wymogiem przyjęcia odpowiedzialności przez ubezpieczyciela udzielającego subsydiarnego ubezpieczenia CMR jest regularne (w każdym razie przed udzieleniem pierwszego zlecenia, a poza tym zwykle minimum raz w roku) sprawdzanie przez ubezpieczającego, czy podwykonawca posiada odpowiednie ubezpieczenie.

#### Uwaga na potwierdzenia zawarcia ubezpieczeń!

Zazwyczaj ubezpieczyciele udzielający subsydiarnych ubezpieczeń CMR nakazują uzyskanie od podprzewoźnika potwierdzenia zawarcia ubezpieczenia CMR, którego polisa pod względem zakresu terytorialnego i zakresu ochrony ubezpieczeniowej nie może zawierać jakichkolwiek niestandardowych ograniczeń lub włączeń, a suma gwarancyjna musi odpowiadać przynajmniej równowartości będącej iloczynem maksymalnego dopuszczalnego obciążenia użytkowego i 8,33 SDR. Oczywiście w interesie ubezpieczyciela, który udziela subsydiarnego ubezpieczenia CMR, jest, aby polisa podwykonawcy obejmowała również ubezpieczenie odpowiedzialności wynikającej z art. 29 CMR. Z tego względu coraz częściej w warunkach subsydiarnego ubezpieczenia CMR pojawia się zapis, że także odpowiedzialność z art. 29 ust. 2 CMR musi

być objęta ochroną ubezpieczeniową na podstawie polisy przewoźnika-podwykonawcy.

#### Niewystarczające potwierdzenie zawarcia ubezpieczenia

Firma Lutz Assekuranz otrzymała już w związku z tym od podwykonawców wiele potwierdzeń zawarcia ubezpieczenia, które potem przekazała przewoźnikom posiadającym ubezpieczenie subsydiarne. Nie we wszystkich sytuacjach ubezpieczyciele podwykonawców potwierdzają, że ochrona ubezpieczeniowa obejmuje także odpowiedzialność na podstawie art. 29 ust. 2 CMR. W niektórych przypadkach było to ujęte w bardzo sofistyczny sposób, tak, że osoby niebędące specjalistami mogły się bardzo łatwo na tym „wyłożyć”. Innym „eleganckim” wariantem jest np. taki zapis: „Odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR ubezpieczona jest w każdym przypadku kwotami wymienionymi w art. 23 i 25”. Takie sformułowanie potwierdza pośrednio, że wina z art. 29 CMR jest również objęta ochroną ubezpieczeniową, jednakże tylko do wysokości 8,33 SDR/kg. Inne tego rodzaju zapisy brzmią np. tak: „Art. 29 ust. 2 CMR uznaje się za objęty ochroną ubezpieczeniową, jednakże tylko w ramach limitów odpowiedzialności przewidzianych w art. 23 i 25 CMR”.

#### Zagrożenie egzystencji firmy

Art. 29 CMR przewiduje w przypadku „rażącej winy” (tj. złego zamiaru oraz, zgodnie z orzecznictwem niektórych europejskich sądów najwyższych, rażącego niedbalstwa), że przewoźnik nie może powołać się między innymi na ograniczenia odpowiedzialności z rozdz. IV Konwencji CMR,

a zwłaszcza na te z art. 23 nn. CMR. Jeżeli przewoźnik jest towar o wartości większej niż 8,33 SDR/kg (czyli ok. 10,00 EUR za kg), to odpowiedzialność przewoźnika w przypadku „rażącej winy” wykracza poza wyżej wymienione ograniczenia. Jeżeli przewoźnik nie ubezpieczył swojej odpowiedzialności z art. 29 CMR lub ubezpieczył ją do wysokości 8,33 SDR/kg, to musi on sam pokryć tę różnicę. W przypadku szkód w wysokości kilkuset tysięcy euro (np. kradzieży całych pojazdów) może to ewentualnie zagrozić egzystencji jego firmy. Dlatego też spedytorzy i przewoźnicy zawsze powinni szczególnie starannie dopilnować, aby ich odpowiedzialność na podstawie art. 29 ust. 2 CMR była również objęta ochroną ubezpieczeniową i wykraczała poza limity odpowiedzialności przewidziane w art. 23 ust. 3 CMR.

#### Obstawać przy ubezpieczeniu art. 29 CMR

Z tego względu spedytorzy i przewoźnicy główni powinni udzielać podwykonawcom zlecenie tylko wtedy, gdy ci mogą im przedstawić potwierdzenie zawarcia ubezpieczenia, które zawiera zapisy niepozostawiające żadnych wątpliwości i które obejmuje ochroną również odpowiedzialność z art. 29 ust. 2 CMR. W przypadku firmy Lutz Assekuranz standardem jest ubezpieczenie CMR obejmujące art. 29 ust. 2 CMR z sumą gwarancyjną w wysokości 1 000 000 EUR. Wyższe sumy ubezpieczenia są możliwe za uzgodnieniem.

#### Przykład

Każdy czytelnik/każda czytelniczka może sam/sama sprawdzić, ile kosztuje ubranie, które na sobie nosi. Bielizna, ubranie wierzchnie, pasek, obuwie itd. mogą z łatwością mieć wartość kilkuset euro, a

przecież te rzeczy mają bardzo małą masę. Przyjmując, że np. wszystko to waży 2 kg i ma wartość 200 EUR, w przypadku zaginięcia tego ubrania w trakcie transportu wypłacono by na podstawie art. 23 ust. 3 CMR odszkodowanie w wysokości 20 EUR, ale w wypadku „rażącej winy” kwota ta wyniosłaby już 200 EUR. Zakładając, że obciążenie użytkowe ciężarówki wynosi 20 ton, można by nią przewieźć 10 000 takich zestawów ubrań o wartości 2 000 000 EUR. I taką też sumę należałoby wypłacić w razie zastosowania art. 29 CMR. Widać tu zatem, że suma ubezpieczenia może nie być wystarczająco wysoka!

#### Sprawdzać zakres ochrony ubezpieczeniowej

Nowoczesne polisy ubezpieczenia OCP i OCS, takie jak oferuje np. firma Lutz Asseku-

ranz, chronią przewoźników nie tylko przed odpowiedzialnością za szkody na podstawie przepisów Konwencji CMR, lecz także, w ramach warunków ubezpieczenia, przed odpowiedzialnością wynikającą z przepisów prawa w wypadku przewozów krajowych i kabotażowych, a ponadto przed odpowiedzialnością na gruncie prawa stosowanego w konkretnym przypadku.

Z uwagi na częściowo bardzo kompleksowy charakter przepisów wskazane jest w każdym przypadku powierzenie danej sprawy jakiemuś specjalistom. Firma Lutz Assekuranz, posiadająca ponad 40-letnie doświadczenie w praktyce, pozostaje zawsze chętnie do Państwa dyspozycji, zarówno w zakresie doradztwa, jak i zawierania odpowiednich polis ubezpieczeniowych.

[www.lutz-assekuranz.eu/pl](http://www.lutz-assekuranz.eu/pl)

reklama

**LUTZ ASSEKURANZ**  
 WZAJEMNE ZAJAWE  
 KOMPLEKSOWE DOBROSTWO  
 SZYBKA LIKWIDACJA SZKOD  
 BEZ EKSPERTÓW  
 SZCZERA INFORMACJA

**UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH**

## SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

**TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC**

**Punkt kontaktowy w Warszawie**  
 ZALP, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa  
 tel.: (22) 536 18 84, fax.: (22) 536 18 85  
[lutz@zmpd.pl](mailto:lutz@zmpd.pl)

**Dział likwidacji szkód:**  
 tel.: +48 1 8175573 16  
[office@lutz-assekuranz.eu](mailto:office@lutz-assekuranz.eu)

**Biurowo w Wiedniu**  
 Lutz Assekuranz  
 Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.  
 A-1120 Wien  
 Meidlinger Hauptstr. 51-53  
 tel.: +43 1 8175573 21  
[siech@lutz-assekuranz.eu](mailto:siech@lutz-assekuranz.eu)

**Regionalne punkty kontaktowe:**

68 828 84 72 Zielona Góra
723 888 208 Szczecin
723 888 223 Stryków
17 860 32 48 Rzeszów

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)

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

- Oferowane ubezpieczenie to pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu.
- Suma ubezpieczenia 1.000.000 EUR na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarce.
- 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.
- Odpiernie 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 spedycje 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 podmiotów ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197009 prowadzonego przez BMWFV (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.



# Transport chłodniczy – jak zapewnić sobie zlecenia przez cały rok?

## TIMOCOM

### Sposób na pustki w chłodni, czyli jak rozgrzać transport chłodniczy do czerwoności.

Gdy kończy się sezon na chłodnie, firmom transportowym o tej specjalizacji zazwyczaj praca pali się w rękach. Jak znaleźć ładunki, których wtedy na rynku jak na lekarstwo? Stojące samochody to przecież rosnące koszty i brak zysku – istny koszmar! Jak się jednak okazuje są firmy, które potrafią poradzić sobie z takim problemem. I całe szczęście!

### Długodystansowi zawodnicy

Wojtex jest wytrawnym graczem funkcjonującym na rynku od 1996 roku. Przez ten czas znalazł swoją niszę i specjalizuje się w transporcie chłodniczym, oferując wysokiej jakości usługi w relacjach obejmujących trzy kontynenty: Afrykę, Europę i Azję. Firma obsługuje najczęściej stałe zlecenia na trasie Hiszpania - Polska, Hiszpania - Białoruś i w kierunkach odwrotnych. Jej flota liczy sobie 20 ciągników siodłowych z chłodniami.

W swoim portfolio Wojtex ma transporty palm na olimpiadę w Soczi, sadzenia-ków z Włoch do fabryki chipsów w Nowosybirsku, ślimaków (tu destynacja jest oczywista), murawy na Stadion Narodowy w Warszawie. Na co dzień wykonuje jednak tak „zwyčajne” zlecenia, jak transport nabiału do Hiszpanii i owoców na Białoruś. Pracownicy firmy mówią, że w sezonie ich praca nie jest łatwiejsza, bo liczba zleceń często jest ogromna, ale poza sezonem, gdy sytuacja jest odwrotna trzeba tym bardziej „zakasać rękawy”. Transport przecież nie może spać.

### Gdy znalezienie ładunku graniczy z cudem

Transport w warunkach kontrolowanych daje wiele możliwości, ale trzeba umieć je wykorzystać i radzić sobie ze specyfiką pracy w tej wąskiej i wymagającej specjalizacji. Wyzwaniem są nie tylko kwestie techniczne, wiedza, czy kompetencje pracowników, ale przede wszystkim zapewnienie odpowiednich zleceń przez cały rok. Utrzymanie rentowności i płynności finansowej wymaga dużej skuteczności działania. Puste przebiegi lub niekompletnie zagospodarowane

przestrzenie ładunkowe to coś, co należy minimalizować. „Chłodnia ma sezon na zimę i lato, poza tymi okresami mamy do czynienia z nadpodażą środków transportu. Długoletnie relacje z naszymi klientami pozwalają nam regularnie obsadzać trasy przez cały rok, ale poza sezonem niska podaż ładunków wymaga od nas zdwojonego wysiłku, żeby odpowiednio wykorzystać nasze możliwości przewozowe” - tłumaczy Kamil Filipowicz, kierownik floty firmy Wojtex Transport Międzynarodowy. Problem z zapewnieniem ładunków wiosną i jesienią był na tyle duży, że firma musiała częściowo ograniczyć swoją aktywność: „Kilkukrotnie dawaliśmy znacznej części załogi urlopy w maju i wrześniu, zarówno pracownikom biurowym, jak i kierowcom. Były nawet takie momenty, że rozważaliśmy wysyłanie na urlop w tych miesiącach wszystkich pracowników” - wspomina Kamil Filipowicz.

### A może integracja telematyki?

Optymalizacja transportu na stałych relacjach była dla firmy wyzwaniem. Szczególnie istotne jest uzupełnianie wolnej powierzchni ładunkowej na po-



**BE SMART  
KEEP SAFE  
GO SIMPLE**

#TIMOCOM

wrotach. Od 2015 roku firma wykorzystuje w tym celu giełdę transportową w Smart Logistics System. Jednak konkurencja na rynku nie śpi, koszty w transporcie wciąż rosną, nie można zatem spocząć na laurach – trzeba stale poszukiwać nowych rozwiązań. Żeby jeszcze bardziej zwiększyć wydajność, a tym samym i zyski, Wojtex skorzystał z możliwości, jakie daje integracja systemów telematycznych z Systemem TIMOCOM, a konkretnie używanego przez nich rozwiązania od firmy Ruptela.

### Jak to działa?

„Dzięki integracji pomiędzy systemem TrustTrack firmy Ruptela, a Systemem TIMOCOM, klienci obu firm zyskują nowe możliwości. Dane na temat pozycji pojazdów przekazywane przez Ruptelę pozwalają na wizualizację lokalizacji samochodu w Systemie TIMOCOM. Przewoźnik widzi, gdzie jest przewożony towar lub gdzie stoi puste auto, gotowe na nowy ładunek. Można szybciej znaleźć partnerów, a także zbudować trwałe relacje w oparciu o łatwy sposób kontroli ładunku” - podpowiada Paweł Szewczuk, dyrektor sprzedaży w Polsce firmy Ruptela. Kiedy na rynku pa-

nuje tak duża konkurencja jak w branży transportowej, konieczne jest wyszukanie tych punktów w całym procesie transportowym, w których można być lepszym od innych. „Integracja pomaga być bardziej skutecznym, tzn. szybszym w znajdowaniu frachtów w zależności od położenia ciężarówki”, przyznaje Kamil Filipowicz.

### Gdy już wiesz gdzie i kiedy

Odległość pomiędzy Hiszpanią a Białorusią to spory potencjał do wykorzystania. Wojtex modyfikuje trasy w zależności od pojawiających się ładunków poprzez giełdę transportową i zyskuje w ten sposób większą rentowność obsługi stałych klientów na tej i innych relacjach. Ładunki pozyskiwane w ten sposób to ok 25 % wszystkich zleceń. Często nowe frachty pojawiają się na bieżąco, a dzięki zintegrowanej telematyce można je szybciej powiązać z odpowiednią ciężarówką. „Poza sezonem, gdy trudno o zlecenia, konkretna i szybko dostępna informacja oraz krótki czas reakcji na nią mogą decydować nie tylko o tym, jaki będzie zysk, ale czy dany kurs będzie się

w ogóle opłacał. Gdy pojawiła się możliwość zwiększenia naszej skuteczności na rynku tylko dzięki połączeniu rozwiązań, które już posiadamy, po prostu to zrobiliśmy. Może i pracujemy w transporcie chłodniczym, ale lubimy, gdy w pracy jest naprawdę gorąco, szczególnie poza sezonem”, komentuje Kamil Filipowicz z firmy Wojtex.

Więcej informacji o TIMOCOM znajduje się na stronie: [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl).

TIMOCOM GmbH to średniej wielkości przedsiębiorstwo z sektora FreightTech. Jako eksperci w zakresie technologii informacyjnych i analizy danych pomagamy naszym klientom w osiągnięciu ich celów logistycznych, oferując inteligentne, bezpieczne i proste rozwiązania. Nasz System Smart Logistics łączy ze sobą ponad 43 000 sprawdzonych firm, zgłaszających codziennie do 750 000 międzynarodowych ofert przestrzeni ładunkowych.



### Odbiór bez płacenia

Wprowadzone niedawno przepisy, pozwalające na odbiór odholowanego samochodu bez konieczności natychmiastowego płacenia za odholowanie, mają swoje słabe strony. Wielu kierowców odbiera pojazdy, a później wielokrotnie odwołuje się, unikając płacenia kwot, które często przekraczają 500 zł. Po 5 latach opłata przedawnia się i prawdopodobnie tego oczekują oporni. Pojawił się więc pomysł, żeby wprowadzić 7-dniowy termin zapłaty, a później zaległość miałyby być ściągana na przykład przez komornika.

### THC

Posłowie chcą określić, jaka jest dopuszczalna zawartość THC we krwi. Jest to związek chemiczny, który zawiera marihuana. Nie chodzi o ułatwienie życia osobom, które zażywają nielegalną u nas substancję, a o chorych zażywających leczniczą marihuane. Ci nie odurzają się THC, ale kiedy wsiądą za kółko, mogą być posądzeni o prowadzenie pod wpływem. Dlatego pojawił się pomysł, żeby, tak jak w przypadku alkoholu, określić maksymalną zawartość THC we krwi.

### Genesis

Genesis, czyli luksusowa marka Hyundai, pokazał nowego SUV-a. To konkurent dla takich aut jak BMW X5 czy Mercedes GLE. Bogato wyposażony i duży wóz ma bazowo napęd na tył, a w opcji 4x4. Jest też ogromny grill, który przypomina tego z Bentleya. Najmocniejszy silnik – benzynowy V6 ma 375 koni. Na razie GV80 będzie oferowany tylko w Korei, potem w USA, w Europie być może w ogóle się nie pojawi.



### Wspinaczka Unimogami

Dwa zmodyfikowane Mercedesy Unimogi wspięły się na największą wysokość, na jaką wjechał do tej pory pojazd na kołach. Grupa śmialców dotarła na wysokość 6694 metrów nad poziomem morza. Miało to miejsce na zboczu najwyższego czynnego wulkanu Ojos del Salado. Wulkan znajduje się na pustyni Atakama na granicy chilijsko-argentyńskiej i ma 6893 metry wysokości. W wyprawie nie chodziło wyłącznie o bicie rekordu. 10 śmialców wjechało tam, żeby zainstalować na górze radiostację, które mają pomóc między innymi ratownikom pracującym na tym obszarze.



### Nogi na desce rozdzielczej

Nie trzymaj nóg na desce rozdzielczej - to przesłanie wzmocnione dramatycznym zdjęciem RTG opublikowała policja ze stanu Georgia w USA. Koszmarne obrażenia odniosła Audra Tatum, która wzięła udział w kampanii społecznej. Poszkodowana, która przyznaje, że do obrażeń doszło z powodu jej ignorancji, namawia: trzymajcie nogi na podłodze.

### Rejestracja on-line

Nie będziemy musieli wkrótce odwiedzać wydziałów komunikacji, żeby zarejestrować samochód. Ministerstwo Cyfryzacji pracuje nad rozwiązaniem, które umożliwi załatwienie tego bez wychodzenia z domu. To mogłoby być dobre uzupełnienie przepisów, którymi wprowadzono niedawno kary za niezarejestrowanie samochodu w ciągu 30 dni. Na początek możliwość rejestracji on-line mają mieć dealerzy, ale docelowo każdy będzie mógł załatwić nowe tablice przez internet. Kiedy tak się stanie, tego jeszcze nie wiadomo.

### Inwazja SUV-ów

Od lat ten segment staje się coraz popularniejszy. Wszelkiego rodzaju SUV-y i Crossovery to dziś 36 proc. europejskiego rynku. Dlatego Mercedes wprowadza kolejne auto tego typu. To model GLE, ale w wersji coupe. Auto jest trochę bardziej kompaktowe i ma o 6 centymetrów mniejszy rozstaw osi niż zwykłe GLE. Przy okazji premiery auta zaprezentowano też nowego diesla. Sześciocylindrowiec może mieć 272 lub 330 koni mechanicznych.

### Stratos

Przewidywana cena? Nawet milion dolarów. Takie pieniądze można dostać za prawie nową Lancię Stratos, która trafiła do domu aukcyjnego Bonhams. Powstało tylko 25 takich samochodów, ten ma 3 tysiące kilometrów na liczniku. To nie byle jaki samochód. Cały układ napędowy łącznie z silnikiem pochodzi z Ferrari 430 Scuderia. Silnik V8 ma 4,3 litra pojemności i 540 koni, czyli prawie 40 więcej niż standardowe Ferrari 430 Scuderia.



### Cruise Origin

General Motors pracuje nad wprowadzeniem do użytku autonomicznych pojazdów, które będą przewoziły ludzi bez kierowcy. Na razie autonomiczne pojazdy mogą poruszać się tylko w kilku miejscach na świecie, w dodatku i tak z kierowcą, który czuwa nad pracą maszyny. Pojazdy Cruise Origin nie będą miały w ogóle kierownicy. Na początek będą testowane na zamkniętych obiektach, takich jak kampusy. Kluczowa ma być cena - o połowę niższa od standardowego SUV-a.



# Samochód zadba o kierowcę

Tam, gdzie wyposażenie jest najważniejsze, czyli na targach elektroniki użytkowej CES w Las Vegas, koncerny samochodowe coraz częściej prezentują swoją wizję motoryzacji.



Kacper Jeneralski

**T**argi elektroniki użytkowej, organizowane co roku w styczniu w stolicy amerykańskiego hazardu, są coraz ważniejsze dla producentów samochodów. Prezentuje się tu nie tylko nowinki techniczne ze świata szeroko pojętej elektroniki, ale też moto-

ryzacyjne wynalazki. Niektóre z nich to tylko pojedyncze rozwiązania. Ale coraz więcej producentów decyduje się tu urządzać premiery całych samochodów, oczywiście naszpikowanych nowoczesną elektroniką.

## Mercedes-Benz Vision AVTR

Stylistyką ma przypominać egzotyczny las z obcej planety, porośnięty in-

teligentnymi roślinami. Mercedes-Benz AVTR to koncept inspirowany słynnym filmem Jamesa Camerona „Avatar”, stąd też nazwa nawiązująca do tytułu superprodukcji. Mało tego, słynny reżyser brał ponoć osobiście udział w tworzeniu prototypu. AVTR ma wyrażać emocje kierowcy i w pewnym sensie stanowić całość z człowiekiem.

Cechą charakterystyczną AVTR jest tylna część nadwozia, pokryta czymś



w rodzaju łusek. Każda klapka jest wyposażona w system dźwięgienek, które umożliwiają płynne ruchy we wszystkich kierunkach. 33 łuski mają w subtelny sposób wyrażać emocje kierowcy, mogą nastroszyć się jak ptasie pióra, albo łagodnie schować w nadwoziu. Auto ma, tak jak film, podkreślać jedność człowieka z naturą, a w tym przypadku również z maszyną. Dlatego nie ma tu deski rozdzielczej czy klasycznej kierownicy. Człowiek ma wtopić się we wnętrze samochodu, a porozumiewa się z nim przy pomocy czegoś w rodzaju joysticka lub, jak kto woli, touchpada. Operuje się nim całą dłonią, a projektor zamontowany w tunelu środkowym może wyświetlać menu samochodu.

Fotele są jak ze snu fana ekologii. Kształtem przypominają liść, a wykonane są z ultra-ekologicznego materiału. To wegańska skóra o nazwie „Dinamica”, stworzona z resztek starych ubrań, flag i plastikowych butelek, a więc odpadów, które są zmorą środowiska naturalnego.

To nie koniec naturalnych materiałów, bo podłoga prototypu pokryta jest drewnem, ale nie byle jakim. To specjalny rodzaj drewna Karuun wytwarzanego z palmy typu rattan. Jej zalety to szybki wzrost i łatwa uprawa, która jest mało uciążliwa dla środowiska naturalnego.

AVTR oczywiście napędzany jest prądem, a więc mamy tu napęd uznawany przez niektórych ekologów za mało szkodliwy dla środowiska. Nie zamontowano tu jednak litowo-jonowych akumulatorów, których wytwarzanie jest bardzo uciążliwe dla środowiska.

Baterie to organiczne ogniwa bazujące na grafenie. Mają dużą przewagę nad klasycznymi, ponieważ można je naładować nawet w 15 minut, a recykling zużytych ogniw jest mało szkodliwy dla środowiska.

Samochód kryje w sobie aż 4 silniki, których łączna moc to 470 koni mechanicznych. Akumulatory mają

pojemność 110 kWh i pozwalają przejechać na jednym ładowaniu 700 kilometrów. Ciekawostką są koła umożliwiające jazdę nie tylko na wprost. AVTR może poruszać się po przekątnej, bez skręcania kół – ponoć przypomina to poruszanie się kraba.

Nie ma najmniejszych szans, żeby taki samochód wszedł dziś do produkcji seryjnej, ale Mercedes zapowiada przy okazji poważne kroki na rzecz ekologii. Miedzy innymi to, że w ciągu 10 lat koncern obniży zużycie energii swoich fabryk o 40 proc. i o tyle samo ilość odpadów generowanych przy produkcji każdego samochodu.

## Samochód Sony

Firma kojarzona z produkcją telewizorów, telefonów i szeroko pojętego RTV stworzyła swój pierwszy własny samochód. W zasadzie to nie samochód, a cały zbiór nowinek technicznych stworzonych przez wielu producentów elektroniki i nie tylko.

W projekcie wzięły udział takie firmy jak Magna Steyr, Bosch, Continental, ZF, BlackBerry, Here i Nvidia. Samochód jest oczywiście elektryczny i autonomiczny. Sony Vision S jest pokazem możliwości, a nie gotowym do produkcji pojazdem.

W kwestii rozwiązań z dziedziny bezpieczeństwa Sony współpracowało z Toyotą. Auto wyposażone jest w 33 kamery i radary różnego typu. Służą one do monitorowania przestrzeni wokół samochodu, ale też w kabinie. Sony umieściło na desce rozdzielczej to w czym jest najlepsze, czyli wielki ekran. Współpracuje on z rozbudowanym systemem rozrywki. W kabinie są cztery fotele, każdy z nich ma wbudowane głośniki. Samochód będzie rozpoznawał członków rodziny. Potrafi nauczyć się ich preferencji i w zależności od tego kto jedzie samochodem dopasować temperaturę, muzykę, czy parametry związane z prowadzeniem samocho-







du. Będzie też wiedział, czy i kto siedzi na tylnych siedzeniach i tam też zaprowadzi warunki sprzyjające danemu użytkownikowi. Samochód ma wymiary odpowiadające Audi A6, czy Mercedesowi klasy E. Jest ciężki – waży ponad 2300 kg. To akurat cecha charakterystyczna samochodów elektrycznych. Mimo dużej wagi Vision S jest szybki. Setkę osiąga w 4,8 sekundy. Ma 272 konie, które dostarczane są przez dwa elektryczne motory.

Sony przyznaje, że nie zamierza konkurować na rynku z producentami samochodów - to auto zrobione dla show. Służy bardziej do prezentacji zastosowanych w nim nowinek technicznych. Zatem nie powinniśmy się spodziewać,

że w najbliższym czasie powstaną salony samochodowe „Sony”.

#### Toyota LQ

Rzadko zdarza się, że samochody koncepcyjne żyją dłużej niż rok. Ten jest inny, powrócił na wystawę po trzech latach. Toyota prezentowała już w Las Vegas taki koncept w 2017 roku - nazywał się wtedy Concept-i. Teraz powraca w rozwiniętej wersji.

LQ nie tylko nie emituje żadnych zanieczyszczeń, Toyota poszła dalej – pojazd może zasysać zanieczyszczone powietrze i oddawać oczyszczone. Zwalcza tylko wybrany rodzaj zanieczyszczenia, nazywany fotochemicznym

smogiem. To ozon, który generowany jest blisko powierzchni ziemi - w tych partiach atmosfery potrójne cząsteczki tlenu są niepożądane. Mogą powodować na przykład choroby układu oddechowego. LQ zasysa ozon i przetwarza go na tlen. W ciągu godziny jazdy może przefiltrować 1000 litrów powietrza i usunąć z niego 60 proc. ozonu.

Na pokładzie znajduje się ulubiony ostatnio gadżet producentów, czyli sztuczna inteligencja. System wchodzi w interakcję z kierowcą. Potrafi wyczuć, jaki nastrój ma człowiek. W zależności od potrzeb potrafi dostosować klimat w kabinie, zapach i przekazywane informacje i w ten sposób walczyć ze stresem.



Wzmocnij cyfryzację  
Twojego biznesu  
transportowego  
na [timocom.pl](https://timocom.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](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

