

przewoźnik

**TARCZA
NIE
WYSTARCZA**

Tarcza

6

Tańsze karnety

20

Mafie pośredników

62

Mistrzowie serwisu

64

ZMPD BOX .pl

Najlepszy **BOX**
w wadze ciężkiej!



Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce



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

OPLATY
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

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



2020

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2020



obowiązujące
na obszarze Europy

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Tadeusz Wilk
Radca Prezesa ZMPD

Wrócić w dobrej kondycji na europejski rynek

Pandemia zmroziła przemysł i doprowadziła do nieoczekiwanego kryzysu gospodarczego na całym kontynencie. Przedsiębiorcy zmagają się z niespotykanymi zatorami finansowymi i brakiem płynności, spowodowanym przez praktyki nierzetelnych pośredników. Wykorzystując pandemię jako wymówkę, bez powodu wydłużają realizację płatności lub znikają z należnościami za wykonane usługi transportowe, zamiast wypłacić je przewoźnikom. Tym ważniejsze są przyjazne regulacje, tym większe

znaczenie mają proponowane nowelizacje prawa. Dlatego ZMPD wnioskuje o uregulowanie na poziomie krajowym i unijnym funkcjonowania pośrednictwa spedycyjnego. Dlatego także walczymy o jak najpełniejsze, kompleksowe regulacje w kolejnych Tarczach Antykryzysowych, które zapewniłyby niezbędną pomoc przewoźnikom. Kryzys minie i wtedy polscy przewoźnicy powinni być w kondycji, która pozwoli im powrócić na europejski rynek.

Personalizacja zezwoleń stała się faktem

32

Pomimo oporu części przewoźników, nowe zasady podziału zezwoleń zagranicznych już funkcjonują.

Litewska konkurencja rośnie w Niemczech

44

Na rynku niemieckim widoczni są lokalni i polscy przewoźnicy, ale postępy robią litewscy.

Premiery z internetu

72

Pandemia zmusiła organizatorów do odwołania wielu salonów samochodowych. W tej sytuacji premiery odbyły się online.



Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona,
Piotr Gawęlczyk, Sławomir Jeneralski,
Adam Mikołajczyk, Tadeusz Wilk
Współpracują:
Alicja Chodorowska, Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel, Joanna Popiołek,
Margareta Przybyła, Anita Rusztecka,
Marlena Rozkosz, Józef Słowikowski

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

Stop nieuczciwym pośrednikom

6

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek ocenia przyszłość branży i perspektywy wyjścia z kryzysu wywołanego pandemią.



Analiza Tarczy Antykryzysowej

8

Przegląd rozwiązań Tarczy Antykryzysowej. Z kilkunastu postulatów branży tylko część została w pełni uwzględniona.

Pomoc dla przedsiębiorców czy doping?

22

Unijna pomoc dla osłabionej pandemią gospodarki może przynieść nieoczekiwane skutki w postaci zaburzenia konkurencji. Przykładem jest litewskie wsparcie dla przewoźników samochodowych.

Stop nieuczciwym pośrednikom	6
Analiza Tarczy Antykryzysowej	8
Najważniejsza rzecz to nie stracić płynności finansowej	14
Odblokować granice	16
Forum Transportu Drogowego krytycznie o Tarczy Antykryzysowej	17
Wizowy bubel	18
Tańszymi karnetami wspieramy przewoźników	20
Pomoc dla przedsiębiorstw czy doping?	22
Pakiet Mobilności na ostatniej prostej	24
Fotomorgana, czyli dawno, dawno temu w odległej galaktyce	26
Personalizacja zezwoleń stała się faktem	32
Uszczęśliwiają nas na siłę	34
System wymiany zezwoleń zagranicznych	36
Spotkanie w GITD: przyrasta problemów	38
Turecka granica to problem dla polskich przewoźników	40
Litewska konkurencja rośnie w Niemczech	44
Nadal robimy swoje	46
Sztuka w tym, żeby się nie poddawać	50
Gazowe inwestycje	56
Po nocach myślałem o tej inwestycji	60
Trzeba zrobić porządek z mafią pośredników	62
Mistrzowie serwisu	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Lockdown uderza w europejski rynek transportowy	68
Premiery z internetu	72

Stop nieuczciwym pośrednikom

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek ocenia przyszłość branży i perspektywy wyjścia z kryzysu wywołanego pandemią.

Z Janem Buczkim rozmawia Robert Przybylski

■ Jaka jest skala strat przedsiębiorstw transportu międzynarodowego poniesionych na skutek kryzysu?

Nie mamy instrumentu, żeby to ocenić. Tym bardziej, że GUS przestał publikować niektóre statystyki. Ministerstwo Rozwoju dysponuje wskazaniami, na podstawie których podejmuje najważniejsze dla państwa decyzje, jednakże nie mamy dostępu do tych danych i w związku z tym nie jesteśmy w stanie oszacować, nawet w przybliżeniu, skutków pandemii.

ZMPD skupia tylko niewielką część uczestników rynku i jedynym instrumentem, jakim możemy się posłużyć, jest ankieta w środowisku.

■ Jakie są jej wyniki?

Według ankiety 90 proc. respondentów odnotowało w wyniku pandemii spadek aktywności. Jeden na czterech przewoźników utracił 30 proc. obrotów. Są także takie podmioty, które odnotowały spadek aktywności o 80 proc. Jest pewne, że pandemia koronawirusa zmieni kondycję sektora transportu drogowego na najbliższe miesiące, jeśli nie lata. Jednak nie jesteśmy w stanie na podstawie dotychczas wysyłanych ankiet przedstawić wiarygodnych, całościowych szacunków dla naszej branży.

■ Przedsiębiorcy alarmują, że na skutek kryzysu rosną zatory płatnicze. Czy administracja jest

świadoma tego zagrożenia dla gospodarki?

Dzięki inicjatywie ZMPD problem opóźnionych płatności został ujęty w liście IRU do aktualnej prezydencji unijnej jako kwestia priorytetowa dla branży, wymagająca szybkiego rozwiązania. Domagamy się także od polskiego rządu przywrócenia dyscypliny płatniczej w całym łańcuchu zobowiązań.

Zatory niszczą płynność finansową przedsiębiorców. Dlatego konieczne są kredyty obrotowe.

Nie wierzymy w darowizny. Nie chcemy porównywania nas do branż, które już leżą na łopatkach. Staramy się realizować misję, o którą nas prosił rząd.

Ponadto niszczą nas pośrednicy, którzy w łańcuchach dostaw wpinają się jak pijawki. Ustawa powinna zmuszać tych, którzy realizują usługi bez potencjału transportowego, aby pieniądze za wykonanie przekazywali bez zwłoki. Jeżeli pośrednicy przetrzymują pieniądze, powinni podlegać sankcjom. Służby skarbowe bronią się przed takimi zapisami, wskazując na brak narzędzi do kontroli. Wyjściem byłby np. zakaz odliczania VAT z takiej faktury do chwili jej uregulowania. Naszym hasłem jest „Stop nieuczciwym pośrednikom”.

■ Czy kryzys wywołany pandemią szybko się skończy?

Z całą pewnością kryzys potrwa długo, ma charakter globalny, a nasza gospodarka jest powiązana z gospodarkami innych państw. Nasze usługi skierowane są także na obsługę gospodarek państw Europy.

W związku z tym czas wychodzenia z kryzysu nie będzie zależał tyl-

ko i wyłącznie od naszej aktywności, lecz będzie pochodną skuteczności radzenia sobie z kryzysem w państwach mocno rozwiniętych. Jeżeli Niemcy, Francja, Wielka Brytania poradzą sobie z kryzysem szybciej, wzrost ich gospodarek podniesie naszą.

Tak wiele czynników ma wpływ na gospodarkę, że naprawdę trudno jest prognozować. Dlatego dziś jak nigdy dotąd takie instytucje, jak np. GUS, powinny bardzo sprawnie i rzetelnie informować nie tylko administrację, ale także przedsiębiorców i opinię publiczną o wszelkiego rodzaju zjawiskach, które mogą okazać się istotnymi czynnikami wywołującymi zmiany. GUS nie powinien, tak jak dotychczas, traktować informacji jako przedmiotu lub jako produkt komercyjny. Wszelkiego rodzaju opracowania powinny być publikowane w powszechnie dostępny sposób, aby przedsiębiorcy funkcjonujący w różnych branżach w sposób nieograniczony mogli z tych informacji korzystać.

■ Czy pomoc państwa szybko nadeszła?

Pomoc tak szybko szła, że minęła nas. Rząd zaoferował pożyczkę 5 tys. zł na firmę. A my na jedno tankowanie potrzebujemy 5-6 tys. zł. ZMPD zwracało na tę sytuację uwagę naszej administracji. Wielokrotnie pisaliśmy pisma do premiera z prośbą o spotkanie i rzetelną rozmowę.

■ Zapowiedzi wskazywały, że pomoc jest przygotowywana.

Spodziewaliśmy się, że z zapowiedzi niewiele się uda zrealizować, bo przez lata wiele razy politycy i rządzący wspo-



minali o różnego rodzaju wsparciu dla biznesu, ale nie przyzwyczaili nas do realnych działań. Lepiej wychodziły im opowieści o planach pomocy. Przedsiębiorcy, którzy nie mogą pozwolić sobie na bujanie w obłokach, po raz kolejny zrozumieli, że najlepiej liczyć na siebie. Szkoda tylko, że politycy nie potrafią dostrzec korzyści, jakie płyną z branży, o którą dziś starają się dbać administracje wielu państw Europy. Transport międzynarodowy jest taką usługą, która wykonywana jest przede wszystkim zagranicą. Do kraju spływają tylko owoce tej pracy: towar i gotówka, która poprawia bilans płatniczy. Jesteśmy przyszłościową kurą, która znosi gospodarzowi złote jaja. Nasi gospodarze udają, że takich korzyści nie widzą. Ale gdy przed kolejnym zakrętem politycznym uświadomią sobie, że warto nam pomóc, nasze miejsce już będzie zajęte przez konkurentów, czyli firmy z krajów, których administracja doceniła wartość branży. Mam tu na myśli m.in. Francuzów, Austriaków, Holendrów. My w Polsce systematycznie jesteśmy sprowadzani na koniec listy rankingowej.

Nie możemy sobie pozwolić na takie lekceważenie. W tej chwili zamiast oczekiwanej przez rząd od nas ochrony miejsc pracy, zmuszeni sytuacją dokonujemy poważnej redukcji zatrudnienia. Tylko w ten sposób możemy przetrwać ten najtrudniejszy czas.

■ Na Litwie pomoc może sięgnąć 800 tys. euro na firmę transportową...

Taka pomoc zakłóca konkurencyjność w całym regionie. Ale, jeżeli rząd państwa litewskiego dostrzeże w funkcjonowaniu przedsiębiorców transportowych istotny walor dla gospodarki państwa, powinno to być sygnałem i przykładem do działania dla naszych polityków. Nie powinni kierować się intuicją, lecz zwrócić się do fachowców, aby wskazali branże dające największe korzyści dla państwa. Następnie zainwestować w nie.

■ Na taką pomoc zgodziła się Komisja Europejska. Czy branża nie odczuwa zamieszania wynikającego z braku koordynacji działań poszczególnych krajów?

Przykładem jest czas pracy kierowcy. Odstępstwa od rozporządzenia 561 spowodowały takie zamieszanie, że z tego potencjalnego udogodnienia trudno skorzystać. Zabrakło uzgodnień i pomoc jest w rezultacie niedostępna. Stała się tylko elementem medialnym, a de facto nie dała nic.

■ Czy prace nad Pakietem Mobilności powinny być kontynuowane?

Spowodowana pandemią wyjątkowa

sytuacja powinna zostać wzięta pod uwagę podczas toczonej się prac nad częścią socjalną Pakietu Mobilności. Apeluję do członków Komisji TRAN, aby przyszłe regulacje dotyczące sektora transportu drogowego uwzględniały nową sytuację gospodarczą. Podstawowe elementy Pakietu Mobilności wymagają przededefiniowania i dostosowania do nowej rzeczywistości. Powinny zostać zmienione w taki sposób, aby zredukować obciążenia administracyjne; zastosować zasady delegowania tylko do operacji wykonywanych wyłącznie na terytorium kraju przyjmującego (kabotaż); znieść obowiązek powrotu ciężarówki do kraju siedziby, a także uprościć zasady kabotażu poprzez skrócenie okresu pauzowania. Celem powinna być poprawa funkcjonowania transportu drogowego w UE, a nie realizacja postulatów krajów, które dążą do likwidacji konkurencyjności. ■





Analiza Tarczy Antykryzysowej

Przewoźnicy wystąpili do rządu z propozycją pomocy dla branży, niezbędnej dla zapewnienia transportu i ciągłości łańcucha dostaw. Z kilkunastu postulatów tylko część została w pełni uwzględniona. Nie rozumiemy, dlaczego rząd dzieli tę pomoc i przedstawia kolejne tarcze antykryzysowe, zamiast zaproponować jedną, solidną tarczę, która objęłaby wszystkie postulaty. Tak działając będziemy leczyć skutki, a nie im przeciwdziałać.

Piotr Mikiel

Po koniec lutego ZMPD wystąpiło do premiera Mateusza Morawieckiego z prośbą o pomoc dla przedsiębiorców transportowych. 14 marca rząd wprowadził stan zagrożenia epidemicznego, 20 marca wprowadził stan epidemii. 5 dni później zebrało się Forum Transportu Drogowego i przedstawiło kilkanaście postulatów branży, pozwalających utrzymać transport międzynarodowy.

Przedstawiamy analizę porównawczą postulatów i odpowiedzi rządu. Przygotowana przez rząd Tarcza Antykryzysowa ma przeciwdziałać negatywnym skutkom społeczno-gospodarczym oraz wspierać poszczególne grupy społeczne. Oceniamy, na ile rządowe rozwiązania uwzględniają postulaty środowiska transportowego.

Postulaty środowiska przewoźników można podzielić na 4 filary:

- 1. Zmniejszenie kosztów utrzymania firm
- 2. Wprowadzenie narzędzi zapewniających utrzymanie płynności finansowej
- 3. Dopłaty do wynagrodzeń w przedsiębiorstwach
- 4. Zapewnienie warunków wykonywania działalności transportowej

I FILAR

Zmniejszenie kosztów utrzymania firm

1 POSTULAT FTD: Zwolnienie z płatności podatków PIT, VAT, CIT

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
NIEZREALIZOWANY

- 1. Proponuje się rozwiązanie, które umożliwi rozłożenie na raty lub odroczenie terminu płatności podatków i zaległości podatkowych stanowiących dochód budżetu państwa bez konieczności ponoszenia opłaty prolongacyjnej. Stawka opłaty prolongacyjnej jest równa obniżonej stawce odsetek za zwłokę, co stanowi 50% podstawowej stawki odsetek za zwłokę. Rezygnacja z ustalenia opłaty prolongacyjnej ma zwiększyć realne szanse na uregulowanie przez podatników, płatników oraz inne podmioty (inkasentów, następców

prawnych oraz osoby trzecie) odroczonej i rozłożonej na raty należności podatkowych.

- 2. Proponuje się przesunięcie terminu płatności zaliczek na podatek dochodowy od wypłacanych wynagrodzeń w marcu i kwietniu 2020 r. (do 1 czerwca 2020 r.).

Komentarz:

Rząd nie zrealizował postulatów FTD.

2 POSTULAT FTD: Zwolnienie ze składek ZUS

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

- 1. Przewiduje się, że przedsiębiorcy którzy, mają trudności w opłaceniu należności z tytułu składek należnych za okres od stycznia 2020 r., do poboru których zobowiązany jest ZUS, w przypadku zawarcia umowy o odroczenie terminu płatności składek lub umowy o rozłożenie należności na raty, będą zwolnieni z konieczności uiszczenia opłaty prolongacyjnej. Zawarcie umowy o odroczenie spowoduje, że nie nalicza się odsetek za zwłokę począwszy od następnego dnia po dniu wpływu wniosku o udzielenie tych ulg.
- 2. Proponuje się zwolnić przedsiębiorców (firm jednoosobowych oraz osoby trzecie) odroczonej i rozłożonej na raty należności podatkowych.

bowych oraz małych zatrudniających do 9 osób ubezpieczonych) z płatności składek zarówno na ubezpieczenia społeczne, jak i na Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych oraz na ubezpieczenia zdrowotne, przez okres 3 miesięcy. Warunkiem umożliwiającym zwolnienie z ww. składek jest prowadzenie działalności gospodarczej przed dniem 1 lutego 2020 r. Zwolnienie ze składek będzie obejmować 3 miesiące (marzec, kwiecień, maj), co oznacza, że składki nie będą płacone od kwietnia do czerwca 2020 r. Zwolnienie ze składek będzie odbywać się w trybie umorzenia.

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 2.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

- 3. Rozszerzenie kręgu przedsiębiorców, którzy będą uprawnieni do skorzystania z 3-miesięcznych „wakacji składkowych”, tj. zwolnienia ze składek na ubezpieczenia społeczne, ubezpieczenie zdrowotne, Fundusz Pracy, Fundusz Solidarnościowy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych lub Fundusz Emerytur Pomostowych, o płatników zgłaszających do ubezpieczenia do 49 osób z zastrzeżeniem, że płatnicy zatrudniający od 10 do 49 osób podlegających ubezpieczeniom społecznym zostaliby zwolnieni z opłacania składek w wysokości 50% łącznej kwoty nieopłaconych należności z tytułu składek wykazanych w deklaracji rozliczeniowej złożonej za dany miesiąc.

Komentarz:

Rząd nie zrealizował postulatów FTD.



3 POSTULAT FTD: Zwolnienie z podatku od nieruchomości przez okres 6 m-cy

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

- Proponowane rozwiązanie umożliwi gminom wprowadzenie za część roku 2020 zwolnienia z podatku od nieruchomości: gruntów, budynków i budowli związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, wskazanym grupom przedsiębiorców, których płynność finansowa uległa pogorszeniu w związku z ponoszeniem negatywnych konsekwencji ekonomicznych z powodu COVID-19.

Komentarz:

Rząd delegował decyzję do rozstrzygnięcia przez właściwe organy gmin. To oznacza, że przedsiębiorcy będą musieli wystąpić do samorządów z wnioskiem i uzasadnieniem, że znaleźli się w sytuacji uniemożliwiającej zapłacenie stosownego podatku.

4 POSTULAT FTD: Zwolnienie z podatku od środków transportu przez okres 6 m-cy

Brak propozycji rządowej:

NIEUWZGLĘDNIONY

Komentarz:

Brak propozycji rządowej.

5 POSTULAT FTD: Rozliczenie tegorocznej straty

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
UWZGLĘDNIONY

Proponuje się rozliczenie strat podatkowych przez podatników, którzy w związku z rozprzestrzenianiem się choroby zakaźnej wywołanej wirusem SARS-CoV-2 ponieśli stratę z pozarolniczej działalności gospodarczej w 2020 r.

W takim przypadku będą oni mogli o wysokość tej straty, nie więcej jednak niż do kwoty 5 mln zł, obniżyć dochód uzyskany z pozarolniczej działalności gospodarczej w 2019 roku, składając w tym celu korektę zeznania za

ten rok. Z tego sposobu rozliczenia straty będą mogli skorzystać podatnicy, którzy w roku 2020 osiągną przychody z działalności gospodarczej niższe o co najmniej 50% od przychodów uzyskanych z tej działalności w 2019 r.

Komentarz:

Jeden z nielicznych postulatów uwzględniony przez rząd.

II FILAR Wprowadzenie narzędzi zapewniających utrzymanie płynności finansowej

6 POSTULAT FTD: Stworzenia mechanizmu kredytowania firm (szybki dostęp do kredytu obrotowego)

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
NIEZREALIZOWANY

- 1. Wsparcie mikroprzedsiębiorców poprzez umożliwienie ubiegania się o udzielanie niskooprocentowanej pożyczki. Pożyczka ta ma umożliwić mikroprzedsiębiorcom, którzy prowadzili działalność gospodarczą przed dniem 1 marca 2020 r., pokrycie bieżących kosztów prowadzenia tej działalności. Pożyczka będzie udzielana ze środków Funduszu Pracy do wysokości 5 tys. zł na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy, zaś jej oprocentowanie będzie stałe i będzie wynosiło w skali roku 0,05 stopy redyskonta weksli przyjmowanych przez Narodowy Bank Polski. Rozpoczęcie spłaty pożyczki będzie następowało po sześciomiesięcznym okresie karencji. Pożyczka wraz z odsetkami będzie podlegała umorzeniu pod warunkiem, że mikroprzedsiębiorca przez okres 3 miesięcy od dnia jej udzielenia nie zmniejszy stanu zatrudnienia w przeliczeniu na pełny wymiar czasu pracy w stosunku do stanu zatrudnienia na dzień 29 lutego 2020 r.

Komentarz:

Rząd nie zrealizował postulatów FTD.

TARCZA FINANSOWA
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

- 2. Wprowadzenie programu subwencji – wsparcie finansowe dla wszystkich firm, których obroty spadły o 25%. Spłata pierwszej raty w 13. miesiącu od jej otrzymania. Do 75% subwencji może mieć charakter bezzwrotny, jeżeli spełnione zostaną trzy warunki: (1) podatki są płacone w Polsce, (2) utrzymana jest produkcja lub świad-

- czony są usługi, (3) nie nastąpiło zwolnienie pracowników.
- Pomoc będzie udzielana za pośrednictwem Polskiego Funduszu Rozwoju

Komentarz:

Rząd nie zrealizował postulatów FTD.

7 POSTULAT FTD: Zwrot nadpłaconego podatku VAT

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
NIEZREALIZOWANY

- Proponuje się odroczenie obowiązku składania nowego pliku JPK_VAT (deklaracja wraz z ewidencją) z 1 kwietnia 2020 r. na dzień 1 lipca 2020 r. dla wszystkich podatników.

Komentarz:

Rząd sugeruje, że skrócił terminy zwrotu tego podatku. Branża domagała się zapisu zmuszającego US do zwrotu tego podatku.

8 POSTULAT FTD: Podniesienie górnego limitu kredytowego obrotowego

Brak propozycji rządowej:

NIEUWZGLĘDNIONY

Komentarz:

Przewoźnicy, szczególnie osobowi, znaleźli się w sytuacji bez wyjścia i podniesienie limitu jest niezbędne. Postulat pozostał niespełniony.

9 POSTULAT FTD: Wprowadzenie wakacji w spłacie kredytów i leasingów

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 2.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

- 1. Brak rozwiązań ustawowych.
- 2. Agencja Rozwoju Przemysłu wdraża nowy instrument służący refinansowaniu umów leasingowych dla firm transportowych, na następujących zasadach:
 - karencja w spłacie nie może przekroczyć 12 miesięcy, a po tym okresie firma zobowiązania jest do rozpoczęcia spłat wynikających z miesięcznych harmonogramów rat leasingowych;
 - kwota leasingu dla jednego przedsiębiorcy nie może przekraczać 5 mln zł netto, a okres spłaty nie może być dłuższy niż 6 lat (łącznie z karencją);
 - z wstępnych założeń umów refinansujących leasing wynika, że oprocentowane one będą zgodnie z obowiązującą stawką WIBOR, do którego doliczona zostanie „marża zgodna z siatką cen dla produktu”. Nie będzie natomiast żadnej opłaty wstępnej czy manipulacyjnej.

Komentarz:

Rząd częściowo zrealizował nasze postulaty.

III FILAR Dopłaty do wynagrodzeń w przedsiębiorstwach

10 POSTULAT FTD: Dofinansowanie 80 proc. wysokości pensji minimalnej na okres minimum 6 miesięcy począwszy od 1 lutego 2020 roku

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

Wsparcie mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw poprzez dofinansowanie części kosztów wynagrodzeń pracowników danego przedsiębiorcy oraz należnych od tych wynagrodzeń składek na ubezpieczenia społeczne. Dofinansowanie to będzie mogło zostać przyznane w przypadku spadku obrotów w ciągu dowolnie wskazanych 2 kolejnych miesięcy kalendarzowych, przypadających w okresie po dniu 1 stycznia 2020 r. do dnia poprzedzającego dzień złożenia wniosku o przyznanie dofinansowania, w porównaniu do łącznych obrotów z analogicznych 2 kolejnych miesięcy kalendarzowych roku poprzedniego.

- W przypadku przedsiębiorców zatrudniających pracowników dofinansowanie:
- 1. będzie obejmowało część kosztów wynagrodzeń pracowników oraz należnych od tych wynagrodzeń składek na ubezpieczenia społeczne (należnych zarówno od pracowników, jak i przedsiębiorcy będącego pracodawcą) – przedsiębiorca będzie mógł wystąpić o dofinansowanie wynagrodzeń wszystkich pra-



cowników, jak też tylko części z nich;

- 2. będzie mogło zostać przyznane, gdy spadek obrotów wyniesie:
 - co najmniej 30% – w wysokości nieprzekraczającej kwoty stanowiącej sumę 50% wynagrodzeń poszczególnych pracowników objętych wnioskiem o dofinansowanie wraz ze składkami na ubezpieczenia społeczne należnymi od tych wynagrodzeń, jednak nie więcej niż 50% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę w odniesieniu do każdego pracownika,
 - co najmniej 50% – w wysokości nieprzekraczającej kwoty stanowiącej sumę 50% wynagrodzeń poszczególnych pracowników objętych wnioskiem o dofinansowanie wraz ze składkami na ubezpieczenia społeczne należnymi od tych wynagrodzeń, jednak nie więcej niż 70% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę w odniesieniu do każdego pracownika,
 - co najmniej 80% – w wysokości nieprzekraczającej kwoty stanowiącej sumę 90% wynagrodzeń poszczególnych pracowników objętych wnioskiem o dofinansowanie wraz ze składkami na ubezpieczenia społeczne należnymi od tych wynagrodzeń, jednak nie więcej niż 50% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę w odniesieniu do każdego pracownika;
- 3. może być przyznane na okres nie dłuższy niż 3 miesiące mikro-, małym i średnim przedsiębiorcom.

Komentarz:

Ten postulat jest w części zrealizowany

11 POSTULAT FTD: Jednoosobowa działalność gospodarcza / umowa o dzieło / umowa-zlecenie – rozciągnięcie i podwyższenie dopłat do 100 proc. średniej pensji krajowej na okres 6 miesięcy, począwszy od 1 marca 2020 roku

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

W przypadku przedsiębiorcy będącego osobą fizyczną, niezatrudniającego pracowników, dofinansowanie będzie:

- 1. obejmowało część kosztów prowadzenia przez niego działalności;
- 2. mogło zostać przyznane, gdy spadek obrotów wyniesie:
 - co najmniej 30% – w wysokości 50% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę miesięcznie,
 - co najmniej 50% – w wysokości 70% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę miesięcznie,
 - co najmniej 80% – w wysokości 90% kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę miesięcznie
- 3. przyznawane na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

Komentarz:

Ten postulat środowiska został zrealizowany

12 POSTULAT FTD: Utworzenie funduszu wsparcia przedsiębiorstw, które od 1 lutego 2020 roku poniosły straty (spadki obrotów w wysokości min. 40 %)

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
CZĘŚCIOWO ZREALIZOWANY

Mając na względzie zapewnienie środków finansowych niezbędnych na finansowanie i wsparcie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19, zaproponowano utworzenie państwowego funduszu celowego pn. Fundusz Przeciwdziałania COVID-19.

Przychody Funduszu mogą stanowić także środki, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy, które za zgodą Komisji Europejskiej mogą zostać przeznaczone na wsparcie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem skutkom COVID-19, wpłaty z budżetu państwa, w tym budżetu środków europejskich, wpływy ze skarbowych papierów wartościowych oraz inne przychody.

Wsparcie ze środków Funduszu może być udzielone jednostkom sektora finansów publicznych oraz jednostkom spoza tego sektora. Wsparcie ze środków, przekazanych przez Komisję Europejską na wsparcie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem skutkom COVID-19 będzie udzielane zgodnie z procedurami obowiązującymi przy ich wykorzystaniu.

Komentarz:

Propozycja rządu sprowadza się do utworzenia funduszu celowego. Ten postulat w niewielkim zakresie zrealizowany przez rząd. Fundusze trafiają zapewne do szpitali, samorządów, a nie do przedsiębiorców.

IV FILAR Zapewnienie warunków wykonywania działalności transportowej

13 POSTULAT FTD: Przedłużenie pozwolenia na pracę dla cudzoziemców

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
ZREALIZOWANY

Zaproponowano wydłużenie okresu ważności zezwoleń na pracę cudzoziemca (oraz decyzji o przedłużeniu zezwolenia na pracę) z mocy prawa, jak również wydłużenie dopuszczalnego okresu pracy bez zezwolenia na pracę w związku z oświadczeniem o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi, na czas stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii ogłoszonego w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 i następujących po nim 30 dni.

Komentarz:

Ten postulat środowiska został zrealizowany

14 POSTULAT FTD: Przedłużenia wiz pobytowych dla cudzoziemców zatrudnionych w firmach transportowych

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 1.0
NIEZREALIZOWANY

Proponuje się wydłużenie terminu składania wniosków o udzielenie zezwoleń pobytowych, przedłużenie wizy oraz przedłużenie pobytu w ramach ruchu bezwizowego, jeżeli ten wypadłby w okresie stanu zagrożenia epidemicznego ogłoszonego w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 lub w przypadku, gdyby doszło do ogłoszenia stanu epidemii, w okresie tego stanu.

Zaproponowano, aby pobyt cudzoziemców w czasie przedłużonego terminu do złożenia wniosku uznawany był za legalny pod warunkiem, że cudzoziemiec w terminie 30 dni od dnia następującego po dniu odwołania zagrożenia epidemicznego złoży odpowiedni wniosek. Powyższe przedłużanie nie będzie wymagało wydania nowej naklejki wizowej, ponieważ wymagałoby to osobistego stawienia się cudzoziemca w urzędzie w celu ich odbioru. Przepis nie będzie dotyczył wiz Schengen, ponieważ sposób ich przedłużania uregulowany jest w prawie Unii Europejskiej (w ramach dorobku Schengen).

Komentarz:

Ten postulat nie został zrealizowany. Propozycja nie rozwiązuje problemu cudzoziemców wykonujących pracę zagranicą. W przypadku tych osób niezbędna jest naklejka w paszporcie.

Ta propozycja rozwiązuje jedynie problem cudzoziemców przebywających i pracujących w Polsce, natomiast nie rozwiązuje problemu cudzoziemców zatrudnionych w polskich firmach, ale wykonujących pracę kierowcy w transporcie międzynarodowym, którzy poruszają się zarówno na obszarze UE, jak też poza tym obszarem. W przypadku tych osób niezbędna jest naklejka w paszporcie, aby oso-

by te mogły legalnie wjechać i wyjechać z/do Polski i poruszać się po strefie Schengen.

DODATKOWE POSTULATY Niezgłoszone w stanowisku FTD

15 POSTULAT FTD: Przedłużenie terminów ważności dokumentów uprawniających do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (prawa jazdy, świadectwa kierowcy, szkoleń okresowych, itd.)

Propozycja rządowa:

TARCZA ANTYKRYZYSOWA 2.0
UWZGLĘDNIONY

Przewiduje się przedłużenie z mocy prawa następujących dokumentów:

- prawa jazdy (w tym zagranicznego prawa jazdy);
- świadectwa kierowcy;
- uprawnień do kierowania pojazdami,
- wpisu w prawie jazdy kodu 95 potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego.

Ważność ww. dokumentów, uprawnień i wpisu do 60 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii.

Komentarz:

Rozwiązanie znalazło się dopiero w Tarczy Antykryzysowej 2.0. Szkoda, że tak późno, ale problem, chociaż z opóźnieniem, został rozwiązany.

16 POSTULAT FTD: Przedłużenie terminów ważności dokumentów uprawniających do wykonywania działalności transportowej (zezwoleń, licencji, wypisów z licencji, itd.)

Brak propozycji rządowej:

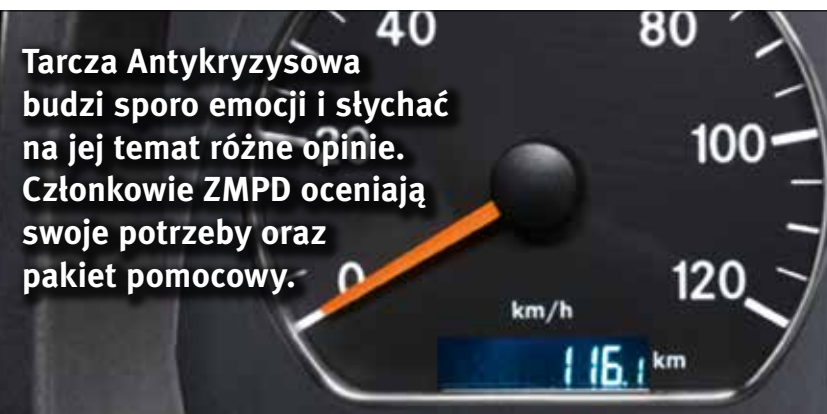
NIEUWZGLĘDNIONY

Komentarz:

Proponowaliśmy rządowi, aby rozwiązać ten problem analogicznie jak innych dokumentów, ale bez skutku.



Najważniejsza rzecz to nie stracić płynności finansowej



Robert Przybylski

Komisja Europejska zaakceptowała 27 kwietnia rządowy projekt pomocy dla firm, oznaczony jak Tarcza Antykryzysowa 2.0. Jego wartość wynosi 75 mld zł, a wnioski o udzielenie pomocy można było składać poprzez banki od godziny 18 w środę 29 kwietnia. Politycy przypuszczają, że z programu pomocowego skorzysta 350 tys. mikroprzedsiębiorstw (zatrudniających do 9 osób) oraz 26 tys. małych i średnich firm.

Przewoźnicy są w obu tych grupach. Ponad 350 z nich wzięło udział w ankiecie na stronie ZMPD. Spośród ankietowanych 56 proc. zadeklarowało, że ich przedsiębiorstwo nie podlega rządowemu wsparciu. Przeciwnego zadania było 23,5 proc., zaś co piąty nie potrafił udzielić odpowiedzi.

58 proc. ankietowanych uważa, że zakres pomocy jest zdecydowanie niewystarczający, a 28 proc., że niewystarczający. Za najatrakcyjniejszą formę pomocy ankietowani uznali zwolnienie z opłacania składek ZUS (83,5 proc. wskazań) i pożyczkę z Funduszu Pracy w wysokości 5 tys. zł (33,6 proc.). Dla co trzeciego respondenta atrakcyjna jest pożyczka preferencyjna PFR,

my zamiaru ich przeprowadzać. Wniośki o pomoc państwa możemy składać pod koniec maja na podstawie deklaracji z kwietnia. Na tę chwilę z niczego nie korzystaliśmy, choć zatrudniamy ponad 50 osób i obejmują nas przepisy o pomocy. W naszym przypadku to 1500 zł na osobę przez 3 miesiące, oczywiście jeśli się zakwalifikujemy. Nie wiem jednak, czy pomoc wyrówna spadek obrotów.

Część klientów już rusza z produkcją. Najgorzej wygląda zachód Europy. W kraju też jest mniej pracy i stawki poszły w dół. Klienci są świadomi spadku ceny paliwa, stawki za fracht zmalały o 20 proc. Jest to spadek silniejszy niż udział wydatków na paliwo w kosztach.

Karol Rychlik

Członek Rady ZMPD

Na Tarczę Antykryzysową 1.0 się nie łapię. Nie występuję o pomoc, bo nie jestem spekulantem. Póki jeżdżę, nie mam prawa do pomocy. Niech ją otrzymają ci, którzy jej potrzebują. Wprowadziłem środki ochronne, mające zapewnić firmie płynność finansową. Kierowcy pobierają urlopy, część z nich jedzie do domu na Ukrainę na miesiąc, a na ich miejsce przyjeżdżają kolejni. W ten sposób nikogo nie zwolniłem.

Staram się pomóc sam sobie i będę unikał występowania o rządową pomoc. To ostateczność. Regularne spłaty rat leasingowych lub kart kredytowych są konieczne. Nie chcę prolongować spłat, wolę regulować je na bieżąco. To zdrowe spojrzenie i lepiej unikać dodatkowych obciążeń odwleczonych w czasie. Nawet niewielkie oprocentowanie będzie trudne do udźwignięcia.

Wy rejestrowałem tylko jeden pojazd, bo kierowca osiągnął wiek przedemerytalny, jest w dużej grupie ryzyka. Kończył się termin ubezpieczenia tego pojazdu, więc wiele nie straciłem. Jeżeli

będzie trzeba z powrotem zarejestrować ten samochód, to żaden problem. Pojazd można przecież czasowo wyrejestrować.

Najważniejsza rzecz to nie stracić płynności finansowej. Każdy przewoźnik powinien dołożyć starań, aby uzyskać pieniądze za usługi. Stosować przedpłaty lub bardzo krótkie terminy płatności. Unikniemy rozczarowań i konieczności pomocy. To kluczowa sprawa, podobnie jak ograniczenie dostępu pseudo pośredników do rynku. Zdemolowali oni stawki przewozów. Ostatnio proponowali mi transport z Bawarii na Mazowsza za 200 euro. To 24,5 tony ładunku! Takie oferty powinny być karane. Poniżej ja powinien zleceniodawca, a także przewoźnik, tracąc licencję na wykonywanie zawodu.

Zofia Stępnicka

Członek Zarządu ZMPD

System pomocowy działa. Dużo małych firm zatrudniających do 50 osób już złożyło wnioski do ZUS o pomoc. Spadek przychodów będziemy mogli wyliczyć w maju lub w czerwcu. Tapnięcie nastąpiło w marcu, w kwietniu zarejestrowaliśmy zmniejszone przychody, a pełnię strat poznamy z lekkim opóźnieniem, nawet w czerwcu, lipcu. Tymczasem twórcy Tarczy Antykryzysowej założyli, że spadki wystąpią już w marcu. Przewoźnicy będą odczuwać ten kryzys w całym roku. Samochody stoją, według mnie 60-70 proc. taboru jest na bazach, bo nie ma co wozić.

Sklepy są zamknięte, więc i fabryki stanęły z braku zbytu. Gdy firmy produkcyjne się zamykały, woziliśmy towar z magazynów. Teraz muszą się one zapelnąć i mamy jeszcze kilka dni pauzowania. Transport nie skorzysta z Tarczy Antykryzysowej, ale inne branże tak.

Kornelia Lewandowska

Przewodnicząca Regionu Śląskiego ZMPD

Zaproponowane przez rząd rozwiązania dla przewoźników i pracowników firm transportowych niestety nie mają zastosowania dla branży transportowej. Być może pokrycie składek ZUS jest częściowym rozwiązaniem dla mikro przedsiębiorców, dla których dopłata w wysokości 50 proc. składki stanowi znaczące ułatwienie.

Wiele do życzenia pozostawia kwestia realnego przekazu na konto pożyczek

oraz tryb składania wniosków. W Krakowie do 4 maja 33 tys. firm złożyło wnioski do Urzędu Skarbowego o pożyczkę w wysokości 5 tys. zł. Urzędnicy już zapowiedzieli, że na rozpatrzenie wniosków potrzebują kilka miesięcy.

Nasza branża jest już znacząco zadłużona z powodu nieuczciwych pośredników i coraz bardziej odległych terminów zapłaty, a kolejne kredyty czy pożyczki, jak subwencje z PFR, mimo obietnicy o umorzeniu, mogą stanowić ogromny kłopot dla właścicieli firm. W tak niepewnej sytuacji rynkowej zadłużenie firm może lawinowo wzrastać i w konsekwencji może dojść do masowych bankructw.

Realizacja usług transportowych w głównej mierze oparta jest na współpracy z prywatnymi dostawcami paliw, leasingu, kredytu, czego niestety w Tarczy Antykryzysowej nie uwzględniono. Jak sami sobie nie pomożemy, przez np. obniżenie czynszów i opłat, to nie przetrwamy tego kryzysu.

Grzegorz Wieczorek

Członek Rady ZMPD

Na dzisiaj żadnej pomocy od państwa nie dostałem, choć nawet drobna by się przydała. Zatrudniam ponad sto osób, więc objęła mnie Tarcza 2.0. ZUS rozłożył składki na raty, o ile nie było zaległości i do lutego wszystko było opłacone. Wniosków o dofinansowanie jeszcze nie widziałem. Muszę podliczyć kwiecień, bo przez wszystkie dni miesiąca stałem. Wniośki składałem po długim weekendzie. Dużo mówiło się o podatkach od środków transportu. Złożyliśmy dwa pisma do wójta, ale samorząd nie chciał umorzyć podatków.

Kierowcy dostają podstawy i siedzą w domach. Czasami zadzwonią, dopytując czy już jest robota. Nikogo nie zwolniłem, a mam podwójne obsady, bo do rozładunku 6-10 ton mebli potrzeba dwóch ludzi.

Nie płaciłem żadnemu dostawcy, podwykonawcy, staram się poprzekładać tego typu płatności. Wszystkie pieniądze, jakie firma posiada, przeznaczam tylko na pensje dla pracowników, żeby ludzie mieli z czego żyć i żeby nikogo nie zwolnić. Ruszyć jednak po rozmrozeniu gospodarki nie będzie łatwo. Pytanie, kiedy odbudują się zamówienia fabryk. Jeżeli stawanie na nogi będzie przebiegało powoli, będę musiał zwalniać personel

i oddam 20 proc. floty.

Stałem od połowy marca, a ruszam na początku maja. Jeżdżę po całej Europie i rozwożę meble. Na powrotach przewożę materiały, więc w obie strony mam ładunki. W marcu część towaru wróciła z Wielkiej Brytanii i Francji. Zleceniodawca zwrócił mi tylko za kilometry.

W leasingu długoterminowym mam Volvo i DAF z pełnym pakietem serwisowym i ubezpieczeniowym. Płatności rat leasingowych odroczyłem o 3 miesiące. W przypadku kart paliwowych przedłużam kredyt kupiecki. Instytucje finansowe zachowują się przyzwoicie. Z ich strony nie ma agresji.

Wojciech Sieńko

Przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD

Tarcze Antykryzysowe 1.0 i 2.0 to bubble nieprzydatne dla branży transportu samochodowego. Uważam tak z dwóch powodów: oba pakiety przepisów nie przewidują niezbędnych dla przedsiębiorców rozwiązań, natomiast zawierają niepotrzebne rzeczy jak np. e-learning czy Nielimitowany dostęp do stron gov.pl poprzez budowę masztów sieci 5G.

Zwolnienie ze składek ZUS powinno być 100-procentowe i trwać aż do rozruchu gospodarki, a nie 50-procentowe na 3 miesiące. Dla uchronienia branży transportowej przed upadkiem niezbędne jest także całkowite zniesienie wszystkich podatków za prowadzenie działalności gospodarczej, aż do zakończenia pandemii i rozruchu gospodarki. Na czas kryzysu państwo powinno odstąpić od poboru myta i zwrócić przewoźnikom VAT.

Jaki ma sens udzielanie pożyczek, jeśli firma pada? Do jesieni większość się zamknie. Tarcza Antykryzysowa 2.0 nic nie wnosi, bo firmy przestają działać. Co mi z postojowego, jeżeli muszę wszystko płacić, a podatki są dużo wyższe od postojowego?

Kluczowa sprawa to rozruszanie gospodarki, bo zaraz nic z naszych firm nie zostanie. Nie chcę postojowego. Potrzebuję pracy i rząd jak najszybciej powinien rozmrozić gospodarkę.

Zderzyłem się z urzędnicą ścianą i nie mogę zdobyć pozwolenia na wjazd do Wrocławia. Urzędy są zamknięte i zezwoleń nie ma. Nadal urzędnicy są nie dla nas, tylko my dla nich.



Odblokować granice



Pierwsze z dwóch marcowych posiedzeń Forum Transportu Drogowego poświęcono konieczności opanowania dramatycznej sytuacji na granicach.

Piotr Gawelczyk

Trudna sytuacja na granicach tuż po ogłoszeniu stanu epidemicznego w Polsce i wprowadzeniu nowych zasad kontroli na granicach dramatycznie utrudniła realizację przewozów drogowych. Ze względu na konieczność opanowania rosnącego chaosu ZMPD zorganizowało w ciągu zaledwie kilku dni dwa spotkania Forum Transportu Drogowego w formie wideokonferencji.

Pierwsze spotkanie FTD odbyło się już 18 marca, a głównym tematem były ogromne korki na przejściach granicznych, spowodowane ograniczeniami wprowadzonymi z powodu pandemii. Podczas dyskusji, w której poza prezesami stowarzyszeń wzięli także udział m.in. wiceminister infrastruktury Rafał Weber, główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadthur oraz pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Marcin Nowacki, sygnatariusze FTD przedstawili oczekiwania przewoźników wobec rządu i Straży Granicznej.

Uczestnicy wideokonferencji podkreślili, że kilkudziesięciogodzinne posto-

je na granicach wywołują ogromną frustrację kierowców, zmuszonych do oczekiwania w pojazdach, bez dostępu do sanitariatów i posiłków. Te okoliczności dodatkowo potęgowały ryzyko zakażenia kierowców wirusem.

Przewoźnicy w dyskusji podkreślali, że bez opanowania sytuacji na granicach żaden z nich nie jest w stanie zagwarantować ciągłości procesów transportowych, a co za tym idzie trwałości łańcucha dostaw. Uczestnicy wideokonferencji zwracali uwagę na fakt, że kierowcy po spędzeniu na granicy kilkudziesięciu godzin podejmują decyzje o nieprzystępowaniu do pracy.

Sygnatariusze Forum Transportu Drogowego zaapelowali do wszystkich urzędników odpowiedzialnych za funkcjonowanie przejść granicznych o:

- wydzielenie specjalnego pasa drogowego przeznaczonego wyłącznie dla międzynarodowego transportu drogowego lub kierowania samochodów osobowych na inne dedykowane dla tych pojazdów przejścia graniczne;
- zawieszanie stosowania przepisów o czasie pracy kierowcy we wszystkich krajach UE w sposób jednolity;
- zwiększenie liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz służb

sanitarnych w celu skrócenia czasu przekraczania granicy;

- przygotowanie odpowiednich warunków sanitarnych na przejściach granicznych, a także na MOP i stacjach benzynowych;
- zwolnienie kierowców zawodowych z konieczności wypełniania karty lokalizacyjnej;
- umożliwienie szybkiego przekraczania granic kierowcom przewożącym towary, których odprawa powinna się odbywać poza kolejnością (np. towary niebezpieczne, szybko psujące się, itd.);
- udostępnienie dla transportu ciężarowego wszystkich możliwych przejść granicznych.

Wszystkie postulaty FTD zostały przekazane prezesowi Rady Ministrów Mateuszowi Morawieckiemu, ministerowi rozwoju Jadwidze Emilewicz, komendantowi głównemu Straży Granicznej Tomaszowi Pradze, głównemu inspektorowi transportu drogowego Alwinowi Gajadthurowi, ministrowi infrastruktury Andrzejowi Adamczykowi, sekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafałowi Weberowi oraz p.o. zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Marcinowi Nowackiemu.



Forum Transportu Drogowego krytycznie o Tarczy Antykryzysowej

Przygotowana przez rząd Tarcza Antykryzysowa spotkała się z dużą krytyką przewoźników. Omówienie rządowych propozycji było głównym tematem drugiego marcowego posiedzenia Forum Transportu Drogowego.



Piotr Gawelczyk

<https://www.youtube.com/user/ZMPD>

28 marca sygnatariusze FTD przekazali swoje opinie na temat przygotowanego przez rząd pakietu pomocowego dla przedsiębiorców w związku z epidemią zakażeń wirusem SARS-CoV-2. Uczestnicy wideokonferencji zgodnie stwierdzili, że zapisy proponowanej przez rząd Tarczy Antykryzysowej nie tylko nie spełniają oczekiwań przewoźników, ale także jedynie w minimalnym stopniu dotyczą tego, jednego z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki.

Dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel przedstawił propozycje ZMPD dotyczące prawnych rozwiązań,

które pomogłyby firmom transportowym przetrwać najgorszy okres pandemii. Do najważniejszych należały: zniesienie na kilka miesięcy płatności podatków, także tych od środków transportu, oraz składek ZUS, możliwość szybkiego odzyskania nadpłaconego podatku VAT, przejęcie przez państwo wypłaty zasiłku chorobowego od pierwszego dnia zwolnienia, udzielenie gwarantowanych przez BGK kredytów obrotowych, stworzenie specjalnego funduszu w wysokości kilku miliardów złotych, który zapewniłby firmom transportowym płynność finansową, a także umożliwienie administracyjnego przedłużenia wiz

i pozwolenia na pracę w Polsce zagranicznym kierowcom spoza UE. Optymalnym rozwiązaniem byłoby umożliwienie im dokonania tych czynności bez wyjeżdżania z Polski.

Sygnatariusze FTD podkreślili, że branża transportowa po służbie zdrowia jest dziś drugą pod względem ważności dla funkcjonowania rynku i zapewnienia bezpieczeństwa społecznego. Wyrazili też głębokie zaniepokojenie związane z perspektywą nie odzyskania wynagrodzenia za zrealizowane już przewozy.

Wszystkie postulaty sygnatariuszy Forum Transportu Drogowego zostały przesłane parlamentarzystom.



Przedłużenie legalności pobytu nie będzie wiązało się z umieszczeniem w dokumencie podróży cudzoziemca nowej naklejki wizowej lub wydaniem nowej karty pobytu. Cudzoziemiec nie będzie mógł na podstawie tak przedłużonego pobytu podróżować po terytorium innych państw obszaru Schengen. Będzie miał jednak możliwość realizowania dotychczasowego celu pobytu w Polsce.

Wizowy bubel

Rząd przedłużając ważność wiz dla cudzoziemców zapomniał o kierowcach ciężarówek. Przedłużone nie uprawniają do wjazdu do innych państw obszaru Schengen.

Alicja Chodorowska

Rozwiązania przyjęte w ustawie z dnia 31 marca 2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 roku, poz. 568), zawierają pewne ułatwienia dla cudzoziemców pracujących w polskich przedsiębiorstwach.

Automatyczne przedłużenie

W odniesieniu do osób przebywających na terenie RP na podstawie wizy, jeżeli ostatni dzień okresu pobytu cudzoziemca na podstawie wizy krajowej przypada w okresie stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii, ogłoszonego w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, okres pobytu na podstawie tej wizy oraz okres ważności tej wizy ulega przedłużeniu z mocy prawa do upływu 30. dnia następującego po dniu odwołania tego ze stanów, który obowiązywał jako ostatni.

Takie samo rozwiązanie zostało przyjęte w stosunku do zezwolenia na pracę i również jego ważność zostaje z mocy prawa przedłużona do 30. dnia następującego po dniu odwołania tego ze stanów, który obowiązywał jako ostatni.

Stan epidemiczny został ogłoszony w Polsce od 14 marca na mocy rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 roku w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz.U. 2020 r. poz. 433). Oznacza to, że jeżeli termin wizy lub zezwolenia na pracę skończył się po 14 mar-

ca br., zarówno wiza, jak i zezwolenie na pracę cudzoziemca z mocy prawa są nadal ważne.

Praca tylko w Polsce

Powyższe oznacza, że cudzoziemiec zatrudniony w polskiej firmie transportowej będzie miał prawo legalnego pobytu i pracy, ale jedynie na terytorium Polski. Przemieszczanie się cudzoziemca na przedłużonej wizie nie będzie możliwe. Taka interpretacja wynika z komunikatu Urzędu do Spraw Cudzoziemców, w którym czytamy: „Przedłużenie legalności pobytu nie będzie wiązało się z umieszczeniem w dokumencie podróży cudzoziemca nowej naklejki wizowej lub wydaniem nowej karty pobytu. Cudzoziemiec nie będzie mógł na podstawie tak przedłużonego pobytu podróżować po terytorium innych państw obszaru Schengen. Będzie miał jednak możliwość realizowania dotychczasowego celu pobytu w Polsce, np. wykonywania pracy. Przedłużone zostaną bowiem zezwolenia na pracę

i na pracę sezonową oraz dozwolony okres pracy na podstawie oświadczenia o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi. Będzie mógł również opuścić Polskę bez ryzyka wejścia w nielegalny pobyt”.

Straż Graniczna także stoi na stanowisku, iż obywatel kraju spoza UE, który wyjechał z terytorium RP i którego termin wizy skończył się, nie będzie ponownie wpuszczony na terytorium Polski.

To nie jest rozwiązanie problemu

Takie rozwiązanie nie jest zadowalające dla polskich firm transportowych. W naszym kraju jedną trzecią wszystkich zatrudnionych kierowców stanowią obywatele krajów spoza Unii Europejskiej. Największą grupą są obywatele Ukrainy i Białorusi, większość z nich pracuje w tych firmach od wielu lat. Część z nich nadal posiada ważne zezwolenia na pracę, jednak skończyły im się lub skończą w najbliższym czasie wizy z prawem do pracy. Nowe

wnioski o wizy nie są obecnie przyjmowane przez polskie konsulaty. W rezultacie osoby takie będą miały możliwość kontynuowania legalnie pracy, także z tego względu, że zezwolenia na pracę na mocy ustawy antykryzysowej zostają przedłużone, ale w praktyce nie będą mogły jej wykonywać.

Na to, że przedłużona z mocy prawa ważność wizy uprawnia cudzoziemca jedynie do przebywania na terytorium Polski, a to nie rozwiązuje problemu kierowców pojazdów ciężarowych, którzy wykonując swe obowiązki przekraczają granice państwowe i w związku z tym muszą posiadać wizy ważne także za granicą, ZMPD zwracało uwagę podczas prac nad Pakietem Antykryzysowym, ale te uwagi nie zostały uwzględnione.

Dlatego Zrzeszenie wystąpiło do Ministerstwa Spraw Zagranicznych z pisemną prośbą o rozwiązanie kwestii legalnego poruszania się po strefie Schengen, na przedłużonych z mocy prawa wizach krajowych.



Tańszymi karnetami wspieramy przewoźników

W trudnych czasach pandemii znaczenia nabierają inicjatywy mające na celu wspieranie przewoźników. Taką jest obniżona cena karnetu i bezpłatna aplikacja TIR EPD.

Joanna Popiołek
Anita Rusztecka

Uż od początku lutego polscy przewoźnicy korzystają z bardzo atrakcyjnej oferty cenowej na karnety TIR 6-woletowe: tylko 99,90 zł, oraz z możliwości bezpłatnego korzystania z aplikacji TIR EPD w przewozach na Białoruś.

Analiza bieżącej sytuacji na rynku transportu międzynarodowego i stosowanych reżimów tranzytowych potwierdziła, że firmy transportowe coraz częściej wybierają alternatywne wobec systemu TIR procedury tranzytu celnego.

Dodatkowo poważnie sytuację skomplikowała decyzja Białorusi, która ograniczyła możliwość przesyłania do ich krajowego systemu celnego danych związanych z bezpieczeństwem przewożonych towarów. Od sierpnia zeszłego roku za korzystanie z systemu TIR EPD dla przewoźników realizowanych do/przez Białoruś konieczne było uiszczenie wysokich opłat. To zniechęcało użytkowników systemu TIR.

Atrakcyjna oferta

ZMPD wraz z IRU obserwując sytuację na rynku zainicjowały projekt polegający na obniżeniu ceny karnetu i powrotu do całkowicie bezpłatnej aplikacji TIR EPD, niezależnie od kierunku realizowanego transportu TIR. Chcieliśmy zobaczyć, w jakim stopniu cena jest elementem kluczowym w sy-

stemie TIR, czy też na atrakcyjność tego systemu wpływają inne zewnętrzne czynniki, na które łańcuch gwarancyjny nie ma żadnego wpływu.

Od 1 lutego 2020 roku cena karnetu 6-woletowego wynosi 99,90 zł. Korzystać z tej oferty mogą wszyscy posiadacze karnetów, niezależnie od relacji, w jakiej wykorzystany będzie taki karnet.

Dla karnetów wydawanych po tej dacie przywrócony został bezpłatny dla przewoźnika TIR-EPD na Białoruś, zarówno dla karnetów TIR w nowej cenie, jak również dla 14-woletowych. Koszty zgłoszenia na Białoruś ponosi IRU.

Jednak wszyscy użytkownicy aplikacji TIR-EPD, którzy przesyłają pre-deklaracje na Białoruś, powinni uważnie przygotowywać te zgłoszenia, aby uniknąć ewentualnych błędów i konieczności ponownego ich wysłania. Z naszych obserwacji wynika, że niestety coraz więcej jest transakcji błędnych.

Tymczasem każdy błąd zmusza do generowania nowego zgłoszenia w EPD dla tego samego karnetu. Zatem błędy zwiększają koszty ponoszone przez IRU i przez to są zagrożeniem dla projektu.

Oferta ważna przez pół roku

Niższa cena jest ofertą ograniczoną czasowo i obowiązywać będzie przez 6 miesięcy. Istnieje możliwość jej przedłużenia, jednak zależy to od aktywności samych posiadaczy karnetów i pozytywnej oceny projektu.

Jak wynika z naszych obserwacji, od początku wdrożenia tej inicjatywy skorzystało z niej już 20 firm, które wcześniej całkowicie zrezygnowały z transportów pod karnetem TIR. Widzimy także powroty użytkowników systemu do aplikacji TIR EPD.

Założeniem projektu była sprzedaż 2500 sztuk karnetów 6-woletowych tygodniowo. Do tej pory ten poziom nie został osiągnięty, choć już w marcu zrealizowaliśmy satysfakcjonujący poziom sprzedaży. Jednak nastąpiło załamanie, którego nikt się chyba w branży nie spodziewał. Covid-19 niestety nie ominął transportu międzynarodowego. Poszczególne kraje wprowadziły zaostrożenia i ograniczenia wjazdu na swoje terytorium, kierowcy w obawie o swoje zdrowie nie podejmują transportów do/z miejsc najbardziej objętych epidemią, ostatnio zamknęła się Turcja. Był to nasz strategiczny kierunek i karnety w tych przewozach cieszyły się popularnością. Niestety, dziś przewoźnicy zmuszeni są ograniczać działalność, oczekując na powrót do normalnej sytuacji.

ZMPD ma nadzieję na wydłużenie czasu trwania projektu i w tym celu podejmuje rozmowy z IRU. Covid-19 ma negatywny wpływ na wymianę towarową, jednak wszyscy spodziewają się, że sytuacja wkrótce się poprawi, produkcja ruszy i zapotrzebowanie na usługi transportowe powróci. Zachęcamy wszystkich użytkowników systemu TIR do skorzystania z naszej oferty.


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 ⁽¹⁾

7. Pays de destination
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s), of road vehicle(s) ⁽¹⁾

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s), of container(s) ⁽¹⁾


1957



PROJEKT PILOTAŻOWY

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

TIR.zmpd.pl

e-mail: tir@zmpd.pl
tel.: 22 536 10 71 / 38 / 29 / 32 / 42

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Projekt pilotażowy

KARNET 6-WOLETOWY

99,90 zł

TIR

Pomoc dla przedsiębiorstw czy doping?

Unijna pomoc dla osłabionej pandemią gospodarki może przynieść nieoczekiwane skutki w postaci zaburzenia konkurencji. Przykładem jest litewskie wsparcie dla przewoźników samochodowych.

Robert Przybylski

Komisja Europejska zgodziła się 24 kwietnia na bezpośrednie darowizny udzielane przez rząd Litwy przedsiębiorstwom transportu drogowego. Wartość tej pomocy wynosi 5 mln euro. – Pomoc w wysokości 5 mln euro pomoże małym i średnim przedsiębiorstwom transportowym przetrwać wywołany pandemią kryzys i rozwinąć działalność po jego zakończeniu. To pierwsza zatwierdzona przez nas pomoc dla tego sektora – zaznacza wiceszefowa Komisji Margrethe Vestager.

Pozyskane z tego programu fundusze mogą posłużyć do spłaty długów do końca tego roku, ale nie dłużej niż przez 6 miesięcy. Wysokość pomocy

jest ograniczona do 800 tys. euro na firmę i nie może trafić do podmiotu, który miał kłopoty finansowe na koniec 2019 roku.

Firmy litewskie mogą także korzystać z wartych 110 mln euro gwarancji oraz dwóch projektów, po 150 mln euro każdy, dopłat i pożyczek. Zatem trudno dziwić się zaniepokojeniu przewoźników z innych krajów, obawiających się, że litewska pomoc może być raczej dopingiem.

Z ogólnie pojętego transportu pomoc uzyskały linie lotnicze. Dania i Szwecja przekazały po 1,5 mld koron szwedzkich liniom lotniczym SAS. Rząd fiński przygotował 600 mln euro pomocy dla Finnair. Rządy pozostałych państw objęły specjalnymi programami pomocowymi branże turystyczną, restauracyjną, rozrywkową.

Najróżniejsze zakresy i wielkość pomocy

Kraje przeznaczają do walki z kryzysem fundusze odpowiadające 10 proc. PKB. Jednak różny zakres i skala rządowej pomocy z pewnością będą miały wpływ na konkurencyjność przedsiębiorców z różnych krajów.

W przypadku podatków powszechna jest zgoda administracji na opóźnienie w płatnościach. Finlandia, Francja, Grecja, Holandia i Belgia zezwalają na opóźnienie w płaceniu podatków w uzasadnionych przypadkach, zaś Austria wniosła płacenie zaliczek CIT w 2020 roku.

Rządy rozwiązały sakiewki dla wsparcia miejsc pracy. Austria pokryje do 90 proc. pensji przy czasie pracy skróconym o 90 proc. Francja pokrywa 100 proc. wysokości wynagrodzenia, Niemcy 60 proc. pensji netto i zwrócić przedsiębiorcy składki na zabezpieczenia socjalne. Szwecja pokrywa połowę wynagrodzenia, a pauszujący pracownicy otrzymują ponad 90 proc. wynagrodzenia. We Włoszech samozatrudnieni otrzymują 600 euro bezzwrotnego i nieopodatkowanego zasiłku. W Portugalii firmy, które ucierpiały na skutek pandemii, przez 3 miesiące nie płacą składek na zabezpieczenia socjalne.

Rządy dofinansowują także inne koszty przedsiębiorców. W Danii rząd dopłaca do 80 proc. rachunków na pokrycie kosztów stałych firm, których przychody zmalały o ponad 30 proc. przez pandemię. We Francji małe firmy zwolnione są z opłat za media.

W sumie rządy przygotowały potężne fundusze dla wsparcia firm. We Francji ma on wartość 1 miliarda euro, a do tego 300 mld euro w gwarancjach bankowych. W Niemczech jest to 500 mld euro, w tym 100 mld euro Berlin przeznaczył na darowizny. Dodatkowo 50 mld euro wsparcia trafi do małych i średnich firm.

Opłacone chorobowe

Różne są także sposoby pokrywania kosztów absencji. W Szwecji rząd pokrywa koszty chorobowego przez 2 miesiące. W Danii rząd opłaca chorobowe od pierwszego dnia choroby, gdy normalnie podatnik płacił chorobowe dopiero po dwóch tygodniach choroby. Na Litwie samozatrudnieni otrzymają w razie konieczności przejścia kwarantanny i zawieszenia działalności 257 euro miesięcznie, ale nie dłużej niż przez 3 miesiące.

Państwa wręcz przekazują poszkodowanym gotówkę. Tak uczynił rząd Grecji, przelewając po 400-500 euro na konta 600 tys. osób, które przez pandemię straciły pracę. Poza UE rządy także wspierają przedsiębiorców i społeczeństwa. W USA rząd planuje przekazać każdemu obywatelowi tysiąc dolarów. W Korei Południowej

emeryci otrzymują bony na lokalne produkty, co ma pobudzić spożycie.

Unijne ramy pomocy

KE stworzyła program Tymczasowe Ramy Pomocy, który ma unifikować skalę pomocy i będzie funkcjonował do końca tego roku. TRP ograniczają wysokość darowizn do 100 tys. euro w przypadku firm z sektora rolniczego, 120 tys. euro - rybackiego i 800 tys. euro z pozostałych. Państwa członkowskie mogą udzielać nieoprocentowanych pożyczek lub gwarancji w wymienionych wysokościach, pokrywających w całości ryzyko.

Dodatkowo KE zezwoliła na państwowe gwarancje dla kredytów dla firm, publiczne, atrakcyjnie oprocentowane dopłaty, krótkoterminowe gwarancje dla eksporterów i wsparcie dla banków zaangażowanych w akcję kredytową dla firm. Umożliwiła także prowadzenie dodatkowych inwestycji infrastrukturalnych.

reklama

Trzy rozwiązania do wyboru.

Wybierz rodzaj opłaty drogowej w Bułgarii wedle potrzeb.

KLIKNIJ I W DROGĘ!

Zamów łatwo już teraz:

dkv-euroservice.com/pl/toll-bulgaria

You drive, we care.



Pakiet Mobilności na ostatniej prostej

Fot. © European Union 2020 - Source EP

w trakcie toczących się prac oraz planowanego studium skutków.

Sprzeczne interesy były także widoczne podczas debaty, jaka odbyła się na forum Komisji TRAN 28 kwietnia br. Wszyscy trzej sprawozdawcy (Katerina Konecna, GUE - lex specialis; Henna Virkkunen, EPP - czas jazdy i odpoczynków; oraz Ismail Ertug, S&D - dostęp do rynku i zawodu przewoźnika drogowego) jednogłośnie rekomendowali, aby kompromis w sprawie Pakietu Mobilności przyjąć jak najszybciej, bez zbędnych poprawek.

Stanowisko Polski

Całkowicie odmienne stanowisko prezentowali polscy europosłowie wraz z europarlamentarzystami z krajów podobnie myślących, m.in. z Bułgarii, Rumunii, Węgier czy Malty. Europosel Kosma Złotowski z grupy EKR (PiS) podkreślał, że wprowadzanie w dzisiejszej sytuacji nowych restrykcji może doprowadzić do przerwania ciągłości łańcuchów dostaw.

Europosel zaznaczył, że Pakiet Mobilności nadal dzieli Europę w czasie, kiedy powinniśmy skupić się na odbudowie sektora transportu drogowego. Z kolei europosłanka Elżbieta Łukacijewska z EPP (PO) argumentowała, że zmiany w obecnym kompromisie są niezbędne, ze względu na nową rzeczywistość gospodarczą, w jakiej znaleźliśmy się z powodu pandemii koronawirusa.

Według europosłanki koronawirus i liczne obostrzenia z tym związane wpłyną negatywnie na branżę transportu drogowego. Niestety wszystkie te propozycje spotkały się ze sprzeciwem sprawozdawców oraz europosłów z krajów Europy Zachodniej.

Także Komisja Europejska nie jest do końca zadowolona z kompromisu, jaki w trakcie trilogów wypracowali przedstawiciele Parlamentu i Rady. Jeszcze w styczniu komisarz ds. transportu Adina Valean zapowiedziała przeprowadzenie studium skutków dwóch zapisów, które Komisja szczególnie krytykuje.

Chodzi o obowiązkowy powrót ciężarówki do kraju siedziby co 8 tygodni oraz możliwość obejmowania drogowego odcinka transportu kombinowanego zasadami kabotażu. Propozycje te według KE mogą mieć negatywny wpływ na środowisko oraz

rynek wewnętrzny. Brak jednak informacji, kiedy studium skutków zostanie przeprowadzone i czy uda się wyeliminować oba przepisy zanim Pakiet zacznie obowiązywać.

ZMPD oraz polscy europosłowie nie składają broni

Polscy europosłowie wraz z europarlamentarzystami z krajów mających ten sam pogląd zapowiedzieli złożenie poprawek do Pakietu Mobilności. Będą one miały na celu przede wszystkim zwiększenie liczby operacji cross-trade wyłączonych spod zasad delegowania, wykreślenie obowiązku powrotu ciężarówki do kraju siedziby co 8 tygodni oraz skrócenie okresu przerwy pomiędzy kolejną operacją kabotażu w tym samym kraju.

W przededniu dyskusji na forum komisji TRAN, ZMPD wystosowało list do wszystkich jej członków z apelem o wzięcie pod uwagę podczas prac negatywnych skutków, jakie pandemia koronawirusa ma na sektor transportu drogowego. W liście wskazaliśmy także na zapisy, które wymagają zmiany. Nasze postulaty znalazły odzwierciedlenie w wystąpieniach wielu europosłów.

Co dalej?

Pomimo jasnej rekomendacji ze strony sprawozdawców możemy spodziewać się licznych poprawek. Europosłowie mają na to czas do 12 maja. Głosowanie w komisji wiodącej zaplanowano na 8 czerwca, natomiast na sesji plenarnej PE na początku lipca. Jeśli Parlament nie przyjmie żadnych poprawek, oznaczać to będzie zakończenie procesu legislacyjnego. Jakiegokolwiek propozycje zmian przegłosowane przez PE będą wymagały dalszych prac w Radzie UE.

Obecny kształt Pakietu Mobilności przewiduje 18-miesięczny okres przejściowy dla zasad lex specialis oraz rozporządzeń w sprawie dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego. Nowe zasady dotyczące czasu jazdy i odpoczynku mają wejść w życie 20 dni po publikacji w Dzienniku Urzędowym UE.

Autorka jest stałym przedstawicielem ZMPD przy UE

Margareta Przybyła

Zrzeszenie walczy o wyeliminowanie niekorzystnych zapisów.

Prace nad częścią socjalną Pakietu Mobilności przyspieszyły i weszły w fazę finalną na początku kwietnia, po przyjęciu stanowiska w pierwszym czytaniu przez państwa członkowskie. Cztery akty legislacyjne wchodzące w skład Pakietu są przedmiotem prac Komisji

Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego w ramach tzw. drugiego czytania. Na zakończenie tego etapu prac europarlamentarzyści mają trzy miesiące. Oznacza to, że decyzję Parlamentu Europejskiego poznamy na początku lipca. Obecnie batalia toczy się o to, aby do Pakietu wprowadzić zmiany, co pozwoliłoby na wyeliminowanie niekorzystnych zapisów i przedłużyło prace o kilka miesięcy. To z kolei jest uzasadnione pandemią koronawirusa oraz jej negatywnymi skutkami dla transportu drogowego.

Koronawirus zamiast łączyć - dzieli

Decydująca faza prac nad Pakietem Mobilności przypadła na okres pandemii koronawirusa w Europie. Jeszcze na początku kryzysu epidemiologicznego wydawało się, że trudna sytuacja w sektorze transportu drogowego scali branżę i spowoduje przesunięcie prac nad Pakietem, tak, aby legislatorzy mogli uwzględnić nową sytuację gospodarczą. Okazało się jednak, że koronawirus jeszcze bardziej podzielił kraje UE oraz firmy transportowe.

Wprowadzamy nowy program dla niezadowolonych z władzy - zero spotkań, tylko kontakty zdalne przez internet.

fotomorgana

Rafał Weber

**Fotomorgana,
czyli dawno,
dawno temu
w odległej
galaktyce**

A my ze sobą możemy się spotykać?

Po co, skoro macie nas.

My o wszystko zadamy.

Małgorzata Wojtal-Białaszewska, Łukasz Bryła

Jan Buczek

Jedzie mi tu czołg?

Zbigniew Dobrzyński

Tadeusz Gajownik

Jakoś tego nie widzę.

Małgorzata Zdrodowska

A jak się spotkamy przypadkowo?



Utrzymuje się popyt na magazyny

W pierwszym kwartale klienci wynajęli 1,1 mln m kw., z czego przedłużenia umów stanowiły 18 proc. popytu, wylicza CBRE. Deweloperzy dostarczyli ponad 420 tys. m kw. nowej powierzchni (o 15 proc. mniej niż w analogicznym okresie zeszłego roku). Najwięcej powierzchni przybyło w województwie dolnośląskim (183 tys. m kw.) i mazowieckim (78 tys. m kw.). Łącznie w całym kraju powstaje teraz ponad 2 mln m kw.

Dobry rok dla MAN w Niepołomicach

Fabryka MAN w Niepołomicach wyprodukowała w 2019 roku 19 438 ciężarówek, o 64 mniej niż w rekordowym roku 2018. Wśród wyprodukowanych pojazdów było 12 970 ciągników. Fabryka wysłała na eksport 2922 samochody, z czego najwięcej – 2040 do Rosji, 318 na Ukrainę, 235 do Turcji, 80 do Chile i 43 do Norwegii. Od 27 kwietnia zakłady MAN wznowiły produkcję po sześciu tygodniach pauzowania spowodowanego pandemią.

Mniejsza sprzedaż opon

W Polsce w pierwszym kwartale tego roku sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zmalała o 16 proc., rolniczych o 15 proc., a do samochodów osobowych i SUV-ów o 23 proc. W całej Europie popyt zmalał o 15 proc. na opony do samochodów ciężarowych, o tyle samo rolniczych i o 26 proc. na opony do aut osobowych, podał Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) oraz Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy (ETRMA).

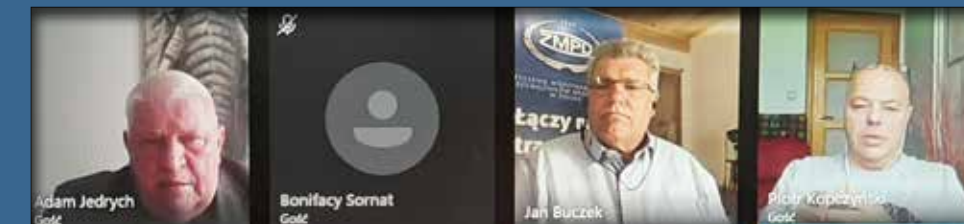


Najoszczędniejsza ciężarówka

Najnowszy Actros jest na autostradzie o 3 proc. oszczędniejszy od modelu z 2019 roku, zaś w ruchu podmiejskim redukcja spalania może sięgać nawet 5 proc. Producent wskazuje, że tak dobre wyniki są możliwe dzięki zastosowaniu: Predictive Powertrain Control (PPC), który steruje tempomatem i skrzynią biegów, nowych przełożeń mostu napędowego oraz ulepszeń aerodynamicznych kabiny. W europejskich ciężarówkach jedna trzecia energii mechanicznej zużywana jest na pokonanie oporu powietrza. Tylko zastępujący boczne lusterka system Mirror Cam potrafi przynieść 1,5 proc. oszczędności z zużyciu paliwa.

Aerodynamicy badali 3 miejsca umieszczenia ramion kamery: górny i dolny odcinek słupka A oraz górny odcinek słupka B. Po próbach okazało się, że najmniejszy opór dają ramiona zamontowane w górnej części słupka A. Ta lokalizacja zapewniała także najmniejsze odkładanie brudu zarówno na kamerach, jak i szybach. Aerodynamicy dopracowali także niewielki daszek nad soczewką kamery, osłaniający ją przed rozproszonym światłem z góry. Badania prowadzili w tunelu, którego wentylatory napędzane dwoma elektrycznymi silnikami o łącznej mocy 500 kW rozpędzają powietrze do prędkości 250 km/h.

Zarząd ZMPD proponuje zmniejszenie składki członkowskiej do 10 zł.



Rozwój pandemii i związana z tym niepewna przyszłość firm transportowych należąca do ZMPD skłoniła Zarząd Zrzeszenia do podjęcia kolejnej inicjatywy, mającej na celu pomoc przewoźnikom.

W wielogodzinnej dyskusji członkowie Zarządu ZMPD na wspólnym posiedzeniu z Radą i Komisją Rewizyjną 6 kwietnia podjęli uchwałę o zawieszeniu pobierania składek członkowskich do czasu Zgromadzenia Ogólnego Delegatów, do którego kompetencji zgodnie ze Statutem Zrzeszenia należy ustalanie wysokości składek członkowskich. Jednocześnie Zarząd zdecydował o wystąpieniu do ZOD o zmniejszenie składki członkowskiej na rok 2020 do symbolicznej kwoty 10 zł.

Zarząd rozważał różne formy doraźnej pomocy członkom organizacji, przeprowadzając m.in. ankietę wśród przewoźników na temat oczekiwanych form pomocy. Zarówno względy formalne, jak i rozbieżne opinie członków w zakresie zapotrzebowania na

doraźną pomoc, skłoniły Zarząd do podjęcia działań zmierzających do zwolnienia członków ZMPD z obowiązku opłacenia większości kwoty składki członkowskiej w bieżącym roku. Taka forma pomocy będzie w ocenie Zarządu najbardziej obiektywna i pozwoli członkom na wykorzystanie uwolnionej kwoty w dowolny sposób, w ramach indywidualnych potrzeb.

3 kwietnia Zarząd ZMPD podjął uchwałę o przesunięciu Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD z 28 maja na 30 września 2020 roku. Zmiana ta wiąże się z pandemią wirusa SARS-CoV-2. Miejsce ZOD - Jachranka - pozostaje bez zmian. Uchwała Zarządu ZMPD jest wyrazem troski o zapewnienie wszystkim delegatom maksymalnego bezpieczeństwa.

W przypadku, gdyby do tej pory sytuacja epidemiologiczna znacząco się nie poprawiła, rozważane jest zorganizowanie ZOD w formie on-line. Przepisy prawa zezwalają na takie działanie.

Personalizacja zezwoleń stała się faktem

Pomimo oporu części przewoźników, nowe zasady podziału zezwoleń zagranicznych już funkcjonują.

Robert Przybylski

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber skierował 6 listopada 2019 roku do głównego inspektora transportu drogowego pismo, w którym poprosił go o podjęcie działań organizacyjnych, „mających na celu wydawanie stowarzyszeniom rosyjskich zezwoleń do/z krajów trzecich” w inny sposób niż dotychczas.

Personalizowane zezwolenia

Stowarzyszenia otrzymywać będą kwartalną pulę zezwoleń należnych ich członkom w limicie podstawowym. Wykorzystanie ich będzie następnie rozliczane po zakończeniu kwartału, a niewłaściwe wykorzystanie będzie skutkowało zmniejszeniem kolejnej transzy na następny kwartał. Ponadto wszystkie zezwolenia w momencie wydania z Biura ds. Transportu Międzynarodowego będą personalizowane, czyli kierowane do konkretnego przewoźnika z możliwością wykorzystania tylko przez tego przewoźnika, któremu zostały dedykowane.

Decyzja ta wywołała ostrą krytykę ze strony przewoźników, którzy wykorzystują największą liczbę zezwoleń rosyjskich, głównie członków stowarzyszeń ze wschodu Polski.

Zwrócili oni uwagę na utrudnienia, jakie spowoduje tego rodzaju podział w dostępie do zezwoleń ze względu chociażby na sezonowość przewozów, ale także w sytuacjach szczególnych, kiedy występuje na przykład pilna potrzeba wydania takiego zezwolenia dla występującego o nie z powodu wcześniej niezaplanowanego przewozu.

Dystrybuujące stowarzyszenia mogły dotychczas w ramach zasad ustalonych przez Komisję Społeczną wydać takie zezwolenie przewoźnikowi nawet w dniu wolnym od pracy, oczywiście po spersonalizowaniu go we własnym zakresie, zgodnie z ustalonymi z BTM zasadami.

Wątpliwości budziła również sytuacja, gdy przewoźnik odebrał zezwolenie, ale go nie wykorzystał z różnych, niezależnych od niego powodów. Może to powodować utratę takiego zezwolenia, bo mimo tego, że strona rosyjska akceptuje możliwość przepisania zezwolenia na innego przewoźnika, to jednak bardzo często służby kontrolne tego nie uznają, co prowadzi do nieporozumień i trudności w realizacji przewozu.

Odbyło się kilka spotkań tych przewoźników w ramach Porozumienia Białowieskiego; z inicjatywy posła Marcina Duszka w Sejmie; w Ministerstwie Infrastruktury; podczas zebrania regionalnego ZMPD w Kocku; w GITD. Nie zmieniło to jednak wydanej wcześniej decyzji.

Wdrożenie decyzji ministerstwa

Komisja Społeczna podjęła na posiedzeniu 24 stycznia 2020 roku ustalenia wdrażające decyzję ministerstwa, przyjmując, że:

- warunki wydawania zezwoleń Rosja kr-3 dla pobierających zezwolenia

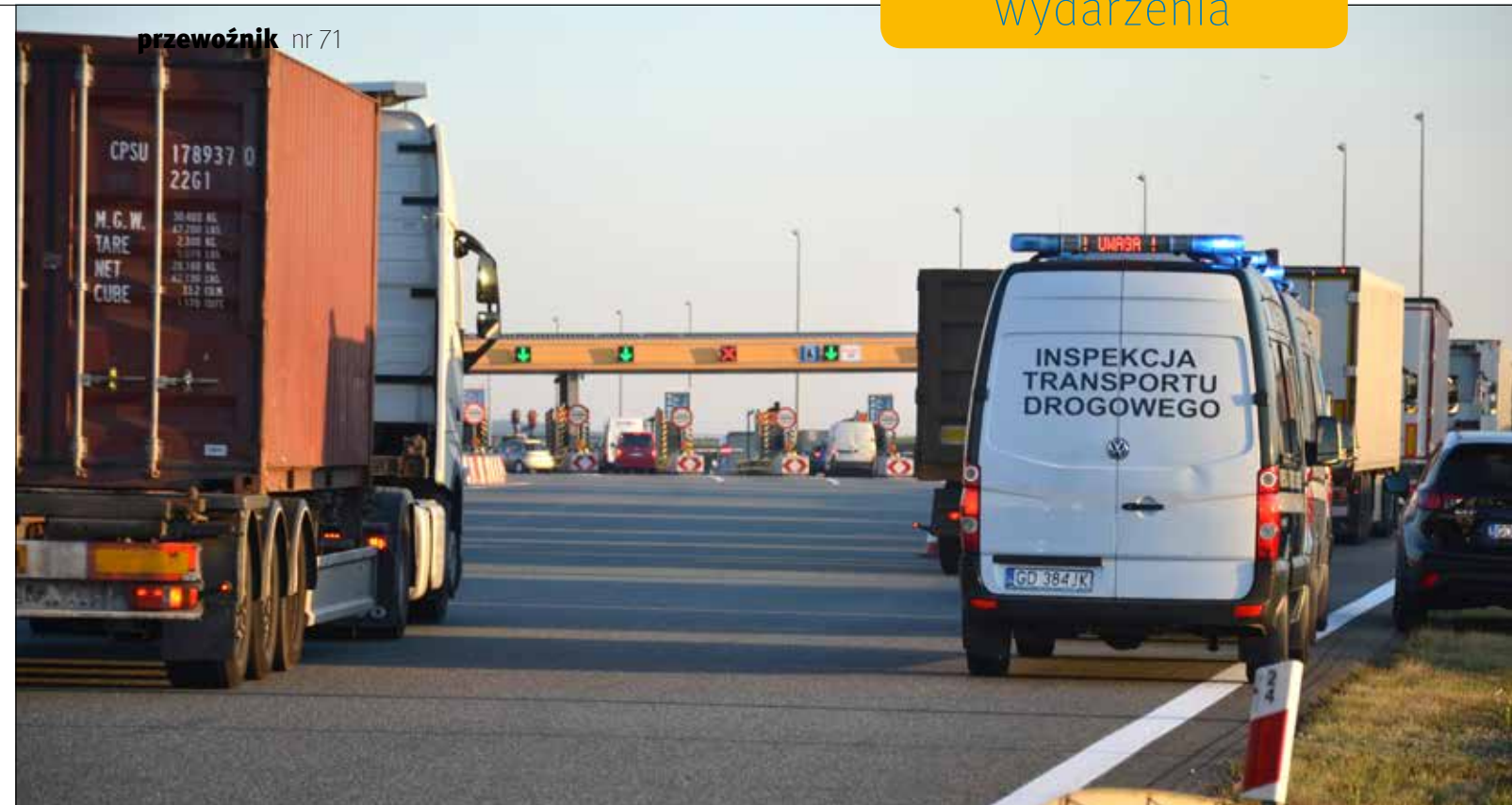
nia bezpośrednio w BTM oraz za pośrednictwem organizacji zrzeszających przewoźników drogowych są takie same;

- przewoźnicy posiadający limit podstawowy zezwoleń Rosja kr-3 mogą pobrać zezwolenia z dwóch następujących po sobie kwartałów;
- pobranie zezwoleń w ramach limitu podstawowego na kolejne kwartały możliwe będzie po rozliczeniu liczby zezwoleń odpowiadającej co najmniej liczbie zezwoleń pobranych na jeden poprzedni kwartał.

Warunki przyznania dodatkowych zezwoleń rosyjskich kr-3 nie uległy zmianie w stosunku do warunków przyjętych w roku ubiegłym. Oznacza to, że przewoźnik może się ubiegać o dodatkowe zezwolenia poza limitem podstawowym wówczas, gdy wykorzystał otrzymane dotychczas zezwolenia w liczbie odpowiadającej upływowi roku (odpowiednio 1/12 w styczniu, 2/12 w lutym, itd.). Dodatkowym ograniczeniem jest wykorzystanie zezwoleń w kolejnych kwartałach. Oznacza to, że kolejną kwartalną transzę zezwoleń z limitu podstawowego można otrzymać po wykorzystaniu zezwoleń z poprzednich kwartałów – odpowiednio po wykorzystaniu zezwoleń z pierwszego kwartału można otrzymać zezwolenia z trzeciego kwartału, po wykorzystaniu zezwoleń z dwóch kwartałów można otrzymać zezwolenia na kwartał czwarty.

Ocena funkcjonowania po drugim kwartale

Ministerstwo Infrastruktury przypomina, że personalizacja zezwoleń nie jest nowym działaniem. – Jedynie zezwolenia wydawane stowarzysze-



niom, które następnie przekazywały zezwolenia zrzeszonym w nich przedsiębiorcom, zwolnione były z personalizacji – zaznacza rzecznik resortu Szymon Huputyś.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber tłumacząc powód personalizacji wskazał, że w 2019 roku 858 podmiotów transportowych odbierało w BTM zezwolenia, które są personalizowane. Natomiast 898 podmiotów odbierało zezwolenia przez stowarzyszenia, które personalizują je w momencie odbioru.

Ministerstwo tłumaczy, że aby ujednolicić system, przy zwiększonym zapotrzebowaniu na rosyjskie zezwolenia na przewozy do/z krajów trzecich, podjęto decyzję, aby zezwolenia wydawane stowarzyszeniom były personalizowane, tak jak pozostałe zezwolenia wydawane w GITD. Wprowadzenie personalizacji najbardziej deficytowych rosyjskich zezwoleń, począwszy od kontyngentu na 2020 rok, stanowiło kompromis pomiędzy różnymi propozycjami usprawniającymi ich dystrybucję.

Resort podkreśla, że system dystrybucji zezwoleń przebiega sprawnie, zarówno po stronie Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD, jak i po stronie stowarzyszeń. Po zakończeniu drugiego kwartału przeprowadzona zostanie ocena funkcjonowania systemu i na tej podstawie będzie można podjąć ewentualne decyzje w tej sprawie.

Zezwolenia rosyjskie

Kontyngent na 2020 rok

Przestawiciele Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych uzgodnili we wrześniu 2019 roku wysokość wstępnego kontyngentu zezwoleń na 2020 rok na poziomie roku 2019 - na 210 000 zezwoleń, w tym strona polska otrzyma 146 000 zezwoleń na przewozy dwustronne/tranzytowe i 64 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich,

Zezwolenia Rosja-kr3 wydane przez BTM

Wydane w 2020 w I kw. 2020	23 315
Wydane z 2019 w I kw. 2020	35
SUMA	23 350

Wydane z 2019 w I kw. 2019	20 702
Wydane z 2018 w I kw. 2019	6 170
SUMA	26 872

Stan na 31.12.2019

Liczba firm z licencją na mtd rzeczy	36 513
Liczba firm pobierających zezwolenia w 2019	1 693 co stanowi 4,63 % firm z licencją na mtd rzeczy

Stan na 31.03.2020

Liczba firm z licencją na mtd rzeczy	36 595
Liczba firm pobierających zezwolenia w 2020	1 309 co stanowi 3,57 % firm z licencją na mtd rzeczy

Uszczęśliwiają nas na siłę

Przedstawiciele przewoźników jeżdżących na Rosję oceniają zmiany w systemie dystrybucji zezwoleń.

Robert Przybylski

Poprosiliśmy przedstawicieli największych stowarzyszeń i firm jeżdżących na Rosję o opinię na temat nowych zasad dystrybucji zezwoleń. Przedsiębiorcy chętnie podzieli się uwagami i oto, co usłyszeliśmy.



Zofia Stępnicka

Współwłaścicielka firmy Jata Trans

Nie zgadzam się z decyzją o personalizacji zezwoleń. Wprowadzenie jej sprawia, że muszę czekać na zezwolenie. Staję się przez to mniej konkurencyjna, bo transport wydłuża się z 4-5 dni do 7 dni z powodu czekania na spersonalizowane zezwolenie. Dlaczego ktoś inny ma mi wybierać rozwiązanie, które jest dla mnie gorsze?

Kwartalny system rozliczeń zezwoleń także jest gorszym rozwiązaniem od poprzednio stosowanego. Nie wiem, ile w danym kwartale będzie mi potrzebne zezwoleń. Ceny w ciągu roku się zmieniają i wybieram ładunki o wyższej marży, a możliwość podjęcia ładunku zależy też od tego, jakimi zezwoleniami dysponuję. Z powodu reglamentacji zostaję pozbawiona wyboru. Na temat sposobu dystrybucji zezwoleń powinien wypowiedzieć się ktoś, kto jeździ na reglamentowanych zezwoleniach, a nie ci, którzy w tym kierunku nie specjalizują się i uszczęśliwiają mnie na siłę. Spotkanie w Kocku pokazało, ilu przewoźników przyjechało i domagało się, aby dotychczasowe zasady nie zmieniać. Poprzednie były znacznie lepsze.

Mariusz Biernacki

Dyrektor biura Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach

Nie dość, że słaby jest rynek, to jeszcze musimy walczyć z utrudnieniami administracyjnymi. Obowiązkowa personalizacja zezwoleń w BTM wydłużyła czas ich wyda-



wania. Gdy personalizacja w BTM nie obowiązywała, zezwolenia po spersonalizowaniu u siebie w biurze wydawałem od ręki.

Nowe reguły wymagają, abym wysłał zamówienie i dopiero po dwóch, maksymalnie trzech dniach zezwolenia są u mnie w biurze i mogę wydać je przewoźnikowi. Klienci biura muszą czekać na zezwolenia, do czego nie są przyzwyczajeni, co czasami doprowadza do nerwowych sytuacji.

Kolejny problem to limity kwartalne. Klient może mieć na stanie zezwolenia z dwóch kwartałów. Jeżeli ktoś ma duże limity, ten zapis nie stanowi problemu. Inaczej jest w przypadku małych firm, których limit roczny wynosi do 10 zezwoleń. Zanim pobierze nowe, musi rozliczyć pełny kwartał, a z tym bywają problemy. Zdarza się, że zezwolenia są w samochodach i np. przewoźnik potrzebuje nowych zezwoleń, a brak zwrotu jednego zezwolenia do pełnego rozliczenia kwartału blokuje pobór kolejnych zezwoleń. W ten sposób nie z własnej winy zablokowane ma możliwości zarobkowe.

Wcześniejszy regulamin ograniczał wydawanie zezwo-

leń do dwóch na samochód. Ponadto jeśli przewoźnik rozlicza zezwolenia u mnie, musi mieć świadomość, że zezwolenia wysyłam do BTM, co trwa kilka dni. Tymczasem klient zazwyczaj chciałby dokonać wymiany zezwoleń z dnia na dzień. W sumie to jest największe utrudnienie.

Osobiście postulowałem w BTM, żeby małe firmy zwolnić z reglamentacji i cały limit wydać im od razu. Niestety nie zostało to wprowadzone.

Ministerstwo obiecuje przegląd regulacji w czerwcu. Nie wiemy jednak, ile firm dotrwa do półroczia. Przez 2 miesiące dużo będzie się działo. Transport jest na granicy opłacalności, a przewozów jest bardzo mało. Przewoźnicy wolą pozostawić samochody na bazie niż dokładać do wykonywanych usług. Do świąt auta jeździły. Po świętach dużo zostało na bazach. To dotyczy zarówno firm specjalizujących się w jazdach na wschód, jak i na zachód. Takich firm jest jeszcze sporo. W stowarzyszeniu mamy też firmy obsługujące oba kierunki.

Obecna bariera administracyjna w postaci kwartalnej reglamentacji i personalizacji zezwoleń powoduje utratę możliwości świadczenia usług na kierunku wschodnim przez polskich przewoźników. Tutaj musi działać zasada „tu i teraz”, gdzie większość przewozów opiera się na zleceniach okazjonalnych, czyli jednorazowych, a przy takich



usługach dostęp do zezwoleń musi być natychmiastowy. Przewoźnicy z naszego stowarzyszenia realizują co piątą jazdę na wschód wykonaną przez polskie firmy.

Jerzy Jurkin

Wiceprezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku

Z perspektywy naszego stowarzyszenia sytuacja się unormowała. Nie ma dużego zainteresowania zezwoleniami, zmalał popyt, zatem z ich dystrybucją nie ma wielkiego problemu. Na początku roku wśród przewoźników zauważalny był duży niepokój o to, czy przepływ dokumentów okaże się wystarczająco sprawny i czy zezwolenia z nadrukiem trafią na czas do przewoźników. Nie mam sygnałów typu „Stoimy, bo nie dotarły zezwolenia”. Powodem ciszy może być brak zamówień na transport. Wielu jeżdżących na Rosję stoi.

Przyznaję, że przed personalizacją wydawanie zezwoleń było bardzo proste. Dlatego poprzedni stan nie był zły. W szafie leżały zezwolenia i pracownik biura nadrukowy-

wał nazwę. A kolega koledze w nadzwyczajnej sytuacji mógł pomóc i to było bardzo duże ułatwienie. Nie wiem, czy takie biurokratyzowanie systemu jest słuszne, ponieważ z nowym systemem da się żyć w normalnym trybie działania. Kłopot może być w sytuacjach wyjątkowych. Pamiętam, że na spotkaniu w Sejmie pani dyrektor BTM obiecywała, że w nagłych sytuacjach można zwracać się do niej bezpośrednio. Zdarza się, że do pilnego transportu są zwierzęta lub towary łatwo psujące się.

Uważam, że jeśli zezwolenie z limitu kolegi A otrzymał kolega B, to i tak zostało ono wykorzystane przez polski podmiot i pieniądze z przewoźnego w formie podatku trafiły do budżetu państwa. Było łatwiej przed zmianami, a nowy system jest troszeczkę kłopotliwy. Administracja państwa nie powinna stawiać dodatkowych przeszkód, bo i tak mamy dużo innych wyzwań. Oskarżanie środowiska o naruszenia są wyszonym z palca oszczerstwem.

Nie mamy kłopotów z reglamentacją. Dwa kwartały to długi czas. Jeśli firma pobiera zezwolenia w dziesiątkach sztuk, to może zorganizować powrót zezwoleń z firmy do stowarzyszeń. Nie mam sygnałów, aby brakowało czasu. Czyli nowe zasady nie spowodowały utrudnień i nie są uciążliwe.

Dla małych firm znowelizowane zasady mogą być utrud-



nieniem. Ale mała firma nie podbija rynku i nie jest w porządku w stosunku do przedsiębiorców, którzy są dekady na rynku, aby tworzyć nowe zasady dla mniejszych podmiotów. Może to być uznane za roszczeniową postawę. Na limit zezwoleń Rosja kr-3 pracuje się latami i polityka ministerstwa powinna iść w kierunku wzmacniania polskich przewoźników.

Zbigniew Dobrzyński

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej

Reglamentowanie wydawania zezwoleń na kwartały to niepraktyczne rozwiązanie. Przewoźnik ma roczny limit i powinien móc pobrać wszystkie dostępne zezwolenia, np. w jednym kwartale, jeżeli tak ułożyły mu się zlecenia. W znowelizowanej sytuacji nie może tego uczynić, choć limit jest „zaklepany” tylko dla niego.

Personalizacji nie zabronimy, bo limit znany jest na początku roku i zezwolenia są już wtedy rozdzielone.

System wymiany zezwoleń zagranicznych

Polska wymienia z innymi krajami zezwolenia zagraniczne. Jak są zasady i kim są uczestnicy tego systemu, opisujemy poniżej.

Tadeusz Wilk

Wymiana zezwoleń jest regulowana wieloma umowami międzynarodowymi, zarówno unijnymi, jak i dwustronnymi. Zasady dystrybucji określone są przez prawo krajowe, zaś sam podział nadzorowany jest przez komisję społeczną.

Podstawa prawna dla systemu zezwoleń

Do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych niezbędne są zezwolenia wydawane przez poszczególne kraje w drodze wymiany bilateralnej. Nie dotyczy to jedynie krajów członkowskich Unii Europejskiej, gdzie wykonywanie przewozów jest regulowane specjalnymi aktami prawnymi – Rozporządzeniem 1071/09 i Rozporządzeniem 1072/09 o dostępie do zawodu na terenie UE i dostępie do rynku UE.

Jednak nawet w przypadku krajów UE występują zezwolenia na tzw. przewozy do i z krajów trzecich, stosowane przez takie państwa jak: Litwa, Łotwa, Estonia, Węgry, Słowacja, Czechy, Chorwacja, Bułgaria.

Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (jednolity tekst w Dz. U. z 2019 r. poz. 58) stwierdza, że wy-

sokość kontyngentu zezwoleń ustala, w drodze porozumienia z odpowiednimi władzami innych państw, minister właściwy do spraw transportu. Odbywa się to w drodze negocjacji w ramach komisji mieszanych określonych w transportowych umowach międzynarodowych pomiędzy krajami.

W Polsce blankiety zezwoleń wytwarza i przekazuje za granicę, w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, główny inspektor transportu drogowego.

Jednocześnie ustawa stanowi w art. 30. ust. 1, że GITD wydaje przewoźnikowi drogowemu zezwolenie zagraniczne na przewóz rzeczy pod warunkiem posiadania przez niego licencji wspólnotowej, uprawniającej do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu rzeczy.

Natomiast podziału zezwoleń zagranicznych między przewoźnikami drogowymi dokonuje komisja społeczna powołana przez ministra właściwego do spraw transportu.

Komisja do spraw podziału zezwoleń

Komisja, o której mowa w ustawie, składa się z 7 osób. Sposób jej powołania oraz działania określa minister właściwy do spraw transportu w drodze odpowiedniego rozporządzenia.

W ostatnich latach toczyła się w środowisku międzynarodowych przewoźników drogowych dyskusja na temat działania komisji społecznej.

Po szeregu spotkań z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, minister infrastruktury wydał 18 lipca 2019 r. rozporządzenie w sprawie Komisji Społecznej do Spraw Podziału Zezwoleń Zagranicznych, któ-

re zmieniło wcześniej obowiązujące rozporządzenie.

Określa ono tryb wyłaniania składu oraz tryb działania komisji społecznej ds. podziału zezwoleń. Komisję powołuje minister właściwy do spraw transportu spośród kandydatów zgłoszonych przez polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych.

Każda organizacja może zgłosić tylko jednego kandydata.

Ministerstwo wystosowało zaproszenie do zgłaszania kandydatur do komisji społecznej z prośbą o dokonanie tego do 30 września 2019 roku.

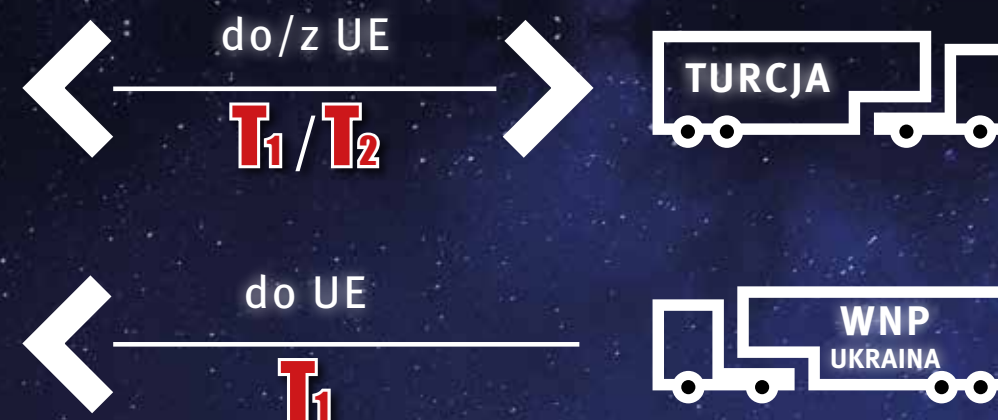
Decyzją nr 2 z 28 stycznia 2020 roku minister infrastruktury powołał komisję w siedmioosobowym składzie:

- Tadeusz Gajownik – przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej;
- Andrzej Kondracki – przedstawiciel Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia;
- Piotr Litwiński – przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników „Galicja”;
- Mieczysław Marosz – przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- Andrzej Olechnicki – przedstawiciel Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- Andrzej Szablowski – przedstawiciel Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- Tadeusz Wilk – przedstawiciel Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Zgodnie z rozporządzeniem MI, komisja na pierwszym posiedzeniu, zwołanym przez ministra 25 lutego 2020 roku, wybrała w głosowaniu przewodniczącego, którym został Tadeusz Wilk. ■

NOWOŚĆ w ZMPD

Odprawy tranzytowe



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Procedura T1/T2

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

Spotkanie w GITD: przyrasta problemów



Główny Inspektorat Transportu Drogowego regularnie organizuje spotkania Społecznej Rady Konsultacyjnej. 28 kwietnia została przeprowadzona po raz pierwszy w formie wideokonferencji.

Tadeusz Wilk

W trakcie 18. posiedzenia, przewoźnicy przekazali administracji swoje spostrzeżenia i wnioski. W trakcie posiedzenia minister infrastruktury Andrzej Adamczyk przedstawił dane dotyczące bieżącej sytuacji przewoźników, w tym ogólne informacje o natężeniu ruchu drogowego. Potwierdził, że od pewnego czasu obserwuje się schłodzenie ruchu, zarówno polskich przewoźników, jak i ruchu tranzytowego.

Mniejszy ruch, mniej dokumentów

Sekretarz stanu Rafał Weber poinformował, że natężenie ruchu spadło szczególnie w grupie pojazdów osobowych oraz autobusów i ocenił ten spadek na 20 proc. W grupie ciężarówek, według wiceministra, spadek ten wyniósł 9 proc., dla pojazdów z przyczepami 5 proc., a ciągników siodłowych 1,1 proc. Łącznie spadek w okresie od stycznia do kwietnia w stosunku do tego samego okresu w ub.r. wyniósł 15 procent.

Dyrektor BTM Małgorzata Wojtal-Białaszevska poinformowała o spadku liczby wydawanych doku-

mentów związanych z dostępem do zawodu oraz z wykonywaniem zawodu kierowcy. Jednocześnie rośnie liczba podmiotów rezygnujących z działalności transportowej.

W dyskusji, w której udział wzięło kilkunastu przedstawicieli środowiska przewoźników drogowych, sporo uwagi poświęcono zwłaszcza zatorom płatniczym i coraz dłuższym terminom płatności, co zleceniodawcy bardzo często tłumaczą pogarszającą się płynnością. Radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk podkreślił, że problem z płatnościami może narastać, zwłaszcza że nie wiadomo jaka jest i będzie kondycja zleceniodawców. Uważa, że należy walczyć o ustawowe skrócenie

terminów płatności zarówno na arenie unijnej, jak i krajowej. Przypomniał, że ZMPD wielokrotnie proponowało powiązanie płatności np. z odzyskiwaniem VAT.

Wypoczynek w kabinach

W wypowiedziach przewoźników pojawiła się także kwestia przejmowania polskich firm transportowych przez firmy i osoby ze Wschodu, w różnych formach (zakup całych polskich firm, wykupowanie udziałów, itp.), a także przejmowania ładunków przez przewoźników ze Wschodu, często po cenach niższych niż koszty.

Ułatwieniem dla nich są polskie przepisy, dopuszczające możliwość odbierania odpoczynku w kabinach (zarówno 24-godzinny, jak i 45-godzinny). To powoduje, że kierowcy nie zjeżdżają do swoich krajów, realizując odpoczynek w Polsce, aby po jego zakończeniu natychmiast ruszyć do pracy za granicami naszego kraju.

Zwracano także uwagę na koordy-

nację zliberalizowanych na czas pandemii przepisów z innymi państwami. Chodzi o przepisy dotyczące świadectw kierowców, wiz i zezwoleń na pracę kierowców spoza UE. Duże zainteresowanie budziła także kwestia wprowadzenia elektronicznych dokumentów, na przykład e-CMR, co w znacznym stopniu ułatwiłoby realizację przewozów międzynarodowych.

Padło również pytanie o zmianę ustawy o drogach publicznych. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury poinformowali, że w trwających nadal pracach nad ustawą wzięto pod uwagę zastrzeżenia środowiska transportowego.

Turecki protekcjonizm

Tadeusz Wilk zabrał głos w dyskusji na temat sytuacji na tureckiej granicy. – Co prawda Turcy wprowadzili pewne rozwiązania, ale polscy przewoźnicy w dalszym ciągu podkreślają, że wykonanie operacji wyładunku i załadunku w ciągu 72 godzin jest trudne do realizacji, a w wielu przypadkach

niemożliwe – powiedział radca prezesa ZMPD. Podkreślił, że Turcy nierówno traktują różne kraje. – Kierowcy z Bułgarii, Białorusi, Mołdawii czy Rumuni są inaczej traktowani niż Polacy.

Dlatego rząd powinien wprowadzić podobne warunki do wykonywania przewozów w naszym kraju dla kierowców tureckich – dodał Tadeusz Wilk. Polscy zleceniodawcy nie chcą korzystać z usług polskich przewoźników, bo ci mają problem z dostarczeniem do Turcji ładunków. Zaczynają znacznie częściej wykorzystywać do tego celu przewoźników tureckich.

Na spotkaniu rozmawiano o szkoleniach okresowych kierowców. Dużym ułatwieniem w obecnej sytuacji byłoby szkolenia on-line.

Oddzielnym ważnym problemem jest dramatyczna sytuacja przewoźników autokarowych. Przewoźnicy przewidują, że może się poprawić dopiero w przyszłym roku, co oznaczałoby upadek większości firm autobusowych.

reklama

Wreszcie więcej miejsca.



Z DKV BOX EUROPE znowu porządek na przedniej szybie.

Nigdy więcej boxów, które rozpraszają uwagę podczas jazdy. Dotrzyj wygodnie do celu z pomocą tylko jednego urządzenia. Oszczędź czas dzięki instalacji plug-and-play, automatycznym fakturom i wygodnej obsłudze.

dkv-euroservice.com/pl/uslugi/oplaty-drogowe



You drive, we care.



Turecka granica to problem dla polskich przewoźników

Rząd Turcji postanowił wykorzystać pandemię i zagarnąć rynek przewozów do i z Turcji. Polska branża domaga się zamknięcia granic dla tureckich przewoźników.



Robert Przybylski

Od 22 marca Turcja zamknęła granice dla zagranicznych kierowców z 66 krajów. Zrobiła to bez uprzedzenia, więc na granicy w Kapikule i po drugiej stronie szlabanu w Kapitane Andrejewo utknęły tysiące ciężarówek. Tureccy dyplomaci początkowo wprowadzali błąd administracji innych krajów, tłumacząc jakoby chodziło jedynie o badania i kwarantannę kierowców ciężarówek.

Skandaliczne warunki sanitarne

Jednak tureccy mundurowi zachowywali się wobec prowadzących zagraniczne samochody ciężarowe zupełnie jednoznacznie: „nie wjeździecie tu i koniec”. Policjant dodawał: „żadnej kwarantanny”. Turecki rząd, jakoby dbający o zdrowie i walczący z epidemią, zamykając granicę pozbawił tysiące kierowców podstawowych wygod sanitarnych. Samochody ciężarowe stały na poboczu autostrady w szczerym polu. – Sytuacja zaskoczyła mnie całkowicie –

przyznaje jeden z polskich kierowców. – Komunikaty UE zapewniały, że ruch odbywa się bez przeszkód i obostrzenia dotyczą tylko wybranych krajów. Faktycznie, Bułgarzy, Słowacy, Rumuni, Białorusini pracują normalnie. Tylko nasze auta utknęły na granicy. Trudna sytuacja, ale to typowa wojna gospodarcza. Pod osłoną koronawirusa Turcja zatrzymuje ciężarówki – uważa kierowca. Wskazuje przy tym, że kierowcy tureccy nie są poddawani kwarantannie, podobnie jak bułgarscy, rumuńscy, słowaccy, białoruscy.

Kierowca samochodu innej firmy

dziwi się wybiórczym zakazom. – Tydzień temu normalnie otwarte knajpy dla kierowców, toalety. Od piątku 27 marca nagle wszystko pozamykane i „panika”, czyli nieczynne jadalnie przydrożne, toalety i zakaz wjazdu dla obcych przewoźników. Taka psychoza, że podczas jednego załadunku mierzą mi temperaturę 8-krotnie – zaznacza.

Sytuacja na przejściu granicznym wymknęła się zarówno władzom bułgarskim, jak i tureckim spod kontroli. – Po pokonaniu kilkudziesięciokilometrowej kolejki (około 75 godzin) wszystkie samochody zmierzające do Turcji

są cofane z przejścia – opisuje sytuację 23 marca w Kapikule kolejny kierowca. – Polscy przewoźnicy mają całkowity zakaz wjazdu do Turcji. Pogranicze turecko-bułgarskie nie jest przystosowane do przyjęcia takiej ilości aut, by zapewnić bezpieczeństwo przewożonego towaru oraz nas, kierowców. Nie wspominając już o realizacji podstawowych potrzeb fizjologicznych.

Stoimy również przed dylematem, co w tej sytuacji uczynić, ponieważ obowiązują nas procedury tranzytowe, jak również zobowiązania wynikające z prowadzonej działalności.

Próbowałem na własną rękę ustalić poprzez tureckiego agenta, co w tej sytuacji mamy zrobić – jak ma wyglądać dostawa powierzonych towarów? Niestety w tym przypadku tureckie organizacje rządowe milczą lub zwyczajnie nikt nie odbiera telefonu. Nikt nic nie wie – opisuje kierowca.

Zakaz wjazdu dla tureckich kierowców

Polscy przewoźnicy są oburzeni sposobem działania władz tureckich. – Uważam tę sytuację za wysoce nie-

godziwą, gdyż od kilku lat obserwuję systematyczne przejmowanie gestii transportowej przez tureckich przewoźników stosujących dumping cenowy i wypierających nas, polskich przewoźników, z tego kierunku nieuczciwą konkurencją. Obecna sytuacja dodatkowo skłania do przemyśleń, iż powyższy zakaz ma charakter tendencyjny i wymierzony w nas – polskich przedsiębiorców.

W momencie, gdy nasze państwo, jak również większość krajów wspólnoty, pozwala na ruch transgraniczny transportu towarów wszelkim firmom przewozowym, w tym firmom tureckim, w obawie przed zakłóceniem logistycznych łańcuchów dostaw, my pozostajemy sami z widmem upadku i zakazem wjazdu – wskazuje przedsiębiorca.

- Skoro jednym głosem Europa stosuje zasadę odstępstw dla transportu towarów, może należałoby się zastanowić nad zasadą wzajemności wobec Turcji i zakazać wjazdu przewoźnikom z kraju obciążonego tak wysokim ryzykiem COVID-19? – uważa przewoźnik.

Następnego dnia po zamknięciu tureckiej granicy ZMPD wysłało do MSZ pismo z prośbą o szybką pomoc i zablokowanie wjazdu do Polski dla samochodów tureckich. W odpowiedzi podsekretarz stanu w MSZ Szymon Szykowski vel Sęk pismem z 30 marca stwierdził, że „Ambasador RP w Ankarze wyraził wobec Ministerstwa Spraw Zagranicznych Turcji oczekiwanie strony polskiej w sprawie usunięcia Polski z listy państw, których obywatele będący kierowcami zawodowymi, wykonującymi międzynarodowe przewozy towarowe, nie mogą przekraczać granicy Turcji”, na co Turcy nie wyrazili zgody. Na zakończenie stwierdził, że „kwestia ew. zamknięcia polskiej granicy dla przewoźników z Turcji leży poza kompetencjami Ministerstwa Spraw Zagranicznych”.

Zatem rząd nie ma zamiaru użyć jedyne skutecznego narzędzia do naprawy tej sytuacji.

Także IRU od 30 marca domaga się od Turcji zaprzestania protekcyjnych praktyk. Wskazuje, że turecko-unijną granicę przekracza każdego roku milion ciężarówek, z których co trzecia ma tablice państwa unijnego.

Turcy rządzą w Polsce

Do Turcji jeżdżą tysiące polskich ciężarówek, podobnie do Polski z Turcji i to właśnie one przejmują rynek. – W ub.r. tureckie firmy pozaniżały stawki. Za przejazd z Polski do Bukaresztu dostaje się taką samą stawkę jak do Istanbuhu – porównuje przewoźnik.

Zapewnia, że zaniżając stawki Turcy już przejęli gestię transportową w Polsce. – W 2016 roku transport z Olsztyna do Izmiru kosztował 2,5 tys. euro, w marcu 2020 zmalał do 1,9 tys. euro. Kółko Polska-Turcja-Polska dawało 4,5 tys. euro, teraz przychody zmalały do 3,6-3,7 tys. euro. To jest 20 proc. spadku – wylicza polski przedsiębiorca.

Tureckim firmom bardzo pomógł w eksporcie usług spadek kursu tureckiej liry. Polscy przewoźnicy uważają jednak, że tureccy przewoźnicy zdusili stawki stosując nieuczciwe metody. – Tureckich samochodów nikt nie kontroluje. Przyjeżdżają na pusto z innych krajów Europy i podejmują w Polsce ładunki do Turcji. Jesienią 2018 roku na terenie fabryki Avonu w Garwolinie celnik sprawdził, czy turecki samochód ma zezwolenie na taki transport. Okazało się, że nie miał odpowiedniego zezwolenia. Nie posiadał także zezwolenia EKMT. Celnik kazał rozładować pojazd. Ale to był tylko jeden taki przypadek – zaznacza przewoźnik.

Dodaje, że zlecenia polskiej fabryki Avonu zniknęły z rynku, przejęte przez tureckie spedycje. – Przejęły one gestię transportową. Nawet Fiat Auto Poland, Philips, Benckiser w Nowym Dworze – wszystko przejęli Turcy, choć do niedawna przewozy były podzielone między polskich i tureckich przedsiębiorców – zaznacza przewoźnik. – Teraz 95 proc. gestii transportowej jest po tamtej stronie i jako pośrednicy Turcy lożą nam skórę – skarży się.

Szacuje, że w eksporcie tureckie firmy wykonują 70 proc. przewozów, polskie 25 proc., a 5 proc. przypada na firmy z krajów ościennych. – Jeśli chodzi o import towarów, to 60 proc. przewozów wykonują firmy tureckie. Nasz rodzimy transport ma ok. 30 proc. Pozostałe 10 proc. przewożone jest przez firmy bułgarskie, ukraińskie, słowackie, białoruskie i litewskie, z lekką dominacją firm bułgarskich – wylicza przedsiębiorca.

Zezwolenia

Tadeusz Wilk z ZMPD przypomina, że drogowy ruch towarowy pomiędzy Polską i Turcją regulowany jest zezwoleniami. – Z Turcją nie wymieniamy się zezwoleniami dwustronnymi. Wymieniamy jedynie dwa rodzaje zezwoleń: tranzytowe oraz na kraje trzecie (wjazd na pusto). Tych ostatnich mamy 4 tys. i zawsze ich brakowało. Dlatego uzupełniamy braki zezwoleniami EKMT – tłumaczy Wilk.

W Polsce w przewozach do Turcji specjalizuje się ponad sto firm, które mają 2 tys. samochodów. W Turcji działa 2500 firm zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym. Są to duże, mocne firmy, bo tureckie przepisy wymagają, aby przewoźnik działający w branży międzynarodowej miał co najmniej 10 samochodów i odpowiednie zabezpieczenia finansowe.

Tureccy przewoźnicy dysponują 65 tysiącami samochodów ciężarowych i 75 tysiącami naczep. Samochodów jeżdżących do Europy jest 21 tysięcy. Przez ostatnią dekadę ta wielkość jest stała, bo ograniczeniem jest liczba zezwoleń. Reszta floty obsługuje pozostałe kierunki tureckiej wymiany handlowej. Ostatnie dwa lata przyniosły lekki spadek łącznej liczby samochodów, po kilku latach wzrostów.

Przychody tureckich firm z tytułu świadczonych za granicą usług sięgają 17,5 mld dol. Turcja ma podpisane umowy bilateralne z 70 krajami, w tym z Chinami, Mongolią i krajami Afryki Północnej.

Unia Europejska jest dla przewoźników znad Bosforu bardzo ważnym kierunkiem, bo połowa tureckiego eksportu trafia właśnie tam. Pozostałe kierunki to Rosja i kraje WNP oraz Azja Środkowa.

Samochody obsługują większość wymiany handlowej. Przewozy lądowe są najszybsze, choć problemem dla nich jest przepustowość przejścia w Kapikule. W normalnych warunkach kolejki sięgały dwóch dni. To jedyne przejście między Unią i Turcją, przejeżdżają przez nie samochody z całą wymianą handlową Turcji z Europą. Wielkością jest podobne do Koroszczyna, przez który przejeżdża na dobę tysięcy ciężarówek w jedną stronę. Przez Kapikulę przejeżdża 1200 zestawów, a po rozbudowie, która skończyła się w 2019 roku, przepustowość wzrosła do 1500 samochodów.

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
www.lotos.pl



Litewska konkurencja rośnie w Niemczech

Na rynku niemieckim widoczni są lokalni i polscy przewoźnicy, ale postępy robią litewscy.

Robert Przybylski

Samochody niemieckie wykonały w pierwszym kwartale 58,9 proc. przejazdów, o 0,4 punktu proc. więcej niż w analogicznym okresie 2019 roku, wynika z najnowszych danych BAG. Przebiegi ciężarówek z zagranicznymi rejestracjami zmalały o 1,2 proc., do 4,23 mld km. W marcu spadek pogłębił się do 3 proc.

Samochody z polskimi rejestracjami wykonały w pierwszym kwar-

tale 1,66 mld km, o 0,6 proc. więcej niż w pierwszym kwartale poprzedniego roku, ale marzec już należał do gorszych miesięcy, bo zakończył się 1,9-procentowym spadkiem.

Przypomnijmy, że w połowie marca samochody już utknęły na wjeździe do Polski. Wpływu tych niekorzystnych okoliczności nie widać po przebiegach aut z litewskimi rejestracjami, które w całym kwartale powiększyły się 12,6 proc., do 0,29 mld km. W marcu dynamika wzrostu jedynie lekko zelżała, do 10,4 proc.

Na trzecim miejscu (po samochodach niemieckich i polskich) w przebiegach uzyskiwanych w Niemczech znajdują się auta z czeską rejestracją. Pierwszy kwartał zakończyły z wynikiem 0,35 mld km, o 8,1 proc. gorszym niż w pierwszym kwartale 2019 roku. W marcu spadek pogłębił się do 9,9 proc.

Na czwartym miejscu znalazły się samochody z rejestracją rumuńską. W trzech pierwszych miesiącach roku wykonały 0,33 mld km, o 4,5 proc. mniej niż w 2018 roku i podobnie jak w przypadku samochodów z pozostałych państw przebiegi marcowe zmalały o 6 proc.

Zyskują tylko Litwini

Statystyki BAG pokazują, że samochody na litewskich numerach zwiększyły udział w rynku pomiędzy 2017 i bieżącym rokiem o 38 proc. Jest to wyjątkowe dokonanie, bowiem pozostali główni gracze albo zachowali swoją pozycję, albo tracili ją, jak to widać w przypadku pojazdów z czeskimi tablicami rejestracyjnymi. W 2017 roku ich udział w przewozach w Niemczech wyniósł 4,1 proc., zaś

W omawianym okresie udział ciężarówek z niemieckimi rejestracjami w przebiegach wzrósł z 57,4 proc. do 58,9 proc.

BAG podaje, że w marcu 2020 roku przebieg na samochód w przypadku polskich firm wyniósł 4,3 tys. km, gdy w analogicznym okresie 2017 roku było to nieco ponad 4 tys. km, wykonanych podczas 27 przejazdów. W przypadku litewskich samochodów przebieg wzrósł z 2,7 tys. km do 3,1 tys. km, dokonanych podczas 24 przejazdów. W 2017 roku na litewską ciężarówkę przypadało 21 przejazdów. Dla zagranicznych samochodów średnia liczba przejazdów wynosi 22, dla niemieckich 109.

Przeciętna długość trasy polskiej ciężarówki wyniosła ponad 160 km (o 11 km mniej niż w 2017 roku) i należała do najdłuższych. Litewskie samochody pokonywały podobny przeciętny dystans, wynoszący niemal 130 km (tyle samo co w 2017 roku). Średnia trasa samochodu zagranicznego liczyła 137 km, gdy krajowego 37 km.

Zablokowane granice

Do gorszych wyników całej branży transportu drogowego na pewno przyczyniły się utrudnienia na granicach. W pierwszym kwartale br. liczba przejazdów przez granicę niemiecko-holenderską zmalała o 2,1 proc., do 4,43 mln pojazdów. Na granicy z Austrią liczba pojazdów zmalała o 2,3 proc. - do 2,79 mln aut, zaś na polskiej o 2,4 proc. - do 2,32 mln. Drobny spadek nastąpił także na czeskiej, o 0,6 proc. - do 1,49 mln pojazdów.

Tąpnięcie nastąpiło w marcu. Ruch na granicy z Polską zmalał o 7 proc., do 0,78 mln ciężarówek. Na austriackiej skurczył się o 6,1 proc., do 0,95 mln pojazdów, na holenderskiej o 1,8 proc., do 1,54 mln. Na czeskiej spadek sięgnął 0,8 proc., do 0,52 mln. Największą dynamikę spadku BAG zanotował w marcu na granicy z Luksemburgiem (15,8 proc. - do 0,2 mln) i z Francją (14 proc. - do 0,27 mln).

Były też granice, na których liczba przejazdów zwiększyła się: na szwajcarskiej o 5,6 proc. - do 0,27 mln i duńskiej o 8,8 proc. - do 0,19 mln samochodów.

Polski tabor poniżej średniej

Polscy przewoźnicy w szybkim tempie modernizacją flotę. Pojawia się w niej coraz więcej samochodów spełniających normę czystości spalin Euro VI, bo średnia emisja zanieczyszczeń zmalała na koniec pierwszego kwartału tego roku do 2,5 grama na kWh. Spadek wyniósł solidne 6,6 proc. w porównaniu do końca pierwszego kwartału 2019 roku, jednak litewscy przewoźnicy modernizowali swoją flotę szybciej. Średnia emisja ich ciężarówek zmalała w tym samym czasie o 7,3 proc. - do 2,44 g/kWh.

Dla wszystkich ciężarówek jeżdżących po Niemczech emisje zmalały w omawianym okresie o 5,7 proc. - do 2,45 g/kWh. Trzeba zatem zauważyć, że polskie samochody nadal mają emisje powyżej średniej notowanej przez BAG. Niemieckie samochody emitują 2,43 g/kWh, włoskie 2,33, belgijskie 2,35, a holenderskie 2,36. ■

PRZEJAZDY W NIEMCZECH W PODZIALE NA REJESTRACJE

Przebiegi w Niemczech w mld km				
	2017	2018	2019	2020 I kw.
Niemcy	19,26	22	24,27	5,98
Polska	5,39	6,1	6,56	1,67
Czechy	1,39	1,43	1,44	0,35
Rumunia	1,17	1,31	1,35	0,33
Litwa	0,69	0,9	1,09	0,29

Udział w przebiegach w proc.				
	2017	2018	2019	2020 I kw.
Niemcy	57,4	58,3	59,5	58,9
Polska	16,1	16,2	16,1	16,4
Czechy	4,1	3,8	3,5	3,2
Rumunia	3,5	3,5	3,3	3,2
Litwa	2,1	2,4	2,7	2,9

Źródło: BAG

Nadal robimy swoje



Przewodniczący regionów ZMPD omówili podczas wideokonferencji wpływ stanu epidemii na sytuację przewoźników w transporcie międzynarodowym, działania ZMPD związane z pandemią, a także sprawy organizacyjno-członkowskie.

Piotr Gawelczyk

W ideokonferencja odbyła się 23 kwietnia. – Mimo bardzo trudnej sytuacji nadal robimy to, co do nas należy: dbamy o nasze interesy, nieustannie interweniując u rządzących – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek, witając przewodniczących regionów i otwierając posiedzenie.

Podkreślając wagę bieżącej i rzetelnej informacji poinformował zebranych o aktywności Zrzeszenia w związku z pandemią. – Wcześniej niż inni zaczęliśmy zdawać sobie sprawę z czyhającego niebezpieczeństwa i z tego, że możemy mieć jako

branża poważne kłopoty. Kiedy tylko pojawiły się pierwsze symptomy zagrożenia, zwróciliśmy się do premiera Mateusza Morawieckiego z prośbą o spotkanie i rozmowę – powiedział prezes Buczek.

Wystąpienia, postulaty, pisma, webinaria, konferencje, briefingi, ankiety

Dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel zrelacjonował w skrócie dotychczasowy rozwój wydarzeń związany z pandemią, uwzględniając takie kwestie jak m.in. poważne utrudnienia na zamykanych granicach, ze szczególnym naciskiem na omówienie sytuacji na granicy buł-

garsko-tureckiej, a także problemy z przedłużaniem ważności wiz i pozwoleń na pracę. Te wydarzenia wywołały reakcję ZMPD, na którą złożyła się cała gama działań w postaci m.in. licznych wystąpień do ministrów i premiera. – ZMPD była jedną z pierwszych organizacji, która wskazała premierowi Morawieckiemu skutki, jakie może przynieść rozwijająca się epidemia. Informacja na temat coraz większych trudności w realizowaniu przewozów pojawiła się trzy tygodnie przed wprowadzeniem pierwszych ograniczeń w naszym kraju – powiedział dyr. Mikiel. Zrzeszenie bardzo krytycznie odniosło się do przedstawionej przez rząd Tarczy Antykryzysowej, dając temu wyraz w oficjalnych wystąpieniach do odpo-

wiedzialnych za jej treść ministrów, w ramach ogólnopolskiej akcji „Tarcza nie wystarczy” i podczas webinarium, a także przedstawiając propozycje natychmiastowych zmian, które uratowałyby od bankructwa przynajmniej część firm transportowych. O ile propozycje Zrzeszenia i Forum Transportu Drogowego zyskały pełną akceptację wśród senatorów, o tyle podczas obrad Sejmu wszystkie poprawki wniesione przez izbę wyższą parlamentu zostały hurtowo odrzucone.

Dyr. Mikiel przypomniał działania ZMPD na arenie międzynarodowej, związane z obecnością w Brukseli stałego przedstawiciela Zrzeszenia Margarety Przybyły, m.in. wystąpienie do komisarz ds. transportu Adiny Velean w sprawie ujednolicenia w państwach unijnych odstępstw od czasu jazdy i odpoczynku kierowców oraz dramatycznej sytuacji na granicy bułgarsko-tureckiej. – Nie zapominamy też o Pakiecie Mobilności i Brexicie – powiedział dyr. Mikiel. Margareta Przybyła poinformowała o realizowanych przez nią działaniach w Brukseli, polegających m.in. na stałym kontakcie z europosłami, Komisją Europejską i przedstawicielami zrzeszeń z państw członkowskich oraz przedstawicielami IRU w celu ujednolicenia przepisów o czasie pracy kierowców i wydłużaniu ważności dokumentów oraz rozwiązywania sytuacji związanej z przekraczaniem granicy tureckiej.

Tarcza to durszlak

Przewodniczący regionów ostro wypowiadali się na temat rządowej pomocy dla przedsiębiorców, nazywając Tarczę Antykryzysową durszlakiem. – Tarcza to wielka parodia, nie znam przewoźnika, który dostałby chociaż złotówkę pomocy. Na pytanie o podatek od środków transportu słyszymy, że płatność może być odroczone o miesiąc – powiedział przewodniczący Regionu Kujawsko-Pomorskiego Adam Jędrzych. – Przedsiębiorcy zajmujący się przewozem mebli i samochodów leżą na łopatkach – powiedział z kolei przewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego Marcin Kobylarz. – Poza obietnicami nie ma żadnej realnej pomocy, odczuwają ją być może samozatrudnieni. Co prawda pojawiła się Tarcza Finansowa, która ma być uruchomiona po uzyska-

niu zgody UE. Ale uzyskanie pomocy uzależnione będzie od utrzymania zatrudnienia przez 12 miesięcy. Kto dziś może coś takiego zagwarantować? – dodał Marcin Kobylarz, postulując wystąpienie o zwolnienie z opłat za korzystanie z autostrad.

Na pytanie przewodniczącego Regionu Warmińsko-Mazurskiego Aleksandra Rejscha o możliwość zniesienia podatku od środków transportu prezes Buczek odpowiedział, że mimo usilnych starań nie uwzględniono postulatów Zrzeszenia.

Przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego Bonifacy Sornat narzekał na długotrwały proces decyzyjny w Urzędzie Wojewódzkim w Kiel-

– powiedział Sławomir Jeneralski. Poparł go prezes Buczek podkreślając, że argumenty przedstawiceli Zrzeszenia w rozmowach z rządzącymi opierają się w głównej mierze właśnie na opiniach przedsiębiorców.

Wspomniał także o środkach przekazu ZMPD, za pomocą których do przedsiębiorców przekazywane są aktualne, niezbędne w czasie pandemii informacje. Wymienił w tym miejscu stronę internetową, stronę na Facebooku i newslettery.

Dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowy ZMPD Anna Brzezińska-Rybicka w skondensowany sposób przedstawiła statystykę do-

ZMPD była jedną z pierwszych organizacji, która wskazała premierowi Morawieckiemu skutki, jakie może przynieść rozwijająca się epidemia. Informacja na temat coraz większych trudności w realizowaniu przewozów pojawiła się trzy tygodnie przed wprowadzeniem pierwszych ograniczeń w naszym kraju

cach dla uzyskania przedłużenia pozwolenia na pracę. – Trwa to nawet do 90 dni – powiedział Bonifacy Sornat. Adam Jędrzych zauważył jednak, że to kwestia indywidualna, zależna od konkretnego urzędu wojewódzkiego. – U nas z urzędu wszystkie zezwolenia są do końca pandemii automatycznie przedłużane – powiedział.

Trzykrotny wzrost odwiedzających stronę ZMPD

W celu poznania opinii przewoźników, ZMPD przeprowadziło cykl ankiet dotyczących aktualnej sytuacji w transporcie. Doradca Zrzeszenia Sławomir Jeneralski omówił wyniki najnowszej ankiety, w której pytano przedsiębiorców o ocenę mechanizmów pomocy oferowanej przez rząd. Poprosił jednocześnie przewodniczących regionów o pomoc w dystrybuowaniu wśród przewoźników z poszczególnych regionów informacji o ankiecie i mobilizowanie do jej wypełniania. – Im więcej będziemy mieli odpowiedzi, tym większą mamy wiarygodność naszych informacji regularnie przekazywanych decydom





tyczącą przekazywanych informacji. – Bardzo duży wzrost liczby wejść na stronę ZMPD i Facebooka w czasie pandemii wyraźnie pokazuje, że Zrzeszenie jest traktowane jako jedno z głównych źródeł pewnych i sprawdzonych informacji dotyczących przewozów międzynarodowych – powiedział dyr. Anna Brzezińska-Rybicka.

Scenariusze pomocy dla przewoźników

Przechodząc do kwestii organizacyjnych, prezes Jan Buczek poinformował o dyskusji, jaka odbyła się wśród członków władz Zrzeszenia, dotyczącej pomocy przewoźnikom dotkniętym pandemią. – Rozważaliśmy wiele scenariuszy i wariantów, skupiając się przede wszystkim na ewentualnym zakupie środków ochrony osobistej. Szybko zmieniająca się rzeczywistość, coraz większe nasycenie rynku tymi produktami, negatywne opinie kolegów, którzy rozpoczęli już tego typu pomoc, a przede wszystkim przepisy prawa, które wymagają zgody Zgromadzenia Ogólnego Delegatów na niezaplanowany wydatek spowodowały, że odłożyliśmy realizację tego pomysłu. Szukaliśmy alternatywnej formy pomocy i zdecydowaliśmy się na zawieszenie pobierania składki członkowskiej za rok 2020 do czasu przegłosowania tej uchwały przez ZOD, co spotkało się z pozytywnym odzewem członków ZMPD – powie-

dział prezes Buczek.

Pogratulował jednocześnie przewodniczącemu Regionu Kujawsko-Pomorskiego Adamowi Jędrzychowi, pełniącemu także funkcję prezesa Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego, decyzji o zakupie specjalnej służby odkażającej, która w najbliższych dniach zostanie zamontowana przed szpitalem zakaźnym w Bydgoszczy.

Prezes Buczek poinformował o przesunięciu terminu Zgromadzenia Ogólnego Delegatów z 28 maja na 30 września oraz o ewentualności zdalnych obrad, uzależniając przyszłe decyzje od sytuacji epidemicznej w kraju.

Zatory płatnicze

Ożywioną dyskusję wywołał temat rosnących zatorów płatniczych. – Ich poziom jest niespotykany. Przyczyną kłopotów są najczęściej pseudo pośrednicy, którzy nie rozliczają się z przewoźnikami. Dlatego rozwiązanie tego problemu będzie naszym zadaniem na najbliższy czas – powiedział prezes Buczek.

Przewodniczący Regionu Lubuskiego Józef Słowikowski podkreślił, że w polskim prawie nie ma odpowiednich zapisów, które w pełni chroniłyby przewoźników, np. dotyczących wyłudzenia usługi. Pojawiły się także opinie (m.in. Adama Jędrycha) o konieczności wpisywania do CMR wysokości przewoźnego. – Jeśli będzie taki obowiązek, zniknie 90 proc. sporów –

powiedział prezes Jędrzych.

Przewodniczący Rady ZMPD Piotr Kopczyński zauważył, że niektóre przepisy konwencji nie przystają do dzisiejszych warunków wykonywania transportu międzynarodowego. – Problemem są „firmy krzaki”, dlatego należy zwracać baczną uwagę na podmioty, od których bierze się ładunki – powiedział Piotr Kopczyński.

Zgodził się z nim m.in. przewodniczący Regionu Pomorskiego Tomasz Rejek. W jego opinii przewoźnicy powinni współpracować przede wszystkim ze spedytorami zrzeszonymi w Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki. Przewodnicząca Regionu Podlaskiego Małgorzata Zdrodowska zaproponowała stworzenie listy nieuczciwych spedytorów, lecz ze względu na m.in. ryzyko procesów pomysł ten nie znalazł poparcia. W zamian Józef Słowikowski zaproponował sprawdzanie spedytorów w KRS.

Przewodnicząca Regionu Śląskiego ZMPD Kornelia Lewandowska zwróciła uwagę na coraz dłuższe terminy płatności. – To wreszcie musi być uregulowane. Nie może być tak, że otrzymujemy zapłatę często po 200 dniach od wykonanej usługi – powiedziała. W odpowiedzi, także na uwagę Adama Jędrycha na temat bardzo dużych zatorów płatniczych m.in. we Francji, Margareta Przybyła poinformowała, że postulat skrócenia czasu regulowania faktur pojawia się także na europejskiej agendzie i ZMPD jest aktywnym uczestnikiem dyskusji także i w tym zakresie.

Karnety w niższej cenie

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Joanna Popiołek mówiła o sprzedaży karnetów TIR, a także o realizowanym wspólnie z IRU od lutego projekcie czasowego obniżenia ceny karnetu 6-woletowego do 99,90 zł w połączeniu z bezpłatną pre-deklaracją TIR-EPD na Białoruś, co spotkało się z dużym zainteresowaniem przewoźników. – Mimo pandemii przygotowujemy się na Brexit, a jednym z elementów tych przygotowań jest wprowadzenie systemu T1/T2 – powiedziała Joanna Popiołek, przedstawiając najnowsze dane dotyczące liczby członków.

Dyrektor generalny Wiesław Staroska przedstawił informacje o aktualnej, w znaczącej mierze zdalnej, organizacji pracy biura i systemu obsługi klientów oraz sieci POK.

NAWET JEŚLI TWOJA FLOTA JEST DALEKO...

...WCIAŻ MOŻESZ NIĄ ZARZĄDZAĆ NA EKRANIE.



Nowy MAN TGX. Simply my truck.

Jednego możesz być pewien: z nowym MAN TGX nigdy nie stracisz pełnego obrazu swojej firmy. Innowacyjne usługi MAN DigitalServices ułatwiają koordynację i monitorowanie floty w sieci w czasie rzeczywistym. Cyfrowe usługi, takie jak MAN Essentials i MAN Perform, pomagają zoptymalizować wykorzystanie kierowców i pojazdów. A w połączeniu z wyjątkowo oszczędnym pod kątem zużycia paliwa układem napędowym, nowy MAN TGX jest bardziej efektywny niż kiedykolwiek wcześniej. #SimplyMyTruck



Sztuka w tym, żeby się nie poddawać

Gospodarka się kręci dzięki transportowi, a ten polega na kierowcach. Zapytaliśmy ich o warunki pracy w czasie pandemii.

Piotr Gawęlczyk
Robert Przybylski

Tomasz i Monika, Polska

Dopiero od dwóch lat jesteśmy na swoim. Wcześniej przez trzy lata pracowałem jako kierowca międzynarodowy, Monika niedawno zrobiła prawo jazdy. Teraz jeździmy w podwójnej obsadzie. Na początku marca nie było wiadomo, jak to się dalej rozwinie. Kierowcy u kolegi w firmie odmawiali wyjazdów – małe dzieci, niektórzy po nowotworach, czyli w grupie ryzyka. Ten strach przechodził i na nas. Ale jak już trochę pojeździliśmy i zobaczyliśmy, co i jak, powoli zaczęliśmy się

oswajać z całą sytuacją.

Chociaż niby obaw nie ma, to na razie wozimy towary (od stali po chipsy i pampersy) tylko do krajów bałtyckich. Wirus skutecznie zniechęcił nas do jeżdżenia na Zachód. Jak nas mocno przycisnie, to na pewno wrócimy. Ale jeszcze nie teraz. Kiedy wirus zaczął dawać się we znaki, był wręcz szal na załadunki. Potem z każdym tygodniem było ich coraz mniej, ceny zaczęły gwałtownie spadać, część przewoźników stanęła. Ci z mniejszym taborom jakoś sobie jeszcze radzą.

Mamy non-stop włączone laptopy, ciągle szukamy zleceń. Jakoś trzeba sobie radzić. Ładunków jest bardzo mało, firmy dopiero wracają do życia. Obiecują, że coś dla nas będzie,

ale jak na razie jest straszny wyścig wśród przewoźników. Nie wiem, czy nie lepiej byłoby postawić samochód na tydzień-dwa, przeczekać. Mamy dwa pojazdy, drugie auto też pracuje. Tydzień-dwa może by nie bolało, ale na dłuższą metę... Leasing kosztuje nas łącznie 9 tys. zł miesięcznie. Jak ktoś ma dziesięć aut bez stałych zleceń, stałych umów, to ma gigantyczny problem. Poszukiwanie dobrych ładunków spędza wszystkim sen z powiek. Kiedy to się skończy? Mamy nadzieję, że jak najszybciej, ale trzeba mieć chłodną głowę. Liczymy na czerwiec-lipiec, kiedy branża budowlana ruszy pełną parą. Wtedy może wróci normalność. Zresztą gospodarka zaczyna się już pomału odmrażać. Jeste-

śmy optymistami, bo nie mamy innego wyjścia (śmiech).

Słyszałem o wyrejestrowywaniu firm. To jest jakiś pomysł na przeczekaanie, ale jednocześnie duże ryzyko. Kiedy przewoźnik zniknie z rynku, trudno będzie mu się odnaleźć po powrocie. Wiem to z autopsji. Kiedy nie odzywamy się do naszych stałych zleceniodawców, to ciężko do nich wrócić; w tym biznesie trzeba być cały czas na bieżąco. Sztuka w tym, żeby się nie poddawać.

Alexandr, Ukraina

Problemem jest mniejsza ilość ładunków. W czwartek rozładowałem się i od piątku poszukuję ładunku. Sa-

mochody naszej firmy stoją także na bazie. Do rodziny na Ukrainę też nie mam jak pojechać, bo na granicy czeka mnie 2-tygodniowa kwarantanna.

Jeżeli już znajdzie się towar do przewiezienia, to robota dobrze idzie. Kolejek na granicach już nie ma, przejazd jest płynny.

Nie korzystam z nowych regulacji pozwalających na wydłużenie czasu pracy. Jeżdżę po 9 godzin dziennie, jak przewidują przepisy.

Saulus, Litwa

Jeździmy jak jeździliśmy. Pracuje się jak poprzednio, dużych różnic nie ma. Firma wyposażała nas w maski i rękawiczki i trzeba je zakładać podczas

załadunku. Poza tym nie trzeba nic więcej. Podczas załadunku lub rozładunku kontraktu z ludźmi raczej nie mam. Na granicach nie ma utrudnień, przejeżdża się swobodnie. Jeżdżę do wszystkich krajów i nie mam obaw, że się zarażę koronawirusem. Ostatnio byłem w Hiszpanii, zrobiłem 45-godzinną przerwę w domu i wracam na trasy do Europy. Jeżdżę po krajach UE, a poza głównymi państwami czasem mam trasy do Szwecji. Przez Polskę przejeżdżam tranzytem.

Na parkingach czasem spotykam zamknięte toalety, ale wtedy przejeżdżam na inny postój. Generalnie nie ma problemu z sanitariatami. Wyrażnie widać, że jest mniej pracy i to jest największy problem.

Artur, Polska



Arkadiusz, Polska



Artur, Polska

Pracuje się normalnie, nie ma problemu z przejazdem przez granice. Co prawda na samym początku potrzebowałem doby, żeby przejechać przez Świecko, ale później okazało się, że kierowcy z Ukrainy kręcili paucę na poboczu i prawym pasie i dlatego wszystko się zatkało. Poza tym o problemach na granicy nie słyszałem.

Po Europie jeździ się lepiej niż poprzednio, bo jest wyraźnie mniejszy ruch. Wczoraj przejechałem rekordowe 830 kilometrów ze średnią prędkością 85 km/h. Także na parkingach jest mniej samochodów. Zamknięte toalety to rzadkość. W Niemczech wszystko jest otwarte, mamy nawet darmowe prysznice. W Polsce administracje parkingów zdążyły je pozamykać.

Wożę chłodnią leki i widać po parkingach, że na ten transport jest zapotrzebowanie. Chłodnie rzucają się w oczy, jest ich sporo.

W sumie w Europie wszędzie jest ten sam problem z wirusem, niezależnie, czy jest to Hiszpania, Włochy czy inny kraj. Więc nie ma strachu, żeby wybrać się na Półwysep Apeniński lub Iberyjski.

Do Hiszpanii i Włoch jeździ się nawet lepiej niż przed kryzysem. W obu tych krajach kierowcom nie wolno wychodzić z kabiny. Dokumenty przewozowe zostawiam w chłodni i podczas rozładunku są stamtąd zabierane. Przy załadunku załadowca też tam je zostawia. Jeśli jest taka potrzeba, wszystko przyniosą mi do samochodu. Nikogo nie widzę i szybko mogę ruszać w trasę.

Z możliwości przedłużonego czasu pracy nie korzystam. Są tak różne rozwiązania wprowadzone, a ja nie chcę narażać się na kontrole w innych krajach. Wolę prowadzić według standardowych reguł i mieć święty spokój.

Uważam, że każdy kierowca ciężarówki powinien być profilaktycznie po powrocie na bazę badany na obecność koronawirusa. Wtedy ze spokojnym sumieniem wracałbym do domu.

Maxim, Ukraina

Podczas pandemii jeździ się lepiej niż normalnie. Zrobiło się luźniej na drogach, mniej jest osobówek. Na granicach też nie ma problemu. Funkcjona-

Włodzimierz, Ukraina



nariusze dokonują pomiaru temperatury ciała bez wysiadania z kabiny, dzięki czemu ruch na przejściach odbywa się płynnie.

Wychodząc z kabiny zakładałem maseczkę. Załadunki i rozładunki przebiegają sprawnie i szybko je kończę. Objawów paniki nie widziałem. Nikt nie boi się koronawirusa. Tylko pierwszy tydzień był nerwowo. Jechałem z rurami do Francji i na granicy żandarmeria nie wpuściła mnie. Musiałem wrócić na Ukrainę i rozładować się. Teraz Francuzom przeszło, można do nich wjeżdżać. Także do Włoch wszyscy jeżdżą i nie słyszałem o jakichkolwiek problemach. Mamy wydzielone parkingi, na które wpuszczani jesteśmy ze specjalną nalepką.

Przejazd z Włoch przez Słowenię na Węgry odbywa się tylko w konwojach, które jadą bez przerw. Nie obowiązują wtedy przepisy o czasie pracy kierowcy i wszystkie ciężarówki jak najszybciej muszą pokonać trasę. Jeżeli kierowca nie skorzysta z konwoju, wówczas musi poddać się na Słowenii 2-tygodniowej kwarantannie. Musiałem przejść ją na Ukrainie po powrocie z Włoch, ale cóż, trzeba zachować ostrożność.

Toalety są pootwierane na parkingach, a w Niemczech wręcz nie widać większych zmian w stosunku do normalnych czasów. W sumie nam, kierowcom pojazdów dalekobieżnych, pracuje się jak zwykle albo nawet lepiej. Najgorszy jest brak ładunków. Stoimy po tygodniu czekając na nie. Z inspektorami na drodze też nie ma problemu.

Arkadiusz, Polska

Maseczek mam dużo, żona trochę uszyła. Czy się boję? Pewnie, że tak. Ale taką mam pracę, a zobowiązania same się nie uregulują. Czy teraz jest łatwiej niż miesiąc, dwa temu? W moim przypadku niewiele się zmieniło. Trzeba uważać i dostosowywać się do przepisów. To wszystko. Jeżdżę bez przerwy, jedynie po świętach byłem tydzień w domu, bo było kiepsko z ładunkami.

Kiedy zaczęła się ta cała pandemia, moja pierwsza myśl – nie jadę. Ale potem przyszła następna: przecież jest rodzina, mam rachunki do zapłacenia. Jeśli nie pojadę, nie będę miał pieniędzy. Jak rodzina przyjęła decyzję, że będę dalej jeździł? No, szczęśliwi to nie byli, ale takie jest życie, nie zawsze ma się to, co by się chciało mieć. W każdym razie żona walizek na wycieraczkę nie wystawiła (śmiech). Zresztą regularnie wracam do domu. Widzę się z rodziną, ale przy zachowaniu wszystkich środków bezpieczeństwa.

Boję się dlatego, że moja praca to Włochy. Mimo że firma (Polanos z Gostynina, ok. 50 samochodów) zachowała się bardzo porządnie – nie tylko zapewniła rękawiczki i inne potrzebne rzeczy (ewentualnie można je kupić samemu, a fakturę wystawić na firmę), ale i dołożyła premię do każdego kółka, to kilku kolegów wyłamało się, nie chcieli się narażać.

Jeździmy do Włoch, co prawda nie w te najgorsze rejony, ale kraj to

kraj. Byłem m.in. w Turynie, Florencji i Neapolu. Kiedy zaczęły się pojawiać pierwsze informacje o wirusie, Włosi się nie przejmowali, mówili: przyszło, to pójdzie. Patrzyli się na mnie jak na idiotę, bo ja już wtedy miałem rękawiczki i maseczkę. Po dwóch tygodniach wszystko zmieniło się o 180 stopni. Włochy stały się nie do poznania. Naczępę rozplandeczyli, towar zdjęli, papiery przynieśli. Z samochodu nie wysiadałem. No i oczywiście obowiązkowo: maseczka i rękawiczki. Bez tego nie wpuścili do firmy na krok. Na załadunku i wyładunku ostrzeżenia są do tej pory. Coraz więcej firm wraca do działania, ale też jeszcze dużo jest pozamykanych. Szokiem dla mnie były puste ulice. We Włoszech przez pewien czas osobówek na drogach nie było praktycznie wcale; dopiero teraz zaczyna się ruch.

Włodzimierz, Ukraina

Bez dłuższej przerwy jestem już drugi miesiąc w trasie. Przez ten czas nie widziałem się z mieszkającą we Lwowie rodziną (żona i dwie córki – jedna ma 11 lat, druga 6). Bezpośrednie spotkania muszą na razie zastąpić łączenia internetowe. Bardzo za nimi tęsknię, rozumiem, jaka jest sytuacja. W firmie, w której pracuję (Stylinart z Przemysła) pytali mnie, czy chcę dalej jeździć, czy mają mnie ściągać do bazy. Chciałem już zjechać do domu po miesiącu, ale gdybym tak zrobił, to wiem, że szybko bym nie wrócił do pracy, bo granica zamknięta.



Leszek, Polska

przewoźnik nr 71

Siedziałbym w domu bez pieniędzy. A wiadomo, potrzeby są duże, jak u każdego. Dobrze, że widzę mam jeszcze ważną na pół roku. Nie biorę sobie wirusa do głowy. Praca to praca, muszę się trzymać, mogło być przecież jeszcze gorzej. Jeżdżę po całej Europie, głównie do Niemiec. Podczas niektórych załadunków nawet nie wysiadam z samochodu, gdzie indziej jest po staremu, ale wtedy wszyscy obowiązko-wo w pełnym „uzbrojeniu”. Dominuje spokój.

Na granicy w Olszynie, kiedy kolejka miała ze 20 km długości, podwozili nam wodę i jedzenie. Teraz w Niemczech jest bardzo spokojnie. Widzę, że nie ma tam wielu ludzi, którzy chodzą w maseczkach i rękawiczkach. Ja mam jedno i drugie. Emocje nie ponoszą, zresztą nie byłoby dobrze, gdyby za kółkiem puszczały mi nerwy. Poza tym nie myślę zbyt dużo o wirusie – teraz jest, ale musi się przecież kiedyś skończyć.

Leszek, Polska

Jak się czuję z tym wszystkim? Mimo że jeżdżę już od 1980 roku, to taka historia zdarzyła mi się po raz pierwszy, i chyba już ostatni w życiu. Jestem po

trzech zawałach, ciężko mi się oddycha. Gdybym założył maskę, nie doszedłbym z samochodu do toalety na parking.

W pewnym momencie na polskich parkingach wszystkie męskie toalety były pozamykane. Wszędzie wisiały kartki z napisem awaria, awaria, awaria. Rozmawiałem na jednej ze stacji z pracownikiem, powiedział mi: panie, a kto to wszystko będzie sprzątał? No to jeździliśmy tydzień brudni, bo nie było się gdzie wykąpać. Tłumaczyli się, że wirus. A przecież pod prysznice myjemy się cali. Takie tłumaczenie to zwykłe lenistwo i wygodnictwo. W Niemczech prysznice nie dość że są otwarte, to jeszcze bezpłatne. U nas odwrotnie.

Mówią, że kierowcy roznoszą wirusa. To nieprawda – jesteśmy badani tak często, że nie ma na to szans. Przez Niemcy jestem przelotem, nie mam kontaktu z ludźmi, tylko przez CB z innym kierowcą. Nawet gdybym złapał wirusa, to za kilka godzin bym o tym wiedział. Za granicą wszędzie są odkażalniki, wjeżdżam na firmę to nawet nie otwieram drzwi, nie wychodzę z samochodu. Wiadomo – maseczka, rękawiczki, odkażanie, łącznie z kabiną. Nie mam obaw. Zaczy-

nam się bać wtedy, gdy wychodzę do sklepu. Jedni się boją, inni mówią, że ten cały wirus to ściema. Dopóki nie zachorują. Inna sprawa, że nie znam zarażonego kierowcy.

Nie mogę sobie pozwolić na przerwę w pracy. U mnie nie było opcji, że przeczekam tydzień czy dwa. Musiałem jeździć. Jestem po chorobie i teraz muszę nadrobić; dla mnie każdy kilometr to być albo nie być. Ładunków jest mniej; firmy co prawda pracują, ale krócej, do godz. 14, i na zwolnionych obrotach. To odbija się na interesie. Dopiero co rozładowano mnie przez pół dnia i następny ładunek przeszedł mi koło nosa. Stoję już trzy dni, a powinienem być z kolejnym towarem na kolejnym rozładunku. Co gorsza nie wiem, kiedy dostanę następne zlecenie. Jak stoję, to pieniądze uciekają. Muszę się utrzymać, a ta chłodnia to moje jedyne źródło dochodów. Pracuję pod duńską firmą spedycyjną, a wiadomo, że w takim układzie pieniądze nie są za duże, takie na przetrwanie, przeżycie. Co z tego że paliwo staniało, skoro spedycja obniżyła frachty?

Wczoraj jeden z kierowców zwierzył mi się, że chce kupić sobie auto i założyć firmę. Odpowiedziałem: chło-

przewoźnik nr 71

pie, na co ci to? Masz wypłatę na czas i spokój? Masz. To tego się trzymaj. Wiem co mówię. Wracam do domu i zamiast odpoczywać, zaczynam kombinować, gdzie by tu znowu coś zarobić. Tak to jest. Ciężka branża. Cholerne ciężka. A do tego ten wirus...

Kiedy jest się samemu w kabinie, to można zwariować. Nie ma do kogo gęby otworzyć i dodatkowo człowiek martwi się, co się dzieje w domu. Wtedy nie jest łatwo. Ja w kabinie mam całą rodzinę. Jeżdżę z synem, żona mi zmarła. Chłopak przyucza się, pomaga. Kiedyś chciał przejąć po mnie interes, ale zmienił zdanie. Woli zostawić auto na bazie, wrócić do domu i o nic się nie martwić. Ma rację. W trasie ciągle są telefony, trzeba zrobić to, trzeba zrobić tamto, a na drodze jesteś sam... Jeszcze kiedy w domu jest pomoc, żona przygotowuje dokumenty, to jest trochę łatwiej. Ale tak... To nie jest czas na transport.

Syn mnie pilnuje. Zanim wsiądę do samochodu, muszę umyć ręce i je odkażić, niezależnie od tego, czy robiłem to przed chwilą gdzieś indziej czy nie. To mi się podoba. Nie wiem, czy czegoś przypadkowo nie dotknąłem. Przepisy obowiązują i trzeba się do nich stosować, ale widzę, że niektórzy lekko do nich podchodzą, są trochę nieodpowiedzialni.

W ubiegłym roku już bym nie żył. Miałem zawał. Pogotowie wyciągnęło mnie z domu, kazali usiąść na krzeselku przed karetką i zaczęli dzwonić, który szpital mnie przyjmie. A przy zawałach najważniejszy jest przecież czas. Miałem szczęście, że trafiłem na pielęgniarkę, która uparła się i cały czas robiła mi masaż serca. Syn już dowiedział się od lekarza, że zszedłem. A ona mnie wyprowadziła. Wróciłem do żywych dopiero po 35 strzałach. Nie chcieli mi powiedzieć, która to babka była, nawet nie miałem możliwości podziękować. Nerwy, stres... Wszystkich ich to czeka (pokazuje głową na parking). Najważniejsze jest zdrowie. Ja to wiem.

Na parkingu nie widać żadnego kierowcy. Wszyscy siedzą w samochodach. Kiedyś wychodzili na zewnątrz, pogadało się, pośmiało, czas szybciej zleciał. A teraz taki dziwny świat się zrobił: samochody na parkingu są, a kierowców jakby nie było...

Na rządową pomoc mogę tylko machnąć ręką. Dla 5 tysięcy to nawet szkoda czasu na wypełnianie doku-



Kamil, Polska

mentów. To jest nic, przecież ja jednak razowo tankuję paliwo za 6 tys. zł. To nie jest pomoc dla nas.

Kamil, Polska

Jeżdżę po kraju, ale dostrzegam spowolnienie w transporcie międzynarodowym, bo tamte firmy zaczynają szukać pracy w przewozach krajowych. Stawki i tak są niskie, więc trudno, żeby jeszcze spadły.

Spowodowane pandemią obostrzenia przyniosły ułatwienia dla kierowców. Najważniejsze to zakaz wysiadania z kabiny. Dokumenty oddaję bez wysiadania i przynoszą mi je do kabiny, zatem nie muszę na nic czekać. W końcu moją rolą jest jazda. A było tak, że w magazynie Biedronki w Mszczonowie do okienka czekało na dokumenty 30 kierowców. To 2-3 godziny stania. Niby robię to w trakcie pauzy, ale jak by nie patrzył jest to strata czasu.

Drugie wygodne rozwiązanie to szybkie za- i wyładunki. Ponieważ nie wychodzę z kabiny, podstawię samochód, auto jest błyskawicznie rozładowane lub załadowane i mogę ruszać w trasę. W chłodni palety są ustawione tak gęsto, że się ich nie mo-

cuje, więc czas na za- lub rozładunki znacznie się skrócił.

Ułatwienia wprowadzone podczas pandemii mogłoby zostać wdrożone na stałe i obowiązywać także po pandemii.

Na początku pandemii panika ogarnęła cały kraj, pod sklepami Polom czy Biedronki stały tłumy. Woziliśmy wtedy po dwie warstwy palet, aby szybko uzupełnić braki na sklepowych półkach. Magazyny sieci były do pełna załadowane dobrem i to nie ułatwilo obsłudze poruszania się, bo wszędzie było ciasno. Wówczas załadunek trwał nieco dłużej niż zazwyczaj. Teraz się uspokoiło.

W mojej pracy zmian w zasadzie nie ma. Gdy wychodzę z kabiny, muszę założyć maseczkę i rękawiczki. Pracuje się nawet lepiej niż poprzednio.

Wiem, że rząd pozwolił kierowcom na wydłużenie godzin pracy, ale akurat w przewozach krajowych to nie jest konieczne, ponieważ w 5-6 godzin dojadę do każdego odbiorcy. Nawet przy normalnych regulacjach nie muszę gonić i daję mi to komfort.

Rodzina nie narzeka, że ma kierowcę zawodowego, który wraca z trasy i może być zagrożeniem, bo mam ją ze sobą. Jeździmy z żoną razem. ■

Gazowe inwestycje



Przewoźnicy testują samochody zasilane LNG. Razem z taborem kupują gazowe stacje. Sprawdzamy, czy ta inwestycja się opłaca.

Robert Przybylski

Ujinni politycy promują LNG jako paliwo dla samochodów ciężarowych. Także w Polsce ma stać się bardziej popularne. Spółka Polskie LNG podpisała 10 października umowę z Sela-Linde na rozbudowę terminala LNG w Świnoujściu. Możliwość wysyłki gazu po gazyfikacji wzrośnie o połowę, do 7,5 mln m³.

Dzięki tej inwestycji gazowego paliwa dla samochodów ciężarowych nie powinno zabraknąć. Z badania Shell dotyczącego LNG wynika, że paliwo to ma znaczny potencjał w transporcie drogowym. Na podstawie obecnych trendów szacuje się, że do 2040 roku liczba pojazdów ciężarowych w UE może wzrosnąć o 307 000, do 2,76 miliona. Wśród nich 17 proc. (480 tys.) będzie mieć silnik na LNG i zastąpi tym paliwem 11,5 mld litrów oleju napędowego.

Według DNV GL po europejskich drogach już dziś jeździ ponad 4 tys. pojazdów ciężarowych napędzanych

skroplonym gazem ziemnym. Shell zaznacza, że w Polsce jest już przeszło 20 klientów z kartami Shell LNG.

Too się opłaca

Największym w Polsce użytkownikiem pojazdów zasilanych LNG jest tyska spółka EPO-Trans, która ma 30 tak zasilanych ciągników siodłowych. Właściciel Piotr Ozimek podliczył koszt przejechania stu kilometrów takim zestawem. Do obliczeń przyjął cenę LNG w wysokości 2,5 zł/kg oraz 4,1 zł za litr ON.

Jego samochody z silnikami diesla spalają średnio 27,25 l ON/100 km, przy wydatku na paliwo wynoszącym 111,73 zł. Kilogram ON ma wartość opałową 43 MJ, zaś kilogram LNG 50 MJ, zatem zastępując ON przez LNG zużycie przeliczamy współczynnikiem 0,86. Czyli spalanie LNG wynosi 27,25 x 0,9 = 24,53 kg LNG/100 km, co kosztuje 61,31 zł/100 km. Na gazowe paliwo trzeba wydać 55 proc. tego co na olej napędowy.

Zakładając miesięczne przebiegi na poziomie 12 tys. km, oszczęd-

ność przekracza 6 050 zł miesięcznie, a w przeliczeniu 1412 euro.

Ozimek przyznaje, że wyższe są także wydatki: rata leasingowa jest o 470 euro wyższa, miesięczny koszt serwisowania jest o 100 euro wyższy, zaś ubezpieczenie jest o 24 euro wyższe.

Po odjęciu wydatków w kieszeni przewoźnika zostaje co miesiąc 818 euro z każdego samochodu. To nie koniec korzyści, bo trzeba jeszcze doliczyć zerowe myto w Niemczech. Ozimek zakłada, że w tamtym kraju pokonuje miesięcznie 8 tys. km, zatem przy zerowej stawce oszczędza 1469 euro (0,187 euro x 8 tys. km). W sumie oszczędności z myta i paliwa sięgają 2314 euro miesięcznie.

Zerowa stawka obowiązuje do końca 2020 roku. Od stycznia 2021 roku stawka dla aut na LNG będzie o 0,011 euro mniejsza od diesla Euro VI, zatem miesięczna oszczędność sięgnie 88 euro z myta i 818 euro z paliwa, co da łącznie 906 euro.

Można też założyć spalanie 24 l ON/100 km oraz 22 l LNG/100 km. Wówczas przejazd stu km kosztuje 98,4 zł na oleju napędowym i 55 zł na

autostrada
MASZBUD ROTRA

Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

www.rotra.targikielce.pl

NOWY TERMIN TARGÓW
30.06-2.07.2020



Największe spotkanie branży w Polsce: spojrzenie w przyszłość, wymiana wiedzy, testowanie sprzętu, pokazy dynamiczne.

Wstęp na targi bezpłatny
po rejestracji na stronie

www.autostrada-polska.pl



Nowość:
Forum AUTOSTRADA

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

#ZmieniamTerminNieRezygnuję



LNG. Różnica w wydatkach sięgnie 5208 zł, to jest 1215 euro. Po odliczeniu wyższej raty, serwisu i ubezpieczenia (470 + 100 + 24 euro) przewoźnikowi zostaje 621 euro. Przez 2020 rok nie będzie płacił myta w Niemczech (1440 euro), a po 2020 roku oszczędności wyniosą 709 euro miesięcznie (621 + 88 euro).

Dostawcy

O dostawy bije się kilka firm, w tym spółka PGNiG, która we wrześniu podpisała ważny do końca czerwca 2020 roku kontrakt na dostawę tysiąca ton LNG dla floty 27 samochodów Bisek-Asfalt operującej na Dolnym Śląsku.

Jednak najaktywniejsze są rosyjskie Cryogas i Novatek. – Cryogas oferuje najlepsze warunki dla budowy i nadzorowania pracy stacji tankowania LNG i LCNG w Polsce – zapewnia kierownik regionalny LNG i CNG dla transportu Karol Wieczorek. Twierdzi, że Cryogas jest w stanie optymalnie dopasować parametry pracy urządzeń i wielkości zbiorników magazynowych. – Posiadamy największe doświadczenie w Polsce dla budowy stacji LNG i LCNG połączonych z dostawami gazu LNG – podkreśla Wieczorek.

Zaznacza, że firma dysponuje dwudziestoma własnymi cysternami do dystrybucji LNG. – Jesteśmy w stanie zapewnić tankowanie do kilkudziesięciu pojazdów w ciągu doby. Posiadamy największą liczbę stacji LNG w Polsce. Dostawy gazu LNG Cryogas wykonuje do kilkudziesięciu instalacji przemysłowych oraz stacji tankowania. Są one położone na terenie Polski, państw bałtyckich oraz Czech i Słowacji. Dostawy realizujemy w ramach długoterminowych kontraktów połączonych zazwyczaj z budową stacji LNG – opisuje Wieczorek.

Cryogas prowadzi dostawy z największych terminali morskich LNG i fabryk skraplania LNG w Europie Środkowej. – Długość kontraktu dla celów napędowych to zazwyczaj między 4 a 7 lat (najdłuższy obejmuje dekadę) i najczęściej jest zbieżna z okresem leasingowania nowych pojazdów. Równie ważny jest wolumen gazu LNG, pozwalający otrzymać lepsze warunki cenowe dostaw paliwa – zachwala kierownik regionalny.

Konkurencyjny Novatek to spółka córka producenta gazu ziemnego, firmy Novatek PAO. Spółka wraz z partnerem uruchomiła w obwodzie leningradzkim zakład Cryogas-Vysotsk. Jest to fabryka skraplania gazu ziemnego wraz z terminalem eksportowym na brzegu Zatoki Fińskiej, której spółka Novatek jest większościowym udziałowcem. Ponadto rozpoczęto projektowanie i budowę średniej skali terminalu przeładunkowego LNG o wydajności około 300 tys. ton rocznie w porcie Rostock w Niemczech. Spółka ma także własną flotę cystern. – To wszystko daje gwarancję ciągłości dostaw skroplonego gazu ziemnego o najwyższej jakości, nawet przy gwałtownym wzroście popytu, który prognozowany jest na najbliższe lata przez wielu analityków – zapewnia prezes Novatek Polska Dariusz Bratoń.

Bratoń dodaje, że umowy na dostawę gazu są zwykle kilkuletnie, jeżeli obejmują pełen zakres usług, w tym najem i serwisowanie urządzeń. – Natomiast umowy na dostawę gazu z reguły zawiera się na okres jednego roku z opcją przedłużenia – stwierdza prezes.

Stacje

W lutym w Krzywej, na rozwidleniu A4 i A18, EPO-Trans otworzył pub-

liczną, całodobową stację tankowania LNG. Ponad 20-tonowy zbiornik wystarczy do obsłużenia ponad stu samochodów dziennie. Dostawcą gazu jest Novatek.

W tym samym miesiącu w podwrocławskich Bielanych, w okolicach magazynów Amazon, Shell otworzył pierwszą stację LNG. W Polsce spółka zamierza otworzyć 8 takich obiektów. Jest to część europejskiego projektu, do którego należy również DISA, Scania, Iveco, CNH Industrial Capital Europe oraz Nordsol. Celem konsorcjum jest zbudowanie 39 stacji LNG w Europie, stworzenie floty 2 tys. samochodów ciężarowych napędzanych LNG oraz budowa zakładu produkcji bio-LNG w Holandii.

W Europie już jest uruchomionych 13 stacji LNG. Najmłodszą z nich otworzył Shell 10 października w Lehre koło A2 w Dolnej Saksonii. Pojemność stacji LNG wynosi niemal 30 ton, co oznacza, że jest w stanie napełnić zbiorniki LNG 150–200 pojazdów ciężarowych dziennie. Jest to druga publicznie dostępna stacja LNG w Niemczech. Pierwsza (też Shella) działa w Hamburgu. W Niemczech są dwie (Lehre pod Wolfsburgiem i Hamburg) i dwie w budowie, w Holandii 16, w Belgii 4 i piąta w budowie. We Francji 5 i szósta w budowie.

Novatek Polska oferuje dwa rodzaje stacji tankowania, dopasowane rodzajem zastosowanych rozwiązań do planowanej liczby tankowań oraz możliwości inwestycyjnych klientów. Stacja o charakterze stacjonarnym, dzięki dużej pojemności magazynowej zbiornika kriogenicznego LNG do 80 m³, zapewnia najbardziej zaawansowaną technologię do obsługi dużej liczby pojazdów - do 100 tankowań dziennie. Konstrukcja tego rodzaju stacji pozwala na stopniową jej rozbudowę o kolejne elementy, co umożliwia obsługę większej liczby pojazdów wraz ze wzrastającym popytem. – W przypadku drugiego rodzaju rozwiązania zwanego stacją modułową, w której stosujemy zbiorniki kriogeniczne o pojemności do 45 m³, możemy zapewnić do 50 tankowań dziennie. Ale i w tym przypadku przewidzieliśmy możliwość dostawienia dodatkowych zbiorników w przyszłości, w celu zwiększenia liczby obsługiwanych kierowców – zaznacza Bratoń. ■

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Po nocach myślałem o tej inwestycji

Piotr Ozimek, właściciel firmy EPO-Trans, mówi o przyszłym napędzie samochodów ciężarowych, czyli ciekłym gazie.

Z Piotrem Ozimkiem rozmawia Piotr Gawętczyk

■ Czy Piotr Ozimek to wizjoner?

Nie. Jestem realistą patrzącym kilka kroków do przodu, z nastawieniem na to, co można poprawić, ulepszyć. Siłą napędową do dalszego rozwoju jest to, żeby być ciągle krok przed konkurencją. Cieszę się, że takie myślenie udało mi się zaszczyć moim dzieciom. Zarówno córka, jak i syn – mistrz Europy w eco-drivingu samochodów ciężarowych z 2012 roku – pracują w firmie.

■ Czy inwestycja w samochody zasilane gazem LNG była jak do tej pory najtrudniejszą decyzją biznesową w pańskim życiu?

To była ważna decyzja, wymagająca poważnego zastanowienia się i różnych analiz. Ale nie, nie była ta najważniejsza. Taką z pewnością było uruchomienie w 1987 roku prywatnej firmy trans-

portowej. Przez trzy lata sam jeździłem ciężarówką. Niektórzy śmiali się ze mnie – ty, magister-inżynier, jeździsz jako zawodowy kierowca? Po latach ci sami koledzy przyszli do mnie i u mnie pracują.

■ Musi pan jednak przyznać, że ciężarówki na gaz to jeden z kamieni milowych w rozwoju motoryzacji.

Z pewnością. Zainwestowałem w pojazdy zasilane LNG na początku ubiegłego roku. Do sierpnia 2019 roku nasza firma miała więcej samochodów zasilanych gazem niż reszta Polski. Za mną ruszyli inni. Dziś takich pojazdów jest ok. 150.

■ Trudno być pierwszym, albo jednym z pierwszych?

Tabletek na sen nie brałem, ale wieczorami i po nocach długo myślałem o tej inwestycji. Przez pierwsze dwa miesiące bardzo często cytowałem Konrada Wallenroda, który na koniec swojej działalności powiedział tak: „Po stokuć przekłeta godzina, w której zmuszony

od wrogów chwyciłem się tego sposobu”. Nie chodzi o tych wrogów, lecz o pierwszą część zdania.

■ A dziś?

Dziś, gdy już nauczyliśmy się pracować z tego typu pojazdami, stwierdzam, że było to bardzo dobre rozwiązanie. Przy okazji zachęcam innych przewoźników, by nie załamywali się pierwszymi niepowodzeniami. Nasza pierwsza, mobilna stacja paliw była obarczona bardzo wieloma wadami i dużymi ubytkami gazu, co powodowało mniejszą opłacalność.

■ Przeklinał pan, bo wchodził pan na nieznany grunt bez zabezpieczenia?

Tak. Musiałem uczyć się na własnych błędach. Dziś koledzy uczą się na moich (śmiech).

■ Były kosztowne?

Idzie to przeżyć. Stresujące na pewno. Ale nie żałuję.

■ Jak dużo czasu minęło od zakiełkowania pomysłu po jego realizację?

Mniej więcej pół roku.

■ Dosyć szybko.

To prawda. Pomógł mi syn, który entuzjastycznie podszedł do wyzwania. To on był tak naprawdę głównym inspiratorem całego przedsięwzięcia. W trudnych momentach mocno mnie wspierał.

■ Trudno było przekonać kierowców do jazdy gazowymi ciężarówkami?

Na początku? Bardzo trudno. Musiałem przekonywać, że naprawdę nie jeżdżą na bombie. Podpierałem się nie tylko własną wiedzą, ale i stosownymi publikacjami naukowymi. No i przekonać spedytorów, że zorganizowanie konkretnych kursów będzie się im opłacało.

■ Dziś ma pan...

... 35 samochodów LNG dwóch marek – Iveco i Scania. Obie równie dobre. Gdybym mógł wziąć układ napędowy z Iveco, a nadwozie i kabinę ze Scanii i zrobić z tego jeden samochód, byłoby idealnie (śmiech).

■ Czyli wychodzi, że jednak wizjoner... (śmiech).

■ 35 pojazdów zasilanych LNG to dużo?

Nie, to zaledwie 11 proc. naszej floty, ale od czegoś trzeba zacząć. Zamówiliśmy już kolejnych kilkadziesiąt pojazdów. Nie można sobie pozwolić na stu-procentową wymianę floty m.in. dlatego, że na europejskim rynku nadal są duże ograniczenia wynikające z dostępności stacji zasilania. Dlatego trzeba mieć – jeszcze – diesle, i – już – LNG. Myślę jednak, że za kilka lat te pierwsze będą w zdecydowanej mniejszości. Być może pojawi się inne, alternatywne rozwiązanie, ale jeszcze go nie widzę.

■ Jak wygląda sytuacja ze stacjami LNG w Europie?

Najlepiej pod tym względem jest we Włoszech, nieźle w Belgii i we Francji. W Niemczech jest ich zaledwie sześć, może siedem. W Polsce są na razie cztery, trzy z nich na terenie prywatnych baz transportowych z utrudnionym wjazdem.



■ Niewielka liczba stacji bardzo przeszkadza w biznesie?

Nie. Tak organizujemy transporty, żeby nam to nie kolidowało. W zależności od ładunku i stylu jazdy kierowcy, ciężarówka LNG może na jednym tankowaniu przejechać 1200-1400 km.

■ Jaki jest rząd wielkości oszczędności?

Wiele razy prezentowałem te dane na różnych spotkaniach z przewoźnikami. Czy to się opłaca? Na jednym czy dwóch pojazdach może tego jeszcze nie widać,

ale koleżanki i koledzy, nie obawiajcie się. Poza wymiernymi, czysto finansowymi oszczędnościami są jeszcze inne, np. ekologia.

■ Otwarcie stacji LNG to chyba powód do dumy?

To chyba najnowocześniejszy obiekt w Europie wyprodukowany przez renomowaną francuską firmę.

W lipcu 2019 roku „Rzeczpospolita” nagrodziła firmę EPO-Trans tytułem „Najbardziej innowacyjna firma transportowa w Polsce”.

Trzeba zrobić porządek z mafią pośredników

Rząd powinien zapewnić pewność obrotu gospodarczego oraz uszczelnić system VAT. Problem leży w firmach pseudo-spedycyjnych, które mają niski kapitał zakładowy i od lat okradają przewoźników towarowych i budżet państwa.

Józef Słowikowski

D oświadczenie pokazuje, że powszechną praktyką takich pseudo-spedytorów jest np. opłacanie leasingu luksusowego samochodu pieniędzmi przewoźnika, następnie wykupienie auta za grosze na siebie lub członka rodziny, wyprowadzenie pieniędzy i likwidacja firmy. Proceder okradania przewoźników podkopuje branżę transportową i prowadzi do licznych bankructw. Szacunki mówią, że 10 proc. frachtów przewoźników znika wraz z takimi podmiotami.

Polska branża transportu drogowego charakteryzuje się dużą liczbą mikro i małych firm przewoźnych, których nie stać na wynajęcie kancelarii prawnej oraz długotrwałe i kosztowne procesy, więc przewoźnicy ponoszą straty.

Nawet jeżeli wejdą na drogę postępowania sądowego, to i tak po otrzymaniu wyroku i nadaniu klauzuli wykonalności mogą ponieść dodatkowo wysokie opłaty komornicze. Dzieje się tak wtedy, kiedy w trakcie procesu firma pseudo-spedycyjna znika z rynku, bo jej jedynym majątkiem był kapitał w wysokości 5 tysięcy zł.

Złodziejska karuzela

Proceder tego typu firm polega na dogadaniu się z logistykami w zakładach pracy i przejęciu ładunków. W skrajnych przypadkach przechodzą one nawet przez kilka firm pośredniczących.

Tworzy się w ten sposób karuzelę oraz powoduje, że przewoźnicy są na samym końcu tego łańcuszka. Za usługi otrzy-

mują zapłatę niepokrywającą kosztów transportu, ale z braku ładunków na rynku zmuszeni są do przyjęcia takich zleceń.

Ta sytuacja jest niebezpieczna dla obrotu gospodarczego. Firmy, które rzekomo pośredniczą i ułatwiają pracę przewoźnikom, w rzeczywistości tworzą coś w rodzaju nielegalnej organizacji, która żeruje na mikro, małych i średnich firmach transportowych. Po pewnym czasie firmy pseudo-spedycyjne znikają z rynku nie placąc należności przewoźnikom za wykonane usługi.

W okresie pandemii sytuacja się jeszcze pogorszyła, dużo firm pośredniczących zawiesiło działalność tylko po to, żeby nie zapłacić przewoźnikom. Po pewnym czasie ci sami ludzie przy tych samych numerach telefonów, niejednokrotnie z tą samą siedzibą, tylko z inną nazwą, NIP i REGON poprowadzą znów swoją działalność.

Wyludzenie usługi transportowej

Przepisy kodeksu karnego nie chronią w żaden sposób obrotu gospodarczego w kwestii świadczenia usług. W unormowaniach prawnych, jak i w kodeksie karnym nie ma pojęcia wyludzenia usługi, w tym usługi transportowej. Według obowiązującego kodeksu karnego, prokuratorzy z braku możliwości ścigania oszustów, którzy wyludzili w sposób umyślny i zaplanowany usługi transportowe w przewozie osób i rzeczy stosują artykuł 286 §1 KK: „Kto, w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, doprowadza inną osobę do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem za pomocą wprowa-

dzenia jej w błąd albo wyzyskania błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8”.

Artykuł ten nie pozwala na skuteczne postawienie zarzutów, ponieważ większość spraw kończy się umorzeniem postępowania ze względu na to, że podejrzany (pseudo-spedytor) twierdzi, że w chwili zamówienia usługi miał zamiar zapłacić, natomiast inne zdarzenia mu na to nie pozwoliły. Choć bezsporne jest, że od nadawcy usługi transportowej pobrał wynagrodzenie, to nie przekazał należnej części przewoźnikowi.

Minister sprawiedliwości powinien unormować w kodeksie karnym pojęcie wyludzenia usługi. Postulujemy zapis mówiący, że pośrednik mógłby dysponować na cele własnej firmy tylko i wyłącznie swoją marżą.

Proponujemy wprowadzić sankcje karne oraz finansowe dla tego typu działalności, co powinno spowodować wyeliminowanie do minimum z rynku transportowego nieuczciwych firm i osób, które żerują na niedoskonałości polskiego prawa.

Proponujemy zapis o treści:

- § 1. Kto zamawiając usługę przewozu osób lub rzeczy nie dokona zapłaty za wykonaną usługę podlega karze pozbawienia wolności od... miesięcy do lat... oraz karze grzywny w wysokości trzykrotnej wartości wyludzonej usługi.
- § 2 Kto pośrednicząc w wykonaniu usługi przewozu osób lub rzeczy otrzyma zapłatę, a nie przekazuje jej w określonym terminie przewoźnikowi, podlega karze pozbawienia wolności od ... miesięcy do lat ... oraz ka-

rze grzywny w wysokości pięciokrotnej wartości wyludzonej usługi.

Dodatkowo proponuję umieszczenie zapisu o sankcji dotyczącej dopuszczenia do zawodu organizatora przewozu osób lub pośrednika spedytora w przewozie rzeczy:

- §1 Kto nie dokonał zapłaty na rzecz przewoźnika za wykonaną usługę transportową i został skazany w drodze procesu karnego nie może wykonywać zawodu pośrednika lub organizatora transportu przez okres 5 lat od uprawomocnienia się wyroku.
- §2 Cofnięcie licencji lub zezwolenia na organizowanie transportu następuje z urzędu z chwilą uprawomocnienia się wyroku w sprawie karnej dotyczącej wyludzenia usługi przewozowej. Dokonanie tych zapisów jest neutralne dla budżetu państwa, ponieważ poza nakładem pracy urzędników do dokonania stosownych zapisów, budżet nie będzie ponosił kosztów. Nowelizacja na pewno przyniesie znaczne korzyści finansowe dla budżetu państwa w postaci podatku VAT oraz podatku CIT i PIT. Przyniesie również korzyści dla firm przewozowych, które ponoszą koszty, nie otrzymując z tego tytułu należnego wynagrodzenia, które trafia do kieszeni oszustów.

Patologia bez sankcji

W przypadku przewozów międzynarodowych Konwencja CMR z 1956 roku w art. 13 ust. 2 pozwala na wpisanie w liście przewozowym w pozycji 20 wysokości przewoźnego (frachtu) oraz walutę, zaś w pozycji 14 tego listu zaznaczenie, że przewoźne nie zostało opłacone.

Po wejściu do Unii Europejskiej coraz liczniejsi pseudo-spedytorzy zaczęli zabierać przewoźnikom wypełniania tych rubryk listu, szantażując ich, że nie otrzymają zleceń. Drobnymi przewoźnikami korzystającymi z pseudo-spedycji godzi się na taką sytuację, co doprowadziło

do patologii na rynku przewozów rzeczy, którą dziś obserwujemy.

Myślę, że czas najwyższy, żeby zadziałały organy państwa nie tylko polskiego, ale też UE, i wprowadziły obowiązki wpisywania przez przewoźników oraz odbiorców wysokości frachtów pod groźbą nieuznania faktur, jako kosztu uzyskania przychodu i możliwość rozliczenia podatku VAT.

Sąd Najwyższy stoi na stanowisku, że niewpisanie wysokości należnego frachtu w liście CMR w pozycji 20 pozbawia przewoźnika prawa dochodzenia należności za wykonaną usługę.

Sytuacja ta dotyczy również przewozów krajowych. Wprawdzie reguluje ją polskie prawo przewozowe w art. 51 ust 1 i 2, które mówią, że w przypadku przejęcia listu przewozowego odbiorca wchodzi w stosunek zobowiązaniowy z przewoźnikiem.

Problem polega na tym, że tak jak zagranicą, tak i w kraju odstąpiono od listu przewozowego, wprowadzono WZ lub inne dokumenty. Minister infrastruktury w porozumieniu z ministrem finansów powinni opracować i wprowadzić do obrotu prawnego, jako integralną część faktury, list przewozowy, w którym będzie umieszczona wysokość przewoźnego.

Opracowanie i wprowadzenie tego listu przewozowego i obligatoryjne wpisywanie wysokości frachtu ukróci nadużycia i zlikwiduje małe karuzele VAT-owskie.

Wprowadzenia tych przepisów przy kolejnej tarczy antykrzysowej nie powinno rządowi sprawić większych problemów, ponieważ przyniesie korzyści dla przedsiębiorstw i budżetu państwa, zwiększając wpływ z podatków.

Autor jest prezesem zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Żarach oraz wiceprezesem zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie.

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:



**Gotowi na sukces**

Na górze od lewej: Andrzej Stawski (główny trener), Rafał Sztompka (trener techniczny), Jacek Świerczyński, Jacek Litteck, Przemysław Rajewski (prezes Mercedes-Benz Trucks Polska), Sebastian Duda, Piotr Materzok (Head of Customer Service and Parts), Miłosz Ziętkiewicz, Łukasz Litteck, Piotr Robakowski (trener z zakresu części zamiennych i akcesoriów). Na dole od lewej: Anna Bruzda (koordynatorka szkoleń „miękkich”), Mariusz Jaraszek, Marek Perekitko, Rafał Gościński.

Mistrzowie serwisu

Team serwisowy Mercedes-Benz Trucks Polska pod kierownictwem trenera Andrzeja Stawskiego zdobył mistrzostwo świata w zawodach Mercedes-Benz Global TechMasters Truck 2019!

Jakość serwisu w przypadku pojazdów ciężarowych jest kluczowa: samochody mają pracować, a nie stać, bo każdy dzień przestoju generuje koszty i zaburza działalność firmy. Dlatego Mercedes-Benz Trucks, oprócz codziennej pracy nad podnoszeniem jakości swoich usług w tym zakresie, podejmuje działania specjalne, które dodatkowo motywują do rozwijania umiejętności obsługi klientów. Po to właśnie co dwa lata odbywają się międzynarodowe mistrzostwa Global TechMasters – zawody doradców i techników serwisowych oraz specjalistów w zakresie części zamiennych. Biorą w nich udział pracownicy serwisów Mercedes-Benz Trucks z całego świata. W październiku 2019 roku po raz pierwszy to Polacy okazali się najbardziej kompetentnym, najszybszym i najlepiej zgranym zespołem spośród drużyn z 11 krajów. W skład „złotej czwórki” weszli Sebastian Duda z Wrocławia (technik systemowy, Grupa Wróbel), Rafał Gościński z Poznania (sprzedawca części i akcesoriów, MB Poznań), Jacek Litteck ze Szczecina (diagnosta, Mojsiuk Szczecin) i Marek Perekitko z Warszawy (doradca serwisowy, MBW Emilianów). Ich głównym trenerem był Andrzej Stawski z Truck Training Mercedes-Benz Trucks Polska.

Jako zespół pokonali w czterech etapach rywalizacji 10 drużyn: z Austrii, Brazylii, Grecji, Finlandii, Niemiec, Szwajcarii, Rosji, Rumunii, Turcji i Włoch. Ponadto zdobyli drużynowe złoto za tzw. pit stop, czyli najszybszą (8'30") wymianę dwóch wewnętrznych kół w tylnych „bliźniakach” w Actrosie. Do tego doszły nagrody indywidualne: mistrzostwo świata w zakresie sprzedaży części

i akcesoriów dla Rafała Gościńskiego i srebrny medal w doradztwie serwisowym dla Marka Perekitki. Przygotowania do zawodów trwały kilka miesięcy. – Najpierw centrala w Niemczech przysłała nam test teoretyczny online, który w lutym wykonało kilkadziesiąt pracowników serwisowych w całej Polsce – opowiada trener Andrzej Stawski. – Na tej podstawie wyłoniliśmy ośmioosobowy zespół, który w czerwcu zaprosiliśmy do Warszawy na treningi uwzględniające już zadania praktyczne, które przygotowaliśmy na podstawie wcześniejszych zawodów Global TechMasters.

W hali szkoleniowej Mercedes-Benz Trucks w Warszawie przy Daimlera 1 stanął Actros, a uczestnicy szkolenia musieli wykonać ćwiczenia, których trenerzy spodziewali się na mistrzostwach. Były to: wykonanie przeglądu i znalezienie ukrytej usterki w pojeździe (technik systemowy), rozmowa doradcy serwisowego z „trudnym klientem”, dobór i sprzedaż części zamiennych oraz znalezienie przez diagnostę ukrytych poważniejszych usterek w samochodzie. – Wszystkie te czynności nasi specjaliści wykonują oczywiście codziennie i mają je bardzo dobrze opanowane. Podczas naszego treningu jednak naszym celem było sprawdzenie, jak sobie z tym radzą w sztucznych warunkach, w stresie, pod presją czasu: np. na diagnostykę i usunięcie usterki wraz z dokumentacją na zawodach była tylko godzina! – wyjaśnia Andrzej Stawski. – Dlatego przebieg kolejnych konkurencji obserwowała rozbudowana komisja złożona z kolegów z różnych działów, którzy bardzo się starali przeszkadzać i dekoncentrować uczestników.

Chcieliśmy, żeby możliwie wiernie stworzyć warunki podobne do tych, jakie panują na zawodach. Zasadnicze treningi zajęły cały wrzesień. – Na co dzień raczej nie działamy zespołowo. Ale na zawodach nie może być czterech osobnych ludzi – żeby wygrać GTM, trzeba być zgraną drużyną – mówi Marek Perekitko, wicemistrz świata w doradztwie serwisowym, od 22 lat związany z Mercedes-Benz. – Musieliśmy więc zbudować team, który będzie zgrany, sprawny i szybki. Tu bardzo pomocne okazały się tzw. treningi miękkie: zadania kreatywne, takie jak budowanie wieży z makaronu czy papierowego mostu, zagadki logiczne. To brzmi jak zabawa, ale właśnie takie aktywności wiążą ludzi, budują atmosferę współpracy. No i takie zadania były też w jednym z etapów mistrzostw.

Nad przygotowaniem treningów pracował zespół szkoleniowców wewnętrznych Mercedes-Benz Trucks Polska: Andrzej Stawski – trener odpowiedzialny za całość przygotowań, Piotr Robakowski – trener z zakresu części zamiennych i akcesoriów, Rafał Sztompka – trener techniczny, Anna Bruzda – koordynatorka szkoleń „miękkich”, oraz Ryszard Grabowski – trener z zakresu procesów. – Chodziło o stworzenie zespołu nastawionego na współpracę, stawiającego na jedność w działaniu i na wspólny sukces. Powstała drużyna, która wykorzystuje mocne strony każdego uczestnika, potrafi działać niestandardowo i jest wolna od wewnętrznych konfliktów – podkreśla Andrzej Stawski. – Jako jedyni mieliśmy też nasze zawołanie bojowe – przed każdym zadaniem stawialiśmy w krąg, łapaliśmy się za ramiona i wznosiliśmy okrzyk „jazda!”. To było hasło do maksymalnej koncentracji.

Podczas samych mistrzostw emocje były ogromne. Stres, kamery, hałas – do tego rywalizacja, wzajemne obserwowanie się. – Założyliśmy jednak, że jedziemy tam na luzie: pozytywnie nastawieni, otwarci, uśmiechnięci, i to się sprawdziło – mówi główny trener. – A rezultaty przeszły nasze oczekiwania. Radość i satysfakcja były ogromne – zarówno nasze, jak i kibicujących nam w Polsce koleżanek i kolegów z Mercedes-Benz Trucks, którzy na żywo śledzili w internecie rozgrywki i ogłoszenie wyników. Teraz mamy apetyt na jeszcze więcej: za dwa lata będziemy bronić tytułu! Zawody Global TechMasters to jednak nie tylko sport i zabawa. Wnioski z przygotowań będą miały wpływ na pracę działu TruckTraining. – W tym roku w programie szkoleń wprowadzimy moduły z przygotowania do tych zawodów – tłumaczy Andrzej Stawski. – A zyskają na tym nasi klienci!



Andrzej Stawski, główny trener drużyny, Truck Training & Mentoring:

– Elementy treningu na mistrzostwa GTM włączymy do naszego normalnego programu szkoleń

Najszybsi

Tylko 8'30" zajęła Polakom wymiana dwóch wewnętrznych kół w tylnych „bliźniakach” w Actrosie



Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 49

LUTZ ASSEKURANZ

Kompensata szkód

Wraz ze wzrostem liczby dużych szkód dla przewoźników i ich ubezpieczycieli coraz większego znaczenia nabiera zagadnienie „kompensaty szkód”, w szczególności w odniesieniu do kradzieży, napadów rabunkowych i tzw. przewoźników-widmo.

Od czasu, gdy we wcześniejszych latach 50. ubiegłego stulecia negocjowano warunki Konwencji CMR i gdy w końcu w 1956 roku weszła ona w życie, upłynęło już ponad 60 lat. Jednak od tamtego czasu nie zmieniło się ograniczenie odpowiedzialności zgodnie z art. 23 CMR, które początkowo wynosiło 25 złotych franków/kg, potem zostało zmienione na 8,33 SDR/kg, (Protokołem do Konwencji CMR w 1978 roku; w Polsce od

21.02.2011 r.), co odpowiada mniej więcej kwocie 10 EUR/kg. Zapis ten z powodu braku mechanizmu regulacyjnego nigdy nie został dostosowany do inflacji.

8,33 SDR/kg jest niewystarczające

Przykład Austrii dobrze pokazuje, jak od tamtego czasu podrożały towary. Wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych z 1950 roku, opublikowany przez Austriacki Federalny Urząd Statystyczny, ma za podstawę wartość 100,0. W 1956 roku wskaźnik ten wynosił 155,4, ale już w 2016 roku - 1061,9. Oznacza to, że towary objęte powyższym wskaźnikiem w 2016 roku były prawie siedem razy droższe niż w roku 1956, w „momencie narodzin Konwencji CMR”. Gdyby zatem uwzględnić inflację, to

w 2016 roku byłaby stosowna kwota 60 SDR/kg, a obecnie jeszcze wyższa.

Jeżeli ktoś dziś wyceni swoje ubranie, które nosi na sobie, a także swoje obuwie, to okaże się, że wszystko to waży około 2 kg, jednak swoją wartością może sięgać kilkuset euro. Przyjmując, że rzeczy te mają wartość np. 200 EUR, to jest to już dziesięciokrotność tego, co w przypadku wystąpienia szkody w ramach odpowiedzialności z art. 23 CMR miałoby podlegać odszkodowaniu. Nic więc dziwnego, że coraz więcej zgłaszających roszczenia oraz ich ubezpieczyciele towaru nie zadowolają się takim ograniczeniem odpowiedzialności, lecz żądają od przewoźnika odszkodowania w pełnej wysokości na podstawie art. 29 CMR. I nie musi przy tym koniecznie chodzić o wysokowartościowe dobra konsumpcyjne, również wiele towarów przemysłowych i produkcyjnych ma wartość wykraczającą daleko poza 8,33 SDR/kg.

Obowiązki i wyłączenia

Należy zauważyć, iż ubezpieczyciele przewidują oczywiście pewne obowiązki, które trzeba spełnić przed wystąpieniem zdarzenia ubezpieczeniowego, albo też zawierają w swoich warunkach regulacji o wyłączeniach stosowanych w przypadku różnych szkód. Poniżej dla przykładu prezentujemy fragment warunków ubezpieczenia pewnego znanego oferenta: „Spod ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są roszczenia z tytułu szkód spowodowanych kradzieżą całości lub części ładunku z zaparkowanego pojazdu albo kradzieżą wraz z zaparkowanym pojazdem, chyba że ubezpieczający przedstawi dowód na to, że ubezpieczyciele oferują ochronę ubezpieczeniową obejmującą art. 29 ust. 2 CMR to standard

Ochrona ubezpieczeniowa obejmująca art. 29 ust. 2 CMR to standard

Na szczęście w większości krajów Europy Zachodniej - nie tak jak cały czas w Europie Wschodniej - standardem stało się, że ubezpieczyciele oferują ochronę ubezpieczeniową obejmującą art. 29 ust. 2 CMR do pełnej sumy ubezpieczenia na każde zdarze-

nie, aby w ten sposób pokryć także szkody spowodowane na skutek „rażącej winy” kierowców (fr. „dol”, ang. „wilful misconduct”; w orzecznictwie sądowym pojęcie to obejmuje także „rażące niedbalstwo”).

Listę grup zdarzeń szkodowych, w przypadku których sądy apelacyjne i najwyższe różnych państw orzekły o uchyleniu ograniczeń odpowiedzialności z powodu złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa, opublikowaliśmy w trzydziestym odcinku naszej serii.

Obowiązki

i wyłączenia

Należy zauważyć, iż ubezpieczyciele przewidują oczywiście pewne obowiązki, które trzeba spełnić przed wystąpieniem zdarzenia ubezpieczeniowego, albo też zawierają w swoich warunkach regulacji o wyłączeniach stosowanych w przypadku różnych szkód. Poniżej dla przykładu prezentujemy fragment warunków ubezpieczenia pewnego znanego oferenta: „Spod ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są roszczenia z tytułu szkód spowodowanych kradzieżą całości lub części ładunku z zaparkowanego pojazdu albo kradzieżą wraz z zaparkowanym pojazdem, chyba że ubezpieczający przedstawi dowód na to, że ubezpieczyciele oferują ochronę ubezpieczeniową obejmującą art. 29 ust. 2 CMR do pełnej sumy ubezpieczenia na każde zdarze-

Zabezpieczenia antykradzieżowe pojazdów

ny bez kluczyków na parkingu strzeżonym, albo że nieobecność kierowcy ze względu na realizację przewozu wynikała z pilnej i nieuniknionej konieczności i nie można było wówczas wymagać, aby zaparkowanie pojazdu nastąpiło na parkingu strzeżonym, albo że pojazd w momencie kradzieży wyposażony był w sprawnie działające zabezpieczenie antykradzieżowe (musi ono zabezpieczać zarówno jednostkę ciągnącą, jak i ciągnioną).”

Co to oznacza w praktyce? Mówiąc w uproszczeniu, kierowca musi albo pozostać w pojeździe, albo parkować na parkingu strzeżonym, albo też uruchomić w ciężarówce zabezpieczenie antykradzieżowe.

Instruować kierowców!

Ważne jest jednak, aby instruuować kierowców w tym zakresie, ponieważ zazwyczaj ochrona ubezpieczeniowa jest wyłączana z uwagi na to, iż właściciel lub jego reprezentanci prawni na skutek rażącego niedbalstwa czy też nawet złego zamiaru w sposób nienależyty zorganizowali działalność przedsiębiorstwa ubezpieczającego. Mówi się wtedy o tak zwanej „rażącej wadzie organizacyjnej”.

Najlepiej jest, gdy kierowcy są dokładnie instruowani odnośnie do swoich obowiązków na piśmie i potwierdzą to podpisem, iż takowy instruktaż otrzymali. Firma Lutz Assekuranz chętnie przekaże zainteresowanym osobom za zapytaniem odpowiednie wzory. W razie wystąpienia szkody ubezpieczający może wówczas z łatwością udowodnić, iż jego firma nie dopuściła się błędów organizacyjnych oraz że kierowca - mimo odpowiednich instrukcji - postąpił samowolnie, naruszając swoje obowiązki.

Kto poszuka w internecie, znajdzie wiele mechanicznych, elektrycznych i elektronicznych zabezpieczeń antykradzieżowych dla samochodów ciężarowych, a wśród nich również urządzenia, które zabezpieczają nie tylko jednostkę ciągnącą, czyli ciężarówkę lub pojazd silnikowy, lecz także jednostkę ciągnioną, a więc naczepę lub przyczepę. Również dla osobno zaparkowanych naczep są odpowiednie zabezpieczenia antykradzieżowe.

Coraz większe znaczenie ma dziś planowanie trasy przewozu. O ile to możliwe, należy unikać nocnych poczynków z załadowanym towarem, aby zminimalizować ryzyko napadów rabunkowych.

Parkingi strzeżone

Szczególnym punktem są „parkingi strzeżone”, cokolwiek by przez nie rozumieć. Jeżeli w warunkach ubezpieczenia nie ma definicji, to należy zażądać takowej od ubezpieczyciela, aby w razie wystąpienia szkody nie było niespodzianek. W Internecie jest wiele linków zawierających listy parkingów wraz z opisem urządzeń zabezpieczających, takich jak kontrola wjazdu i wyjazdu, szlabany, pracownicy dozoru, ogrodzenie, monitoring wideo, oświetlenie reflektorowe, itp.

Przewoźnicy-widmo

Częstym zjawiskiem są w dzisiejszych czasach tzw. przewoźnicy-widmo. Są to oszuści, którzy zazwyczaj zgłaszają się na oferty przewozu ładunków, zamieszczane na platformach internetowych, przyjmują towar, a potem znikają bez śladu. Przy tym już na samym wstępie używa-

ją oni często fałszywych lub podrobionych dokumentów. Spedytorzy lub przewoźnicy, którzy zatrudnią takich przewoźników-widmo, odpowiadają potem z art. 3 CMR za zaginięcie towaru. W związku z tym jest bardzo ważne, aby dokładnie sprawdzać i starannie dobierać swoich partnerów umownych. Także i w tym przypadku są listy kontrolne. Taką listę za zapytaniem z chęcią udostępni Państwu firma Lutz Assekuranz.

Ważne: dobre ubezpieczenie CMR

Najważniejszym instrumentem zabezpieczającym ryzyko własne przewoźnika, że zostanie on pociągnięty do odpowiedzialności, jest jego ubezpieczenie. Powinno ono oferować ochronę ubezpieczeniową obejmującą art. 29 ust. 2 CMR i mieć wystarczającą sumę gwarancyjną - w każdym

razie 1 000 000 EUR na każde zdarzenie jest sumą godną polecenia. Rzeczą oczywistą powinno być nie tylko zaspokajanie przez ubezpieczyciela uzasadnionych, lecz także odpieranie nieuzasadnionych roszczeń wysuniętych wobec klienta, tak samo jak zaangażowanie adwokata na koszt ubezpieczyciela i pokrycie ewentualnych kosztów procesu, przy czym ubezpieczyciel lub zatrudniony makler-specjalista powinien przejąć prowadzenie sprawy w imieniu ubezpieczonego przewoźnika, aby w ten sposób odciążyć ubezpieczającego od pracy, jaką trzeba przy tym wykonać.

W razie chęci uzyskania dalszych informacji lub zawarcia umów ubezpieczenia OCP/OCS firma Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges. m.b.H. pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZAMP, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 18 84, faks.: (22) 536 18 85
lutz@zamp.pl

Biuro w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Meldinger Hauptstr. 51-53
tel.: +43 1 8175573 16
office@lutz-assekuranz.eu

Regionalne punkty kontaktowe:
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 208 Szczecin
723 688 221 Stryków
17 860 32 48 Rzeszów
lutzocp@zamp.pl

www.lutz-assekuranz.pl

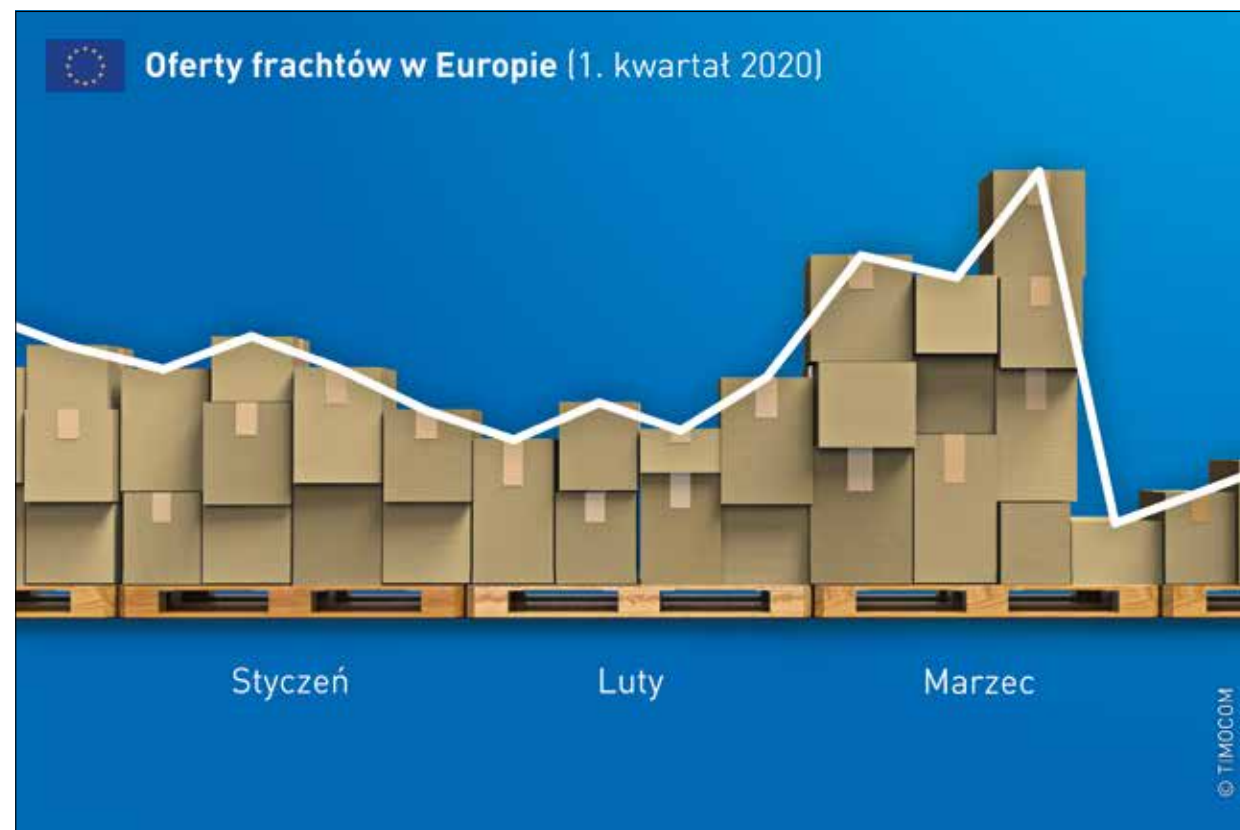
Zalety ubezpieczenia Casco za pośrednictwem LUTZ ASSKURANZ:

- Floty można ubezpieczyć ryczałtowo.
- Udział własny stały.
- Koszt holowania ubezpieczony bez sublimitu.
- Zasięg geograficzny: Europa, Turcja, Bliski i Środkowy Wschód, a także kraje afrykańskie graniczące z Morzem Śródziemnym.
- Awaria wspólna przy przeprawach promowych ubezpieczona.
- Przywłaszczenie (ubezpieczone częściowo).
- Przyjazne warunki parkowania ubezpieczonych pojazdów.
- Nieliczne wyłączenia.
- Dodatkowe wyposażenie ubezpieczone ze zgłoszonym wykazem.
- Kompensacja za uszkodzone/zgubione części bez odliczenia amortyzacji (w przypadku braku szkody całkowitej).
- Koszty usunięcia/utylizacji wraku ubezpieczone do 5% sumy ubezpieczenia.
- Koszty sprowadzenia po odzyskaniu zgubionych pojazdów ubezpieczone do 2% wartości zastępczej bez udziału własnego.
- Opcjonalnie: ubezpieczenie Casco dla naczepy spedytora lub zleceniodawcy połączonej z własnym ciągnikiem siodłowym.
- Opcjonalnie: szkody wyrządzone samemu sobie lub bez nagłego zdarzenia z zewnątrz (np. gdy naczepa uszkodzi ciągnik przy ostrym zahamowaniu; towar przesuwa się w naczepie i uszkodzi naczepę itp.).

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 2419/069 prowadzonego przez BMWFV (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organa odpowiedzialnego.

Lockdown uderza w europejski rynek transportowy



TIMOCOM

■ Dobra passa na rynku przetrwana w drugiej połowie marca. Co będzie dalej?

Epidemia koronawirusa przybrała rozmiar pandemii. Jej gwałtowny i trudny do przewidzenia przebieg doprowadził w marcu do wahań na europejskim rynku transportowym. Po intensywnym wzroście liczby ofert frachtów, wolumen ładunków zmniejszył się o ponad dwie trzecie.

■ Skąd wzrost, a skąd spadek?

W związku z perspektywą zamknięcia granic, a także innymi ograniczeniami, wiele firm w krótkim czasie złożyło liczne zamówienia. W ten sposób nastąpił niespotykany wzrost ofert frachtów na wiodącej w Europie giełdzie transportowej. Jednak ogólnoeuropejski lockdown w połowie marca doprowadził do załamania się ofert frachtów, ponieważ część zakładów produkcyjnych została czasowo zamknięta. „Pomimo rosnącej liczby transportów w sektorze spożyw-

czym, w drugiej połowie marca liczba dostaw spadła o ponad dwie trzecie w całej Europie” - informuje analityk TIMOCOM Tilman Fecke. W normalnych warunkach na giełdzie transportowej TIMOCOM umieszczanych jest aż do 750 000 ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych dziennie. Brak równowagi w poszczególnych segmentach gospodarki doprowadził więc do szybkiej adaptacji firm transportowych do nowych warunków - wiele z nich zaczęło obsługiwać te same sektory rynku.



■ Mniej ładunków, ale także mniej pojazdów

Chociaż firmy transportowe rozpaczliwie poszukują zleceń w czasach lockdownu, zdolności przewozowe wprowadzone na rynek poprzez TIMOCOM zmniejszyły się w pierwszym kwartale tego roku. Liczba dostępnych pojazdów w Europie spadła w pierwszym kwartale 2020 r. o 3 procent w porównaniu z rokiem poprzednim. W Niemczech to aż 15 procent. Przyczyna? Niektóre firmy tymczasowo wycofały z rynku część swojej floty ze względu na pogarszającą się sytuację na rynku transportowym i brak wykorzystania mocy przewozowych. Obecnie zauważalna jest niewielka tendencja wzrostowa w ilości oferowanych ładunków.

■ Polska perspektywa

Według danych GUS, jakie pojawiły się 15 kwietnia, od stycznia do końca lutego 2020 roku obroty towarowe w handlu zagranicznym w cenach bieżących wyniosły w eksporcie 169,5 mld zł, a w imporcie 164,2 mld zł, zatem dodatnie saldo wyniosło 5,3 mld zł. Dla porównania w tym samym okresie w 2019 r. była to kwota 1,4 mld PLN. To, poza wzrostem liczby klientów, tłumaczyłoby wzrost liczy-

by ofert pojawiających się na giełdzie TIMOCOM w tym czasie. Jeśli spojrzeć na cały pierwszy kwartał w porównaniu do tego samego okresu w 2019 roku, to na relacjach z Niemiec do Polski liczba ofert frachtów była większa aż o 87 procent, a na wyjazdach wzrosła o 19 procent. Liczba ofert ładunków na wewnętrznym rynku niemieckim była zaś większa aż o 25 procent. Jednak sytuacja z połowy marca ten trend zmieniła. Gospodarka w Polsce i w innych krajach została zamrożona kwantanną, co przełożyło się na transport. Wiele firm straciło kontrakty, pozrywane zostały i tak już wcześniej nadwyżone łańcuchy dostaw. Jednak już pojawia się światło w tunelu. I według ostatnich danych z kwietnia szczególnie w imporcie do Polski postępuje powolny wzrost ofert.

■ Koronakryzys – co dalej?

Barometr transportowy TIMOCOM w pierwszym kwartale 2020 roku wykazał ogólny 16-procentowy wzrost ofert frachtów w Europie w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego. Transporty z krajów UE do Włoch wzrosły o 26 procent, a do Polski aż o 53 procent. Szczególnie poszukiwane były pojazdy chłodnicze. W szczytowym momencie za-

potrzebowanie na przewozy w kontrolowanej temperaturze było o 50 procent wyższe niż w roku poprzednim. Pokazuje to, że rozwój rynku przed załamaniem z powodu lockdownu w porównaniu z rokiem 2019 był bardzo intensywny. Jednak to, w jaki sposób sektor transportowy będzie się rozwijał w czasie pandemii koronawirusa, okaże się dopiero w późniejszym czasie.

Źródła: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-luty-2020-roku,1,91.html>

Więcej informacji o TIMOCOM znajduje się na stronie: 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 osiąganiu 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.

Lucid 400

400 mil, czyli 644 kilometry na jednym ładowaniu przejechał nowy amerykański samochód elektryczny Lucid Air. To konkurent dla Tesli S. Co ważne, imponujący zasięg osiągnął nie w laboratorium, a na normalnej publicznej drodze w zwyczajnym ruchu. Lucid Air to na razie prototyp, ale bliski produkcji seryjnej. Na rynek powinien trafić w przyszłym roku.

644 kilometry

A miało być tak... elektrycznie

Dopłaty do samochodów elektrycznych miały wystartować na początku roku, ale się nie udało. Miały wynosić nawet 37,5 tys. zł, ale nie wiadomo, czy w ogóle elektryki będą dotowane. Pandemia też nie pomaga w elektryfikacji polskiej motoryzacji. Sprzedaż samochodów z tradycyjnym napędem zmalała o 40 proc., nawet rynek używanych aut zamart. Projekt dopłat do nowych samochodów elektrycznych miał być przekazany do konsultacji społecznych. Zamówienia na elektryki są zawieszane i nic nie wskazuje na to, aby coś się szybko miało zmienić.

Spychacz z Oscarem designu

Polska spycharka Dressta TD-16N otrzymała prestiżową nagrodę „Red Dot”. To wyróżnienie, nazwane „Oscarem designu”, przyznawane jest przez niemieckie centrum designu w Essen dziełom wzornictwa przemysłowego. O „Red Dot” często słyszy się w odniesieniu do nagradzanych samochodów, tym razem nagrodę trzymał sprzęt budowlany. Dressta TD-16N ma ciekawą stylistykę i, co ważne w przypadku tego typu maszyny, rewelacyjną widoczność w zakresie 309 stopni. Spycharka produkowana jest w Stalowej Woli przez zakłady należące do chińskiego producenta ciężkiego sprzętu LiuGong.

**Pożegnanie Mossa**

Nie żyje Stirling Moss, wybitny brytyjski kierowca wyścigowy. Zmarł w wieku 90 lat, od dłuższego czasu chorował. Moss zapisał się na kartach historii motorsportu i był nazywany najlepszym na świecie kierowcą wyścigowym, który nigdy nie zdobył mistrzostwa świata Formuły 1. Wygrał 212 z 529 wyścigów, w jakich startował. Oficjalnie karierę zakończył w 1962 roku, ale do końca życia był związany z wyścigami.

**Zegarek W16**

Firma Jacobs & co. zaprezentowała warty około miliona złotych zegarek inspirowany silnikiem Bugatti Chirona. Składający się z 578 elementów mechanizm zegarka imituje działanie 16-cylindrowego silnika Bugatti. Blok został wykonany ze szkła szafirowego, żeby można było obserwować pracę cylindrów i wału korbowego. Samo precyzyjne wykonanie wału trwa trzy dni.

Koronawirus na Dakarze

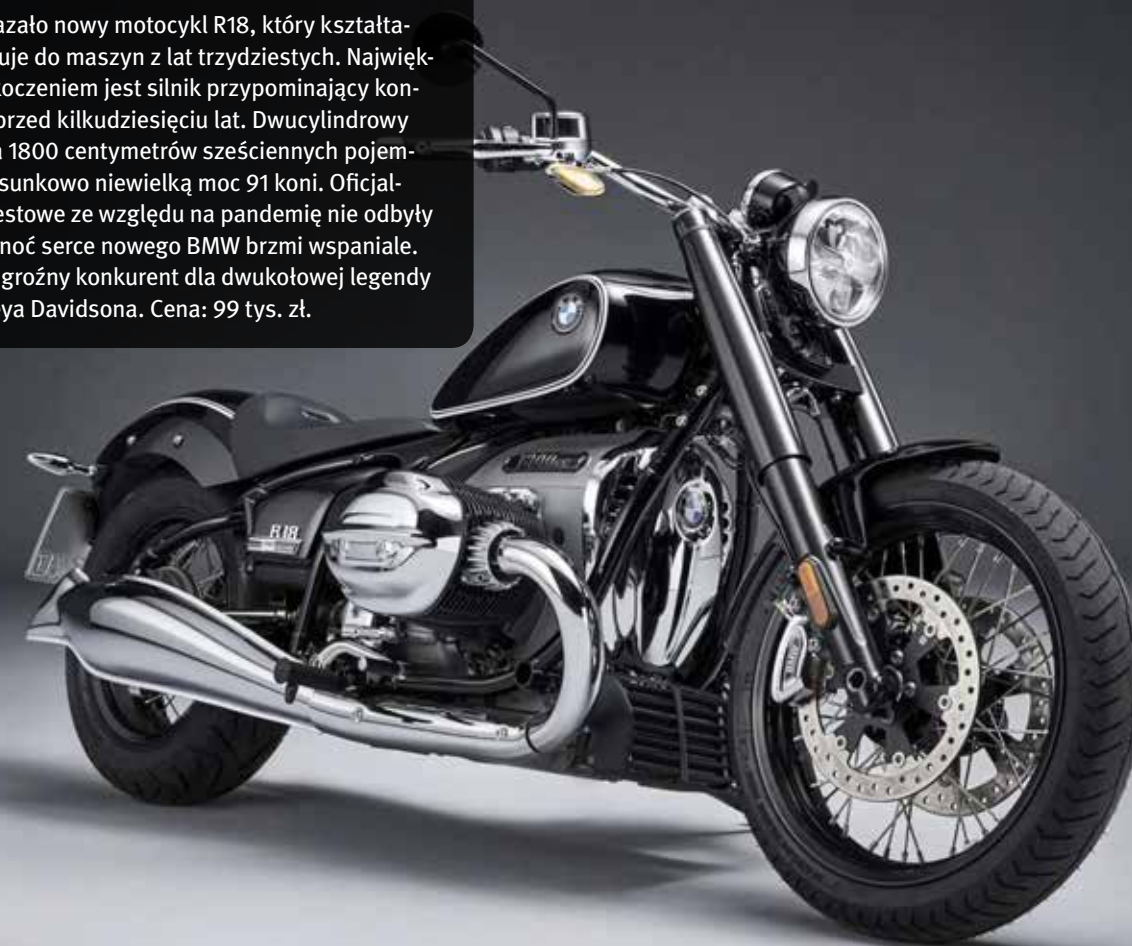
Carlos Sainz, hiszpański kierowca rajdowy, trzykrotny zwycięzca Rajdu Dakar uważa, że uczestnicy tegorocznego Rajdu Dakar cierpieli przez koronawirusa. Sainz, który wygrał tegoroczną edycję, mówi o wielu przypadkach zapalenia płuc wśród zawodników i serwisantów podczas styczniowego rajdu. Jego słowa potwierdzają hiszpańskie media, ale też polski dakarowiec Kuba Przygoński. Podczas imprezy przez chorobę nikt nie zmarł, ale objawy, na jakie cierpiało wiele osób, mogą wskazywać, że w Arabii Saudyjskiej wirus już dał się we znaki.

Corvetta Hennessey

Jeszcze dobrze nie zdomowiała się na tynku, a tunerzy już się za nią wzięli. Corvette na 2020 rok przeszła poważną kurację wzmacniającą w zakładzie Johna Hennessey. Pierwsza w historii Corvette z silnikiem zamontowanym za plecami kierowcy otrzymała podwójny zestaw turbo. Silnik V8 o pojemności 6,2 litra został wzmocniony na początek o 177 koni i ma ich teraz 643. To nie koniec, bo Hennessey zapowiada, że wkrótce pokaże Corvetę o mocy 1000 KM.

Nowy silnik po staremu

BMW pokazało nowy motocykl R18, który kształtami nawiązuje do maszyn z lat trzydziestych. Największym zaskoczeniem jest silnik przypominający konstrukcje sprzed kilkudziesięciu lat. Dwucylindrowy bokser ma 1800 centymetrów sześciennych pojemności i stosunkowo niewielką moc 91 koni. Oficjalne jazdy testowe ze względu na pandemię nie odbyły się, ale ponoć serce nowego BMW brzmi wspaniale. To ma być groźny konkurent dla dwukołowej legendy czyli Harleya Davidsona. Cena: 99 tys. zł.

**Brabus Pustynia**

Brabus, czyli tuner, który szczególnie upodobał sobie Mercedesy, tym razem pokazał poważnie zmodyfikowaną klasę G 4x4 2 (kwadrat). Auto zostało wysłane do Dubaju na testy na tamtejszych wydmach. V8 ma teraz 550 koni i rozpędza kwadratową terenówkę do setki w 6,7 sekundy. Standardowa „Gelenda” do 100 km/h przyspiesza o dwie sekundy dłużej. Ponadto auto otrzymało zestaw offroadowego wyposażenia, w tym między innymi wyciągarkę i wyprawowy bagażnik dachowy.

Premiery z internetu



Pandemia zmusiła organizatorów do odwołania wielu salonów samochodowych. W tej sytuacji premiery aut odbyły się online.

Kacper Jeneralski

Salon samochodowy w Genewie został odwołany zanim kryzys związany z chorobą COVID-19 rozwinął się w Europie. Nie odbył się salon w Pekinie, odwołano imprezę w Detroit i już wiadomo, że wrześniowy Paryż też nie zostanie otwarty.

Genewa to z naszej europejskiej perspektywy najważniejsze wydarzenie tego typu. Producenci samochodów, którzy mocno przeżywają kryzys w czasie pandemii, przeszli do internetu. Tam online odbyły się premiery wielu aut, również tych najbardziej spektakularnych i najdroższych. Być może ultra-luksusowe premiery trafiły na dobry czas, bo niejedyn kryzys pokazał już w przeszłości, że w takich czasach najdroższe auta nie przestają się sprzedawać.

Bentley Mulliner Bacalar

Czy standardowy Bentley to za mało, potrzeba czegoś bardziej prestiżowego? Oto kabriolet dla najbogatszych. Zamiast na salonie w Genewie, w sieci debiutował Bentley Bacalar Mulliner. Jego tapicerka może być wykonana ze skóry białej, a tapicerka z drzew mających 5000 lat. Drewno, o którym mowa, przeleżało w angielskich torfowiskach, rzekach lub jeziorach tysiące lat, dzięki czemu nabrało niepowtarzalnego charakteru. Taki też ma kabriolet, który zostanie wyprodukowany w liczbie zaledwie 12 egzemplarzy.

Technicznie dwumiejscowy kabriolet bazuje na modelu Continental GT Convertible, ale jest lepiej wyposażony i nie ma praktycznie żadnych wspólnych części nadwozia – ponoć tylko poza klamką.

Całe nadwozie zostało gruntownie przebudowane, a lakier to skomplikowana kompozycja wykorzystująca

barwnik pochodzący z popiołu łusek ryżowych. To eko podejście i gospodarka odpadami. Pod maską nie ma już zbyt wielu eko-rozwiązań. Sześciolitrowy silnik ma 12 cylindrów, odpowiedni apetyt na paliwo i 659 koni, które przenoszone są na wszystkie cztery koła. Moment obrotowy to 900 Nm.

Wszystkie 12 egzemplarzy od razu sprzedano. Nie wiemy, jak nazywają się kupcy i ile kosztował samochód. Mulliner, który przygotował Bacalara, to dział Bentleya, który zajmuje się produkcją specjalnych wersji aut dla najbogatszych i najbardziej wymagających klientów. Wcześniej firma produkowała między innymi drogie karety.

Polestar Precept

Polestar, czyli gwiazda polarna, to wcześniej dział Volvo zajmujący się sportem samochodowym w szerokim



tego słowa znaczeniu. W 2017 roku po decyzji właściciela Volvo, czyli chińskiego koncernu Geely, Polestar stał się osobnym producentem samochodów elektrycznych.

Powstały modele Polestar 1 i 2, a teraz Precept. To prototyp i zapowiedź trzeciego samochodu w gamie marki. Jeśli tego nie widać po proporcjach, to warto podkreślić, że trzeci wóz ma być SUV-em. Rozstaw osi jest duży, mierzy 3,1 metra, a pomiędzy osiami, w podłodze, ma być wygospodarowana cała masa miejsca na baterie.

Precept jest pierwszym samochodem Polestara, który wyraźnie odseparował się od stylistyki Volvo, jest jeszcze bardziej minimalistyczny. Za drzwiami, otwieranymi jak wrota od stodoły, kryje się czteroosobowe wnętrze wykończone materiałami z odzysku. Tapicerka jest wykonana z przetworzonych plastikowych butelek i wydrukowana na drukarce. Natomiast materiał na dywaniki powstał ze starych sieci rybackich.

Oba ekrany umieszczone na desce rozdzielczej działają w oparciu o system Android, ale wyświetlają informacje tylko czasami. Jeśli kamera śledząca wzrok kierowcy zauważy, że nie patrzymy na ekran, tylko na drogę, wtedy ilość informacji pokazywanych przez wyświetlacz zmniejsza się do minimum. Podczas premiery szef marki nie opowiadał o osiągnięciach modelu Precept, a skupił się na zupełnie innych rzeczach. Być może elektryczna marka Volvo chce zapoczątkować zupełnie inny sposób patrzenia na samochody.

Koenigsegg Gemera

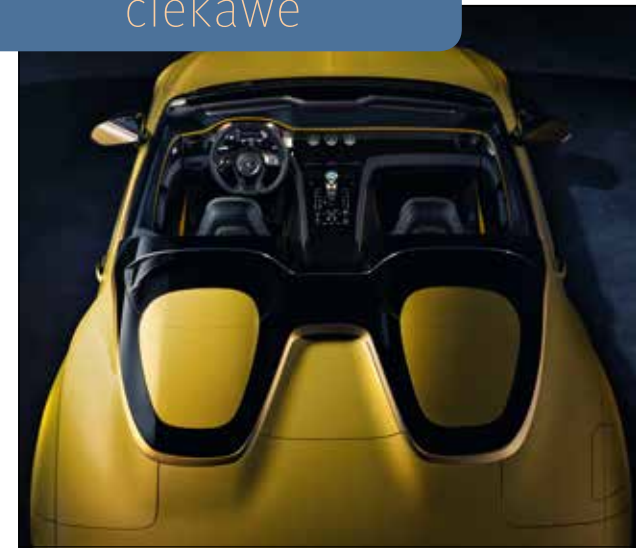
Czy szanujący się hiper-samochód może mieć trzycylindrowy silnik? Okazuje się, że tak. Szwedzi, a kon-

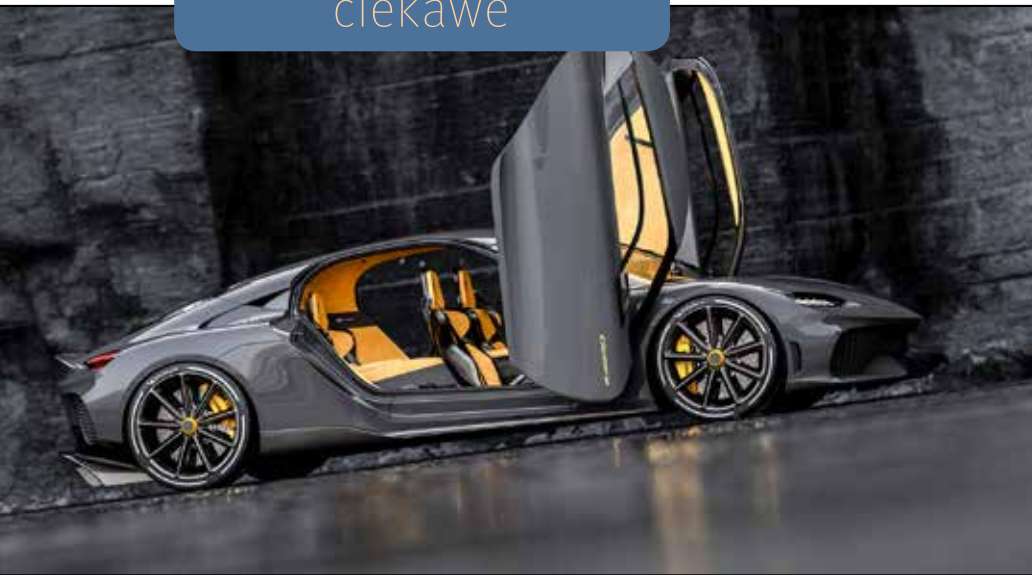
kretnie Christian von Koenigsegg udowodnił, że układ cylindrów kojarzony z autami dla dostawców pizzy może mieć zastosowanie w takim aucie. Gemera ma dwulitrową jednostkę benzynową z podwójnym doładowaniem, ale jest hybrydą plug-in i łącznie generuje ponad 1700 (!) koni mechanicznych.

To nie jest samochód na tor, tylko model turystyczny Grand Turismo,

czyli auto, którym można jechać w daleką trasę. Do kabiny poprzez wielkie unoszone do góry drzwi mogą wejść cztery osoby.

Ze względu na ogromną moc, producent wymyślił dla Gemery nazwę nie GT, a mega-GT. Wspomniany wcześniej trzycylindrowy benzyniak ma 600 koni i 600 Nm momentu obrotowego. Są też trzy silniki elektryczne. Po jednym przy tylnych kołach,





McLaren Elva

To wóz, który nie hołduje żadnym nowym trendom w motoryzacji. Czerpie z pierwotnego ducha wyścigów samochodowych. Wyścigów, w których kierowcy ścigali się w pilotkach, nie mieli klatek bezpieczeństwa, a nawet przednich szyb.

Elva to z pozoru studyjny model, który jednak trafi do sprzedaży. Cena samochodu, w którym podczas deszczu po prostu zmokniemy, to około 7 milionów złotych. Powstanie 399 egzemplarzy. Elva z fabryki będzie mogła na specjalne życzenie klienta wyjechać z przednią szybą.

Jeśli jej nie zamówimy, to zamiast tego możemy uruchomić ciekawy system aerodynamiki. Kanały powietrzne zasysają strugę powietrza sprzed samochodu i wypuszczają ją przez specjalny otwór w masce. Powstaje coś w rodzaju poduszki powietrznej nad głową kierowcy i pasażera, dzięki czemu nawet przy szybkiej jeździe wiatr nie pourywa nam głów, a owady nie poobijają twarzy. Gdybyśmy jednak byli żądni takich doznań, system można wyłączyć.

Elva nie jest ani elektrykiem, ani hybrydą – pod maską ma tradycyjny silnik V8. To 4-litrowa jednostka o mocy 800 koni, która rozpędza McLarena do setki w 3 sekundy. Stylistycznie samochód nawiązuje do innego McLarena Elva – wyścigówki, która powstała w latach 60. Podczas pokazu prototypu Elvy mogliśmy zobaczyć, jak podczas deszczu kończy się jazda samochodem, który z założenia nie ma dachu. Podczas pokazu w Tokio spadła ulewa, a zupełnie zalane auto zostało zepchnięte do serwisu. Na szczęście była to tylko pokazowa atrapa, bez silnika i mechaniki.



a trzeci wspomaga benzyniaka i znajduje się tuż przy nim.

Cały układ ma łącznie 1727 koni i dostarcza niewiarygodnego momentu obrotowego w wysokości 3500 Nm!!! Dzięki temu czteroosobowy hiper-samochód może rozpędzić się do setki w 1,9 sekundy. Nie zużywając benzyny, na w pełni naładowanych bateriach Gemera może przejechać 50 km, a w razie potrzeby rozpędza się do 300 km/h.

Jeśli uruchomimy całą maszynownię, również jej spalinową część, to z kompletem pasażerów można będzie podróżować z prędkością 400 km/h.

Cecha charakterystyczna Koenigsegga to przednia szyba, która bez widocznego słupka „A” przechodzi w szyby boczne. Auto ma dwa bagażniki. Do przedniego wejdą trzy niezbyt duże walizki, a do tylnego trzecia. Żeby nie było wątpliwości, że to samochód do jazdy po autostradach, a nie torze wyścigowym, na pokładzie mamy stojaczki na napoje, Wi-Fi, a nawet system mocowania fotelika dziecięcego ISOFIX. Powstanie tylko 300 egzemplarzy szwedzkiego mega-GT.



**Zwiększ skuteczność
poszukiwania
frachtów**
na 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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

