

# przewoźnik

## „Rzeczpospolita” nagrodziła ZMPD

6

**Czas pracy kierowcy po nowemu**

24

**Wschodnia granica**

42

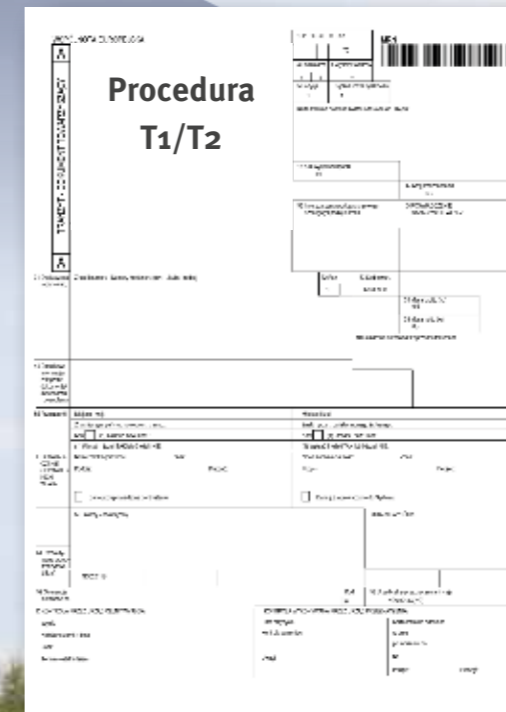
**Maksymalnie efektywni**

66



# PRZYGOTUJ SIĘ NA BREXIT

# GWARANCJE CELNE



Procedura TIR  
tel. 22 536 10 38, 42, 71  
e-mail: [tir@zmpd.pl](mailto:tir@zmpd.pl)



Procedura T1/T2  
tel. 22 536 10 40, 32, 29  
e-mail: [transit@zmpd.pl](mailto:transit@zmpd.pl)

w ZMPD możesz mieć obie

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







**Tadeusz Wilk**  
Radca Prezesa ZMPD

## Kosztowne kolejki na granicach

Rozpoczęły się rozmowy Komisji Mieszanych z przedstawicielami Białorusi, Rosji i Ukrainy w sprawie wymiany zezwoleń na 2021 rok. Ważnym tematem, od lat nierozwiązanym, są warunki przekraczania granicy wschodniej. Długie oczekiwanie na odprawę męczą kierowców, a dla przewoźników oznacza dodatkowe koszty. Prowadzone przez nas od wielu lat rozmowy ze służbami kontrolnymi nie przynoszą skutków. Najgorsza sytuacja jest na granicy z Ukrainą. Ten

problem wnieśliśmy jako temat do niedawnych rozmów prezydentów obu państw. Mamy nadzieję, że zapoczątkują przełom w tej sprawie. Z kolei w UE już funkcjonują pierwsze zapisy Pakietu Mobilności. Niestety nie znamy interpretacji znowelizowanych rozporządzeń przez służby kontrolne innych państw unijnych. Staramy się tego dowiedzieć od Komisji Europejskiej. ZMPD przesłało pytania do IRU, które podjęło interwencję dla wyjaśnienia niejasności.

## Prezydenci o granicy 44

Prezydent Andrzej Duda podczas rozmów z prezydentem Ukrainy Wołodymyrem Zełenskim poruszył problem nieprzejezdnej granicy, o którego rozwiązanie apelowało ZMPD.

## W oparach wodoru 60

Przewoźnicy mogą powoli żegnać się z dieslami. Parlament Europejski zaproponował na 2030 rok ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> o 60 proc. w stosunku do 1990 roku.

## Elektryczny Mercedes do kwadratu 72

Pierwszy elektryczny samochód terenowy Mercedesa. Niemcy poddali poważnej modyfikacji elektrycznego SUV-a EQC. Tak powstał prototyp EQC 4x42.



**Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik**  
ISSN 1899-9719

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

### Redaguje kolegium:

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

### Współpracują:

Kacper Jeneralski,  
Mirosław Jagielski

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

## Kształcenie w cieniu pandemii

18

Pandemia utrudniła nie tylko kształcenie, ale i nabór chętnych do klas o profilu kierowca-mechanik. Szkoły oceniają tegoroczną rekrutację.



## Oplaty drogowe na Węgrzech 50

ZMPD jako pierwsze w Polsce oferuje możliwość rozliczania opłat drogowych na terenie Węgier w trybie odroczonej płatności w euro.

## Czas na debatę o wynagrodzeniach w transporcie

8

Prezes ZMPD Jan Buczek przekonuje, że branża musi przygotować się do działania w nowych warunkach rynkowych oraz w pandemii. Na wdrożenie Pakietu Mobilności został ledwo ponad rok.

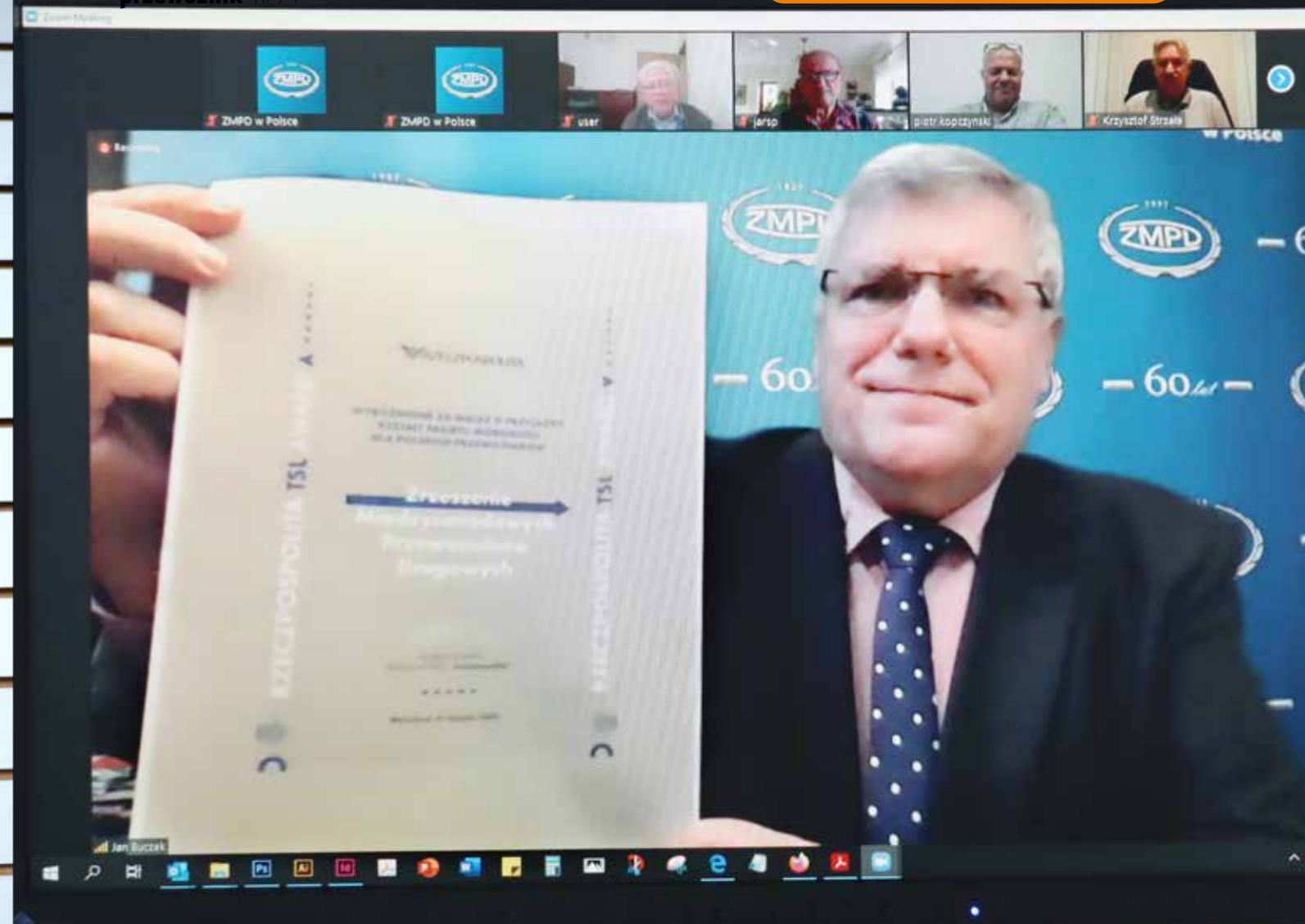
ZMPD nagrodzone przez „Rzeczpospolitą”	6
Czas na debatę o wynagrodzeniach w transporcie	8
FTD: podatki, zezwolenia i dramat przewoźników autokarowych	12
Kształcenie w cieniu pandemii	18
Kierowca w centrum uwagi	23
Akademia Kryzysowa ZMPD V. Pakiet Mobilności: kontrole w kraju i zagranicą	24
Fotomorgana. Maskarada	28
ZOD w cieniu pandemii	34
Cyfryzacja to przyszłość transportu	40
Wschodnia granica – nieustanny problem polskich przewoźników	42
Prezydenci o granicy	44
Odbyły się polsko-ukraińskie i polsko-białoruskie komisje mieszane	46
Oplaty drogowe na Węgrzech	50
To już końcówka budowy autostrad	52
Fundusze ratunkowe wyciągną gospodarke z kryzysu	54
Brit-Pol Ltd z WEBFLEET Asset Tracking	56
Ciężarówka bez kierowcy	58
W oparach wodoru	60
Retro. Zjazdowa niespodzianka	62
Maksymalnie efektywni	66
Odpowiedzialność przewoźnika	68
Elektryczny Mercedes do kwadratu	72





## ZMPD nagrodzone przez „Rzeczpospolitą”

**ZMPD otrzymało wyróżnienie dziennika „Rzeczpospolita” za walkę o przyjazny kształt Pakietu Mobilności dla polskich przewoźników. To zwieńczenie kilkuletniej intensywnej pracy zakończonej trudnym, ale, jak dziś widać, jedynym możliwym do osiągnięcia kompromisem. Samo nadanie ZMPD wyróżnienia miało zaskakujący przebieg**



### Adam Mikołajczyk

Redakcja „Rzeczpospolitej” miała wręczyć wyróżnienie 27 sierpnia, podczas II Spotkania Liderów TSL. Jednak dzień wcześniej ZMPD otrzymało pismo odwołujące przyznanie nagrody. Powodem był list prezesa Związku Pracodawców Transport Logistyka Polska Macieja Wrońskiego do redakcji, z zarzutami nierzetelności i braku przejrzystości w sposobie wyboru wyróżnionej organizacji.

Po zbadaniu sprawy i podtrzymaniu przez członków Kapituły swoich wskazań, redakcja nie znalazła potwierdzenia zarzutów. Redaktor naczelny „Rzeczpospolitej” Bogusław Chrabota 22 października zawiadomił Zrzeszenie oraz zainteresowane strony o przekazaniu nagrody ZMPD.

- Z wielką radością i satysfakcją odebrałem informację, że kapituła „Rzeczpospolitej” przyznała nam wyróżnienie za walkę o przyjazny dla naszej branży kształt Pakietu Mobilności – stwierdza prezes Jan Buczek. – Ku naszemu wielkiemu zdumieniu wręczenie nie odbyło się w pierwotnym terminie ze względu na protest prezesa TLP Macieja Wrońskiego, który zarzucił nierzetelność wyboru. Cieszę się, że Kapituła podtrzymała werdykt i sprawa się wyjaśniła, a nagrodę otrzymaliśmy. To oznacza, że nasze wysiłki są dostrzegane i są bardzo wysoko oceniane przez branżę – mówi prezes ZMPD.

Dodaje, że ZMPD dużo zrobiło, aby złagodzić uderzające w polskich przedsiębiorców zapisy Pakietu Mobilności. – Przez kilka lat Zrzeszenie ponosiło ogromny wysiłek merytoryczny i organizacyjny, aby uczestniczyć w głównym nurcu

dyskusji. Jak pokazało życie, obecny kształt Pakietu to jedyny możliwy do osiągnięcia kompromis. Nie dało się więcej ugrać. Nie było szans na poprawę, a mogliśmy zmarnować ten urobek poprzez dalszy upór. Tego kształtu Pakietu nie musimy się wstydzić – podkreśla Jan Buczek.

Branża transportowa musi dostosować się do nowych przepisów. – Przewoźnicy już myślą, jak szybko się przystosować i wiedzą, że nie ma sensu tracić czasu na narzekanie. Teraz jest czas na dostosowanie się do zapisów Pakietu Mobilności i powinniśmy skupić się na przygotowaniach do funkcjonowania w nowych warunkach. My już zwracamy się do naszych władz o ochronę polskiego rynku, bo z tym jednak nie jest najlepiej, dostrzegamy różne nieprawidłowości i kwestie, które wymagają dalszego procedowania – zapowiada prezes Buczek.





# Czas na debatę o wynagrodzeniach w transporcie

Musimy przygotować się do działania w nowych warunkach rynkowych oraz w pandemii, przekonuje prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim.

## ■ Czy tegoroczna nowa formuła Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD sprawdziła się w praktyce?

Tym razem wielu członków Zrzeszenia zrezygnowało z przyjazdu na miejsce spotkania i obserwowało przebieg debaty przez internet. Musimy przygotować się na to, że nowe warunki sanitarne wymuszą na nas w pełni zdalne procedowanie ZOD w przyszłości.

Rzeczywistość wynikająca z pandemicznych uwarunkowań trzeba wziąć pod uwagę przy funkcjonowaniu organizacji i organów przedstawicielskich. Nie wiemy, jak zorganizujemy ZOD w kolejnym roku. Jesteśmy w klinczu, wywołanym przez warunki zewnętrzne. Poinformowaliśmy delegatów o powołaniu zespołu ds. zmiany statutu i na następne ZOD przygotowujemy propozycję do przegłosowania.

Podczas Zgromadzenia dużo czasu zajmują sprawy proceduralne, za mało miejsca zostaje na dyskusję. Od siebie nie mogłem z braku czasu przekazać informacji dotyczących np. funkcjonowania Forum Transportu Drogowego.

## ■ Chodzi o krytykę Forum Transportu Drogowego?

Spotkaliśmy się z głosami krytycznymi wobec Forum, ale może wyni-

kają one z niezrozumienia zasad jego funkcjonowania.

Forum to nie jest komisja, w której ZMPD dominuje. To spotkanie niezależnych, autonomicznie funkcjonujących organizacji, które zgłosiły akces do FTD, a każda ma tylko 1 głos.

Forum ma w miarę możliwości wypracować jednolite stanowisko całego środowiska. Niezwykle trudno jest negocjować ze stroną rządową, kiedy może ona uzyskać blisko 50 głosów organizacji zrzeszających przewoźników. Prawie wszystkie mają w nazwie „ogólnopolskie” i chęć wypowiedzenia się w sprawie danego problemu. W rezultacie Ministerstwie Infrastruktury otrzymało sprzeczne opinie. Ambicje liderów doprowadzały do zakłóceń i potrzeba unifikacji głosu środowiska jest oczywista.

Najlepszą formułą okazało się Forum Transportu Drogowego, w którym nie ma przewodniczącego, jest tylko moderator dyskusji. FTD daje mandat do reprezentacji środowiska i przez 10 lat funkcjonowania Forum zanotowało sporo sukcesów. Sekretarz stanu Rafał Weber powiedział, że FTD jest ważnym partnerem dla ministerstwa.

## ■ Może niezadowolone będą ponoszone przez ZMPD koszty związane z funkcjonowaniem Forum?

Wzięliśmy na barki organizację debat. Kto ma przygotować Forum od strony organizacyjnej i technicznej? To może zrobić tylko ZMPD. Rozumiemy tę misję i godzimy się z tym, że jej realizacja musi kosztować. Ale czy lepiej oszczędzać, czy dla dobra środowiska i sprawy działać, i to skutecznie?

Nie oczekujemy, że FTD będzie akceptowało nasze stanowisko. Spotykamy się na Forum, aby przedyskutować problemy z całym środowiskiem. Forum uwzględnia głosy innych, a stanowisko FTD wypracowane przez organizacje musimy realizować. Dla Zrzeszenia stanowisko Forum jest wiążące. Tymczasem wielu uczestników Forum nie przywiązuje dużej wagi do deklaracji oraz ustaleń i ignoruje swoje zobowiązania.

Jeśli FTD wypracuje stanowisko, nie powinno być miejsca na głosze-

nie na zewnątrz odmiennych opinii przez przedstawicieli organizacji, którzy uczestniczyli w Forum. Osiągamy jednogłośnie, a później przedstawiciel jednej organizacji publicznie prezentuje odmienne stanowisko. Taka postawa to jest ku-

FTD daje mandat do reprezentacji środowiska i przez 10 lat funkcjonowania Forum zanotowało sporo sukcesów. Sekretarz stanu Rafał Weber powiedział, że FTD jest ważnym partnerem dla ministerstwa.

riozum. Podczas ZOD nie udało się tej kwestii szeroko omówić. To dla nas sygnał, że być może trzeba poszukiwać nowych rozwiązań, może nowego sposobu debaty, czy nawet formuły funkcjonowania zarówno FTD, jak i ZOD.

## ■ Pojawiają się wśród delegatów głosy, że Forum niewiele zrobiło...

Jestem bardzo krytyczny wobec takich opinii, bo nie mogą zgodzić się, że cały czas tkwimy w punkcie zero. Choćby 28 września podczas FTD przyjęliśmy kilka stanowisk i na jedno z nich Ministerstwo Infrastruktury już zareagowało. Uważam, że Forum jest wielkim osiągnięciem całego środowiska. Podejmuje uchwały na zasadzie jednogłośnie i od samego początku zakładamy, że będziemy starali się uzyskać ją w tych sytuacjach, kiedy jest to możliwe.

## ■ Dlaczego dyskusje są tak ważne dla ZMPD?

Dyskusja jest ważna, bo lepiej będzie działać organizacja, która dostaje jasny przekaz od członków. Jeśli nie wypowiadają się, to może to oznaczać, że wszystko jest OK, lub że nie wierzą w zmiany funkcjonowania ich organizacji. Mamy wrażenie, że robimy to co najlepsze, ale zawsze jest to działanie w oparciu o własną intuicję, a nie jasno wyrażone oczekiwania członków i delegatów sformułowane podczas solidnej, spokojnej dyskusji.

Brakuje poważnej dyskusji, bo jesteśmy uwiązani w sprawy procedu-

ralne. Dlatego wystąpiłem z wnioskiem, żeby m.in. ograniczyć wystąpienia proceduralne do 5 minut i na tyle sam się przygotowuję.

Ludzie przyjeżdżają na ZOD z daleka. Może byłoby łatwiej, gdyby skorzystać z technologii; delegaci

mogliby dyskutować w sposób zdalny. Choć i tu są zdania podzielone. Są delegaci nie uznający nowych technologii, chcieliby korzystać ze spotkań twarzą w twarz i jest kłopot. Musimy na ten temat dyskutować. W tej sprawie odbędzie się wspólne posiedzenie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej.

## ■ Czy już rozpoczęła się debata, w jaki sposób wdrożyć do prawa krajowego znowelizowane rozporządzenia Pakietu Mobilności?

Skutkiem zakończenia prac nad PM są zapisy, które zmuszają nas do podejmowania działań na poziomie krajowym. Najważniejsze z nich, i nasz udział będzie w tej kwestii znaczący, to debata wewnętrzna na temat zasad wynagradzania w transporcie. Nie możemy być zaskoczeni, gdy państwo będzie ustalać te regulacje.

Musimy wraz z przedstawicielami kierowców zawodowych przedyskutować tę sprawę wcześniej, aby emocje nie odgrywały dużej roli. To musi być wyważona, merytoryczna praca i rozumiemy, że ten proces trzeba rozpocząć z dużym wyprzedzeniem.

Musimy sięść razem do stołu i lepiej byłoby, aby dyskusje nie miały charakteru powszechnej debaty, bo wówczas możemy tylko więcej stracić. Wzajemne zrozumienie problemu ze środowiskiem kierowców posiadamy, bo niejednokrotnie pracowaliśmy nad wspólnymi wnioskami i stanowiska w tej kwestie były dyskutowane.



Pakiet Mobilności jest skutkiem naszej ekspansji na Zachód. Próba uregulowania nie była dla nas korzystna, a teraz musimy uporać się ze skutkami narzuconych zmian. Dlatego wracamy do debaty, a liczne spotkania, które dotychczas były powszechną praktyką, będziemy zmuszeni przenieść na forum dyskusji elektronicznej. Zwracam się do wszystkich członków, żeby kontaktowali się z przewodniczącymi regionów, aby do nich kierowali py-

To było do przewidzenia, ale ani administracja państwowa, ani koledzy uczestniczący w debatach tego nie dostrzegli.

■ **Dlaczego zatem odsetek wykorzystania zezwoleń ukraińskich jest niewielki?**

Zablokowanie możliwości wykonywania transportu ukraińskim przewoźnikom nie powoduje wzrostu zainteresowania ich rynkiem polskich przedsiębiorców. Cena nie

jest więcej. Pomijając je tracimy ten rynek bezpowrotnie i komplikujemy naszą postawę negocjacyjną, tracąc również argumenty podczas samego przebiegu rozmów.

■ **Emocje budzą zagraniczne firmy, które otwierają oddziały w Polsce i starają się o członkostwo w ZMPD. Jak podejść do tej kwestii?**

Jeżeli firma z kapitałem zagranicznym realizuje przewozy zgodnie z obowiązującymi przepisami, to nie mamy powodu i możliwości, aby ograniczać jej funkcjonowanie. Gorzej jeśli wchodzi do Polski firmy znane z ignorowania przepisów i przejmują polskie podmioty niezgodnie z zasadami konkurencji, na co nie ma żadnej reakcji ze strony organów kontrolnych państwa: UOKiK, GITD, urzędów skarbowych czy innych instytucji powołanych do nadzoru rynku. To pociąga za sobą fatalne skutki dla samego rynku, choćby bankructwa rodzimych przewoźników z długą praktyką.

Brak kontroli stosowania zasad i przepisów może doprowadzić do takiej patologii, z jaką spotkały się państwa zachodnie, które później ratowały swój rynek poprzez wdrażanie w historyczny sposób przepisów o płacach minimalnych, co w gruncie rzeczy nie było próbą regulacji rynku, tylko próbą zablokowania udziału zagranicznych przewoźników na rynkach wewnętrznych. Skutkowało to objęciem nowymi zasadami przewoźników międzynarodowych. Doprowadziło do wieloletnich sporów, zmagania prac w instytucjach europejskich, w wyniku czego powstał Pakiet Mobilności.

Całe szczęście, że odbywały się debaty, całe szczęście, że mieliśmy możliwość w nich uczestniczyć. Mieliśmy sojuszników z innych państw UE i dzięki temu udało się zmodyfikować pierwotne nastawienie administracji unijnej i lobbystów zachodnich. Chociaż ostateczna forma nie jest w pełni dla nas zadowolająca, to jednak w znaczący sposób odbiega od pierwotnych założeń. Dzięki temu możemy wykonywać transport międzynarodowy bez dodatkowych obciążeń finansowych.

Zwracam się do wszystkich członków, żeby kierowali pytania, swoje uwagi i przemyślenia do przewodniczących regionów, którzy przedyskutowane w regionie poglądy będą nam przekazywali. To ułatwiłoby nam wszystkim pracę w tym trudnym okresie pandemii.

tania, swoje uwagi i przemyślenia. Przewodniczący mają o wiele łatwiejszy dostęp do nas, do merytorycznych pracowników ZMPD i te przedyskutowane w regionie poglądy będą nam przekazywali. To ułatwiłoby nam wszystkim pracę w tym trudnym okresie pandemii.

■ **Jak wygląda dyskusja o warunkach wykonywania przewozów za wschodnią granicę?**

Takiej dyskusji o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego brak. Nie biorę udziału w rozmowach dwustronnych, bo jestem zniesmaczony postawą niektórych przewoźników. Ich myśli skupiają się tylko na wysokości kontyngentów. To prowadzi do zablokowania możliwości wykonywania przewozów dla jednej ze stron, co musiało wywołać reakcję. Jest nią masowy napływ przewoźników z obcym kapitałem, którzy chcą u nas się rejestrować, bo w Polsce jest nadwyżka zezwoleń.

Jasnym było, że będą otwierać firmy w Polsce. Ten pogląd wówczas nie znalazł uznania i oczywiście jestem przekonany, że nasza postawa stymulowała zachowania przewoźników ukraińskich. Z roku na rok rośnie liczba ich firm w Polsce.

jest jedynym czynnikiem decydującym o wystąpieniu samochodu na Ukrainę. Są inne powody, dla których polski przewoźnik nie decyduje się na taki krok. To permanentny bałagan, wywołujący niepotrzebne straty poprzez bezsensowny postój na granicy. Jest także obawa o to, że klient nie opłaci należnego cła, a wówczas skutki spadają na przewoźnika. Brak bezpiecznych parkingów dla kierowców powoduje, że oni nie chcą tam jeździć. Do tego fatalne drogi, które sprawiają, że nasze bardzo dobre samochody psują się.

Musimy też pamiętać, że Ukraina jest w stanie wojny i w razie utraty towaru są duże utrudnienia z likwidacją szkody w towarzystwach ubezpieczeniowych. Wiele umów ma klauzulę wyłączającą likwidację szkód w strefach, gdzie toczą się militarne działania.

To są sprawy znane od lat, ale te bariery nie zostały usunięte. Nasze środowisko wielokrotnie na różnego rodzaju spotkaniach jest przez rząd prośzone o opinię, FTD przekazało uzgodnione stanowisko, a i tak te ustalenia nie są realizowane.

## Nowe kierunki Bułgaria Węgry



ZMPD BOX .pl

NOWA OFERTA Zrzeszenia 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)



# FTD: podatki, zezwolenia i dramat przewoźników autokarowych



Posiedzenie Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 22 września 2020 r. z udziałem m.in. sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafała Webera, zdominowały trzy tematy: obniżenie wysokości podatku od środków transportu, ustalenie strategii negocjacyjnej w sprawie zezwoleń oraz trudna sytuacja przewoźników osób.

Piotr Gawelczyk

## Jaki będzie kontyngent

Witając wszystkich uczestników spotkania wideo prezes ZMPD Jan Buczek podjął temat kolejnego rozdziału starcia o zezwolenia. – Zbliża się jesień i zaczyna się napinanie mięśni między nami a przewoźnikami zza wschodniej

granicy. Dla nas najważniejsze jest to, żebyśmy usiedli do stołu z wypracowanym stanowiskiem. Dlatego potrzebna jest szczegółowa analiza wykorzystania dotychczasowych zezwoleń na wjazd, zwłaszcza do Rosji, Ukrainy i Białorusi – powiedział prezes ZMPD.

Na wstępie, komentując postęp pandemii COVID-19, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber zapewnił przewoźników, że rząd nie

ma zamiaru zamykać granic na wschodzie, ani wprowadzać ograniczenia na zachodzie. – By do tego doszło, musiałby się zdarzyć zdrowotny armagedon – powiedział minister Weber, dziękując przy okazji za wyjątkową dbałość branży o pracowników i przestrzeganie zaleceń sanepidu, co skutkowało tym, że żadna firma międzynarodowego transportu drogowego nie stała się ogniskiem koronawirusa.

przewoźnik nr 74



Odnosząc się zaś do meritum zaplanowanej dyskusji przypomniał wcześniejsze ustalenia z przewoźnikami. Wynika z nich, że w negocjacjach z Ukrainą będziemy dążyć do co najmniej nie podnoszenia liczby zezwoleń i całkowitego ograniczenia wykorzystywania ciężarówek mających normę spalin Euro III.

W przypadku Białorusi nic nie stoi na przeszkodzie, by zwiększyć kontyngent. Przedstawiając aktualną sytuację, dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego Małgorzata Wojtal-Białaszewska szczegółowo poinformowała przewoźników o wykorzystaniu kontyngentów zezwoleń w 2020 r. Komentując te dane, prezes ZMPD stwierdził, że w porównaniu z ubiegłym rokiem nie widać istotnych zmian.

Szefujący od lat Komisji społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk poinformował o pracach Komisji. – Najważniejsza jest transparentność. Dlatego przyjęliśmy zasadę, że jako Komisja przydzielamy przewoźnikom tyle zezwoleń, ile wykorzystali w poprzednim roku, przy czym muszą one być zrealizowane w ciągu dwóch miesięcy.

Dodatkowe zezwolenia mogą otrzymać ci przewoźnicy, którzy wykorzy-

Najważniejsza jest transparentność. Dlatego przyjęliśmy zasadę, że jako Komisja przydzielamy przewoźnikom tyle zezwoleń, ile wykorzystali w poprzednim roku, przy czym muszą one być zrealizowane w ciągu dwóch miesięcy.

stują je efektywnie – powiedział Tadeusz Wilk. Zwrócił uwagę, że pomiędzy posiedzeniami Komisji pojawia się dużo podań o przydział zezwoleń.

## Wysokie normy ekologiczne

Duża nierównowaga występuje w wymianie zezwoleń z Ukrainą. – Ukraińscy przewoźnicy bardzo ich potrzebują, my zdecydowanie mniej, m.in. z powodu fatalnej infrastruktury drogowej po stronie ukraińskiej. Poza tym polscy przewoźnicy nie jeżdżą przez Ukrainę tranzytem do Rosji. Kluczową kwestią jest jednak przekraczanie granic. Nikt nie pozwoli sobie na to, by ciężarówka stała na przejściu 3-4 dni. W przypadku Białorusi sytuacja jest unormowana; liczba zezwoleń jest wprost proporcjonalna do upływu czasu – powiedział Tadeusz Wilk.

Prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” Karol Rychlik zaproponował ograniczenie zezwoleń tylko do pojazdów Euro VI. Takie rozwiązanie wymusiłoby zwiększenie nakładów inwestycyjnych przez ukraińskich przewoźników, co zbliżyłoby ich koszty do ponoszonych przez polskich przedsiębiorców.

Prezes Okręgowego Stowarzyszenia Drogowych Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów „Wybrzeże” Andrzej Olechnicki podkreślił, że ukraińscy przewoźnicy stają się naszym głównym konkurentem na rynkach zachodnich: we Francji, Włoszech i na terenie Niemiec. – Dlatego powinniśmy iść śladem Austrii, która wpuszcza do siebie tylko pojazdy wysokoekologiczne – zaapelował przedstawiciel OZPTD.





Jan Buczek zgodził się z opinią, że szansą na utrzymanie rynkowej pozycji polskich transportowców jest podnoszenie progu ekologicznego. – Z Ukrainą robi się problem, dlatego przestańmy się bawić w uprzejmości. Nie dyskutujemy już o Euro III i Euro IV – nawoływał z kolei Andrzej Nowrotek. Swoją propozycję negocjacyjną

się wątek drastycznego ograniczenia ukraińskim przewoźnikom dostępu do naszego rynku. – Zgodziliśmy się na ten eksperyment. I co się okazało? Cena frachtu za przewóz z Polski na Ukrainę co prawda wzrosła, ale nasi przewoźnicy jakoś nie rzucili się na ten rynek. Okazało się, że cena i zezwolenia nie są najważniejsze. Barierą jest ryzyko celne – można stać się odpowiedzialnym za machinacje celne po stronie importera. Poza tym nie ma bezpiecznych parkingów, miejsc, gdzie kierowca mógłby dokonać drobnej naprawy, nie mówiąc już o gigantycznych kolejkach na granicy. O tym należy rozmawiać z Ukraińcami – wskazywał prezes ZMPD. – Uczestniczymy w kreowaniu polityki, po to, by nie kończyło się tylko na rozmowach, lecz konkretnych rozwiązaniach. Rozmawiamy z Ukraińcami, powiedzmy im, że jeśli uporają się z kłopotami po swojej stronie, to za rok będzie szansa na podniesienie limitu zezwoleń, tak samo w przypadku Białorusinów – dodał Jan Buczek. – Na marginesie: ograniczając Ukraińcom liczbę zezwoleń, wpuściliśmy ich firmy do siebie, przed czym wielokrotnie przestrzegałem – dodał prezes ZMPD.

W opinii dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Bogdana Oleksiaka ostatnie dwa lata pokazują, że polityka przyznawania zezwoleń sprawdza się – ich liczba jest wystarczająca, kontyngenty są powtarzalne. – Wschód to dziś 5-7 proc. całości przewozów międzynarodowych. Być może to się zmieni, kiedy zostanie wprowadzony Pakiet Mobilności, dlatego warto bardziej aktywnie działać na tych rynkach, odnawiać kontakty, pozyskiwać kolejne kontrakty – powiedział dyr. Oleksiak.

Zwrócił uwagę, że koszty funkcjonowania polskich przedsiębiorców rosną, przez co stajemy się mniej konkurencyjni. – Ciągle słyszę o konieczności wprowadzenia korzystniejszych dla nas zmian w umowach. Przewoźnicy powinni wskazać, co tak naprawdę chcą zmienić. Warto jednak pamiętać, że chcemy jeździć do Chin, a tam jakoś trzeba się dostać – dodał dyr. Bogdan Oleksiak. – Umowy międzynarodowe są sprzed 40 i więcej lat. Dziś mamy zupełnie inną epokę, dlatego trzeba zrobić ich normalny prze-

gląd i dostosować do współczesności. To ministerstwo powinno dać nam propozycje zmian – zauważył Andrzej Nowrotek. – Zgadzą się, że te umowy mają swoje lata, były one co jakiś czas aneksowane, ale jeśli środowisko chce zmian, powinno pokazać, w których obszarach; my nie mamy takiej praktycznej wiedzy – odpowiedział dyr. Oleksiak, proponując sygnatariuszom Forum przygotowanie odpowiedniej rekomendacji.

### Limity wwozu paliwa

Przy okazji dyskusji o zezwoleniach powrócił też temat limitu wwożonego paliwa. Tę sprawę poruszył m.in. reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Nowrotek. – Ograniczenie do 200 litrów musi wrócić i trzeba się do tego przygotować. Należy powołać zespół, który wprowadziłby przepisy chroniące polskich przewoźników – apelował.

– Najpierw trzeba mieć pomysł na to, jak otworzyć proces zmiany przepisów. Dziś Rosjanie dyktują nam warunki takie, jakie chcą. Jak można wprowadzać zakaz wwozu paliwa, stawiając na mapie trzy kreski na granicach z Rosją, Białorusią i Ukrainą? – pytał prezes Jan Buczek. – Nawet najlepsze ustawy nie pomogą, jeśli istniejące przepisy nie będą egzekwowane. Na przejściach granicznych nie są sprawdzane ani zbiorniki, ani to, co jest w nich wwożone – powiedział wiceprezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego Grzegorz Chełmiński. Zdaniem Jana Buczka rosyjskie ciężarówki powinny być kierowane na granicę w Koroszczyne, gdzie są doskonałe możliwości sprawdzania ilości paliwa. Bogdan Oleksiak przyznał, że kwestia wwozu paliwa jest kontrowersyjną sprawą.

### Podatek od środków transportu

Nie mniej ciekawa była dyskusja poświęcona podatkom od środków transportu, a ściślej rzecz ujmując – jego zmniejszeniu bądź też likwidacji. Moderator FTD Sławomir Jeneralcki przypomniał, że ten temat jest pokłosiem dyskusji, która z inicjatywy OZPTD odbyła się w Grupie Roboczej



Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Minister Weber zwrócił uwagę na fakt, że obniżenie tej daniny to domena gmin. – My jako rząd czy Ministerstwo Infrastruktury nie mamy bezpośredniego wpływu na to, jak samorząd kreuje swoją politykę podatkową – powiedział minister Weber. – Wcześniej prosił się premiera o zajęcie się tą sprawą, teraz wspieramy naszych kolegów z OZPTD, którzy ponowili apel, by naprawić ewidentną niedoróbkę. Tarcza Antykrzyzowa dała możliwość obniżenia gminom podatku od nieruchomości, a danina od środków transportu nie została zmieniona, choć niczym się nie różni, bo też jest podatkiem od posiadania – powiedział Jan Buczek.

Rafał Weber obiecał weryfikację tej sprawy. Prezes OZPTD Piotr Litwiński wskazał na ważny problem: obniżenie stawek przez gminę pociąga za sobą zmniejszenie subwencji. – Nam chodzi o to, by gmina nie była karana za pomoc przedsiębiorcom – powiedział prezes OZPTD. – Powinniśmy sugerować się podatkiem od nieruchomości – w porównaniu do podatku od środków transportu nie ma jego stawki minimalnej, tylko maksymalna.

Prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomasz Rejek zaprezentował odpowiedź gminy na wniosek przedsiębiorcy transportowego o umorzenie podatku od środków transportu.

Gmina domagała się sterty dokumentów. – To świetny sposób, by zniechęcić do występowania o umorzenie



podatków. Jeżeli przedsiębiorca otrzymuje coś takiego, to daje sobie spokój, bo nie jest w stanie przygotować tych dokumentów – powiedział Tomasz Rejek, który uważa ustalanie stawek maksymalnej i minimalnej za błąd. Przypomniał przy okazji, że Komisja Europejska proponowała stopniowe obniżanie stawek tego podatku, a po





pięciu latach zejście do zera. Andrzej Olechnicki zaproponował, by ten podatek pobierać tylko od pojazdów silnikowych.

### Pomoc dla przewoźników autobusowych

Forum Transportu Drogowego zajęło się też pilną sprawą pomocy znajdującym się w katastrofalnej sytuacji przewoźnikom autokarowym i autobusowym. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych wystąpiło do premiera z apelem o ratunek dla tej części przedsiębiorców. Prezes PSPM Tomasz Rejek poinformował o zorganizowanym w Trójmieście proteście, następny planowany jest na 14 października.

Pomoc państwa w kolejnych Tarczach nie jest dopasowana do tej grupy przewoźników. – Jeśli nie nastąpi szybka, konkretna pomoc, w przyszłym roku nie będziemy mieli już o czym rozmawiać, bo przewoźnicy nie wytrzymają do wiosny 2021 r., kiedy to, mam nadzieję, rozpocznie się normalne funkcjonowanie – przedstawił sytuację Tomasz Rejek. – Nie będziemy pracować co najmniej do przyszłego roku. Dziś nasze autobusy są windykowane i sprzedawane za połowę swojej wartości. I nie ma światełka w tunelu – powiedział prezes Polskiego Stowarzyszenia Przewoźców Autokarowych Rafał Jańczuk. Czarę gorczy przelewa fakt, że nikt nie chce umorzyć podatków, ponadto bez wyrejestrowania pojazdów z ubezpie-

czalniami praktycznie nie ma żadnej możliwości negocjacji. – Rząd mówi nam, że kasa jest pusta. Mamy duży żal do Ministerstwa Infrastruktury, że nie szuka rozwiązań i nie interesuje się tą częścią branży – dodał Rafał Jańczuk.

Tomasz Rejek przypomniał postulaty najbardziej pokrzywdzonej przez pandemię części branży: zamrożenie spłat kredytów, leasingów i opłat na ZUS. – Nie chodzi o ich umorzenie, lecz zamrożenie do czasu, gdy firmy te będą w stanie normalnie funkcjonować. Pieniądze wrócą do państwa – powiedział prezes PSPM.

Mieczysław Marosz pokazał tendencję wchodzenia na rynek krajowy międzynarodowych przewoźników osób, co jest w perspektywie zabójcze. – W efekcie na rynku zrobiło się za dużo firm w porównaniu do liczby przewożonych pasażerów. Konkurencja wyniszczy i zabije wszystkich – ostrzegł Mieczysław Marosz.

Jak powiedział Bogdan Oleksiak, rząd stara się wesprzeć przewoźników realizujących przewozy osób na regularnych liniach, natomiast rzeczywistość jest duży problem z przewoźnikami autokarowymi, którzy nie mają kogo wozić. – To nie nasza wina, że nie ma pasażerów. Banki nie chcą nas kredytować i przedłużać leasingów. Można udawać, że wszystko jest ok. Niech ktoś nam to wreszcie otwarcie powie, że nie jesteśmy potrzebni, bo stawiamy na kolej – powiedział rozgoryczony Rafał Jańczuk. – Zdaję sobie

sprawę z dramatycznej sytuacji, dlatego proszę o pismo do nas lub do premiera w tej sprawie. Kończą się okresy przejściowe w kolejnych Tarczach i warto się zastanowić, jak pomóc branży, co można zrobić. Zgadzam się z opinią, że za kilka miesięcy może być jeszcze więcej kłopotów niż dzisiaj – powiedział Bogdan Oleksiak.

### Opłaty drogowe

Podczas FTD pojawiły się także kwestie dotyczące opłat za drogi (mówił o tym Andrzej Olechnicki), które mimo systematycznie zwiększanej przez przewoźników taboru z najwyższą klasą ekologiczną Euro VI (już ponad 50 proc. wszystkich ciężarówek), są na tym samym poziomie co w ubiegłych latach, kiedy to królowały nieprodukowane od dekady, „europiątki”. Kolejną sprawą było pobieranie opłat na prywatnych częściach autostrad. – Niedopuszczalne jest to, że nie sposób wprowadzić regulowanych cen na trzech odcinkach prywatnych autostrad, na których płaci się tyle samo za ciężarówkę z normą Euro 0, co za ciężarówkę z normą Euro VI. Resort powinien coś z tym zrobić, zwłaszcza że Ministerstwo Finansów jasno mówi, że to Ministerstwo Infrastruktury powinno te stawki określić – powiedział Andrzej Olechnicki. Odpowiedź ministra Rafała Webera była jednoznaczna: jakiegokolwiek naruszenie umowy koncesyjnej spotkałoby się z potężnymi karami. Przedstawiciel ministerstwa obiecał jednak, że po wygaśnięciu umowy sytuacja się zmieni.

Minister Weber poinformował przy okazji o tym, że ministerstwo jest w trakcie przygotowywania skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE dotyczącej Pakietu Mobilności. – Pokazaliśmy na twardych danych, jak wprowadzone przez poszczególne państwa zachodniej Europy regulacje wewnętrzne wpływają na ich gospodarkę, faworyzując je kosztem zewnętrznej konkurencji – powiedział minister.

Podczas posiedzenia sygnatariusze Forum Transportu Drogowego wypracowali trzy stanowiska – na temat zwolnień, podatku od środków transportu i pomocy przewoźnikom osób, które przedstawiamy w odrębnym materiale.

NAJ  
NIE  
BIERZE SIĘ  
ZNIKAĆ

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



### Korzystaj z całego spektrum profitów!

- ▶ rabat na paliwa
- ▶ zbiorcze fakturowanie
- ▶ stała oszczędność kosztów
- ▶ oszczędność czasu
- ▶ proste rozliczenia
- ▶ pełna kontrola i zarządzanie kartami online



# Kształcenie w cieniu pandemii



**Pandemia utrudniła nie tylko kształcenie, ale i nabór chętnych do klas o profilu kierowca-mechanik. Szkoły oceniają tegoroczną rekrutację.**

**Piotr Gawelczyk**

**P**andemia zdemolowała rok szkolny 2019/2020. Młodzież niemal cały semestr wiosenny spędziła na zdalnej nauce, co zwłaszcza dla uczniów szkół branżowych było prawdziwą mordęgą. Jak tu bowiem uczyć się zawodu z domu, przez internet, bez dotknięcia narzędzi, z których będzie się korzystało przez całe dorosłe, zawodowe życie?

W poprzednich latach klasy pro-

wadzące kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik powstawały jak grzyby po deszczu. Dla tych, którzy ponad dekadę temu rozpoczęli w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce starania o przywrócenie nauczania w tym zawodzie do szkół – wtedy zawodowych – z prezesem ZMPD Janem Buczkiem na czele, zainteresowanie szkół i przede wszystkim młodych ludzi tym kierunkiem było powodem do ogromnego zadowolenia i satysfakcji.

Kolejne szkoły branżowe, idąc śladem tych najważniejszych, które jako pierwsze podjęły rękawicę, coraz

chętniej otwierały ten kierunek, widząc w nim przyszłość uczniów – pewną, stałą pracę za godziwe wynagrodzenie.

## **Pandemia namieszała podczas rekrutacji**

Placówki oświatowe musiały zmierzyć się z wyzwaniem, jakim stała się w trudnej sytuacji epidemiologicznej rekrutacja do pierwszych klas, która zakończyła się w połowie sierpnia.

W Niepublicznej Branżowej Szkole I Stopnia im. 72 Pułku Piechoty w Radomiu Zakładu Doskonalenia

Zawodowego w Kielcach w zawodzie kierowca-mechanik przyjęto na rok szkolny 2020/2021 sześciu uczniów, którzy trafili do klasy wielozawodowej. W Szkole Branżowej I Stopnia w klasie drugiej i trzeciej jest w sumie 20 uczniów. – Analizujemy potrzeby rynku pracy i wiemy, jak duży jest deficyt kierowców, dlatego staramy się kreować potrzebę kształcenia w tym zawodzie – mówi dyrektor placówki Katarzyna Kołodziejska. – Mimo że jesteśmy małą szkołą, to prowadzimy Ośrodek Szkolenia Kierowców i współpracujemy z pracodawcami – dodaje pani dyrektor.

Jak przyznaje główny specjalista ds. praktyk zawodowych Robert Rudzki, mimo korzyści, jakie otrzymuje uczeń kształcący się w zawodzie kierowca-mechanik (np. uzyskanie kwalifikacji wstępnej) nabór na ten kierunek kształcenia nie jest zadowalający. Większość uczniów wybrała kierunek – elektromechanik pojazdów samochodowych.

Pomimo pandemii szkoła zorganizowała dni otwarte. Promocja kierunku była też prowadzona na stronie internetowej szkoły oraz na szkolnym Facebooku. – W rozmowach z rodzicami wyszło nam, że dzieci wolą podjąć stacjonarną pracę w zakładach mechanicznych naprawy i obsługi pojazdów jako mechanicy lub elektromechanicy pojazdów samochodowych – mówi Robert Rudzki. – Wiąże się to ogólną opinią, że zawód kierowcy, w szczególności kierowcy międzynarodowego, jest trudny i niebezpieczny, dodatkowo pozbawiający stałego i bezpośredniego kontaktu z rodziną. Młodzieży nie przekonują nawet wysokie zarobki kierowców branży transportowej, szczególnie międzynarodowej – dodaje Robert Rudzki.

## **Współpraca z pracodawcami**

Jego zdaniem dodatkowym problemem przy kształceniu kierowców-mechaników jest fakt, że praktyczna nauka zawodu nie jest możliwa u jednego pracodawcy. Uczeń kształci się w zakładzie naprawy pojazdów, ale musi również zdobyć kwalifikacje kierowcy i przygotować się do zdania egzaminu na prawo jazdy kategorii B i C, czego ten pracodawca raczej mu nie zapewni. – Na naszym lokalnym rynku praktycznie nie ma możliwo-

ści, aby jeden pracodawca wykształcił kierowcę-mechanika, przygotowując go jednocześnie do egzaminów zawodowych w całym zakresie kwalifikacji. Uczeń musi zostać skierowany do innego ośrodka, aby tam zdobył umiejętności kierowania pojazdem – wyjaśnia Robert Rudzki. Zgodnie z przepisami dotyczącymi praktycznej nauki zawodu istnieje jednak możliwość, by pracodawca, który nie ma możliwości zrealizowania nauki w całym zakresie programowym, skierował ucznia do innego pracodawcy (np. ośrodka kształcenia kierowców).

Wiąże się to oczywiście z dodatkowymi formalnościami i zadaniami, których realizacji pracodawcy nie zawsze chcą się podjąć. – Nasza szkoła bardzo dobrze współpracuje z pracodawcami, cechami i innymi instytucjami zapewniającymi kształcenie branżowe. Dyrektor placówki utrzymuje stały kontakt z pracodawcami realizującymi kształcenie młodocianych pracowników. Zapotrzebowanie rynku na kierowców-mechaników jest bardzo duże, ale wydaje nam się, że pracodawcy przyjmując uczniów na praktyczną naukę tego zawodu nie mają na początku świadomości, jaki program nauczania muszą zrealizować. Traktują ucznia bardziej jako swojego pracownika. Dlatego też rolę szkoły jest to, aby stale monitorować stan kształcenia praktycznego u pracodawców i ściśle z nimi współpracować, zapewniając w ten sposób uczniom możliwość rzetelnego przygotowania się do zdania egzaminów zawodowych – kończy Robert Rudzki.

## **Elektroniczna rekrutacja**

Spora grupa przyszłych kierowców-mechaników zdecydowała się rozpocząć naukę w Zespole Szkół Technicznych im. gen. Władysława Andersa w Białymstoku. Jak poinformowała wicedyrektor tej placówki Halina Kondratiuk-Chudek, w roku szkolnym 2020/2021 naukę w pierwszej klasie rozpoczęło 18 uczniów. – Rekrutacja do szkół ponadpodstawowych była niezmiernie trudna; z powodu pandemii nie mogliśmy jak co roku prowadzić zakrojonych na szeroką skalę działań promocyjnych. Posiłowaliśmy się jedynie formą elektroniczną – korzystaliśmy z mediów społecznościowych. Tam zamieszczaliśmy filmy

promocyjne, korzystaliśmy z Facebooka, oczywiście także z naszej szkolnej strony internetowej. Mimo ograniczonego tegorocznego naboru spełnił nasze oczekiwania, chociaż z uwagi na epidemię COVID-19 absolwenci szkół podstawowych spoza Białegostoku rzadziej niż dotychczas rekrutowali do szkół w mieście – mówi wicedyrektor szkoły Halina Kondratiuk-Chudek.

Do pierwszej klasy w zawodzie kierowca-mechanik Centrum Kształcenia Zawodowego w Zespole Szkół Technicznych i Branżowych im. Bohaterów Westerplatte w Brzesku, której mury w tym roku opuścili pierwsi absolwenci szkoły branżowej, przyjęto 11 kandydatów. W klasach drugich jest 32 uczniów po gimnazjum i po szkole podstawowej, w klasie trzeciej sześciu. – Staramy się, aby co roku otwierać kształcenie w tym kierunku w minimalnej liczbie 10 osób – mówi kierownik Centrum Kształcenia Zawodowego Krystian Zamiatała, który przyznaje, że kierunek nie jest popularny wśród absolwentów (a dokładniej rzecz biorąc wśród rodziców) szkół podstawowych, często nieświadomych sytuacji panującej na rynku pracy.

W szkole zauważono również problem z przygotowaniem absolwenta szkoły podstawowej do zawodu kierowcy. Uczeń rozpoczynając naukę w szkole branżowej ma 15 lat, a często również 14 – kiedy rozpoczął naukę jako 6-latek. Nie wszyscy zatem mogą w trakcie kształcenia uzyskać uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Zdając egzamin zawodowy otrzymują co prawda dyplom kierowcy-mechanika, lecz nie posiadają uprawnień do prowadzenia pojazdów. Ta sytuacja również wpływa niekorzystnie na proces rekrutacji i popularyzacji kształcenia w tym kierunku.

Innym problemem jest pozyskanie wykwalifikowanej kadry dydaktycznej. – Trudno kogoś namówić, aby został nauczycielem przedmiotów zawodowych – przyznaje Krystian Zamiatała.

Nieźle wygląda za to sytuacja, jeśli chodzi o pomoce naukowe i narzędzia dydaktyczne. – Co roku staramy się doposażać pracownię eksploatacji i naprawy pojazdów samochodowych, korzystając zarówno ze środków własnych, jak i funduszy unijnych, ale potrzeby są jeszcze większe – nie ukrywa Krystian Zamiatała. Szkoła w Brze-





sku nie prowadzi naboru do szkół branżowych drugiego stopnia. – Być może w przyszłości zastanowimy się nad rozpoczęciem kształcenia w tym kierunku – dodaje kierownik CKZ.

### Jedyna w powiecie

Dla kierownictwa Zespołu Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach nawet pandemia nie była przeszkodą w sprawie rekrutacji. Nic dziwnego – ta placówka prowadzi klasy kierowca-mechanik od 2016 roku, kiedy to można było rozpocząć kształcenie w tym zawodzie. – To prawda, dla nas to już kolejna rekrutacja do klasy kierowca-mechanik. Od lat jestem pewna, że to przyszłościowy zawód, a nasza szkoła prowadząc te klasy wypełnia lukę w potrzebach lokalnego rynku pracy – powiedziała dyrektor ZST Renata Stępień.

Przypomniała, że kierowana przez nią placówka była nie tylko jedną z pierwszych w Polsce, lecz także (i to do dziś) jedyną z powiatu gorlickiego, która prowadzi kształcenie młodzieży w tym zawodzie. Do tej pory szkołę branżową w specjalności kierowca-mechanik ukończyło 35 absolwentów i większość z nich otrzymała oferty pracy. Obecnie w klasie II i III naukę pobiera w sumie 52 uczniów, chcących związać przyszłość zawodową z branżą transportową.

– Pewnie, że w czasie trwającej pandemii nie było i nie jest nam łatwo. Mimo to staraliśmy się bardzo aktywnie prowadzić promocję zawodów, w których kształci szkoła, a potem już samą rekrutację. Działania te

zostały w dużej mierze przeniesione do świata wirtualnego, który dla młodzieży jest czymś zwyczajnym. Można powiedzieć, że internet jest dla nich naturalnym środowiskiem, dzięki któremu komunikują się ze światem, uczą się i zdobywają informacje – powiedziała dyrektor Renata Stępień, dodając jednocześnie, że szkoła w swoich działaniach nie pozostaje sama; wsparcie deklarują lokalne firmy transportowe.

Co prawda w porównaniu do poprzednich lat zmniejszyła się liczba uczniów chętnych do podjęcia nauki w klasie pierwszej, jednak nie było problemu, by zapełnić 15 przygotowanych miejsc.

Dyrektor Renata Stępień mocno podkreśla fakt, że nie są to uczniowie przypadkowi, którzy np. nie dostali się do innych klas. – To młodzi ludzie, którzy nie tylko mają sprecyzowane zainteresowania, lecz także i odpowiednio predyspozycje zawodowe. Po prostu już dziś wiedzą, co chcą robić w dorosłym życiu – mówi dyrektor ZST.

Wciąż dużym zainteresowaniem wśród młodzieży cieszy się także zawód mechanik pojazdów samochodowych, w którym obecnie kształci się 80 osób, jak również zawód technik pojazdów samochodowych z prawie setką uczniów. – To ta grupa zawodowa, która po uzupełnieniu kwalifikacji i zdobyciu odpowiednich uprawnień doskonale odnajduje się w zawodzie kierowca-mechanik, co potwierdzają nam badania losów naszych absolwentów – mówi z dumą dyr. Stępień.

### przewoźnik nr 74

Dodatkowo szkoła w ramach pozyskiwanych pieniędzy umożliwiła młodzieży kształcącej się w tym zawodzie zdobycie uprawnień do kierowania pojazdami, finansując uczniom kurs prawa jazdy kat. B. – Zdajemy sobie sprawę, że to nie to samo co kierowca-mechanik, bo na początku brak im umiejętności i wiedzy np. z zakresu wykonywania prac związanych z przewozem drogowym rzeczy czy prowadzenia dokumentacji dotyczącej przewozu drogowego, itp. – przyznaje Renata Stępień.

Dyrekcja rozważała wprowadzenie zawodu technik transportu drogowego oraz technik pojazdów samochodowych do Branżowej Szkoły II Stopnia, co umożliwiłoby absolwentom kształcącym się w zawodzie kierowca-mechanik czy mechanik pojazdów samochodowych kontynuację kształcenia i uzyskanie kolejnej kwalifikacji. Jednak po przeprowadzeniu ankiety wśród uczniów okazało się, że na tym etapie młodzież zainteresowana jest bardziej podjęciem pracy, a chęć dalszego kształcenia wyrazili poprzez udział w kwalifikacyjnych kursach zawodowych.

### Promocja w kościele

Na transport stawia również Łopuszno. Jak informuje dyrektor Powiatowego Zespołu Szkół w tym mieście Grażyna Bekier, w pierwszej klasie Branżowej Szkoły I Stopnia naukę pobiera 20 uczniów, natomiast w Branżowej Szkole II Stopnia jest ich 14. – Rekrutację prowadziliśmy za pośrednictwem mediów społecznościowych, kontaktowaliśmy się również z dyrektorami szkół podstawowych telefonicznie. Dobrym pomysłem był kontakt z przyjaźnionymi proboszczami parafii, w których znajdują się szkoły podstawowe. Ulotki i materiały promocyjne zostawiane były w kościołach, sklepach i w innych punktach handlowych. Kierunek promowali też rodzice aktualnych i byłych uczniów oraz sama młodzież, która już skończyła naukę w naszej szkole – mówi pani dyrektor, która przy okazji podkreśla dobrą współpracę z przewoźnikami.

Pełną obsadę ma Zespół Szkół Zawodowych ZSZ nr 1 w Nowym Dworze Mazowieckim, który może się pochwalić nową bazą dydaktyczną (budynek warsztatów szkolnych).

### przewoźnik nr 74

W zawodzie kierowca-mechanik było przewidzianych 15 miejsc, w wyniku rekrutacji do klas pierwszych tyłu właśnie uczniów przyjęto.

Już w lipcu zabrakło miejsc w klasie nauczającej zawodu mechanik pojazdów samochodowych. Szkoła planowała utworzenie pół oddziału, ale duże zainteresowanie spowodowało wystąpienie do organu prowadzącego placówkę o stworzenie oddzielnej klasy, która mogłaby liczyć mniej niż 30 uczniów.

Dużym wydarzeniem miało być uruchomienie od września Branżowej Szkoły II Stopnia w zawodzie technik pojazdów samochodowych (tryb dzienny), lecz nie cieszy się ona zbyt dużą popularnością. – Młodzież jest zainteresowana trybem zaocznym ze względu na podejmowaną pracę – tłumaczy dyrektor ZSZ Ewa Grzybowska.

Jeśli chodzi o promocję szkoły i poszczególnych kierunków, to została w tym roku ograniczona tylko do strony internetowej i mediów społecznościowych. Dyrektor Ewa Grzybowska podkreśla dobrą współpracę z firmami zewnętrznymi i pracodawcami.

### Dzień Otwarty online

Nieźle szło też przyjmowanie kandydatów w Sandomierzu. Tamtejszy Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących do pierwszej klasy Szkoły Branżowej I Stopnia kształcącej w zawodzie kierowca-mechanik przyjął 16 uczniów, szkoła posiadała jeszcze osiem wolnych miejsc w tym oddziale. – W tym roku z powodu pandemii nie zorganizowaliśmy klasycznego Dnia Otwartego. Promocję wszystkich kierunków kształcenia ograniczyliśmy do Dnia Otwartego online; przedstawiliśmy informacje dotyczące oferty edukacyjnej szkoły, na naszej stronie internetowej i Facebooku można było odbyć wirtualny spacer po budynku, zaprezentowaliśmy też filmiki promocyjne. Rekrutacja odbywała się drogą elektroniczną. Korzystaliśmy z programu System Nabór 2020, ale mieliśmy z nim sporo kłopotów – powiedziała pani referent ZSTiO Zofia Bryła.

Skromniej wygląda sytuacja w Częstochowie, a dokładniej w Zespole Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. K. Pułaskiego, gdzie w tym roku udało się utworzyć grupę liczącą sześciu uczniów. – Jest to niezbęd-



ne minimum. Po połączeniu z inną grupą zawodową utworzyliśmy klasę dwuzawodową. Nie jest to takie złe, nasze doświadczenia wskazują, że w małych grupach uzyskujemy lepsze efekty – mówi kierownik szkolenia praktycznego Beata Wroniecka.

Kłopoty są gdzie indziej. – Borykamy się z dużymi problemami przy nauce praktycznych przedmiotów zawodowych, poszukujemy chętnych do współpracy pracodawców. Udało nam się podpisać porozumienie z działającą na naszym terenie dużą firmą transportową STANDO. Ta współpraca jest bardzo efektywna, chociaż moment zdalnego nauczania i związane z pandemią utrudnienia spowodowały, że nie mogliśmy zrealizować wszystkich zaplanowanych działań, czyli wycieczek do siedziby firmy, udziału w warsztatach i prelekcjach prowadzonych przez pracowników firmy. Opieramy się również na MPK w Częstochowie, gdzie są pracownicy mający uprawnienia do pracy z młodzieżą. Ogranicza nas jednak liczba uczniów, których możemy skierować na te zajęcia praktyczne – dodaje kierownik Beata Wroniecka.

Innym istotnym problemem w kształceniu uczniów w zawodzie kierowca-mechanik, którzy uczą się z podstawy programowej z 2019 roku, jest nauka jazdy. – Zastanawiamy się, jak go rozwiązać. Jak interpretować zapis o realizacji nauki jazdy w trybie szkolnym, jeżeli uczniowie ze względu na wiek nie mogą jej realizować poza szkołą? Może na łamach magazynu „Przewoźnik” uda się zamieścić jakieś rozwiązania, dobre prakty-

ki? – zastanawia się pani kierownik.

Nabór do częstochowskiej placówki w czasie pandemii opierał się wyłącznie na działaniach drogą elektroniczną. – Rozsyłaliśmy informacje do szkół, korzystaliśmy z portali społecznościowych za pośrednictwem naszych uczniów i nauczycieli. Być może to właśnie słabszy niż zwykle kontakt z uczniami spowodował mniejsze zainteresowanie tym zawodem – zastanawia się Beata Wroniecka.

### Symulator do nauki jazdy

W Gostynińskim Centrum Edukacyjnym do klasy pierwszej przyjęto na nowy rok szkolny 13 osób. – Utworzyliśmy pół oddziału, chociaż później mieliśmy pytania o wolne miejsca – mówi wicedyrektor szkoły Anna Majchrzak. – To wystarczająca liczba osób, bo mamy jeszcze pół klasy o specjalizacji mechanik transportu drogowego – dodaje pani dyrektor.

Podobnie jak w innych szkołach rekrutacja odbywała się w niestandardowy sposób. – Z oczywistych powodów nie zorganizowaliśmy Dnia Otwartego; promocja odbyła się w sieci. Zachęcaliśmy do nauki w naszej szkole m.in. poprzez audycje w Radiu Kutno i Radiu Gostynin, rozsyłaliśmy plakaty po podstawówkach, informowaliśmy o szczegółach na naszej stronie internetowej – wylicza podjęte działania dyr. Anna Majchrzak.

Informuje, że udało się zatrudnić nauczycieli od logistyki i techniki jazdy, co powinno ułatwić zdobywanie wiedzy zarówno teoretycznej, jak i praktycznej. Młodzież jak zwykle bę-





dzie odbywała praktyki w firmie Izolbet. – Starostwo zbiera pieniądze na zakup symulatora do nauki jazdy. W poprzednim roku taki symulator wynajęliśmy – godzina użytkowania kosztowała ok. 200 zł, a każdy uczeń musiał mieć dwie godziny zajęć – mówi pani dyrektor. Zajęcia w szkole odbywają się na razie zgodnie z planem, ale jak zapewnia dyrekcja, jest przygotowany plan B w postaci możliwości korzystania z dwóch platform do zdalnej edukacji.

– Mamy uczniów, mamy sprzęt – kupiliśmy, oczywiście z projektu unijnego, nową ciężarówkę. Nie mamy za to nauczycieli. Jeden z nich wziął urlop i jest kłopot, bo na rynku nie ma zbyt wielu osób z uprawnieniami nauczania na prawo jazdy kat. C i jednocześnie z przygotowaniem pedagogicznym – mówi z kolei dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych im. por. Adolfa Marii Bocheńskiego w Olsztynie Arkadiusz Gnoza. – Nie będę ukrywał – promocja nie była taka, jakiej się spodziewaliśmy, np. nie mogliśmy spotykać się w szkołach z młodzieżą – mówi dyrektor Arkadiusz Gnoza. – Mimo to udało nam się stworzyć całą klasę, jest w niej 31 osób. To z jednej strony powód do zadowolenia, z drugiej mały kłopot, bo to na szkole spoczywa obowiązek zorganizowania psychotestów i kwalifikacji wstępnej. W drugiej klasie po gimnazjum jest 23 uczniów, po podstawówce – 21, w trzeciej zaś uczą się 22 osoby. Jeśli chodzi o egzaminy na kwalifikację wstępną, to w ubiegłym roku było lepiej. Te ostatnie nie wypadły rewelacyjnie, część osób miała problemy ze zdrowiem i nie przeszła psychotestów. Zdała najmniej więcej połowa z tych, którzy zdecydowali się do nich podejść. Z kolei egzamin na prawo jazdy kat. C będą zdawać ci uczniowie, których nauka odbywa się zgodnie z podstawą programową

z 2019 r. Problemem może być czas, bo uczeń musi najpierw zrobić prawo jazdy kat. B, potem kwalifikację wstępną i dopiero na końcu kat. C. Większość z nich ma taką możliwość dopiero w trzeciej klasie, bo wtedy kończą 18 lat – przypomina dyrektor Arkadiusz Gnoza, który podkreśla bardzo dobrą współpracę z prezesem Warmińsko-Mazurskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Aleksandrem Reischem.

Jak na razie sytuacja pandemiczna w Olsztynie nie grozi zamknięciem szkół. – Oczywiście stale monitorujemy sytuację i w razie czego będziemy podejmować odpowiednie decyzje – mówi dyrektor.

### Mamy dobrą młodzież

Na pytanie o aktualną sytuację związaną z nauczaniem, dyrektor Zespołu Szkół im. Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie Ewa Odolczyk mówi krótko: jest nerwówka. – Nie jestem panikarą, ale przestałam oglądać telewizję, bo też zaczyna mi się to wszystko udzielać – przyznaje pani dyrektor.

Dodaje jednak od razu, że jest przygotowana do ewentualnego zamknięcia szkoły i przejścia na pracę zdalną. – Nie stać nas na zatrudnienie informatyka, dlatego sami się uczymy Teamsa. Dostałam już loginy dla wszystkich uczniów – mówi dyr. Ewa Odolczyk.

Mimo kłopotów rekrutacja, choć zdalna, udała się. – Jestem zadowolona, bo mimo trudnych warunków wszystko poszło w miarę sprawnie. Założyliśmy dla uczniów platformę edukacyjną, wypowiadał się na niej m.in. prezes ZMPD i pracodawcy. To było nasze główne pole rekrutacji. I sprawdziło się – dużo rodziców mówiło mi, że szukając odpowiedniej dla swojego dziecka szkoły zaglądali

tam i zamieszczane treści przekonały ich, by nam zaufać. Widzą, że pracodawcy obejmują patronaty nad klasami, a to oznacza dobrą przyszłość dla ich dzieci. Poza tym koledzy namawiali kolegów, i tak to działa. Efekt jest taki, że jesteśmy jedyną szkołą w okolicy, która otworzyła tyle klas, ile planowała. W sumie mamy 268 uczniów, a cztery lata było ich 160. To bardzo duży przyrost, zwłaszcza jak na nasz teren. Nie chciałabym, żeby uczyło się u nas więcej niż 300 osób, bo przy małej szkole łatwiej jest przypilnować młodego człowieka i wyłowić perełki, które będzie warto dalej kształcić na prawdziwych fachowców. To dobra młodzież, choć trzeba włożyć w nią dużo pracy. Jeśli chcemy mieć mądrego młodego człowieka, to musimy działać na wielu płaszczyznach, od wychowania po zapewnienie mu pracy. Nie możemy opierać się tylko na samej nauce, ważne jest przyszłe środowisko w zakładzie pracy. Staramy się to wszystko zapewnić na jak najwyższym poziomie. Jestem przekonana, że nasze działania będą procentowały w przyszłości. Wiemy wszystko o naszych uczniach i absolwentach, wiemy, gdzie pracują po zakończeniu szkoły – dodaje dyr. Ewa Odolczyk.

Po tegorocznym naborze w klasie kierowca-mechanik jest 18 uczniów, w drugiej uczy się 28. – Trzeciej klasy nie mamy, bo dopiero od dwóch lat prowadzimy ten kierunek. Za rok kwalifikacja wstępna, już się do niej przygotowujemy. Wiem, że zdawalność nie jest na najwyższym poziomie. Przeglądałam pytania, to jest poziom technikum, a nie szkoły zawodowej. Inna sprawa, że słabe wyniki egzaminów to wynik tego, że młodzież przez kilka miesięcy siedziała w domu; zdalna nauka nigdy nie będzie ta efektywna, jak na w szkole – podsumowuje dyr. Ewa Odolczyk. ■

# Kierowca w centrum uwagi



## Ciężarówki MAN nowej generacji zwracają uwagę koncepcją stanowiska pracy kierowcy.

### MAN

Informacje wizualne znajdują się możliwie blisko osi wzroku kierowcy, skierowanego na drogę, zaś elementy obsługi są łatwo i wygodnie dostępne z pozycji siedzącej. Zastosowane w MAN Smart-Select funkcje pokręteł i przycisków do minimum ograniczają konieczność odrywania wzroku od sytuacji na drodze podczas obsługi menu infotainment i nawigacji.

### Komfort i bezpieczeństwo

Przemysłane stanowisko pracy kierowcy w ciężarówkach MAN nowej generacji zapewnia każdemu kierowcy – niezależnie od wieku, doświadczenia zawodowego lub zdolności technicznych – duży komfort obsługi, przyczyniając się do trwałego usprawnienia codziennej pracy.

Równie ważne jest bezpieczeństwo kierowców. Samochody wyposażone są w system utrzymania pasa ruchu, który reaguje w przypadku niezamierzonego opuszczenia pasa, i w system hamowania awaryjnego MAN EBA, który pozwala uniknąć wypadku w wyniku najechania na inny pojazd, dzięki wcześniejszemu ostrzeżeniu kierowcy o grożącej kolizji, a w razie potrzeby dzięki uruchomieniu pełnego hamowania aż do zatrzymania

pojazdu. Zakres funkcji tego systemu wykracza poza rozwiązania wymagane przepisami obowiązującego prawa.

Na życzenie instalowane są też nowe systemy wspomagania kierowcy: wykorzystujący radar system wspomagania kierowcy przy skręcaniu wysyła optyczne i akustyczne sygnały w przypadku, gdy w słabo widocznej strefie po prawej stronie pojazdu znajdują się inni uczestnicy ruchu, na przykład rowerzyści.

Rozszerzoną funkcją jest system wspomagania przy zmianie pasa jazdy, który ostrzega kierowcę przed zbliżającymi się z tyłu pojazdami zarówno po stronie kierowcy, jak i pasażera, co dotychczas jest jedynym tego typu zastosowaniem na rynku.

Dostępny jest także nowy asystent jazdy w korkach, który pozwala na znaczne ograniczenie zmęczenia kierowcy. Jako rozszerzenie dotychczasowej funkcji ACC Stop&Go może być on aktywowany w zakresie niskich prędkości do 40 km/h i dopóki nie zostanie osiągnięta prędkość 60 km/h samodzielnie steruje układem napędowym, hamowania i kierowania, a w razie potrzeby hamuje za zwalniającym pojazdem aż do zatrzymania, po czym samoczynnie ponownie rusza. Mapy wprowadzone do systemu nawigacji umożliwiają aktywację tego systemu wyłącznie na autostradach. Aby korzystać z asystenta jazdy w korkach kierowca musi cały czas trzymać ręce na kierownicy.

### Oszczędniejsze modele

Dzięki nowym koncepcjom układu napędowego, aerodynamiki i tempomatowi MAN EfficientCruise, pojazdy ciężarowe MAN nowej generacji są oszczędniejsze nawet o 8,2% w porównaniu z pojazdami poprzedniej generacji. Wynik jest potwierdzony przez TÜV Süd. Nowy MAN TGX 18.470 Euro 6d zużył o 8,2% mniej paliwa w stosunku do pojazdu referencyjnego MAN TGX 18.460 poprzedniej wersji. – Niskie całkowite koszty utrzymania pojazdu są istotnym czynnikiem decydującym o sukcesie naszych klientów. Nasze pojazdy nowej generacji konsekwentnie projektowaliśmy pod kątem maksymalnej efektywności i ekonomiczności, i cel ten udało nam się w pełni osiągnąć – podkreśla prezes zarządu MAN Truck & Bus Polska Marc Martinez.

Serwis MAN Now umożliwia klientom wyposażenie posiadanego pojazdu MAN nowej generacji w dodatkowe funkcje, bez konieczności odprawiania pojazdu do serwisu. Aplikacja „Online Traffic” udostępnia kierowcy aktualne dane dotyczące sytuacji na drodze, które umożliwiają ominięcie korków, a „Map-Update” poprzez aktualizację map dostarcza kierowcy aktualne informacje dotyczące przebiegu trasy. ■



# Akademia Kryzysowa ZMPD V

## Pakiet Mobilności: kontrolę w kraju i zagranicą



Nagranie ze spotkania dostępne wyłącznie dla członków ZMPD po uprzednim zalogowaniu się w serwisie [zmpd.pl](https://zmpd.pl) pod linkiem: <https://zmpd.pl/AkademiaKryzysowaZMPD5> Wpisz w okienko przeglądarki lub zeskanuj fotokod

**Piąta odsłona Akademii Kryzysowej ZMPD, która w formie wideoseminarium odbyła się 21 września, dotyczyła sposobu kontroli przestrzegania przepisów Pakietu Mobilności.**

Adam Mikołajczak

Pierwsza część szczegółowej prezentacji prowadzonej przez Bartosza Jabłonkę z Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD dotyczyła zmian, jakie zaszyły w rozporządzeniach (WE) nr 561/2006 oraz (UE) nr 165/2014.

### 1. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – najważniejsze zmiany

Jazda ciągła w załodze - przerwy

Zmiana jest porządkująca, gdyż zgodnie z wytyczną KE od dłuższego czasu zaliczamy okres gotowości kierowcy znajdującego się w załodze kilkuosobowej za przerwę. W tej kwestii najczęściej wątpliwości mieli inspek-

torzy francuscy, którzy domagali się, by ta zmiana została odzwierciedlona w przepisie materialnym, a nie tylko w wytycznej.

Odpczynki tygodniowe kierowców

Ustawodawstwo unijne utrudniło odbieranie odpoczynku tygodniowego skróconego dwa razy z rzędu. Dwa skrócone odpoczynki tygodniowe mają zastosowanie tylko i wyłącznie w międzynarodowych przewozach rzeczy.

Pozostaje pierwszy model tych odpoczynków tygodniowych do odbierania, czyli w jednym tygodniu odpoczynku regularny, w drugim skrócony i tak stosując je naprzemiennie kierowca może pracować.

Od 20 sierpnia dwa odpoczynki skrócone tygodniowe z rzędu można

wykorzystać pod warunkiem, że odbywają się poza siedzibą firmy i poza miejscem zamieszkania kierowcy. Najważniejszy w zapisach jest trzeci tydzień – kierowca przed kolejnym odpoczynkiem regularnym tygodniowym musi skompensować dwa skrócone odpoczynki tygodniowe, czyli trzeci tydzień pracy ze 144 godzin trzeba pomniejszyć o obowiązkowe rekompensaty z dwóch poprzednich tygodni. Rekompensata musi się zakończyć przed 144. godziną, aby kierowca zdążył z odpoczynkiem regularnym tygodniowym po sześciu okresach 24-godzinnych.

Przez te regulacje kierowca ma w 3. tygodniu dużo mniej godzin pracy do wyjeżdżenia. Różnica jest znaczna – do tej pory rekompensaty były odbierane do 3. tygodnia, mogły być dołączone do każdego z odpoczynków przynajmniej 9-godzinnych,







nie musiały być odbierane przed tymi odpoczynkami, tylko po 45 godzinach, albo dołączone do odpoczynku 9-godzinnego.

Według nowych przepisów rekompensaty nie mogą być dołączone w 3. tygodniu do odpoczynków dobowych, muszą być łącznie odebrane bezpośrednio przed odpoczynkiem tygodniowym. Niezbędnym warunkiem wykorzystania dwóch skróconych odpoczynków jest okres rozliczeniowy trwający 7 tygodni.

#### Dojazdy

Przepisy dotyczą dojazdów do miejsca siedziby firmy, wypoczynku lub miejsca zamieszkania kierowcy i powrotów z tych miejsc do miejsca postoju pojazdu. Każdy taki dojazd, jeśli nie jest wykonywany pojazdem o dmc powyżej 3,5 t (czyli np. kierowca jest dowożony autobusem), musi być zarejestrowany w postaci świadectwa działalności kierowcy wystawionego przez przedsiębiorcę, albo ręcznie na wydruku z urzędzenia rejestrującego, albo musi być wprowadzony jako wpis manualny do tachografu. Jeżeli kierowca dojeżdżałby do takiego

miejsca postoju pociągiem wyposażonym w kuszetkę, kabinę sypialną albo promem, uznaje się to za odpoczynek.

Kontrola dokumentów i ewentualnie potwierdzania tego, gdzie kierowca przebywał i czy na pewno to miejsce odpoczynku spełniało wszystkie wymagania, chociażby sanitarne, może się odbywać tylko w siedzibie firmy. Obowiązek dokumentowania takich czynności leży po stronie przedsiębiorcy.

#### Rygory artykułu 12

Po zmianach inspektorzy będą podchodzić do stosowania tego artykułu bardziej rygorystycznie. Wprowadza się możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o 1 godzinę w celu dotarcia do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy i odbioru odpoczynku tygodniowego lub o 2 godziny (pod warunkiem odbioru 30 minut przerwy) w celu dotarcia do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.). Przepis ten można stosować w przy-

padku powrotów do centrum operacyjnego albo miejsca siedziby przedsiębiorcy, czyli kierowca będzie mógł skorzystać z zapisów art. 12 co 3-4 tygodnie.

#### Krajowy Punkt Dostępowy

Rozporządzenie po raz pierwszy wprowadziło pojęcie bezpiecznych i chronionych parkingów. W Polsce istnieje Krajowy Punkt Dostępowy (KPD). Na podstawie danych w nim zawartych można sprawdzić, gdzie kierowca odpoczywał. Takie punkty dostępne każde państwo członkowskie miało obowiązek stworzyć i udostępnić użytkownikom.

### 2. Rozporządzenie (UE) nr 165/2014

#### Zerwanie plomby z pojazdu

Inspektorzy zyskali możliwość zerwania z pojazdu plomby z łańcucha kinematycznego tachografu i połączenia z czujnikiem ruchu. W takiej sytuacji będą musieli założyć własną plombę i wystawić stosowny dokument.



#### Tachografy analogowe

Każdy kierowca pojazdu wyposażonego w tachograf analogowy musi nanieść na swoją wykresówkę symbole państw, w których rozpoczął i zakończył dzienny okres pracy.

Po przekroczeniu granicy, na pierwszym postoju, który powinien odbyć się w miejscu możliwie najbliższym granicy, kierowca powinien wprowadzić symbol państwa, do którego wjechał. Jeśli granica przekraczana jest promem lub pociągiem, symbol państwa wprowadza się w porcie lub na stacji przybycia.

Drugą część Akademii wypełniły pytania zadawane przez uczestników. Dotyczyły głównie odpoczynków regularnych i skróconych, miejsc ich odbywania, dokumentów okazywanych podczas kontroli, obowiązków kierowców i przedsiębiorców. Sporo wątpliwości budziły też niektóre niejasności w określeniu zasad obowiązujących w transporcie do krajów trzecich.

Relacja wideo z Akademii jest dostępna dla członków ZMPD na stronie internetowej Zrzeszenia.





# Maskarada

Temperatura obrad ważna rzecz - lepiej mierzyć przed rozpoczęciem.



Tak jest, zmierzmy nim wpuścimy.

Jan Buczek, Ilona Jaworska

A jak się zakryje nos i usta - o tak - to będzie mniej opluwania.



Agnieszka Nowosielska

Ręcznie się nie da zamaskować wszystkich!



Zygmunt Sieńko

Zgadnijcie co robię - zakładam czy zdejmuję?



Małgorzata Zdrodowska

Ja się waham. Czasami trzeba ostro pogadać.



Władysław Żero





Nakładam na ciebie ręce Arturze i wzywam - użyj maseczki!

Za chwilę, najpierw muszę coś załatwić.

Zbigniew Dobrzyński, Artur Kamiński

Czasy niełatwe, maseczka na uchu, a na twarzy uśmiech.



No to co robimy, zakładamy czy nie?

Piotr Mikiel



Czasy niełatwe, maseczka na uchu, a na twarzy uśmiech.

Ewa Śliwa



Adam Jędrzych

Zobaczcie tamtych - oni mają lepszy sposób na rozładowanie napięcia.



Jarosław Rozwadowski

Tradycyjnie, po maluchu!



Wiesław Starostka

Tradycyjnie to nie po maluchu, tylko po średniaczku.



Jan Buczek

Zatwierdzam i wdrażam.



## Polska i Węgry zaskarżyły Pakiet Mobilności

Oba kraje skierowały 26 X pozew do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej przeciwko niektórym zapisom Pakietu Mobilności I. Polska skierowała 3 skargi: jedna odnosi się do części rynkowej i dotyczy zmian w rozporządzeniach UE 1071/2009 i 1072/2009 o warunkach prowadzenia działalności przewoźników w UE, a dwie skargi odnoszą się do części socjalnej PM I. Dotyczą one zmian wprowadzanych tzw. dyrektywą lex specialis oraz zmiany wprowadzonej w rozporządzeniu UE, dotyczącej przepisów socjalnych w transporcie (czas prowadzenia pojazdów). Węgierski rząd domaga się stwierdzenia nieważ-

ności pięciu przepisów w trzech dyrektywach i rozporządzeniach. Budapeszt żąda wyłączenia kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo rzeczy z dyrektywy o pracownikach delegowanych i zniesienia zakazu spędzania wypoczynku w kabinie. Węgrzy nie chcą szybszego wprowadzenia inteligentnych tachografów (pierwotnie przewidziane na 2034 rok) oraz obowiązkowego powrotu do bazy ciężarówki. Rozpatrzenie sprawy zapewne potrwa kilkanaście miesięcy, więc Węgrzy mają nadzieję, że sędziowie TSUE podejmą decyzję zanim kolejne przepisy Pakietu wejdą w życie.



## Pełne odszkodowanie z OC sprawcy

Sąd Najwyższy oceni, czy Rzecznik Finansowy ma rację uważając, że ubezpieczyciele nie mają prawa uzależnić wypłaty pełnego odszkodowania od przeprowadzenia przez poszkodowanego naprawy i dokumentowania tego faktu fakturami. Rzecznik wniósł do SN skargę nadzwyczajną w tej sprawie. Przypomina, że w razie zaistnienia szkody częściowo tylko od poszkodowanego zależy, czy przystąpi do naprawy. Zaznacza, że roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu.



## Niemiecki Traton kupuje amerykańskiego Navistara

Należący do grupy Volkswagena Traton (właściciel MAN-a i Scanii) kupi za 3,2 mld dol. 83,2 proc. akcji amerykańskiego producenta ciężarówek Navistar. Traton i Navistar rozwijają ze wspólnym partnerem pojazdy autonomiczne, a po przejęciu zastosują takie same elementy układu napędowego, w tym nowy, 13-litrowy silnik grupy, a w przyszłości ogniwa paliwowe. Navistar jest młodą marką, ale ma historię sięgającą XIX wieku, gdy nazywał się International Harvester. Do lat 90. XX w. marka była liderem rynku ciężkich samochodów ciężarowych w USA.

## Waberer ma nowego współwłaściciela

Travelin Holding (należący do Grupy Indotek) kupił 19 października 24 proc. akcji węgierskiego przewoźnika Waberer od funduszu Mid Europa Partners. Umowa zawiera opcję zakupu dalszych 47,99 proc. akcji transportowej spółki. W drugim kwartale roku przychody Waberera zmalały o jedną trzecią (do 115,5 mln euro) w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku. W pierwszej połowie roku spadek wyniósł 18,5 proc., do 289,3 mln euro. Marża operacyjna wyniosła 8,3 proc. i była o 0,7 pp. większa niż rok wcześniej. Waberer jest od 2017 roku właścicielem spółki Link.

## Naczepy w panelach fotowoltaicznych

Producenci ciężarówek przygotowują się do elektryfikacji pojazdów. Problemem jest mała pojemność i duży ciężar akumulatorów. Scania uważa, że sytuację może poprawić doładowanie akumulatorów w czasie jazdy przez fotowoltaiki.

Wypróbuje zestaw, w którym ciągnik z napędem spalinowo-elektrycznym otrzyma energię elektryczną z zamontowanych na naczepie paneli fotowoltaicznych. Ich łączna powierzchnia wynosi 140 mkw., a producent szacuje, że rocznie panele wytworzą 14 tys. kWh. Przeprowadzone w Szwecji próby dowodzą, że oszczędność paliwa sięgnie 5 - 10 proc., natomiast w słonecznej południowej Hiszpanii będzie nawet dwukrotnie większa. Energia z paneli trafi do silników jezdnych ciężarówki. – Panele słoneczne były wcześniej stosowane na łodziach i przyczepach kempingowych, a potem tylko do zasilania urządzeń pomocniczych, takich jak lodówki i kuchenki,

a nie do samego układu napędowego – podkreśla lider technologii projektowania pojazdów w Scania R&D Eric Falkgrim. Scania i firma energetyczna Dalakraft zbadają również, czy przyczepa może dostarczać energię elektryczną do sieci, gdy akumulatory są w pełni naładowane, a pojazd jest zaparkowany, na przykład w weekendy. Pojazd jest wykorzystywany w codziennej pracy przez szwedzkiego przewoźnika Ernst Express, który współpracował ze Scanią podczas testów pierwszej na świecie elektrycznej drogi z pantografem. Projekt otrzymał finansowanie szwedzkiej agencji innowacyjnej Vinnova. Producentem paneli jest Midsummer. Badania nad bardziej wydajnymi ogniwami słonecznymi prowadzi Uniwersytet w Uppsali. Panele fotowoltaiczne na naczepach testowały 2 lata temu niezależnie od siebie Thermo King, a także wypożyczalnia naczep TIP.



# ZOD w cieniu pandemii

Pandemia zmusiła do przełożenia planowanego na 28 maja br. Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD. Odkryło się ono dopiero w środę 30 września.

**Piotr Gawętczyk**

Miejsce ZOD było doskonale znane delegatom, był to Windsor Palace Hotel w Jachrance koło Warszawy. Witając 126 delegatów prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał genezę decyzji zarządu ZMPD o przełożeniu ZOD. Poinformował także o wymogu zachowania najwyższego reżimu sanitarnego związanego z pandemią COVID-19.

Zgromadzenie jednomyślnie przyjęło zaproponowany porządek obrad i regulamin. Przewodniczącym ZOD został Wojciech Sienicki, wiceprzewodniczącym Józef Stelmachowski, sekretarzem zgromadzenia Michał Wereszczyński.

## Nominacje dla najlepszych

Prezes ZMPD Jan Buczek wręczył wyróżnienia IRU Manager Roku. Zosta-

li nimi: Marek Eron, Adam Jędrych, Piotr Ozimek, Przemysław Panas, Karol Rychlik, Zygmunt Sieńko oraz Zofia Stępnicka.

Delegaci zatwierdzili sprawozdania Zarządu (streszczonego przez prezesa Jana Buczka), Rady (zaprezentowanego przez jej przewodniczącego Piotra Kopczyńskiego) oraz Komisji Rewizyjnej (które przedstawił jej przewodniczący Zygmunt Sieńko), udzielając absolutorium władzom Zrzeszenia.

Przewodniczący Zespołów: ds. wypracowania zasad przyjmowania nowych członków ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk oraz ds. zmiany Statutu Aleksander Reisch zaprezentowali efekt prac wraz z odpowiednimi rekomendacjami.

Propozycja stworzenia nowej kategorii członka ZMPD spotkała się z zainteresowaniem delegatów, wymaga jednak zmian w Statucie ZMPD. Dlatego też Aleksander Reisch zapropo-

nował, by przez 2-3 miesiące członkowie ZMPD zgłaszali na adres mailowy [statut@zmpd.pl](mailto:statut@zmpd.pl) uwagi i pomysły dotyczące nowego statutu.

## Obniżona składka członkowska

Dalsza dyskusja toczyła się wokół aktualnych problemów transportu międzynarodowego, ze szczególnym uwzględnieniem roli i działań ZMPD w ramach Forum Transportu Drogowego, oraz ochrony polskiego rynku transportowego przed zagraniczną konkurencją.

Poruszony został także temat bieżącej sytuacji finansowej ZMPD, związanej m.in. ze spadkiem dystrybucji karnetów TIR, rozwojem źródeł finansowania działalności statutowej Zrzeszenia (ZMPD jako agent ubezpieczeniowy i pośrednik w uzyskiwaniu wiz), a także zwiększaniu dochodów Zrzeszenia dzięki m.in.

pośrednictwu w uiszczeniu opłat drogowych. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Joanna Popiołek przypomniała o nadchodzącym Brexicie i gotowości Zrzeszenia do tej zmiany (ZMPD ma gwarancję T1 i T2). Dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka przedstawił z kolei szczegóły informatycznej rewolucji, jaka od dłuższego czasu przebiega w Zrzeszeniu.

Delegaci przegłosowali podjętą przez Zarząd 6 kwietnia 2020 r. uchwałę dotyczącą jednorazowej obniżki składki członkowskiej na rok 2020 r. do symbolicznej kwoty 10 zł. Uchwała Zarządu miała na celu złagodzenie skutków pandemii dla członków Zrzeszenia.

Podczas obrad zaprezentowano oferty współpracujących ze Zrzeszeniem firm: Mercedesa, Webfleet Solutions oraz Krajowego Rejestru Długów, które wywołały duże zainteresowanie delegatów.









Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD



**RU** International Road Transport Union

**CARNET TIR \***

BX80500000



**Ogranicz koszty  
i ryzyko transportu**

**TIR-EPD**  
na Białoruś

**GRATIS**

**UBEZPIECZENIE  
NALEŻNOŚCI  
CELNYCH**  
w przypadku  
kradzieży towaru

**w CENIE**

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

6. Pays de départ  
Country/Countries of departure <sup>(1)</sup>
7. Pays de destination  
Country/Countries of destination <sup>(2)</sup>
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) <sup>(3)</sup>  
Registration No(s), of road vehicle(s) <sup>(3)</sup>
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) <sup>(4)</sup>  
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) <sup>(4)</sup>
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) <sup>(5)</sup>  
Identification No(s), of container(s) <sup>(5)</sup>

PROJEKT PILOTAŻOWY



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

**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.

**99,90 zł**

Projekt pilotażowy

**KARNET 6-WOLETOWY**

**TIR**

REPRODUCTION INTERDITE - REPRODUCTION PROHIBITED - WYKŁADZANIE ZAKAZANE - PRINTED IN SWITZERLAND



# Cyfryzacja to przyszłość transportu



**Brakuje nadal elektronicznej kontroli zezwoleń, wdrożenia e-TIR oraz e-CMR.**

## Piotr Gawelczyk

Obsługa międzynarodowego obrotu towarowego to niezwykle istotny temat, zwłaszcza w kontekście Brexitu i spodziewanych w związku z nim zmian w zakresie wymagań celnych.

Aktualne rozwiązania w obsłudze międzynarodowego obrotu towarowego były jednym z tematów konferencji zorganizowanej przez Trade & Customs Compliance Academy oraz

Warszawską Szkołę Zarządzania - Szkołę Wyższą, która odbyła się 17 września w Warszawie. W wydarzeniu w roli panelistki wzięła udział przedstawicielka ZMPD – zastępca dyrektora Departamentu Transportu Joanna Popiołek, a Zrzeszenie było partnerem branżowym konferencji.

## Za stracony czas trzeba zapłacić

Stanowisko ZMPD jest jednoznaczne: elektroniczne narzędzia wspomagające przekraczanie granic są

przyszłością naszej branży. Przedstawiając wielkość polskiego międzynarodowego transportu drogowego (ponad 36 tysięcy firm z taborem liczącym blisko 250 tysięcy ciężarówek) dyr. Popiołek pokazała, jak ważną rolę odgrywają przewoźnicy w wymianie towarowej, a co za tym idzie – jak istotna jest dla transportu drogowego sprawna obsługa podczas odprawy na przejściach granicznych.

– Czas to pieniądź. Nie da się go kupić, ale za stracony czas trzeba zapłacić – powiedziała przedstawicielka ZMPD. A koszty nie są małe.



– W przypadku opóźnienia w przewozie towaru przewoźnik jest zobowiązany do zapłacenia odszkodowania. Szacujemy, że tylko jednodniowy postój jednej ciężarówki na granicy to 300 euro strat dla przewoźnika. Te koszty to ewentualna kara za opóźnienie w dostawie, koszty pracy kierowcy czy postoju pojazdu – wyliczyła dyrektor Popiołek.

## Zmarnowany czas pracy

Sprawna odprawa graniczna jest niezwykle istotna z punktu widzenia przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowcy. Długie postoje na granicy czy powolne przemieszczanie się w kolejce zdecydowanie destabilizuje reżim pracy i odpoczynku kierowców oraz naraża przewoźników na ewentualne kary. Brakuje parkingów buforowych, na których można poczekać np. w wirtualnej kolejce, takich, jakie niedawno wprowadziły władze tureckie na jednym z przejść granicznych, testując to rozwiązanie przed pełnym wdrożeniem na wszystkich przejściach.

– Jesteśmy wdzięczni polskiej administracji celnej za umożliwienie elektronicznego zgłoszenia, ale na granicy kontrolowane są jeszcze inne dokumenty, np. dokument CMR,

Niedługo Wielka Brytania będzie tzw. krajem trzecim, z pełną odprawą celną. Przewoźnicy już dziś wskazują, że zdecydowanie preferować będą odprawę elektroniczną. ZMPD jest na ten wybór przygotowane.

który nadal jest dokumentem papierowym. Polska co prawda przyjęła protokół e-CMR, ale do jego wdrożenia jeszcze daleka droga. Kolejna sprawa to kontrola zezwoleń. Od dawna apelujemy do właściwych ministerstw, żeby system kontroli zezwoleń był elektroniczny, ale nadal bez skutku – powiedziała dyr. Joanna Popiołek.

Następną kwestią destabilizującą pracę przewoźników są kontrole, np. fitosanitarne czy weterynaryjne, które powinny działać na granicy 24/7.

## MF odrzuca pilotaż e-TIR

Jedno zgłoszenie tranzytowe do dziś funkcjonuje jedynie w wersji papierowej – karnet TIR. To sprawia, że przewoźnicy rezygnują z niego na rzecz alternatywnych zgłoszeń tranzytowych. Niektóre państwa z powodzeniem wdrożyły projekt e-TIR. Turcja i Ukraina wystąpiły do ZMPD z proś-

bą o pilotaż dotyczący elektronicznego karnetu TIR. Jednak monity Zrzeszenia kierowane do Ministerstwa Finansów o przystąpienie do testów nie zostały uwzględnione.

Kolejne problemy przewoźników związane są z szybko zbliżającym się Brexitem. Na brytyjskim kierunku ciężarówki z polską rejestracją mają ponad 20 proc. udziału. Specjalizujących się w przewozach do Wielkiej Brytanii przewoźników trzeba przygotować do Brexitu, czemu służyć miały m.in. dwie konferencje przygotowane przez ZMPD. Niedługo Wielka Brytania będzie tzw. krajem trzecim, z pełną odprawą celną. Przewoźnicy już dziś wskazują, że zdecydowanie preferować będą odprawę elektroniczną. ZMPD jest na ten wybór przygotowane – zapewniła dyr. Joanna Popiołek, wskazując, że właśnie z myślą o Brexicie Zrzeszenie zaoferowało klientom nową usługę – system T1/T2.





# Wschodnia granica – nieustanny problem polskich przewoźników

**Przewoźnicy i państwo tracą z powodu granicznych kolejek miliony złotych. Pod naciskiem krytyki przewoźników polski rząd zapowiada poprawę warunków przekraczania granicy.**

Piotr Gawęlczyk

Wielogodzinne oczekiwanie na odprawę to zmora polskich przewoźników przekraczających granice Polski z Ukrainą i Białorusią. Był to główny temat zorganizowanej przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego wideokonferencji z udziałem

przedstawicieli Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Granicznej oraz prezesów organizacji przewoźników, w tym ZMPD.

## Interwencje od lat

Wideokonferencja odbyła się 15 września 2020 r. Przewoźnicy nie szczędzili przedstawicielom administracji państwowej gorzkich słów krytyki, mówiąc o codzienności na wschodnich przejściach granicznych. – Od ponad 20 lat rozmawiamy na ten sam temat i ciągle niewiele się w tej materii dzieje. Nadal nie możemy się doczekać rozwiązań, które wreszcie poprawiłyby sytuację - zwracał uwagę Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Przypomniał, że ZMPD wystąpiło do premiera Mateusza Morawieckiego z prośbą o spotkanie w tej sprawie. – Przekazaliśmy premiero-

wi konkretne postulaty i oczekujemy ich realizacji. Niestety, unika spotkania z nami – ocenił Jan Buczek.

Prezes Zrzeszenia powiedział też, że znakomitą okazją do unormowania sytuacji na granicy z Ukrainą może być spotkanie prezydentów obu państw. Magdalena Rzeczkowska, szefowa Krajowej Administracji Skarbowej, sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów zapewniła, że prezydent Andrzej Duda otrzyma odpowiednie materiały do dyskusji.

Przedstawiciele KAS i Straży Granicznej przygotowali z okazji konferencji wspólną prezentację o aktualnej sytuacji na przejściach granicznych i podejmowanych działaniach, a także kwestii dotyczących współpracy międzynarodowej, zwłaszcza z Ukrainą, m.in. w kontekście sprawności działania tamtejszych służb, realizowanych procedur i stanu infrastruktury, a także, general-

nie rzecz ujmując, obopólnego zaufania, stabilności i przewidywalności zachowania.

## Zintegrowany Zespół

Magdalena Rzeczkowska podkreśliła, że sytuacja na przejściach granicznych to bardzo złożony temat, obejmujący wiele elementów, począwszy od infrastruktury poprzez współpracę poszczególnych służb, m.in. Straży Granicznej i inspekcji tam pracujących. – W ramach Zespołu Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową wspólnie z MSWiA podejmujemy działania mające na celu poprawę funkcjonowania infrastruktury granicznej. Staramy się na bieżąco odpowiadać na pojawiające się problemy – powiedziała Magdalena Rzeczkowska.

– Robimy wszystko, by przekraczanie granicy było jak najsprawniejsze – podkreślił wiceminister infrastruktury Rafał Weber. Zauważył przy tym, że dużą rolę mogą odgrywać sami kierowcy. – Gdyby byli przygotowani do odprawy z pełną dokumentacją, kolejki byłyby mniejsze. Jednocześnie dążymy do zapewnienia im godziwych warunków podczas postoju na granicy – dodał minister.

Zwrócił też uwagę na tempo pracy po stronie ukraińskiej i białoruskiej, mające kolosalne znaczenie dla przepustowości granic. – Nikt nie powiedział, że po drugiej stronie jest idealnie. Problem w tym, że oni krytykują nas, a my ich – po-

W przewozach na Ukrainę każda ciężarówka przestała na granicy średnio trzy dni, a jeden dzień postoju to ok. 300 euro strat. To są gigantyczne pieniądze - 54 mln euro, a nasze państwo z tego powodu straciło ok. 10 mln euro przychodów.

wiedział, przyznając rację wcześniejszym wypowiedziom Jana Buczka, prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński.

– Kolejki powstają z różnych powodów; lekiem na całe zło nie będzie zwiększenie liczby przejść, bowiem potrzebujemy infrastruktury, zwłaszcza drogowej, po drugiej stronie przejścia – powiedział szef Straży Granicznej gen. dyw. Tomasz Praga.

## Rosną kolejki i straty

Przedstawiciele Straży Granicznej poinformowali o wdrażaniu nowych rozwiązań na przejściach w celu zachowania płynności ruchu, a także o systemach wczesnego ostrzegania w przypadku zakłócenia procesu odpraw oraz współpracy z inspekcjami granicznymi: sanitarną, weterynaryjną, itd. Zwrócili jednak uwagę na niepokojący wzrost prób przemytu papierosów i omijania kontroli granicznej lub celnej, co do tej pory się nie zdarzało. – Za łamanie przepisów przez pojedynczych przewoźników wprowadzana jest zbiorowa odpowiedzialność. Wszyscy jesteśmy mierzeni jed-

ną miarą. Wystarczy jedna taka interwencja i od razu pojawiają się ogromne korki zarówno na wjeździe, jak i na wyjeździe z kraju – powiedział Karol Rychlik, prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”.

– Musimy wreszcie postawić sprawy z głową na nogi - powiedział prezes ZMPD. – W ubiegłym roku nie wykorzystaliśmy w przewozach na Ukrainę ponad 100 tys. zezwoleń, każda ciężarówka przestała na granicy średnio trzy dni, a jeden dzień postoju to ok. 300 euro strat. To są gigantyczne pieniądze - 54 mln euro, a nasze państwo z tego powodu straciło ok. 10 mln euro przychodów. W przewozach na Białoruś - w wyniku kolejek nasza branża straciła 150 mln euro, a państwo nie uzyskało prawie 30 mln euro. Najwyższy czas to naprawić - dodał Jan Buczek.

Część problemów poruszanych przed kilkoma laty rzeczywiście jest ciągle aktualna, np. infrastruktura – przyznała Magdalena Rzeczkowska, obiecując zajęcie się tą kwestią podczas kolejnych spotkań Zespołu Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową.



# Prezydenci o granicy



**W dniach 11-13 października odbywała się wizyta prezydenta Andrzeja Dudy na Ukrainie. Podczas rozmów z prezydentem Ukrainy Wołodymyrem Zełenskim poruszono problem nieprzejezdnej granicy, o którego rozwiązanie apelowało ZMPD.**

Piotr Gawelczyk

Kwestie interesujące polskich przewoźników znalazły się we wspólnej deklaracji, jaką podpisali prezydenci obydwu państw. Podkreślili w niej m.in. „potrzebę współpracy w celu wzmocnienia roli naszego regionu jako ważnego ośrodka transportowo-tranzytowego, infrastrukturalnego i innowacyjno-inwestycyjnego dla kontynentu europejskiego”.

O potrzebie większej liczby przejść granicznych z dobrą infrastrukturą, co przyniesie korzyści obu państwom, mówił też prezydent Duda podczas wspólnego wywiadu z prezydentem Ukrainy dla TVP oraz telewizji Ukra-

ina 24. Prezydent RP przypomniał o trwającej budowie prowadzących do granicy z Ukrainą dróg szybkiego ruchu.

## Najpierw udroźnić przejścia

W delegacji uczestniczył minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, który 13 października spotkał się z ministrem infrastruktury Ukrainy Władysławem Kriklijem. Podczas spotkania obu ministrów szczególną uwagę poświęcono sprawom transportu drogowego oraz szeroko rozumianego tematu granicy.

Taka tematyka rozmów szefów resortów Polski i Ukrainy była m.in. efektem starań prezesa ZMPD Jana Buczka, który kilkakrotnie apelował

do ministra Andrzeja Adamczyka o interwencję u swojego ukraińskiego odpowiednika w sprawie regularnie powtarzających się problemów na granicy z Ukrainą, związanych z wydłużającym się czasem odpraw ciężarówek, co prowadzi do realnych strat finansowych polskich przewoźników drogowych.

Napiętej sytuacji nie poprawia brak porozumienia ws. kontyngentu zezwoleń na 2021 rok. Pierwsze posiedzenie polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych dotyczące tej kwestii, które w formie wideokonferencji odbyło się 1-2 października 2020 r., zakończyło się fiaskiem.

## Elektroniczne zezwolenia

Minister Kriklij zaproponował podjęcie prac nad kompatybilną pomiędzy obu krajami infrastrukturą cyfrową oraz zastosowaniem zezwoleń elektronicznych. Ukraina wprowadziła elektroniczną dystrybucję zezwoleń, która jest pierwszym krokiem w kierunku cyfryzacji obiegu tych dokumentów.

Podkreślił jednocześnie, że liczba polskich zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych nie powinna być mniejsza niż 200 000. Zdaniem ministra Adamczyka rozwiązanie problemu niewystarczającej liczby zezwoleń widzi dopiero po przyspieszeniu ruchu granicznego, a także w optymalizacji funkcjonowania punktów kontrolnych. Zwrócił też uwagę na sytuację związaną z budową dróg na Ukrainie i konieczność rozbudowy korytarzy transportowych, w tym Go Highway.

Władysław Kriklij podkreślił celowość przeprowadzenia eksperymentu polegającego na stworzeniu wspólnej przestrzeni celnej, tak aby kierowcy jak najmniej czasu spędzali na przekraczaniu granic. Pierwsze projekty pilotażowe w ramach eksperymentu mogłyby obejmować kilka punktów kontrolnych między Ukrainą a Polską.

**NAWET JEŚLI TWOJA  
FLOTA JEST DALEKO...**

**...WCIAŻ MOŻESZ NIĄ  
ZARZĄDZAĆ NA EKRANIE.**



**Nowy MAN TGX. Simply my truck.**

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





# Odbyły się polsko-ukraińskie i polsko-białoruskie komisje mieszane

Jesienią tradycyjnie odbywają się spotkania komisji mieszanych ds. międzynarodowych przewozów drogowych. W tym okresie można już dokonać wstępnej oceny realizacji zeszłorocznych ustaleń i na tej podstawie opracować plan na rok następny, a przede wszystkim określić wysokość kontyngentu zezwoleń.

Mirosław Jagielski

W tym roku odbyły się już pierwsze posiedzenia komisji z Ukrainą i Białorusią. W związku z pandemią przeprowadzono je w trybie wideokonferencji.

## Liczba zezwoleń to nie wszystko

Negocjatorami w rozmowach komisji mieszanych są resorty odpowiedzialne za transport. Po stronie polskiej jest to Ministerstwo Infrastruktury, które pełni rolę regulatora, podejmując ostateczne decyzje o liczbie zezwoleń wymienianych z drugą stroną. Komisje, oprócz określenia wysokości kontyngentu, zajmują się także innymi zagadnieniami, które mają wpływ na przewozy i wysokość frachtu. Są to m.in. czynniki administracyjne, jak np. różnego rodzaju zarządzenia, zaka-

zy i nakazy. Zalicza się do nich także konieczność zakładania plomb nawigacyjnych w tranzytowych przewozach przez Rosję czy Białoruś, wyznaczanie konkretnych przejść granicznych w przypadku przewozu do krajów trzecich towarów objętych rosyjskim embargiem, wysokość cen paliwa, stan dróg, infrastruktura graniczna i drogowa, kolejki na przejściach granicznych.

W obradach komisji biorą udział przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników, w tym ZMPD, z głosem doradczym, jako strona społeczna.

## Przewoźnicy ze Wschodu chcą przejąć rynek

Dwa lata temu w wyniku dyskusji w środowisku przewoźników uzgodniono stanowisko dotyczące stopniowego zmniejszania wysokości kontyngentu zezwoleń z Ukrainą, Białorusią i Rosją w najbliższych latach. Podstawą ustaleń była ocena tendencji w wykorzystywaniu zezwoleń zagranicznych przez polskich

przewoźników. Opinia przewoźników została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury i znalazła odzwierciedlenie w wynikach rozmów komisji mieszanych z poszczególnymi krajami.

Forum Transportu Drogowego na spotkaniu 22 września br. uznało za konieczne dalsze dążenia do zachowania parytetu w liczbie przewozów wykonywanych przez polskich i zagranicznych przewoźników, wskazując jednocześnie na potrzebę wprowadzenia dodatkowych środków i mechanizmów prawnych.

Po analizie międzynarodowych przewozów drogowych wykonywanych w ostatnich latach przez polskich i zagranicznych (ze Wschodu) międzynarodowych przewoźników drogowych opowiedziano się za dalszym zmniejszeniem wysokości kontyngentu z Ukrainą oraz drobną korektą wzwyż z Białorusią, a także za zwiększeniem ekologiczności pojazdów wykonujących przewozy, poprzez rezygnację z wymiany zezwoleń dla pojazdów Euro III.



© Jakub Szymczuk / K

## Polsko-ukraińskie rozmowy

Posiedzenie polsko – ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych odbyło się w dniach 1-2 października.

Strona ukraińska przedstawiła swoje dane o wykorzystaniu polskich zezwoleń, które wynosiło na koniec września 84 proc. z kontyngentu zezwoleń na 2020 rok (160 000 zezwoleń plus dodatkowe ok. 5000 przekazanych Ukrainie przez Ministerstwo Infrastruktury). Przewoźnikom zostało do wykorzystania nieco ponad 25 000 polskich zezwoleń, co przy potrzebach średnio 15 800 zezwoleń na miesiąc wystarczy na około półtora miesiąca. W związku z tym zawioskowano o kontyngent w wysokości 200 000 zezwoleń na 2021 rok oraz o przekazanie dodatkowych zezwoleń polskich na ten rok w wysokości 40 000.

W zamian za zwiększenie przyszłorocznej puli strona ukraińska zadeklarowała gotowość do rezygnacji z zezwoleń dla pojazdów Euro III. Ta-

kie stanowisko nie mogło być przyjęte przez stronę polską. Tym bardziej, że dane dotyczące wykorzystania polskich zezwoleń z kontyngentu na 2020 rok, jakimi dysponuje Główny Inspektorat Transportu Drogowego, różnią się od danych ukraińskich (75 proc. użytych zezwoleń).

Inaczej wygląda wykorzystanie zezwoleń ukraińskich przez polskich przewoźników. Według danych na 30 września br. wydano 42 proc. ukraińskich zezwoleń, jednak poziom ich wykorzystania (po odliczeniu zwróconych zezwoleń) wynosi 25 proc.

Pod koniec drugiego dnia ożywionej dyskusji i wymiany argumentów wydawało się, że Komisja zbliża się do kompromisu. Strona ukraińska zmniejszyła wysokość swojego zapotrzebowania zezwoleń na 2021 r. Jednak nie na tyle, aby strona polska mogła się na to zgodzić, biorąc pod uwagę stanowisko polskich przewoźników.

W związku z tym podjęto decyzję o kolejnym posiedzeniu polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej w listopadzie.

## Prezydenci o granicy i zezwoleniach

Problemy związane z przewozami polsko-ukraińskimi stały się tematem spotkania prezydentów obydwu krajów. W dniach 11-13 października odbyła się wizyta prezydenta RP Andrzeja Dudy na Ukrainie, w programie której zaplanowano rozmowy w sprawie rozwiązania jednego z kluczowych problemów, z jakim mierzą się od wielu lat polscy i ukraińscy przewoźnicy, a mianowicie kolejek i czasu odprawy na granicy polsko-ukraińskiej.

Podczas wizyty odbyło się także spotkanie polskiego ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka z jego ukraińskim odpowiednikiem - ministrem Władysławem Kriklijem. Tematem były m.in. problemy z przekraczaniem granic. Minister Kriklij odniósł się także do sprawy zezwoleń. Jego zdaniem liczba polskich zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych nie powinna być mniejsza niż 200 000.





Powołał się przy tym na art. 136 Układu Stowarzyszeniowego Ukrainy z Unią Europejską, uznając że zmniejszenie kontyngentu zezwoleń stanowi naruszenie zapisów o niewprowadzaniu gorszych warunków wzajemnego dostępu do rynku od obowiązujących przed umową. Jednak zdaniem strony polskiej przytoczony artykuł umowy nie ma zastosowania do wielkości kontyngentu zezwoleń.

#### Rozmowy z Białorusią

Posiedzenie polsko-białoruskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych odbyło się 8 października, również w trybie wideokonferencji.

W wyniku dyskusji uzgodniono wstępny kontyngent zezwoleń na rok 2021 dla każdej ze stron w wysokości 205 000, w tym: 187 tys. zezwoleń dwustronnych/tranzy-

towych, 11 tys. zezwoleń tranzytowych i 7 tys. na przewozy do/z krajów trzecich.

Kwota ta oznacza zwiększenie liczby zezwoleń o 6000 w stosunku do kontyngentu na rok obecny i jest zgodna z oceną polskich przewoźników sytuacji na rynku.

Strona białoruska uznała, że do końca tego roku wystarczy jej polskich zezwoleń. Przekazano także informację, że przewozy wykonywane przez białoruskich przewoźników spadły o 11 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, podczas gdy przewozy wykonywane przez polskich przewoźników wzrosły o 13 proc.

Podczas rozmów polscy przedstawiciele mówili z dużym zaniepokojeniem o ciągle pojawiających się problemach na białoruskiej granicy, głównie kolejkach do odprawy na wjeździe do Białorusi. Przedstawiciele białoruscy tłumaczyli się

chwilowymi problemami, jak awarie systemu, prace serwisowe, remontowe, itp., oraz okresowym wzmoczeniem kontroli Państwowego Komitetu Celnego.

Dużym kłopotem dla polskich przewoźników jest postępowanie białoruskich służb celnych, domagających się bez należytego uzasadnienia rozładunku towaru dla wykonania 100-procentowej kontroli. Dotyczy to głównie ładunku przewożonego w tranzycie i co znacznie podnosi koszt przewozu. Opłaty za przeładowywanie towaru zawsze ponosi przewoźnik, bez względu na to, czy wykryto jakąkolwiek niezgodność danych na fakturze ze stanem faktycznym. Kolejnym problemem jest konfiskowanie na granicy posiadanej przez kierowców żywności pochodzącej z Polski, przeznaczonej na własny użytek, w tym m.in. kanapek czy czekolady, bez podania uzasadnienia.

reklama



**Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych**

# SZKOŁA KIEROWCY ZAWODOWEGO



Nauka jazdy kat. C, C+E, D • Szkolenia zawodowe: SO, KW, ADR, CPC  
Bezpłatne szkolenia w ramach projektów unijnych

[www.pspgdgdynia.pl](http://www.pspgdgdynia.pl)



# Opłaty drogowe na Węgrzech



ZMPD jako pierwsze w Polsce oferuje możliwość rozliczania opłat drogowych na terenie Węgier w trybie odroczonej płatności w euro.



## ZMPD

Nasze urządzenie ZMPDbox obsługuje także opłaty drogowe pobierane przez siedem innych krajów: Bułgarię, Niemcy, Belgię, Austrię, Francję, Hiszpanię, Portugalię, oraz trzy tunele: Herren (DE), Warnow (DE), Liefkenshoek (BE).

Trwają testy, które mają na celu dołączenie następujących krajów:

- Włochy,
- Szwajcaria.

Tym samym ZMPDbox staje się

urządzeniem z największym zakresem usług w Europie.

Zrzeszenie od samego początku wprowadzenia opłaty elektronicznej na terenie Węgier wspiera polskich przewoźników, publikując instrukcje dotyczące rejestracji pojazdów, zakupu biletów na trasę i obsługi systemu HU-GO. Od kilku lat prowadzimy również sprzedaż urządzeń w trybie przedpłaconym dla przewoźników wykonujących sporadyczne przejazdy na terenie Węgier (<https://sklep.zmpd.pl>).

Wprowadzenie urządzenia z trybem odroczonej płatności jest roz-

wiązaniem bardzo długo wyczekiwany przez przewoźników wykonujących regularne przewozy na południe Europy. Wysokie kary, opłacanie faktur w węgierskich forintach (HUF), konieczność ciągłego monitorowania salda i pracy urządzenia spowodowały, że był to jeden z najmniej przyjaznych systemów poboru opłat w Europie. Dzięki podpisaniu umowy z ZMPD te wszystkie problemy znikną. Ponadto z pomocą Zrzeszenia będzie możliwość odzyskania 27 proc. podatku VAT doliczanego do opłaty drogowej (<https://uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat/>).

Korzystanie z nowej platformy Zrzeszenia B2B pozwala na sprawdzanie listy aktywnych pojazdów i usług, kompleksowe kontrolowane opłaconych faktur i ich pobieranie z jednego miejsca w dowolnym czasie.

Wychodząc naprzeciw potrzebom polskich przewoźników Zrzeszenie uruchomiło dystrybucję ZMPDBox w 10 punktach w Polsce, w których po dokonaniu formalności można szybko odebrać już skonfigurowane urządzenie.

Polskie menu urządzenia było konsultowane z przewoźnikami, dzięki czemu jest ono intuicyj-

ne w obsłudze. Wraz z urządzeniem klient otrzymuje instrukcję montażu i obsługi w języku polskim. Urządzenie posiada także menu w języku rosyjskim. To unikatowe rozwiązanie ułatwi działalność polskich przewoźników zatrudniających kierowców rosyjskojęzycznych.

Bardzo istotną zaletą urządzenia jest możliwość zmiany numeru rejestracyjnego na urządzeniu bez konieczności jego zwrotu. Wystarczy zadzwonić lub przesłać mail na infolinię dla klientów ZMPD. Nasz dział obsługi klienta oferuje również pomoc w rozwiązywaniu ewen-

tualnych problemów z systemem HU-GO kierowcom, 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. Zrzeszenie dokonuje rejestracji przewoźników i prowadzi dystrybucję urządzenia ZMPDbox bezpośrednio do zainteresowanych firm.

Klienci mogą składać wnioski o rejestrację za pośrednictwem formularza na stronie <https://uslugi.zmpd.pl/>. Zainteresowanych prosimy również o kontakt telefoniczny +48 22 536 18 50.





# To już końcówka budowy autostrad

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otworzyła w połowie października oferty wykonawców na ostatni odcinek remontowanej autostrady A18. Oznacza to finisz budowy autostrad w bieżącym Programie Budowy Dróg Krajowych.

## Robert Przybylski

Sieć szybkich dróg liczy w Polsce blisko 4214 km, w tym 1708,5 km to autostrady, a 2505,2 km to drogi ekspresowe. W najbliższych latach sieć szybkich dróg o dużej nośności stanie się spójna i osiągnie długość 7 tys. km.

## Ekspresówki zamkną sieć

GDDKiA podaje, że w realizacji znajduje się 97 zadań o łącznej długości dróg 1230 km, w przetargu jest 20 zadań (łączna długość dróg niemal 297 km), zaś w przygotowaniu jest 113 zadań (łączna długość 2366 km). Na budowach drogowych Generalnej Dyrekcji

pracuje 1,5 mln osób. Inwestycje zostaną ukończone w 2025 roku.

Najwięcej funduszy skierowanych jest na budowę dróg ekspresowych. Ekspresówki uzupełnią autostradowe połączenia Polski z siecią dróg europejskich. W czerwcu rząd powiększył fundusz przeznaczony na Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 o dodatkowe 21,8 mld zł. Łącznie na drogi przeznaczono 164 mld zł. Za dodatkowe sumy powstaną m.in. odcinki S6, S10 i S19. Dla portów morskich ważne są budowane drogi S3 (długość docelowa 471 km) i S1, które dotrą do granicy z Czechami i Słowacją.

Niestety nie wszystkie drogi krajowe będą zdolne przenieść nacisk 11,5 ton pojedynczej osi. Ministerstwo Infrastruktury szacuje, że długość dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku

pojedynczej osi do 11,5 t wynosi ok. 10 455 km, co stanowi ok. 54 proc. sieci dróg krajowych w Polsce. Koszt wzmocnienia pozostałej sieci dróg krajowych na całej długości do nośności 11,5 t wyniósłby ponad 50 mld zł (ponad wartość zadań realizowanych w ramach PBDK na lata 2014–2023).

## Ile kosztuje kilometr autostrady?

Porównując ostatnie trzy lata, cena za kilometr autostrady w 2018 roku była najwyższa, zauważa GDDKiA. Na przykład w 2018 roku podpisana została umowa na budowę odcinka A1 Radomsko – granica woj. łódzkiego i śląskiego o długości 7 km za kwotę prawie 340 mln zł, co w przeliczeniu na kilometr daje 48 mln zł. W tym sa-

mym roku Generalna Dyrekcja podpisała umowę na budowę odcinka A1 pomiędzy Kamieńskiem a Radomskiem o długości 16,7 km. W tym przypadku koszt 1 km wyniósł 34,3 mln zł.

W umowach zawieranych na budowę dróg ekspresowych wynik jest nieco inny. To 2019 rok okazał się najdroższy w przeliczeniu na kilometr, rok 2020 zbliżony jest do roku ubiegłego, zaś 2018 rok był najtańszy pod względem kosztu budowy jednego kilometra drogi ekspresowej. W 2019 roku GDDKiA podpisała umowę na budowę drogi S1 obwodnicy Węgierskiej Górki, która znacznie podwyższa średnią cenę za 1 km (161,7 mln zł). Umowa na odcinek o długości 8,5 km opiewa na kwotę prawie 1,4 mld zł i uwzględnia m.in. budowę trzech mostów, dwóch tuneli, pięciu estakad

oraz dwóch węzłów drogowych.

W tym samym roku GDDKiA podpisała umowę na budowę obwodnicy Olesna w ciągu drogi S11. Jest to kontrakt o wartości 667 mln zł za odcinek o długości 24,8 km, czyli w przeliczeniu na 1 km daje to kwotę 26,9 mln zł.

Generalna Dyrekcja wskazuje, że na cenę budowy mają wpływ ukształtowanie terenu, jego geologia, liczba obiektów inżynierskich i węzłów drogowych, czyli pełny zakres prac, jakie są do wykonania na danym odcinku nowo budowanej drogi.

Do czynników mających wpływ na cenę zaliczyć trzeba nie tylko lokalizację samej inwestycji i charakterystykę terenu, na którym powstaje, ale również specyfikę danego regionu i lokalnego rynku, dostępność kruszyw oraz pracowników.

Generalna Dyrekcja bacznie przygląda się ofertom, jakie wpłynęły w przetargach w ostatnich trzech miesiącach i obserwuje znaczny spadek oferowanych cen. Okazuje się, że najniższe oferty na realizację dróg ekspresowych sięgają od 62 do 84 proc. wartości szacunków zamawiającego.

W efekcie cena 1 km drogi ekspresowej wynosi od ok. 21 do 39,6 mln zł. Dla dróg kasy GP (drogi główne ruchu przyspieszonego) najniższe oferty stanowią 46–66 proc. szacunków, a wartość 1 km jednojezdniowej drogi tej klasy wynosi od 9 do 24,2 mln zł. Natomiast w przypadku dwujezdniowego tzw. łącznika brzeskiego na DK75 sięga 32,8 mln zł.

## Kolejna perspektywa

Bieżący Program Budowy Dróg Krajowych będzie miał dalszy ciąg. Autostrada A2 między Warszawą a Łodzią zyska trzeci pas ruchu. Od marca 2019 roku trwają prace projektowe związane z opracowaniem elementów koncepcji programowej i materiałów do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na poszerzenie autostrady A2 o dodatkowy pas ruchu.

Odcinek pomiędzy Łodzią a Warszawą podzielono na dwie części, w granicach województwa łódzkiego i mazowieckiego. Wykonawcą dokumentacji dla obu części jest Transprojekt Gdański. Na efekty pracy GDDKiA czeka do listopada 2020 roku. Udośćnienie kierownikom trzeciego pasa w obu kierunkach przewiduje się w drugiej połowie 2025 roku.

Duże zmiany czekają zmotoryzowanych korzystających z autostrady A4. To najdłuższa autostrada w Polsce, o długości docelowej 667 km. Rozpoczyna swój bieg w Jędrzychowicach k. Zgorzelca, gdzie łączy się z niemiecką autostradą z kierunku Drezna, a kończy na granicy państwa z Ukrainą w Korczowej.

Na odcinku Wrocław-Krzyżowa droga nie spełnia standardów i dlatego GDDKiA analizuje modernizację autostrady przez budowę nowego przebiegu na północ lub południe od obecnej trasy lub możliwość przebudowy w istniejącym śladzie.



# Fundusze ratunkowe wyciągną gospodarkę z kryzysu

Rządy pompują biliony dolarów w gospodarki, więc już na przyszły rok przewidywane jest ekonomiczne odbicie, a z nim praca dla przewoźników.

Robert Przybylski

Międzynarodowy Fundusz Walutowy wylicza, że do walki z kryzysem rządy rzuciły 12 bilionów dolarów w postaci wsparcia fiskalnego oraz 7,5 biliona wsparcia monetarnego. MFW porównuje, że pakiety pomocowe stanowiły w Polsce 6,7 proc. PKB kraju, gdy niemiecki pakiet odpowiadał wartości 8,3 proc. PKB, brytyjski 9,2 proc., francuski 5,2 proc. i włoski 4,9 proc.

Te ogromne pieniądze mają rozruszać inwestycje, a one pociągną za sobą rozwój budownictwa i pozostałych branż. Fundusz spodziewa się w 2021 roku 5,2-procentowego wzrostu światowej gospodarki.

Do tego połowa państw OECD zdecydowała się obniżyć podatki, głównie VAT, na niektóre grupy produktów. Pomimo to do końca 2020 roku światowa produkcja może być o 8 proc. niższa niż byłaby bez pandemii.

## Spodziewane silne odbicie PKB

Bank Światowy przewiduje dla Polski w tym roku spadek PKB o 3,9 proc., zaś w przyszłym 3,5-procentowy wzrost. Na 2022 rok prognozuje 3,4 proc. wzrostu polskiego PKB. Ponieważ transport drogowy jest silnie powiązany z PKB i podąża za jego zmianami, zatem przy rosnącej gospodarce przewoźnicy mogą spodziewać się raczej dobrych nadchodzących dwóch lat.

Nadzieją logistyków jest e-handel, który błyskawicznie rozwija się w tym roku. Branża stała się jednym z liczących się najemców na rynku magazynowym, a na dodatek wymaga sporej ilości usług transportu.

Przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński zaznacza, że sytuacja w logistyce jest różna w zależności od segmentu rynku. – Boom notuje segment chłodniczy, kłapa jest w branży motoryzacyjnej i początkowo była w AGD. Dzisiaj produkcja AGD osiągnęła wysokie obroty. Nie wspominam o takich ładunkach jak np. zboże. Dzięki niemu porty morskie przeżywają boom. W przypadku tego ładunku transport samochodowy wyeliminował transport kolejowy. Gdy w porcie statek ładowany jest zbożem, drogi wiodące do nabrzeża zablokowane są przez pojazdy wiozące zboże – opisuje przewodniczący PISiL.

Podkreśla, że PKB zmalał, w ślad za tym zmniejszyły się potoki ładunkowe. – Liczba przeładowanych kontenerów jest o 9 proc. mniejsza, widoczny jest regres i rokowania na przyszłość są negatywne – ocenia Tarczyński.

Logistyczne koncerty narzekają na brak samochodów. Podaż ładunków jest większa niż powierzchni ładunkowej. Ta sytuacja zachęca przewoźników do inwestycji. Od lipca rejestracje ciągników siodłowych utrzymują się na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego. Po dwudziestu dniach października rejestracje samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony wyniosły niemal 1,5 tys. sztuk i są o 6,2 proc. większe niż rok wcześniej. W stosunku do września 2020 roku wzrost przekroczył 21 proc.,

wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

## Handel międzynarodowy

Po ośmiu miesiącach polski eksport zmalał o 3,2 proc. (liczony w złotych), zaś w euro skurczył się o 5,6 proc. GUS podaje, że w pierwszym półroczu odsetek eksporterów wzrósł o 0,5 pp. (do 37,2 proc.) w stosunku do I półrocza 2019 roku. Za granicę wysyłało towar lub usługi 16 308 przedsiębiorstw z 43 886 przedsiębiorstw niefinansowych.

MFW prognozuje, że polski eksport zmaleje w tym roku o 9,3 proc., ale w kolejnych latach już będzie rósł w tempie 6,1 proc. w 2021 roku i 6,2 proc. w 2022. Import po nieco silniejszym załamaniu, wynoszącym 9,7 proc., ma odbić – przyrost wyniesie 6,3 proc. w przyszłym roku i 8,5 proc. w następnym.

Z badań ICAN Institute wynika, że 93 proc. firm szuka nowych kooperantów, a przedsiębiorcy powiększają stany magazynowe, obawiając się w najbliższych miesiącach zamrożenia gospodarki. Logistycy zauważają, że w tym roku wyraźnie wzrósł eksport z Polski do Chin. Zarazem import z tamtego kraju bywa utrudniony przez małą dostępność mocy produkcyjnych niektórych chińskich fabryk. W połowie października obiecywały dostawy na czerwiec.

Polski Instytut Ekonomiczny sygnalizuje spadek optymizmu prognostyków. WTO przewiduje w tym roku spadek obrotów towarowych o 9,2 proc., a wymiana handlowa zmaleje o 31,9 proc. WTO przewiduje spadek w Europie o 11,7 proc., zaś w Azji o 4,5 proc.

**autostrada**  
MASZBUD ROTRA

Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

rotra.targikielce.pl

11-13.05.2021

Kielce

**Targi Kielce**  
exhibition & congress centre

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



## Brit-Pol Ltd z WEBFLEET Asset Tracking



### Webfleet

#### Telematyka dla naczep obniża koszty i poprawia zarządzanie flotą

Pandemia COVID-19 bardzo mocno uderzyła w wiele gałęzi światowej gospodarki i głęboko dotknęła branżę logistyczną. Przedsiębiorstwa musiały szybko dopasować swoje możliwości do aktualnej sytuacji na rynku. Pandemia nie tylko zweryfikowała jakość usług wielu firm logistycznych, ale tym, którzy postawili na rozwój i nowe inwestycje, uświadomiła, jak ważne są innowacyjne rozwiązania ułatwiające prowadzenie firm transportowych.

Przekonała się o tym firma Brit-Pol Ltd z Batley North Killingholme, która od ponad 10 lat obsługuje w Wielkiej Brytanii krajowy i międzynarodowy rynek przewozów. Przedsiębiorstwo skutecznie realizuje plan wejścia na nowe rynki, w efekcie czego rodzinny biznes rozwinął się w prawdziwą europejską organizację. Brit-Pol Ltd dysponuje obecnie 100 naczepami, ale jeszcze w trzecim kwartale 2020 roku flota powiększona zostanie o 120 nowych naczep. Umożliwią one dalsze poszerzenie działalności i świadczenie usług na terenie krajów Beneluxu oraz całej Europy.

Kluczem do sukcesu firmy Brit-Pol Ltd od zawsze była jakość świadczonych usług przewozowych. Przy dynamicznym rozwoju oczywiste jest, że

chcąc utrzymać wysoki poziom oferowanych usług, konieczna jest automatyzacja części procesów, lepszy monitoring oraz planowanie transportu. Kierując się zasadą, że nie da się obecnie prowadzić konkurencyjnego biznesu bez innowacyjnych telematycznych rozwiązań, Brit-Pol Ltd postawiła na nowoczesne i sprawdzone rozwiązanie, jakim jest WEBFLEET Asset Tracking.

Operator zainstalował w ciągnikach siodłowych urządzenia LINK 710 oraz terminale kierowców PRO8375, a także korzysta z funkcjonalności TACHOMANAGER. Zapewnia to firmie pełny wgląd w dane o pojazdach, kierowcach, odbywanych podróżach oraz umożliwiał zdalne pobieranie danych z tachografów, sprawną komunikację z kierow-

cami i obsługę zleceń w ramach jednej platformy. Dodatkowo WEBFLEET zintegrowana została z zewnętrznym systemem TMS, co znacznie uprościło zarządzanie danymi w ramach firmy.

- Naszymi dostawcami parku maszynowego są czołowi producenci naczep i ciągników – podkreśla Sebastian Zegocki, dyrektor operacyjny ds. transportu w Brit-Pol LTD. – Współpraca z liderami rynkowymi daje nam pewność, że otrzymujemy produkt najwyższej jakości, odpowiedni serwis oraz podążanie za trendami rynkowymi. Tak samo postąpiliśmy w przypadku telematyki. WEBFLEET to rozwiązanie nr 1 w Europie i jesteśmy przekonani, że możemy liczyć na wsparcie techniczne i ciągły rozwój produktu – podkreśla Zegocki.

120 nowych naczep wyposażonych zostanie w nowoczesne urządzenia Link 340 z własnym zasilaniem pozwalającym na przesyłanie danych lokalizacyjnych nawet do 90 dni po odłączeniu od źródła.

Wszystkie naczepy i ciągniki będą na bieżąco monitorowane na jednym ekranie, w ramach jednej platformy. Funkcja łączenia naczep z ciągnikami da całkowitą pewność, że właściwe naczepy zostały przypisane do właściwych pojazdów, znajdują się na właściwych trasach i realizują właściwe zamówienia. W każdej chwili możliwe będzie podejście do widoku trasy i dostarczenie klientom dokładnych informacji, aby mieli pewność, że dostawa przebiega zgodnie z planem.

Natychmiastowe powiadomienie o wykryciu ruchu czy przekroczeniu granic wyznaczonego obszaru zwiększy bezpieczeństwo transportu. Zarządzający flotą będą mieli też wgląd w dane dotyczące wykorzystania naczep i będą mogli łatwo planować prace serwisowe, aby unikać niepotrzebnych przestojów. Zadania konserwacyjne będą mogły być organizowane w oparciu o drogomierz, czas pracy lub datę ostatniego przeglądu. Pozwoli to w prosty sposób utrzymać wysoką wartość parku flotowego. – Redukcja zadań administracyjnych, lepsza i bardziej efektywna kontrola całego parku flotowego. To wszystko dzięki WEBFLEET Asset Tracking - podkreśla dyrektor operacyjny ds. transportu Brit-Pol Ltd.



# Ciężarówki bez kierowcy

Autonomiczne ciężarówki są znacznie bardziej skomplikowane niż przypuszczali producenci aut. Koncerny samochodowe łączą siły z firmami technologicznymi.



przewoźnik nr 74

Robert Przybylski

Zaledwie rok temu Scania samodzielnie przygotowywała autonomiczne pojazdy poziomu 4 i 5. Jednak pod koniec sierpnia zawiązała spółkę z amerykańską firmą technologiczną TuSimple, która zajmuje się autonomicznymi pojazdami.

W lipcu TuSimple zawarła podobne porozumienie z amerykańskim producentem ciężarówek Navistar. Owocem współpracy mają być autonomiczne pojazdy poziomu 4, które firmy spodziewają się wypuścić na drogi w 2024 roku.

Prezes TuSimple Cheng Lu przypomina, że jego firma współpracuje z Navistarem od 2018 roku. Umowa pomiędzy obiema spółkami ma przyspieszyć prace nad produkcyjną wersją autonomicznej ciężarówki Klasy 8 (o dmc 36,5 tony, odpowiednik europejskiego tira).

Kalifornijska spółka TuSimple od kilku lat przygotowuje autonomiczne samochody poziomu 4 i 5. Prace

są na tyle zaawansowane, że TuSimple ma flotę liczącą 40 autonomicznych aut, które jeżdżą dla transportowych gigantów z USA: UPS oraz McLane Company. TuSimple zakłada, że zademonstruje pojazdy bez kierowcy w 2021 roku.

## Zaufanie społeczne

Mercedes, Scania i Volvo próbują autonomiczne ciężarówki na zamkniętych terenach. Jednak tam, gdzie ciężarówki bez kierowcy są najbardziej oczekiwane, czyli w transporcie dalekodystansowym, tam najtrudniej jest je wdrożyć. – Przypuszczam, że takie samochody dużo szybciej niż w Europie pojawią się w USA i Australii, bo tam układ dróg ułatwia ich bezpieczne wprowadzenie – uważa dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska Małgorzata Kulis.

Na bezpieczeństwo działania zwraca uwagę Dirk Wohltmann z ZF. – Dostrzeganie sytuacji niebezpiecznych i strategia reagowania muszą być niezawodne, aby autonomiczne ciężarówki zdobyły społeczne zaufanie.

System musi diagnozować otoczenie i swoje działanie, a szczególnie reakcje – podkreśla Wohltmann.

Zaznacza, że każdy czujnik, kontroler, kable, aktywatory muszą być poddane centralnej kontroli i zdublowane, aby zapewnić niezawodność i bezpieczeństwo działania. Dotyczy to np. zdalnego kierowania lub zdalnie aktywowanych hamulców.

Wohltmann przypomina o naciepie lub przyciepce. Ich włączenie do autonomicznego systemu również musi być niezawodne. Siły hamowania muszą być znane systemowi zarządzającemu samochodem.

- Przygotowanie autonomicznej ciężarówki poziomu 4 jest poważnym wyzwaniem, które wymaga połączenia znanych i nowych technologii – stwierdza główny konstruktor w grupie ds. autonomicznej technologii Daimler Trucks North America Suman Narayanan. Jego zespół przygotowuje ciężarowy model Freightliner Cascadia z autonomicznością poziomu 4, który będzie potrafił w trybie awaryjnym wykonywać polecenia kierowcy.

przewoźnik nr 74

## Samochody osobowe szybciej bez kierowców

Zanim wystartują pozbawione kierowców ciężarówki, na drogi i ulice trafią autonomiczne samochody osobowe. Amerykańska spółka elektroniczna Aptiv stawia na samochody osobowe, jako pierwsze do wyposażenia w systemy autonomicznej jazdy. W pracach poszła tak daleko, że w trzeciej generacji przygotowuje uniwersalną platformę dla całej gamy pojazdów klienta. Takie rozwiązanie będzie nie tylko tańsze, ale skalowalne i bardziej długowieczne od robionego „na miarę” dla konkretnego (zazwyczaj luksusowego) modelu.

Te prace powinny przynieść zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i zmianę wyposażenia samochodów. – W najbliższych 4-5 latach nastąpi prawdziwy rozwój zaawansowanych systemów bezpieczeństwa – przekonuje wiceprezes i dyrektor techniczny Aptiv Glen de Vos.

Choć Aptiv dostarcza zaawansowane rozwiązania elektronicznych systemów bezpieczeństwa dla głównych producentów aut na świecie, firma ogłosiła w tym roku powołanie z Hyundai spółki o kapitale założycielskim 4 mld dol. Aptiv przekaże do nowego podmiotu swoją wartość 2 mld dol. wiedzę wraz z patentami i 700 pracowników. Hyundai przekaże 1,6 mld dol. gotówką, a resztę wkładem merytorycznym.

Celem jest opracowanie pojazdów o poziomie 4 oraz 5 i przedstawienie ich wersji seryjnych do testów w 2022 roku w korporacjach taxi i flotach klientów. Początek wewnętrznych testów odbędzie się jeszcze w tym roku.

Wielką zmianą dla systemów autonomicznej jazdy będą także nowe systemy łączności. Glen de Vos wskazuje, że przygotowywana sieć 5G jest bardzo ważna dla samochodów autonomicznych. Nowy standard łączności zapewni duże korzyści dla użytkowników – uważa de Vos.

## Przepisy dla aut bez kierowcy

Komisja Europejska do końca roku planuje przygotować wytyczne dla krajowych przepisów dopuszczających do ruchu pojazdy autonomiczne. Nie ma jednak pomysłu na podział odpowiedzialności w przypadku zdarzenia



z udziałem samochodu bez kierowcy.

Natomiast przemysł opracował przepisy techniczne. Autonomiczne samochody muszą spełniać przepisy definiujące funkcjonalne i użytkowe bezpieczeństwo, niezawodność, bezpieczeństwo cyfrowe. Ostateczną próbą, zanim pojazdy zostaną dopuszczone do ruchu, będzie przejście awaryjnej sytuacji, w której pojazd musi nagle hamować używając systemu autonomicznego oraz zaawansowanych systemów wspomaganie kierowcy.

Konstruktorzy muszą także odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób ocenić gotowość techniki do bezpiecznego wprowadzenia na rynek. Wzorem mogą być procedury NASA, któ-

ra używa ich od wielu lat.

Autonomiczne systemy nie są jednak ani tanie, ani proste. Przykładem jest bankructwo Starsky Robotics w marcu 2020 roku. Spółka zamierzała przygotować platformę do autonomizacji samochodów ciężarowych. W 2019 roku jako pierwsza zaprezentowała na publicznych drogach samochód bez kierowcy, a rok później już nie funkcjonowała.

Problemem okazało się inteligentne oprogramowanie. – Najtrudniej jest przygotować sztuczną inteligencję na okoliczności nietypowe. Wraz z rozwojem systemu prace stają się coraz droższe, przy coraz powolniejszym postępie – wyjaśnia współzałożyciel Starsky Robotics Stefan Seltz-Axmacher.



# W oparach wodoru

**Przewoźnicy mogą powoli żegnać się z dieslami. Parlament Europejski zaproponował na 2030 rok ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> o 60 proc. w stosunku do 1990 roku.**

Robert Przybylski

Parlament Europejski 7 października, stosunkiem głosów 392 do 161 przy 142 głosach wstrzymujących się, przyjął stanowisko negocjacyjne w sprawie unijnego prawa klimatycznego. Nowe prawo sankcjonuje obietnicę polityczną, że Unia stanie się neutralna klimatycznie do 2050 r.

Wynegocjowany przez Komisję Europejską i kraje członkowskie cel redukcji emisji CO<sub>2</sub> na 2030 r. wynosi 40 proc. w stosunku do roku 1990. Komisja zaproponowała niedawno, by w zmienionym wniosku dotyczącym unijnego prawa klimatycznego cel ten podwyższyć przynajmniej do 55 proc. Posłowie podnieśli 7 paź-

dziernika poprzeczkę jeszcze wyżej – wezwali do redukcji emisji o 60 proc. w 2030 roku.

Nowe cele uderzają w energetykę Polski, narzucając duże wydatki na budowę wiatrowych i fotowoltaicznych elektrowni. Oznacza to otwarcie nowego rynku dla wielkich korporacji. Tylko w 2019 roku światowe wydatki na alternatywną energetykę (zazwyczaj małe, lokalne instalacje) przekroczyły 282 mld dol., a to zaledwie początek tego typu inwestycji.

Ponadto Unia i państwa członkowskie muszą też stopniowo znieść wszystkie bezpośrednie i pośrednie dopłaty do paliw kopalnych. Posłowie chcą, by stało się to najpóźniej do 31 grudnia 2025 r. Chyba na pocieszenie podkreślają, że „należy nadal działać na rzecz zapobiegania ubóstwu energetycznemu”.

**Zakaz rejestracji spalinowych aut**

Nowe cele nie będą obojętne dla przewoźników, ponieważ obejmą emisję transportu. Znikną z oferty samochody napędzane silnikami spalinowymi. Zastąpią je droższe pojazdy z napędami elektrycznymi: baterijnym lub wodorowym.

Pojazdy spalinowe wkrótce staną się gatunkiem wymierającym. Już w ubiegłym roku 13 państw oraz 30 regionów i prezydentów miast podjęło decyzję o przyszłym zakazie rejestracji spalinowych modeli. Pierwsze tego typu zakazy władze samorządowe sygnalizowały w 2015 roku – wówczas było to 8 podmiotów.

W ostatnich latach rządy Niemiec, Irlandii, Holandii, Wielkiej Brytanii, Szwecji i Islandii zapowiedziały, że

wprowadzą zakaz rejestracji modeli spalinowych w 2030 roku. Rządy Francji i Hiszpanii zapowiedziały zakaz od 2040 roku.

Konwencja Wiedeńska jasno mówi, że zarejestrowany samochód może wjechać do innego kraju, więc nie ma niebezpieczeństwa, że szlaban zatrzyma ciężarówkę z dieslem. Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, aby kraje członkowskie wprowadziły wysokie opłaty drogowe dla takich samochodów.

**Ile to kosztuje i dlaczego tak drogo?**

Jeżeli ciężarówki nie będą spalinowe, to oznacza, że muszą być elektryczne lub wodorowe. Takich modeli nie ma w sprzedaży, pojedyncze egzemplarze są testowane przez zaufanych przewoźników.

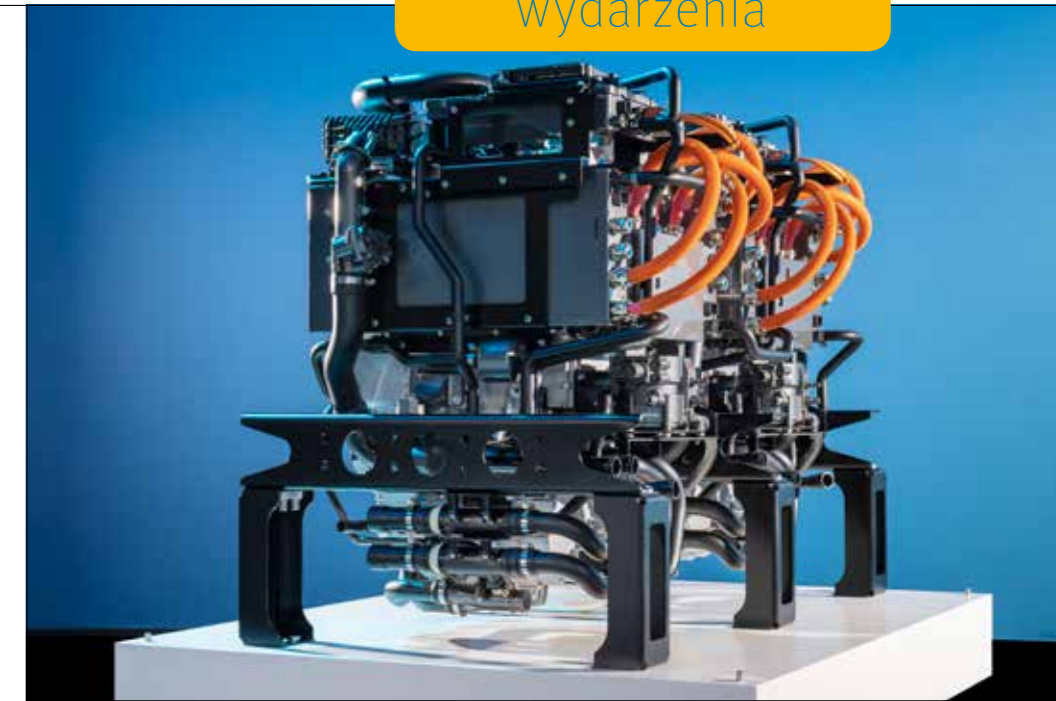
Mercedes zapewnia, że już w 2024 roku zaprezentuje dalekobieżne modele elektryczne i rok później z ogniwem paliwowym. Volvo zawiązało z Mercedesem spółkę pracującą nad ogniwami, zatem można przypuszczać, że w podobnym czasie zaprezentuje swój model wodorowy. Konkurencyjna Scania składa mgliste obietnice wprowadzenia takich samochodów za kilka lat. Iveco ma produkować dla amerykańskiej spółki Nicola wodorowe i elektryczne samochody ciężarowe.

Cen nie ma, ale nie będą to tanie pojazdy. Elektryczne będą zapewne dwa razy droższe od spalinowych, zaś wodorowe co najmniej 3 razy droższe. Nieprzyjemnie będzie także podczas tankowania.

Wolne ładowanie z ceną 1,31 zł za kWh energii oznacza koszt kilometra w wysokości 1,6 zł, czyli o 50 proc. więcej niż na oleju napędowym. W przypadku zastosowania szybkich ładowarek cena przejechania kilometra wyniesie 3,6 zł.

Wodorowe ciężarówki mają tankować ciekły wodór. Taka ciecz jest na razie dostępna w nielicznych miejscach i kosztuje do 8 dol./kg, zatem za pokonanie kilometra przewoźnik zapłaci 2,8 zł.

Ciężarówki czerpiące energię z akumulatora mają 500 km zasięgu, te jeżdżące na wodór pokonają tysiąc kilometrów na tankowaniu. Zatem alternatywne napędy wymuszą poważne



zmiany organizacyjne w przewozach. Trudno będzie wyobrazić sobie transport na dystansie ponad 3 tys. km.

**Po co to wszystko?**

Dla pieniędzy. Europejski przemysł obawia się, że Chiny, Korea lub Japonia szybciej uwolnią się od ropy naftowej i opanują nowe technologie. Gdyby tak się stało, europejskie koncerny utraciłyby nie tylko rynki eksportowe, ale mogłyby nie sprostać konkurencji na własnym podwórku.

Zatem wszyscy inwestują w przyszłość, oczekując podobnej rewolucji energetycznej jak XIX-wieczna, związana z silnikiem parowym i węglem, oraz XX-wieczna, związana z silnikiem spalinowym i ropą naftową.

Gra idzie o bardzo duże pieniądze. Tegoroczny raport BP podaje, że świat każdego dnia produkuje w 2019 roku 95,2 mln baryłek ropy, każda warta nieco ponad 64 dol. Wartość dziennego wydobycia przekracza 6 mld dol. Do tego trzeba dodać gaz i węgiel, zapewniające światu podobną do ropy ilość energii.

Wodorowa strategia jest wielką niewiadomą. Europejskie koncerny dopiero budują pilotażowe instalacje pozyskiwania i przesyłu wodoru. Komisja Europejska, zapewniana przez przemysł, zapowiada obniżenie cen wodoru. Może jednak okazać się, że produkcja wodoru z energii dostarczonej przez farmy wiatrowe lub fotowoltaiki pozostanie bardzo droga. Zatem i transport stanie się drogi.



# Zjazdowa niespodzianka

Zaprezentowany w pierwszym dniu VII Zjazdu PZPR nowy, 12,5-tonowy model Stara zaskoczył właściciela. Miał on inne plany wobec fabryki i zakazał prac nad tym modelem.

Zdjęcia: Muzeum Przyrody i Techniki „Ekomuzeum”

## Robert Przybylski

Już pod koniec lat 60. w Europie Zachodniej widoczny był wzrost popularności ciężkich modeli kosztem średnich. Europejscy przewoźnicy coraz częściej wymieniali popularne Fordy serii D, Bedfordy TK oraz Mercedesy L i LP na cięższe modele.

Na wolnym rynku samochody wielkości Stara traciły zainteresowanie klientów. – Z naszych analiz i dysku-

sji toczonych w Zakładzie Doświadczalnym wynikało jednoznacznie, że trzeba będzie za jakiś czas zmienić strukturę produkcji. Od razu rzucało w oczy, że struktura produkcji samochodów ciężarowych w Polsce jest nieprawidłowa. Wnioski nasuwały się same: należy spróbować opracować dwa nowe typy samochodów: o większej ładowności niż Star 200 i o ładowności znacznie mniejszej – wymieniał dyrektor Zakładu Doświadczalnego FSC Starachowice Antoni Chmielnicki.

Zakład Doświadczalny zawarł te wnioski w opracowaniu końcowym, które w postaci raportu wysłał do dyrekcji fabryki oraz do Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego. – Przyjęto je z odrazą. Wynikało z nich, że należałoby zmniejszyć produkcję Starów. To było zagrożenie dla fabryki, dla załogi, dla premii i nagród za wykonanie planu produkcji. Postulowaliśmy znacznie zwiększyć produkcję Żuka i Jelcza. Usłyszeliśmy, że to absurd, nie ma takiej możliwości! Produkcja jest zaplanowana, zorganizo-

wana, a tu ktoś ze Starachowic próbuje robić jakąś dywersję! Raport poszedł w ką – dodał Chmielnicki.

## Nierealne terminy

Właściciel miał własne plany wobec fabryki, więc inicjatywa zakładu nie była mile widziana. Zatem jeżeli Zakład Doświadczalny chciał przygotować cięższy model, musiał tego dokonać bez większych inwestycji.

Konstruktorzy doszli do wniosku, że samochód powinien mieć ładowność 7 ton, o tonę więcej od Stara 200. Masa własna samochodu miała wynieść 5,5 tony, więc dmc sięgało 12,5 tony. – Żeby nikogo nie drażnić, nazwaliśmy go Star 12,5 tony – wyjaśniał Chmielnicki.

Dyrektor ZD obawiał się reakcji ZPMot i Jelczańskich Zakładów Samochodowych, które specjalizowały się w produkcji ciężarówek o ładowności 8 ton i większej.

Chmielnicki zaznaczał, że różnice w stosunku do Stara 200 nie ograniczały się do ładowności. – Zakładaliśmy, że będzie to samochód supernowoczesny, z kabiną odchylaną, z hamulcami pneumatycznymi, że będą w nim wszystkie nowinki, jakie pojawiły się ostatnio na świecie – wyliczał Chmielnicki.

Kiedy uzyskał ustną zgodę dyrektora naczelnego, zebrał ludzi. – Uradzili-

śmy, że wykonamy prototyp na zbliżający się VII Zjazd PZPR. Pozostawało do niego 14 miesięcy. Było to zamierzenie lekko szaleńcze, jeśli pamiętać, że prace nad rodziną Starów 200 trwały od przełomu lat 1950-tych i 1960-tych, a kończyły się w połowie 1970-tych, więc trwały około 15 lat. A ja chciałem zbudować coś zupełnie nowego w ciągu jednego roku! – podkreślał Chmielnicki.

Chociaż założenie było karkołomne, ZD nie zwiększył liczby konstruktorów i budowniczych prototypów. – Nawal pracy jest u nas nadal duży. Skracanie terminów zawdzięczamy nowej organizacji pracy – wskazał Chmielnicki redaktorowi „Słowa Ludu” Mieczysławowi Kacy.

Chmielnicki zastosował zamiast szeregowego, równoległy tok pracy. Metoda została wypróbowana podczas przygotowania Stara 244R, zwanego „rolnikiem”, który powstał w zaledwie 7 miesięcy.

Uproszczony schemat organizacyjny pozwolił na pozbycie się 35 stanowisk kierowniczych, a pozostałych kierowników odciążono od czynności

nistracyjnych. – Doszliśmy do wniosku, że rozdzielanie prac na działy posiada wiele złych stron. Każdy dział broni własnych interesów, wykorzystuje potknięcia innej komórki do usprawiedliwienia własnej zwłoki. Materiały do budowy prototypów zamawiano dopiero po sporządzeniu całości dokumentacji konstrukcyjnej. Dlatego zaproponowałem nietypową organizację działań: aby poszczególne etapy prac nakładały się na siebie – tłumaczył Chmielnicki na łamach „Słowa Ludu”.

## Praca równoległa

Dyrektor ZD utworzył zespoły „interdyscyplinarne”, np. grupę konstruktorów mostów napędowych, kabiny, wszystkie z udziałem jednego czy dwóch technologów i majstrów z prototypowni, którzy na bieżąco przyglądali się temu, co projektują konstruktorzy. – Grupa miała działać wyprzedzająco, kiedy konstruktor dochodził do przekonania, że część na pewno będzie miała taki, a nie inny kształt, zaopatrzeniowcy natychmiast brali rysunek i jechali w Polskę – np. szukać odpowiednich odkuwek. Dotyczyło to wszystkich nowych elementów: zespołów dla kabiny, mostu, podwozia, ramy, hamulców, elektrotechniki.

Bo przy okazji po-







stanowiliśmy przejść na elektrotechnikę o napięciu 24 V – wspominał dyrektor ZD.

Chmielnicki powierzył modernizację Stara 200 Lucjanowi Blasiakowi. „Najpierw w kilkusobowej grupie specjalistów dyskutowali, jaki ma być ten nowy Star. Gdy przystąpili do konstrukcji, zespół powiększył się do 35 osób”, opisywał Kaca.

Chmielnicki ocenił, że zadania wykonali 5-krotnie szybciej niż przy zachowaniu tradycyjnej organizacji pracy. Cała grupa pracowała bardzo ofiarnie, nikt nie liczył czasu pracy. „Którejś soboty spotkaliśmy ją w komplecie po godzinach pracy – ciągle nad czymś radzili w olbrzymiej sali uzyskanej w wyniku rozsunięcia ścian działowych dotychczasowych biur. Pracują w jednym pomieszczeniu, bo to jest ważnym elementem nowej organizacji konstruktorów”, wyjaśniał redaktor.

- Ustanowiłem nagrody za wykonanie prac, poszczególne zespoły miały przydzieloną pulę pieniędzy. Jeżeli wykonywali czynności na czas, pieniądze

były ich. Kierownik zaopatrzenia także otrzymał pulę pieniędzy na zawieranie extra umów z dostawcami prototypowych elementów. Ludzie rwali się do pracy. Stało się ich ambicją, żeby wykonać samochód na czas – zapewniał dyrektor ZD.

- Taki właśnie system nazywamy równoległym przepływem informacji i decyzji, bo konstruktorzy, technolodzy, zaopatrzeniowcy i przyszli badacze prototypów informują się na bieżąco i pracują jednocześnie – wyjaśniał Chmielnicki.

### Marzenie o żeliwnym kadłubie

Największym problemem był silnik. Opracowany pod koniec lat sześćdziesiątych 150-konny diesel, oznaczony 359, był w sam raz dla ciężarówki o dmc 10-11 ton, ale zbyt słaby dla cięższego modelu.

Chmielnicki tłumaczył, że wprowadzenie zupełnie nowego silnika było praktycznie niemożliwe w warunkach, jakie panowały zarówno w Starachowicach, jak i w całym kraju, bo wiązałyby

się z zakupem ogromnej ilości nowych maszyn zadaniowych.

W 1974 roku konstruktorzy podjęli, na bazie silnika 359 o mocy 150 KM, pracę nad silnikiem z turbodoładowaniem, który osiągałby 180 KM. – Taki silnik byłby już odpowiedni dla samochodu o ładowności np. 7 ton – zauważał Chmielnicki.

- Z przeliczeń wytrzymałości kadłuba silnika „359” wynikało, że moc 150 KM, jaką osiągnęliśmy w tej jednostce, jest – przy tym kadłubie – maksymalna. Po przekroczeniu mocy 150 KM, naprężenia w kadłubie silnika groziły awariami. Wobec tego wniosek był bardzo prosty – zamiast kadłuba aluminiowego, należy zastosować bardziej wytrzymały kadłub żeliwny – wnioskował Chmielnicki.

- Głowice żeliwne szły jak z płatka, bo takie miał silnik 359 i do ich wytwarzania zakupiona została linia produkcyjna, a w niej wstrzeliwarka do produkcji rdzeni. Problem był z żeliwnym kadłubem – wyjaśniał Chmielnicki.

Dyrekcja zdawała sobie sprawę z tego, że chcąc uruchomić obróbkę kad-

łuba żeliwnego, trzeba wymienić park maszynowy. Maszyny do obróbki kadłuba silnika były sprowadzane z Zachodu za ciężkie dewizy.

Chmielnicki zaznaczał, że dyrekcja FSC patrzyła przez palce na to, co robi Zakład Doświadczalny. – Nie protestowała, ale i nie oczekiwała, że nasze wysiłki zakończą się jakimś wdrożeniem produkcji. Na zasadzie: skoro jest, to niech tam sobie coś bada, byle tylko nie narobił szkód dla fabryki. Po cichu poprosiliśmy kolegów - odlewników (fabryka miała własną odlewnię żeliwa, w której odlewano m.in. kadłuby żeliwne do silnika benzynowego 105 KM, używanego w starszych modelach Starów), aby podjęli się wykonania kilku odlewów kadłuba żeliwnego, w oparciu o formy kadłuba aluminiowego silnika 359. Na kilkanaście wykonanych odlewów, kilka z nich - 2 lub 3, nadawały się do dalszej obróbki. Nie to, że były bardzo dobre, ale nadawały się przynajmniej do wykonania prototypów. Dokonałiśmy obróbki żeliwnych kadłubów na maszynach, jakie mieliśmy w prototypowni i w ten sposób pozyskaliśmy kadłuby, na których można było sprawdzać turbodoładowanie – tłumaczył Chmielnicki.

### Męczyli się też inni

Zakłady WSK Rzeszów dostarczyły turbosprężarkę, WSK Mielec przygotował prototypową pompę paliwa i wtryskiwacze. – Koledzy z WSK namęczyli się strasznie, zrobili kilka próbnych sztuk, które zamontowaliśmy do silnika na hamowni. Koledzy zbadali i wydali opinię negatywną. Tak było kilka razy, przez jakieś 8 miesięcy. W końcu pojechałem do Mielca osobiście, bo już czułem z niektórych reakcji tamtejszych konstruktorów, że są psychicznie wyczerpani i prawdopodobnie – za chwilę – machną ręką na te nasze wymagania i nie osiągniemy niczego dobrego. Pojechałem, porozmawiałem z nimi, poprosiłem, żeby jeszcze raz postarali się udoskonalić prototyp i przysłali jeszcze jedną partię pomp. Tym razem na hamowni udało się zarejestrować niemal dokładnie to, co chcieliśmy – zapewniał Chmielnicki.

Dyrektor podkreślał, że zakres zmian silnika był naprawdę duży. – Przykładowo, należało opracować większą pompę chłodzącą, gdyż silnik o większej mocy wytwarza znacznie więcej ciepła. A za-

Szef zjednoczenia Andrzej Jedynek wściekł się. Następnego dnia zadzwonił do dyrekcji FSC i kazał przyjechać dyrektorowi naczelnemu FSC Ignacemu Maciejewskiemu i mnie. Maciejewski bał się, że Jedynek mnie wyrzuci, więc wziął ze sobą mojego zastępcę. Ostatecznie Jedynekowi przeszło, przyjrzał się fotografiom i nie miał odwagi mnie usunąć.

tem: nowa chłodnica, nowy wentylator, itp. Wykonywaliśmy ogromny skok jakościowy. Ze 150-konnego silnika z kadłubem aluminiowym powstawał silnik z kadłubem żeliwnym, o mocy 180 KM. Przy przeciążeniu otrzymywaliśmy nawet 230 KM! – zaznaczał Chmielnicki.

Pierwszy silnik, oznaczony RD6, okazał się nieudany. – Miał wielką turbosprężarkę, która nie nadawała się do zastosowań trakcyjnych. Trakcyjny silnik nie pracuje ze stałą prędkością, tylko ma zmienne obroty. Tymczasem turbosprężarka była tak bezwładna, że zanim się rozbiegła i dała ciśnienie, kierowca zmieniał parametry jazdy. To było pierwsze studium – zaznacza konstruktor silników Radzimierz Borycki.

Również następcą Chmielnickiego Waldemar Grzyb przyznaje, że choć silniki miały po 180 KM, a maksymalny moment obrotowy sięgał 54 kGm, nie były to udane jednostki. – Mały dostęp do zachodniej techniki ograniczał nasze możliwości – opisuje Grzyb.

Odchylana kabina Stara 12,5 tony powstała własnymi siłami. – Mieliśmy doświadczony zespół, który poradził sobie z tym zadaniem. Denerwowałem się, gdy zjednoczenie mówiło, że kupimy licencję na kabinę. To było bez sensu. W odchylanej kabinie podłoga była jednolita, a tunel był niższy niż w przykręcanej. W rezultacie wewnątrz było ciszej i łatwiej było utrzymać znośne temperatury. SHL miała robić główne wytłoczki – dodaje dyrektor ZD.

### Zaskoczono Zjednoczenie

Montaż Stara 12,5 tony ruszył 25 lipca 1975 roku. – Modernizacja Stara 200 została przeprowadzona w zaledwie 5 miesięcy. Dosłownie na tydzień przed zjazdem prototyp był gotowy – zaznaczał Chmielnicki.

Prototyp zjechał 8 grudnia 1975 roku przed Salę Kongresową, w której tego dnia rozpoczął się Zjazd PZPR. Jako delegat pojechał sekretarz Komite-

tu Miejskiego PZPR w Starachowicach Julian Labocha, który złożył zjazdowy „meldunek”.

Chmielnicki zaznaczał, że ani w ZPMot, ani w Ministerstwie Przemysłu Maszynowego do końca nikt nic nie wiedział o tym, że w Starachowicach zaprojektowano i wykonano prototyp zupełnie nowego samochodu. – Nie był nigdzie ujęty w planach rozwoju techniki, po prostu jakaś samowola, dywersja! Szef zjednoczenia Andrzej Jedynek wściekł się. Następnego dnia zadzwonił do dyrekcji FSC i kazał przyjechać dyrektorowi naczelnemu FSC Ignacemu Maciejewskiemu i mnie. Maciejewski bał się, że Jedynek mnie wyrzuci, więc wziął ze sobą mojego zastępcę. Ostatecznie Jedynekowi przeszło, przyjrzał się fotografiom i nie miał odwagi mnie usunąć. Po kilku miesiącach przyjechał do FSC z zamiarem pozbycia się mnie, ale ostatecznie uznał, że inżynier może mieć swoją ambicję. Zakazał jednak prac nad samochodem i silnikiem z żeliwnym kadłubem. Prototyp przestał dwa czy trzy lata w krzakach – wspominał Chmielnicki.

Bardzo szybko okazało się jednak, że te prace były fabryce wyjątkowo potrzebne. Węgrzy, którzy odlewali aluminiowe kadłuby, znaleźli lepszego klienta. – Zjednoczenie nakazało na przełomie 1979/80 roku rozpocząć prace nad kadłubem żeliwnym i to było moje ostatnie zadanie przed odejściem z fabryki. Pod koniec 1981 roku konstrukcja została skierowana do produkcji, a jej uruchomienie zajęło 2 lata. Kabina natomiast trafiła do Stara 1142 – dodał Chmielnicki.

Dziękuję Radzimierzowi Boryckiemu, Antoniemu Chmielnickiemu, Pawłowi Chmielnickiemu, Waldemarowi Grzybowi, Henrykowi Skrobiszowi, Kazimierzowi Więckowi, Kazimierzowi Wysockiemu. Korzystałem z książki Antoniego Chmielnickiego i Pawła Chmielnickiego „Star znad Kamiennej”.





**Piotr Materzok,**  
**Head of Customer Services & Parts:**  
 Nowy Actros i Mercedes-Benz Uptime  
 oznacza rewolucję w zarządzaniu flotą

**Innowacyjny jak żaden**  
 System monitorowania pojazdu jest już w stanie  
 przestać ponad 1000 reguł dotyczących stanu ciężarówki

## Maksymalnie efektywni

Nowy Actros w duecie z Mercedes-Benz Uptime to prawdziwa rewolucja w zarządzaniu flotą. O walorach tego cyfrowego monitoringu online klienci przekonali się szczególnie mocno podczas pandemii COVID-19

Wiosenny lockdown był sytuacją bez precedensu w historii światowej gospodarki, ale transport nigdy nie zasypia – choć wiele branż ucierpiało, inne np. dostawcy żywności, leków, środków sanitarnych czy firmy kurierskie i e-handel odnotowały wzmożony ruch. Żeby utrzymać płynność i terminowość dostaw wszyscy ci przewoźnicy potrzebowali sprawnych pojazdów. Zadanie dla Customer Services & Parts oraz serwisów sieci dealerskiej Mercedes-Benz Trucks, z którymi CSP ściśle współpracuje, było więc takie jak zwykle – zapewnienie klientom optymalnego wykorzystania ich pojazdów, przy minimum przestojów. Kluczowym narzędziem do tego celu okazał się idealnie zgrany innowacyjny tandem: Nowy Actros i Mercedes-Benz Uptime.

– W połączeniu z Nowym Actrosem usługa Mercedes-Benz Uptime to prawdziwa rewolucja w zarządzaniu flotą. Dzięki niej możemy sprawić, że klient będzie przyjeżdżał do nas jak najrzadziej, ale jego wizyty będą maksymalnie efektywne – mówi Piotr Materzok, Head of Customer Services & Parts. – Nowy Actros za sprawą inteligentnych technologii dostarcza nam wszelkich potrzebnych informacji o działaniu systemów pokładowych w czasie rzeczywistym. Oczywiście, aby Mercedes-Benz Uptime mógł w pełni ujawnić swoje zalety, niezbędne jest perfekcyjne zgranie trzech elementów: centrali, serwisu i klienta. To właśnie do tych odbiorców docierają wszystkie komunikaty o usterkach, które wystąpiły bądź mogą wystąpić w najbliższym czasie w pojeździe. W zależności od oceny ich charakteru podejmowane są dalsze działania we współpracy z klientem i kierowcą.

Chociaż ze strony Customer Services & Parts obsługą Mercedes-Benz Uptime zajmuje się dedykowany zespół ds. kontraktów serwisowych, szkolenia obejmują wszystkich pracowników. – Każdy musi wiedzieć, na czym ta usługa polega. Mercedes-Benz Uptime może być integralnym elementem kontraktu serwisowego Mercedes-Benz Complete, a także innych oferowanych przez nas umów. Oczywiście wszystkie komunikaty informujące, że w pojeździe niezbędna jest jakaś interwencja w trasie, są przesyłane do centrali S24h CAC Mercedes-Benz Trucks w Maastricht – wyjaśnia Piotr Materzok.

Jak jednak przyznaje Paweł Rybka, szef serwisu Mercedes-Benz Trucks EWT w Ołtarzewie, takie przypadki, które wymagają reakcji CAC w Maastricht, są rzadkie: – Ja osobiście nie miałem takiej sytuacji. Najwięcej przypadków dotyczy przeglądów. System odpowiednio wcześniej informuje o tym, że w najbliższym czasie trzeba przegląd wykonać i dzięki temu możemy z wyprzedzeniem poinformować o tym klienta, przygotować odpowiednie części, zaplanować grafik serwisantów. To ogromna oszczędność czasu – ułatwienie i dla klienta i dla serwisu.

Dzięki Mercedes-Benz Uptime odciążeni są też kierowcy i kierownicy flot. – Kiedyś to kierowca informował szefa floty, że zbliża się przegląd, bo świecą mu się różne kontrolki. Teraz role się odwróciły i firmy mogą planować grafik pracy kierowcy, z góry uwzględniając taką konieczność – wyjaśnia Paweł Rybka. – To daje ogromne poczucie bezpieczeństwa, zwalnia z konieczności prowadzenia zapisów przez klienta, Mercedes-Benz Uptime robi

to za niego, a klient może się skupić na swoim biznesie. Zzaawansowanie technologiczne Nowego Actrosa sprawia, że takie usługi jak Mercedes-Benz Uptime stają się nie tylko ułatwieniem, ale od nich zależy w pełni efektywne wykorzystanie pojazdu. – W tej chwili system monitorujący stan każdej ciężarówki obejmuje już ponad 1000 reguł, tyle informacji Nowy Actros jest nam w stanie o sobie przekazać. Niektórzy klienci obawiają się tego zaawansowania, ale wielu już się do nich przekonało, zwłaszcza teraz – kiedy po doświadczeniu pandemii znikło wiele uprzedzeń dotyczących funkcjonowania online. W tej chwili mamy już 300 klientów i 1600 samochodów z Mercedes-Benz Uptime, a naszym celem jest to, żeby każdy Nowy Actros, którego sprzedajemy, był wyposażony w kontrakt serwisowy Complete i Mercedes ServiceCard. Tylko wtedy możemy w pełni opiekować się flotą klienta, a on – skupić się na własnym biznesie.



**Mercedes-Benz**  
 Trucks you can trust





# Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 52

## LUTZ ASSEKURANZ

W ostatnim artykule z naszej serii omawialiśmy zagadnienie „tygodniowego odpoczynku” w związku z przyjęciem Pakietu Mobilności, zgodnie z którym na całym obszarze UE nie można już spędzać tego czasu w pojeździe. Temat ten zajmuje przewoźników nie tylko z powodu dodatkowych kosztów zakwaterowania kierowców, ale również dlatego, że dłuższa nieobecność kierowców w pojeździe oznacza zwiększone ryzyko kradzieży.

Jednakże w ostatnim artykule wskazano między innymi,

że przewoźnicy powinni zawsze dokładać najwyższej staranności w zapobieganiu kradzieżom i napadom rabunkowym oraz że w dalszym ciągu ważne jest posiadanie możliwie najszerzej ochrony ubezpieczeniowej z wysokimi sumami gwarancyjnymi, to znaczy, że polisa ubezpieczeniowa CMR powinna wykazywać maksymalną sumę ubezpieczeniową w wysokości co najmniej 1 000 000 EUR, a zakres ochrony ubezpieczeniowej powinien obejmować winę umyślną i rażące niedbalstwo w rozumieniu art. 29 ust. 2 CMR.

Oprócz „zwykłych kradzie-

ży” złodzieje w ostatnich latach rozwinęli bardziej wyrafinowane metody bezprawne pozyskiwania towarów.

## Hiszpańska platforma

Ta metoda bynajmniej nie jest ograniczona do pojedynczych incydentów. Jak podają odpowiednie statystyki gwałtownie wzrasta liczba przypadków, w których załadowane ciężarówki są w trakcie jazdy „opróżniane” przez przestępców. Wygląda to zazwyczaj tak, że do tego proceduru angażowane są dwa samochody osobowe. Jedno auto wyprzedza ciężarówkę i zmusza ją, aby zwołniała, a drugie z szyberdachem podjeżdża bezpośrednio do ciężarówki i czasami, za pomocą specjalnego urządzenia, „przyczepia się” nawet do podwozia naczepy. Samochód ten ma zamontowaną na masce płytę – tak zwaną „hiszpańską platformę” – na którą wchodzi przestępca, otwiera tylne drzwi naczepy ciężarówki, a następnie rozładowuje towar. Ponieważ samochód osobowy jest znacznie węższy od ciężarówki, jej kierow-

ca niczego nie widzi albo też ze strachu nie chce niczego widzieć.

Firma Lutz Assekuranz zajmowała się już tego rodzaju szkodami, między innymi także takim przypadkiem, w którym tylne drzwi naczepy skrzyniowej zostały zabezpieczone maszynowymi zamkami typu „Cyklop”. Jednakże przestępcy byli na tyle zuchwali, że otworzyli je podczas jazdy przy użyciu akumulatorowej szlifarki kątowej.

Szczególnie popularne wśród złodziei są odcinki górskie, na których ciężarówki mogą jeździć jedynie z małą prędkością. Z tego powodu przy planowaniu trasy przewoźnicy powinni zwrócić szczególną uwagę na jej przebieg, a także sprawdzić, czy podróż może zostać tak rozplanowana, aby nie trzeba było jechać po takich niebezpiecznych drogach w nocy.

Więcej informacji na ten temat można znaleźć w Internecie pod poniższym linkiem:

<https://www.welt.de/vermischtes/article114605805/Unglaubliche-Lkw-Raubzüge-bei-voller-Fahrt.html>

## Sztuczka z koniem trojańskim

Innym – nowym – trikiem jest tzw. koń trojański. W tym przypadku złodzieje dają się zamknąć w przestrzeni ładunkowej ciężarówki. Dostają się tam u nadawcy albo w chwili jego nieuwagi, albo też pozwalają się nawet zamknąć w skrzyniach, które można zamykać i otwierać od wewnątrz. Podczas przewozu ze złodziejami kontaktują się ich wspólnicy za pośrednictwem telefonów komórkowych. Złodzieje zaś „rozładowują” towar w trakcie jazdy, częściowo tak jak ma to miejsce w przypadku metody opisanej w części „Hiszpańska platforma”.

## Fałszywi przewoźnicy

W dobie giełd transportowych typy spod ciemnej gwiazdy nie muszą już sobie zadawać tyle trudu, aby na parkingach przez rozcięcia w plandecie szukać wartościowych towarów do kradzieży. Obecnie przestępcy mogą już niejako „zamawiać towar przez Internet”, rejestrując się na platformie giełdy transportowej pod „skradzioną tożsamością” przewoźnika i spokojnie wyszukując atrakcyjnych i drogich towarów, które można łatwo zbyć w szarej strefie lub na czarnym rynku. Następnie składają tanią ofertę, wysyłają pocztą elektroniczną fałszywe dokumenty, wygrywają aukcję i w końcu odbierają towar, z którym następnie przepadają jak kamień w wodę.

Metoda na „fałszywego przewoźnika” jest również chętnie wykorzystywana w tak zwanych łańcuchach przewoźników, ponieważ – z uwagi na dużą liczbę podmiotów w nich uczestniczących – łatwiej jest zatrzeć ślady.

## Napady rabunkowe

Oczywiście wraz z rozwojem nowszych, wyrafinowanych sposobów „stare wyrobione metody” na kradzieże i napady rabunkowe ciężarówek nie zostały zapomniane. Ich ofiarą pada każdego roku około 15 000 ciężarówek. Firma Lutz Assekuranz zajmowała się jakiś czas temu jednym z tego rodzaju przypadków. Pewien austriacki przewoźnik, ubezpieczony za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz, zgodnie ze zleceniem spedytora przyjął w Anglii „4 to SPS” bez szczegółowych informacji o wartości towaru. Ani dyspozytor, ani też kierowca, który nie mógł być obecny przy załadunku, nie wiedział, co oznacza skrót „SPS”. Planowane miejsce rozładunku znajdowało się w Holandii. Kiedy kierowca przybył po południu do odbiorcy, usłyszał od niego, że towar będzie można wyładować dopiero następnego dnia rano. W związku z tym szofer poszukał w pobliżu miejsca parkingowego i spędził noc w kabinie kierowcy. Po kilkukrotnym gwałtownym pukaniu do okna i zobaczeniu na zewnątrz osoby, która pozornie szukała pomocy, kierowca otworzył drzwi i ujrzał dwie lufy pistoletów. Następnie został związany, zakneblowany i „położony” w pobliżu, po czym ciężarówka wraz z towarem zniknęła. Niedługo potem przewoźnik dostał od poszkodowanego rachunek szkody na kwotę ponad 1,7 miliona EUR – za cztery tony PlayStation firmy Sony.

## Czy jesteście Państwo dobrze ubezpieczeni?

We wszystkich tych i podobnych przypadkach można sobie od razu po-

myśleć: „co na to może poradzić biedny kierowca, co na to może poradzić biedny przewoźnik?” Sądy jednak podchodzą do tego bardzo rygorystycznie i często orzekają o rażącej winie w rozumieniu artykułu 29 CMR, stwierdzając, że trasę można było lepiej zaplanować, ciężarówkę (a także naczepę) można było wyposażać w systemy antykradzieżowe, można było uniknąć nocnego odpoczynku, kierowca nie powinien być tak naiwny, żeby wysiadać z ciężarówki, itp., itd. (patrz także środki zapobiegania kradzieżom wymienione w ostatniej publikacji).


Staranni przewoźnicy odpowiednio planują, podejmują środki ostrożności i dokładnie instruuja kie-

rowców. Jeżeli kierowca nie postępuje później zgodnie z otrzymanymi instrukcjami, ale działa dopuszczając się winy rażącej (orzecznictwo sądowe w niektórych krajach już za rażące niedbalstwo przewiduje konsekwencje wynikające z art. 29 ust. 2 CMR), to na przewoźnika spada wtedy pełna odpowiedzialność i oby w takiej sytuacji był zabezpieczony dobrą polisą CMR.

Firma Lutz Assekuranz pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji w zakresie udzielania porad dotyczących polis ubezpieczeniowych OC w transporcie, spedycji i w ruchu drogowym oraz zawierania odpowiednich umów.

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

reklama



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

## SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkty kontaktowe w Warszawie: ZMPD, Al. Jana Pawła II 70, 00-175 Warszawa, tel.: (22) 536 18 84, fax: (22) 536 18 85, lutz@zmpd.pl

Biurowie w Wiedniu: Lutz Assekuranz, Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H., Al. 1100 Wien, Meidinger Hauptstr. 51-53, tel.: +43 1 8175573 21, slsch@lutz-assekuranz.eu

Regionalne punkty kontaktowe: 63 328 34 72 Zielona Góra, 723 838 208 Szczecin, 723 888 221 Strzyżów, 17 860 32 48 Rzeszów, lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.eu

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

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

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru podmiotów ubezpieczeniowych pod numerem GISA 2419/069 prowadzonego przez BMWFV (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Dyonimii) jako organ odwoławczy.

## Praktyczne wskazówki

- Oprócz „zwykłych kradzieży i napadów rabunkowych” wzrasta liczba kradzieży towarów popełnianych z wykorzystaniem bardziej wyrafinowanych metod.
- Przewoźnik jest zawsze narażony na ryzyko ponoszenia nieograniczonej odpowiedzialności z art. 29 CMR, nawet za wyżej opisane przypadki.
- Dobra polisa CMR powinna mieć wysoką maksymalną sumę ubezpieczeniową i szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej.



**Kary za brak OC**

Jest nowy cennik kar dla zapominalskich. W związku z podwyższeniem płacy minimalnej podniesiono też wysokość kar za brak obowiązkowego ubezpieczenia samochodu. Jeśli spóźnimy się o ponad dwa tygodnie, to kara w przypadku osobówki ma wynosić w 2020 roku 5600 zł. Za samochód ciężarowy będzie to 8600 zł, a w przypadku motocykla zapłacimy 950 zł.

**Obowiązkowe ładowarki**

Unia chce odgórnie załatwić problem z brakiem miejsc do ładowania elektrycznych samochodów. Nowa dyrektywa ma nałożyć na deweloperów obowiązek budowy stacji ładowania w nowo powstających budynkach. To dotyczy tak samo bloków mieszkalnych, jak i biurów. Według badań 90 proc. samochodów elektrycznych ładowanych jest w domach właścicieli. Dyrektywa ma obowiązywać od marca 2021 roku.

**Absurdalny sukces urzędników**

Unia Europejska zakazała montowania na maskach Rolls Royce'ów podświetlanych figurek. Słynna statuetka „Spirit of Extasy” była oferowana w wersji podświetlonej za dodatkowe 20 tys. zł. Urzędnicy stwierdzili, że taki bajer emituje światło, które można nazwać „zanieczyszczeniem świetlnym”, a to jest niezgodne z przepisami. Opcja zniknie z oferty w Europie, a serwisy będą proponowały właścicielom jeżdżących już aut wymianę statuetki na tradycyjną.



# 8600 zł kary dla ciężarowych

**Dostawczak Amazona**

W ręce potentata od handlu internetowego trafił pierwszy egzemplarz elektrycznego dostawczego samochodu. Amazon będzie korzystał z całej floty samochodów kurierskich z własnym logo. W sumie zamówionych zostało 100 tysięcy niedużych furgonetek. Pierwszy egzemplarz to prototyp. Mimo symbolu „Amazon” na masce, w rzeczywistości to produkt Riviana. Wspomnianą flotę amerykański producent elektrycznych SUV-ów i pickupów ma dostarczyć do 2030 roku.

**Volkswagen Taos**

Jeśli Volkswagen wypuszcza na rynek nowego SUV-a, to jego nazwa musi zaczynać się na literę „T”. Taos to podwyższony wóz przeznaczony na rynek amerykański, który przypomina Tiguan. Auto nie będzie oferowane na naszym rynku, podobnie jak VW Atlas. Pod maską ma pracować czterocylindrowy silnik 1,5 o mocy 158 KM. Produkcja ma ruszyć w Meksyku.

**Hulajnoga z gwiazdą**

Ci, którzy hołdują powiedzeniu „bez gwiazdy nie ma jazdy”, mogą przesiąść się teraz w centrum miasta ze swojego Mercedesa na elektryczną hulajnogę tego samego producenta. Niemcy pokazali E-scootera. Porusza się on na dwóch 20-centymetrowych kołach z zawieszeniem. Rozpędza się do 20 km/h, a maksymalnie może przejechać 25 km na jednym ładowaniu. Według producenta gadżet ma służyć do pokonywania drogi między parkingiem a biurem.

**Nowy dostawczak w retro wydaniu**

Włoska firma Caselani pokazała nowy zestaw paneli karoserii, dzięki któremu można przeobrazić Citroena Jumpy na powojenną furgonetkę „Typ H”. Można zamówić gotowy samochód, albo wysłać do Włoch swój egzemplarz. Pierwsza opcja kosztuje 130 tys. zł, a druga 66 tys.

**Podwójne standardy**

Po raz kolejny południowoamerykański instytut NCAP potwierdził, że auta produkowane na tamtejszy rynek są mniej bezpieczne. Hyundai HB20, czyli brazylijski odpowiednik modelu i20 otrzymał fatalne noty po przeprowadzonych crash-testach. Uzyskał tylko jedną na 5 możliwych gwiazdek. To efekt oszczędności, jakie robione są przy produkcji samochodu na niektóre rynki. Dla porównania – ten sam koncern na europejskim rynku sprzedaje i20, które otrzymało 4 gwiazdki.





# Elektryczny Mercedes do kwadratu



**Pierwszy elektryczny samochód terenowy Mercedesa? Tak, ale nie stało się to, co było najbardziej oczywiste – nie jest to Klasa G. Niemcy poddali poważnej modyfikacji elektrycznego SUV-a EQC. Tak powstał prototyp EQC 4x4<sup>2</sup>.**

Kacper Jeneralski

**M**ercedes EQC jest pierwszym modelem marki pod przynajmniej dwoma względami. Kiedy debiutował w szosowej wersji, stał się pierwszym elektrycznym Mercedese, a teraz pierwszą elektryczną terenówką tej marki.

Niemcy eksperymentowali wcześniej z e-vanem, czyli Klasą B na prąd, ale to nie był samochód zaprojektowa-

ny od podstaw do zasilania wyłącznie energią elektryczną. Z EQC jest inaczej, nie występuje w wersji spalinowej. Jest znakiem nowych czasów.

Mercedes zawsze znany był z innowacji i wprowadzania pionierskich rozwiązań. Kiedy debiutowało EQC, na rynku było już jednak dwóch europejskich konkurentów w tym segmencie: Jaguar I-Pace oraz Audi e-tron. Był też trzeci, zza oceanu – Tesla Model X, ale o tej marce trudno było powiedzieć, że występowała oficjalnie na naszym rynku.

## Prześwit ponad wszystko

Konstruktorzy ze Stuttgartu zamiast modyfikować drobniawo całe zawieszenie i układ przeniesienia napędu, zdecydowali się na jeden radykalny krok. EQC otrzymało zwolnice, czyli dodatkowe przekładnie w piastach kół. To zabieg dobrze znany nie tylko w off roadzie, ale też w pojazdach militarnych, czy użytkowych, takich jak np. Mercedes Unimog lub Praga V3S.

Dodatkowe zębatki w piastach nie



tylko podwyższają samochód, zwiększając prześwit. Pozwalają też zamontować większe i bardziej terenowe koła bez konieczności modyfikowania pozostałych elementów układu przeniesienia napędu. Przy okazji gwarantują, że terenowe opony swoimi oporami toczenia nie zdewastują pól, wałów, czy skrzyni biegów.

Takie rozwiązanie obniża (w tym przypadku o 14 cm) punkt obrotu koła w stosunku do pól napędowej. Dzięki zwolnicom prześwit EQC wzrósł do 293 milimetrów, w porównaniu do 140 mm seryjnego auta. To prawdziwa przepaść i jest to o 58 milimetrów więcej niż ma seryjna G Klasa! Przy czym G ma z tyłu sztywny most, a uterenowiony SUV w pełni niezależne zawieszenie i to jest główny powód różnicy w prześwicie.

Modyfikacje EQC zostały przeprowadzone przez Magna Steyr, czyli przez firmę, która zajmuje się produkcją samochodów na zlecenie. Z austriackiej fabryki tej spółki od



1979 roku wyjeżdża między innymi Mercedes Klasy G.

Głębokość brodzenia jest większa o 15 centymetrów w stosunku do EQC i wynosi 40 cm. To bardzo dużo jak na SUV-a, ale jest kilku konkurentów, od Land Rovera czy Jeepa poczynając, którzy mogą pokonać głębszą wodę bez ryzyka uszkodzenia.

Kąty natarcia i zejścia są większe o ponad 10 stopni od spotykanych w EQC. O tyle może być bardziej stroma góra, pod którą podjedziemy nie uszkadzając zderzaków. Samochód stoi na 20-calowych obręczach z oponami 285/50, a średnica koła w tym przypadku odpowiada kołom montowanych w średniej wielkości samo-





chodach terenowych. Koła stoją też szerzej od oryginału. Trzeba było poszerzyć nadkola, po 10 cm na stronę.

#### Dwa silniki

Elektryczna terenówka ma dwa silniki, które wspólnie dają 408 koni mechanicznych i maksymalny moment obrotowy 760 Niutonometrów. To tyle samo co w szosowym EQC 400. Pro-

ducent na razie nie pisze zbyt wiele o osiągnięciach, można domyślić się, że ze względu na większe koła i prześwit będą one nieco gorsze niż w przypadku drogowych modeli. Seryjne auto przyspiesza do setki w 5,1 sekundy, pomimo masy 2,5 tony. Prototyp terenówki jest zapewne cięższy od wersji szosowej.

Duża masa nie jest sprzymierzeńcem kierowcy podczas terenowych

wypadków, ale charakterystyka pracy silników elektrycznych na pewno poprawi możliwości auta na bezdrożach. Kluczem jest oczywiście maksymalny moment obrotowy dostępny od zerowych obrotów.

Mercedes nie poinformował też o zasięgu samochodu, a ten będzie zależał na pewno od wyzwań, jakie staną przed prowadzącym podczas pokonywania bezdroży. Zasięg modelu, na którym bazuje EQC 4x4^2, to w cyklu WLTP od 347 do 417 km.

Uterenowiona wersja elektrycznego Mercedesa jest samochodem studyjnym. Nie ma na razie planów, żeby wyjechała na drogi, tak samo jak przedstawiony wcześniej spalinowy Mercedes E 4x42. Z tym, że kto wie... Być może Niemcy zmienią plany.

Wypuścili już na rynek trzyosiowe szalone G 4x42, a kolejne koncepty mogą świadczyć o tym, że firma poważnie myśli o oferowaniu ekstremalnie drogich aut z gwiazdą, które mają podwyższone zawieszenie. Koncern zapewnia, że głównym zadaniem tego modelu ma być zwrócenie uwagi klientów na postępującą elektryfikację motoryzacji.

# 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)







# 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

