

# przewoźnik

## Pakiet mobilności

**Pomoc dla przewoźników**

**Miliardy dla oszustów**

**Mistrzowie serwisu**

6

44

50

64



ZMPD BOX .pl

Najlepszy **BOX**  
w wadze ciężkiej!



Zrzeszenie Międzynarodowych  
Przewoźników Drogowych w Polsce



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

OPLATY  
DROGOWE

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE  
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

ZOD



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

które odbędzie się w dniu **30 września 2020 r. (środa)**, o godzinie **10.30**  
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia  
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE





**Tadeusz Wilk**  
Radca Prezesa ZMPD

## Wyłudzenia usług na miliardy złotych

Koronawirus uaktywnił przestępczy światek, który „trudni się” wyłudzeniami usług transportowych. Przewoźnicy alarmują, że skala procederu znacznie wzrosła w ostatnich miesiącach. Administracja samorządowa nie wypełnia swoich obowiązków, nie kontroluje pośredników, a prawo nie jest przestrzegane. Aparat ścigania wskazuje na niewielkie pojedyncze kwoty, jednak w skali całego przemysłu transportowego straty liczone są

w miliardach złotych rocznie. Wyłudzenia pozbawiają przedsiębiorców zysku, a tak osłabieni nie będą mogli stawić czoła nowym regulacjom narzuconym przez Pakiet Mobilności. Chociaż najgroźniejsze zapisy udało się wyeliminować, protekcyjny Pakiet zwiększy koszty przewoźników i zmieni także rynek. Na przygotowanie się do wejścia w życie całego Pakietu przedsiębiorcy mają półtora roku.

## Podnieść się po ciosie i być jeszcze silniejszym

32

Unijne regulacje to trzęsienie ziemi dla przewoźników busami. Prawdopodobnie ta specjalizacja zniknie.

## Miliardy dla oszustów przy bierności administracji państwa

50

Wyłudzenia usług transportowych prowadzą przewoźników na skraj bankructwa. Plaga staje się nieznośna, natomiast administracja samorządowa i państwowa są bezradne.

## Czy tym razem „zatorybi”

72

Izera to polska marka, pod którą mają być produkowane wyłącznie elektryczne samochody. Nie będzie można ich kupić w normalnym salonie, a tylko przez internet.



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

### Redaguje kolegium:

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

### Współpracują:

Alicja Chodorowska,  
Kacper Jeneralski,  
Tomasz Małyszko,  
Piotr Mikiel,  
Margareta Przybyła

### 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.

## Mamy sporo atutów, aby utrzymać pozycję lidera

6

Prezes ZMPD Jan Buczek rozmawia z Robertem Przybylskim o konkurencji, która też przygotowuje się do działania po wejściu w życie Pakietu Mobilności.



## Kierowcy oceniają Pakiet Mobilności

24

Pakiet Mobilności powstał z myślą o polepszeniu warunków pracy kierowców. Zapytaliśmy ich o ocenę najważniejszych zapisów. Oto co usłyszeliśmy.

## Czas pracy kierowców w przepisach Pakietu Mobilności

16

Wchodzące w życie 20 sierpnia przepisy stanowiące część Pakietu Mobilności, dotyczące czasu pracy kierowców, były tematem IV edycji Akademii Kryzysowej ZMPD.

|   |    |
|---|----|
| Mamy sporo atutów, aby utrzymać pozycję lidera  | 6  |
| PM: Opinie naszych sojuszników  | 8  |
| Akademia Kryzysowa ZMPD. Pakiet Mobilności i jego wpływ na polskich przewoźników drogowych w UE - cz. 3 | 12 |
| Akademia Kryzysowa ZMPD. Czas pracy kierowców w przepisach Pakietu Mobilności - cz. 4                   | 16 |
| Kierowcy oceniają Pakiet Mobilności   | 24 |
| Podnieść się po ciosie i być jeszcze silniejszym  | 32 |
| Pakiet Mobilności. Informator praktyczny ZMPD   | 34 |
| Fotomorgana. Świat na ekranie   | 36 |
| Urządzenia pokładowe ZMPDbox na Bułgarię dostępne od ręki w ZMPD  | 42 |
| Nowa szansa dla przewoźników autokarowych   | 44 |
| Podsumowanie Tarczy Finansowej dla transportu   | 48 |
| Miliardy dla oszustów przy bierności administracji państwa  | 50 |
| Rośnie popyt na samochody ciężarowe   | 54 |
| Kierowcy-ratownicy  | 56 |
| Master Truck Show po raz szesnasty  | 58 |
| Retro. Star na lata siedemdziesiąte   | 60 |
| Mistrzowie serwisu  | 64 |
| Odpowiedzialność przewoźnika  | 66 |
| Przepis na przetrwanie kryzysu?   | 68 |
| Czy tym razem „zatorybi”?   | 72 |

# Mamy sporo atutów, aby utrzymać pozycję lidera



**Prezes ZMPD Jan Buczek rozmawia z Robertem Przybylskim o konkurencji, która też przygotowuje się do działania według nowych zasad narzuconych przez Pakiet Mobilności.**

## 6 **Polska przegrała negocjacje w sprawie Pakietu Mobilności?**

Nie, nie przegrała. Przede wszystkim zwalczyliśmy firmy - skrzynki pocztowe. Tego typu biznes nie będzie mógł funkcjonować. Przez ich praktyki straciliśmy wizerunek solidnego uczestnika europejskiego rynku i to przez ich działalność przedsiębiorcy z krajów Europy Zachodniej zaczęli zarzucać nam nieuczciwą konkurencję. Za

to wszystko my byliśmy obarczani winą, bo dla przegranych na rynku wewnętrznym w Niemczech, Francji lub Holandii nie ma znaczenia, czy samochody, które odbierają im pracę, należą do kapitału niemieckiego, francuskiego lub holenderskiego. Nie jest ważne, czy to jest ich rodzimy czy zagraniczny kapitał. Natomiast liczy się, że samochody jeżdżą na numerach rejestracyjnych z Polski, Rumunii, Bułgarii.

Dlatego zachodnioeuropejscy politycy wytaczali przeciw nam działa i trafiali w tych, którzy zgodnie z prawem wykonywali przewozy.

■ **Skutek jest taki, że delegowaniem objęte są przewozy kabotażowe i w krajach trzecich, a ciężarówki muszą wracać do kraju rejestracji co 8 tygodni.**

Dzisiaj łatwo jest oceniać, krytykować i komentować te działania. Szkoda jednak, że w walce o lepszy kształt Pakietu Mobilności byliśmy osamotnieni, poza epizodami akcji protestacyjnych, gdy pojawiali się przedstawiciele innych organizacji. My nie przegapiliśmy ani jednej okazji do zabrania głosu i przedstawienia nowych, bardziej dopracowanych argumentów. Uważamy, że w takiej formule, w takich okolicznościach, uzyskaliśmy naprawdę sporo.

Oczywiście, pewnie można było zrobić więcej. Ubolewamy nad faktem, że nasz rząd nie zechciał z nami kontynuować rozpoczętej jeszcze w 2014 roku budowy wielkiego skrzydła państw z Europy Środkowo-Wschodniej i tworzona przez nas koalicja ze stowarzyszeniami z kilkunastu państw UE nie została wykorzystana. Więc i sens angażowania się w jej podtrzymanie zniknął. Jedyne na co możemy liczyć, to na skuteczne zaskarżenie sposobu prowadzenia prac nad Pakietem Mobilności w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

■ **Skurczenie się międzynarodowej koalicji mogłoby być też efektem skutecznych działań ZMPD o liberalizację Pakietu Mobilności? Bo Czechom i Słowakom zależało przede wszystkim na swobodnych przewozach dwustronnych...**

Liberalizacja pierwotnych zapisów Pakietu Mobilności to duży sukces, bo wyzwoliliśmy się z prób narzucenia przepisów o delegowaniu kierujących, zarówno w przewozach dwustronnych, jak i tranzytowych. To było kuriozum.

Nowe formy przewozów, zdefiniowane przez polityków zagranicznych jako cross-border i kabotaż, wymagały ich zdaniem doprecyzowania i oczywiście dla nas odbyło się to ze skutkiem bolesnym i nie udało się wyjąć ich spod zasad delegowania.

Przypomnę, że były różne etapy negocjacji. Zdarzyły się chwile, gdy udało się przekonać tamtą stronę, w tym niemieckich polityków i urzędników Komisji Europejskiej. Ale niestety to były krótkie momenty. Nawet przebiegające po naszej myśli głosowanie w Parlamencie Europejskim, gdy europosłowie odrzucili prace nad Pakie-

tem Mobilności, zostało unieważnione. Po tamtej stronie doszło do polichenia głosów, reasumpcji i byliśmy bezsilni.

■ **Są nieodosobnione głosy środowiska, że Pakiet uporządkuje rynek, choćby eliminując przeciążone busy i firmy zaniżające ceny. Czy to nie jest mimo wszystko zbyt wysoki koszt zmian?**

Przykład z busami pokazuje, że na siłę nie ma szansy ciągnąć tego modelu, bo on jest nieracjonalny. Jak można zaakceptować konkurencję 3,5-tonówek, które wożą po 3-4 tony ładunku? Musi istnieć racjonalność i tej regule podlegają także przewozy drobnicowe. Małe ładunki trafiają z busów na duże samochody.

■ **Ale sieci drobnicowe to domena zagranicznych podmiotów i polskim firmom trudno będzie na nich zarobić...**

Zagraniczny kapitał od dekad rozwija sieci drobnicowe, ale mamy już sporo rodzimych firm, które z powodzeniem tworzą podobne usługi. Dobrym przykładem jest Marek Eron. Znalazł różnych partnerów w całej Polsce, podpisał z nimi umowę, uruchomił Polską Sieć Dystrybucji. Partnerzy dogadali się, interes rozwija się cały czas, wspólnicy mają sposób, żeby porozliczać się na bieżąco i to działa.

Podobny przykład mam pod bokiem. Przewoźnik, który wozil drobnicę na zlecenie dużego zagranicznego podmiotu do Hiszpanii, zbudował magazyn i zaczął małymi autami zabierać drobne przesyłki. Po jakimś czasie okazało się, że w Hiszpanii nie ma partnera. Założył więc firmę, zbiera ładunki i wspaniale się rozwija.

■ **Wracając do zaskarżenia Pakietu w TSUE. Czy to ma jeszcze sens?**

W tym przypadku jesteśmy na początku drogi i koalicjantów nie mamy wielu. To jest i musi być powód do zamknięcia okresu negocjacji. Dalsze dywagacje nie mają sensu. Zagraniczni przewoźnicy przygotowują się do nowych warunków, bo w tej sytuacji jest cała branża. Warunki są inne, ale takie same dla wszystkich. A my mamy sporo atutów, dzięki którym utrzymamy pozycję lidera. ■



## Kalendarium prac nad Pakietem Mobilności

**31 maja 2017 r.**

Komisja Europejska zaprezentowała projekt Pakietu Mobilności podczas spotkania komisarzy.

**1 czerwca 2017 r.**

Briefing ZMPD. – Nie chcemy takiej Unii, w której jedni mogą więcej, drudzy mogą mniej. Mamy już dość pisania pism, bo Komisja Europejska traktuje nas niepoważnie. Dlatego jesteśmy zmuszeni do ostrej reakcji i domagania się swoich praw – informował prezes ZMPD Jan Buczek. Podziękował komisarz Elżbiecie Bieńkowskiej za odwagę i zdanie odrębne wobec propozycji Pakietu Mobilności, co było sytuacją bez precedensu w historii Komisji Europejskiej. Podkreślił także jednoznaczne, nieugięte stanowisko polskiego rządu.

**7 czerwca 2017 r.**

Delegacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem na czele przeprowadziła w Brukseli szereg spotkań, których tematem był Pakiet Mobilności. Przedstawiciele ZMPD wzięli udział w seminarium „Pakiet Drogowy – kwestie społeczne i zatrudnienie w transporcie”, współorganizowanym w PE przez polskie europosłanki Danutę Jazłowiecką i Elżbietę Łukacijewską.



# Opinie naszych sojuszników



## Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk

Należy podkreślić, że obowiązek regularnego powrotu pojazdu do kraju siedziby nie był elementem pierwotnej propozycji Komisji Europejskiej w Pakiecie Mobilności z maja 2017 r. Dzięki aktywności Rządu RP na forum Unii Europejskiej podejście ogólnie

**Zakończyliśmy 3-letni etap walki o zapisy Pakietu Mobilności I. O interesy polskich przewoźników walczyli politycy z różnych stron politycznej sceny. Poprosiliśmy niektórych z najbardziej zaangażowanych o refleksję i ocenę przepisów oraz sposobu procedowania.**

ne Rady UE, przyjęte w grudniu 2018 r., a zatem przed przyjęciem stanowiska Parlamentu Europejskiego, również nie zawierało takiego wymogu, pomimo dużej presji na jego wprowadzenie ze strony niektórych państw Europy Zachodniej.

Polska od początku bardzo aktywnie działała na polu Unii Europejskiej, organizując konferencje

z udziałem polityków i ekspertów. Dzięki naszej aktywności udało się zawiązać koalicję państw, w której znalazły się Bułgaria, Cypr, Estonia, Litwa, Łotwa, Malta, Rumunia, Węgry. Koalicja ta, zwana koalicją like-minded, wskazywała podczas procesu legislacyjnego, że obowiązek ten ma charakter czysto protekcyjno-nacjonalistyczny. Podkreślaliśmy, że wpro-

wadzenie takiego rozwiązania doprowadzi do wzrostu zatłoczenia w obszarach przygranicznych, co może również mieć przełożenie na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwracaliśmy uwagę, że to rozwiązanie stanowi nieproporcjonalny środek, bo niezastosowanie się do przepisu, choćby z uwagi na czynniki niezawinione przez przewoźnika, np. warunki pogodowe i sytuację na drogach, może wiązać się z utratą licencji na przewozy w UE. Oznacza to także dyskryminację przewoźników operujących z państw położonych na zewnętrznych granicach UE, takich jak m.in. Polska.

Wielokrotnie podnosiliśmy też, że obowiązek ten jest niezgodny z celami polityki klimatycznej UE i Europejskim Zielonym Ładem, opublikowanym przez Komisję Europejską w grudniu 2019 r., bo wiąże się ze wzrostem pustych przebiegów, dodatkowych, niepotrzebnych przejazdów bez ładunku. Z analiz opracowanych przez naukowców z Instytutu

Transportu Samochodowego, które Polska prezentowała na forum UE, wynika, że wprowadzenie obowiązku powrotu pojazdu do kraju siedziby co 4 tygodnie spowoduje dodatkową emisję 7 mln ton CO<sub>2</sub> w UE w skali roku. Wydłużenie tego okresu do co najmniej 8 tygodni, według analiz ITS, będzie oznaczało emisję dodatkowych 3 mln ton CO<sub>2</sub> w UE w skali roku. Mieliśmy zatem mocne argumenty, poparte wiedzą i analizami ekspertów.

Wymaga przypomnienia, że Komisja Europejska podzieliła naszą negatywną ocenę tego rozwiązania. W wydanym oświadczeniu stwierdziła, że obowiązkowy powrót pojazdu oraz ograniczenia nałożone na transport kombinowany to elementy, które nie są zgodne z ambicjami Europejskiego Zielonego Ładu. Komisja przygotowuje ocenę wpływu tych rozwiązań i zapowiedziała, że w razie potrzeby przedstawi wniosek korygujący przyjęte przepisy.

Podczas rozmów na temat przepisów Pakietu Mobilności odbyłem wiele spotkań z najwyższymi przedstawicielami Komisji Europejskiej, w tym z Violetą Bulc, komisarz ds. transportu w latach 2014-2019, z Adiną Vălean, obecną komisarz ds. transportu oraz Franssem Timmermansem, wiceprzewodniczącym KE odpowiedzialnym za unijną strategię klimatyczną - Europejski Zielony Ład. Spotykałem się też z posłami do Parlamentu Europejskiego, zaangażowanymi w prace nad Pakietem Mobilności, w tym także po wyborach nowego składu Parlamentu Europejskiego w lipcu 2019 r. Byłem ponadto w stałym kontakcie z ministrami ds. transportu innych państw członkowskich UE, zarówno z ministrami ds. transportu państw like-minded oraz Sojuszu Drogowego, podczas których przekonywałem o negatywnych konsekwencjach przyjęcia rozwiązań nadmiernie restryk-

## 27 czerwca 2017 r.

Wysłuchanie w Parlamencie Europejskim, zorganizowane wspólnie przez posłów z Grupy Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów z Komisji Transportu i Turystyki oraz z Komisji ds. Zatrudnienia i Spraw Socjalnych. Tematem wysłuchania była wymiana poglądów w zakresie Pakietu Mobilności, przedstawionego przez Komisję Europejską 31 maja. W wysłuchaniu uczestniczyli przedstawiciele związków zawodowych pracowników transportu oraz przedstawiciele pracodawców. Wśród zaproszonych gości był prezes ZMPD Jan Buczek, który reprezentował na posiedzeniu punkt widzenia przedsiębiorców - przewoźników.

## 28 sierpnia 2017 r.

Spotkanie ZMPD z ITD (Dania). Reprezentanci duńskich i polskich przewoźników zgodzili się, że objęcie transportu międzynarodowego zasadami delegowania uniemożliwi ich sprawne funkcjonowanie, zwiększy koszty działalności oraz naruszy podstawowe swobody Unii Europejskiej.

## 30 sierpnia 2017 r.

Udział ZMPD w posiedzeniu Sekcji ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego w ramach Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES) – organu UE reprezentującego interesy pracodawców i pracowników w Europie.

## 3 października 2017 r.

Forum Transportu Drogowego określiło negatywne stanowisko środowiska przewoźników wobec dyrektywy o delegowaniu i zaapelowało do polityków o odrzucenie propozycji KE. Stanowisko, które przekazano obecnej na posiedzeniu wiceminister infrastruktury, miało być wykorzystane przez premier Szydło w negocjacjach unijnych.

## 4 października 2017 r.

Bruksela. Podczas posiedzenia Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) przedstawiciele kilkunastu narodowych organizacji transportowych zaprezentowali wielostronną deklarację, zawierającą sprzeciw wobec propozycji Komisji Europejskiej objęcia



cyjnych i niedostosowanych do specyfiki sektora transportu drogowego.

Wymóg okresu obowiązkowego powrotu nie znalazł się w tekście Rady przed rozpoczęciem trilogów, został jednak wprowadzony w negocjacjach na wniosek Parlamentu Europejskiego. Przypomnę, że odbyło się to bez przeprowadzenia stosownej oceny skutków wpływu tego rozwiązania na branżę transportową. Pomimo dużej presji ze strony Parlamentu Europejskiego, dzięki aktywności zbudowanej przez Polską koalicję państw like-minded oraz zabiegom polskich posłów do Parlamentu Europejskiego, finalnie został złagodzony, poprzez wydłużenie okresu obowiązkowego powrotu pojazdu do kraju siedziby przedsiębiorstwa z 4 do co najmniej 8 tygodni. Podsumowując, był to zatem efekt przyjętej przez nas strategii polegającej na konsekwentnym wykazywaniu niespójności i szkodliwości rozwiązań zawartych w Pakiecie Mobilności.

a nie w kabinach, częściej będą w domu. Zwiększy to oczywiście koszty po stronie firmy przewozowej, ale pamiętajmy, że wypoczęty kierowca, to kierowca bezpieczniejszy.

O kształcie Pakietu przeważało to, że w dyskusjach i sporach nad Pakietem byliśmy w koalicji państw słabszych – z Rumunią, Bułgarią, Cyprzem, Węgrami, Malcią, Łotwą, Litwą. Nie udało nam się przekonać największych uczestników rynku przewozowego. Za zmianami były też związki zawodowe – kierowcy niewątpliwie są największymi beneficjentami Pakietu Mobilności. Interesy zainteresowanych stron były wyraźnie rozbieżne. Trzeba jednak powiedzieć też, że niestety nasza pozycja, jako kraju członkowskiego, na skutek znanych sporów między rządem polskim a Unią, odczuwalnie osłabła. Nie mamy dostatecznej siły i atrakcyjności koalicyjnej.

Współpraca z sektorem transportu drogowego była intensywna i mery-

toryczna. Ona się zresztą nie kończy, skończył się tylko pewien etap. W tej chwili bowiem największym zagrożeniem dla międzynarodowego transportu drogowego jest sytuacja gospodarcza i spodziewana druga fala COVID-19. Kryzys może całkowicie zdemolować rynek. Słusznie zwraca na to niebezpieczeństwo uwagę prezes ZMPD Jan Buczek, z którym bardzo ściśle współpracowaliśmy. Będziemy to czynić nadal, bowiem w aktualnej sytuacji niezwykle ważne jest szybkie pozyskiwanie i uruchamianie funduszy strukturalnych oraz z programu odbudowy gospodarki po pandemii.

### Europosłanka Elżbieta Łukacijewska

Głosowanie na sesji plenarnej obnażyło słabości negocjacyjne polskiego rządu. Jeśli zabraknie profesjonalnej działalności na forum Rady UE i obycia w dyplomacji w środowisku europejskim, to nawet największe wysiłki europosłów mogą pójść na marne. Pomimo że udało się przekonać choćby posłów austriackich, aby nie głosowali za protekcjonizmem ale za wolnym rynkiem, to nie udało się zatrzymać ofensywy niemieckich i francuskich związków zawodowych, wspartych przez polską Solidarność.

Zastosowanie zasad delegowania do każdego rodzaju transportu międzynarodowego poza bilateralnym stworzy obciążenia dla firm, same zapisy będą trudne do wyegzekwowania, a konieczność powrotu ciężarówki raz na osiem tygodni spowoduje wzrost emisji CO<sub>2</sub> i zągęszczenie



ruchu na drogach. Ponadto przepisy podważą konkurencyjność polskich firm transportowych i zaburzą swobodny przepływ towarów, co jest szczególnie niebezpieczne przy wciąż trwającej pandemii COVID-19.

Od początku prac stałam na stanowisku, że należy przede wszystkim poprawić egzekwowalność zasad i je uprościć, co nie oznacza, że powinniśmy poddawać rynek nadmiernym restrykcjom, bo grozi to protekcjonizmem gospodarczym. Kabotaż np. powstał po to, aby kierowcy w drodze powrotnej nie musieli wracać pustą ciężarówką i tym samym miał możliwość na optymalizację transportu międzynarodowego, niestety te zapisy nie znalazły poparcia większości posłów. Pozostaje czekać na ruch Komisji Europejskiej, która wciąż prowadzi analizę, a jeśli i to zawiedzie, to najpewniej czeka nas zaskarżenie przepisów do TSUE.

### Europoseł Kosma Złotowski

Pakiet Mobilności jest przedstawiany jako kompromis, który wyłonił się po 3 latach prac w Parlamencie Europejskim. Nie jest to prawda. Przyjęte rozwiązania są bowiem znacznie bardziej uciążliwe i kosztowne dla przewoźników tylko z niektórych państw członkowskich. Taką zresztą od początku była intencja prawdziwych autorów tych rozwiązań, czyli rządów Francji i Niemiec - utrudnić życie firmom transportowym z Polski, Węgier, Rumunii, Bułgarii czy państw bałtyckich i uwolnić zachodnich operatorów od konkurencji.

W trakcie negocjacji udało się złagodzić kilka zapisów, między innymi dotyczących obowiązku powrotu ciężarówki do kraju rejestracji czy wyłączenia z delegowania transportu bilateralnego, ale nie zmienia to ogólnej, bardzo krytycznej oceny całego Pakietu. Niestety w instytucjach europejskich zwyciężyła wizja Europy podzielonej na ekonomicznie zróżnicowany Wschód i Zachód, a może bardziej utrwalenia podziału na bogate centrum i biedne peryferia. Brakowało zrozumienia dla argumentów wolnorynkowych, które prezentowała grupa państw na czele z Polską. Przeważały egoistyczne interesy kilku stolic, które ignorowały zastrzeżenia i wątpliwości zgłaszane przede wszystkim przez przewoźników i kierowców. To ważna lekcja przypominająca nam, że Unia Europejska jest areną bezwzględnej walki interesów, gdzie procedury i regulaminy mogą być swobodnie interpretowane przez większość, a merytoryczne argumenty i analizy mają znaczenie drugorzędne.

Ogromnym wsparciem dla wszystkich polskich europosłów w pracach nad Pakietem byli przedstawiciele sektora transportu drogowego. Dzięki sugestiom i materiałom przygotowanym przez ekspertów ZMPD mogliśmy formułować poprawki i na bieżąco reagować na pojawiające się propozycje. Zrzeszenie odegrało także bardzo ważną rolę w koordynowaniu współpracy przewoźników z różnych państw członkowskich i prezentowaniu ich wspólnego, krytycznego wobec Pakietu Mobilności stanowiska na forum europejskim.

międzynarodowych przewozów drogowych (rozumianych jako tranzyt, przewozy dwustronne i przewozy transgraniczne) zasadami Dyrektywy WE 96/71 o delegowaniu pracowników (w skrócie PWD).

## 5 października 2017 r.

Deklarację Wielostronną, przyjętą przez stowarzyszenia transportowe z Bułgarii, Chorwacji, Czech, Danii, Estonii, Grecji, Irlandii, Łotwy, Litwy, Holandii, Polski, Portugalii, Rumunii, Słowacji, Hiszpanii, Węgier i Wielkiej Brytanii, zawierającą wspólny sprzeciw wobec planu zastosowania do międzynarodowych przewozów drogowych przepisów Dyrektywy WE 96/71 o delegowaniu pracowników, przesłano władzom instytucji unijnych.

## 12 października 2017 r.

Udział ZMPD w seminarium Parlamentu Europejskiego „Pracownicy delegowani i Pakiet Mobilności. Wyzwania dla Przedsiębiorstw z Europy Środkowo-Wschodniej”.

## 20 - 21 listopada 2017 r.

Udział ZMPD w V Europejskim Kongresie Mobilności Pracy. Temat przewodni: „Delegowanie pracowników: szansa dla słabszych czy zagrożenie dla silniejszych?”.

## 27 lutego 2018 r.

Udział ZMPD w seminarium Komisji TRAN, poświęconym potencjalnemu wpływowi nowych aktów prawnych na funkcjonowanie sektora transportu drogowego.

## 21 marca 2018 r.

Konferencja prasowa zorganizowana przez ZMPD „Polski transport – europejskie problemy”. Historia dyrektywy o delegowaniu pracowników, aktualny stan procedowania, spodziewany wpływ na polski międzynarodowy transport drogowy.

## 6 kwietnia 2018 r.

Spotkanie przewoźników z ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem. Przekazano stanowisko ZMPD w sprawie



### Europoseł Bogusław Liberadzki

Można powiedzieć, że Pakiet Mobilności zaostrza warunki konkurencji, ale nie zamyka przed polskimi przewoźnikami dostępu do europejskiego rynku. Niewątpliwie jednak warunki logistyczne będą dla przewoźników trudniejsze. Polepszą się natomiast warunki pracy kierowców, zarówno pod względem płacowym, jak i socjalnym. Kierowcy będą zarabiali nie mniej niż najniższa stawka godzinowa w krajach Unii, będą odpoczywać w motelach i hotelach,





# Akademia Kryzysowa ZMPD

## Pakiet Mobilności i jego wpływ na polskich przewoźników drogowych w UE

Adam Mikołajczyk

Do trzech lat i 38 dniach, 8 lipca zakończyły się prace nad Pakietem Mobilności. W głosowaniu plenarnym Parlament Europejski przyjął go w wersji wypracowanej w trilogach pomiędzy europarlamentarzystami, krajami UE oraz Komisją Europejską. Żadna ze złożonych poprawek, m.in. przez polskich posłów, nie osiągnęła wymaganej większości głosów.

O wpływie Pakietu Mobilności na polskich przewoźników drogowych dyskutowali uczestnicy trzeciej odsłony Akademii Kryzysowej ZMPD, która odbyła się 15 lipca. Wzięli w niej udział europosłowie: Bogusław Liberadzki, Elżbieta Łukacijewska i Kosma Złotowski.

### Refleksje nad Pakietem

– Pakiet Mobilności można określić mianem bezwzględnej walki o rynek w UE – stwierdził poseł Złotowski. Przyjęte prawo faworyzuje przedsiębiorców z państw położonych w środku UE. – Ostateczny kształt Pakietu Mobilności daleki jest od naszych oczekiwań – ocenił prezes ZMPD Jan Buczek. – Kiedy byliśmy blisko najkorzystniejszych dla nas rozwiązań, interweniowały państwa zachodnie, które nawet wbrew interesom swoich przewoźników skutecznie forsowały nietrafione dla nas zapisy – podkreślił prezes ZMPD.

Jan Buczek zwracał uwagę uczestników Akademii, że problem pojawił się wiele lat wcześniej. – Na różnych spotkaniach międzynarodowych nasz entuzjazm związany z pracą polskich przewoźników równoważyli zagraniczni koledzy reprezentujący przewoźni-

ków z zachodniej części UE. Dochodziło do coraz ostrzejszej wymiany zdań. Pojawiły się próby wciągnięcia branży transportu drogowego w regulacje wewnętrzne państw, jednak do naszej branży to prawo nie przystawało. Próbowaaliśmy wszelkimi metodami bronić interesów polskich przewoźników, organizowaliśmy spotkania, budowaliśmy koalicje międzynarodowe. Przekazywaliśmy poszczególnym ministrom efekty naszych prac. W szczytowym momencie mogliśmy liczyć na wsparcie 17-18 organizacji z innych państw, również z zachodniej Europy. Budowaliśmy koalicję na dole, a na szczyblu politycznym było już niestety gorzej – dodał prezes ZMPD.

Zrzeszenie szczególnie intensywnie współpracowało z trójką europosłów, gośćmi Akademii. – Uznajemy ich za przyjaciół ZMPD i całej branży transportu drogowego. Tworzyli i tworzą ze-

spół dobrze współpracujący ponad podziałami politycznymi, który broni naszych spraw – podkreślił Jan Buczek.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel podkreślił, że już teraz regulacje wzbudzają mnóstwo wątpliwości interpretacyjnych. Poszczególne przepisy są niejasne i nie wiadomo, jak będą egzekwowane przez służby kontrolne. Wątpliwości ma rozwiązać Komisja Europejska, która przygotowuje wytyczne skierowane do państw członkowskich.

Moderator Akademii Sławomir Jeneralski zwrócił uwagę na trzy główne wątki, które szczególnie często poruszają przewoźnicy: po pierwsze, czy można było uzyskać więcej; po drugie, czy organizacje przedstawicielskie, a szczególnie ZMPD, z racji zajmowanej pozycji, zrobiły wszystko, co można było; po trzecie, czy Pakiet to samo zło, czy też można znaleźć w nim zapisy, które można traktować inaczej niż zagrożenie. Do wątków odnosili się zaproszeni europosłowie, a wcześniej w swojej wypowiedzi te aspekty poruszyła Margareta Przybyła, stały przedstawiciel ZMPD w Brukseli, przypominając historię prac nad Pakietem i zaangażowanie ZMPD.

### Bieg wydarzeń

Jednym z wydarzeń, które doprowadziło do dyskusji na temat ucziwej konkurencji w branży, był kryzys gospodarczy w Europie w latach 2008 – 2009. Wówczas część krajów, chcąc bronić swoich lokalnych przedsiębiorców przed konkurencją z zewnątrz, zaczęła wprowadzać regulacje wobec zagranicznych firm transportowych, obejmując je m.in. przepisami dotyczącymi płacy minimalnej. Stało się tak np. w Austrii, Francji i Niemczech. Pojawiły się uzasadnione pytania, czy takie działania są zgodne z prawem europejskim oraz ze swobodą świadczenia usług. Chcąc rozwiązać tę kwestię i odpowiedzieć jednocześnie na oczekiwania polityczne państw Europy Zachodniej, Komisja Europejska przedstawiła projekt Pakietu. Zamiast spodziewanej pomocy Pakiet w wielu przypadkach sytuację dodatkowo skomplikował, wprowadzając coraz większe nieporozumienia między krajami. ZMPD, jeszcze przed publikacją Pakietu, angażowało się w szereg dyskusji na poziomie krajowym

i europejskim. Prace nad Pakietem były jednym z powodów powołania stałego przedstawiciela ZMPD przy UE. Umożliwiało to podjęcie intensywnej współpracy z przedstawicielami Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, Rady UE, a także z organizacjami z poszczególnych krajów UE oraz z IRU.

– Przez lata przyzwyczailiśmy się, że Pakiet dzieli Europę na zachód, wschód oraz kraje peryferyjne. Położenie Polski w centrum tych podziałów dawało jej szansę na zbudowanie koalicji. ZMPD taką koalicję zbudowało ze zrzeszeniami z innych krajów europejskich. Niestety w trakcie prac grono krajów „like-minded”, czyli wyrażających zbliżone poglądy, w Radzie UE topniało. Najlepszy przykład to Czechy i Słowacja, które ostatecznie Pakiet poparły – przypomniła Margareta Przybyła.

Na ostatnim etapie prac Polska działała w ramach koalicji składającej się z 9 krajów. – Podczas prac nastąpiły wydarzenia, które dawały nam nadzieję na zmianę kierunku prac. Te wydarzenia były przez ZMPD maksymalnie wykorzystane. W maju 2019 r. odbyły się wybory do PE. Branża miała nadzieję, że wraz z przyjsciem nowych europosłów uda nam się ich przekonać do naszych argumentów. Podziały zostały jednak utrzymane. Zaraz po wyborach podjęliśmy współpracę z nowo wybranymi posłami. Z inicjatywy ZMPD wystosowaliśmy także ze zrzeszeniami z Bułgarii, Rumunii, Węgier i Litwy apel do przewodniczących KE, Rady UE i PE z konstruktywnymi propozycjami rozwiązań kompromisowych. W styczniu 2020 r. delegacja ZMPD odbyła robocze spotkania w Brukseli z europosłami i przedstawicielami instytucji unijnych. Dotychczasowy podział okazał się nie do usunięcia, choć udało się na końcowym etapie prac wyeliminować sporo radykalnych i niekorzystnych rozwiązań – przypomina przedstawicielka ZMPD w Brukseli.

Sektor transportu przyjął kolejny cios na początku roku wraz z nadejściem pandemii. Koronawirus wprowadził mnóstwo zamieszania i dodatkowo pogłębił podziały w Europie. Przykład stanowi Francja, która postulowała wprowadzenie zakazu kabotażu. Większość europosłów zagłosowała za Pakietem w brzmieniu wypracowanym w trilogach, przy sprzeciwie po-

tych zapisów Pakietu Mobilności, których realizacja będzie szkodzić przedsiębiorcom i gospodarce.

### 26 kwietnia 2018 r.

Na forum transportowym w Bratysławie z udziałem ZMPD dyskutowano o przyszłości sektora, zagrożonej Pakietem Mobilności.

### 21 maja 2018 r.

Opole. Spotkanie przewoźników z posłanką do Parlamentu Europejskiego z regionu dolnośląsko - opolskiego Danutą Jazłowiecką, wiceprzewodniczącą Komisji Zatrudnienia i Spraw Społecznych. Wydarzenie było współorganizowane przez ZMPD.

### 7 czerwca 2018 r.

Czat z prezesem ZMPD Janem Buczkiem i przedstawicielem ZMPD w Brukseli Piotrem Szymańskim. Tematem głównym było wyłączenie transportu drogowego z dyrektywy o delegowaniu.

### 13 lipca 2018 r.

Europosłanka Danuta Jazłowiecka w piśmie do prezesa ZMPD Jana Buczka podziękowała za ogromny wkład Zrzeszenia i samego prezesa w procedowanie aktów legislacyjnych wchodzących w skład Pakietu Mobilności.

### 25 lipca 2018 r.

Delegacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem uczestniczyła w spotkaniu z ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykiem, którego głównym celem było omówienie bieżących prac oraz strategii dotyczącej przyszłych negocjacji pierwszej części Pakietu Mobilności.

### 10 stycznia 2019 r.

ZMPD w Brukseli przed budynkiem Parlamentu Europejskiego wzięło udział w międzynarodowym proteście przeciwko dyskryminującym naszym przewoźników planowanym przepisom Pakietu Mobilności. W akcji uczestniczyli przedstawiciele 19 organizacji przewoźników z państw Europy Środkowo-Wschodniej.





słów z krajów „like-minded”. – Otrzymałmy zapewnienie od komisarza Adiny Vălean, że wpływ pandemii na sektor zostanie wzięty pod uwagę podczas prac nad studium skutków Pakietu – zaznacza Przybyła. Komisja pracuje nad takim studium.

### Europosłowie komentują

Bogusław Liberadzki przekonywał, że Pakiet nie jest samym złem. – To raczej działanie wbrew naszym interesom – ocenił. Podkreślał, że to, co dotyczy przewozów bilateralnych, obsługi eks-

portu i importu dalej potwierdza mocną pozycję polskich firm transportu drogowego. – Eksportujemy i importujemy towary wraz z usługą transportową, czyli za granicą płacimy tylko za towar, a polskim przewoźnikom płacimy za dowieszenie – wskazał Liberadzki.

Do plusów zaliczał też m.in. nieobecność kierowców dyrektywą o pracownikach delegowanych. – Nie musimy jej implementować bezpośrednio do przewozów dwustronnych czy crossowych. Nie słyszymy również o dumpingu socjalnym, kierowcy spełniają wymogi płacy minimalnej – podkreślił poseł Liberadzki.

Wspomniał również, że zgłaszał koncepcję „rethinking the package”, czyli przemyślenie skutków Pakietu w warunkach koronawirusa. Wskazał też, że z polskiego punktu widzenia Pakietowi zaszkodziło stanowisko związków zawodowych, wspierających jego postanowienia.

Elżbieta Łukacijewska mówiła, że wiele złych zapisów udało się wyeliminować i ograniczyć zagrożenia. Jako przykład wskazała powrót ciężarówki do kraju siedziby, który pierwotnie miał nastąpić po 4 tygodniach. – Podziały poszły w poprzek każdej grupy politycznej, dzieląc się na wschód i zachód. Dominowało podejście polityczne, a nie rozsądek i pragmatyzm – komentowała.

Wspomniała też, że podczas uchwalenia Pakietu Mobilności przeważało zmęczenie tematem. – Jego zapisy są skomplikowane, a ich egzekwowanie będzie utrudnione. Na przyszłość ważne jest, by Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej lepiej dbały o swoje interesy na kolejnych etapach konsultacji projektów – zaznaczyła posłanka.

Kosma Złotowski wyrażał pogląd, że sprawa dzieli Europę geograficznie. – Pakiet był przedstawiany jako regulacja stosunków w transporcie międzynarodowym, która ma ułatwić życie

kierowców, pracowników i poprawić bezpieczeństwo tej pracy, a jednak było wiadomo, że chodzi o to, by ograniczyć konkurencję wschodnioeuropejską na rynku. Po 2004 r. transport wschodnioeuropejski bardzo urósł. Potrafił radzić sobie we Francji, w Niemczech, w Austrii i stąd wywodzą się zapisy o płacy minimalnej. Poza tym lokalne regulacje bardzo zbiurokratyzowały usługi transportowe wykonywane przez pracowników zagranicznych – tłumaczył Złotowski.

Po Pakiecie można się spodziewać, że podniesie ceny usług transportowych. Wymaga zapewnienia miejsc postoju, na których kierowcy nie będą musieli spać w samochodzie. – To będzie musiało być strzeżone miejsce postoju wraz z hotelem. Takich miejsc nie ma. Ktoś będzie musiał je wybudować. Oplacalność tych miejsc gwarantuje jedynie Pakiet. Jeśli się zmieni, takie miejsca stracą rację bytu. Mało kto chciałby zaryzykować – zauważył Kosma Złotowski. Zwracał też uwagę, że Pakiet jest wyrazem bezwzględnej walki w UE o rynek transportu za pomocą metod nierynkowych. – Istnieje ryzyko, że przeniesie się to na inne obszary – ostrzegł poseł.

### Co dalej?

Przed ZMPD stoi wyzwanie, by znaleźć sposoby na obniżenie kosztów Pakietu Mobilności. Następnym krokiem to egzekwowanie obietnic komisarza Vălean i przedstawianie jej skutków Pakietu, które już są lub zaraz będą odczuwane.

Profesor Wojciech Paprocki podzielił się uwagą, że batalia o Pakiet jest działaniem chybionym, prowadzonym przez wszystkie strony. – Świat się szybko zmienia niż ustalenia 3-letniej debaty nad jednym pomysłem. Czeka nas rozwój transportu drogowego. Trzeba myśleć nad kadrami, nad pozyskaniem ciężarówek. Pojawia się dodatkowo presja, by uwzględnić nie tylko znane aspekty, jak ekologiczny (oczyszczanie spalin), ale również klimatyczny (redukcja emisji gazów cieplarnianych, przede wszystkim CO<sub>2</sub>). W transporcie ciężkim nie ma realnej alternatywy dla silnika wysokoprężnego. W świetle tego, co się zdarzyło i nowych ograniczeń, które mają się pojawić za 2 lata, należy pójść inną ścieżką: zastanowić się, jakimi metodami doprowadzić do zmiany reguł gry na rynku. To jest rozstrzy-

gające. Musi być pomysł na przyszłość, uwzględniający możliwości gospodarki cyfrowej – podkreślił prof. Paprocki.

Zaznaczył, że gra na forum UE pomiędzy krajami starymi a nowymi nie dotyczy tylko transportu. – Patrząc chociażby na to, co dzieje się wokół fabryki Tesli pod Berlinem, już pojawiają się głosy, że znaczną część personelu będą stanowili Polacy. Czyli wolny rynek tak, ale bez Polaków. Musimy na forum europejskim akcentować korzystanie ze wszystkich wolności na równych prawach – zaznaczył Paprocki.

Sławomir Jeneralski odniósł się do oceny skutków. Czemu możemy się po niej spodziewać?

Zdaniem Kosmy Złotowskiego, jeśli Komisja Europejska stwierdzi, że poszczególne przepisy są zbyt kosztowne dla transportowców i trzeba się z nich wycofać, zgłosi się z nimi do PE, a wówczas istnieje ryzyko, że zostaną odrzucone lub przerobione tak, by było jeszcze gorzej. – Atmosfera dla poczynań rynkowych w PE jest wroga. Jednak mimo wszystko jest nadzieja, że kiedyś nadejdzie moment, kiedy argumenty zdroworozsądkowe zostaną uwzględnione – ocenił Kosma Złotowski.

Ten pesymistyczny nastrój tonowali Elżbieta Łukacijewska i Bogusław Liberadzki, mówiąc, że zdrowa ocena skutków gospodarczych sprawi, że przepisy będą się zmieniać.

Jan Buczek rozwiewał obawy związane z wykonywaniem kabotażu w Polsce przez przewoźników zza wschodniej granicy – nie pozwala im na to prawo. Wszelkie przypadki naruszeń powinny spotkać się z interwencją ITD.

Podsumowując prezes ZMPD podkreślił, że z całą pewnością rynku nie utracimy – Mamy dobrą renomę, klienci chcą z nami współpracować. Jesteśmy jednak w niekorzystnej sytuacji, rynek transportowy między klientem a przewoźnikiem z polskimi numerami rejestracyjnymi to nie wszystko. Tam jeszcze jest tzw. sztafeta pośredników, żerująca na rynku i obniżająca wiarygodność, a także rentowność naszych frachtów. Nadszedł moment, by zweryfikować system rynku transportowego, by wyeliminować tych, którzy nie wnoszą żadnej wartości dodanej dla klienta. Powinniśmy z tym problemem wyjść już na poziom parlamentarny, by uzyskać wymierny efekt. Korzyścią dla nas wszystkich będzie eliminacja tzw. letter boxów – podsumował prezes ZMPD. ■

ZMPD przekazało stanowisko branży europarlamentarzystom oraz ministrowi infrastruktury.

### 5 lutego 2019 r.

ZMPD przyłączyło się do apelu przewoźników z Bułgarii, Estonii, Litwy, Łotwy, Malty, Rumunii i Węgier, wzywając przewodniczącego Parlamentu Europejskiego Antonio Tajaniego oraz przewodniczących wszystkich grup politycznych w PE do odłożenia prac nad Pakietem Mobilności na kolejną kadencję Parlamentu Europejskiego.

### 13-15 marca 2019 r.

Podczas Międzynarodowych Targów Transportu, Spedycji i Logistyki odbyła się konferencja „Polski transport dziś i jutro”. Przedstawiciele ZMPD wzięli udział w panelu „Transport drogowy – prawne, techniczne i edukacyjne kierunki rozwoju”.

### 13 maja 2019 r.

Przewodniczący Regionów ZMPD spotkali się w Kielcach z przedstawicielami Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej Zrzeszenia. Jednym z tematów dyskusji był Pakiet Mobilności.

### 13 czerwca 2019 r.

Przedstawiciele branży międzynarodowego transportu drogowego, w tym ZMPD, spotkali się w Ministerstwie Infrastruktury z ministrem Andrzejem Adamczykiem. Podczas spotkania uzgodniono powołanie grupy roboczej w ministerstwie, która wraz ze stroną społeczną zajmie się wypracowaniem jednolitego stanowiska do proponowanych zmian w Pakiecie Mobilności.

### 5 sierpnia 2019 r.

Siedem europejskich stowarzyszeń przewoźników drogowych, w tym ZMPD, wystosowało list do przewodniczącej Komisji Europejskiej Ursuli von der Leyen w sprawie Pakietu Mobilności.

### 6 września 2019 r.

Kolejne - jedno z wielu - spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury poświęcone



# Akademia Kryzysowa ZMPD

## Czas pracy kierowców w przepisach Pakietu Mobilności

**Wchodzące w życie 20 sierpnia przepisy stanowiące część Pakietu Mobilności, dotyczące czasu pracy kierowców, były tematem IV edycji Akademii Kryzysowej ZMPD, która w formie wideoseminarium odbyła się 13 sierpnia.**

Piotr Gawelczyk

Prezes ZMPD Jan Buczek na początku spotkania przypomniał ideę, jaka przyświecała zainicjowaniu Akademii Kryzysowej ZMPD. Podkreślił, że w trudnym czasie pandemii niezwykle ważne jest utrzymanie stałego kontaktu z przedsiębiorcami-członkami ZMPD, pozwalającego im na codzienny dostęp do informacji oraz wspólne poszukiwanie odpowie-

dzi w najważniejszej kwestii: co dalej? Stąd pomysł uruchomienia Akademii Kryzysowej ZMPD. – Ten projekt okazał się strzałem w dziesiątkę, o czym świadczy duże zainteresowanie towarzyszące kolejnym edycjom seminarium – powiedział prezes ZMPD.

Nawiązując do przegłosowanego Pakietu Mobilności zauważył, że choć nie wszystkie jego zapisy zadowolają polskich przewoźników, to jednak m.in. dzięki intensywnym działaniom ZMPD udało się uchronić międzynarodowy transport w jego klasycznym wydaniu, polegającym na transporcie dwustronnym, obsługującym wymianę gospodarczą między państwami. – Sukcesem jest to, że udało się zachować dwustronną wymianę i towarzyszący jej tranzyt bez większych zmian, dlatego wierzę, że z niewielkimi stratami uda się utrzymać pozycję polskich przewoźników na rynku europejskim – powiedział prezes Zrzeszenia.

### Czas pracy po nowemu

Przepisy Pakietu Mobilności wchodzą w życie w różnych okresach, najbliż-

sze – te dotyczące czasu pracy kierowców – już 20 sierpnia. Nowe regulacje prawne w tym zakresie omówił dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel, przedstawiając zmiany do rozporządzenia o czasie prowadzenia pojazdu oraz rozporządzenia o tachografach stosowanych w transporcie drogowym.

W opinii dyr. Mikiela nowe przepisy są generalnie korzystne dla przedsiębiorców. Pytanie, jak będą stosowane i egzekwowane przez służby kontrolne państw członkowskich UE. – Mam nadzieję, że do czasu opublikowania wytycznych KE, podejście kontrolerów będzie liberalne, a niejasności, które mogą się pojawić, będą interpretowane na korzyść przedsiębiorców. Jeśli te wytyczne się pojawią, będziemy je oczywiście na bieżąco przekazywać i omawiać – powiedział Piotr Mikiel. Przypomniał, że zmiany przepisów czasu pracy kierowców dotyczą kluczowych zagadnień związanych z:

- odpoczynkiem tygodniowym,
- powrotem kierowcy do bazy,
- przedłużeniem godzin jazdy,
- jazdą w załodze dwuosobowej,



Pakietowi Mobilności i przygotowaniu delegacji rządowej do negocjacji trójstronnych (Trilogów).

### 15 listopada 2019 r.

ZMPD wraz z innymi organizacjami zrzeszającymi przewoźników europejskich wysłało list do decydentów w organach unijnych. Wskazywało w nim m.in., że niektóre z proponowanych środków doprowadzą do niepewności prawnej, zwiększą negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne, spowodują podwyżkę cen dla konsumentów i zmniejszą globalną konkurencyjność Unii Europejskiej, nie poprawiając warunków pracy kierowców.

### 12 grudnia 2019 r.

Oświadczenie prezesa ZMPD Jana Buczka: przyjęte nocą przez Radę Europy rozwiązanie nie jest tym oczekiwanym przez nas, ale je akceptujemy, chociaż jest to niełatwy kompromis.

### 19 grudnia 2020 r.

Przedstawiciele ZMPD wzięli udział w spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury dotyczącym zapisów Pakietu Mobilności, jego wpływu na branżę międzynarodowego transportu drogowego oraz możliwości dalszych zmian proponowanych przepisów.

### 29-30 stycznia 2020 r.

W Brukseli przedstawiciele ZMPD spotkali się z europostami i reprezentantami Komisji Europejskiej oraz instytucji unijnych, aby przedstawić punkt widzenia przewoźników.

### 24 marca 2020 r.

ZMPD wystosowało pismo do unijnej komisarzy transportu Adiny Vălean z apelem o uwzględnienie w trakcie toczących się prac oraz planowanego studium skutków wpływu pandemii na sektor transportu drogowego.

### 7 kwietnia 2020 r.

Państwa członkowskie UE podjęły decyzję o przyjęciu Pakietu Mobilności w pierwszym czytaniu. ZMPD wysłało apel do Komisji

- przechowywaniem zapisów tachografów przez 56 dni zamiast dotychczasowych 28 (ta zmiana nastąpi dopiero 31 grudnia 2024 r.),
- wyjątkiem dla podróży pociągiem lub promem
- wymianą tachografów na smart tachografy II generacji.

### Wypoczynek regularny i skrócony

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD poinformował, że kierowca będący w kraju UE niebędącym państwem siedziby przedsiębiorstwa może skorzystać z dwóch kolejnych skróconych tygodniowych odpoczynków pod warunkiem, że w ciągu czterech kolejnych tygodni wykorzysta co najmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których co najmniej dwa są regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku. Skrócone odpoczynki będą musiały zostać zrekompensowane równoważnym odpoczynkiem, który musi zostać wykorzystany jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia pracy. Jeżeli kierowca wykorzystuje dwa

skrócone odpoczynki z rzędu, muszą one zostać zrekompensowane jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia. Rekompensata musi poprzedzać regularny odpoczynek tygodniowy, przy czym może być dołączona do odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć godzin.

Jednocześnie w nowych przepisach jednoznacznie wykluczono możliwość odbioru tygodniowego regularnego odpoczynku w kabinie pojazdu. – Warto podkreślić, że przepisy te nie wprowadzają sankcji za niestosowanie się do nich kierowców czy też przedsiębiorców. Te kwestie zostały przerzucone na państwa członkowskie – przypomniał dyrektor Piotr Mikiel. Ukaranie kierowcy może nastąpić tylko w momencie złapania go w czasie odbierania odpoczynku w kabinie. Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca, który musi mieć na to odpowiednie dokumenty, np. w postaci rachunku za hotel.

Przepisy wprowadzają obowiązek dla pracodawcy takiej organizacji pracy kierowcy, by ten mógł odebrać w każdym czterotygodniowym okresie rozliczenio-





wym regularny tygodniowy odpoczynek w swoim miejscu zamieszkania lub w kraju siedziby przewoźnika.

W przypadku odbioru z rządu dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych, kierowca będzie miał prawo powrotu do kraju przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego, trwającego ponad 45 godzin, wykorzystanego jako rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe. Kontrole dotyczące powrotu kierowcy będą się odbywały raczej w trakcie kontroli przedsiębiorstwa, nie na drodze.

### **Powrót to prawo, nie obowiązek**

Jeśli praca kierowcy kończy się w innym państwie niż siedziba firmy, pracodawca musi umożliwić mu powrót do kraju i co więcej udokumentować to np. biletami, ewentualnie dokumentem potwierdzającym posiadanie w danym państwie lokalu, w którym kierowca może odebrać odpoczynek. Innym dokumentem może być potwierdzenie, że kierowca wrócił środkiem transportu pracodawcy, np. busem.

– Z przepisów nie wynika, że kierow-

ca ma obowiązek powrotu do kraju rejestracji przedsiębiorstwa. Jeśli zatem złoży on oświadczenie, że rezygnuje z powrotu, przedsiębiorca nie ma możliwości prawnych przymuszenia go do tego – podkreślił Piotr Mikiel.

Komisja Europejska ma na ten temat jednak inne zdanie, choć konkretnych wytycznych jeszcze nie ma. – Nie można zmusić kierowcy, by wracał do kraju rejestracji firmy; może wykorzystać ten odpoczynek w dowolny, wybrany przez siebie sposób – podkreśla Piotr Mikiel przypominając jednocześnie, że wytyczne KE nie są źródłem prawa. Interpretacja jak zwykle należeć będzie do służb kontrolnych.

Wydłużenie dziennego bądź tygodniowego czasu jazdy o godzinę lub dwie (w tym przypadku poprzedzonego obowiązkiem 30-minutowej przerwy) ma na celu ułatwienie dotarcia do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania i odbioru regularnego wypoczynku.

Przedłużony czas pracy musi być zrekompenzowany i odebrany jednorazowo, przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym doszło do wydłużenia czasu jazdy.

W przypadku zaplanowanej na co najmniej osiem godzin podróży pociągiem czy promem, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu tymi środkami przewozu i wykorzystuje 11-godzinny odpoczynek lub skrócony tygodniowy okres wypoczynku, okres ten można przerwać maksymalnie dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż jedną godzinę, przy czym kierowca musi mieć w tym czasie dostęp do koi lub szatki.

Wymiana tachografów na smart tachografy II generacji ma się odbywać stopniowo. Obowiązek ich montażu w nowych pojazdach ma nastąpić najpóźniej do sierpnia 2023 r. Wymiana tachografów analogowych i cyfrowych powinna być dokonana nie później niż do 31 grudnia 2024 r., wymiana smart tachografów I generacji – do sierpnia 2025 r.

Prezes Jan Buczek dziękując za aktywność podczas seminarium zachęcał do uczestnictwa w kolejnych edycjach Akademii Kryzysowej. Zapewnił przy tym, że niektóre zadane przez przewoźników pytania dotyczące m.in. przejazdów na terenie WNP zostaną wysłane do Ministerstwa Infrastruktury.

### **Seminarium zakończyło się sesją pytań uczestników seminarium. Odpowiedzi udzielał dyr. Piotr Mikiel.**

#### **Jaki odpoczynek tygodniowy powinien wykonać kierowca będąc w Polsce, ale nie w bazie przedsiębiorstwa?**

Rodzaj odpoczynku wynika z harmonogramu jego pracy. Czyli regularny tygodniowy odpoczynek pod warunkiem, że nie będzie on odbierany w kabinie pojazdu, lub skrócony tygodniowy w kabinie, o ile nie będzie to drugi skrócony z rządu. Nowe przepisy pozwalają na to, ale poza krajem siedziby przedsiębiorstwa.

#### **Definicja tygodnia – czy nadal kierowca rozpoczynający pracę w środku tygodnia będzie mógł decydować, do którego tygodnia będzie zaliczał pauzę? Jak liczyć tygodnie?**

Definicja tygodnia nie uległa zmianie. Pauzę można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie do obu.

#### **Czy rekompensata skróconych odpoczynków tygodniowych musi być oddana przed zakończeniem sześciu okresów 24-godzinnych w trzecim tygodniu, czy też musi być rozpoczęta przed zakończeniem szóstego okresu?**

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku – tu nic się nie zmieniło. Rekompensata za skrócone odpoczynki powinna być oddana przed zakończeniem sześciu okresów 24-godzinnych, bowiem po tym okresie kierowca jest zobowiązany rozpocząć regularny odpoczynek tygodniowy.

#### **Czy rekompensatę za dwa skrócone odpoczynki trzeba oddać jednorazowo łącznie, czy oddzielnie, dołączając je do np. odpoczynku 9-godzinnego?**

W przepisach znalazło się jedynie ograniczenie czasowe, do kiedy należy odebrać rekompensatę. Wskazuje się na jednorazowe odebranie przed końcem trzeciego tygodnia. Oznacza to, że skrócony odpoczynek tygodniowy można odebrać w kolejnym tygodniu, do-

łączając rekompensatę do odpoczynku dziennego trwającego co najmniej dziewięć godzin. A więc jeśli każdy odpoczynek tygodniowy chcielibyśmy rekompensować w kolejnym, to taka możliwość istnieje.

#### **Jak powinni się zachować kierowcy będący w trasie 20 sierpnia 2020 r.? Czy liczymy im trzy lub cztery tygodnie od wyjazdu przed tą datą?**

To skomplikowana kwestia. W przepisach nie ma zapisów odnoszących się do stanów zaistniałych przed wejściem w życie tego rozporządzenia, dlatego należy posłużyć się ogólnymi zasadami wykładni prawa. Najlepiej jednak przedstawić to na przykładach.

Przykład 1. W tygodniu poprzedzającym wejście w życie nowych przepisów kierowca wykorzystał już jeden skrócony odpoczynek tygodniowy. To nie oznacza, że w kolejnych dwóch tygodniach będzie mógł zrobić dwa dodatkowe skrócone, tygodniowe odpoczynki, wynikające z nowych przepisów. W takim przypadku kierowca będzie mógł wykorzystać tylko jeden skrócony odpoczynek. W przeciwnym razie doprowadzilibyśmy do sytuacji, w której de facto wykorzystaliby trzy odpoczynki z rządu.

Przykład 2: Jeżeli kierowca od czterech tygodni znajduje się w trasie, czyli jest poza krajem siedziby firmy, nie oznacza to, że w tygodniu, w którym wejdą w życie nowe przepisy, pracodawca bezwzględnie będzie musiał zapewnić mu powrót w tym właśnie tygodniu. Wydaje się, że wymóg powrotu po czterech tygodniach powinien być liczony dopiero od tygodnia, w którym rozporządzenie wejdzie w życie. Co do zasady, normy i obowiązki zawarte w zmienionym rozporządzeniu stosuje się od dnia wejścia w życie tych przepisów, a więc od 20 sierpnia.

#### **Czy kierowca, który zaczyna w piątek o godz. 19.00 pauzę tygodniową skróconą 24-godzinną, zgodnie z tygodniowym czasem pracy będzie musiał ją przerwać w niedzielę, żeby uniknąć odbioru 45 godz. pauzy tygodniowej i uniknąć kary? Czy w takim wypadku wystarczy po 44 godz. przełączenie tachografu na młotki?**

Rozumiem, że pytanie dotyczy prob-

Europejskiej, wnioskując o rewizję zapisów Pakietu, a zwłaszcza uwzględnienie skutków pandemii COVID-19 dla sektora transportu drogowego.

### **27 kwietnia 2020 r.**

W przededniu dyskusji na forum komisji TRAN, ZMPD wystosowało list do wszystkich jej członków z apelem o wzięcie pod uwagę negatywnych skutków, jakie pandemia COVID-19 powoduje dla sektora transportu drogowego. W liście wskazano zapisy, które wymagają zmiany. Postulaty ZMPD znalazły odzwierciedlenie w wystąpieniach wielu europosłów.

### **26 maja 2020 r.**

W Pakiecie Mobilności muszą być uwzględnione skutki pandemii – odpowiedziała prezesowi ZMPD Elżbieta Łukaniuk, przedstawicielka komisarzy ds. Transportu UE.

### **9 czerwca 2020 r.**

Prezes ZMPD Jan Buczek skomentował w oświadczeniu odrzucenie przez Komisję TRAN korzystnych dla polskich firm poprawek do Pakietu Mobilności.

### **6 lipca 2020 r.**

Przed planowanym na 8 lipca głosowaniem plenarnym, dotyczącym części socjalnej Pakietu, prezes ZMPD Jan Buczek zaapelował w piśmie wysłanym do wszystkich europosłów, aby wszelkie przyszłe regulacje dotyczące sektora transportu drogowego uwzględniały nową sytuację gospodarczą, wywołaną pandemią.

### **8 lipca 2020 r.**

Parlament Europejski przyjął Pakiet Mobilności.

### **20 sierpnia 2020 r.**

Weszły w życie pierwsze zapisy Pakietu Mobilności.





lemu udowodnienia przez kierowcę kontrolerom odbioru skróconego odpoczynku, a nie regularnego odpoczynku w kabinie pojazdu. Moim zdaniem w takim przypadku powinien odznaczyć inną pracę, która mogłaby świadczyć o zakończeniu skróconego odpoczynku i wykazać dyspozycyjność do podjęcia kolejnej pracy.

- **Zapis dotyczący odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych z rządu brzmi: kierowca będzie miał prawo do powrotu przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego. Co to znaczy: będzie miał prawo? Czyli nie musi skorzystać z tego prawa?**

Literalne brzmienie przepisu jest takie: przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajowo bazą danego kierowcy, i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowców w każdym okresie kolejnych czterech tygodni, tak aby wykorzystali oni

przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin, wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Z tego można wnioskować, że ten obowiązek w tym przypadku został nałożony na pracodawcę. To pracodawca jest zobowiązany zapewnić powrót ciężarówki i umożliwić powrót kierowcy. Nie ma w przepisie mowy o tym, że kierowca jest zobowiązany do powrotu, tak jak to interpretuje Komisja Europejska. Uważam, że nie można z tego zapisu wywodzić niekorzystnych dla podmiotów skutków prawnych.

- **Czy dwie skrócone pausy 24 h na terenie Unii Europejskiej będą respektowane na terenie krajów WNP?**

To ważne pytanie, powinno być jednak skierowane przede wszystkim do służb kontrolnych WNP. Generalna zasada: w przypadku wykonywania przewozów pomiędzy krajem członkowskim UE a krajem trzecim kierowca stosuje zasady wynikające z normy czasu jazdy zawarte w umowie AETR. W przepisach umowy AETR nie ma rozwiązań, jakie zostały zaproponowane w rozpo-

ządzeniu 561, które umożliwiają odbycie dwóch skróconych odpoczynków z rządu. Reasumując: odbiór dwóch skróconych odpoczynków z rządu jest możliwy w przypadku wykonywania operacji transportowej na obszarze UE, gdzie możemy stosować przepisy rozporządzenia 561. Jeżeli realizujemy przewozy na terenie pozaunijnym, stosujemy przepisy AETR. KE zauważyła tę rozbieżność i ma zaproponować odpowiednie zmiany w umowie AETR. Ale czy proponuje, czy zostaną one uwzględnione i najważniejsze – kiedy, tego dziś nie wiemy.

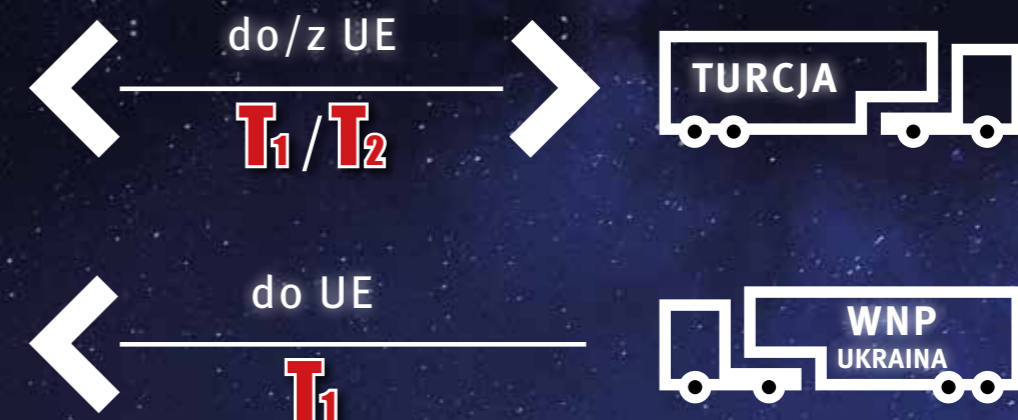
- **Czy obowiązek powrotu do bazy będzie dotyczył także właścicieli i współników?**  
Obowiązek ten dotyczy pracownika, a właściele i współnicy przeważnie nimi nie są. Trudno sobie wyobrazić, by właściciel sam sobie nakładał ograniczenia, gdzie ma odebrać odpoczynek.
- **Z przepisów wynika, że na pracodawcy spoczywa obowiązek zapewnienia kierowcy noclegu w przypadku, gdy będzie on odbierał regularny tygodniowy odpoczynek na terenie innego**

# GWARANCJE CELNE

KONKURENCYJNA CENA DLA WSZYSTKICH

NOWOŚĆ w ZMPD

## Odprawy tranzytowe







kraju niż kraj rejestracji firmy. Czy ten obowiązek dotyczy też kierowców prowadzących własną działalność gospodarczą? Taki kierowca wystawia mojej firmie faktury za pracę w Niemczech, we Francji, itd. Nie jestem jego pracodawcą, więc trudno, żebym ponosił koszty jego hotelu.

Trudne pytanie. Odpowiedź na nie wynika wprost z treści rozporządzenia. Trend w interpretacjach przepisów jest taki, że wszystkie normy i obowiązki dotyczą też tej grupy kierowców. Rozumiem tę wątpliwość, ale nie chciałbym teraz jednoznacznie zajmować stanowiska w tej kwestii.

- **Jeżeli firma posiada kilka baz w Polsce (w których ma warsztaty, dokonuje czynności załadunkowo-wyładunkowych), to do której bazy kierowca powinien wrócić?**

Nie ma znaczenia, do której bazy transportowej wróci. Ważne, aby była to baza, którą dysponuje przedsiębiorca. Zatem kierowca nie musi bezwzględnie wracać do miejsca, w którym jest zlokalizowana siedziba przedsiębiorcy, a więc miejsce, w której pracuje np. zarząd czy księgowość.

- **Kierowca przyjeżdża w piątek po południu na załadunek. Niestety za późno. Musi czekać do poniedziałku. Czy powinien odebrać skróconą pauzę?**

W pojeździe ma możliwość odebrania tylko skróconego odpoczynku. Regularny odpoczynek jest możliwy jedynie po za kabiną pojazdu.

- **Jeżeli kierowca zrobił 2x skrócone odpoczynki tygodniowe na terenie UE i zostanie zatrzymany w UK, to czy może zostać za to ukarany?**

**Jakie są obecnie przepisy w UK w tym zakresie?**

To zależy, kiedy kierowca zostanie skontrolowany. Do 31 grudnia 2020 r. Wielka Brytania stosuje przepisy prawa unijnego, więc jeśli odbyłoby się to w tym roku, to prawdopodobnie nie byłoby podstaw do ukarania.

- **Czasem trudno ułożyć pracę kierowcy tak, żeby zawsze wyjeżdżał w trasę w poniedziałek. Co w przypadku, gdy kierowca, który wyjeżdża na trzy tygodnie w czwartek, robi trzy skrócone odpoczynki? Do tej pory przepisy mówiły o dwóch skróconych i jednym regularnym. Kiedy musi wrócić do bazy? Jak będzie interpretowana definicja tygodnia?**

Trudno mi powiedzieć, jak służby kontrolne będą interpretować definicję tygodnia. Przepisy wyraźnie mówią, że w każdym czterotygodniowym okresie kierowca ma prawo odebrać dwa regularne i dwa skrócone odpoczynki. Nie dopuszczałbym do sytuacji, w której odbierze trzy skrócone odpoczynki z rzędu. Wydaje mi się, że wyjazd w czwartek będzie liczony jako pierwszy tydzień pracy.

- **W jaki sposób będzie kontrolowany zjazd do bazy na 45 h w sytuacji, gdy firma posiada swoje busy, którymi kierowcy zjeżdżają do Polski?**

Tego nie wiem, ale firma musi posiadać dokumenty potwierdzające, że przywiozła kierowcę do bazy. Należy pamiętać o tym, że czas, w którym kierowca jest w busie, jest wykonywaniem innej pracy. To nie jest czas wolny kierowcy.

- **Mamy kilku kierowców, którzy mają znajomych w różnych**

**krajach. Odbywając przerwę u takiego znajomego kierowca nie będzie mógł pozyskać dokumentu. Jak to rozwiązać? Kierowcy nie mogą iść do znajomych na 45 h?**

Jeśli kierowca, a dotyczy to przede wszystkim obcokrajowców zatrudnionych w polskich firmach, nie widzi sensu powrotu do bazy i uznaje, że czas wolny chce spożytkować w inny sposób, np. zwiedzić miejscowość, w której kończy pracę, powinien złożyć oświadczenie o rezygnacji z możliwości zapewnionego mu przez pracodawcę powrotu do kraju rejestracji firmy.

- **Czy powrót „do miejsca zamieszkania kierowcy” oznacza, że musi to być miejsce zameldowania, czy kierowca może wykazać, że wynajmuje mieszkanie np. w Niemczech i tam zamieszkuje?**

Wynajmowanie mieszkania nie ma znaczenia. Ważne, gdzie kierowca płaci podatki i ubezpieczenie społeczne. Formalnie jego miejscem zamieszkania jest terytorium kraju, gdzie jest zatrudniony, chyba że taki kierowca został delegowany do pracy w innym kraju zgodnie z ogólnymi przepisami dotyczącymi delegowania pracowników.

- **Co w sytuacji, kiedy samochody zarejestrowane są w Polsce, ale dzierżawione spółce niemieckiej? Gdzie musi wrócić samochód?**

Decydującym czynnikiem jest kraj rejestracji pojazdu.

- **Czy kierowcy, który wrócił do kraju busem, musimy wystawić trzy zaświadczenia: dyspozycja przy zjeździe do kraju, czas wolny za okres odpoczynku oraz dyspozycja za okres powrotu do ciężarówki busem?**

Wszystko wskazuje na to, że powinny być trzy zaświadczenia, potwierdzające aktywność kierowcy, a więc w sytuacji, gdy nie ma możliwości zapisu na karcie kierowcy.

- **Czy wraca tylko kierowca, a auto zostaje np. w Niemczech?**

W przepisach rozporządzenia 561 jest mowa jedynie o konieczności zapewnienia powrotu kierowcy. Powrót ciężarówki jest przewidziany w przepisach rozporządzenia 1071, które wejdą w życie za 18 miesięcy, czyli w lutym 2022 r.

# ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



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

w ciągu  
14 dni

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



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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

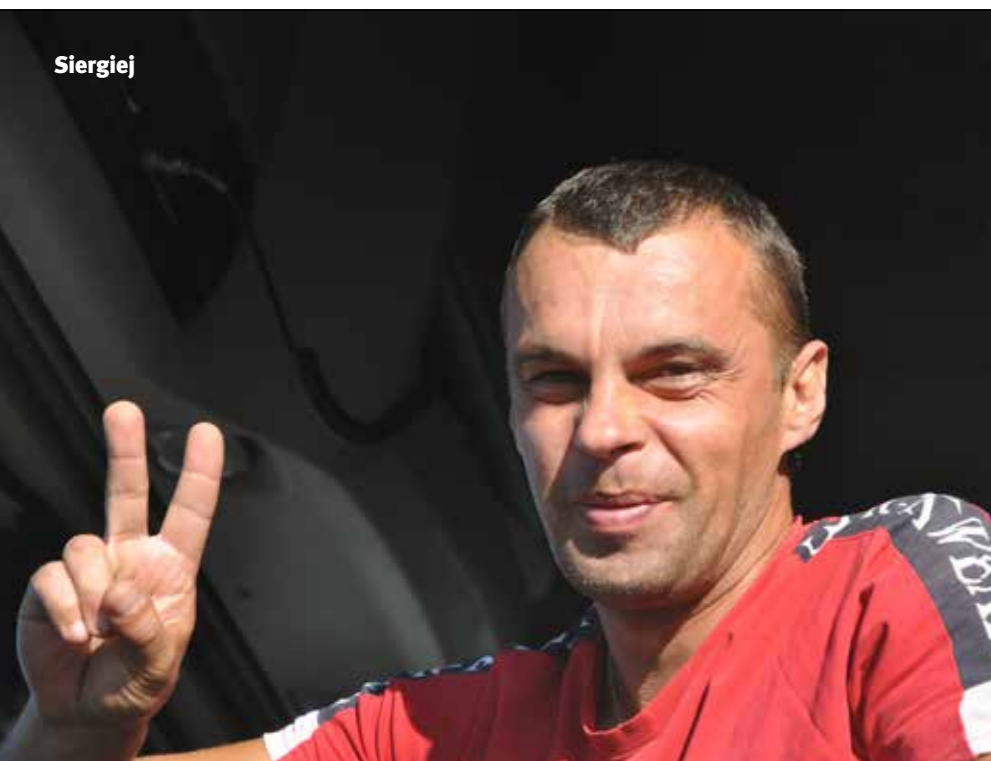




# Kierowcy oceniają Pakiet Mobilności

Pakiet Mobilności powstał z myślą o polepszeniu warunków pracy kierowców. Zapytaliśmy ich o ocenę najważniejszych zapisów. Oto co usłyszeliśmy.

Siergiej



Piotr Gawelczyk  
Robert Przybylski

## Siergiej

Praca w systemie 3/1 byłaby dobra. Teraz pracuję 3 i pół tygodnia i mam wolne 10 dni. Jeśli chodzi o pobór odpoczynku, wolę w kabinie, bo jest mi tak wygodniej. Mam tu wszystkie swoje rzeczy pod ręką. Dodatkowo godzina lub dwie na powrót chyba będą mało przydatne. Staram się tak układać i planować powroty, żeby bez pośpiechu zjechać na bazę. Na niej trzymam auto i wracam nim do domu. Niestety nie mogę dłużej rozmawiać, bo muszę jechać w trasę. Powodzenia!

## Bogdan

Systemu pracy 3/1 w ogóle nie biorę pod uwagę. Wyjeżdżam w poniedziałek i wracam w piątek, już od soboty

jestem z rodziną. Trasy mam na tyle krótkie, że dojazd i powrót zamykają się w dni robocze.

Przedłużenie czasu jazdy o godzinę lub dwie podczas powrotu do bazy na regularny wypoczynek to dobre rozwiązanie. Zarówno za granicą, jak i w Polsce drogi w ten dzień są zapchane i zdarzają się korki. Ta godzina czy dwie bardzo się przyda.

Zmiana w regułach pracy podwójnej obsady mnie nie dotyczy. Nie lubię jady w podwójnej obsadzie. Trafiają się różni ludzie i jest to niewygodne.

Nakaz wypoczynku w hotelach podczas 45-godzinnej przerwy nie jest jednoznacznie poprawą. Weźmy taki przykład: stanąłem na terminalu, na którym nie ma hotelu. Muszą się do niego dostać, więc chyba muszę wziąć taksówkę. Przejazd potrwa godzinę, może dwie i drugie tyle z powrotem. Ile w tym wszystkim będzie

wypoczynku? Dlatego uważam, że regularny wypoczynek tygodniowy kierowca powinien spędzać w domu.

Poza tym parkingi mają różny standard. Są takie z sanitariatami, prysznicami, czyste i schludnie utrzymane. Bywa też przeciwnie, gdzie nie ma nic poza toi-toi, z reguły zapełnionym. Choć z tym raczej się nie spotykam, no i unikam takich miejsc.

Powrót ciężarówki co 8 tygodni do bazy? Wracam co tydzień, więc ta regulacja mnie nie dotknie. Słyszę, że koledzy wracają czasem busikami. Może i taki lekki samochód jedzie szybciej od ciężarówki, ale są też i słabe strony takiego rozwiązania. Jeżeli jeden skończy pracę rano, a drugi po południu i razem wracają na bazę, to ten pierwszy kierowca traci pół dnia. I to teoretycznie wolnego, więc dla mnie najlepsza opcja to powrót do bazy ciężarówką. Zawsze mamy ładunek powrotny, choć wiem, że bywa różnie. Kolega czekał 3 dni na ładunek powrotny. Jeździ chłodnią. Trudno zaakceptować tyle czekania, ale niestety tak też bywa i rzeczywistość nie zawsze pokrywa się z założeniami.

## Łukasz

Jeździłem 16 lat na zagranicę, od pół roku po kraju. Unia wprowadza przepis 3 na 1? Mam siedzieć trzy tygodnie w kabinie? Wiem, że te trzy tygodnie to maksimum, ale ja się na to

już nie piszę. Choćby dwa tygodnie. I co? Mam sikać przez ten czas na koło, bo miejsc na parkingach nie ma, a nie powiem, jak wyglądają toalety? Zresztą u nas już zaczyna być podobnie. Poza tym non stop kontrole – czy to policja, czy BAG. Strażnik z lasu wychodzi i też kontroluje. Zamiast nam pomóc, to wszyscy wszędzie tylko utrudniają.

Ten przepis o spaniu w hotelu to jakaś bzdura. Zostawię ciężarówkę na parkingu, wezmę taksówkę i pojedę do hotelu? Absurd. Jeździłem na Włochy, upały po 35 stopni, ale mimo to spało się w kabinie. Nie powiem, coś tam zarobiłem, trochę zbudowałem, zobaczyłem, ale tylko autostrady i parkingi. Będę jeździł dopóki starczy siła, przecież nie pójde do pracy za 2 tys. zł.

O Pakiecie Mobilności niewiele się u nas w firmie mówi. Zresztą niezależnie od przepisów, kto będzie miał siłę, to i tak będzie jeździł, niektórzy zrezygnują. Taka kolej rzeczy.

## Tomasz

Pakiet Mobilności? Nie, nie słyszałem, w firmie też nikt o tym nie mówi, przynajmniej na razie. Jak to ma wyglądać? 3 na 1? Wie pan, teraz to każdy chce być na weekend w domu, więc nie wyobrażam sobie, żeby komuś się chciało pracować trzy tygodnie poza krajem. Moi koledzy wybierają roboty, które pozwalają na pra-





cę od poniedziałku do piątku-soboty, a weekend w domu, z rodziną.

Mam znajomych, którzy jeżdżą 2 na 1, a nawet 3 na 1, ale strasznie narzekają, zwłaszcza że różnica w zarobkach nie jest aż tak duża, jak to by się mogło wydawać. Ja też jeżdżę na zagranicę, ale nasza spedycja tak ustawia pracę, że co weekend jestem w domu. Zdarzy się, że wracam w sobotę. Jeśli tak jest, to wyjeżdżam w piątek po południu, żeby wypadła legalna pauza. Jak by ktoś mi proponował pracę w systemie 2 na 1 czy 3 na 1 i dołożył do tego, co mam teraz, tyśiąc, dwa tysiące złotych, powiedziałbym: dziękuję, nie skorzystam. Chcę mieć spokojną głowę, posiedzieć chwilę z rodziną. I tak mnie długo nie ma, więc gdyby ta rozłąka jeszcze bardziej się przedłużyła, to takie życie nie miałoby większego sensu.

Teraz mam 32 lata, zacząłem jeździć na busach, jak miałem 19 lat. Wiadomo – wielka przygoda, człowiek jechał tyśiąc, półtora tysiąca kilometrów na raz; były kary, ale 150 euro to było nic. Siedziałem po dwa, trzy tygodnie za granicą, ale wie pan, wszystko ma swoje dobre i złe strony. Teraz mam określony czas jazdy, idę spać, a na busach... To jest po prostu niebezpieczne. Wszystko jest do cza-

su, jak za dużo, to i żelazo się ugnie, koń nie pociągnie. A zdrowie ma się tylko jedno.

Na duże samochody przerzuciłem się jakieś sześć, siedem lat temu. Nie żałuję. To jest dopiero moja druga firma, a znam chłopaków, którzy w ciągu pół roku zmieniają i po dziesięć firm. Wszędzie dobrze gdzie nas nie ma, wszędzie trzeba pracować, wymagania są mniej więcej takie same.

A wracając do tematu, nie chciałbym już jeździć trzy tygodnie bez powrotu do domu, szkoda życia. Jak miałem 20, 21 lat, to kumple dzwoniли i ciągnęli na dyskotekę, żeby się gdzieś pobawić, a ja im mówię, że jestem trzeci tydzień w pracy za granicą. Przyjeżdżałem do domu, dwa dni zajmowało mi załatwianie różnych spraw i zupełnie dla siebie miałem dwa, trzy dni na cały miesiąc. Kiedy byłem młody, myślałem – można spróbować, ale dziś to jednak nie dla mnie.

Z powrotem do domu nie ma problemów, bo mamy zjazdy ciężarówką do bazy. Słyszałem o przepisie, że będzie można trochę przedłużyć czas jazdy, kiedy jedzie się do bazy. To bardzo rozsądne rozwiązanie, bo wiadomo, jak to jest. Niby człowiek liczy ten czas, ale nigdy do końca nie jest pe-

wien, czy zdąży dojechać; często jest na styk. Nie daj Boże wypadek, korek, objazd czy zakazy poruszania się i nagle, kiedy zostaje tylko 30-40 kilometrów do celu, trzeba robić pauzę. No kurde... Dlatego jestem jak najbardziej za, tym bardziej, że takie historie się zdarzały i zdarzają dosyć często, że zamiast w piątek wieczorem, wraca się do domu w sobotę nad ranem. A to jednak jest spora różnica.

Pyta pan, czy była pokusa łamania przepisów z dojazdem? To absolutnie nie wchodzi w rachubę. Jakby się szef dowiedział, to... Nikt nie robi takich akcji, to się nie oplaca. Kiedyś, lata temu, jedna z ważnych osób w firmie raz czy dwa się wygłupiła i miała wypadek. Od tamtej pory nie ma opcji, żeby cokolwiek kombinować. Pełen legal. Jak zabraknie nam do bazy kilkanaście, kilkadziesiąt kilometrów, to wyjeżdża do nas pracownik.

Raz byłem w podwójnej obsadzie, nie chciałbym tak jeździć. Jak jeżdżę sam, to zatrzymam się na pauzę, zrobię sobie kawę, rozprostuję nogi, a w podwójnej obsadzie tylko zmiana karty i dalej jazda, zero ruchu. Dlatego nowe przepisy dotyczące odbioru 45-minutowego wypoczynku podczas jazdy mnie nie dotyczą, ale dla innych to może być korzystne rozwią-

## przewoźnik nr 73

zanie. Zawsze to dodatkowe minuty na zamknięcie oka.

Spanie w hotelach? Na Zachodzie nie można robić „24”, a nie daj Boże „45” w samochodzie. Ale Polak jest taki, że kombinował, kombinuje i kombinować będzie, bierze z hotelu faktury, że spał. Uważam, że dużo lepsze jest wyspanie się w hotelu. Wtedy jest się dużo bardziej wypoczętym, a to przekłada się na bezpieczeństwo na drodze.

Słyszałem, że za dwa lata będzie konieczność powrotu ciężarówki do bazy co osiem tygodni. Wie pan, zależy, kto ma jaką robotę i gdzie ma bazę. My jesteśmy z Ostrołęki, jeżdżymy Zachód – Wschód. I tak nam ustalają trasy, żeby przejechać przez nasze miasto. Przykładowo – ładunek we wtorek w Niemczech czy Holandii, potem Finlandia, Litwa, Łotwa czy Estonia i z powrotem do Ostrołęki. Tak się kombinuje, żeby zahaczyć o bazę. Czasem jak się zjedzie do domu w czwartek, to rusza się z powrotem w niedzielę. Nie jestem za tym, bo niedziela to niedziela, ale co robić. Życie.

## Grzegorz

Systemu pracy 3/1 nie akceptuję. Trzeba mieć czas dla rodziny. Pod załadunkiem wyjeżdżam w niedzielę, co jest minusem, ale taki jest koszt. Za to wracam na bazę w piątek i dwa dni ma dla siebie.

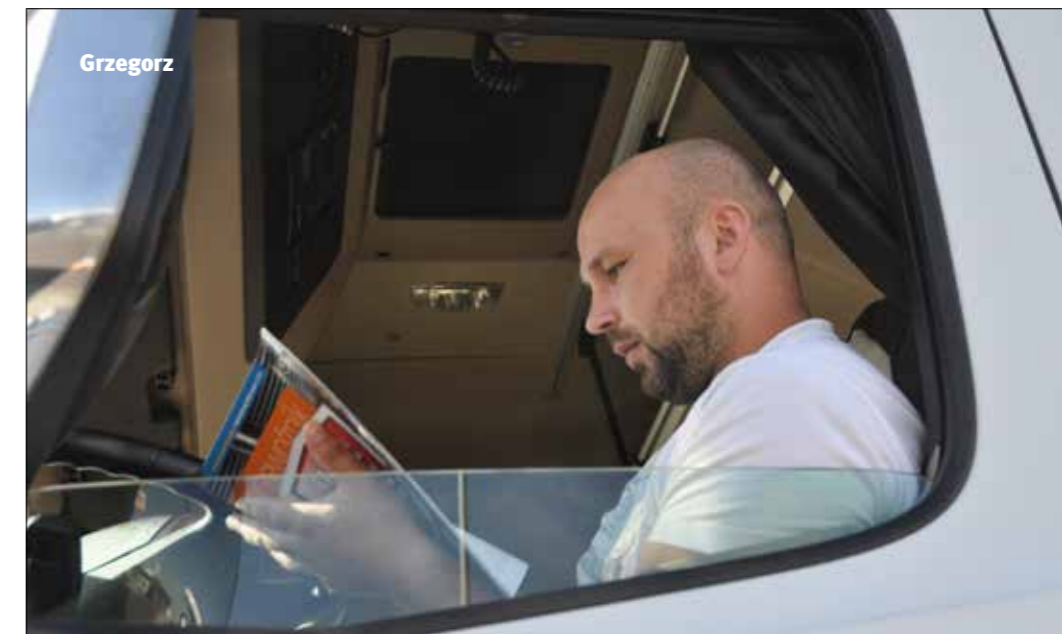
Gdy dekadę temu zaczynałem, byłem kawalerem i nowa robota mnie cieszyła. Duży samochód, nowe kraje, wszystko było nowe. Minęło trochę lat i to, czego kiedyś nie zauważałem teraz denerwuje, np. korki na autostradach. Kiedyś przyjmowałem je ze stoickim spokojem. Teraz patrzę na zegarek i liczę opóźnienie. Zawsze wyliczam, kiedy dotrę do celu i lubię być punktualnie.

Dłuższe wyjazdy to także niewygody przygotowania posiłków i odgrzewanego jedzenia, które przestało mi smakować. W Polsce można kupić obiad za 30 zł, natomiast w Niemczech to już 30 euro. Wydawać w euro, gdy zarabia się w złotych, to nie jest dobry pomysł.

Wydłużenie o godzinę lub dwie czasu powrotu na bazę w celu odbioru regularnego wypoczynku to może i dobry pomysł, ale jak go zrealizować? Przecież tachograf zaraz da znać



Łukasz



Grzegorz

o przekroczeniu czasu pracy. Wysokość błęd i jak znam życie funkcjonariusze służb kontrolnych będą za to wlepić mandaty. Nie każdy inspektor akceptuje opis na wydruku. Niedawno pod Berlinem złapał mnie korek. Musiałem dojechać z ładunkiem i przekroczyłem czas pracy o 10 minut. Opisałem tę sytuację, ale jak to zostanie potraktowane podczas kontroli nie wiem, tym bardziej, że zapisy tachografu będą musiały sięgać 56 dni wstecz.

Mam wątpliwości, bo kilka dni temu na Węgrzech czekałem na rozładunek aż 7 godzin. Uprowadziłem odbiorcę, że kończy mi się czas pracy i będą musiał odebrać 9-godzinną pauzę, jednak bez skutku. Doszło do tego, czego się obawiałem, musiałem przestawić tachograf na odpoczynek, gdy odbiorca towaru „obudził” się i zażądał, żebym opuścił teren firmy. Zagroził, że wezwie policję i chcąc nie chcąc musiałem przejechać na par-



Krzysztof



przewoźnik nr 73

king. Tam na wydruku wszystko według ustalonego szablonu opisałem, z podaniem rozporządzenia 561/2006. Traf chciał, że gdy wracałem, zatrzymała mnie słowacka inspekcja i za to naruszenie chciała ukarać mnie mandatem na 400 euro. Zacząłem się z nimi wyklócać i ostatecznie stanęło na 100 euro, których oczywiście nikt mi nie zwrócił.

Nie mówię, że wszyscy inspektory są tacy, bo wielu widząc wpisane 561 rozumie o co chodzi. Jednak w życiu tak jest, że są różni ludzie i czasem nawet dobre przepisy nie pomogą wiele. Dlatego będę jeździł według starych przepisów, bo tak jest bezpieczniej.

Powrót ciężarówki co 8 tygodni? Takiego trybu pracy nawet nie biorę pod uwagę. Wiem jednak, że tak pracują kierowcy ze wschodu, który w trasie pracują po 2-3 miesiące.

Oni też mogą potrzebować hoteli. Dla mnie jednak hotel nie jest atrakcyjnym miejscem wypoczynku. Muszę powiedzieć, że w kabinie dobrze mi się śpi i wysypiam się lepiej niż w domu. Przyzwyczałem się do charakterystycznych hałasów i brakuje mi ich gdy wracam do siebie.

### Krzysztof

Systemu pracy 3/1 bym zabronił. Sam jestem co tydzień w domu. Oczywiście, jeśli trafi się dalsza trasa i nie zdążę wrócić, wówczas wypadnie odpoczynek w kabinie, ale to są wyjątki. Nie ma także opcji, abym zgodził się na powrót do bazy busiem.

Jestem także przeciwnikiem wydłużania czasu pracy przy powrocie do bazy na regularny wypoczynek. Nie ma znaczenia, czy chodzi o godzinę, czy dwie, obawiam się, że takie zmiany będą wykorzystywane przez różnych dziad-transów w zupełnie innych celach, wbrew intencjom pracodawcy.

W podwójnych obsadach jeździłem rzadko, czasem szkoląc młodych kierowców. Zmiana tego przepisu nie zmienia dla mnie wiele.

Uważam, że hotel dla kierowcy na czas regularnego wypoczynku to bardzo dobre rozwiązanie. Nie ma problemu z przeniesieniem się, bo co mi potrzeba na dwa dni w hotelu? Przecież nie będą brał ze sobą pościeli i butli gazowej. Wystarczą dwie zmiany bie-

Mariusz



przewoźnik nr 73

lizny i przybory toaletowe. To wszystko zmieści się w reklamówkę.

Natomiast mnie denerwuje brak myślenia kolegów. Na przykład wokół mnie, na parking dla ADR, stoją plandeki, a cysterna musi stać na zwykłym parkingu, bo tu brakuje miejsca. Parking dla ADR ma odrębny system kanalizacji, więc gdyby z mojej cysterny wyciekła formalina, trafi do separatora i unikniemy zagrożenia. Taki sam wyciek na ogólnym parkingu skutkowałby jego zamknięciem.

Uważam, że powrót ciężarówek co 8 tygodni to za rzadko, powinny wracać co 4 tygodnie.

Zdziwiony jestem, że kierowcy protestowali przeciw Pakietowi Mobilności. Ta inicjatywa chroni ich i nie wiem, jak można nie chcieć tych regulacji. Sam wlepałbym mandaty za pobieranie 45-godzinnego wypoczynku w kabinie. Nawet jeżeli pracuje się po kilka tygodni poza domem, to nie trzeba wypoczynku robić w kabinie. Osobiście nikt nie zmuszał mnie do przedłużania czasu pracy i regularnego wypoczynku w kabinie. Nie podpisałbym umowy z takim pracodawcą.

### Mariusz

Pracuję od poniedziałku do piątku, system 3/1 mnie nie interesuje. Wszystkie 45-godzinne wypoczynki spędzam w domu, nie korzystam tak-

że z busów, bo na bazę wracam samochodem. Wydłużenie czasu pracy o godzinę lub dwie przy powrocie na bazę to dobre rozwiązanie. Czasem brakuje tego czasu, kiedy kierowca stracił go na rozładunku lub w korku. Z reguły czekam na rozładowanie 3-4 godziny, ale to zależy do firmy.

Nawet 24-godzinny wypoczynek rzadko spędzam w samochodzie. Przez 15 lat pracowałem od poniedziałku do piątku.

Ważne jest zaplecze sanitarne. Na parkingach widzę, że są posprzątane, choć słyszałem uwagi od kolegów, że trafili na brudne. Wystarczył jednak jeden telefon i zaraz zjawiała się ekipa.

Dla mnie Pakiet Mobilności zarówno w tej części, która wejdzie w sierpniu, jak i w zapisach, które będą obowiązywały później, nie zmienia wiele. A czy będzie z nim lepiej? Czas pokaże.

### Radosław

Wydłużenie czasu pracy przy powrocie do bazy to dobre rozwiązanie. Sam nie raz stałem w piątkowych korkach w Niemczech i w Polsce. Denerwujące są także zakazy ruchu. Rozumiem, w niedzielę, gdy ludzie jadą do kościoła lub do rodziny – wiadomo. Ale w piątek lub w sobotę między 8 i 14? Takie zakazy bardzo utrudniają nam

Władimir



pracę. Chciałbym, aby ten, kto tak uregulował sam posiedział w kabinie na słońcu, gdy wewnątrz robi się 50 stopni i jest nie do wytrzymania.

Powrót ciężarówek co 8 tygodni to nie jest mądry zapis. Samochód to tylko narzędzie, liczy się człowiek. Według mnie to zrobione na złość przewoźnikom, bo jest to dla nich dotkliwy wymóg i prawdopodobnie bardzo kosztowny. Wymuszone administracyjnie powroty mogą zrujnować stawki w przewozach dwustronnych.

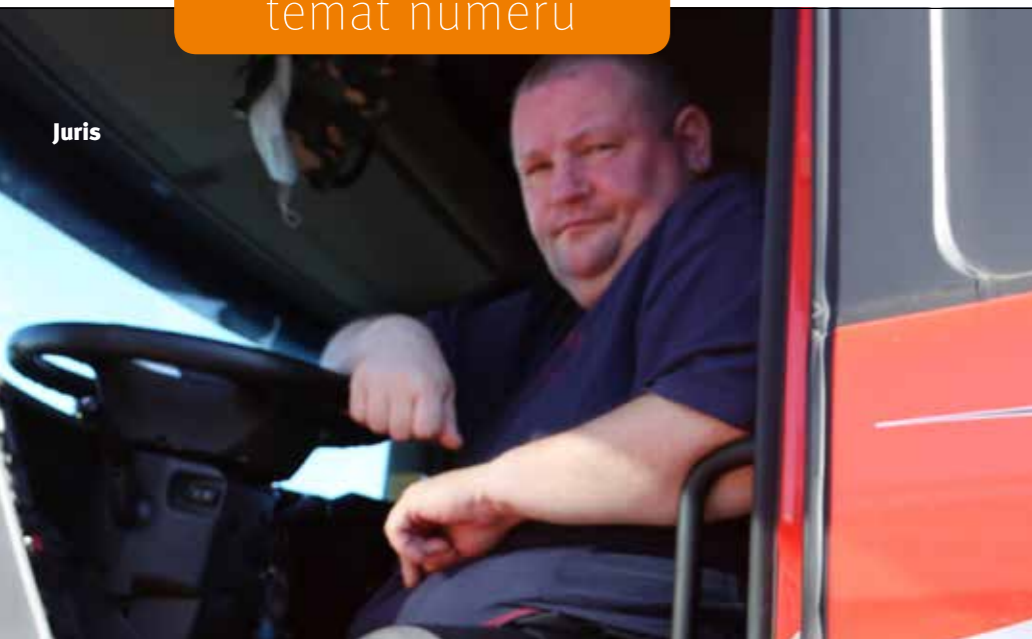
Wiem, że firmy z Warszawy, Poznania wysyłają busy lub osobówki po kierowców. Natomiast obowiązkowy hotel dla pobrania 45-godzinnego wypoczynku to dobre rozwiązanie. Jeżeli kierowca spędzi w kabinie 3 tygodnie, to należy mu się porządny wypoczynek w normalnych warunkach, żeby porządnie się wymył, wypoczął.

W Wielkiej Brytanii parkingi są płatne i w tych kompleksach są także motele. Pokój kosztuje 20-25 funtów. Wydaje mi się, że stoją puste, bo wszyscy oszczędzają i śpią w kabinach. W tych centrach wypoczynku w ramach opłaty parkingowej jest późna kolacja lub śniadanie. Sanitariaty są zawsze bardzo czyste. W Polsce reklamuje się hotel w pobliżu Strykowa na stacji Shella, oferując pokoje za 55 zł. To, uważam, przystępna cena, żeby kierowca mógł wypocząć i doprowadzić się do porządku po pracy.

Radosław







Więszym problemem jest bezpieczeństwo, bo kradzieże na parkingach to plaga w Wielkiej Brytanii, Francji, Belgii. Nawet w Niemczech można się z tym spotkać.

### Władimir

Jeżdżę góra dwa tygodnie, potem wracam do domu. Nowe przepisy mnie nie dotyczą, zresztą te trzy tygodnie, nawet jeśli to jest maks, to jest dla jednego człowieka bardzo dużo pracy. Spanie w hotelu to nie dla mnie; tu (Władimir klepie maskę) mam wszystko, czego potrzebuję, łącznie z lodówką. Ciężarówka to jak mój dom. Zresztą tych hoteli na parkingach jest bardzo mało, mnie lepiej jest być przy samochodzie, nawet jeśli nie jestem załadowany. W zbiornikach jest paliwo, które ktoś może próbować ukrąść, jak mnie nie będzie. Poza tym parking jest bezpłatny.

### Juris

Jeżdżę po Europie, ale tylko 5-6 dni, a potem, na weekend, staram się wracać do domu. Mieszkam w Polsce, więc jest mi tak wygodnie. Pewnie gdybym miał rodzinę na Ukrainie, to byłoby inaczej, nie opłacałoby się jeździć w tę i z powrotem tak często.

Coś tam słyszeliśmy o nowych przepisach, ale mnie one akurat nie dotyczą, może poza spaniem w hotelu. Do tej pory śpię w kabinie i nie sądzę, żeby coś się miało tu zmienić. Nawet jak by były na to pieniądze z firmy, to parkingi musiałyby być strzeżone i ktoś musiałby brać odpowiedzialność za towar na samochodzie. Zobaczmy, jak to będzie z kontrolami. Po-

dwójne obsady nigdy mnie nie interesowały, więc na ten temat niczego nie powiem.

### Łukasz

Przepisy pozwalające jeździć trzy tygodnie za granicą mnie nie dotyczą. Może jak bym nie miał małych dzieci, to kto wie, może bym tak pracował... Ale w domu jest trzylatek i siedmiolatek, więc odpada. Jak będą więksi, a ja mocno podtatusiały, to rozważę (śmiech). Teraz jestem praktycznie co weekend w domu, czasami muszę wyjeżdżać w niedzielę, ale nie za często. Dlaczego kierowcy nie chcą być dłużej w trasie? To chyba normalne, tęsknota za rodziną jest bardzo duża. Szczerze mówiąc dziwię się naszym sąsiadom np. z Ukrainy, którzy jeżdżą na Hiszpanię, mamy takich kilku u nas w formie. Siedzą często po cztery tygodnie w kabinie, a potem tydzień w domu. Ale oni sami tak chcą, nie opłaca im się robić inaczej. Pewnie, że zarabiają lepsze pieniądze, ale czy warto?

U nas zawsze kierowca jest w taki czy inny sposób dowożony na bazę. Spedytorzy ściągają ich całymi zestawami. Nasza firma jest z Podkarpacia i ciężko jest coś załadować na Hiszpanię, ten kierunek obsługuje raczej Śląsk, okolice Wrocławia – tam zazwyczaj ładuje się samochodówka. A u nas jest tak, że jeśli coś się uda złapać z Hiszpanii, np. jakieś płytki na Przemyśl, Sanok czy Krosno i Rzeszów, to te 60-70 kilometrów podlotu do bazy to już jest żaden problem. Na bazie mamy własne samochody i wracamy we trzech czy czterech do domów. Czasem jest tak, że zabiera-



my się z innymi kierowcami, którzy jadą np. ze Śląska, wtedy jednak czasami trzeba trochę na nich poczekać, a każdego do domu ciągnie... Zwolujemy się na radiu, kierowcy sobie pomagają. Bo jak kierowcy zawodowi nie będą sobie pomagali, to kto? Jestem zdania, że każdemu trzeba pomóc. Chociaż teraz w dobie epidemii jest trochę strachu, nigdy nie wiadomo, z kim się będzie jechało. W naszej firmie chwala Bogu żadnego przypadku jeszcze nie było, ale nie wiadomo, czy naprawdę nie było, czy nie został wykryty. Sami się nad tym zastanawiamy.

Wiem, że dostaniemy dodatkową godzinę czy dwie na dojazd do bazy. To dobrze, bo niektórzy gonią na złamanie karku. Zwłaszcza młodzi, nie mają wyobraźni. But, sandały i tyle go widzieli. A za chwilę na ra-

diu informacja, że już gdzieś leży. Starsi już trochę przeżyli, już naglądali się wypadków i czarnych worków na drodze... Ten przepis jest dobry zwłaszcza dla chłopaków robiących długie trasy, np. do Hiszpanii. Tam jechać za dnia, „przerąbać” Niemcy bez żadnego korka, granicy z cudem. Tam są korki dzień w dzień, niemal cały czas, mimo że mają przecież kilkupasmostowe autostrady w jedną stronę. Jak chłopaki szukają objazdów „landówkami”, to z kolei roboty drogowe. No więc i tak się stoi, i tak. Dlatego ten przepis na pewno się przyda. Pewnie nie będziemy z niego korzystać regularnie, ale na pewno będą się zdarzać takie dni, że będziemy się z niego cieszyć. Nie jestem zwolennikiem jazdy na odcięciu, byle gonić i dojechać. Na Zachodzie są firmy, gdzie

przyjeżdżesz minutę po awizacji i już stoisz. I wtedy robią łaskę, jeśli wezmą cię na rozładunek.

W Niemczech o godzinie 16 czy 17 nie ma już miejsca na parkingach, autostoją na pasach zjazdowych i wyjazdowych, stąd duża liczba wypadków. Kiedy szuka się tam miejsca na parking, zdarza się przeciągnąć nawet ten 15-godzinny czas pracy. Jak jest kontrola, to wiadomo – wszystko zależy od inspektora. Albo będzie słuźbista i da mandat, bo 15 godzin to 15 godzin i wszystko ponadto jest niedozwolone, albo będzie człowiekiem i zrozumie sytuację.

O odpoczynku w hotelu słyszałem, ale to przecież fikcja. Nie ma tych hoteli. To chory przepis.

Jeździłem w dwuosobowej załodze, nie słyszałem o tych 45-minutowych przerwach. Myślę, że to dobre roz-

wiązanie, bo dwuosobówka to była już totalna męka. Nawet te 9 godzin odpoczynku to jest nic; czas strasznie szybko ucieka. Oczywiście trzeba i zaraz trzeba je otwierać. Nie lubię długo spać, pięć-sześć godzin mi wystarcza, ale w załodze to naprawdę jest ciężko. Na Rumunię pół biedy, bo dolatywali tam w jakieś 14 godzin, postoje na parkingach, zmiana karty i dalej wio. Jednak chłopaki przez 20 godzin ciągłej jazdy są tak wymęczeni, że te dziewięć godzin to nic. Dlatego te 45 minut to dobre rozwiązanie, można trochę położyć, nogi rozprostować, czy położyć się na trawie, czy nawet normalnie zjeść w knajpie.

Powrót ciężarówki co osiem tygodni – u nas aż tyle kierowcy nie siedzą za granicą. Te osiem tygodni to jednak strasznie długo.



# Podnieść się po ciosie i być jeszcze silniejszym



## Unijne regulacje to trzęsienie ziemi dla przewoźników busami. Prawdopodobnie ta specjalizacja zniknie.

Robert Przybylski

**P**akiet Mobilności po raz pierwszy w historii ureguluje przewozy samochodami lekkimi, o dmc od 2,5 do 3,5 tony. Rozporządzenia unijne będą wymagały zabezpieczeń finansowych na samochody oraz obejmą regulami czasu pracy kierowców pojazdów lekkich. Spytałismy przedstawicieli tej branży o to, co sądzą

o nadchodzących przepisach oraz o ich prognozy co do losów tego segmentu przewoźników.

### Robert Olszewski

Właściciel firmy „Robi”, specjalizującej się w przewozach samochodowych po Europie

Nie wiem, czy Pakiet Mobilności wyjdzie nam na plus czy nie, to zbyt świeży temat. Na wprowadzeniu obowiązkowych licencji i zabezpieczeń finansowych mogą ucierpieć firmy, które mają po 1-2 dostawczaki i biuro w samochodzie. Mam wszystkie typy pojazdów i w moim wypadku (małych aut mam 80) wykupienie zabezpieczenia na każdy samochód to łącznie 54 tys. euro. To nie jest wielki problem

dla mnie ani dla każdego, kto prowadzi tego typu przedsiębiorstwo. To, że wszyscy narzekają, nie jest argumentem, bo przecież firmy się rozwijają. Pakiet Mobilności osiągnie wszystkich, ale nie zmieni rynku. To raczej wyczyszczenie rynku.

Wprowadzenie od 1 lipca 2026 roku obowiązku wyposażania samochodów o dmc powyżej 2,5 tony w tachografy oznacza, że będzie się rozwijał transport kurierski małymi samochodami na 2-3 palety. Firmom produkcyjnym nie opłaca się trzymać towarów w magazynach, gdy znikną przewozy ekspresowe samochodami o dmc 3,5 tony, zapasy będą musiały wzrosnąć i za to zapłaci oczywiście klient.

Ważniejsze jest, że za chwilę może nie być komu obsłużyć transportu.

dów różnych wielkości), nawet przy awarii jestem w stanie szybko, w ciągu kilku godzin, zorganizować przeładunek. Ratuje mnie gęsta siatka połączeń, w trasie jest dużo moich lub zaprzyjaźnionych aut. Nowe regulacje dotyczące kabotażu nie zmieniają elastyczności działania, bo kabotaże są ograniczone co do ilości. Poza tym większość firm otworzy oddziały za granicą.

Nie ma co płakać, należy wstać po ciosie i być jeszcze silniejszym. Polscy przedsiębiorcy są na tyle sprawni, że sobie poradzą.

### Waldemar Zdunek

Właściciel firmy „Tir-Pol”, specjalizującej się w przewozach do Rosji

Wprowadzenie wymagań licencjonowania przewoźników pojazdami o dmc do 3,5 tony i wyposażenie tych aut w tachograf uniemożliwi pracę firm specjalizujących się w przewozach ekspresowych. To ograniczenie rynku i koniec tego segmentu przewoźników. To są jego ostatnie lata.

Tachografy montowane obowiązkowo w lekkich samochodach postawią przewozy ekspresowe na głowie. Kto będzie chciał z nich korzystać, jeżeli zniknie najważniejsza zaleta usługi, czyli szybkość dostawy?

Pakiet Mobilności sprawi, że efektywność tych przewoźników zmaleje o ponad jedną trzecią, a może nawet więcej. Kto będzie chciał pokryć różnicę w cenie?

Choć o Pakiet Mobilności walczyły związki zawodowe, nie przyczyni się on do polepszenia bytu kierowców; będą chcieli zarabiać te same pieniądze, ale to oznacza, że stawki będą musiały iść w górę. Tu cały rachunek nie zamyka się, bo nie ma powodu płacić ekstra ceny za usługę, która nie da dodatkowych korzyści w postaci szybkiego przewoźnika.

Unijne regulacje uderzą także w przewoźników jeżdżących na Wschód. Rosjanie na pewno wykorzystają je, aby dalej ograniczać nam dostęp do swojego rynku. Ten proces dzieje się od lat i już przyniósł odwrócenie proporcji: niegdyś byliśmy liderem tego rynku, ale zostaliśmy zepchnięci na dalsze miejsca. Pakiet Mobilności pogłębi tę tendencję.

Dla mnie Pakiet niczego na plus nie zmieni. Moja firma ma licencję na przewozy międzynarodowe i otrzymujemy zezwolenia zagraniczne z BTM. Zatem wprowadzenie obowiązku uzyskiwania licencji nie jest postępem. Pakiet to tylko administracyjne odcięcie nas od rynku.

### Jacek Chmielowiec

Właściciel firmy „Partner”, specjalizującej się w przewozach do Turcji

Przewoźnicy busowi są ważną częścią transportowego rynku, choć akurat zainteresowanie unijnych prawodawców w postaci objęcia nas Pakietem Mobilności nie wyjdzie branży na zdrowie. Ucierpią także klienci, którzy potrzebowali ekspresowych przewoźników i chętnie z nich korzystali.

Zresztą do tego czasu mało kto przetrwa na rynku, bo jest coraz trudniej, coraz więcej regulacji i wymagań. Jak nie ma kierowców, to jest praca i są zezwolenia. Jak brakuje zezwoleń, to z kolei są kierowcy i zlecenia, a jak brakuje zleceń, to bez problemu można zatrudnić kierowców i dostać zezwolenia. I tak jest u nas w kółko.

W polsko-tureckiej wymianie zezwoleń problemy udałoby się szybko rozwiązać, gdyby na granicy celnik stemplował polskie zezwolenia. Tymczasem polskich funkcjonariuszy to nie interesuje. Widzą to na załadunkach. Gdy pytam celników, dlaczego nie sprawdzają tureckim kierowcom polskich zezwoleń słyszę, że „to nie ich sprawa”. Tymczasem ona jest jak najbardziej ich, bo to polskie firmy, a nie tureckie, płacą w Polsce podatki. A przecież obce służby nie będą podbijały polskich zezwoleń, bo to nie jest ich interes.

Po wejściu 1 lipca 2026 roku obowiązku wyposażania busów w tachografy ten segment rynku zniknie. Nie będzie sensu korzystać z lekkich samochodów i małe partie towaru pojedą tureckim autem jako drobnica. Turcy mają atrakcyjne stawki za przewozy. Wykorzystują dewaluację liry. Gdy kilka lat temu zaczynałem pracę w tej branży, za 1 euro kupowało się 2,5 liry. Teraz jest to 8 lir. Gdybyśmy mieli 16 zł za euro, też mógłbym na tych trasach jeździć za 500 euro.



# Pakiet Mobilności

Wyjaśniamy, jakie są zapisy ogłoszonego 31 lipca Pakietu Mobilności. Wprowadzane zmiany przedzieliśmy chronologicznie, według terminów wejścia w życie.

## Informator praktyczny ZMPD

### Pakiet Mobilności I obejmuje następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególnie w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

### Zmiana do rozporządzenia (WE) 561/2006 [ 20 sierpnia 2020 r. ]

1. Odpoczynki tygodniowe

Wprowadza się możliwość odbioru 2 skróconych odpoczynków tygo-

dnionych (24 godz.) pod rząd, dla kierowców wykonujących transport międzynarodowy.

Rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe:

- musi być zrekompensowana równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystywanym **jednorazowo** przed końcem trzeciego tygodnia,
  - musi poprzedzać regularny odpoczynek tygodniowy (45 godz.),
  - może być dołączona do odpoczynku trwającego co najmniej 9 godz.
- Podtrzymano zakaz odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.) i odpoczynku trwającego ponad 45 godz. w kabinie pojazdu. Odpoczynki te muszą być wykorzystane w odpowiednim miejscu zakwaterowania, wyposażonym w infrastrukturę noclegową i sanitarną.

2. Powrót KIEROWCY do bazy

Wprowadza się obowiązek dla pracodawcy, aby tak zorganizował pracę, by kierowca mógł odebrać w każdym, 4-tygodniowym okresie, regularny odpoczynek tygodniowy (trwający 45 i więcej godz.) w kraju siedziby przewoźnika lub miejscu zamieszkania kierowcy.

W przypadku odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (24 godz.) pod rząd, kierowca ma prawo do powrotu, przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego trwającego ponad 45 godz., wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe.

3. Wydłużenie godzin jazdy (zmiana art. 12)

Wprowadza się możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o **1 godzinę** w celu dotarcia do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru odpoczynku tygodniowego lub o **2 godziny** (pod warunkiem odbioru 30 min przerwy) w celu dotarcia do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.).

Rekompensata za ten czas musi jednak być odebrana **jednorazowo** przed końcem 3 tygodnia, następującego po tygodniu w którym nastąpiło wydłużenie godzin jazdy.

4. Załoga dwuosobowa

W załodze kilkusobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

### Zmiana do rozporządzenia (WE) 561/2006 i rozporządzenia (UE) 165/2014 [ do 31 grudnia 2024 r. ]

Dane z tachografu

Obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go **56 dni**.

### Zmiana do rozporządzenia (UE) 165/2014 [ do 21 sierpnia 2023 r. ]

Obowiązkowy montaż smart tachografów II generacji w nowych pojazdach.

### Zmiana do rozporządzenia (UE) 165/2014 [ do 31 grudnia 2024 r. ]

Obowiązkowa wymiana tachografów analogowych i cyfrowych na smart tachografy II generacji.

### Zmiana do rozporządzenia (UE) 165/2014 [ do 20 sierpnia 2025 r. ]

Obowiązkowa wymiana smart tachografów I generacji na smart tachografy II generacji.

### Zmiana do rozporządzenia (WE) 1071/2009 [ 21 lutego 2022 r. ]

Kryteria siedziby firmy

Wprowadza się obowiązek dla przedsiębiorcy, który będzie musiał organizować przewozy w taki sposób, aby pojazdy, które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych przedsiębiorstwa w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu **8 tygodni** od chwili jego opuszczenia.

### Zmiana do rozporządzenia (WE) 1072/2009 [ 21 lutego 2022 r. ]

Kabotaż

Pozostawiono możliwość wykonania 3 przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni.

Wprowadza się obowiązkowy, **4-dniowy okres karencji** (cooling off period – liczony od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego), pomiędzy kolejnymi operacjami kabotażowymi w danym kraju.

Przewozy kombinowane

Wprowadza się możliwość objęcia zasadami dot. kabotażu także **przewozów kombinowanych**, jeżeli cała trasa takiego przewozu odbywa się w jednym państwie członkowskim. Decyzje o tym państwa będą podejmowały indywidualnie.

### Delegowanie w transporcie – LEX SPECIALIS [ 2 lutego 2022 r. ]

Delegowanie w transporcie

Wprowadza się zwolnienie z zasad delegowania dla kierowców przy wykonywaniu:

- przewozów bilateralnych,
- przewozów tranzytowych,
- w przewozach kombinowanych, jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego,
- przewozów typu cross trade, zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem, że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego. Zwolnienie obowiązuje przy obowiązkowej ręcznej notowania momentu przekraczania granicy.

Zgłoszenia delegowania i rozliczania płacy zagranicznej

Wprowadza się uproszczone zasady zgłaszania i rozliczania płacy kierowców delegowanych i ograniczono wymogi administracyjne i kontrolne jedynie do:

- obowiązku wysłania przez przewoźnika zgłoszenia delegowania, elektronicznie za pomocą systemu IMI, przy użyciu wielojęzycznego, standardowego formularza i najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania,
- obowiązku posiadania w pojeździe i okazywania do kontroli w formie papierowej lub elektronicznej kopii zgłoszenia do delegowania i listów przewozowych, zapisów tachografu z wpisanymi symbolami państw przekraczania granicy,

- obowiązku wysłania na żądanie organu kontrolnego, elektronicznie za pomocą systemu IMI, dokumentacji związanej z delegowaniem kierowcy (w tym: umowy o pracę, ewidencji czasu pracy i potwierdzenia wypłaty wynagrodzenia, zapisów tachografu i listów przewozowych oraz kopii zgłoszenia do delegowania).

### Pojazdy od 2,5 do 3,5 t dmc w ruchu międzynarodowym

Rozporządzenie (WE) 1071/2009 [ 21 maja 2022 r. ]

Objęcie przepisami dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w tym:

- obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- obowiązku posiadania gwarancji finansowej w wysokości 1800 € na pierwszy pojazd i 900 € na każdy następny;
- obowiązku spełnienia wymogu dobrej reputacji
- obowiązku posiadania siedziby firmy.

Rozporządzenie (WE) 1072/2009 [ 21 maja 2022 r. ]

Objęcie przepisami dostępu do rynku przewozów drogowych, w tym:

- obowiązek posiadania licencji wspólnotowej;
- objęcie przewozów pojazdami do 3,5 t regulacjami w zakresie kabotażu.

Rozporządzenia (WE) 561/2006 i 165/2014 [ 1 lipca 2026 r. ]

Objęcie przepisami rozporządzenia dotyczącymi czasu jazdy i odpoczynku kierowców pojazdów w ruchu międzynarodowym i obowiązek wyposażenia tych pojazdów w tachografy.





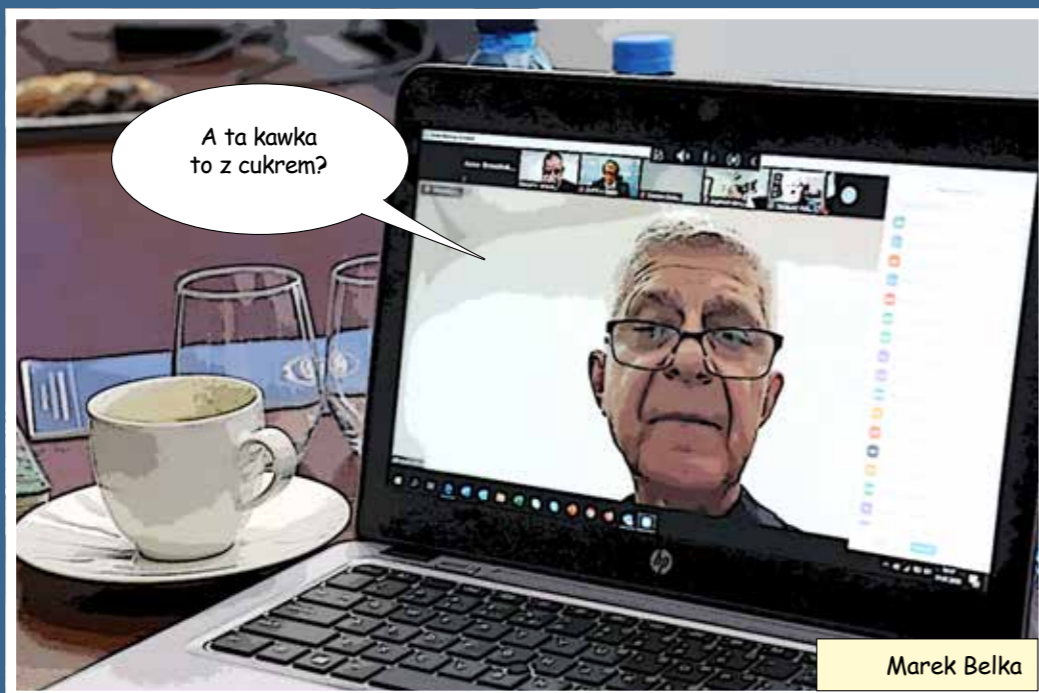
# Świat na ekranie



Cały świat na trzech ekranach - dziwne.

Jan Buczek

Możemy dostarczyć kawę w dowolnych ilościach, ale do którego ekranu?



A ta kawka to z cukrem?

Marek Belka



Możemy dostarczyć kawę w dowolnych ilościach, ale do którego ekranu?

Sławomir Jeneralski





Jan Buczek

Kawa przez szybę - paranoja.

Smutne czasy.



Anna Brzezińska-Rybicka



Narzekaliśmy na spory w środowisku, a teraz nawet tego brakuje.



Marek Belka

Wam chyba nie potrzeba porad ekonomisty.



To może pan powie, jak opuścić Matrix.



## Niebezpieczne telefony komórkowe

Telefony komórkowe bardzo rozpraszają kierowców, co potwierdziły badania zrobione na zlecenie PZU przez Akademię Jazdy Opla. Dwanaście osób przejechało tor przeszkód, a każda sama dobierała prędkość. Za drugim przejazdem kierowcy musieli odbierać SMS-y i telefony z poleceniami dodania lub odjęcia cyfry od prędkości wjazdu na odcinek pomiarowy, pokazany na fotokomórce.

Okazało się, że 80 proc. uczestników badania nie było w stanie zapamiętać wyświetlanej przez fotokomórkę prędkości. Podczas odbierania SMS-a zmniejszali prędkość o 20 proc. w stosunku do niezakłócanego przejazdu,

a rozmawiając przez telefon o 10 proc. Pomimo zachowania większej ostrożności doszło do „wypadku” (samochód wypadł z trasy), a we wszystkich przejazdach znacznie częściej interweniował system stabilizacji toru jazdy ESP. Oznacza to, że kierowcy gorzej panowali nad samochodem i nie zastanawiali się nad torem jazdy. Instruktor bezpiecznej techniki jazdy Mariusz Stuszewski z Akademii Jazdy Opla zaleca, aby kierowca podczas jazdy zapomniał o telefonie komórkowym, ponieważ nawet przy zmniejszonej prędkości urządzenie zbyt angażuje uwagę. Tymczasem przy prędkości 150 km/h auto pokonuje w każdej sekundzie ponad 41 m.

## ECG przewiduje słabe 5 lat dla motoryzacji

Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników Gotowych Samochodów ECG spodziewa się spadku sprzedaży nowych aut osobowych w Europie z 17,63 mln w 2019 roku do 16,85 mln w 2022 roku i kolejnych. Dopiero po trzech latach popyt zacznie wzrastać, aby w 2030 roku osiągnąć 18,93 mln aut. Będą to znacznie droższe modele od dzisiejszych. Deloitte szacuje, że w 2035 roku przychody branży wzrosną o połowę w stosunku do 2018 roku. Ceny zostaną wywindowane przez alternatywne napędy i komunikację pomiędzy pojazdami oraz infrastrukturą.



## eActros na próbach

W 2019 roku już 30 rządów ogłosiło, że zakaże w przyszłości wjazdu do centrów miast pojazdów z silnikami spalinyowymi. Na poziomie krajowym takie ograniczenia zapowiedziało 13 rządów. Koncerny samochodowe już przygotowują elektryczne ciężarówki. DAF wybrał ogniw paliowe, Renault, Volvo, Scania, MAN i Mercedes zasilanie bateryjne.

Ostatnio Mercedes przekazał 10 bateryjnych ciężarówek kolejnej generacji do prób w Niemczech, Holandii i Belgii. Każda z dziesięciu firm otrzyma 25-tonowego eActrosa na rok. Samochody mają zabudowy chłodnicze z agregatem zasilanym prądem. W Holandii będą pokonywać dziennie 200 km. Elektryczne ciężarowe Mercedesy przejechały od 2018

roku setki tysięcy kilometrów. eActros ma ramę Actrosa, przystosowaną do nowych wymagań. Zasilanie stanowią akumulatory litowo-jonowe o pojemności 240 kWh. Energia trafia do umieszczonych w pobliżu piast osi tylnej silników o mocy po 126 kW. Maksymalny moment obrotowy każdego z nich wynosi 485 Nm, ale po zastosowaniu przekładni wzrasta do 11 tys. Nm. Ładowanie akumulatorów z wykorzystaniem ładowarki o mocy 150 kW trwa 2 godziny.

Projekt jest finansowany przez niemieckie Federalne Ministerstwo Środowiska (BMU) oraz Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii (BMWi) w ramach projektu Concept ELV.

## Będzie co wozić z nowych magazynów



Całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej i przemysłowej w Polsce na koniec czerwca wyniosły 19,6 mln m kw. Jak podaje firma doradcza Savills, w pierwszej połowie roku rynek wzbogacił się o ponad 1 mln m kw. nowej powierzchni. W pierwszej połowie roku w Polsce wynajęto 2,4 mln m kw. nowoczesnej powierzchni magazynowej i przemysłowej, o 25 proc. więcej niż przed rokiem. Znakomitą większość stanowiły no-

we umowy i ekspansje, a renegecje dotyczyły zaledwie ok. 600 tys. m kw. Najwyższy popyt brutto odnotowano w Warszawie, Polsce centralnej oraz na Górnym Śląsku. Pomimo wyzwań związanych z Covid-19 popyt osiągnął najwyższą w historii wartość odnotowaną na półmetku roku. Ponadto w drugim kwartale wynajęto i oddano do użytku nawet więcej nowej powierzchni niż w pierwszych trzech miesiącach roku.



OPŁATY  
DROGOWE

## Bułgaria dostępna od ręki

ZAMÓW ZMPD BOX

1 urządzenie  
7 krajów



# Urządzenia pokładowe ZMPDbox na Bułgarię dostępne od ręki

ZMPD jako jedyne w Polsce oferuje możliwość podpisania umowy i dzierżawy urządzeń pokładowych do uiszczania opłat drogowych w Bułgarii.

### ZMPD

ZMPDbox obsługuje także opłaty drogowe pobierane przez sześć innych krajów: Niemcy, Belgię, Austrię, Francję, Hiszpanię, Portugalię, oraz trzy tunele: Herrentunnel (DE), Warnow tunnel (DE), Liefkenshoek tunnel (BE).

Na tym jednak nie poprzestajemy. Naszym celem jest skupienie

w ZMPDbox jak największej liczby krajów. ZMPDbox będzie sukcesywnie zwiększał swój zasięg bez konieczności jego wymiany. W najbliższej przyszłości zostaną kolejno włączone:

- Węgry,
- Włochy,
- Szwajcaria.

Dzięki temu ZMPDbox stanie się

urządzeniem z największym zakresem usług w Europie.

Wychodząc naprzeciw potrzebom polskich przewoźników Zrzeszenie uruchomiło dystrybucję w 10 punktach w Polsce. Klienci nie muszą już tracić czasu w kolejkach, ponieważ urządzenia są personalizowane i wydawane od ręki. Wystarczy kontakt z ZMPD pod adresem [zmpdbox.pl](http://zmpdbox.pl) lub telefonem +48 22 536 18 58.

### Wiele usług i jedno urządzenie

Polskie menu urządzenia było konsultowane z naszymi przewoźnikami, dzięki czemu jest ono bardzo intuicyjne w obsłudze. Wraz z urządzeniem klient otrzymuje polskojęzyczną instrukcję montażu i obsługi.

Urządzenie posiada także menu w języku rosyjskim. To unikatowe rozwiązanie wychodzi naprzeciw potrzebom polskich przewoźników zatrudnia-

jących kierowców rosyjskojęzycznych.

Kolejną bardzo istotną zaletą urządzenia jest możliwość zmiany numeru rejestracyjnego na urządzeniu bez konieczności jego zwrotu. Wystarczy zadzwonić lub przesłać maila na dedykowaną dla klientów ZMPD infolinię. Nasz dział obsługi klienta oferuje również pomoc w rozwiązywaniu problemów kierowców, którzy mogą dzwonić 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu. ZMPD wspiera też swoich klientów w odwoływaniu się od kar związanych z opłatami drogowymi. Aby ułatwić rozliczanie opłat przygotowaliśmy portal fakturowy, z którego można pobrać w każdej chwili szczegóły przejazdów i faktury.

### ZMPD z pierwszą umową

Zrzeszenie jako pierwsze w Polsce podpisało umowę z Toll4Europe, dostawcą EETS (Europejskiej Usługi Poboru Opłaty Elektronicznej). EETS wyko-

rzystuje Dyrektywę 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz Decyzji Komisji 2009/750/EC z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych.

Usługa EETS pozwala zastąpić krajowe urządzenia pokładowe jednym i tym samym upraszcza uiszczanie opłat drogowych w całej Unii Europejskiej. Zrzeszenie dokonuje rejestracji przewoźników i prowadzi dystrybucję urządzenia ZMPDbox bezpośrednio do zainteresowanych firm. Klienci mogą składać wnioski o rejestrację za pośrednictwem formularza do uzupełnienia na stronie <https://uslugi.zmpd.pl/>

Kontakt z ZMPD pod adresem [zmpdbox.pl](http://zmpdbox.pl) lub telefonem +48 22 536 18 58.



# Nowa szansa dla przewoźników autokarowych

Uchwalona przez Sejm Polityka Nowej Szansy weszła w życie 11 sierpnia i daje możliwość dofinansowania restrukturyzacji upadających firm, także przewoźników autobusowych.



## Robert Przybylski

Na realizację Polityki Nowej Szansy rząd przewidział budżet 120 mln zł rocznie przez 10 lat dla przedsiębiorców w kłopotach. Dzięki nowym przepisom przedsiębiorcy będą mogli również uzyskać ulgę na restrukturyzację niektórych należności publiczno-prawnych o szacunkowej wartości 50 mln zł rocznie. – Przygotowana przez Ministerstwo Rozwoju

ustawa przewiduje długofalową pomoc dla przedsiębiorców, którzy przechodzą kryzys. Wsparcie to będzie miało zarówno charakter finansowy, jak i ekspercki – wymienia wiceminister rozwoju Krzysztof Mazur.

Adresatem rozwiązań przewidzianych w ustawie będą przedsiębiorcy w trudnościach, którzy są w trakcie postępowania upadłościowego lub stanęli wobec groźby likwidacji. Pomoc przeznaczona może być wyłącznie na działania restrukturyzacyjne lub wsparcie płynności finansowej,

w związku z realizowaną restrukturyzacją.

Wsparcie obejmie zarówno MŚP, jak i duże przedsiębiorstwa. Ministerstwo Rozwoju zapewnia, że obowiązki przedsiębiorców ubiegających się o pomoc, jak również wnioski o wsparcie, są maksymalnie uproszczone. Pomoc będzie udzielana na ratowanie, tymczasowe wsparcie restrukturyzacyjne i restrukturyzację. Co do zasady będą to pożyczki.

Operatorem pomocy oferowanej przez ustawę jest Agencja Rozwoju



## CARNET TIR \*

BX80500000



### Ogranicz koszty i ryzyko transportu

### TIR-EPD

na Białoruś

**GRATIS**

**UBEZPIECZENIE**  
**NALEŻNOŚCI**  
**C E L N Y C H**  
w przypadku  
kradzieży towaru

**w CENIE**

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

6. Pays de départ  
*Country/Countries of departure* <sup>(1)</sup>

7. Pays de destination  
*Country/Countries of destination* <sup>(1)</sup>

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) <sup>(2)</sup>  
*Registration No(s), of road vehicle(s)* <sup>(2)</sup>

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) <sup>(3)</sup>  
*Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)* <sup>(3)</sup>

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) <sup>(4)</sup>  
*Identification No(s), of container(s)* <sup>(4)</sup>

**PROJEKT PILOTAŻOWY**



**DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ**

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

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

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

\* 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.



Przemysłu. Zasady udzielania wsparcia opierają się o wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych, które znajdują się w trudnej sytuacji.

Pomoc będzie udzielana w formie krótkookresowych pożyczek na ratowanie na 6 miesięcy z możliwością przedłużenia do 18 miesięcy dla MŚP, zaś dla dużych podmiotów okres może być wydłużony. Ustawa przewiduje udzielanie pożyczek na wsparcie restrukturyzacji oraz na pomoc w restrukturyzacji.

### Postojowe i ubezpieczenie

Nie ma pewności, czy fundusze z PNS będą mogły posłużyć do opłat leasingowych i ubezpieczeń autokarowych flot. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych apeluje

Wskazuje, że chodzi o pomoc w utrzymaniu potencjału przedsiębiorstw, czyli zatrudnienia i taboru. Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych nie jest dostosowany do potrzeb branży przewoźów autokarowych. – Mają oni specyficzną działalność, która wymaga np. dużej liczby kierowców sezonowych – podaje przykład prezes PSPA.

### Ratuj się kto może

Przewodnicząca Regionu Śląskiego ZMPD Kornelia Lewandowska zauważa, że przewoźnicy autokarowe ruszyli. – Przy biurach podróży coś drgnęło, choć bon turystyczny niewiele pomoże, to na otarcie łez – przypuszcza Lewandowska.

Natomiast przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD Wojciech Sieńko dodaje, że firmy wcześniej kon-

zapłaty utraconych korzyści firmie leasingowej – tłumaczy Sućko.

Przewoźnicy autokarowi złożyli wnioski do ARP Leasing o refinansowanie taboru, jednak do tej pory żaden nie został rozpatrzony.

### Samorządy też nie pomogą

Przedstawiciele Polskiej Izby Turystyki, PTTK oraz Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych spotkali się z urzędnikami Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego w sprawie pomocy dla grupy przedsiębiorców powiązanych z szeroko pojętą turystyką, w tym z transportem autokarowym. – Niestety nie ma na nią szans, bo samorządy nie posiadają środków na ten cel – taką usłyszeliśmy odpowiedź – mówi prezes PSPD oraz przewodniczący Regionu Pomorskiego ZMPD Tomasz Rejek.

Szefowie PTTK i PIT mają te same informacje z innych regionów. Rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie Marta Milewska tłumaczy, że zarząd województwa kierował się przede wszystkim chęcią niesienia pomocy firmom, które mimo luzowania obostrzeń sanitarnych wciąż znajdują się w bardzo trudnej sytuacji, stojąc na skraju bankructwa. Mają problemy z płynnością finansową i nie zdołały osiągnąć stabilizacji po kryzysie spowodowanym obostrzeniami związanymi z COVID-19. – Alokcja na nabór wynosi 67 mln zł i nie pozwala na objęcie wsparciem wszystkich firm na Mazowszu. Nie mamy więc możliwości objęcia wsparciem wszystkich branż – zaznacza rzeczniczka.

Dramatyczne rozmowy z przedstawicielami administracji prowadzą nie tylko przewoźnicy, ale i właściciele biur podróży. Wygląda na to, że bez szczepionki branża skazana jest na bankructwo.

Według danych Głównego Inspektora Transportu Drogowego na koniec 2019 roku w obrocie prawnym znajdowało się 137 zezwoleń na międzynarodowe przewozy okazjonalne, na które wydanych było 556 wypisów, co oznacza, że tyle było autokarów.

Podobną zapaść notuje cała światowa branża przewoźów autokarowych. Scania raportuje, że tegoroczna sprzedaż autokarów jest o 90 proc. mniejsza od ubiegłorocznej.

PSPA szacuje, że co drugi przewoźnik autokarowy jest zagrożony bankructwem. Tymczasem dotychczasowe rozwiązania pomocowe są niedopasowane do potrzeb branży autokarowej.

do państwa również o pomoc w opłatach ZUS. – Dla nas ważne jest także postojowe i zwolnienie z obowiązku opłacania składek ZUS – wyjaśnia Rafał Jańczuk. Tymczasem Tarcza 3.0 (ustawa z 14 maja 2020 roku) przewiduje wypłatę maksymalnie trzech świadczeń.

PSPA szacuje, że co drugi przewoźnik autokarowy jest zagrożony bankructwem. Tymczasem dotychczasowe rozwiązania pomocowe są niedopasowane do potrzeb branży autokarowej. Przewoźnicy autokarowi skorzystali z Tarczy Finansowej PFR, jednak ten program nie jest dopasowany do sytuacji, w jakiej znaleźli się przedsiębiorcy z tego sektora gospodarki. – W tym roku wpływy mamy na poziomie 2 proc. ubiegłorocznych i pracy mieć nie będziemy. Musimy przetrwać do kolejnego sezonu, który też rewelacyjny nie będzie (szacujemy obłożenie na 40 proc.), ale to już pozwoli nam samodzielnie funkcjonować – tłumaczy prezes PSPA Rafał Jańczuk.

centrujące się na obsłudze wycieczek zagranicznych zajęły się przewozem pracowników.

Ministerstwo Infrastruktury przychyliło się do postulatów branży autobusowej i zezwoliło od 1 czerwca na zapewnienie wszystkich miejsc siedzących lub połowy miejsc siedzących i stojących, przy jednoczesnym pozostawieniu połowy miejsc siedzących.

Mimo to popyt nie pokrywa podaży i przewoźnicy muszą redukować tabor i zatrudnienie. – Są firmy, które już na początku pandemii „podały się” i oddały autobusy do firm leasingowych. Każdego dnia kolejne autokary są windykowane przez leasingodawców i trafiają na już przepełnione place. Sytuacja wydaje się być w tym względzie dramatyczna – opisuje dyrektor zarządzający biurem podróży Funclub Piotr Sućko.

Oddanie autokaru leasingodawcy to poważna strata dla przewoźnika. – Oznacza nie tylko przepadek wpłaconych rat, ale również konieczność

NAJ  
NIE  
BIERZE SIĘ  
ZNIKAĆ

## KARTA LOTOS BIZNES PO RAZ CZWARTY Z NAGRODĄ FLEET DERBY



Fleet Derby 2020 w kategorii:  
PRODUKT / USŁUGA FLOTOWA



## NIEBIESKI SZLAK ZDOBYWA STATUETKĘ FLEET DERBY 2020

Fleet Derby 2020 w kategorii:  
ELEKTROMOBILNOŚĆ



**LOTOS**



# Podsumowanie Tarczy Finansowej dla transportu

Przewoźnicy rzeczy, którzy najbardziej ucierpieli przez wywołany pandemią kryzys, otrzymali pomoc PFR.



Sektor handlu hurtowego i detalicznego oraz naprawy samochodów 18,6 mld zł

Przetwórstwo przemysłowe 12,9 mld zł

Budownictwo 9,5 mld zł

Transport i gospodarka magazynowa 4,7 mld zł

Branża hotelowa i gastronomiczna 3,4 mld zł

## Robert Przybylski

Polski Fundusz Rozwoju 31 lipca zakończył przyjmowanie wniosków mikro, małych i średnich firm o subwencję z Tarczy Finansowej PFR. Do 16 sierpnia PFR przyjmuje reklamacje, a odwołania od negatywnych decyzji będzie rozpatrywał do końca września. Fundusz otrzymał 12 tys. wniosków o wyjaśnienia, z których ponad 3 tys. już zostało rozpatrzonych. – Są to skomplikowane i czasochłonne weryfikacje – wyjaśnia prezes PFR Paweł Borys.

Prezes przypomina, że 25 proc. subwencji zostanie umorzone, jeżeli przez kolejne 12 miesięcy firma będzie działać, a połowa, jeżeli w tym czasie utrzyma zatrudnienie. PFR pracuje nad systemem, który w przyszłym

roku pozwoli firmom złożyć wniosek o częściowe umorzenie subwencji. – Zależy nam, aby proces był zautomatyzowany i prosty – podkreśla Borys.

## Co trzecia firma transportowa z tarczą

PFR podaje, że subwencję otrzymało 29 589 firm zakwalifikowanych w PKD (Polska Klasyfikacja Działalności) jako transport i gospodarka magazynowa. Przydzielona kwota wyniosła 4 668 572,4 tys. zł, co daje średnio blisko 158 tys. zł na firmę, o 17 tys. zł mniej niż średnia dla wszystkich branż. PFR podlicza, że firmy transportowo-magazynowe z subwencją zatrudniają 270 964 osób.

Udział procentowy kwoty przydzielonej branży transportowo-magazynowej wyniósł 7,7 proc. w całości i jest to

czwarta gałąź gospodarki pod względem wielkości pobranej subwencji.

Największą pomoc PFR uzyskał sektor handlu hurtowego i detalicznego oraz naprawy samochodów (łącznie 18,6 mld zł). Na drugim miejscu znalazło się przetwórstwo przemysłowe (12,9 mld zł) i za nim budownictwo (9,5 mld zł). Transport uzyskał 4,7 mld zł subwencji, zaś branża hotelowa i gastronomiczna 3,4 mld zł. Subwencję otrzymało 89 proc. wnioskujących.

O ile blisko co trzecia firma transportowa skorzystała z finansowego wsparcia, to w przypadku należących do wszystkich branż w całym kraju firm mikro, małych i średnich po tarczę sięgnęła blisko połowa podmiotów. Do mikrofirm trafiło 18,7 mld zł, do MSP 41,8 mld zł; 182,3 tys. firm zatrudniających do trzech osób otrzymało pomoc. – To najsłabsze podmio-

ty rynku – podkreśla prezes PFR.

PFR wypłaciła ogółem 60 605,7 mln zł pomocy dla 345 542 firm, które zatrudniają 3 116 793 osoby. Średni czas rozpatrywania wniosku wyniósł 16 godzin, a przeciętnie po 46 godzinach pieniądze były na koncie wnioskującego przedsiębiorcy.

Średnia kwota subwencji dla mikroprzedsiębiorstw (mających do 9 pracowników) wyniosła 69 tys. zł (PFR zakładał 75 tys. zł), dla MSP (od 10 do 249 pracowników) trafiło średnio 576 tys. zł (założeniem był milion zł). – Dlatego łącznie wypłaciliśmy 60,5 mld zł subwencji, a nie zakładane 75 mld zł – tłumaczy prezes PFR.

## Majowy szczyt

Tarcza Finansowa PFR cieszyła się wielkim zainteresowaniem. Od

1 kwietnia 2020 roku liczba użytkowników stron PFR wyniosła 2,07 mln, a odsłon było 6,95 mln. W przypadku mikro, małych i średnich firm subwencję przekazywano za pośrednictwem banków komercyjnych, w których mają konta.

Ministerstwo Rozwoju zaznaczało, że tarcza jest dla firm, które popadły w kłopoty z powodu pandemii. – Nie chcemy pasażerów na gapę – podkreśliła minister Jadwiga Emilewicz. Procedury PFR wymagały od składających podmiotów solidnie prowadzonej księgowości. System nie tolerował nieścisłości w danych przedsiębiorcy i urzędów skarbowych.

PFR podlicza, że szczyt wypłat nastąpił 11 maja, czyli 12 dni po uruchomieniu. Tego dnia Fundusz wypłacił na konta przedsiębiorców rekordowe 3,7 mld zł. Jeżeli chodzi o rów-

nomierność napływania wniosków, to PFR nie prowadzi takich statystyk dla poszczególnych branż. Obserwując jednak dynamikę wypłat dla przedsiębiorstw transportowo-magazynowych można stwierdzić, że w pierwszych trzech tygodniach z subwencji PFR skorzystało ponad 9 tys. firm, czyli 3 tys. podmiotów tygodniowo. W ostatnich pięciu tygodniach subwencję otrzymało 5,3 tys. firm, czyli nieco ponad tysiąc na tydzień. Łącznie przez 9 tygodni trwania programu PFR pomógł 29 589 firmom, co daje średnio 3,3 tys. firm na tydzień. Zatem i w przypadku branży transportowo-magazynowej szczyt wypłat przypadł na maj i początek czerwca.

W przygotowaniu programu pomocowego brało udział 150 pracowników PFR.



# Miliardy dla oszustów przy bierności administracji państwa



Wyludzenia usług transportowych prowadzą przewoźników na skraj bankructwa. Plaga staje się nieznośna, natomiast administracja samorządowa i państwowa są bezradne.

Robert Przybylski

**D**la wielu przewoźników ten rok zaczął się fatalnie. Nie dość, że zmalała podaż ładunków i stawki, to wzrosła liczba wyludzeń usług. Jedna z firm transportowych wskazuje, że suma niezapłaconych przez pośredników faktur w pierwszej połowie tego roku jest wyższa niż w całym 2019 roku. Problem

jest poważny, ponieważ może dotyczyć nawet 10 proc. przychodów firm transportowych. To 10-13 mld zł, które rocznie trafia do oszustów.

## Fikcyjne polisy

Działalność tych firm polega na dogadaniu się z logistykami w zakładach pracy, dzięki czemu pośrednicy przejmują ładunki, a następnie te ładunki w skrajnych przypadkach przechodzą nawet przez kilka firm

pośredniczących. Tworzy się w ten sposób karuzelę oraz powoduje, że przewoźnik jest na samym końcu tego łańcuszka i otrzymuje zapłatę praktycznie niepokrywającą kosztów transportu, ale z braku ładunków na rynku zmuszony jest do ich podjęcia.

Sytuacja jest niebezpieczna dla obrotu gospodarczego, ponieważ firmy, które rzekomo pośredniczą i ułatwiają pracę przewoźników, w rzeczywistości tworzą coś w rodzaju

ju nielegalnej organizacji, która żeruje na mikro, małych i średnich firmach transportowych. Nie dość, że pośrednicy zaniżają ceny usług, to jeszcze nie płacą za nie. Na dodatek proceder wyludzeń jest bezkarny.

Ustawa o transporcie drogowym wymaga od pośrednika zabezpieczenia finansowego w wysokości 50 tys. euro, jednak – jak twierdzi prezes Zarządu PKS Żary Józef Słowikowski – są to zabezpieczenia fikcyjne.

Większość firm pośredniczących, które są rejestrowane w celu wyludzenia transportu od przewoźników, przedkłada w momencie złożenia wniosku o licencję zabezpieczenie w postaci polisy ubezpieczeniowej.

J. Słowikowski alarmuje, że organ wydający licencje - tj. starostwa powiatowe - nie analizuje pod względem prawnym zapisów w polisie ubezpieczeniowej, które praktycznie nie gwarantują żadnego zabezpieczenia dla przewoźników, którzy wykonują transport na rzecz takiego pośrednika. Zapisy gwarantują odszkodowanie tylko wtedy, gdy pośrednik nie może zapłacić z przyczyn losowych. – Nieregulowanie zobowiązań z powodu wyludzenia nie jest zdarzeniem losowym, więc oszukany przewoźnik nie może dochodzić swoich roszczeń z tak wadliwego zabezpieczenia, które przyjął organ wydający licencję – podkreśla J. Słowikowski.

## Brak nadzoru

Państwo zawodzi zaufanie przewoźników, ponieważ organy wydające licencje w imieniu państwa nie

## Rekomendacje przewoźników

### Stop przestępstwom wyludzenia usługi

- Konieczne jest unormowanie w kodeksie karnym pojęcia wyludzenia usługi.
- Zapisy powinny pozwalać pośrednikowi dysponować na cele własnej firmy tylko i wyłącznie swoją marżą.
- Przy przewozie powinien być wystawiony list przewozowy. W przypadku przewozów międzynarodowych reguluje to konwencja CMR. List CMR musi być wystawiany z wypełnionymi pozycjami 14 i 20. W przypadku przewozów krajowych reguluje to prawo przewozowe w art. 35.
- Organy wystawiające licencje muszą zwracać uwagę na jakość zabezpieczeń (powinno to być gwarancja zapłaty za wszelkie szkody wyrządzone przez taki podmiot, obejmująca zapłatę wszystkich wystawionych zgodnie z prawem rachunków, a nie tylko wynikających ze zdarzeń losowych), a także kontrolować sytuację finansową pośredników.
- Rozwiązaniem wielu problemów byłoby objęcie systemem podobnym do systemu SENT wszelkich przewozów na terenie kraju. Każdy ładunek przed rozpoczęciem przewozu, po załadunku musiałby być zgłaszany do systemu, gdzie byłyby podawane dane załadunku, dane odbiorcy, dane przewoźnika (tj. nazwisko i numer rejestracyjny pojazdu), dane dotyczące rodzaju przewożonego ładunku (tj. waga, liczba sztuk, rodzaj ładunku, dokładny opis oraz wysokość przewożonego). Wprowadzenie takich danych uprościłoby kontrole KAS przy kontrolach krzyżowych. Dziś kontrolujący zwraca się do przewoźnika o podanie tych danych w celu sprawdzenia. Powoduje to duży problem dla przewoźników, ponieważ w większości przypadków dokumenty są w archiwum WZ niedokładnie opisane, trzeba polegać w niektórych przypadkach na pamięci kierowcy, który składa oświadczenia, co przewoził. Stworzenie takiego systemu zapewniłoby organom państwa kontrolę nad przemieszczaniem się towarów, a w szczególności nad odpadami. Przewoźnikom dałoby to prawie stuprocentową gwarancję zapłaty za wykonaną usługę, ponieważ odbiorca przyjmując list przewozowy zgodnie z prawem przyjmuje również zobowiązanie zapłaty przewoźnego na rzecz przewoźnika. Brak takiego listu uniemożliwia przewoźnikom dochodzenie roszczeń od odbiorcy lub nadawcy ładunku. Podobny system już działa już na Litwie.

sprawdzają zabezpieczenia majątkowe takiego podmiotu, jak również nie kontrolują stanu majątkowego posiadacza licencji.

Powinny nie tylko raz w roku żądać sprawozdania finansowego potwierdzonego przez audytora, ale również mają obowiązek sprawdzania w trakcie roku, czy sytuacja finansowa takiego podmiotu jest odpowiednia, żeby mogli sprostać zobowiązaniom wobec kontrahentów.

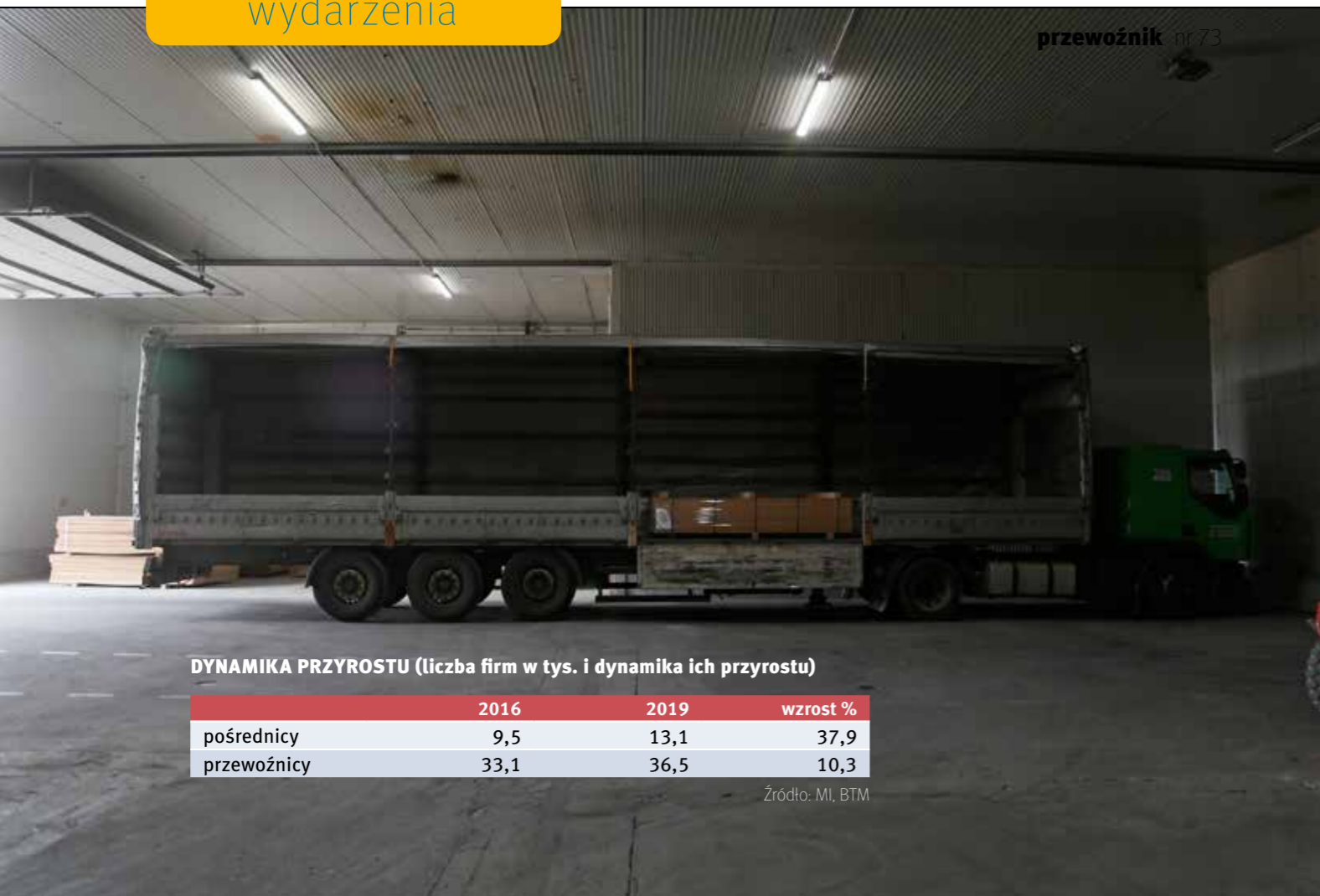
Ustawa o transporcie obliuguje starostwa do składania sprawozdań do Ministerstwa Infrastruktury. Na koniec grudnia 2019 roku aktywnych było 13,1 tys. pośredników w przewozie rzeczy. Jeden z ponad 360

podmiotów uprawnionych do wydawania licencji, Urząd Miejski w Gdyni, przyznaje, że w 2019 roku wydał 26 licencji, a na koniec ub.r. było ich 315. UM nie przeprowadził w 2019 roku ani jednej kontroli. Podobnie jest w większości urzędów.

– Na rynku polskim, m.in. w wyniku zaniedbań oraz niedopełnienia obowiązków przez wydających licencję i braku kontroli, powstaje szereg podmiotów gospodarczych rejestrowanych na tzw. słupy i wyludzających usługę przewozu ładunków – wskazuje Słowikowski.

Przewoźnicy docierają poprzez rejestry do danych adresowych oszustów. Starostwa, które rejestrowa-





## DYNAMIKA PRZYROSTU (liczba firm w tys. i dynamika ich przyrostu)

|             | 2016 | 2019 | wzrost % |
|-------------|------|------|----------|
| pośrednicy  | 9,5  | 13,1 | 37,9     |
| przewoźnicy | 33,1 | 36,5 | 10,3     |

Źródło: MI, BTM

ły wyludzaczy, odpisują na pisma przewoźników domagających się cofnięcia licencji z powodu niepłacenia faktur zazwyczaj tak: „w związku z informacją o zaległościach w regulowaniu należności wobec kontrahentów przez ww. przedsiębiorcę proszę o przekazanie decyzji ostatecznych bądź prawomocnych orzeczeń potwierdzających ten fakt”.

J. Słowikowski dodaje, że ustawa przewiduje cofnięcie licencji w przypadku prawomocnego wyroku sądowego, ale jest to zapis praktycznie martwy. – Uzyskanie wyroku w sądach polskich trwa około 2 lat w przypadku, gdy podmiot działa legalnie, a ma jakieś problemy finansowe. Natomiast w przypadku podmiotów wyludzających, uzyskanie wyroku nie jest możliwe, ponieważ oszuści stosują różne sztuczki, m.in. rejestrują spółkę na słupa lub zmieniają siedzibę spółki nie informując o tym KRS. Wówczas skuteczne dostarczenie jakichkolwiek wezwań jest niemożliwe – zaznacza J. Słowikowski.

## Kodeks karny nie chroni

Po pewnym czasie firma się zamyka i znika nie płacąc przewoźnikom należności za wykonane usługi. – Podczas pandemii sytuacja jeszcze się pogorszyła. Dużo firm pośredniczących zawiesiło działalność tylko po to, żeby nie zapłacić przewoźnikom. Po pewnym czasie ci sami ludzie z tymi samymi numerami telefonów, niejednokrotnie z tą samą siedzibą, tylko z inną nazwą, NIP i REGON, prowadzą znów działalność – zauważa Słowikowski.

Podkreśla, że 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.

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 nie-

korzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem za pomocą wprowadzenia jej w błąd albo wyzsłania błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

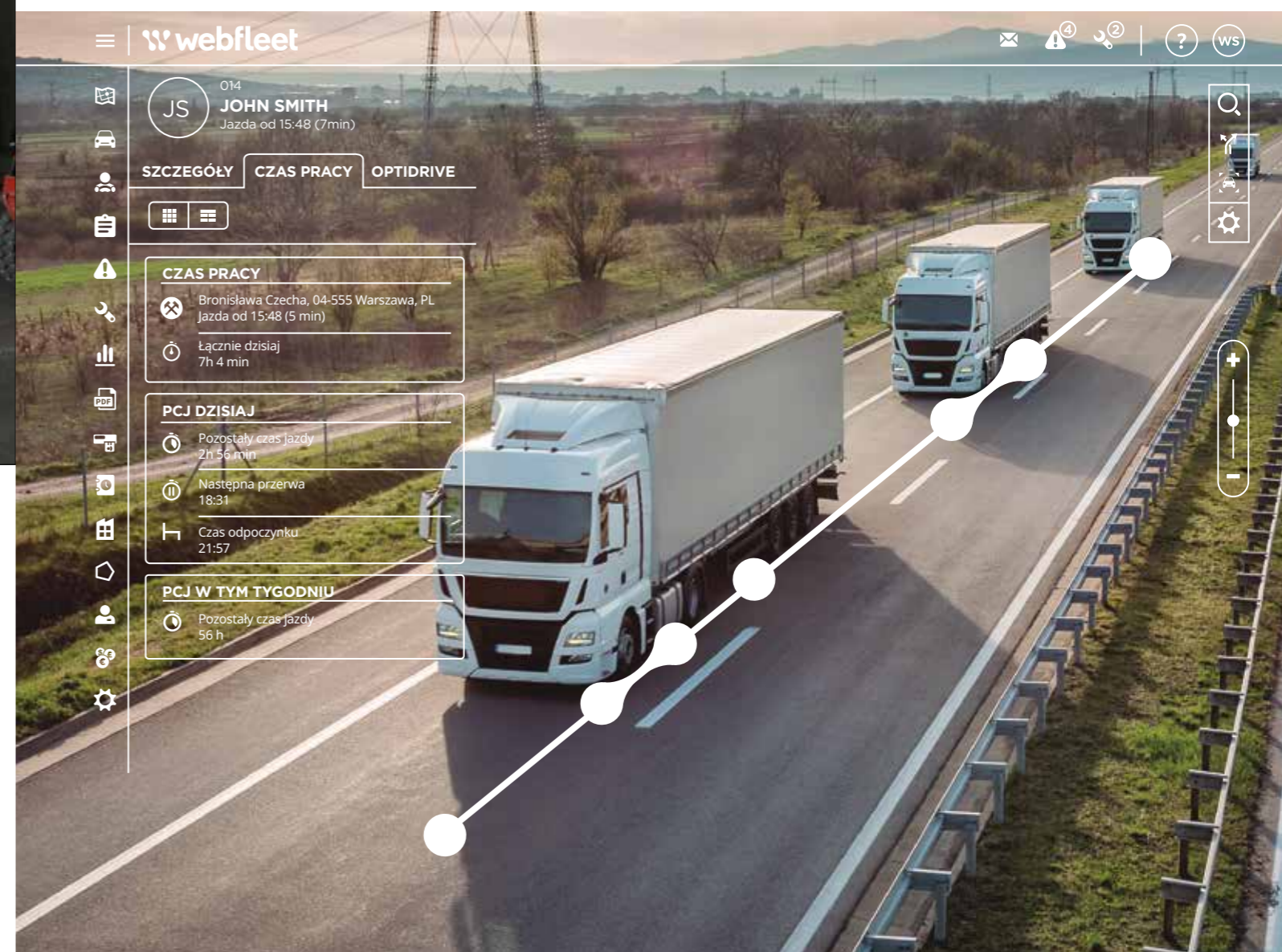
Większość spraw kończy się umorzeniem postępowania. Podejrzani twierdzą, że w chwili zamówienia usługi mieli zamiar zapłacić, natomiast inne zdarzenia im na to nie pozwoliły, choć od nadawcy usługi transportowej pobrali wynagrodzenia.

Choć oszustwa sięgają miliardów złotych, ich skala nie jest widoczna w rejestrach dłużników. Wyludzone sumy nie trafiają do rejestru długów, bo procedura wpisania jest kosztowna i długotrwała. – Wymaga dwukrotnego wezwania i nie ma sensu, ponieważ podmiot przeznaczony jest do zlikwidowania. Tymczasem przewoźnik musi ponieść koszty, wpis wymaga 500 zł opłaty, gdy walka idzie o 2-3 tys. zł – porównuje J. Słowikowski. – To kradzież doskonała – dodaje.

**webfleet**  
solutions  
a Bridgestone company

# Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty

TomTom Telematics to teraz Webfleet Solutions



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

**Let's drive business. Further.**

webfleet.com / Telefon: 22 346 00 94



# Rośnie popyt na samochody ciężarowe

**Dla importerów pojazdów użytkowych zapowiada się bardzo dobry sierpień i druga połowa roku. Na placach może zabraknąć samochodów.**

Robert Przybylski

**P**opyt na samochody ciężarowe nie maleje. W pierwszych dziesięciu dniach sierpnia rejestracja samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony była o 7,3 proc. wyższa (sięgnęła 428 pojazdów) niż w sierpniu roku 2019, porównuje Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

## Brakuje aut na placach

PZPM podlicza, że średnia dzienna rejestracji w pierwszej dekadzie sierpnia wyniosła 71,3 auta i była o 25,1 proc. wyższa niż rok wcześniej. Zarazem utrzymała się na poziomie lipca tego roku. PZPM przypomina, że lipiec i sierpień 2019 roku były pierwszymi

pełnymi miesiącami spadku liczby rejestrowanych aut.

Wystarczy porównać mocny maj 2019 roku (rejestracja w pierwszych dwudziestu dniach -1580 pojazdów) z tegorocznym (511). Po dwudziestu dniach spadek rejestracji sięgał 67,7 proc. W przypadku pierwszych dwudziestu dni czerwca liczba rejestracji w 2020 roku (908) była o 68,3 proc. mniejsza niż w 2019 roku, podlicza PZPM. Po dwudziestu dniach lipca 2020 roku liczba rejestracji wyrównała się z analogicznym okresem 2019 roku (965 aut).

Ruszyła sprzedaż nie tylko pojazdów budowlanych, ale i kluczowego segmentu rynku (pod względem ilościowym), czyli ciągników siodłowych. W lipcu (to ostatni okres szczegółowo podliczony przez PZPM) w tej grupie najczęściej zarejestrowały: DAF (268 sztuk), Volvo (219) i Scania (212).

Coraz popularniejsze są napędy gazowe. Już 5 proc. sprzedaży stanowią ciągniki napędzane na ciekły gaz ziemny LNG. Takie samochody (podwozia i ciągniki) oferują Iveco, Scania i Volvo. Gdyby nie braki komponentów do tego rodzaju napędu, odsetek byłby wyższy.

W ogólnym rankingu marek w lipcu pierwsze miejsce zdobył DAF (304 szt.) przed Mercedesem-Benzem (300 szt.) i MAN-em (282 szt.). Producenci nie są jednak pewni odbicia. Fabryki nadal nie pracują na pełnych obrotach, na dodatek w sierpniu stanęły na tradycyjną przerwę letnią. Tymczasem już teraz nie wszystkie marki mają samochody na placach.

## Najem coraz popularniejszy

W ostatnich latach coraz trudniej było znaleźć chętnych na samochody używane. W ostatnim czasie ten problem zniknął. – Wzrosło zapotrzebowanie na pojazdy używane i łatwo dostępne, rozwija się najem krótkoterminowy – podkreśla Customer Insurance Sales Expert Volvo Financial Services Mateusz Wałach.

Wzrost znaczenia najmu (krótkoterminowego i długoterminowego) potwierdza także członek Rady Nadzorczej Grupy DBK (jednego z największych w Polsce dilerów samochodów ciężarowych) Andrzej Luniak. – Najem od dawna postrzegany jest jako „ucieczka” i eliminowanie niepotrzeb-

nych problemów dla przewoźników. Produkt ten, nawet w ciężkich czasach kryzysu, nie notuje drastycznych spadków, a wręcz całkiem dobrze sobie radzi. Oczywiście mam tu na myśli prawdziwą usługę najmu, ze wszystkimi usługami i ułatwieniami dla naszych klientów – opisuje członek Rady Nadzorczej Grupy DBK.

Choć rejestracje są na stosunkowo wysokim poziomie, przedsiębiorcy inwestują ostrożnie i niektórzy, jeśli tylko mogą, unikają wymiany taboru. – Mamy sporą liczbę klientów, którzy starają się wydłużyć okres finansowania, licząc na przeczekanie ciężkich czasów, bez potrzeby podejmowania decyzji inwestycyjnych – podkreśla Luniak.

Ostrożność widoczna jest także po zakupach nacze. W lipcu 2020 roku ich rejestracja była o 24,3 proc. mniejsza niż rok wcześniej. Wśród producentów prym wiodł Schmitz przed Krone i Wieltonem.

## Leasing w dołku

W pierwszej połowie roku wartość leasingowanych samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony

była o ponad 34 proc. niższa niż rok wcześniej (wyniosła 1,8 mld zł), ciągników siodłowych o blisko 58 proc. (sięgnęła 5,5 mld zł), zaś dynamika spadku wartości leasingowanych nacze i ciężarowych wyniosła blisko 49 proc.

W pierwszym kwartale wartość nowych umów na leasing ciągników siodłowych zmalała o 48,6 proc, w drugim o 66,7 proc. – Tegoroczna wartość nowych umów leasingu samochodów ciężarowych zmalała w stosunku do 2019 roku o 40 proc. – spodziewa się dyrektor ds. Statystyki i Monitorowania Rynku Związku Polskiego Leasingu Marcin Nieplowicz. Przyznaje, że prognozy są bardzo ostrożne. Do takiego podejścia uprawnia znaczący, sięgający 8-9 proc spadek PKB w strefie euro, brak dostępności niektórych modeli samochodów ciężarowych oraz niejasny rozwój sytuacji jesienią.

Polska ma zdywersyfikowaną i konkurencyjną gospodarkę, z dużym udziałem przemysłu w tworzeniu PKB (21,9 proc. PKB w 2019), z niskim udziałem najbardziej zagrożonych branż oraz z relatywnie niskim udziałem eksportu towarów w two-

reniu PKB. Rząd uruchomił bezprecedensowy program pomocowy. Ale to wszystko nie wystarczy, aby uniknąć recesji. Zakładamy, że dynamika PKB w całym 2020 roku wyniesie -3,6 proc. – szacuje Nieplowicz.

Branża leasingowa nie widzi problemów z windykacją zobowiązań przedsiębiorstw transportu drogowego. – To wynik działania m.in. Tarczy Antykryzysowej – tłumaczy Nieplowicz.

## Dostawczaki w odwrocie

Niepokojącym sygnałem jest spadek zainteresowania lekkimi autami o dmc do 3,5 tony. Liczba ich rejestracji maleje, w pierwszych dziesięciu dniach sierpnia zarejestrowano 1121 takich aut, o 16,2 proc. mniej niż w tym samym okresie 2019 roku. W przypadku pierwszych dwudziestu dni lipca spadek był znacznie mniejszy, przekroczył 4 proc.

W całym lipcu rejestracje aut dostawczych o dmc do 3,5 tony były o 1,7 proc. większe niż w tym samym okresie u.br. Lipcowym liderem okazał się Renault (827 szt.), który wyprzedził Forda (798 szt.) i Fiata (808 szt.).



# Kierowcy-ratownicy

HeroTrucker oferuje kierowcom zawodowym cykl bezpłatnych szkoleń z zakresu pierwszej pomocy.



## Adam Mikołajczyk

HeroTrucker to kolejny, po znakomicie przyjętym Truckers LAB, projekt zdrowotny fundacji Truckers Life. Tym razem to cykl bezpłatnych szkoleń dla kierowców zawodowych z zakresu pierwszej pomocy. ZMPD jest patronem projektu.

Dla ZMPD zdrowie i bezpieczeństwo kierowców są priorytetem. Z uznaniem przyjęliśmy kampanię Truckers Lab, która uświadomiła kierowcom, jak ważna jest profilaktyka, zmiana nawyków żywieniowych i aktywność. Równie ważne jest, by dbać i chronić

zdrowie oraz życie innych. To wręcz obowiązek kierowcy zawodowego, który powinien być wzorem do naśladowania zarówno pod względem kultury jazdy, jak i umiejętności udzielania pierwszej pomocy – mówi prezes ZMPD Jan Buczek.

## Program poprawy zdrowia

HeroTrucker to wieloletni program, którego celem jest poprawa zdrowia i bezpieczeństwa kierowców zawodowych. W 2020 roku będzie to cykl bezpłatnych szkoleń z pierwszej pomocy, które odbędą się we wrześniu w 3 różnych lokalizacjach. Planowane jest przeprowadzenie 6 szkoleń, łącznie dla 72 kierowców.

Na szkoleniach wiedzą z kierowcami podzieli się doświadczona kadra instruktorska – praktycy i specjaliści medycyny ratunkowej ze Stowarzyszenia Gotowi Do Ratowania. Zakres merytoryczny obejmuje takie zagadnienia jak:

- pierwsza pomoc w wypadkach komunikacyjnych,
- ocena miejsca zdarzenia, bezpieczeństwa własnego, świadków zdarzenia i stanu poszkodowanego,
- resuscytacja krążeniowo-oddechowa z automatyczną defibrylacją,
- pierwsza pomoc w urazach, krwotokach, stanach nagłych,
- ćwiczenia, symulacje, zdarzenia pozorowane.



- Program szkolenia kierowców zawodowych skonstruowaliśmy pod specyfikę ich pracy oraz potencjalne działania pierwszo-pomocowe w środowisku, w którym pracują i w którym na co dzień funkcjonują. Dzięki takiemu podejściu mamy gwarancję, że w czasie zdarzenia drogowego kierowca będzie w stanie działać w odpowiednich schematach – będzie wiedział, jak się zachować oraz jak ratować ludzkie życie i zdrowie – wyjaśnia Grzegorz Zmuda ze Stowarzyszenia Gotowi Do Ratowania.

Szkolenia odbędą się w 3 lokalizacjach i 6 terminach: 5, 6 września - MOP Żarska Wieś; 12, 13 września - Port Kopytkowo; 26, 27 września - TIRrest, Mińsk Mazowiecki.

Więcej informacji oraz zapisy na stronie <https://herotrucker.eu/kalendarz-szkolen/>

Program został sfinansowany przez Narodowy Instytut Wolności ze środków Funduszu Inicjatyw Obywatelskich na lata 2014-2020.

## Kierowcy uratują cenne minuty

Zaledwie 4 minuty to czas, aby uratować poszkodowanemu życie i zdrowie w przypadku zatrzymania krążenia. Z każdą kolejną minutą szanse te

spadają o kilkanaście procent. Utrata krwi na poziomie 25 proc. prowadzi do wstrząsu. To stan bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia. 70 proc. kierowców przyznaje, że było świadkiem wypadku drogowego, 45 proc. twierdzi, że wie, co powinna w takiej sytuacji zrobić, ale tylko 16 proc. podjęłoby się działania. – Dlatego powstał program HeroTrucker: by edukować, uświadczać i motywować do działania – wyjaśnia Natalia Janiszewska z Fundacji Truckers Life.

Codziennie na drogach Europy ginie ponad 25 tys. osób, a niemalże 135 tys. zostaje poważnie rannych. Czas dotarcia służb ratunkowych zależy od wielu czynników. – Kierowcy zawodowi to duża grupa społeczna. Szacuje się, że w Polsce jest ich około pół miliona osób. To właśnie oni często są pierwszymi świadkami zdarzeń drogowych. Tym samym to właśnie oni są pierwszymi ratownikami dla poszkodowanych – wskazuje Natalia Janiszewska.

Dla zdrowia i bezpieczeństwa kierowców

## Fundacja Truckers Life

To polska organizacja pozarządowa działająca na polu poprawy zdrowia i bezpieczeństwa kierowców zawodowych. W 2019 roku Fundacja zrealizowała swój największy jak dotychczas projekt - Truckers LAB. To seria badań mających na celu diagnozę stanu zdrowia kierowców oraz działania podnoszące świadomość tej grupy w zakresie konsekwencji wynikających z prowadzenia niezdrowego trybu życia. W ramach kontynuacji projektu Truckers GYM udało się także zwiększyć liczbę przyparkowanych siłowni plenerowych do ponad 100. Truckers HELP to kolejna odsłona działalności Fundacji - w 2019 roku, przy wsparciu branżowych influencerów, z sukcesem została przeprowadzona zbiórka środków na rehabilitację kierowcy, który doznał udaru. Swoją działalność Fundacja prowadzi w 5 krajach (Polska, Niemcy, Czechy, Litwa, Belgia). Od początku wspierają ją liczni partnerzy i ambasadorzy z branży TSL.



# Master Truck Show po raz szesnasty



**Opolska Nowa Wieś od piątku 17 lipca do niedzieli 19 lipca była niekwestionowaną stolicą ciężarówek, które przybyły na 16. edycję Master Truck Show.**

**Adam Mikołajczyk**

**N**a lotnisku Aeroklubu Opolskiego ustawily się ciężarówki z Finlandii, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Holandii, Belgii, Niemiec, Czech i oczywiście z Polski, wobec których trudno było przejść obojętnie. Zaprezentowało się ponad 800 pojazdów z 700 różnych firm. Każdy piękny jak malowanie, nic więc dziwnego, że przyciągnęły tysiące zwiedzających. Można było też obejrzeć relacje ze zlotu, transmitowane przez media, w tym TVN24, TVN i TVP. Impreza odbyła się pod patronatem Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Ministerstwa Infrastruktury, Marszałka Województwa Opolskiego, Miejskiej i Wojewódzkiej Komendy Policji oraz wójta gminy Komprachcice.

Master Truck to przede wszystkim święto transportu drogowego, w otoczeniu najpiękniejszych narzędzi pracy kierowców zawodowych, jakimi są ciężarówki. Niesamowite kolory, olśniewające światła, wyszukane motywy, estradowe nagłośnienie kabin – to można było zobaczyć i usłyszeć na zlocie. Przykładem były pojazdy ze Skandynawii, która od lat wiedzie prym w tej dziedzinie sztuki. Lśniącą Scania Frederika Molandera ze Szwecji na co dzień wozi asfalt, w co trudno uwierzyć, sądząc po jej stanie. Okazało się, że jeden dzień w tygodniu jej właściciel poświęca wyłącznie na pielęgnację samochodu. Cieszy coraz wyższy poziom polskiego tuningu. Najlepiej świadczyła o tym premiera Scanii „Wiedźmin” z firmy Go-Sped, nawiązująca do niedawnej ekranizacji tematu.

Z roku na rok przybywa także pojazdów zabytkowych i amerykań-

skich. Rośnie też świadomość wartości starych samochodów i coraz więcej z nich mało żółte tablice rejestracyjne – dowód, że są autentycznymi zabytkami.

Na zlocie nie zabrakło pokazów dynamicznych. Goście mogli podziwiać wyścigi pojazdów o wartości do 1000 złotych, kaskaderskie wyczyny motocyklistów, pokazy udzielania pierwszej pomocy. Dużą popularnością cieszyły się przejażdżki pojazdami wojskowymi. Każdy dzień zwiedzającym umilały liczne koncerty odbywające się na głównej scenie. Aby zadowolić wszelkie gusta, rozbrzmiewały i country, i rock, i rockabilly, i hard rock. W niedzielę kluczowym występem był zespół Guns N' Roses Tribute, który zdaniem wielu był kopią 1:1 tej legendarnej kapeli.

Od lat Master Truck to impreza rodzinna, gdyż poziom atrakcji został dostosowany do potrzeb różnych grup

wiekowych. Najmłodszy okupowali wesołe miasteczko, niezliczone sklepiki z zabawkami czy słodkościami. Była też okazja spalić kalorie w rodzinnych konkursach odbywających się na centralnym placu zlotu. Dla rodziców świetną okazją do udowodnienia siły były zawody w zespołowym przeciąganiu ciągnika.

Tegoroczna impreza odbyła się w reżimie sanitarnym. Obowiązywały dezynfekcja osobista, dystans społeczny, a gdzie trudno było go zachować – maseczki. Oprócz tego organizatorzy nadawali komunikaty przypominające o obostrzeniach.

Wydarzenie monitorował Sanepid, nie tylko na etapie organizacji, ale też w trakcie zlotu. Również policja dbała o bezpieczeństwo zlotowiczów i prowadziła wzmożone kontrole drogowe w powiecie opolskim. Efekt? Na 1400 przebadanych kierowców tylko 8 miało konflikt z prawem, w tym 4 rowerzystów. Nic dziwnego – na zlot przybyli zawodowcy, którzy bardzo cenią swoje prawo jazdy.

Do zobaczenia za rok!



# Star na lata siedemdziesiąte

Pod koniec lat 50. ruszyły prace nad Starem na lata 70. Powstały prototypy, okazały się jednak nieudane. Także nie starczyło pieniędzy na modernizację fabryki i cały program przesunął się o dekadę.

Robert Przybylski

W sobotę 6 stycznia 1962 roku z Fabryki Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego wyjechał 100-tyśięcny Star. Ciężarówka z szarfą w narodowych barwach zjechała z taśmy montażowej wydziału S4, tłumnie żegnana przez pracowników i delegacje z Komitetu Wojewódzkiego PZPR, Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego oraz związkowców.

Po południu na uroczystej akademii dyrektor fabryki Ryszard Dziekan omówił plany rozwoju zakładu. Podkreślił, że jubileusz przypadł w chwili dla fabryki przełomowej, bowiem uruchamia ona Starą z silnikiem wysokoprężnym.

## W perspektywie 20 tysięcy

Dziennie fabryka budowała 50 wozów, a na jeden trzeba było 550 godzin. ZPMot podał publicznie, że w 1965 roku Starachowice wybudują około 20 tys. samochodów, gdy plan na 1962 rok przewidywał wypuszczenie 14 tys. aut. Władze nie chwaliły się jednak, że

z powodu rosnących trudności gospodarczych plan starachowickiej FSC na 1962 rok zmieniany był 4-krotnie: zmalał z 19 tys. do 14 tys. samochodów.

Podobna sytuacja zdarzyła się rok wcześniej, gdy Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego planowało osiągnięcie 13,5 tys. samochodów, ale plan trzeba było skorygować na 12 tys. aut.

Trudności nie zniechęcały jednak do snucia ambitnych planów wzrostu produkcji, przy jednoczesnym zamrożeniu zatrudnienia. Ryszard Dziekan przypomniał, że egzekutywa KW PZPR w Kielcach rozpatrując założenia planów na 1961 rok stwierdziła, że „wskaźniki dyrektywne wykazują na kolejny rok poważny wzrost, a szczególnie wyraźnie wzrost ten występuje na przełomie lat 1959/60 i 1960/61.”

„Porównując podstawowe wskaźniki techniczno-ekonomiczne wykonane w latach 1959 i 1960 do dyrektywnych na 1961 stwierdzamy bardzo poważny skok produkcji ogółem, a w asortymencie samochodu terenowego i części zamiennych w szczególności, co przy utrzymaniu na prawie niezmiennym poziomie limitu zatrudnienia wymaga bardzo poważnego, wprost nieosiągalnego wzrostu wydajności

pracy” - oceniał Dziekan.

Nie tylko produkcja nie mogła nadążyć za planami. Także inwestycje notowały kolejne opóźnienia. Zamiast planowanych w 1957 roku 1073 mln zł, faktyczne nakłady do 1960 roku sięgnęły 581 mln zł, czyli niedofinansowanie wyniosło 492 mln zł.

Zostało ono po części spowodowane zmianami w założeniach produkcyjnych dla zakładu. ZPMot zapewniał pod koniec 1960 roku, że projekt wstępny będzie opracowany do połowy 1961 roku i do końca roku zatwierdzony. Termin nie został dotrzymany i dyrektor Dziekan stwierdzał: „Nie można zatem uznać, że w roku 1961 i 1962 zakład jest zamknięty inwestycyjnie. Dokumentacja docelowa może być gotowa dopiero w 1962 roku. Na lata 1961-1962 pozostaje kontynuacja inwestycji odcinkowych, już rozpoczętych i awaryjnych, które nie byłyby w kolizji z przyszłościowym projektem wstępnym”.

## Zdekaptalizowane maszyny

Dyrektor FSC wskazywał, że sytuację pogarszają niezakończone roboty. Silnikownia znajdowała się cały czas w budowie, co nie pozwalało na przeniesie-

przewoźnik nr 73

nie wydziału ze starego pomieszczenia. „Na tej samej silnikowni nie ma jeszcze hamowni, zatem nawet jeśli ruszy produkcja silników, to trzeba będzie wozić je 1 km do starej hamowni” - tłumaczył dyrektor.

Drugą opóźnioną inwestycją była odlewnia żeliwa. Podobnie było z galwanizacją, która wbrew zamierzeniom nie została oddana do użytku w 1961 roku. Brak aktualnego programu produkcyjnego i jedynie wyrwykowa dokumentacja planowanej modernizacji zakładu uniemożliwiała wykonanie całości inwestycji.

Jednak pomimo braku 40 proc. środków, produkcja w 1963 roku zbliżyła się do wymaganego dyrektywą resortu poziomu 15,5 tys. aut.

Niedofinansowanie inwestycji odbijało się nie tylko na opóźnionych w budowie nieruchomościach, ale i na starzejącym się parku maszyn fabryki. W styczniu 1961 roku w zakładzie zainstalowanych było 5160 jednostek wyposażenia o średniej wieku 13 lat, jednak 21 proc., czyli 1200 maszyn i urządzeń miało ponad 25 lat. Niektóre z nich wymagały natychmiastowego remontu. Przykładem był liczący ponad 30 lat akumulator wodny do pras w tłoczni. Nie można jednak było wyłączyć go na 2 miesiące do remontu, bo nie było czym go zastąpić.

Do kapitalnego remontu z powodu znacznego zużycia kwalifikowały się także prasy hydrauliczne, młoty spadowe w kuźni. Formierki pneumatyczne w odlewni żeliwa B nie nadawały się nawet do remontu. Podobnie zużyty był piec łukowy nr 1 w odlewni staliwa. Miał on ponad 30 lat. Zużyte były również sieci wodociągowe i kanalizacyjne, wybudowane jeszcze przed wojną.

Na wydziałach mechanicznych służby Głównego Mechanika nie nadążały z remontami maszyn. Niektóre obrabiarki nie były remontowane od dekady. Zaliczała się do nich maszyna do obróbki kadłuba, która nie była remontowana od czasu instalacji. „Trwa nadal dewastacja parku maszynowego jako wynik przeciążenia szeregu grup maszyn i linii” - ostrzegła fabryka w liście do ZPMot.

Do podobnych wniosków doszła komisja zjednoczenia, powołana do zbadania zdolności produkcyjnej fabryki. W rezultacie jej prac, decyzją Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 13 września 1961 roku inwestycje

w FSC objęte zostały priorytetem państwowym. W okresie I podetapu władze przyznały 611 mln zł, to jest 55,8 proc. preliminowanej kwoty, zaś w II etapie 834 mln zł, to jest 64 proc. planowanej kwoty.

## Gehenna z dostawcami

Szwankowało także zaopatrzenie i to zarówno jeśli chodzi o materiały i surowce, jak i wyroby gotowe. Już rok 1960 był pod tym względem bardzo zły. Na koniec tego roku zaległości w dostawach materiałów ciągnionych wyniosły 170 ton, to jest na 40 dni zużycia, walcowanych 110 ton, tj. na 30 dni zużycia, kutych 15 ton, tj. na 30 dni. Największe zaległości miały Huta Baildon, Stalowa Wola i Huta Warszawa.

Katastrofalnie przedstawiała się sprawa z odkuwkami. FSC Lublin dostarczała 54 pozycje, Kuźnia Ustroń 45 i Huta Batory 5 pozycje. FSC Lublin pod koniec 1960 roku i na początku 1961 nie dostarczyła 20 pozycji, w tym dźwigienek, korbowodów, półosi, wałków i kół skrzyń biegów.

Z powodu braku półosi linia montażu samochodów stanęła od 6 do 14 stycznia 1961 roku 3 tys. półosi, a faktycznie kooperant nadesłał 1050 sztuk i na dalsze nie posiadał materiału. Ponadto lubelska FSC była słabo przygotowana technicznie, np. pracowała na pojedynczych egzemplarzach matryc i w razie ich rozbicia automatycznie następował postój w Lublinie i Starachowicach.

Na brak materiałów wskazywała także Kuźnia Ustroń. Huta Batory nie miała pokrycia kontyngentu na 380 ton. Na potrzeby 4600 silników Huta Batory dostarczyła 4300 wałów korbowych.

Mimo to ministerstwo trzymało się planu zwiększenia produkcji części w FSC Starachowice, choć oznaczało to wzrost zapotrzebowania na odkuwki o 1900 ton, z czego na FSC Lublin przypadało 750 ton, na Kuźnię Ustroń 780 ton i na Hutę Batory 380 ton. MPC przewidywało, że w 1970 roku wartość produkcji części zamiennych w starachowickiej FSC przewyższy wartość całkowitej produkcji z 1962 roku.

## Ambitne plany konstruktorów

Podczas uroczystości 6 stycznia 1962 roku, dyrektor FSC podkreślił, że na

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:





12 tys. fabrycznego personelu jest tylko 170 inżynierów. „To najbardziej upośledzony zakład w Polsce. Sytuacja na tym odcinku jest najgorsza w całym województwie kieleckim. Sprawa kadr jest teraz największym obok kooperacji problemem fabryki” - zapewnił Dziekan.

Wyjaśniał, że FSC dysponuje zaledwie kilkunastoma ludźmi w pionie technicznym w Dziale Głównego Konstruktorów i Głównego Technologa, którzy mogą samodzielnie koncepcyjnie pracować i którzy potrafią ponosić odpowiedzialność za swoją pracę.

Oceniał, że ogromna większość pracowników tych działów to ludzie młodzi, którzy samodzielnie będą mogli pracować dopiero za kilka lat. Fabryka oferuje marne wynagrodzenie, nie ma też mieszkań. Z tego powodu tylko w ostatnim roku z FSC odeszło 24 inżynierów i 32 techników.

Tymczasem FSC musiała przeprowadzić poważną modernizację wyrobów, której ukoronowaniem miał być Star 200. Władze poleciły zwiększyć ładowność nowego modelu do pięciu ton, co pociągnęło wzrost dmc pojazdu do 9,5 tony, o ponad 1,7 tony więcej od Stara 20. W perspektywnym modelu 200 o niemal 12 proc. wzrósł nacisk na tylny most - do 5900 kg, natomiast nacisk na przednią oś zwiększył się o 36 proc., do 3,4 tony.

Prototypy tego Stara pojawiły się pod koniec 1960 roku i Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego planowało, że produkcja nowego modelu oznaczonego roboczo Star 200 rozpocznie się w 1965 roku i w drugiej połowie dekady zastąpi wysłużonego Stara 25 i 27.

Nad projektem samochodu procoowało powołane w 1959 roku Biuro Konstrukcyjne nr 2 w Łodzi, przy ulicy Piotrkowskiej 183. Kierowane przez Jerzego Miniszewskiego, prowadziło prace nad modelami perspektywnymi. Jego konstruktorzy mieli pełne ręce roboty, bowiem plan postępu technicznego fabryki obejmował 135 zadań.

Najpoważniejszymi było wykonanie dwóch przedprototypów 5-tonowego Stara 200: z synchronizowaną 5-stopniową, ręczną skrzynią biegów z nadbiegiem i dwustopniowym tylnym mostem oraz drugi z przekładnią z biegiem bezpośrednim i jednostopniowym tylnym mostem.

Ciężarówka miała pozostać w produkcji w latach 70., więc konstruktorzy

przekonali ZPMot, że dla zapewnienia wysokiego komfortu jazdy konieczne jest zastosowanie niezależnego przedniego zawieszenia. Zastosowali drążki skrętne, które wykonała starachowicka prototypownia. – Zbudowaliśmy dwa przedprototypy o różnych charakterystykach, jedno zawieszenie okazało się zbyt sztywne – wspomina szef Działu Podwozi Lech Biedrzycki. Konstruktorzy otrzymali także zadanie wykonania założeń do wersji pochodnych Stara 200.

Zjednoczenie przewidywało, że do napędu wersji cywilnych Stara 200 wystarczy ponad 100-konny silnik wysokoprężny S53. Dla odmian wojskowych potrzebny był mocniejszy silnik, dlatego dyrekcja FSC postawiła przed łódzкими konstruktorami zadanie zbudowania serii 15 prototypowych S53 o mocy 125 KM.

Gdyby rekonstrukcja silnika S53 nie powiodła się nie dał on założonej mocy 125 KM, przygotowywany był rezerwowo silnik. Fabryka miała zbudować przedprototyp dwusuwowego silnika DSV6 o mocy 130 KM. To zadanie dyrekcja fabryki powierzyła kierownikowi Działu Silników BK2 Janowi Lechowi.

### Kabina priorytetem

Dla ZPMot, a nawet Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, priorytetem było uruchomienie produkcji nowej kabiny kierowcy. Stosowane w Starach sprzedawanych w kraju kabiny N23 (zwane „karbidówką”) powodowały protesty kierowców. Nawet kontrolowane przez partię związki zawodowe coraz głośniej domagały się zapewnienia kierowcom choć minimalnych wygód.

Wydany w październiku 1962 roku tygodnik „Motor” tłumaczył, że „zapewnienie nowych budek kierowcy” zależy od budowy tłoczni w Kielcach. „Jest ona opóźniona o 2 lata. Jej uruchomienie nastąpi dopiero w 1965/1966 roku. Tłoczenie będzie odbywać się w Kielcach, zaś montaż w Starachowicach, gdzie powstaje nowa, duża hala, gotowa na 1964 rok. Do tego czasu trzeba będzie poprzestać na dotychczasowych kabinach, których uszczelnienie trzeba zmieniać co rok, bo jest marnej jakości. Prace nad nową kabiną są bardzo zaawansowane i na pewno będą ukończone szybciej, przed rozbudową kieleckiej tłoczni”.

Fabryka postanowiła własnymi siła-

mi zmodernizować kabinę K26 Stanisława Panczakiewicza. Zbudowana w Biurze Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w połowie lat 50. miała modne wówczas obłe linie.

Przeróbki dokonał konstruktor FSC Jerzy Drzewoski. Nowa szoferka była nieco większa, ale miała podobnie jak pierwowzór giętą, dwuczściową szybę. Od wcześniejszej wersji odróżniały ją stylistycznie wydzielone z bryły błotniki. Była na sztywno przykręcona do ramy.

Prototypownia miała dobrych blacharzy i wyklepywali wszystkie elementy kabiny: niektóre na kobyłkach, inne na workach z piaskiem. Zastosowali drewniany model wzorcowy, aby uniknąć pomyłek. Modelarzy i stolarzy mieliśmy w prototypowni – opisuje kierownik Wydziału Montażu Prototypów Kazimierz Więcek.

Starachowicka narzędziownia zaczęła wykonywać tłoczniaki do produkcji kabin K26, gdy w 1962 roku ZPMot wstrzymał całość prac nad Starem 200. Urzędnicy doszli do wniosku, że zanim samochód wejdzie za kilka lat do produkcji, okaże się zupełnie przestarzały, a trudna technologicznie kabina była zbyt droga w produkcji.

Więcek dodaje, że kabina była głęboko tłoczona i nie było szans na produkcję, bo nigdzie nie było takich pras. Panoramiczna szyba, wykonana w Kunicach, także była wyzwaniem. – Trudno byłoby zachować szczelność – tłumaczy Więcek.

Kabina zestarzała się także estetycznie, chociaż była dopiero prototypem; wyglądała staro i niemodnie. W rezultacie zjednoczenie nakazało w 1963 roku złomowanie już wykonanego oprządkowania tłoczniczego do kabiny K26 wartości 17 mln zł.

Wojskowy zleceniodawca wycofał się także z planów budowy dwusuwowego silnika. Przedprototyp DSV6 przeszedł badania, lecz zamawiający zażyczył sobie jeszcze mocniejszych silników.

W 1965 roku fabryka wyprodukowała 16 860 samochodów zamiast 20 tys. planowanych. Musiała także od nowa przystąpić do prac nad samochodami nowej generacji.

Podziękowania dla: Lecha Biedrzyckiego, Leszka Orna, Andrzeja Peryńskiego, Henryka Skrobisza, Norberta Wieczorka, Kazimierza Więcka, Andrzeja Wilczkowskiego i Kazimierza Wysockiego.


**autostrada**  
 MASZBUD ROTRA

## Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

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



**11-13.05.2021**

**Kielce**

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



**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 kilkudziesięciu 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 stawaliśmy w kręgu, 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





# Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 51

## LUTZ ASSEKURANZ

Poniżej zostaną omówione konsekwencje, jakie może spowodować fakt, iż kierowca nie zawsze może odpowiadać w swoim pojeździe

## Pakiet Mobilności UE

Komisja Europejska opublikowała 31 lipca 2020 r. zbiór aktów prawnych wchodzących w skład „Pakietu Mobilności I”, które wchodzi w życie sukcesywnie od 20 sierpnia 2020. W interesującej nas kwestii zapisano, że tygodniowy 45-godzinny okres odpoczynku albo każdy inny dłuższy okres odpoczynku trzeba będzie spędzać w dostosowanym do tego celu miejscu noclegowym, wyposażonym w odpowiednie zaplecze sanitarne.

## Opłacane noclegi

Skutek tego jest taki, że kierowcy muszą spędzać swój tygodniowy okres odpoczynku w miejscach noclegowych udostępnianych przez pracodawcę lub przezeń opłacanych albo – je-

żeli da się to zorganizować – w domu, natomiast ciężarówka trzeba będzie zostawić same. A co w sytuacji, gdy w tym czasie zostanie skradziony pojazd wraz z towarem lub ładunek z naczepy?

## Czy kradzież pojazdu jest nieuchronna?

W przypadku przewozów transgranicznych znacznie mają tu w szczególności art. 17 ust. 1, 17 ust. 2, 23 ust. 3, 29 ust. 1 i 29 ust. 2 Konwencji CMR. Patrząc na to powierzchownie można by argumentować, że zdarzenie nieuchronne w rozumieniu ostatniego z wariantów wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR zachodzi dla przewoźnika wtedy, gdy jakaś ustawa lub rozporządzenie unijne zmusi kierowcę do pozostawienia pojazdu bez nadzoru. Tak jednak nie jest.

## Środki zapobiegania kradzieżom

Kradzieży można zapobiec lub przynajmniej próbować

zapobiec, wyposażając pojazd w zabezpieczenia antykradzieżowe. Oprócz elektronicznych immobilizerów, w które zazwyczaj są już wyposażone nowoczesne ciężarówki, oferowane są liczne systemy antykradzieżowe zarówno mechaniczne, jak i elektryczne oraz elektroniczne - internet jest pełny tego typu ofert. Innym środkiem ostrożności jest parkowanie na parkingu strzeżonym lub przemysłowym zaplanowanie trasy przewozu czy ewentualnie obsada dwóch kierowców.

## Sądy wydają surowe wyroki

Jest bardzo wiele różnych orzeczeń sądowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w przypadku kradzieży pojazdu. Bardzo rzadko przewoźnik może skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR – nieuniknione okoliczności, których następstwem przewoźnik nie mógł zapobiec – a tym samym na uwolnienie się od odpowiedzialności. Sądy w różnych krajach wciąż znajdują argumenty,

aby obciążyć przewoźnika odpowiedzialnością, ponieważ w większości przypadków byłoby możliwe zastosowanie dodatkowego środka zabezpieczającego, np. poprzez obsadzenie drugiego kierowcy, lepsze zaplanowanie trasy, użycie naczep furgonów z maszynowymi zamkami typu SBS BDL-H Truck Body Lock, Abloy zamiast naczep z plandeką lub firanką, itp.

Poza tym „parkingi strzeżone” lub tzw. bezpieczne parkingi, o których często się mówi, są rzadkością. Co w ogóle definiuje taki parking? Ogródnienie? Oświetlenie? Kamery do monitoringu? Pracownicy dozoru? A może wszystko razem? Pytanie to musi pozostać bez odpowiedzi, nie ma bowiem żadnej definicji, a sądy orzekają w tym zakresie całkowicie indywidualnie i bardzo różnie.

## Nieograniczona odpowiedzialność

Jak już pisaliśmy w powyższych rozważaniach, przewoźnicy w przypadku kra-

dzieży pojazdów rzadko kiedy mogą skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 CMR. Przeciwnie – a orzeczeń jest mnóstwo – sędziowie w wielu krajach mają tendencje do obarczania przewoźników nieograniczoną odpowiedzialnością na podstawie art. 29 CMR, przy czym nie dzieje się tak tylko w przypadku „wilful misconduct” lub „dol” (złego zamiaru, prawdopodobieństwa złego zamiaru, zamiaru ewentualnego), lecz często także – niesłusznie – w przypadkach rażącego niedbalstwa, przy czym sądy nazbyt szybko stosują ten stopień winy. W takich sytuacjach ponoszona jest pełna odpowiedzialność, wykraczająca poza ustanowiony w art. 23 ust. 3 CMR limit 8,33 SDR (= ok. 10 EUR) za kilogram.

## Sprawdzić ubezpieczenie CMR!

Oprócz podejmowania wszelkich możliwych środków w celu zapobieżenia kradzieży każdy przewoźnik powinien posiadać ubezpieczenie CMR z szerokim zakresem ochrony ubezpieczeniowej (w każdym razie obejmującym art. 29 ust. 2 CMR) i wysoką sumą gwarancyjną (najlepiej nie mniejszą niż 1 000 000 EUR), takie jakie oferuje firma Lutz Assekuranz. Wiele polis ubezpieczenia CMR zawiera jednak zapisy, które dla przewoźnika mogą być bardzo ryzykowne; warunki ubezpieczeniowe są różne u różnych ubezpieczycieli i mogą zawierać np. następujące klauzule:

- kradzież jest generalnie wyłączona (albo określone rodzaje towarów);
- wyłączona jest kradzież towarów transportowanych pojazdem, który nie

jest pozostawiany na parking strzeżonym i/lub który nie posiada dwóch niezależnie od siebie funkcjonujących zabezpieczeń antykradzieżowych;

- wyłączona jest kradzież pojazdów wraz z ładunkiem lub ładunku z pojazdów, które są obsadzone tylko jednym kierowcą, mimo że podwójna obsada byłaby wskazana/niezbędna;
- wyłączone są kradzieże, do których doszło na skutek niewłaściwego zaplanowania trasy przewozu;
- wyłączona jest kradzież towarów wysokowartościowych, które nie są przewożone pojazdami ze sztywną obudową, wyposażonymi w zamki zabezpieczające;
- wyłączone są kradzieże z zaparkowanych pojazdów, które nie są dozоровane przez certyfikowanych pracowników.

Jak widać fantazja ubezpieczycieli w zakresie wyłączeń ochrony ubezpieczeniowej nie zna granic. Niektóre polisy przewidują też udziały własne, sięgające, w szczególności w przypadku kradzieży, nawet do 25% całkowitej wartości towaru.

## Ważne są zabezpieczenia antykradzieżowe!

Co się tyczy zabezpieczeń antykradzieżowych, to zabezpieczają one w wielu przypadkach tylko jednostkę ciągnącą. Jednostka ciągniona – przyczepa lub naczepa – pozostaje wówczas niezabezpieczona. Jednakże na rynku są dostępne także zabezpieczenia antykradzieżowe dla jednostek ciągnionych. Najnowszym wynalazkiem są plandeki, nadzwyczaj

odporne na rozerwanie i przecinanie, wyposażone w zintegrowane siatki indukcyjne i czujniki alarmowe, które umożliwiają natychmiastowe zaalarmowanie kierowcy, dyspozytorowi lub ochrony. W każdym razie osobno zaparkowane naczepy powinny być wyposażone w blokady sworzni królewskiego („king pin locks“).

## Ostrożność jest zawsze wskazana!

Obojętne, czy teraz kierowca będzie spędzał swój 45-godzinny odpoczynek lub inną przerwę w pojeździe czy nie, najwyższa ostrożność dotychczas zawsze była i w przyszłości też zawsze będzie wskazana, ponieważ corocznie w Europie zostaje skradzionych około 15 000 (!) ciężarówek. Jeżeli kierowca działał w sposób nieostrożny, odpowiedzialność za to będzie musiał ponieść przewoźnik, często z uwagi na zastosowanie art. 29 CMR, w pełnej wysokości wartości towaru.

Dlatego też dla starannych przewoźników ważne jest posiadanie polisy, która obejmuje art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę ubezpieczenia, ale bez sublimitu dla art. 29 ust. 2 CMR.

## Instruować kierowców!

Ponadto kierowców należy konkretnie instruować na piśmie (najlepiej z kontrasygnatą) co do ich obowiązków w zakresie zachowywania najwyższej ostrożności, aby w ten sposób uniknąć ryzyka utraty ochrony ubezpieczeniowej. Firma LUTZ ASSEKURANZ chętnie udostępni zainteresowanym odpowiedni wzór takiej instrukcji.

Specjaliści z firmy LUTZ ASSEKURANZ zawsze pozostają do Państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o udzielanie porad i zawieranie odpowiednio opracowanych polis ubezpieczeniowych, przyjaznych przewoźnikom.

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

## Praktyczne wskazówki

- Nie można już spędzać w pojeździe 45-godniowego okresu odpoczynku, odmiennie od dotychczasowego Rozporządzenia (WE) 561/2006.
- Ryzyko kradzieży pojazdu i ładunku zwiększa się, dlatego też przewoźnicy powinni stale zachowywać najwyższą ostrożność i konkretnie informować na piśmie swoich kierowców (z kontrasygnatą).
- Ważne jest posiadanie polisy ubezpieczenia CMR, która pokrywa pełną odpowiedzialność z art. 29 ust. 2 CMR i przewiduje wysoką sumę gwarancyjną na każde zdarzenie.
- Wina umyślna lub rażące niedbalstwo kierowcy wraz ze szkodami spowodowanymi po spożyciu alkoholu lub innych środków odurzających, jak również złamanie obowiązujących zasad ruchu drogowego, powinny być ubezpieczone bez limitów w ramach pełnej sumy ubezpieczenia na każde zdarzenie.



# Przepis na przetrwanie kryzysu?

to łatwe, ale dzięki temu mamy grupę ludzi, którzy o tę firmę będą się troszczyć i będą o nią walczyć” – opowiada właściciel. To szczególnie ważne, gdy sytuacja wymaga mobilizacji.

## Analiza zagrożeń

Korzystanie z nadarzających się okazji, bycie tu i teraz jest niewątpliwie wskazane, ale Antoni Świrski widzi także inne elementy istotne dla przetrwania

malnie ustawić poziom stałych obciążeń tak, żeby z jednej strony swobodnie funkcjonować, ale z drugiej elastycznie reagować na zapotrzebowanie klientów. „Za długo nigdy nie może być dobrze, dlatego najważniejsze to nie przeinwestować. Zawsze wychodzę z założenia - mieć 20 zestawów, ale samochodów nowych i sprawdzonych. Dla mnie to taki poziom, który można opanować” – deklaruje Antoni Świrski. Dzięki temu firma zatrudnia sprawnie

letnie kontakty bezpośrednie zarówno z małymi, średnimi, jak i dużymi firmami, którym możemy zaoferować wysokiej jakości serwis. Jednak wielkość naszego taboru wprowadza także pewne ograniczenia. Ważne jest zatem jego maksymalne wykorzystanie. Żeby zoptymalizować nasz transport, korzystamy z giełdy, jaką oferuje TIMOCOM, a to daje nam i większą stabilność, i elastyczność”.

## Bez zaufania nie ma mowy o biznesie

Sytuacja kryzysowa pociąga za sobą większe ryzyko prowadzenia działalności dla firm, również transportowych. W takich warunkach towarem szczególnie deficytowym jest zaufanie. Podmiot, który taki kredyt zaufania posiada, z większym prawdopodobieństwem otrzyma zlecenie. Dla właściciela firmy TOLMAR polityka bezpieczeństwa oraz jakości, jaką prowadzi TIMOCOM, jest istotna także w kontekście załamania gospodarczego. „Wysokość numeru identyfikującego klienta w Systemie TIMOCOM jest swoistym znakiem jakości i niejedną raz otworzyła nam drzwi klienta. Nie jestem tanim przewoźnikiem, dla mnie jakość jest ważniejsza, niż szybki zarobek. Dzięki temu mogę rozważnie się rozwijać i lepiej reagować na zmiany na rynku. Szczególnie w czasie kryzysu na pewno nie pozwoliłbym sobie szargać imienia, na które tak długo pracowałem” – komentuje Antoni Świrski.

Pokonanie sytuacji kryzysowej pozwoliło właścicielowi firmy TOLMAR zyskać cenne doświadczenie: „Przez lata funkcjonowania na międzynarodowym rynku transportowym nauczyliśmy się, jakie są nasze mocne strony, ale również tego, jak przekuć te słabsze na naszą korzyść”. Kryzys gospodarczy to niewątpliwie zagrożenie dla wielu firm transportowych. Ale z drugiej strony to także okazja do spojrzenia na swoją działalność z zupełnie innej perspektywy i usprawnienia wielu procesów, co w konsekwencji prowadzi nie tylko do przetrwania tego trudnego czasu, ale także bardziej efektywnego działania, gdy kryzys minie.

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



## TIMOCOM

### Właściciel firmy transportowej potraktował załamanie rynku jak lekcję przetrwania

Nikt nie zakłada firmy myśląc, że biznes się nie uda. Wiara w sukces jest siłą napędzającą działanie, którą należy docenić. Nie da się jednak ukryć, że gospodarcza rzeczywistość nie rozpieszca. Branża transportowa jest wymagająca, a jedyne czego można być pewnym to... zmiana. Jednym z elementów takiego dynamicznego środowiska, w jakim funkcjonuje firma transportowa, jest kryzys. Obecna sytuacja wywołana pandemią koronawirusa jest dla doświadczonej firmy kolejnym tego przykładem. Jak poradzić sobie z takim wyzwaniem? Jak firma transportowa może przetrwać trudny czas załamania gospodarczego?

### 35 lat na rynku, dwa kryzysy za plecami

TOLMAR jest firmą rodzinną zajmująca się transportem od 1985 roku. Zatrudnia dziś 24 osoby i posiada 20 zestawów: głównie chłodnie, w tym dwukomorowe, ale również plandeki. Transportują przede wszystkim produkty spożywcze, a w zakres ich usług wchodzi również transport ADR. Obszarem działalności firmy są Niemcy, kraje Beneluksu oraz Włochy.

Właściciel firmy TOLMAR – Antoni Świrski prowadząc działalność od ponad 35 lat widział niejedno. „To brzmi dziś nieprawdopodobnie, ale były dobre czasy dla transportu. Można było inwestować i się rozwijać. Po wejściu do UE dostęp do rynku transportowego był tak łatwy, że stosunkowo szybko powstała liczna konkurencja. Myślę, że dziś czasy są bardzo trudne. Załamanie

transportowe przechodziłem z firmą już kilkakrotnie.

Za pierwszym razem był to rok 2000, kiedy tąpnął rynek krajowy.

Drugi raz nastąpił mniej więcej 10 lat później, gdy przyszedł światowy kryzys. Teraz mamy kolejny, choć wywołany nietypowymi okolicznościami”. Co zatem decyduje o tym, że TOLMAR nadal jest na rynku?

### Na początek zespół

Antoni Świrski zatrudnia stałą i sprawdzoną kadrę, zarówno kierowców, personel administracyjny, jak i techniczny. „Mam pracowników nawet z 27-letnim stażem, konkretnie trzech. Średnia liczba lat przepracowanych w firmie TOLMAR wśród kierowców wynosi około 10. Większość z nich jest z Poznania i okolic. Działamy w oparciu o pewne wartości. Może nie zawsze jest

firma transportowej w ciężkich warunkach: „To czego nauczyłem się prowadząc firmę transportową, to konieczność perspektywicznego myślenia, wybiegania w przód. W moim przypadku są to 5-letnie okresy związane z leasingiem ciężarówek i nacpep. Dlaczego? Ponieważ nie patrzę na to, że teraz dostaję sprzęt i jest „fajnie”. Dla mnie najbardziej istotny jest moment spłaty i wykupu środków transportowych, czyli budowania mojej bazy. Zastanawiam się, czy w tym okresie podołam zobowiązaniom, co się może wydarzyć i jakie działania mogę podjąć w razie trudności” – podkreśla.

### Koszty stałe na rozsądnym poziomie

Funkcjonując w zmiennym środowisku gospodarczym każda firma, również transportowa, musi postarać się opty-

dzonych kierowców, skupia się na jakości serwisu, a nie wyłącznie na jego cenie. Może rozsądnie dobierać klientów, koncentruje się na stałych kierunkach i optymalizuje wykorzystanie tego taboru, który posiada.

### Ważny jest odpowiedni klient

Dobry partner biznesowy to skarb. Utrzymując flotę na rozsądnym poziomie i w razie potrzeby asekurując się sprawdzonymi podwykonawcami, TOLMAR może z większą swobodą podejmować współpracę z takimi właśnie kontrahentami. To ważne, ponieważ w sytuacji kryzysu daje to większe prawdopodobieństwo zachowania stabilności harmonogramu zleceń, ale także płatności. „Zajmujemy się głównie eksportem i importem. Staramy się mieć wypracowany określony model stałych klientów. Często są to wielo-



**Kary w stolicy**

Warszawa podwyższa kary za brak ważnego biletu parkingowego. Teraz trzeba będzie płacić pięć razy więcej. Do tej pory za parkowanie „na gapę” płacono 50 zł kary, teraz będzie to 250 zł. Jeśli mandat zostanie opłacony w ciągu 7 dni, kara zmalała o 80 zł. Stawki za parkowanie w stolicy rosły od lat. Tymczasem wysokość kary pozostawała bez zmian od 17 lat.

# 250 zł mandatu

**Nie zostawiaj butelki w samochodzie**

Butelka z wodą pozostawiona w samochodzie w gorący dzień może być przyczyną tragedii, a przynajmniej dużych strat materialnych. Przekonał się o tym pewien strażak z Idaho. Pod butelką znalazł nadpalone ślady. Butelka wypełniona wodą może skupiać promienie słoneczne i jak szkło powiększające wzniecić pożar. Wnętrze samochodu wykończony jest dużą ilością materiałów, które łatwo mogą zająć się ogniem.

**Średni wiek aut**

Średni wiek aut w Stanach Zjednoczonych wynosi 12 lat. Okazuje się, że w Polsce jeździmy samochodami starszymi tylko o rok, porównuje agencja badawcza IHS Markit. Na tle Europy nasz kraj wypada blado, bo większość państw Unii ma młodszy park maszyn, np. w przypadku Niemiec średni wiek to mniej niż 10 lat.auta będą starzeć się sukcesywnie, bo rynek nowych osłabł przez koronawirusa.

**Van w tygodniu, kamper w weekend**

Toyota Proace Verso może być teraz wyposażona w specjalny box pozwalający pojechać tym vanem na kamping. To nowość zaprezentowana w czasach, w których caravanning stał się wyjątkowo popularny ze względu na obawę przed wirusem. W 20 minut 7-osobowego vana można zmienić w 2-osobowy kamper. Na pokładzie będziemy mieli sypialnię, kuchnię, prysznic i kilka innych kampingowych udogodnień. Na „Kamper Tour Box” w zindywidualizowanej wersji trzeba czekać 20 dni.

**Bez prawka**

Sejm zdecydował, że nie będziemy musieli wozić ze sobą prawa jazdy. Podobnie jak dwa lata temu Sejm zlikwidował obowiązek wozienia ze sobą dowodu rejestracyjnego i polisy OC. Do tej pory za brak dokumentu groziło 50 zł mandatu. Teraz nasze uprawnienia policja sprawdzi online. Odebranie prawa jazdy, np. za przekroczenie prędkości o 50 km/h, będzie odbywało się poprzez odpowiedni wpis w systemie, a fizyczne odebranie dokumentu nie będzie konieczne.

**Powrót przycisków?**

Niemiecki sąd ukarał kierowcę Tesli, który regulował prędkość pracy wycieraczek poprzez pokładowy tablet. Samochód zjechał z drogi i uderzył w drzewa. Sprawca wypadku zapłacił mandat i stracił prawo jazdy na miesiąc. Przepisy drogowe w Niemczech nie pozwalają korzystać z tabletów podczas jazdy, chyba że czynność łączy się tylko z krótkotrwałym zerknięciem na urządzenie. Dyskusja na temat popularnych i skomplikowanych tabletów w autach zaczyna się rozkręcać, a niektórzy producenci przywracają powoli tradycyjne przyciski na deskach rozdzielczych nowych modeli.

**Kaucja za olej**

Być może już niedługo za każdy litr kupionego w sklepie oleju zapłacimy kaucję. Dziś przepalony olej spuszczone z silników i innych podzespołów samochodowych często trafia do pieca jako opał. W ten sposób truje się środowisko, a do budżetu nie trafia akcyza, którą płacimy kupując olej opałowy. Niebawem za każdy litr oleju będziemy płacić w sklepie kaucję, którą odzyskamy oddając przepalony olej do skupu. Szczegóły są opracowywane, a system być może będzie funkcjonował podobnie jak w przypadku sprzedaży akumulatorów, za które od lat płacimy kaucję.

**Obowiązkowe alkomaty**

Według Agencji Reuters powołującej się na dziennik „Kommersant”, Rosjanie poważnie zastanawiają się, czy nie wprowadzić obowiązku montażu alkomatów w samochodach. Brakuje szczegółów, ale w ten sposób ma być rozwiązany problem pijanych kierowców. W ubiegłym roku na rosyjskich drogach zginęło około 17 tys. osób, a duża część tych wypadków została spowodowana przez pijanych kierowców. WHO twierdzi, że spożycie alkoholu przez Rosjan spadło w ciągu kilkunastu lat prawie o połowę. Mimo wszystko pijani kierowcy są na drogach nadal wielkim problemem.





# Czy tym razem „zatrybi”?



**Izera to polska marka, pod którą mają być produkowane wyłącznie elektryczne samochody. Nie będzie można ich kupić w normalnym salonie, a tylko przez internet. Do tego wyłącznie na raty. Zasięg ma wynosić około 400 km. To pierwsze informacje od nowego polskiego producenta samochodów.**

**Kacper Jeneralski**

Wyglądają światowo, nie ma się czego wstydzić. Tak w skrócie można opisać dwa prototypy polskiego samochodu elektrycznego, który debiutował, jak na czasy pandemii przystało, w internecie.

Tylko nieliczni mogli zobaczyć samochód na żywo tuż przed premierą.

## Dwa modele koncepcyjne

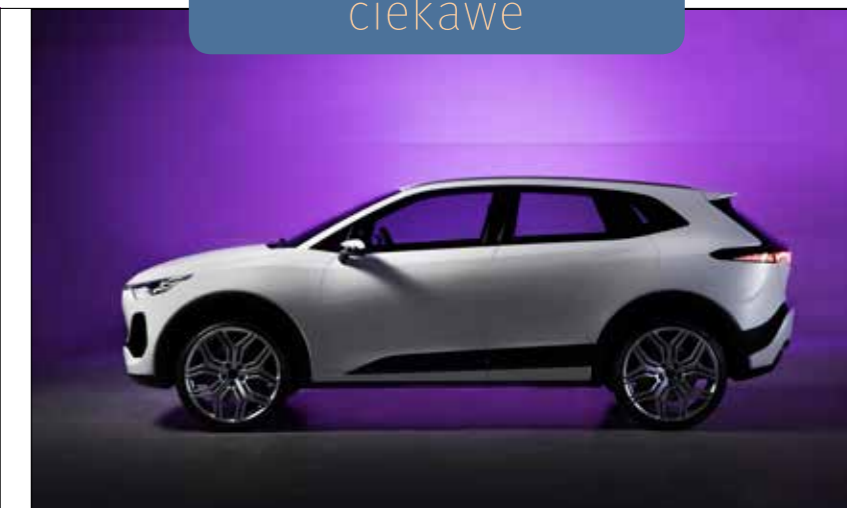
Pierwsze wrażenie się liczy, a za nie odpowiedzialni byli specjaliści od stylistyki z Włoch – studio Torino Design. W projekt zaangażował się też Tadeusz Jelec, czyli znane nazwisko ze świata designu. To nasz rodak, spod którego ręki wyjechało niejedno wnętrze Jaguara.

Wnętrza obu modeli Izery prezentują się ciekawie. Panuje w nich minimalizm i elegancja. Są modne w ostatnich latach ekrany zamiast konsoli centralnej i tradycyjnych wskaźników.

Powstały dwa prototypy, pierwszy to hatchback, a drugi SUV. Czyli nadwozia, które są popularne i modne. Słowo prototyp jest tu trochę na wyrost, to bardziej model studyjny, bez konkretnych rozwiązań technicznych i docelowego napędu. Prace nad układem napędowym Izery dopiero się rozpoczną. Będą one polegały głównie na poszukiwaniu dostawcy podzespołów, bo stworzenie własnej platformy w 3 lata przez firmę bez zaplecza technologicznego byłoby niewykonalne. Nie podano zbyt wielu danych technicznych, bo to tylko założenia.

Oprócz wspomnianych 400 kilometrów zasięgu wiadomo, że przyspieszenie do setki ma trwać około 8 sekund. To oznacza żwawe auto, może nieco wolniejsze od popularnego w wypożyczalniach BMW i3, ale i tak całkiem szybkie. Na 2023 rok planowana jest premiera gotowego samochodu.

Na pewno nie będzie on wyglądał identycznie jak zaprezentowane prototypy. To akurat zupełnie normalne. Przeniesienie konceptu na ulicę „jeden do jednego” nie zdarza się żadnemu producentowi. Przed twórcami Izery stoją inne wyzwania, trzeba będzie stworzyć sieć dystrybucji, serwis, usługi gwarancyjne.



## Samochody ze Śląska

Fabryka ma powstać na Śląsku, a koszt inwestycji określono na około 5 miliardów złotych. Ceny samochodu nie podano, ale wiadomo, że ma być przystępna. To w zasadzie jeden z głównych warunków, które będzie trzeba spełnić, żeby polski samochód miał szanse zaistnieć na rynku.

Ponieważ elektryczne samochody są na razie droższe od spalinowych, to Izera będzie oferowana wyłącznie na raty. W to wliczone będzie ładowanie baterii, co znacznie obniży późniejsze koszty eksploatacji. Akcjonariuszami spółki ElectroMobility Poland, do której należy Izera, są cztery koncerny energetyczne: PGE, Enea, Energa i Tauron. To one odpowiedzialne będą za stworzenie sieci ładowarek, a każdy właściciel elektrycznego samochodu wie, że na tym polu jest dużo do zrobienia.

W ubiegłym roku w Polsce wyprodukowano około 600 tysięcy samochodów, mimo to nie mamy własnej marki, która mogłaby trafić do garażu statystycznego Nowaka. Mamy za to duże fabryki Volkswagena, Opla czy Fiata. Liczba samochodów wyjeżdżających z tych zakładów wprawdzie spadła w ciągu ostatniej dekady, ale i tak liczymy się na motoryzacyjnej mapie świata.

Produkujemy masowo podzespoły dla topowych marek. Powstają u nas silniki Toyoty, Mercedesa, ale nie potrafimy od lat stworzyć własnej, liczącej się na rynku marki. Mało tego, jesteśmy największym krajem w Europie, który nie ma swojej marki samochodowej. Takiej, która byłaby czymś więcej niż tylko manufakturą.







Prawie dekadę trwa już historia Arrineri Hussarya, polskiego super samochodu. Hussarya najpierw została pobłogosławiona przez samego Mateusza Morawieckiego, później zniknęła gdzieś bez wieści. Może nie do końca zniknęła, bo jest spółką notowaną na giełdzie i stąd wiemy, że jej wyniki finansowe są dramatyczne. W to, że samochody tej marki wyjadą na drogi być może nie wierzy już nawet rada nadzorcza spółki, która zmniejszyła się po opublikowaniu wyników.

To są smutne losy niedoszłych producentów polskich samochodów, ale tych, którzy mimo wszystko pokazali fizycznie istniejące auta. Większość podobnych inicjatyw kończy się na marzeniu z dołączonym rysunkiem nowej Warszawy, Malucha czy innej legendy PRL-u. To nie jest tylko przypadek naszego rynku.

Motoryzacja to trudny kawałek chleba. W ostatnich czasach przynajmniej kilku debiutujących producentów aut zaliczyło twarde lądowanie. Był nieudany pomysł wskrzeszenia Trabanta, powrót marki Borgward, upadek Fiskera czy Wiessmanna.

#### Platforma z zagranicy

Czy do 2023 roku uda się stworzyć jeżdżący samochód, który trafi w ręce klientów? To zdaniem większości obserwatorów wyjątkowo ambitny plan. Pomóc mogą w tym inni producenci.

Auta elektryczne mogą być produkowane na bazie gotowych jeżdżących platform, a te szykuje wielu potentatów tej branży. Teoretycznie więc na początku Izera mogłaby być polskim nadwoziem z polskim wnętrzem zbudowanym na gotowych rozwiązaniach z zagranicy.

Właściciele marki przywołują przykład Fiata 126, który trafił do Polski jako licencyjna konstrukcja gotowa do montażu, a z czasem zaczęliśmy produkować do „Malucha” coraz więcej własnych podzespołów. Gdyby Izere spotkało takie szczęście jak włosko-polski samochód, który nas zmotoryzował, to marka ma szansę zaistnieć i, co najtrudniejsze, utrzymać się na rynku.

#### Motoryzacja to trudny kawałek chleba

Z nostalgią podchodzimy do Syrenki, którą od lat próbują wskrzesić kolejni przedsiębiorcy. Niestety bez efektów w postaci salonów sprzedaży, czy konkretnej liczby sprzedanych samochodów.



**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](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

