

przewoźnik

Zwrot myta 26



Jak płacić kierowcom?

16

Białoruskie zezwolenia

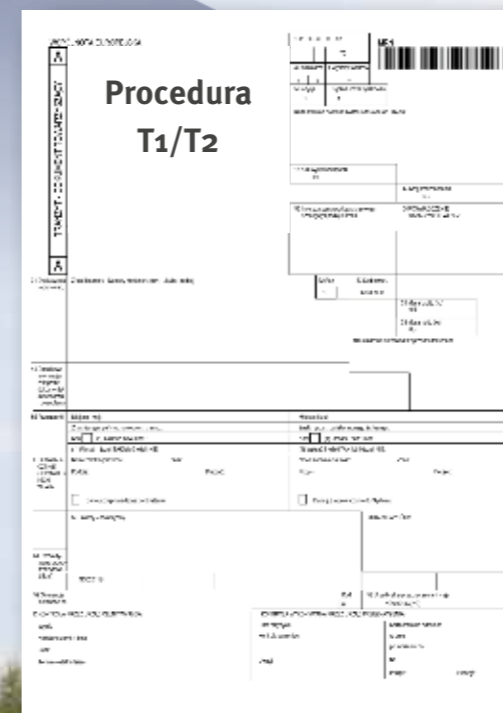
24

Maksymalnie efektywni

66

PRZYGOTUJ SIĘ NA BREXIT

GWARANCJE CELNE



Procedura TIR
tel. 22 536 10 38, 42, 71
e-mail: tir@zmpd.pl



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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Wesołych Świąt

Pandemia zagroziła naszemu zdrowiu i życiu, zdemolowała rynek, wystawiła istnienie firm na ryzyko. Tym, którzy przetrwali wiosenny lockdown, jesienne odbicie przyniosło tak oczekiwaną ulgę. Jednak nie brakuje kolejnych wyzwań. Jest nim wdrażany Pakiet Mobilności, zagrożeniem dla stabilności gospodarki jest także Brexit. Zbliżają się Święta Bożego Narodzenia i chciałbym, aby możliwe były spotkania przy świątecznym stole

w pełnym rodzinnym gronie. Życzę, by dopisało zdrowie, szacunek i miłość. Natomiast w działalności zawodowej życzę pomyślności i szczęścia. Aby wszystkie przeciwności, których zapewne nie będzie brakowało, zostały pomyślnie przezwyciężone. Życzę także oddanego zespołu pracowników i szerokich, bezpiecznych dróg dla zatrudnionych w polskich firmach kierowców.

e-Toll. Myto po nowemu w nowym roku

42

W drugiej połowie przyszłego roku satelitarny e-Toll na dobre zastąpi viaTOLL. Znikną też bramki na autostradach. Nowością jest waloryzacja stawek myta od pojazdów ciężkich.

Wyścigowy kabriolet

72

Hybrydowe Ferrari SF90 Spider może jechać z prędkością bolidu Formuły 1. Podobnie jak on również nie ma dachu, ale może poruszać się po publicznych drogach. W dodatku na samym prądzie jest w stanie łamać większość ograniczeń prędkości.

Plakietki zielonych stref

46

Zielone strefy w miastach i różnych regionach Europy to prawdziwy labirynt. ZMPD wyjaśnia, jak się w nim poruszać.



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

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Alicja Chodorowska,
Mirosław Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Tomasz Matyszko

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

Rosjan nie rozliczono za bezprawne praktyki

6

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że oczekiwania społeczne wobec transportu drogowego są bardzo duże. Aby mógł on dostarczyć niezbędne dla społeczeństwa dobra, politycy powinni podejść bardziej obiektywnie do rozwiązania problemów przewoźników.



Gdzie są zezwolenia białoruskie?

24

Nagle zabrakło białoruskich zezwoleń. Niektórzy przewoźnicy uważają, że w 2021 roku konieczna będzie reglamentacja białoruskich zezwoleń.

Przewoźnicy podsumowują nerwowy rok

12

Przewoźnicy kończą trudny rok. Domagają się ułatwień administracyjnych i równej konkurencji z firmami spoza UE.

Rosjan nie rozliczono za bezprawne praktyki	6
IRU: Wzywamy rządy do natychmiastowych działań	8
Przewoźnicy podsumowują nerwowy rok	12
Jest dobrze, ale nie beznadziejnie	14
Nieunikniona zmiana systemu wynagradzania kierowców w Polsce	16
FTD: o zezwoleniach i stacjach diagnostycznych	20
Gdzie są zezwolenia białoruskie?	24
BAG zwróci przewoźnikom miliard euro	26
Fotomorgana, czyli estrada dla przewoźnika	28
Procedury tranzytowe po Brexicie	34
ZMPDBox na prowadzeniu	36
Miało być lepiej, a będzie...?	38
Mieszane efekty polsko-ukraińskich i polsko-rosyjskich rozmów	40
e-Toll. Myto po nowemu w nowym roku	42
Pogoda dla bogaczy	44
Plakietki dla zielonych stref	46
Czy wodór zastąpi naftę?	48
Praktycznej nauki nie da się robić na odległość	50
Najwyższa wydajność DAF CF i XF z unikatowym pakietem	56
230 boxów EETS zdało egzamin	58
Jak zredukować koszty pojazdów w czasach recesji gospodarczej?	60
Retro. Prosto z rajdu do strażaków	62
Maksymalnie efektywni	66
Odpowiedzialność przewoźnika	68
Wyścigowy kabriolet	72

Rosjan nie rozliczono za bezprawne praktyki

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia ostatnie wydarzenia i efekt prac Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej.

■ **Dlaczego tyle trwało uzgodnienie pomocy dla firm autokarowych?**

Trudno mi oceniać działalność rządu, tym bardziej, że mamy do czynienia z bardzo skomplikowaną materią. Społeczeństwo dotknęła niespotykana dotychczas pandemia. Walka odbywa się na wielu frontach: medycznym, społecznym (chodzi mi o pogodzenie społecznych oczekiwań) i gospodarczym. Jeżeli są branże, które zupełnie są zamrożone, to warto o nich pamiętać i nieść im pomoc w pierwszej kolejności. Na bieżąco dostarczaliśmy rządzącym informacji o dramacie przewoźników autokarowych i nie rozumiem, dlaczego wcześniej nie dostali pomocy.

■ **Z powodu pandemii ZMPD domaga się zniesienia zakazu 45-godzinnego wypoczynku w kabinie. Na jakim etapie są prace nad tym wnioskiem?**

Oczekiwania społeczne wobec transportu drogowego są bardzo duże. Aby mógł on dostarczyć niezbędne dla społeczeństwa dobra, powinno podejść się bardziej obiektywnie do rozwiązania problemów przewoźników. W warunkach pandemii nie powinno dochodzić do wyznaczania miejsca i warunków wypoczynku kierowcy. Dodatkowo zawarta w Pakiecie Mobilności regulacja dostępu do rynku jest nie na czasie.

Wprowadzone przez Pakiet zasady zagrażają ogólnemu bezpieczeństwu z wirusologicznego punktu widzenia. To niebezpieczeństwo można szybko zmniejszyć, znosząc zakaz wypoczyn-

ku w kabinie. Wpłyne to na ograniczenie rozprzestrzeniania wirusa, a zarazem umożliwi świadczenie usług na odpowiednim poziomie i spełni społeczne potrzeby kierowców. Zgłosiłem taki wniosek w IRU. Sekretariat IRU (Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego) opracowuje go i prześle do KE z propozycją poluzowania Pakietu w takich obszarach, jak zniesienie obowiązku opuszczania kabiny w celu odbycia 45-godzinnego wypoczynku. Kabina jest dla kierowcy najbezpieczniejszym miejscem.

■ **IRU wskazuje, że pandemia to okazja do cyfryzacji usług transportowych, w tym wprowadzenia e-CMR. Dlaczego cyfrowy list przewozowy nie stał się popularny?**

W czasie pandemii zaletą jest brak papierowych dokumentów. Znika wtedy konieczność dotykania dokumentów i przekazywania ich z rąk do rąk. Ale to nie jedyne korzyści z elektronicznych listów przewozowych. Cyfryzacja skracza czas obiegu dokumentów. Niestety są duże opory w różnych państwach, w tym w Polsce. Urzędnicy przywykli, że papier jest materialnym dowodem zdarzenia i nie bardzo są skłonni na odstępnie od przyzwyczajają.

■ **Cyfryzacja to także nowy system poboru myta e-Toll w Polsce. Czy prace nad nim idą w dobrym dla przewoźników kierunku?**

Moim zdaniem nie, po licznych spotkaniach mam coraz więcej wątpliwości. Ministerstwo Finansów wybrało model zbliżony do węgierskiego, który podlega powszechnej krytyce, jako wadliwy i kosztowny dla przewoźników rozwiązanie. Będziemy zmuszeni do ponoszenia wszystkich konsekwencji wad systemu. Na każdym kroku przewoźnik jest karany za cudze błędy. Znamy technicznie bliźniaczy system, czyli SENT, więc wiemy jak to działa.

Obawiam się, że system będzie nieintuicyjny, nieprzyjazny dla użytkowników. Jedyne nasz sukces to wycofanie się Ministerstwa Finansów z konieczności rejestracji nacze.

■ **Przejdźmy do przewozów na Wschód. Zakończyły pracę komisje dwustronne. Z punktu widzenia polskich firm negocjacje zakończyły się sukcesem?**

Rząd, czyli minister odpowiedzialny za transport, ma pełne prawo do prowadzenia swojej polityki. Doskonale to rozumiem, tylko chcemy być świadomi politycznych celów. Tymczasem ta sytuacja przypomina mi chaos. Mam nadzieję, że otrzymamy wyjaśnienie dlaczego takie, a nie inne decyzje podejmuje rząd. Stanowisko środowiska często jest odmienne od ministra odpowiedzialnego za stosunki międzynarodowe, chcemy zrozumieć argumenty rządu. A krytyka przewoźników jest ogromna, natomiast za negocjacje nam się obrywa. Mam nadzieję, że niebawem zostaniemy zapoznani z motywacją strony rządowej.

■ **Jednak dzięki negocjacjom pula zezwoleń rosyjskich, także tych na kraje trzecie, jest większa...**

W oparciu o doświadczenia i wiedzę byliśmy przygotowani na taką strategię rozmów, w której zezwolenia rosyjskie są nam niepotrzebne, bo Rosjanie utrudniają nam korzystanie z nich. Często zdarza się, że przewoźnicy muszą zużywać dwa zezwolenia podczas jednego przewozu. Jeśli przewoźnik uznał, że potrzebne jest zezwolenie na kraje trzecie, to i tak przed Moskwą lub Petersburgiem rosyjscy kontrolerzy żądają zezwolenia dwustronnego. I odwrotnie. O tym zbyt często się nie mówi, to delikatne sprawy, ale przewoźnik dla oszczędności czasu godzi się na bardzo wysoką łapówkę. Rosyjscy inspektorzy zrobili sobie z tego niemałe źródło przychodów. Ta wiedza jest powszech-



na, ale mimo wszystko naganny proceder kwitnie. Kolejka polskich samochodów nieustannie stoi przed punktami kontrolnymi, gdy rosyjskie auta w ogóle nie są sprawdzane. Kontrole są tylko po to, aby nas permanentnie szkanować. Nigdzie na świecie nie ma zgody na takie postępowanie służb

W związku z tym, skoro nie możemy wykorzystywać zezwoleń, po co nam rozmowy i ustalanie wielkości kontyngentu? Efekt końcowy rozmów daje Rosjanom coraz lepsze warunki, a nas eliminuje z tego rynku. Na takich przemysłeniach zasadzała się nasza filozofia negocjacji. Niestety nasz punkt widzenia nie został przez rządowych negocjatorów podzielony.

Nie dość, że Rosjan nie rozliczono za te haniebne praktyki, to jeszcze dano im dodatkową ilość zezwoleń. Ten proceder trwa od dawna i nie widać żadnych szans poprawy. Stąd niezadowole-

nie środowiska, które jest w pełni uzasadnione.

■ **Rosjanie wynegocjowali nawet dodatkowe zezwolenia na ten rok...**

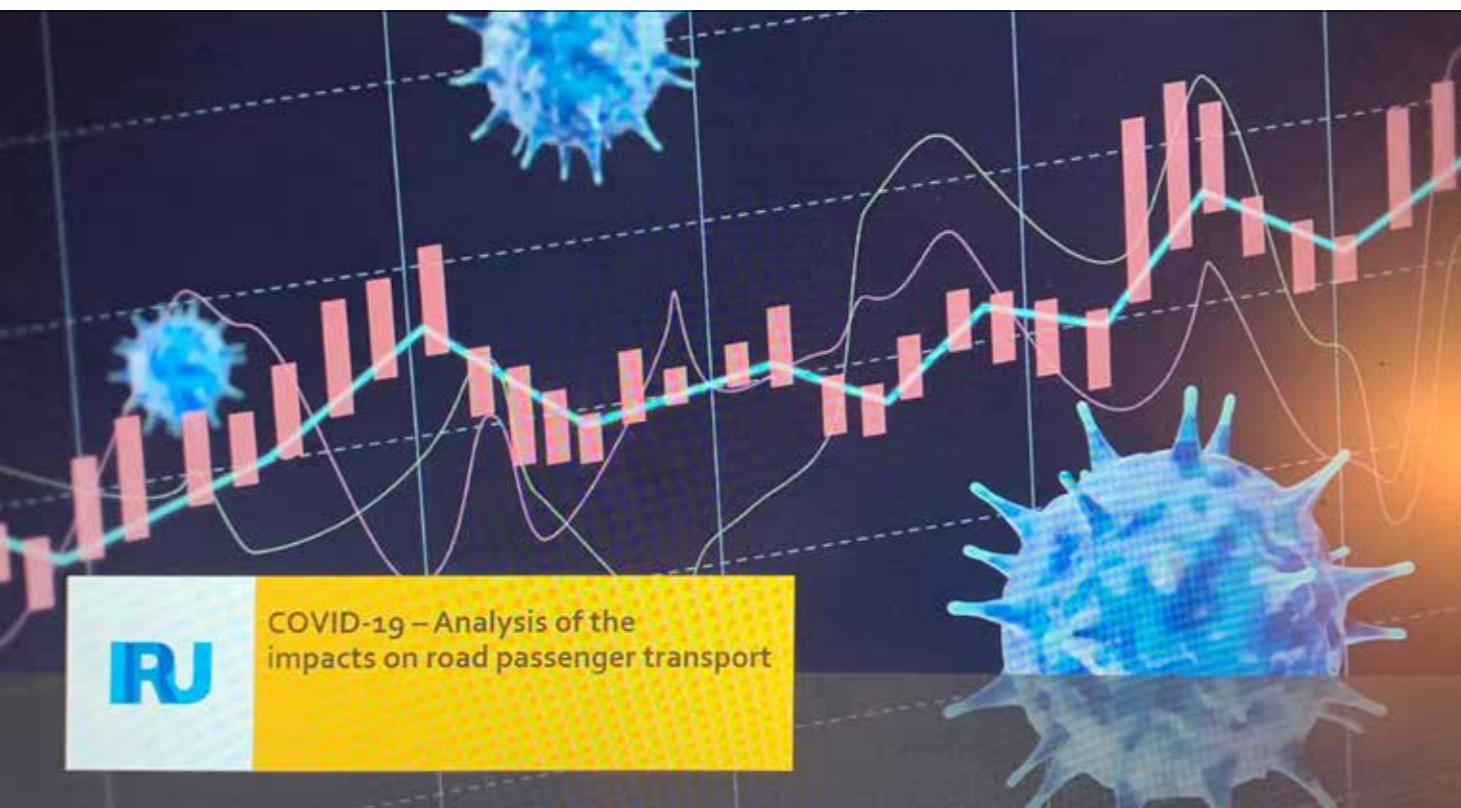
Podniesienie limitu zezwoleń na 2020 rok powoduje, że Rosjanie odbierają rynek naszym przedsiębiorcom. Oni wykonują więcej przewozów, my jeździmy coraz mniej i co gorsza dajemy im dodatkowe zezwolenia. Podwyższmy pulę i nie stwarzamy żadnej presji. Rosjanie wrócą do nas na kolejne negocjacje pod koniec przyszłego roku i znów możemy okazać się w rozmowach słabymi graczami. I znowu damy im kolejne zezwolenia.

■ **Czy nowa polska ustawa o drogach, dopuszczająca pojazdy z naciskiem osi 11,5 tony, rozwiązuje problemy**

przewoźników z dojazdem do miejsc za- i rozładunku?

Nowelizacja niewiele zmienia, bo samorządy otrzymały prawo decyzji o dopuszczeniu na drogi samochodów normatywnych. Zarazem samorządy nie mają szans na rekompensaty za zniszczone drogi, więc nie wiem, jak to będzie wyglądało w nowej odsłonie. Jeśli pozbawimy się środków z UE, skąd weźmiemy fundusze na naprawy dróg? W przeważającej części były one budowane za pieniądze unijne i z nich też pochodziło wsparcie remontów. Problem będzie dotyczył nie tylko samorządów, ale i budżetu centralnego w związku z zapowiedziami ograniczenia wydatków dla Polski. Czyli musimy czekać na głosownie nad unijnym budżetem. Bez tych pieniędzy czeka nas upadek inwestycji, który pociągnie za sobą mniejsze spożycie i gorsze rokowania dla całej gospodarki.

IRU: Wzywamy rządy do natychmiastowych działań



Jesienna Sesja IRU, zakończona Zgromadzeniem Ogólnym, odbyła się w formie wideokonferencji 11 i 12 listopada. W wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele ZMPD z członkiem prezydium IRU, prezesem Janem Buczkiem na czele.

Piotr Gawelczyk

W trakcie posiedzenia Rad IRU – ds. transportu towarowego (CTM) oraz ds. transportu pasażerskiego (CTP), a także podczas Zgromadzenia Ogólnego skupiono uwagę na trzech głównych tematach: pandemii, konieczności koordynacji funkcyj-

wania transportu drogowego na poziomie globalnym oraz przyspieszeniu dekarbonizacji.

Polscy przedstawiciele należeli do najbardziej aktywnych uczestników obrad. Szef Komisji Finansów IRU, dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka omówił sprawozdanie finansowe IRU za rok 2019 oraz projekty budżetów na rok 2020 i 2021, które zostały następnie zatwierdzone przez Zgromadzenie Ogólne IRU.

Rządy muszą ratować przemysł transportowy

– Nie ulega wątpliwości, że w dobie szalejącej pandemii obok ratowania życia najważniejszym zadaniem jest ratowanie transportu. Bez jego sprawnego działania całemu światu grozi paraliż – powiedział członek prezydium IRU, prezes ZMPD Jan Buczek. – Jeżeli dziś nie dostrzeżemy konieczności utrzymania przy życiu firm

transportowych, to jutro, w momencie światowego ożywienia, nie będzie miał kto podjąć się zadania obsługi odnawiających się procesów gospodarczych – podkreślił Jan Buczek.

Przedstawiciele IRU wzywali rządy do natychmiastowego przeciwdziałania skutkom COVID-19. Podkreślano, że ignorują one stan wyjątkowy w branży transportu drogowego, który jest na progu katastrofy, grożącej falą bankructw. Dotyczy to w głównej mierze przewozów pasażerskich, które stoją na krawędzi upadku. Rada ds. transportu pasażerskiego wzywała rządy państw do podjęcia szybkich działań mających na celu zapobiegnięcie de facto likwidacji tej części transportu.

Brak płynności finansowej

Główną bolączką, z jaką borykają się firmy transportowe w czasie pandemii, jest brak kapitału obrotowego. – Odczuwamy to także w Polsce, dlatego ZMPD wielokrotnie zgłaszało się do organów administracji państwowej z prośbą o pomoc w likwidacji zatorów płatniczych wywołanych przez obiektywne, ale i subiektywne przyczyny – powiedział prezes Zrzeszenia. Przypomniał przy okazji o ogromnym wsparciu ze strony rządów państw dla branży kolejowej i lotniczej, przy którym pomoc dla transportu drogowego jest jedynie symboliczna.

By przetrwać, transport drogowy potrzebuje bezpośrednich płatności gotówkowych dla przewoźników oraz obniżenia wszelkiego rodzaju danin i podatków nakładanych na firmy transportowe. – Podczas dyskusji uznaliśmy, że bardzo istotnym jest także ułatwienie przekraczania granic. Koncentracja ludzi na przejściach stanowi po pierwsze kolejny istotny czynnik powodujący transmisję wirusa, po drugie kolejki niekorzystnie odbijają się na kondycji firm transportowych, które ponoszą gigantyczne straty, kiedy ich ciężarówki czekają na przekroczenie granicy – dodał Jan Buczek.

Prezes ZMPD wystąpił z wnioskiem o zawieszenie nakazu odbywania odpoczynków tygodniowych poza kabiną pojazdów; ta propozycja spotkała się z ogólną aprobatą. Wniosek został poparty solidną argumentacją – dziś



bowiem bardzo trudno o dostęp do hoteli, wiele z nich jest po prostu zamkniętych. Poza tym najbezpieczniejszym miejscem chroniącym kierowcę przed wirusem jest właśnie kabina.

Globalna koordynacja transportu

Sekretarz Generalny ONZ António Guterres zaapelował do wszystkich rządów na świecie, także do polskich władz, do korzystania z wszelkich istniejących narzędzi cyfrowych, w tym e-CMR oraz e-TIR.

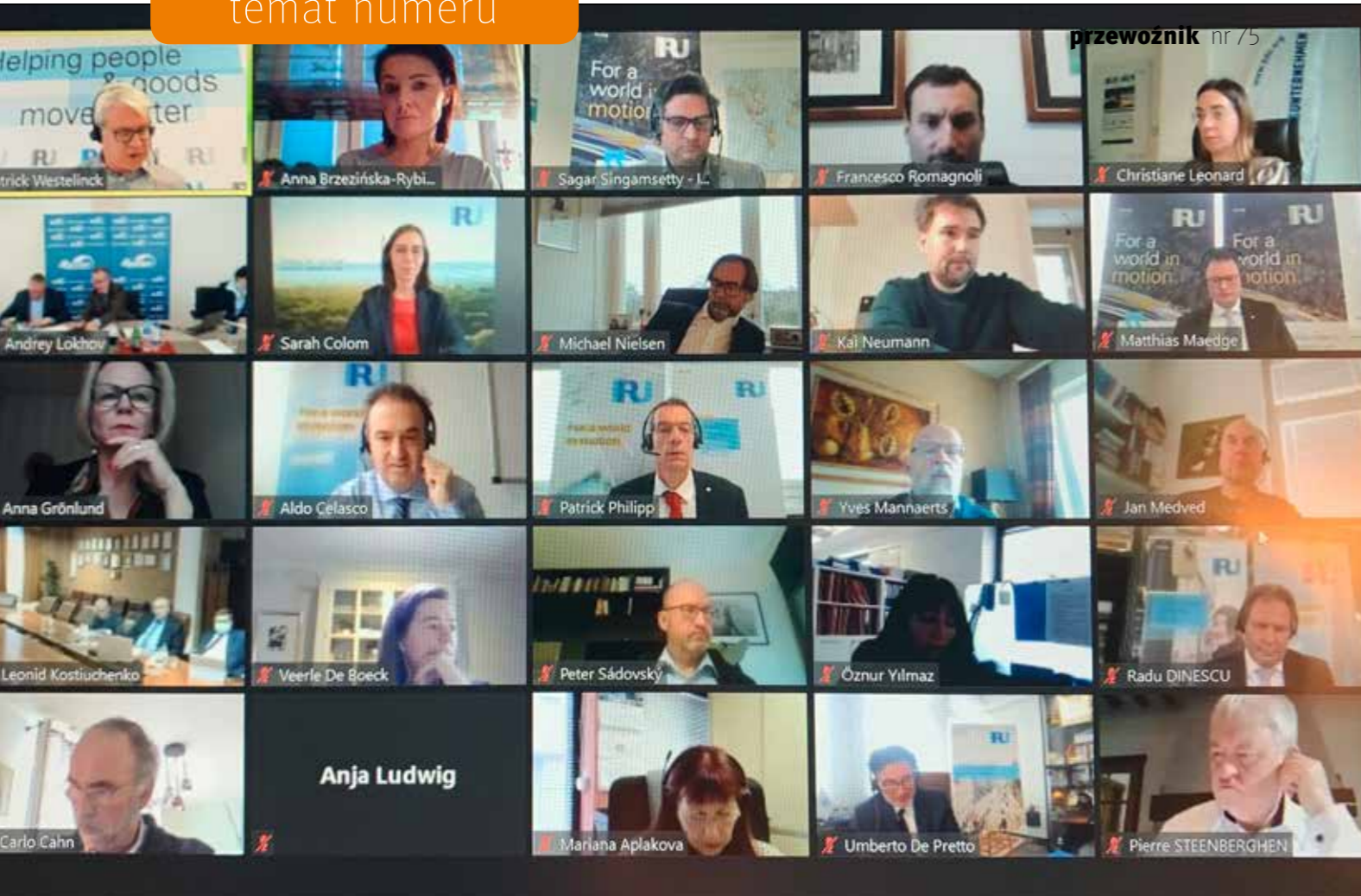
Konieczność regulacji kwestii związanych z funkcjonowaniem transportu drogowego na poziomie globalnym, a dokładniej rzecz biorąc unifikacja protokołów danych, była kolejnym tematem Jesiennej Sesji IRU. Mówiąc obrazowo chodzi o to, by wytworzone cyfrowo na jednym końcu świata dokumenty były właściwie odczytane i odpowiednio, również cyfrowo, przetwarzane na drugim jego końcu.

Dziś są z tym kłopoty, bowiem nie wszystkie systemy są ze sobą spójne. To zmusza przewoźników do wielokrotnego przetwarzania, tłumaczenia czy wręcz ręcznego przepisywania dokumentów, co z kolei wywołuje zaangażowanie pracowników, opóźnia cały proces transportowy i powoduje ryzyko niewłaściwej transformacji danych.

Niespójne wprowadzanie zasad rodzi chaos w szybko zmieniających się warunkach realizowania transportów



drogowych w poszczególnych państwach. W miarę narastania pandemii przestrzeganie kolejnych ograniczeń w różnych krajach jest coraz trudniejsze. Dlatego harmonizacja i koordynacja działań w tym zakresie są absolutnie niezbędne.



OPLĄTY DROGOWE



Nowe kierunki Bułgaria Węgry



Przyspieszenie dekarbonizacji

Dyskusja na temat dekarbonizacji skupiła się na kwestiach przyspieszenia tego procesu i zapewnienia wszystkim jego uczestnikom optymalnych warunków do korzystania z paliw alternatywnych. Zdaniem Jana Buczka przejście na inny rodzaj zasilania ciężarówek musi być poprzedzone kilkoma warunkami

wstępnymi, takimi jak wprowadzenie zachęt dla przewoźników w postaci np. niższych opłat i podatków, dynamiczny rozwój infrastruktury do zasilania pojazdów elektrycznych, gazowych czy wodorowych. Prawo powinno się oprzeć na zasadzie well-to-wheel, która uwzględniać będzie zarówno rodzaj nośnika energii, jak i możliwości jego wykorzystania.

– Alternatywą dla oleju napędowego może być energia elektryczna oraz CNG, LNG lub wodór. Ich zastosowanie powinno być uzależnione od konkretnych warunków, w jakich funkcjonują poszczególni przedsiębiorcy. Tam, gdzie jest możliwość wdrażania alternatywnych paliw, np. w pojazdach działających w przestrzeni miejskiej, można korzystać np. z energii elektrycznej. Najważniejsze jednak, by ta energia również powstawała z ekologicznych źródeł, a nie ze spalania węgla, tak jak to się dzieje w przypadku np. kolei – powiedział prezes ZMPD. Zauważył jednak, że nie wystarczy kupić ekologiczny pojazd, jeśli taka ciężarówka nie

będzie miała dostępu na trasie przejazdu do odpowiedniej, rozproszonej infrastruktury.

Jak uważa Jan Buczek, przy tej transformacji niezbędne jest też stabilne prawo i długoterminowe gwarancje. – Chodzi o to, by nie narażać przewoźników na ryzyko wieloletniej inwestycji w środki transportu. W sytuacji, gdy państwa przestaną wspierać tego typu rozwiązania, to przewoźnicy będą musieli wziąć na swoje barki skutki rządowych decyzji. Tego absolutnie chcemy uniknąć – dodaje Jan Buczek.

Dyplomy dla polskich kierowców

Prezes ZMPD z dumą poinformował o przyznaniu 50 polskim kierowcom dyplomów IRU za wieloletnią nienaganą pracę, w tym za bezpieczną jazdę, oraz promowanie pozytywnego wizerunku pracownika transportu na świecie. – Wszystkie dyplomy zostaną w uroczysty sposób przekazane kierowcom za pośrednictwem ich pracodawców – powiedział prezes ZMPD.



NOWA OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

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



Przewoźnicy podsumowują nerwowy rok

Przewoźnicy kończą trudny rok. Domagają się ułatwień administracyjnych i równej konkurencji z firmami spoza UE.

Robert Przybylski

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych rozesłało do firm transportowych ankietę podsumowującą 2020 rok. Według uzyskanych w trzy dni 165 odpowiedzi, dla ponad połowy ankietowanych (53,3 proc.) rok był trudny, ale udało się im utrzymać wielkość przewozów na poprzednim poziomie.

Dwie połowy roku

Aż 40,4 proc. respondentów przyznało, że zanotowali spadek przychodów. W tej grupie pytanie zostało podzielone na pierwszą i drugą połowę roku. W pierwszej połowie roku blisko 17 proc. pytanych wskazało, że liczony od stycznia do czerwca spadek przychodów przekroczył 30 proc., natomiast dla 16 proc. spadek wyniósł 40 proc.

W drugiej połowie roku przewoźnicy wskazali na spadki do 20 proc. (15 proc. pytanych), zaś 30-procentowe obniżenie przychodów zanotowało 18 procent.

Wśród czynników mających największy wpływ na działalność firm transportu drogowego w 2020 roku przedsiębiorcy wymienili wzrost kosztów (dwie trzecie ankietowanych) i brak kierowców (ponad jedna trzecia). Przewoźnicy wskazywali także na bardzo niskie stawki oferowane przez duże, zagraniczne spe-

dyce. Ten spadek cen był szczególnie odczuwalny w drugim kwartale roku.

Dla dwóch trzecich firm kluczowe dla utrzymania działalności w 2020 roku były środki wsparcia oferowane w ramach rządowych pakietów pomocowych. Połowa przedsiębiorców boleśnie odczuła obniżone stawki przewozowe, zaś 46 proc. obniżoną liczbę zleceń. Nasilającym się problemem są rosnące opóźnienia płatności.

Sytuacja wcale nie była jednoznaczna, ponieważ jedna czwarta firm skorzystała z większej liczby zleceń oraz wyższych cen usług transportowych. Niektórzy ankietowani przyznali, że poprawiła się płynność finansowa, także dzięki niskim kosztom paliwa.

Dla trzech czwartych firm pandemia nie przyniosła zmian w kierunkach wykonywanych przewozów. Co ósma firma zwiększyła przewozy do krajów UE, zaś co dziewięta do krajów poza UE. Wywołany przez pandemię kryzys zmusił niektóre przedsiębiorstwa do restrukturyzacji i zmiany procedur w firmie, choćby dla ochrony sanitarnej.

W przyszłym roku spodziewane podwyżki

W 2021 roku 90 proc. respondentów spodziewa się wzrostu kosztów pracy, do czego może dojść m.in. z powodu pandemii. 60 proc. spodziewa się coraz większej konkurencji na rynku międzynarodowych prze-

wozów drogowych, a 43 proc. obawia się zmniejszenia liczby zleceń.

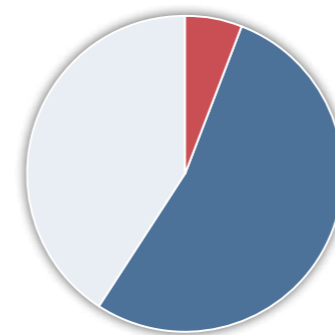
Członkowie ZMPD oczekują, że Zrzeszenie doprowadzi do zaostreżenia wymagań wobec firm spedycyjnych (blisko 80 proc. pytanych), zaś 60 proc. domaga się działań na rzecz wyrównania warunków działalności dla przewoźników z Polski i spoza UE. Co piąty przedsiębiorca oczekuje otwarcia nowych rynków.

Firmy niezadowolone są z utrudnień spowodowanych powolnym działaniem urzędów państwowych. Wskazują także na niepotrzebny ich zdaniem, wymagany przy imporcie dojazd do urzędów celnych. Odprawy powinny być zdalne po wjechaniu na teren UE.

Obawiają się także skutków Pakietu Mobilności, który firmy wykonujące przewozy między krajami trzecimi oraz kabotaż zmusi do wypłacania wynagrodzenia według lokalnych reguł. Jest to bardzo drogie rozwiązanie organizacyjnie, przedsiębiorcy postulują więc wdrożenie unijnej stawki minimalnej.

Zagrożeniem dla stabilności finansowej firm jest również brak zezwoleń białoruskich, a także szykany w Rosji.

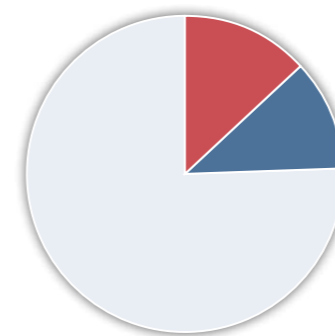
Cieniem na przyszłości kładzie się także Brexit. 63 proc. ankietowanych nie zamierza jeździć do Wielkiej Brytanii po 1 stycznia 2021 roku, a 17 proc. jest zdecydowana kontynuować przewozy na tym kierunku. Dwie trzecie respondentów zapewniło sobie możliwość tranzytu celnego do i z Wielkiej Brytanii.



CZY ROK 2020, MIMO UTRUDNIEŃ ZWIĄZANYCH Z COVID-19, MOŻESZ UZNAĆ ZA:

- Udany, firma uzyskała satysfakcjonujące wyniki w działalności przewozowej – 6,1 %
- Trudny, ale udało utrzymać się wielkość przewozów na dobrym poziomie – 53,3 %
- Trudny, liczba przewozów w mojej firmie spadła – 40,6 %

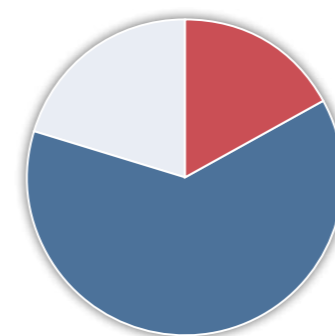
Źródło: <https://zmpd.pl/ankieta>



WPŁYW PANDEMII NA KIERUNEK WYKONYWANYCH W TWOJEJ FIRMIE PRZEWOZÓW:

- Wzrost przewozów do państw UE – 13,2 %
- Wzrost przewozów do państw spoza UE – 11,3 %
- Nie ma znaczenia – 75,5 %

Źródło: <https://zmpd.pl/ankieta>



CZY W ZWIĄZKU Z KOŃCEM OKRESU PRZEJŚCIOWEGO DLA BREXITU PLANUJESZ REALIZOWAĆ PRZEWOZY DO WIELKIEJ BRYTANII PO 1.01.2021?

- Tak – 17,2 %
- Nie – 62,6 %
- Nie wiem – 20,2 %

Źródło: <https://zmpd.pl/ankieta>

Opinie z regionów

Przewodniczący Regionu Opolskiego ZMPD Józef Stelmachowski

Początek roku był trudny, wielu przewoźników zanotowało spadki przychodów o 90 proc. W drugiej połowie roku sytuacja poprawiła się. Firmy uzyskały zwolnienia z podatków lokalnych. Doskwiera nam przedłużenie formalności administracyjnych. To co trwało miesiąc, teraz zajmuje ponad pół roku. Chodzi o pozwolenia na pracę dla obywateli zagranicznych. Procedura przedłużania zezwolenia na pracę jest niepotrzebnie skomplikowana. Powinna być uproszczona, przecież jest to kolejna weryfikacja znanych dokumentów. Jeżeli człowiek został zweryfikowany, potwierdził pracą swoją rzetelność i uczciwość, to w imię czego weryfikacja trwa tak długo? Na dodatek wcześniej uzyskał wizę, więc przeszedł kolejny poziom weryfikacji. Sygnalizowaliśmy kilkakrotnie wojewodzie tę sprawę. Pozwolenie na pracę powinno obejmować dłuższy okres, tym bardziej w obecnej sytuacji, gdy uzyskanie przedłużenia trwa tak długo i mamy ograniczenia pandemiczne.

Przewodniczący Regionu Kujawsko-Pomorskiego ZMPD Adam Jędrzych

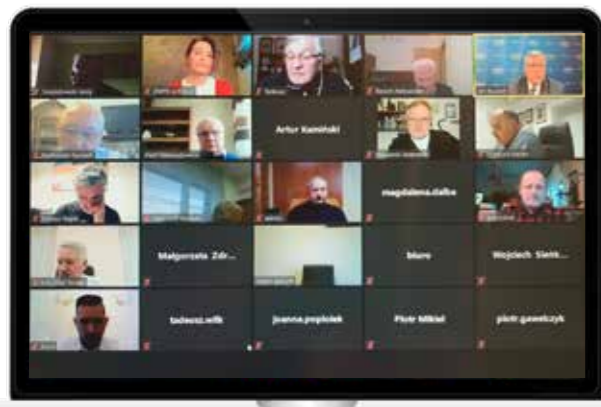
Za wyjątkiem przewoźników autokarowych nikomu z przewoźników rzeczy nie udało się uzyskać pomocy. Składaliśmy wnioski m.in. o zawieszenie wpłat do ZUS, ale wszystko nadaremno. Poważnym problemem są konkurujące z nami lekkie pojazdy. Rozwoją ładunki za 80 centów za wozokilometr, gdy duży samochód musi brać co najmniej 1 euro za wozokilometr, inaczej nie pokryje kosztów. Dotkliwym utrudnieniem w działalności jest także brak kierowców. Po raz pierwszy od 32 lat jak prowadzę firmę, mam 2 nieobsadzone samochody. Przychodzą tacy kandydaci, że wolę, aby samochody stały pod płotem.

Przewodniczący Regionu Podkarpackiego ZMPD Tadeusz Furmanek

Zauważam duży nabór kierowców na auta o dmc do 3,5 tony. Jedna z firm dowozi dużymi ciężarówkami do Austrii ładunek, a kilka lekkich aut rozwozi towar do odbiorców. W niektórych segmentach zmienia się sposób działania przewoźników.

Jest dobrze, ale nie beznadziejnie

Przewodniczący Regionów ZMPD i władz statutowych ocenili sytuację w transporcie międzynarodowym i wskazali problemy wymagające pilnego rozwiązania.



Piotr Gawelczyk

Ocena funkcjonowania przewozów w okresie pandemii, zmiany w statucie ZMPD, promocja zawodu kierowca-mechanik, zbliżający się Brexit oraz zezwolenia białoruskie były głównymi tematami posiedzenia Przewodniczących Regionów, które w formie wideokonferencji odbyło się 10 grudnia.

Nieuczciwa konkurencja

Na wstępie prowadzący spotkanie prezes ZMPD Jan Buczek poprosił uczestników posiedzenia o uczczenie minutą ciszą zmarłego przewoźnika z Ostrołęki Lucjana Floryszczyka. Po chwili zadumy i symbolicznego pożegnania delegata na ZOD, prezes Zrzeszenia przedstawił szeroki wachlarz tematów zajmujących przewoźników, z położeniem największego nacisku na aktualną i prognozowaną na 2021 r. sytuację w transporcie drogowym w kontekście COVID-19.

Uczestnicy wymienili się poglądami na temat negatywnych skutków, jakie odcisnęła pandemia na transporcie międzynarodowym, ocenili dotychczasowe systemy pomocowe, zastanawiali się także nad tym, w jaki sposób można przynajmniej zmniejszyć trudności w funkcjonowaniu firm transportowych oraz czego należy się spodziewać w 2021 r.

Zezwolenia białoruskie, a dokładniej rzecz biorąc ich brak był tematem, który – ze względu na wagę sprawy – spotkał się z najwyższą reakcją. Gorąca dyskusja dotyczyła możliwo-

ści uzyskania dodatkowych zezwoleń na rok 2020 oraz wprowadzenia mechanizmów, które zapobiegłyby w przyszłości podobnej sytuacji.

Wiceprezes ZMPD Jerzy Szepietowski wskazywał na konieczność usprawnienia systemu dystrybucji zezwoleń, które w jego ocenie powinny szybciej trafiać do konkretnych przewoźników, planujących ich wykorzystanie. Jego zdaniem należy poprawić funkcjonowanie Biura ds. Transportu Międzynarodowego. Dzisiaj kontakt z BTM, również telefoniczny i mailowy, jest praktycznie niemożliwy. Jan Buczek zapowiedział pilną rozmowę w tej sprawie z głównym inspektorem transportu drogowego Alvinem Gajadhurem.

Przewodniczący Regionów z uznaniem odnieśli się do polityki informacyjnej Zrzeszenia, widząc w niej szansę na pozyskanie kolejnych członków. W większości pozytywnie ocenili propozycję ZMPD dotyczącą ograniczenia dostępu do strony internetowej tylko dla zrzeszonych podmiotów.

Ważną kwestią poruszoną przez Adama Jędrycha była nieuczciwa konkurencja ze strony przedsiębiorców realizujących przewozy pojazdami do 3,5 tony. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel zwrócił uwagę, że temat ten jest podnoszony przez Zrzeszenie od co najmniej dekady; przypominał wielokrotnie ponawiane postulaty do ministerstwa o ukrócenie nieuczciwej konkurencji w postaci objęcia transportu do 3,5 tony takimi samymi przepisami, jakie obowiązują transport ciężki. W przyszłości rynek ten powinien być uregulowany dzięki odpowiednim zapisom w Pakiecie Mobilności, ale wejść one w życie dopiero w następnych latach. Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, by polski rząd przyjął je wcześniej. Prezes Jan Buczek porównał działanie tych przedsiębiorców do kłusownictwa. – Muszą być jakieś bariery dla transportu lekkiego, który z definicji nie jest przeznaczony do przewozu towarów na duże odległości – powiedział prezes Zrzeszenia i zapowiedział ponowne wprowadzenie tego tematu pod obrady Forum Transportu Drogowego.

Dzikie spedycje i administracyjna mitręga

Marcin Kobylarz przypomniał o regularnie znoszonych przez kraje Europy Zachodniej czasowych zakazach jazdy, z sugestią, by podobną drogą podążyło nasze Ministerstwo Infrastruktury.

Podniósł także kwestię „dzikich” spedycji, nie płacących przewoźnikom należnych pieniędzy. W mocnych słowach odnieśli się do tego m.in. Jan Buczek, Adam Jędrych i Józef Słowikowski.

Przewodniczący Regionów zasignalizowali inicjatywy samorządów, prowadzące do zmniejszenia podatku od środków transportowych i podatku od nieruchomości, co oczywiście jest przyjmowane przez przewoźników z uznaniem, jednak z drugiej strony biurokracja dotycząca obniżenia podatku od środków transportowych jest tak duża, że wielu przewoźników rezygnuje z tej mitręgi – zwrócił na to uwagę Tomasz Rejek.

Poza tym wciąż nie zostały zrealizowane takie postulaty środowiska, jak przyspieszenie wydawania zezwoleń na pracę dla obywateli spoza Unii Europejskiej i pozwolenia na ich pobyt czasowy w naszym kraju. Nakłada się na to szczególnie weryfikacja dokumentów także i tych pracowników, którzy już wielokrotnie je wypełniali. Dlatego uczestnicy spotkania postulowali uproszczenie tego procesu. Z kolei wiceprezes ZMPD ds. finansowych Jerzy Szepietowski zwrócił uwagę na długi czas rejestracji dokumentów w BTM.

Szkolenia kierowców i Brexit

Sławomir Kostjan podkreślił kwestię braku kierowców. W jego opinii ten fakt, a nie pandemia, jest głównym problemem przewoźników. ZMPD mając tego świadomość od kilku lat uważnie przygląda się nauczaniu tego zawodu w klasach kierowca-mechanik.

Sławomir Jeneralski podkreślił, że choć obecnie duża grupa młodzieży pobiera naukę w tych klasach, to jednak zaledwie 20-30 proc. z nich będzie w przyszłości zawodowymi kierowcami. Dlatego Zrzeszenie regularnie organizuje różne formy promocji tej profesji.

Sławomir Jeneralski przedstawił założenia najnowszej kampanii promującej zawód kierowca-mechanik, która zostanie przeprowadzona wspólnie z partnerem ZMPD, firmą Mercedes Benz Trucks Polska. Będzie ona miała formę poglądowych lekcji, na które złożą się takie elementy, jak prezentacja dotycząca bezpieczeństwa, ekologii i warunków pracy kierowcy, filmy influencerów oraz krótkie wystąpienia przewoźników, którzy opowiedzą o realiach rynku pracy w poszczególnych regionach.

Sławomir Jeneralski poinformował, że Mercedes przekazał kilku szkołom pomoce naukowe. Kampania rozpocznie się mniej więcej w połowie lutego 2021 r.

Oddając głos członkowi Zarządu ZMPD, przewodniczącemu zespołu ds. statutu ZMPD Aleksandrowi Reischowi, prezes Jan Buczek pogratulował mu nagrody Optimusa, przyznanej przez kapitułę Pracodawców RP za działalność transportową. Przewodniczący Regionu Warmińsko-Mazurskiego pokrótce przedstawił efekty prac zespołu i zapowiedział konsultacje nad proponowanymi zapisami, które mają się zakończyć w lutym 2021 r.

Dużo miejsca poświęcono kwestii zbliżającego się Brexitu. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek w szczegółowy sposób przedstawiła aktualną sytuację oraz możliwości sprawnego przekraczania granicy z Wielką Brytanią po 1 stycznia 2021 r., jakie przygotowało Zrzeszenie. Odpowiadając na liczne pytania podkreśliła, że ZMPD jest w pełni przygotowane na obsługę przedsiębiorców, którzy będą realizować transporty na Wyspy.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel na spotkaniu omówił wyniki ankiety ZMPD, w której przewoźnicy podsumowali rok 2020 i przedstawili prognozy na 2021 r.

Opinie z regionów

Przewodniczący Regionu Pomorskiego ZMPD Tomasz Rejek

Większość powiatów pozostawiła wysokość podatku od środków transportu na niezmiennym poziomie. Umorzenie płatności podatków wymaga dostarczenia tak dużej ilości dokumentów, że zniechęca to przedsiębiorców. Także w moim regionie brak kierowców jest poważnym problemem. Na pierwszym miejscu na liście zagrożeń przewoźnicy stawiają brak kierowców, a nie skutki pandemii.

Przewodniczący Regionu Lubelskiego Sławomir Kostjan

Drastycznie spadła liczba przyjeżdżających z Białorusi zainteresowanych pracą kierowców. Zabrakło nam tysięcy białoruskich zezwoleń tranzyt, co oznacza dla naszych firm stratę 2,5 mln euro przychodów. To straty firm tylko z Regionu Lubelskiego ZMPD. Z braku zezwoleń przewoźnicy muszą jechać przez Łotwę, a tam, na granicy z Rosją jest wielka kolejka. Znacznie wzrosło zapotrzebowanie na białoruskie zezwolenia, a tymczasem na przyszły rok poziom wymiany pozostał na tym samym poziomie. Nie daliśmy sobie rady z tym tematem.

Członek Zarządu ZMPD Krzysztof Strzała

Na dziś brakuje nam tysięcy zezwoleń. Urywają się telefony: „gdzie są zezwolenia?”. A pojazdów mamy 3 tys.

Przewodniczący Regionu Zachodniopomorskiego ZMPD Marcin Kobylarz

Ostatni tydzień marca i kwiecień były najgorszymi w roku. Przewozy ustały, średnio spadek był o ponad połowę. W czerwcu wróciły do normy. Mamy dużo roboty na chłodnie, ceny są dobre i Anglia niedaleko. Kompletnie leżą przewozy osób. Wielkie trudności mają przewoźnicy autokarowi i liniowi. Ci, co się ostali, konkurują stawkami. Dużą uciążliwością jest powolna praca wydziałów komunikacji – przerejestrowanie założone we wrześniu, odbiór dokumentu w połowie grudnia. Dowód miękkiej z ważnością na 30 dni, a odbiór twardego za 2 miesiące, a bez dowodu za granicę się nie wyjedzie.

Nieunikniona zmiana systemu wynagradzania kierowców w Polsce

Od 2 lutego 2022 roku wypłacanych kierowcom diet i ryczałtów za nocleg nie będzie można zaliczyć do zagranicznego wynagrodzenia. Potrzebne są nowe zasady wynagradzania kierowców, aby uniknąć drastycznego zwiększenia kosztów pracy.

Alicja Chodorowska

Branża transportu drogowego staje przed poważnym problemem, jaki związany jest ze zmianą systemu wynagradzania kierowców w Polsce. Zmiany są konieczne z kilku powodów: wyroku Trybunału Konstytucyjnego, zmian zasad delegowania kierowców w transporcie międzynarodowym wynikającym z Pakietu Mobilności, a także ryzyka znaczącego wzrostu kosztów pracy w przypadku wykonywania niektórych przewozów w Unii Europejskiej.

Czasu na wypracowanie odpowiednich, akceptowalnych dla firm transportowych rozwiązań i uchwalenie odpowiednich zmian prawnych pozostało niewiele, gdyż powinno to nastąpić najpóźniej do lutego 2022 roku.

Czy w obecnej sytuacji gospodarczej kraju, w którym znaczna część publicznych środków finansowych przeznaczona jest na walkę ze skutkami pandemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2, uda się wypracować takie rozwiązania prawne, które wesprą finansowo firmy transportowe i uchronią przed radykalnym wzrostem kosztów ich funkcjonowania,

a tym samym zapobiegą utracie konkurencyjności polskiego transportu?

Mając na uwadze udział transportu, w tym przede wszystkim transportu drogowego, w PKB Polski, który co roku systematycznie rośnie, istnieje zasadność wsparcia tak istotnego sektora gospodarki w naszym kraju. Mamy nadzieję, że tak właśnie będzie.

Kierowca w podróży służbowej

Dyskusja na temat zasad wynagradzania kierowców w Polsce toczy się już od 2008 roku. W 2020 roku Sąd

Najwyższy w powiększonym składzie podjął uchwałę (sygn. akt II PZP 11/08), w której uznał, że kierowca nie jest w podróży służbowej.

Skutkiem tego orzeczenia było wszczęcie licznych postępowań przez ZUS i US, dotyczących ustalenia składek na ubezpieczenia społeczne i podatków od kwot wypłacanych kierowcom z tego tytułu. Zaczęły one bowiem uznawać te wypłaty za kwoty zwykłego wynagrodzenia za pracę.

Aby uchronić branżę przed chaosem związanym z brakiem jasnych regulacji prawnych, rząd dokonał w 2010 roku nowelizacji ustawy

o czasie pracy kierowców, przyjmując, że kierowca jest w podróży służbowej (jej definicja znajduje się w art. 21a tej ustawy).

Niestety na tym problemy się nie skończyły. Sytuacja skomplikowała się jeszcze bardziej, gdy w 2014 roku Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów podjął uchwałę (sygn. akt II PZP 1/14), w której stwierdził, że nocleg w kabinie pojazdu ciężarowego nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu w myśl przepisów o podróży służbowej.

Ponieważ jednak kierowca, zgodnie z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców, przebywa w podróży

służbowej podczas wykonywania zadań przewozowych, przysługuje mu z tego tytułu dodatkowy ryczałt na nocleg. Fala pozwów, która była następstwem tego wyroku spowodowała wystąpienie przedstawicieli pracodawców transportu drogowego do Trybunału Konstytucyjnego. TK 24 listopada 2016 roku wydał wyrok (sygn. akt K11/15), wskazujący, że artykuł 21a ustawy o czasie pracy kierowców, w związku ze stosowanymi przepisami kodeksu pracy o podróżach służbowych, a także z przepisami rozporządzenia regulującego zasady wypłacania ryczałtów za noclegi, w zakresie, w jakim

znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto Trybunał w uzasadnieniu wyroku stwierdził, że przepisy o podróżach służbowych są nieade-

porządzenia (WE) 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, obowiązują już od 20 sierpnia 2020 r. Pozostała część przepisów zacznie obowiązywać w 2022 roku, są to m.in. przepisy dotyczące dostępu do zawodu

Zgodnie z tymi przepisami pracownikowi delegowanemu za czas pracy wykonanej za granicą przysługuje nie tylko płaca minimalna, ale pełne wynagrodzenie. Pojęcie wynagrodzenia w tym przypadku oznacza wszystkie elementy składowe wynagrodzenia obowiązujące na mocy krajowych przepisów, umów zbiorowych czy orzeczeń arbitrażowych, które w tym państwie są powszechnie stosowane.

Jednocześnie przepisy ww. dyrektywy (w art. 3 ust. 7) wyraźnie precyzują, że dodatki z tytułu delegowania (np. koszty podróży, wyżywienia czy zakwaterowania) uznaje się za część wynagrodzenia, o ile nie są one wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych. W przypadku gdy warunki zatrudnienia nie określają, czy i które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych, cały dodatek uznaje się za zwrot tych wydatków, a tym samym nie może być zaliczony do wynagrodzenia.

Ani przepisy polskiej ustawy Kodeks pracy, ani rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej nie określają, które części należności z tytułu podróży służbowej są zwrotem za faktycznie poniesiony wydatek, a zatem należy uznać, że całość tych należności jest zwrotem tych wydatków.

Powyższe oznacza, że od 2 lutego 2022 roku polscy przedsiębiorcy będą musieli wypłacać kierowcom diety i ryczałty za nocleg, których nie będzie można zaliczyć do zagranicznego wynagrodzenia oraz dodatek wyrównawczy będący różnicą płacy polskiej i należnej zagranicznej.

Taka sytuacja sprawi, że nasi przedsiębiorcy będą musieli ponieść dodatkowe koszty związane z wynagrodzeniem kierowców, aby spełnić wymogi obowiązujące w innych państwach członkowskich. Może to spowodować drastyczne zwiększenie kosztów pracy, które w skrajnych przypadkach mogą wzrosnąć nawet o 100 procent.

W przypadku gdy warunki zatrudnienia nie określają, czy i które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych, cały dodatek uznaje się za zwrot tych wydatków, a tym samym nie może być zaliczony do wynagrodzenia.

kwatne do realiów pracy kierowców w transporcie drogowym i uznał, że niezbędne jest nowe uregulowanie zasad wynagradzania kierowców Polsce.

Projekt Ministerstwa Infrastruktury

W grudniu 2017 roku ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przedstawiło projekt zmiany ustawy o czasie pracy kierowców, w którym zaproponowano rozwiązanie, w myśl którego do kierowców w transporcie międzynarodowym miałyby zastosowanie ogólne zasady stosowane wobec wszystkich pracowników zatrudnionych w Polsce i delegowanych do wykonywania pracy poza granicami kraju.

W przypadku kierowców wykonujących przewozy w transporcie krajowym, zastosowanie miałyby ogólne krajowe przepisy. Przypomnijmy, że w tym czasie trwały jeszcze prace nad przepisami Pakietu Mobilności i nie we wszystkich krajach UE stosowano do kierowców przepisy o płacy minimalnej. Mając na uwadze powyższe, w toku konsultacji społecznych ZMPD zwróciło się wtedy do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z apelem o wstrzymanie prac nad ww. zmianami, przynajmniej do czasu zakończenia prac nad Pakietem.

Po niespełna trzech latach, 31 lipca 2020 roku Parlament Europejski i Rada Europejska uchwaliły przepisy wchodzące w skład tzw. Pakietu Mobilności. Niektóre z nich, a mianowicie przepisy zmienionego roz-

przewoźnika drogowego oraz dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Regulacje Pakietu Mobilności

2 lutego 2022 roku zaczną obowiązywać przepisy tzw. lex specialis, czyli dyrektywy (UE) 2020/1057 zawierające rozwiązania szczególne, dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Przepisy te regulują m.in. kwestie tego, w jakich sytuacjach kierowcę można uznać za pracownika delegowanego, a w jakich nie.

Zwolnienie z zasad delegowania kierowców obowiązywać będzie przy wykonywaniu:

- przewozów bilateralnych/przewozów tranzytowych i w przewozach kombinowanych, jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego,
- przewozów typu cross trade; zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem, że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego.

Przy wykonywaniu pozostałych przewozów, w tym przewozów kabotażowych, kierowcę będzie trzeba traktować jak pracownika delegowanego, do którego zastosowanie będą miały rozwiązania przyjęte w zrewidowanej dyrektywie o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (dyrektywa (UE) 20018/957), które weszły w życie 30 lipca 2020 roku.

SIMPLY MY TRUCK. SIMPLY THE BEST.



Nowy MAN TGX. International Truck of the Year 2021.

Pakiet doskonałości: nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN przekonuje najlepszym w swojej historii miejscem pracy dla kierowców, wyjątkową wydajnością i opłacalnością, optymalną dostępnością pojazdów i silnym partnerstwem w zakresie obsługi klienta. Dzięki temu nowy MAN TGX otrzymał tytuł International Truck of the Year 2021. I to sprawia, że pracownicy firmy MAN są dumni ze swoich osiągnięć.

#SimplyMyTruck



FTD: o zezwoleniach i stacjach diagnostycznych

Forum Transportu Drogowego, które odbyło się w formie wideokonferencji, wypracowało stanowisko branży w sprawie zasad wymiany polsko-rosyjskich zezwoleń na 2021 r.



Piotr Gawelczyk

Kwestia była pilna, bowiem Forum odbyło się tuż przed posiedzeniem zaplanowanej na 24-25 listopada komisji mieszanej i bliskim finałem nowelizacji Prawa o ruchu drogowym.

Rosja musi udroźnić swoją granicę

Na początku prezes ZMPD Jan Buczek wspominał o rozmowach, jakie się toczą na Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej. Przypomniał, że to dzięki sta-

ranom Zrzeszenia podczas niedawnego spotkania z prezydentem Ukrainy Wołodymyrem Zełenskim prezydent Andrzej Duda poruszył tę sprawę, co skutkowało m.in. kolejnymi rozmowami przedstawicieli kilku stowarzyszeń przewoźników drogowych z przedstawicielami administracji państwowej obu krajów, mającymi doprowadzić do przynajmniej częściowej, ale wyraźnej poprawy sytuacji.

Następnie prezes Zrzeszenia przypomniał realia związane z posiedzeniami Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej, a także poinformował o liczbie zezwoleń, ich podziale i aktualnym wykorzystaniu. Wskazał także na problemy, z ja-

kimi od lat borykają się polscy przewoźnicy. W szczególności wskazał na dużą asymetryczność w podejściu służb kontrolnych do przewoźników drogowych obu krajów. – Od lat próbujemy doprecyzować warunki wykonywania przewozów do Rosji, aby uniknąć ewentualnych nieprawidłowości, tymczasem i tak napotykamy na te same problemy. Nieustannie słyszymy, że coś jest nie tak, a to z kolei staje się powodem nałożenia kary pieniężnej. Jeśli warunki wykonywania przewozów do Rosji nie ulegną poprawie, nie ma podstaw do zwiększania kontyngentu zezwoleń, a wręcz przeciwnie – raczej do jego obniżania – zauważył prezes ZMPD.

Celem symetria w wymogach realizowania transportów

Za wprowadzeniem kryterium ekologiczności w kontyngencie zezwoleń opowiedział się m.in. Andrzej Olechnicki. W tę opinię wpisał się też Maciej Wroński, który jako przykład podał fakt, że polscy przewoźnicy będą już niedługo kontrolowani zdalnie, natomiast Rosjanie będą się, jak to ujął, prześlizgiwać przez kontrole, co może prowokować ich do niezgodnych z prawem zachowań. Dlatego tak ważna jest symetryczność wymogów realizowania transportów drogowych przez obie strony. – Dążenie do zapewnienia równowagi powinno być obowiązkiem naszej administracji – podkreślił Maciej Wroński.

Jan Buczek dziękując za wypowiedź podkreślił znaczenie tej kwestii. – To dobry moment, by zrobić pierwszy krok

w kierunku zrównoważenia sytuacji. Nie ukrywam, że będzie to długi marsz, ale należy go wreszcie rozpocząć – powiedział prezes ZMPD. – Dziś nasza inspekcja zajmuje się wieloma sprawami, m.in. pobieraniem opłat, a nie tylko kontrolą, co skutkuje taką a nie inną sytuacją – zauważył szef Zrzeszenia.

Umów należy przestrzegać

Uczestnicy spotkania przypominali też wielokrotnie już wcześniej przytoczone przykłady problemów zatrzymywanych pod Moskwą polskich przewoźników, od których wymaga się innych zezwoleń niż te, które posiadają, a na których wjechali do Rosji.

Jak poinformował dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel, 99 proc. kontrowersji związanych z realizowaniem transportów w Rosji dotyczy właśnie wykorzystywania nieodpowiednich zdaniem miejscowych kontrolerów zezwoleń. Ten fakt powinien być przyczynkiem do wyciągnięcia przez polski rząd odpowiednich wniosków na temat konkretnych zmian w przepisach. Bez uregulowania także i tej sprawy trudno sobie wyobrazić sprawną współpracę.

Potwierdzając słowa dyr. Mikiela, Ewa Korfanty domagała się pomocy dla przewoźników ze strony państwa. – Żaden pojedynczy przewoźnik nie poradzi sobie z tą sytuacją – powiedziała. Problem w tym, że, jak zauważył radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk, istnieją oficjalne ustalenia, z których wynika, że po przekrocze-



Wiceminister infrastruktury o FTD

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber

Szanowni Państwo,

Forum Transportu Drogowego to już uznana instytucja, bez której trudno sobie dziś wyobrazić funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego. Czasami mamy różne spojrzenie na te same tematy, co nie jest czymś zaskakującym, wynika po prostu z różnych perspektyw. Życie, w tym polityka i biznes, nie są czarno-białe, co wszyscy doskonale przecież rozumiemy. Jedno jest niezmiennie – przyświeca nam wspólny cel, jakim jest jak najlepsze funkcjonowanie branży przewozów drogowych.

Bez cienia przesady mogę powiedzieć, że Forum Transportu Drogowego skutecznie dba o interesy polskich przewoźników. Dzięki inicjatywie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych powstała reprezentacja środowiska transportowego, na którą składa się blisko pięćdziesiąt organizacji polskich międzynarodowych przewoźników, której członkowie zajmują się tak różnymi rodzajami transportu, jak przewóz osób, przewóz towarów ponadgabarytowych, przewóz chłodniami czy wreszcie przewóz samochodów i zwierząt. FTD to osiągnięcie trudne do przecenienia.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wielokrotnie uczestniczą w posiedzeniach FTD. Przyjmuję jako zaszczyt to, że mogę w nich brać udział w roli partnera do dyskusji, w której wykuwają się racjonalne stanowiska. Warto podkreślić, że stanowiska te przyjmowane są jednogłośnie, co przy tak dużej liczbie sygnatariuszy jest wyjątkowym zjawiskiem. Wypracowanie wspólnej rekomendacji jest niezwykle złożonym procesem, dlatego nie dziwi „burzliwość” obrad. Posiedzenia Forum Transportu Drogowego w pełni odzwierciedlają szybko zmieniającą się dynamikę zjawisk gospodarczych. Dlatego tym bardziej doceniam fakt, że już od 11 lat FTD jest reprezentantem środowiska transportowego. Doceniam też transparentność działań i szczerść wypowiedzi wszystkich członków.

Wydawało się, że pandemia może negatywnie wpłynąć na prace FTD. Okazało się jednak, że posiedzeń nie tylko jest więcej, ale też trwają dłużej. Skala problemów i niepewności, jaka pojawiła się po marcu 2020 r., mogła przytłoczyć, a ich szybkie diagnozowanie i próby stworzenia rozwiązań pojawiających się na bieżąco problemów były i są nadal kwestią „być albo nie być” na tym niezwykle konkurencyjnym rynku. Środowisko skupione wokół FTD czyni to znakomicie. A rolą Ministerstwa Infrastruktury jest dostosowanie tych pomysłów do porządku prawnego oraz uwarunkowań gospodarczo-politycznych i nadanie im realnego kształtu.

Warto podkreślić, że w tym trudnym czasie udało się utrzymać płynność dostaw towarów. Było to możliwe dzięki ogromnej Państwa determinacji i dobrej współpracy ze stroną rządową. Rząd zadbał o to, aby działalność transportowa polskich przedsiębiorców nie została wstrzymana. Dzięki temu możemy z optymizmem spoglądać w przyszłość i wierzyć w dalszy rozwój branży, którą Państwo reprezentują.

Z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku życzę, aby w Państwa rodzinach zagościły radość i pokój. Niech spędzone w gronie najbliższych świąteczne dni będą dla Państwa czasem tak potrzebnego wytchnienia i inspiracji do dalszej pracy. W biznesie zaś, by koła Waszych ciężarówek zawsze kręciły się w dobrym kierunku. Nam wszystkim życzę, byśmy w codziennych kontaktach zawodowych mieli jak najwięcej punktów wspólnych, z których powstaną przyjazne dla Państwa i naszego kraju rozwiązania.



niu granicy przewoźnik nie będzie już kontrolowany drugi raz pod kątem posiadanego zezwolenia na przejazd. A mimo to taka sytuacja jest nagminna. – Nic nie zrobimy, jeśli mimo odpowiednich zapisów nie będą one prze-

strzegane przez Rosjan – powiedział Tadeusz Wilk. Dalsza dyskusja skupiała się na szczegółach negocjacyjnych.

Pakiet Mobilności także dla przewoźników ze Wschodu

Sygnatariusze Forum przyjęli stanowisko, w którym m.in. apelują „o niezwłoczne podjęcie przez administrację rządową rozmów z Rosją, Białorusią i Ukrainą w sprawie zmian w umowach dwustronnych, mających na celu wdrożenie rozwiązań wprowadzonych Pakietem Mobilności w przewozach międzynarodowych regulowanych tymi umowami. Brak symetrycznych obowiązków po stronie naszych partnerów z Rosji, Białorusi i Ukrainy pogłębi istniejącą nierównowagę w zakresie konkurencyjności i docelowo może spowodować wyparcie naszych przewoźników nie tylko ze wschodnich rynków. Alternatywnym rozwiązaniem jest jednostronne nałożenie w polskim prawie krajowym obowiązków w zakresie stosowania się przez przewoźników spoza UE do postanowień Pakietu Mobilności, w szczególności w zakresie odbioru regularnych odpoczynków poza kabiną pojazdu, powrotów kierowców i pojazdów do państw siedziby przewoźnika, a także delegowania kierowców, w tym wymaganych w delegowaniu wynagrodzeń”.

Pełna treść stanowiska Forum została przekazana stronie rządowej.

Prywatne stacje kontroli pojazdów na cenzurowanym

Dużo kontrowersji wywołał projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie dotyczącym funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Sprawę nakreślił Andrzej Bogdanowicz. Przypomniał, że projekt ustawy ma de facto doprowadzić do przejścia stworzonych przez przewoźników prywatnych stacji kontroli pojazdów przez państwo, a dokładniej rzecz biorąc przez nadzór techniczny. – Nie można się zgodzić z tym, by kontrola diagnosty była niezapowiedziana i odbyła się bez wiedzy przedsiębiorcy, który tego diagnostę zatrudnia – zaznaczył Andrzej Bogdanowicz.

Projekt przewiduje też kontrolę finansów przedsiębiorstwa, zakaz badania własnych pojazdów na swojej stacji diagnostycznej oraz trzymiesięczną

odpowiedzialność diagnosty po wydaniu odpowiedniego zezwolenia. – Z projektu wynika, że stację można zamknąć z dnia na dzień, bo decyzja kontrolującego ma rygor natychmiastowej wykonalności – powiedział Andrzej Olechnicki. Zwrócił też uwagę na fakt, że diagnostów mają kontrolować osoby bez odpowiedniego przygotowania.

Dyskutanci podkreślali zmianę świadomości przedsiębiorców, którzy wręcz domagają się rzetelnych badań – a sugestia rzekomego przymyknięcia oczu na usterki była jedną z podstaw projektu nowelizacji tej ustawy. – Musimy dbać o sprawność pojazdów przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo, ale i fakt, że przy jakiegokolwiek zagranicznej kontroli miejscowi inspektorzy nie zostawiliby na nas suchej nitki – komentowali uczestnicy Forum. – Musimy diagnozować nasze samochody. Nieprawdą jest, że na drogi puszcza się knoty; nie ma takiej możliwości. Nawet traktory jeżdżą na stacje diagnostyczne – powiedział obrazowo Piotr Litwiński.

Każdy powinien odpowiadać za swoje błędy

Zdaniem Jana Buczka to diagnosta powinien odpowiadać za swoje błędy, a nie zatrudniający go pracodawca. – Wszelkie naruszenia diagnosty powinny obciążać tylko jego, tak samo zresztą powinno być w przypadku kierowców. Absurdem jest to, by przewoźnik mający stację kontroli musiał badać swoje samochody u konkurencji. Często jest tak, że ciężarówki prosto z trasy zjeżdżają na przegląd, po to właśnie, by mieć pewność stuprocentowej sprawności – powiedział prezes Jan Buczek.

Po długiej dyskusji sygnatariusze Forum Transportu Drogowego przyjęli stanowisko mówiące o tym, by rząd znówelizował tę ustawę tylko w zakresie, w jakim wymaga tego implementacja dyrektywy unijnej, natomiast reszta proponowanych zmian powinna zostać odłożona na czas po pandemii, kiedy będą mogły zostać przeprowadzone gruntowne konsultacje w formie bezpośrednich spotkań.

Dlaczego zabrakło zezwoleń białoruskich

Ostatnia część Forum poświęcona była jak zwykle tzw. sprawom różnym. Uczestnicy FTD wrócili do kwestii

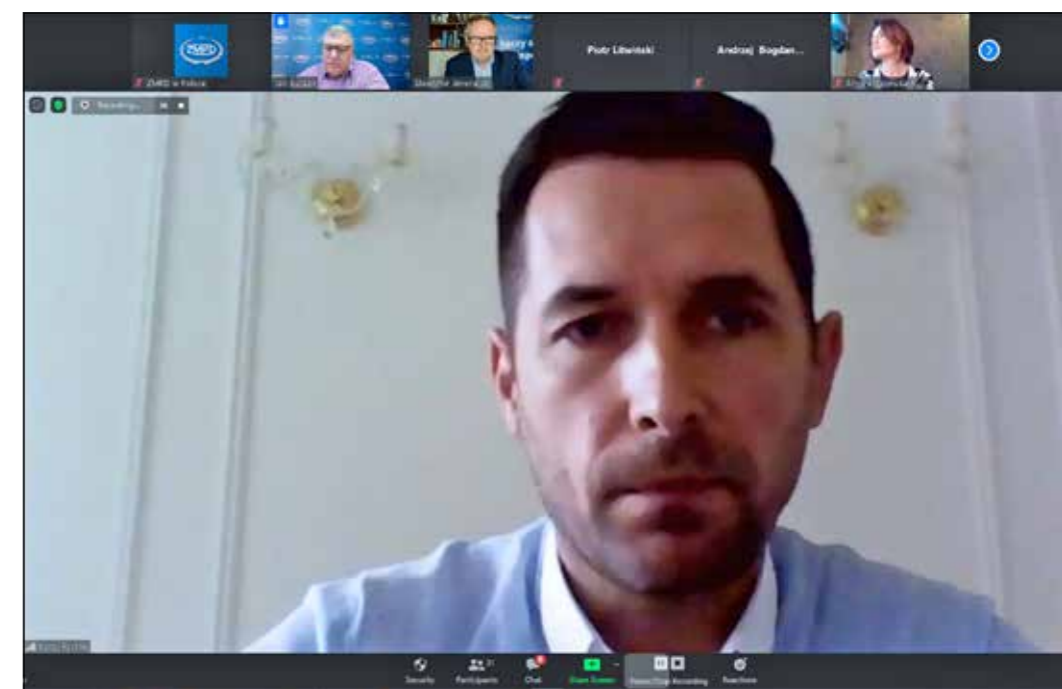
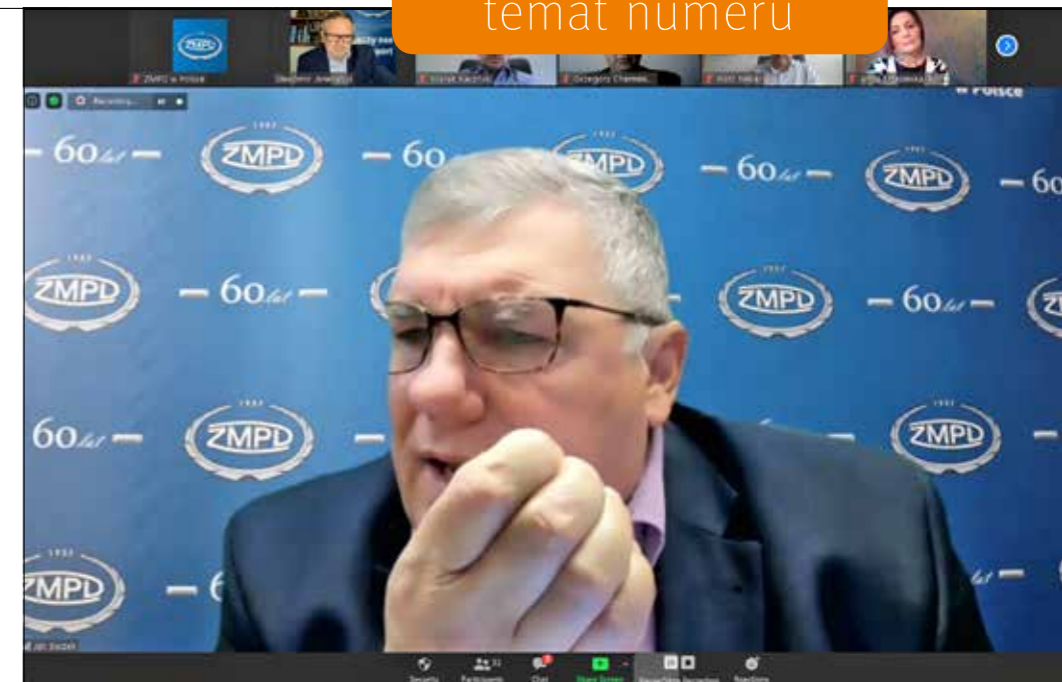
zezwoleń, tym razem białoruskich i ukraińskich, co miało związek z mającą się odbyć tego samego dnia w późniejszych godzinach kontynuacją obrad Polsko-Ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. przewozów międzynarodowych. Uczestnicy Forum dyskutowali nad ewentualną rekomendacją zwiększenia puli zezwoleń dla przewoźników ukraińskich. Tadeusz Furmanek i Jan Buczek zaapelowali o to, aby w przypadku podjęcia przez ministra infrastruktury decyzji o przyznaniu stronie ukraińskiej dodatkowych zezwoleń jeszcze w tym roku, ich wydanie nastąpiło w kilku transzach, by nie doszło do spiętrzenia pojazdów na granicy. Ostatecznie Forum nie przyjęło oficjalnego stanowiska.

Kwestią, która wzbudziła dużo emocji, była sytuacja z zezwoleniami białoruskimi, których liczba jeszcze do niedawna gwarantowała spokojne realizowanie przewozów. Tym większe było zaskoczenie, gdy okazało się, że zostało ich niewiele. Szefujący od lat społecznej komisji ds. zezwoleń Tadeusz Wilk podkreślił, że stowarzyszenia otrzymywały je na podstawie aktualnego ich wykorzystania, a dostępne dane statystyczne nie dawały powodów do niepokoju. Tymczasem okazało się, że zapotrzebowanie będzie większe niż niewielka pula, która pozostała do rozdysponowania.

Z informacji BTM wynika jednak, że przewoźnicy mają jeszcze 39 tys. zezwoleń i zapewne nie uda im się wszystkich wykorzystać.

Od 2021 r. reglamentacja wszystkich zezwoleń?

Komisja nie spodziewała się takiego obrotu sprawy i dlatego w przyszłym roku będzie rekomendowała reglamentację także zezwoleń na Białoruś. Tadeusz Wilk poinformował, że dyr. BTM Małgorzata Wojtal-Białaszewska skontaktowała się ze stowarzyszeniami, które miały dużą liczbę zezwoleń białoruskich, zadając pytanie, czy – jeśli nie przewidują ich pełnego wykorzystania do końca 2020 r. – zwróciłby część z nich do BTM, aby mogli z nich skorzystać inni przewoźnicy. – Odpowiedź była negatywna. A gdyby była inna, już następnego dnia zezwolenia byłyby rozdzielone pomiędzy przewoźników – powiedział Tadeusz Wilk.



Zdegustowany tą sytuacją Karol Rychlik porównał ją do szwedzkiego stołu, z którego bierze się zdecydowanie ponad miarę. – Ze względu na brak odpowiedzialności niektórych przewoźników reglamentacja zezwoleń białoruskich od przyszłego roku jest nieunikniona – stwierdził Karol Rychlik.

Pojawił się pomysł wystąpienia do Białorusinów o zwiększenie puli zezwoleń, lecz nie zyskał poparcia. – Jak mamy uzasadnić tę prośbę, skoro nasi przewoźnicy mają 39 tysięcy zezwoleń w szufladach? – zapytał retorycznie dyr. Mikiel. Zwrócił też uwagę na fakt, że miesiąc temu polska strona nie zgodziła się na zwiększenie puli, o co z kolei występowała Białorusini. – Zezwolenia to dobro narodowe,



a nie papier do spekulacji – skomentował całą sytuację prezes Jan Buczek. – Ta sytuacja to dla nas wszystkich nauka, że nie wolno przekazywać stowarzyszeniom zbyt dużej autonomii w kwestii ich dalszej dystrybucji. ■

Gdzie są zezwolenia białoruskie?



Nagle zabrakło białoruskich zezwoleń. Ministerstwo Infrastruktury nie zamierza występować do Białorusi z wnioskiem o zwiększenie tegorocznej puli. Niektórzy przewoźnicy uważają, że w 2021 roku konieczna będzie ich reglamentacja.

**Mirosław Jagielski
Robert Przybylski**

Jak grom z jasnego nieba padła w listopadzie informacja, że Biuro ds. Transportu Międzynarodowego nie ma wolnych zezwoleń białoruskich. W piątek 13 listopada na stronie BTM ukazała się informacja o wyczerpaniu kontyngentu białoruskich zezwoleń ogólnych. Niewielka liczba białoruskich zezwoleń tranzytowych znajdowała się jeszcze w posiadaniu BTM, jednak kryteria niezbędne do uzyskania tych zezwoleń były praktycznie niemożliwe do spełnienia przez przewoźników.

27 listopada na stronie BTM pojawiła się kolejna wiadomość, że i tranzytowe zezwolenia białoruskie wyczerpały się. Tymczasem za ledwie miesiąc wcześniej, podczas rozmów komisji dwustronnej przewoźnicy zapewniali, że zezwoleń jest dość i nie należy zwiększać ich puli na 2021 rok.

Szwedzki stół z zezwoleniami

Okazało się, że różnica między wydanymi a zwróconymi do BTM białoruskimi zezwoleniami wynosi 39 tys. (wg stanu na dzień 20.11.2020 r.). Oznacza to, że „wolne” zezwolenia znajdują się „w szufladach” przewoźników i „w szafach” stowarzyszeń

regionalnych. Niektórzy przewoźnicy pobierali białoruskie zezwolenia w nadmiarze i wszystko wskazuje na to, że nie zdążą ich wykorzystać przed upływem terminu ważności.

Białoruskie zezwolenia rozchodziły się wśród członków stowarzyszeń regionalnych jak przysłowiowe ciepłe bułeczki. Jeden z przewoźników porównał nawet tę sytuację do „szwedzkiego stołu, z którego bierze się zdecydowanie ponad miarę”.

W ZMPD codziennie w tej sprawie odbierane są zgłoszenia od przewoźników. Zrzeszenie ma świadomość, że przewoźnicy wykonujący przewozy na Białoruś i do Rosji w tranzycie przez Białoruś znaleźli się w trudnej sytuacji.

Jednak ZMPD nie zajmuje się dystrybucją zezwoleń i nie pośredniczy w ich uzyskiwaniu, więc w tej sprawie przewoźnik powinien kontaktować się z Biurem ds. Transportu Międzynarodowego. Natomiast dystrybucją zezwoleń wśród swoich członków zajmują się stowarzyszenia regionalne, które również pobierają zezwolenia w BTM.

W tej sytuacji można jedynie zaproponować przewoźnikom możliwość wykonania przewozu do Rosji z omińnięciem Białorusi, tzn. wjazd do Rosji od strony Łotwy (Terechowa - Buraczki, Grebnowa - Ubylinka) lub Estonii, albo wykorzystanie zezwoleń EKMT/CEMT.

Tadeusz Wilk, doradca prezesa ZMPD, podkreśla, że podstawowe zezwolenia EKMT (bez Rosji) upoważniają tylko do przewozów dwustronnych, ale już nie do tranzytu, wobec tego jadąc do Rosji przewoźnik musi ominąć Białoruś. Oznacza to nadłożenie drogi i utknięcie w sporych kolejach na granicy.

Komisja społeczna wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury, żeby wysondowało na Białorusi możliwość wykorzystania zezwoleń przyszłorocznych lub możliwość przekazania zezwoleń już spersonalizowanych na rzecz innych potrzebujących tych zezwoleń przewoźników. – Ministerstwo odpowiedziało, że żadnych rozmów nie będzie – tłumaczy Tadeusz Wilk.

Revolucja pożera swoje dzieci

Prezes ZMPD Jan Buczek jest zdania, że środowisko musi przełknąć tę żabę i wyciągnąć wnioski na przyszłość. – Dopuszciliśmy do tego, aby na wiecu podejmować decyzję o sposobie podziału zezwoleń, co skończyło się rozstrzygnięciem najbardziej akceptowalnym przez ogół, najbardziej populistycznym. W mojej ocenie nieracjonalnym. Podobnie postąpiliśmy w negocjacjach z Ukrainą i sami stworzyliśmy sobie problem – uważa prezes ZMPD.

– Żeby wypowiadać się w interesie branży, należy przestać patrzeć wyłącznie na własny interes. Konieczne jest doświadczenie, żeby ocenić procesy z przeszłości i podjąć racjonalną decyzję. Nawet bolesną, ale rozwiązującą problem na najbliższy okres i dającą

całą możliwość manewru. Decyzję, która stworzy optymalne warunki do kompromisu ze stroną przeciwną, kompromisu dającego szansę nie tylko na utrzymanie się na rynku, ale i na późniejszy rozwój – uważa Jan Buczek.

Teraz przewoźnicy ponoszą konsekwencje podejmowania decyzji bez przemyślenia, w warunkach wiecu.

Konieczne jest doświadczenie, żeby ocenić procesy z przeszłości i podjąć racjonalną decyzję. Nawet bolesną, ale rozwiązującą problem na najbliższy okres i dającą możliwość manewru. Decyzję, która stworzy optymalne warunki do kompromisu ze stroną przeciwną.

– To wadliwy sposób działania i musimy wycofać się z takiej formy wypracowywania stanowiska środowiska. Musimy uderzyć się w pierś, bo wszyscy popełniliśmy błąd – podkreśla prezes ZMPD.

Wcześniejsze ograniczanie zezwoleń dla Białorusinów przyniosło przewidywane konsekwencje. – Rynek się zmienia. Według docierających do nas informacji białoruski kapitał wykupuje polskie firmy, zakłada nowe. Cała masa białoruskich firm przeniosła się do Polski i pobierają zezwolenia na wjazd do Białorusi. Zatem i tak wykonują te same przewozy co białoruskie przedsiębiorstwa, ale mając polską rejestrację – mówi Tadeusz Wilk.

Dodaje, że znacznie wzmógł się także ruch dwustronny. Pojawiło się więcej ładunków z Białorusi do Polski. – Jadą kontenery z Brzeźcia do Polski, ale również szereg innych ładunków, i są to spore ilości. To także powoduje, że rośnie popyt na zezwolenia białoruskie, a komisja społeczna nie miała wcześniej żadnych podstaw do ograniczenia dystrybucji. Tymczasem „zapobiegliwi” zbierali zezwolenia, chociażby dla zgarnięcia wyższych stawek, spodziewanych jak zawsze pod koniec roku – wyjaśnia Tadeusz Wilk.

Komisja podlicza

Komisja społeczna zajęła się pilnym problemem braku białoruskich zezwoleń. Dla przypomnienia: Polska ma 170 tys. dwustronnych i 22 tys. tranzytowych oraz 7 tys. na kraje trzecie. – Zrobiliśmy całą akcję, żeby stowarzy-

szenia regionalne przygotowały dane o podziale zezwoleń na firmy: ile ich jest w każdym przedsiębiorstwie, ile średnio miesięcznie potrzebuje. W efekcie ujawniliśmy wiele firm, które mają zezwolenia na kilka miesięcy – stwierdza Tadeusz Wilk.

Zaznacza, że od kilku lat wystarczało zezwoleń białoruskich, w związku

z czym były normalnie wydawane. – Na każdej komisji ocenialiśmy poziom wydawania zezwoleń, czy nie ma gdziekolwiek braków. Białoruskich zawsze było na styk, miesięcznie schodziło 13-15 tys. W listopadzie zaczęła się panika i komisja zrobiła rachunek – tłumaczy Tadeusz Wilk.

Powstaje pytanie, jakie środki zastosować, aby do podobnych sytuacji więcej nie doszło. Czy zastosowana na wniosek Ministerstwa Infrastruktury personalizacja zezwoleń rosyjskich do i z krajów trzecich sprawdziła się? – Personalizacja nie była najgorszym rozwiązaniem i nic złego nie przyniosła. Powiązany z nią był podział na kwartały i można zastanawiać się, czy tu nie jest potrzebna nowelizacja. Niewątpliwie w dystrybucji zezwoleń białoruskich potrzebna jest pewna reglamentacja. Należy jednak mieć świadomość, że ten rok charakteryzuje się małą stabilnością stawek, jest wyjątkowo dziwny, na jego podstawie trudno prowadzić analizę, a jeszcze trudniej podobne rozwiązania zastosować do dystrybucji zezwoleń białoruskich, więc zmiany powinny być bardzo dobrze przemyślane. Trudnym zagadnieniem jest chociażby kwestia braku możliwości bieżącej analizy, w czasie rzeczywistym, wydawania i wykorzystania zezwoleń, co jest podstawą do podejmowania najbardziej trafnych decyzji przez Komisję Społeczną. Po prostu brak jest odpowiednich narzędzi informatycznych w BTM i powiązania wszystkich jednostek dystrybuujących zezwolenia – podkreśla Tadeusz Wilk.

BAG zwróci przewoźnikom miliard euro



Prawdopodobnie Niemcy będą zwracać bezprawnie pobrane w maut koszty policji drogowej. Zanim to się stanie, niemiecki sąd administracyjny musi wydać prawomocny wyrok.

Robert Przybylski

iczne polskie i zagraniczne kancelarie prawnicze już oferują pomoc w wystąpieniu do Federalnego Urzędu Transportu Towarowego (Bundesamt für Güterverkehr, BAG). Mają przy tym różne strategie wyliczania swojego wynagrodzenia.

Najczęściej jest to prowizja od zwróconej sumy, pobierana z dołu (po wygraniu sprawy). Niektóre kancelarie żądają opłaty stałej, płatnej z góry, a dodatkowo na koniec umawiają się na prowizję.

Kancelaria Hausfeld ogłosiła, że wysokość prowizji zależy od tego, „kiedy zakończy się postępowanie, w szczególności od tego, czy dla każdego spedytora będzie potrzebny indywidualny pozew, czy przed wniesieniem pozwu można zawrzeć ugodę z rządem federalnym.” W zależności od tego prowizja wynosi od 15 do 33 procent.

Prawnicy będą potrzebować dokładnych danych wskazujących, ile przewoźnik zapłacił za drogi wraz z dowodem opłat. Dokumenty muszą być sporządzone na nazwę ubiegającej się o zwrot nadpłaty firmy.

ZMPD podjęło się negocjacji z wybranymi kancelariami prawnymi, celem uzyskania dla członków i klientów ZMPD korzystniejszych warunków finansowych niż oferuje rynek indywidualnym klientom. Oferta została wysłana członkom ZMPD newsletterem.

Procedura zwrotu

Kancelaria TSL Lawyers radzi przewoźnikom, aby „złożyli pisma do

BAG w celu zabezpieczenia ich interesów na przyszłość. Pisma te nie mają jednak charakteru wniosku o zwrot opłaty. Ten będzie można złożyć, gdy zakończy się sprawa rozpatrywana obecnie przez Wyższy Sąd Administracyjny w Munster i na podstawie ostatecznego wyroku zostaną ustanowione odpowiednie procedury”, zaznacza kancelaria.

Prawnicy z kancelarii TSL Lawyers ostrzegają, że finał sprawy wcale nie musi szybko nastąpić. „Od orzeczenia Wyższego Sądu Administracyjnego w Münster będzie jeszcze przysługiwała skarga kasacyjna do Bundesverwaltungsgericht (Federalnego Sądu Administracyjnego). W naszej ocenie proponowane rozwiązanie jest odpowiednie do aktualnego stanu prawnego i najmniej obciążające finansowo przewoźników w tej niepewnej sprawie.”

Prawnicy TSL Lawyers zaznaczają, że nie wiadomo jak zachowa się BAG po otrzymaniu wniosków od przewoźników w sprawie zwrotu części maut,

złożonych w oparciu o wyrok TSUE. „Istnieje wysokie ryzyko, że BAG rozpatrzy wnioski negatywnie, gdyż w przepisach niemieckich nie ma podstawy do zwrotu maut, którą wykreował wyrok TSUE. Wówczas przewoźnicy musieliby składać odwołania do sądów administracyjnych i ponosić ich koszty, ryzykując dalej przegraną sprawę.”

Miliard euro w grze

Rząd federalny ma o co się bić, bo prawdopodobnie tylko w latach 2017-2020 otrzymał prawie miliard euro za dużo z powodu nadmiernych opłat. Z punktu widzenia przewoźnika gra toczy się o kilka tysięcy euro. Opłata na policję drogową wynosi 3,8 lub 6 proc. opłaty drogowej. – Największe firmy transportowe żądają zwrotu nawet kilku milionów euro – komentuje Łukasz Chwałczuk, partner zarządzający w Kancelarii Prawnej Iuridica.

Sędziowie Trybunału oddalili żądanie Niemiec zmierzające do ogra-

niczenia w czasie skutków omawianego wyroku. Jednak TSL Lawyers uważa, że bezpiecznie jest przyjąć trzyletni okres przedawnienia roszczeń o zwrot nadpłaconego maut, wynikający z niemieckich przepisów krajowych. „Nie jest też wykluczone, że podmioty, które wcześniej ubiegały się o zwrot maut i otrzymały decyzje/orzeczenia negatywne, będą mogły wnioskować o wzruszenie tych decyzji/orzeczeń w związku z wyrokiem TSUE z 28 października 2020 roku i doprowadzić do ich zmiany”, przypuszcza TSL Lawyers.

Tak to się zaczęło

Grupa niespełna stu polskich firm transportowych przy pomocy kancelarii Iuridica wytoczyła w 2013 roku w Niemczech powództwo o zwrot nadmiernych – opłat drogowych. Uważali, że włączenie do myta kosztów utrzymania policji drogowej jest bezprawne.

Sąd Administracyjny w Kolonii (Verwaltungsgericht Köln) oddalił roszczenie polskiej firmy transportowej o zwrot nienależnie pobranych opłat drogowych przez Republikę Federalną Niemiec, w okresie od 1 stycznia 2010 roku do 18 lipca 2011 roku na łączną kwotę 12 420,53 euro.

Odwołanie trafiło do Wyższego Sądu Administracyjnego Kraju Nadrenia Północna-Westfalia w Münster, który zwrócił się do ETS o wyjaśnienie (sprawa C-321/19).

Wyrokiem z 28 października br. ETS orzekł, że „odpowiedzialność za działania policji spoczywa na państwie, które występuje w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej, a nie w charakterze operatora infrastruktury drogowej. Kosztów związanych z policją drogową nie można zatem uważać za „koszty eksploatacji”. – Teraz otwiera się nowa furтка, aby wszystkie firmy korzystające z niemieckich dróg odzyskały niesłusznie pobrany maut – zauważa Chwałczuk.

fotomorgana

... czyli estrada dla przewoźnika

Zostawcie mnie w spokoju, teraz rząd pomaga przedsiębiorcom. Bezobjawowo.

Jan Buczek

Przysługuje po pół miliona!

Chyba na województwo.

Grzegorz Kicel, Ryszard Butkiewicz

Tu mam instrukcję - pomoc przysługuje w pierwszej kolejności wykonawcom disco polo.

Bogusław Zimny

I dlatego decyzją Zarządu założyliśmy zespół wokalny „Szalony leasing”.

Wiesław Starostka

Piotr Mikel

Zespół wykona utwór „Małgośka, Małgośka ty kręcisz mnie jak ośka”.



Oczy jej jak biksenony oświetlają moje serce,

cały jestem zakręcony, żyję dzień za dniem w rozterce,

lecz najgorsze są wydatki na waciki i na ciuszki,

To nie o mnie, ja jestem święta, no może trochę mercedeśnięta.



chyba padnę na łopatki, zacznę jeść najtańsze puszki,

Małgośka, Małgośka ty kręcisz mnie jak ośka, lecz koszty twe stałe wciąż grożą zawalem!

Wojciech Sienicki, Jan Buczek, Wiesław Starostka, Jan Oleksiuk, Aleksander Reisch



Małgorzata Zdrodowska

Jak się chłopaki chcecie uchronić, nie zapomnijcie w nas inwestować,

po co Scania,



Agnieszka Nowosielska

Zamiast się tłumaczyć, zaśpiewajmy damski utwór „Niby haruje, a forsy żałuje”.

starczy Porsche do kochania!

W filmie już grałem, może czas na estradę?



Agnieszka Nowosielska, Małgorzata Zdrodowska, Ewa Śliwa, Zofia Stępnicka

nic wielkiego,



Jan Paździorko

Aleksander Reisch z nagrodą Optimus 2020



Członek Zarządu ZMPD Aleksander Reisch otrzymał nagrodę Optimus 2020 Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej. Nagroda jest uhonorowaniem wkładu w rozwój Pracodawców RP. Aleksander Reisch pracuje w transporcie drogowym od 1 listopada 1960 roku w PKS Olsztyn. Dekadę później jego przedsiębiorstwo rozpoczęło przewozy międzynarodowe w ramach patronatu PMPS Pekaes. PKS Olsztyn jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw w Polsce uruchomiło zagraniczne przewozy liniowe autobusami. Prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie, wieloletni Przewodniczący Rady ZMPD, Przewodniczący Regionu, Delegat na ZOD. Odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz Medalem 100-lecia Odzyskania Niepodległości. Aleksander Reisch od wielu lat działa we władzach statutowych ZMPD, z jego wybitnym udziałem Zrzeszenie dokonało zmian statutu.

Popyt na magazyny nie maleje

Trzeci kwartał przyniósł doskonałe wyniki na rynku magazynowy. Popyt kwartalny przekroczył 1,28 mln m kw., co jest drugim najlepszym wynikiem w historii, podsumowuje firma doradczą Cushman & Wakefield. Firmy logistyczne wynajęły 29 proc. powierzchni, sieci sklepów - 23 proc., lekka produkcja, motoryzacja, produkcja spożywcza i sklepy internetowe wynajęły po 7 proc. Górny Śląsk przyciągnął najemców na 46 proc. powierzchni (0,4 mln m kw.), Warszawa na 0,2 mln. W trzecim kwartale deweloperzy oddali do użytku 0,7 mln m kw., od początku roku 1,7 mln m kw. Całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce wynoszą 20,4 mln m kw.

Manipulacje przy tachografach

W 2019 roku inspekcja przeprowadziła na drodze 176 tys. kontroli. Wśród skontrolowanych samochodów ciężarowych blisko 1,5 tys. miało tachografy ze śladami manipulacji. W 2015 roku takich samochodów inspektorzy wykryli 3,3 tys., jednak GITD zaznacza, że od 2018 roku jest zmieniona klasyfikacja naruszeń. Inspektorzy przyznają, że zmienia się także sposób ingerencji, są one coraz bardziej zaawansowane technicznie. Wynika to m.in. z upowszechnienia tachografów cyfrowych, które montowane są od blisko 15 lat.



Przyszłościowe Mercedesy z wyróżnieniem

Mercedes-Benz eActros i Mercedes-Benz Gen2 Truck zostały wyróżnione przez Jurorów „International Truck of the Year” (IToY) nagrodą „2021 Truck Innovation Award”.

eActros z akumulatorowym napędem elektrycznym, przeznaczony do ciężkiego transportu dystrybucyjnego, zaprezentowany został w roku 2018 i przechodzi intensywne testy z udziałem klientów. Rozpoczęcie produkcji seryjnej za-

planowano na rok 2021. Konceptyjna ciężarówka Gen2 Truck z napędem na ogniwa paliwowe, przeznaczona do różnorodnych i wymagających zastosowań w transporcie dalekobieżnym, świętowała swoją światową premierę we wrześniu 2020 roku. Testy z udziałem klientów zaplanowano na rok 2023, a rozpoczęcie produkcji seryjnej na drugą połowę dekady.

Zmarł Lucjan Floryszczyk

Z ogromnym smutkiem informujemy, że 24 listopada 2020 r. w wieku 64 lat zmarł Lucjan Floryszczyk, delegat na ZOD I kadencji z regionu Mazowieckiego II, członek ZMPD od 1995 roku, przewoźnik od 30 lat związany z Ostrołęką. Pozostawił żonę, dwie córki i wnuczki. Przegrał walkę z koronawirusem. Pogrzeb odbył się 27 listopada w kościele pw. Św. Franciszka z Asyżu w Ostrołęce.

Lucjana Floryszczyka wspomina wiceprezes ZMPD Jerzy Szepietowski: Dusza człowiek, wspaniały kolega i przyjaciel, bardzo lubiany i szanowany. Choć urodził się w Zuzeli – tam, gdzie Prymas Tysiąclecia Stefan Wyszyński, od zawsze był związany z Ostrołęką. Tu kończył szkołę, tu zaczął pracować w PKS. Potem, na przełomie lat 80. i 90., założył firmę transportową, która działa do dziś. Na jej terenie stworzył też bazę na 150 samochodów i stację diagnostyczną.

Lucjan, choć ze względu na czas jaki poświęcał pracy, nie pełnił większych funkcji społecznych, był bardzo aktywny w środowisku transportowców i nie tylko. Wspomagał lokalną społeczność, m.in. organizując i wspomagając finansowo pikniki dla dzieci, czy też Wigilie dla przewoźników. Był wszędzie tam, gdzie coś się działo. Trudno mi uwierzyć, że odszedł. Jestem ogromnie przybity. Cześć Jego pamięci!



Procedury tranzytowe po Brexicie



Tylko opanowanie nowych wymagań i formalności wyeliminuje potencjalne ryzyko i ułatwi transport między Wielką Brytanią a Unią Europejską od następnego roku.

Piotr Gawelczyk

Dwa miesiące przed Brexitem ZMPD wraz z Krajową Administracją Skarbową zorganizowało webinarium, które w formie wideokonferencji odbyło się 27 października. Było poświęcone procedurom tranzytowym do i z Wielkiej

Brytanii po 1 stycznia 2021 r. O tym, jak jest to ważne dla przewoźników świadczyło ogromne zainteresowanie – do seminarium zarejestrowało się blisko pół tysiąca osób.

Bez numeru EORI nie wjedziesz na Wyspy

Magdalena Graczyk, naczelnik z Izby Administracji Skarbowej w Poznaniu przedstawiła krok po kroku procedurę uzyskiwania niezbędnego do przewozów UE – UK numeru EORI. – Wszelkie informacje można znaleźć na stronie www.puesc.gov.pl. Każdy przedsiębiorca, który będzie chciał uzyskać numer EORI, dowie się, jak to zrobić. Im szybciej wystąpią państwo o nadanie tego numeru, tym lepiej – zachęcała do dopełnienia wszystkich formalności związanych z tą procedurą. Przewoźnicy, którzy będą potrzebo-

wali dostępu do szybkiej ścieżki nadawania tego numeru, mogą pisać na adresy: centralna.rejestracja@mf.gov.pl i magdalena.graczyk@mf.gov.pl.

Beata Gajda z Departamentu Cel Ministerstwa Finansów przedstawiła podstawowe informacje dotyczące procedury tranzytu TIR, w tym uregulowań prawnych, zakresu stosowania i realizacji, a także trybu postępowania na poszczególnych etapach oraz obowiązków, które musi wypełniać posiadacz karnetu TIR.

Karnet TIR dla sprawdzonych przewoźników

Kolejnym tematem webinarium była procedura uzyskania pozwolenia na stosowanie Konwencji TIR. Tę kwestię przedstawił szczegółowo Wawrzyniec Smoleń, kierownik Działu Ochrony Praw Własności Intelektualnej i Opera-

cji TIR w Izbie Administracji Skarbowej w Warszawie. – Nie każdy przewoźnik takie zezwolenie otrzymuje. By je uzyskać, należy spełniać konkretne warunki. Podstawowym dokumentem, który te wymagania określa, jest Konwencja TIR oraz uregulowania unijne, a w Polsce - rozporządzenie ministra finansów z 19 sierpnia 2016 r. oraz ministra rozwoju i finansów z 1 lutego 2017 r. – przypomniał prelegent.

W Polsce z przewozu towarów pod osłoną karnetu TIR można korzystać tylko po otrzymaniu pozwolenia dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Warszawie. Do tego niezbędna jest opinia ZMPD – bez jej wcześniejszego wydania nie jest możliwe wystąpienie do dyrektora IAS. Do uzyskania pozwolenia konieczne jest m.in. posiadanie udowodnionej wiedzy na temat konwencji TIR, stabilna sytuacja finansowa, zaświadczenie o braku poważnych naruszeń przepisów prawa celnego i podatkowego, niezaleganie z podatkami, numer EORI, indywidualny numer identyfikacyjny nadany przez ZMPD. Wawrzyniec Smoleń przypomniał też, że o wykluczeniu z możliwości korzystania z karnetu TIR informowane są wszystkie odpowiednie instytucje Unii Europejskiej.

Uzupełniając tę prezentację, kierownik ds. zespołu TIR w Departamencie Transportu ZMPD Anita Rusztecka przedstawiła praktyczne informacje dotyczące kroków, jakie trzeba przedsięwziąć, by otrzymać karnet TIR. Poinformowała także o korzyściach wynikających z posiadania karnetu, przy okazji raz jeszcze apelując o jak najszybsze wystąpienie o nadanie numeru EORI.

Aplikacja TIR-EPD to wygoda

Ewa Pęzińska, także z zespołu TIR ZMPD, przedstawiła aplikację TIR-EPD, za pomocą której realizowanych jest już 50 proc. zgłoszeń tranzytowych. – TIR EPD powstał z myślą o zgłaszaniu danych dotyczących transportów pod osłoną karnetów TIR do systemów celnych NCTS, a z czasem znalazł znacznie szersze zastosowanie – powiedziała przedstawicielka ZMPD. – Obowiązek informacji wyprzedzającej wprowadziła Unia Europejska, potem Unia Euroazjatycka i wreszcie, w 2017 r., Turcja.

IRU przygotowała tę aplikację po to, by przewoźnicy mogli samodzielnie wprowadzać dane do systemów

celnych. Dziś z TIR-EPD korzysta 38 państw i ich liczba stale rośnie. – IRU prowadzi prace, by wdrożyć aplikację do użytku po Brexicie, bowiem Wielka Brytania z oczywistych powodów do tej pory z tej aplikacji nie korzystała. Dla przewoźników aplikacja jest bezpłatna – dodała Ewa Pęzińska.

Zasady tranzytu wspólnego

Kolejny prelegent, Krzysztof Wic z Departamentu Cel Ministerstwa Finansów szczegółowo przedstawił zasady tranzytu wspólnego – drugiej procedury po procedurze TIR – i działanie systemu NCTS. – Warto pamiętać, że przepisy Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej dotyczą krajów-stron tej Konwencji innych niż Unia Europejska, natomiast po stronie Unii Europejskiej stosowane są przepisy prawa celnego UE – podkreślił ekspert. Przedstawił także zasady tranzytu towarów do i z Wielkiej Brytanii po Brexicie z uwzględnieniem specjalnych protokołów dotyczących Irlandii oraz Irlandii Północnej. – Po 1 stycznia 2021 r. Irlandia Północna będzie traktowana tak jakby była częścią obszaru celnego UE, czyli towary przewożone między tym krajem a UE w ramach dostawy wewnątrzunijnej nie będą podlegały formalnościom celnym. Natomiast oczywiście towary przewożone z Irlandii Północnej do Wielkiej Brytanii tym formalnościom będą podlegać – powiedział Krzysztof Wic. Przypomniał, że protokół ten obowiązywać będzie na razie przez cztery lata z możliwością przedłużenia.

Tranzytowe procedury uproszczone omówiła Beata Gajda. – Dotyczą one spełniających określone wymogi pod-

miotów, które te procedury już stosują i są wiarygodne dla urzędów celnych – powiedziała przedstawicielka Ministerstwa Finansów.

Brexit poważnym ryzykiem dla branży

Nowa sytuacja na brytyjskim rynku budzi poważne obawy wśród polskich przewoźników, co wynika z ich dużego udziału w transporcie towarów na tym kierunku. Skalę przewozów oraz rolę, jaką odgrywają w tym procesie polscy międzynarodowi przewoźnicy drogowi przedstawiła moderująca spotkanie zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joanna Popiołek.

Przypomniała, że polscy przewoźnicy transportują rocznie dziewięć milionów ton towarów, przy wynoszącej 48 mln ton całej wymianie handlowej Wielkiej Brytanii z UE. Co czwarta ciężarówka wjeżdżająca do Wielkiej Brytanii ma polską rejestrację, a codziennie na Wyspy przyjeżdża 1200 ciężkich pojazdów, co pokazuje skalę działalności polskich przedsiębiorców.

Wspomniała również, że o ile dziś wypełnianych jest 50 mln deklaracji celnych, to po 1 stycznia 2021 r. będzie ich 250 mln i przewiduje się, że liczba ta dalej będzie rosła. – Szacuje się, że tylko w Polsce przybędzie 600 tys. deklaracji, co będzie miało wpływ na czas odprawy, która teraz zajmuje ok. ośmiu sekund. Wydłużenie jej do dwóch minut spowoduje powstanie kolejki liczącej 28 kilometrów – dodała dyr. Joanna Popiołek. To czarny scenariusz, który może się ziścić także dlatego, że po obu stronach granicy brakuje odpowiedniej infrastruktury.

ZMPDBox na prowadzeniu

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oferuje wyjątkowe urządzenie pokładowe, działające w największej liczbie krajów i na najkorzystniejszych warunkach odroczonej płatności.



ZMPDbox.pl

Wprowadzenie w Europie w 2016 roku elektronicznego systemu poboru opłaty drogowej (EETS) zmieniło funkcjonowanie branży transportowej. ZMPD od samego początku zaangażowało się w stworzenie dla przewoźników bezpiecznej oferty z szerokim asortymentem urządzeń pokładowych.

Znajomość specyfiki branży transportowej, a także ponad 60-letnie doświadczenie współpracy z przewoźnikami pozwoliło nam na opracowanie autorskiej oferty dla członków i klientów Zrzeszenia.

ZMPDBox to multioperacyjne urządzenie służące do elektronicznego poboru myta, obejmujące najszerszy zakres terytorialny. Umożliwia wnoszenie opłat drogowych pobieranych przez osiem krajów: Węgry, Bułgarię, Niemcy, Belgię, Austrię, Francję, Hiszpanię, Portugalię oraz w trzech tunelach: Herren (DE), Warnow (DE), Liefkenshoek (BE).

Zrzeszenie planuje dalszą ekspansję zasięgu urządzenia. W pierwszej kolejności dołączone zostaną Włochy i Szwajcaria.

ZMPDBox jest urządzeniem łatwym w obsłudze, a same formalności potrzebne do jego uzyskania są proste i przejrzyste.

ZMPDBoxa można odbierać w 10 punktach dystrybucyjnych na terenie całego kraju. Możliwa jest też bezpośrednia dostawa urządzenia pod wskazany adres.

Odroczony tryb płatności pozwala zaoszczędzić czas i nie ma potrzeby ciągłego monitorowania salda konta.

Nasza platforma klienta B2B pozwala użytkownikom na sprawdzenie listy aktywnych pojazdów i usług, kompleksowe kontrolowanie opłaconych faktur i ich pobieranie z jednego miejsca w dowolnym czasie.

Dogodne warunki korzystania z urządzenia, całodobowe wsparcie techniczne i operacyjne sprawiło, że ZMPDBox zdobywa coraz więcej klientów, stając się jednym z najbardziej popularnych produktów do poboru opłaty drogowej.

Oferta ZMPD

Co z nami zyskujesz?

- fakturowanie w walucie euro;
- bezpłatną rejestrację konta;
- bezpłatną infolinię dostępną 24 godziny na dobę w języku polskim (tylko dla klientów ZMPD!);
- możliwość zmiany numerów rejestracyjnych na urządzeniu;
- urządzenie z szybkim montażem i polskim opisem;
- dwie faktury w miesiącu;
- brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- konkurencyjne warunki promocyjne.

Zapraszamy do zapoznania się z ofertą na stronie <https://uslugi.zmpd.pl/zmpdbox/>. Dodatkowych informacji udzielamy pod nr. tel. +48 22 536 18 50.



Święta i Nowy Rok zbliżają się z dużą prędkością! Życzymy z tej okazji, by nie opuszczały Państwa zdrowie i pogoda ducha! Mamy nadzieję, że nadchodzący rok upłynie nam na pokonywaniu dystansów, znajdowaniu nowych dróg i realizacji planów.

Biuro Klientów Flotowych

LOTOS Paliwa

Miało być lepiej, a będzie...?



Nowelizacja ustawy o drogach publicznych nie rozwiąże problemu niedostatku dróg dostępnych dla pojazdów o nacisku osi 11,5 tony. Może być nawet gorzej, bo projekt zezwoli na tworzenie z tras komunikacyjnych układanek odcinków z ograniczeniami ruchu.

Tomasz Małyszko

W Parlamencie trwają prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, która ma wdrożyć do krajowego porządku prawnego wyrok TSUE (C-127/17). 21 marca 2019 r. TSUE uznał, że stosowany w Polsce system zezwoleń na przejazd pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t jest sprzeczny z przepisami art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53/WE. Procedowanie nad niezbędnymi zmianami w polskim prawie trwa do tego czasu, projekt 30 listopada trafił z Sejmu do Senatu, gdzie 15 grudnia zajmie się nim Ko-

misja Infrastruktury Senatu. Obecnie jego zapisy są nieco inne niż w pierwszej wersji, ale wciąż nie spełniają większości oczekiwań przewoźników. Także tych uwag i zastrzeżeń, które ZMPD złożyło do projektodawcy, czyli Ministerstwa Infrastruktury. Przewoźnicy domagają się, by nowe przepisy zapewniały jednolite warunki wykonywania przewozów z/do UE i umożliwiały konkurencyjność na unijnym rynku. Do tego niezbędna jest możliwość poruszania się pojazdów o 11,5 t nacisku osi napędowej po sieci dróg w Polsce.

Niestety, projekt ustawy dużego postępu nie zapewnia. Można wręcz przewidywać, że z biegiem czasu na sieci dróg samorządowych powstanie swista „układanka drogowa” z przemie-

szanych odcinków z ograniczeniami i bez nich, na której kierowcom i przewoźnikom będzie bardzo trudno się odnaleźć. Można też mieć jeszcze nadzieję, że podczas prac legislacyjnych część niedogodności zostanie usunięta.

Szerokie możliwości zakazów

Projekt przewiduje, że drogi należące do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i pozostałe drogi krajowe będą dostępne dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t. Ta zasada ma też dotyczyć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych powiatowych. Ale tu dopuszczono istotny wyjątek, pozwalając radom miast i gmin podejmować uchwały, które ograniczą ruch ciężarówek.

Wjazd na drogi krajowe również będzie mógł być ograniczany na odcinkach zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu. Wystarczy zastosowanie kryteriów z projektu ustawy, a potem zmiany w organizacji ruchu i oznakowanie znakami drogowymi niedopuszczającymi do ruchu pojazdów o nacisku osi 10 t i 8 t.

Jak istotna to zmiana wskazuje dane: długość dróg krajowych to 19,4 tys. km, drogi samorządowe mierzą 405 tys. km.

Założeniem projektu jest również zakaz ruchu po drogach, których nawierzchnia jest inna niż bitumiczna, betonowa, kamienna, klinkierowa kostkowa lub płytowa – prawo zezwala na ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku 8 t. Długość tych dróg wynosi 120 tys. km. Z tego względu MI szacuje, że dopuszczonych do ruchu pojazdów 11,5 t będzie (teoretycznie) 304 tys. km dróg samorządowych.

W projekcie wymieniono dwa kryteria, które muszą być spełnione, aby zarządcy dróg (rady gmin lub miast) mogli wprowadzić ograniczenia. Pierwszy to niedostosowanie danej drogi do ruchu dla „normalnych” pojazdów o nacisku osi napędowej do 11,5 t”, a drugi to sąsiedztwo danej drogi, jeśli w całości lub jej odcinek przebiega przez lub znajduje się w pobliżu obszaru, terenu lub obiektu, na które ruch pojazdów ciężkich może wywierać negatywny wpływ.

Liczne możliwości zakazów ruchu

Lokalne zakazy ruchu dla ciężkich pojazdów mogą być wprowadzane dla ochrony przyrody, przy wyjściach z obiektów publicznych służących do celów edukacyjnych, gdzie uczęszczają dzieci do 15. roku życia. Zakaz będzie mógł być także wprowadzony na drogach samorządowych, które nie posiadają chodnika lub odpowiedniego przejścia dla pieszych w okolicach tych obiektów. Kolejne zakazy mogą być związane z zabytkiem nieruchomym objętym ochroną, terenem intensywnej zabudowy mieszkaniowej lub jej planem ujętym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

Za inne miejsca negatywnego wpływu ruchu pojazdów normalnych uznano uzdrowisko lub obszar gór-

niczy i miejsca zagrożone masowymi ruchami ziemi. Pojazdy te nie pojadą również przy budynkach, dla których wstrząsy lub drgania mogą powodować uszkodzenie. Zakazy mogą być wprowadzane także przy szpitalach lub pomnikach ząglady.

Natomiast samorządy nie wprowadzą zakazu, o ile dana droga była przebudowana ze środków UE. Niestety ten wyjątek ma ograniczenie czasowe: obowiązywać ma tylko 5 lat. Ponadto ograniczenie nacisku osi może być wprowadzone przez zarządców na przejściach granicznych.

Spod zakazów wyłączono autobusy i auta służb ratowniczych, zarządców dróg, służb kontrolnych, pojazdy wojskowe, a także wykonujące zadania na rzecz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Zarządca będzie mógł zwolnić inne pojazdy, zachowując zasadę niedyskryminacji, ale muszą one być wymienione na tabliczkach znajdujących się pod znakami przy drodze. Takie podniesienie dopuszczalnego nacisku osi będzie dotyczyło prowadzenia prac budowlanych przy drodze lub zapewnienia dojazdu do nieruchomości.

Kontrola i kara

Na mocy przepisów projektu ustawy strażę gminne i miejskie zyskają nowe uprawnienia. Będą mogły przeprowadzać kontrole wagi pojazdów i nakładać kary. W ustawie pojawił się dodatkowy taryfikator kar, który ma przeciwdziałać poruszaniu się pojazdów po drogach oznaczonych znakami drogowymi ograniczającymi nacisk osi do 8 i 10 t oraz po drogach gruntowych.

Jeśli wjedzie tam pojazd, który zgodnie z przepisami ruchu drogowego jest normatywny, ale jego oś napędowa przekracza wartości określone znakiem, albo porusza się na podstawie wydanego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V (z marszrutą) i ma przekroczenie nacisku osi napędowej ponad wartość tam wskazaną, wówczas będzie nałożona kara administracyjna.

Jej wysokość będzie zależna od tego, w jakim przedziale znajdzie się zważona wartość nacisku osi. Jeśli będzie to do 10 % - kara wyniesie 3 tys. zł, między 10-20 % - 6 tys. zł, jeśli powyżej 20 % - 10 tys. zł.

W taryfikatorze uwzględniono także przypadek, gdy pojazd przekraczający dopuszczalny nacisk osi napędowej ponad limity z prawa o ruchu drogowym wjeżdża na drogę, gdzie znajduje się znak zakazu. Sankcje będą nakładane w zależności od tego, w jakim przedziale znajdzie się wartość zmierzonego nacisku: do 20 % - 12 tys. zł, powyżej 20 % - 20 tys. zł. Ta sama kategoria kar obejmie pojazd, który poruszać się będzie na podstawie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V (z marszrutą), ale nacisk osi pojedynczej napędowej przekroczy wartości wyznaczone w zezwoleniu oraz będą przekroczone wartości z zakazu wynikającego z ustawy o drogach publicznych.

Zwiększają się również kary za brak zezwolenia kategorii V (z marszrutą): za przekroczenie do 10 % przedsiębiorca zapłaci 6 tys. zł, dla przedziału 10-20 % kara wyniesie 10 tys. zł, dla przekroczenia powyżej 20 % kara to 15 tys. zł.

Na wniosek ZMPD podczas urzędowych konsultacji dodano do projektu zapis, że karę za przedmiot osi można nałożyć na podmiot zaangażowany w przewóz (załadowcę, spedytora, nadawcę, itd.), o ile podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

Zmiany w zezwoleniach

Ze względu na treść wyroku TSUE i przedmiot sprawy zmieniono kategorie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Usunięto kategorię I zezwoleń, kategorie II, III i IV „awansowały” na I, II i III, dotychczasowe kategorie V i VI zostały połączone w jedną - IV kategorię, a VII stanie się kategorią V (zezwolenie na przejazd po określonej marszrucie). Stawki za wydanie zezwoleń nie zmieniają się.

Ponadto ustawa wprowadzi przepisy umożliwiające na wniosek strony ukaranej wznowienie postępowania administracyjnego w przypadku zakończonych postępowań, na które wpływ ma orzeczenie TSUE w sprawie C127/17. Można będzie zażądać zwrotu opłat za zezwolenia kategorii I i kar z tym zezwoleniem związanych, niezależnie od trasy przejazdu pojazdu lub miejsca jego załadunku lub rozładunku.

Mieszane efekty polsko-ukraińskich i polsko-rosyjskich rozmów

Kontyngenty zezwoleń zostały ustalone, ale warunki wykonywania przewozów na Ukrainę i do Rosji ciągle wymagają pilnej poprawy.

Mirosław Jagielski

Ustalenia z Ukrainą

Drugie posiedzenie polsko-ukraińskiej komisji odbyło w dniach 18 - 20 listopada w formie wideokonferencji. Tym razem spotkaniu przewodniczyli wiceministrowie infrastruktury obydwu krajów: Rafał Weber i Natalia Forsiuk.

Posiedzenie komisji było poprzedzone rozmowami prezydentów Polski i Ukrainy w Kijowie 12 października, spotkaniem ministrów infrastruktury w Odessie 13 października i wideokonferencją 17 listopada br., na których omawiana była tematyka międzynarodowych przewozów drogowych.

Na posiedzeniu komisji strona ukraińska ponownie wystąpiła z propozycją wstępnej wymiany zezwoleń na 2021 rok w wysokości 200 000 sztuk. Po burzliwej dwudniowej dyskusji, wzajemnej wymianie argumentów i wystąpieniu środowiska przewoźników osiągnięto w końcu kompromis.

Strona ukraińska zgodziła się na propozycję strony polskiej, aby wstępny kontyngent wynosił 160 000 zezwoleń na 2021 r., z tego ogólnych – 100 000 i tranzytowych – 60 000 (z Ukrainą Polska nie wymienia się zezwoleniami do/z krajów trzecich). Ustalono również, że strona polska

przekaze ukraińskiej dodatkowo 5000 zezwoleń na 2020 rok. Potwierdzono jednocześnie, że zezwolenia z danego roku kalendarzowego są ważne do 31 stycznia roku następnego. Zrezygnowano ostatecznie z wymiany zezwoleń dla pojazdów poniżej Euro IV.

Nieprzejezdna granica

Podczas rozmów strona polska szczególnie podkreślała fakt, że przepustowość granicy po stronie ukraińskiej, ale również i polskiej, jest niewystarczająca dla pojazdów ciężarowych. Wpływa to na brak parytetu wykorzystywania zezwoleń przez przewoźników obydwu krajów.

Szefowie służb celnych i granicznych obydwu krajów w 2013 r. podpisali memorandum o przyjęciu „Systemu wczesnego ostrzeżenia o zaistnieniu sytuacji nadzwyczajnej na granicy polsko - ukraińskiej w celu utrzymania płynności jej przekraczania”, które miało służyć monitorowaniu sytuacji związanej z przejazdem przez granicę. Na posiedzeniu komisji ustalono, że strony zwrócą się do właściwych organów w swoich krajach z prośbą o przekazywanie do ministerstw infrastruktury informacji o realizowaniu Memorandum. W przypadku poprawy przepustowości granicy dla pojazdów ciężarowych będzie możliwy powrót do rozmów na temat

kontyngentu zezwoleń i ewentualnego zwiększenia wymiany. Dokonano również określenia minimalnej liczby pojazdów przyjmowanych przez służby graniczne po obu stronach granicy podczas jednej zmiany.

Takie sformułowanie zapisów protokołu posiedzenia Polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej sprawia, że przyszłe rozmowy ze stroną ukraińską na temat wysokości kontyngentu zezwoleń w dużej mierze będą uzależnione od poprawy warunków przekraczania granicy, a zwłaszcza czasu oczekiwania na dokonanie odprawy celnej i granicznej. Wymaga to zapewne przeprowadzenia reorganizacji pracy odpowiednich służb po obu stronach granicy, ale również inwestycji w infrastrukturę graniczną, o co od lat upomina się ZMPD.

Trudne rozmowy z Rosją

24 i 25 listopada w trybie wideokonferencji odbyły się rozmowy Polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych.

W celu wypracowania stanowiska negocjacyjnego na komisję mieszaną, 20 listopada zwołano posiedzenie Forum Transportu Drogowego. Uczestniczący w spotkaniu podkreślali, że polskie stanowisko powinno być uzależnione od respektowania przez Rosję przepisów dotyczących prze-

wozów międzynarodowych oraz zasad uzgodnionych przez obie strony. Uznano, że jeśli strona rosyjska w dalszym ciągu nie będzie respektowała tych reguł, powinno nastąpić zmniejszenie kontyngentu zezwoleń na 2021 rok. Natomiast jeśli nastąpi poprawa, to należy pozostawić kontyngent zezwoleń w 2021 roku na takim samym poziomie jak w roku 2020. Niezależnie od tego podczas negocjacji należy dążyć do zwiększenia puli zezwoleń rosyjskich do/z krajów trzecich – zdecydowali zebrani na FTD.

Delegacji polskiej i rosyjskiej na posiedzeniu Komisji Mieszanej przewodniczyli dyrektorzy departamentów. Po stronie polskiej – Bogdan Oleksiak, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, a po stronie rosyjskiej – Aleksiej Bakirej, dyrektor Departamentu Polityki Państwowej w Sferze Transportu Drogowego i Miejskiego Pasażerskiego w Ministerstwie Transportu Rosji.

Rosja musi przestrzegać umów

Pierwsza część rozmów była poświęcona przedstawieniu różnego rodzaju problemów podczas wykonywania przewozów międzynarodowych. Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel omówił problemy polskich przewoźników związane z niejednolitą interpretacją zasad wykonywania przewozów, w tym dowolnością w rodzaju zezwoleń wymaganego przez służby kontrolne Rosji i Białorusi podczas

wjazdu na terytorium Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej. Przedstawił również dwa konkretne przykłady świadczące o różnej interpretacji przepisów przez rosyjską inspekcję transportową. Na prośbę strony rosyjskiej dokumenty w tych sprawach zostały do nich przesłane jeszcze podczas trwania obrad komisji.

Przedstawiciele polskich przewoźników mówili również o problemach z rosyjskimi służbami kontrolnymi na słynnym 147. kilometrze drogi do Moskwy. Przytoczono przykłady zatrzymywania pod Moskwą przewoźników, od których wymagane były inne zezwolenia niż te, na podstawie których wjechali do Rosji. Jest to jeden z największych problemów związanych z wykonywaniem przewozów do Rosji.

Wypowiedzi te wywołały burzliwą reakcję strony rosyjskiej. Jewgienij Antipow, zastępca dyrektora Departamentu Organizacji Przewozów w rosyjskim stowarzyszeniu ASMAP obruszył się, że wracają pytania, na które już były udzielone odpowiedzi. Odnosił się także do przypadków nieformalnego ułatwiania przez przewoźników spraw spornych z inspektorami transportu w Rosji. Wskazał, że w takich przypadkach przewoźnik, który przekonany jest o zgodności wykonywanych przewozów z obowiązującymi przepisami, powinien bezwzględnie odwoływać się od decyzji nakładającej karę pieniężną. Jego zdaniem tylko w ten sposób można skutecznie walczyć z nieprawidłowościami i tylko w ten sposób można doprowadzić do uporządkowania tych spraw.

W obliczu tych kontrowersji delegacje podjęły decyzję o wznowieniu prac tzw. grupy ds. trudnych. Uzgodniono, że podczas posiedzenia Komisji Mieszanej będą omawiane tylko te problemy, które były przedmiotem analizy grupy roboczej.

Kontyngent na 2021 rok

Delegacja rosyjska wnioskuje o 250 000 zezwoleń dla przewoźników rosyjskich na 2021 rok oraz o przyznanie 20 000 dodatkowych zezwoleń ogólnych na 2020 rok.

Na taką propozycję strona polska nie mogła wyrazić zgody, zwłaszcza biorąc pod uwagę ustalenia FTD. Wywiązała się długa dyskusja. Ostatecznie jednak udało się osiągnąć porozumienie zarówno w sprawie kontyngentu na 2021 rok, jak i zezwoleń dodatkowych na rok bieżący.

Wstępny kontyngent zezwoleń na przewóz towarów na przyszły rok wynosi 220 000.

W tym dla strony polskiej: 151 250 na przewozy dwustronne/tranzytowe i 68 750 na przewozy do/z krajów trzecich.

Dla strony rosyjskiej: 210 000 na przewozy dwustronne/tranzytowe i 10 000 na przewozy do/z krajów trzecich.

Ponadto jeszcze na ten rok przyznano dodatkową pulę zezwoleń. Polska otrzyma 4500 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich, z terminem wykorzystania do 16 marca 2021 r. Zezwolenia z kontyngentu na 2020 rok będą ważne również do 16 marca przyszłego roku. ■

e-Toll. Myto po nowemu w nowym roku

W drugiej połowie przyszłego roku satelitarny e-Toll na dobre zastąpi viaTOLL. Znikną też bramki na autostradach.



Robert Przybylski

Przynoszący 2 mld zł do Krajowego Funduszu Drogowego viaTOLL zostanie zastąpiony przez e-Toll. Nowy system jest satelitarny, gdy dotychczasowy wykorzystywał technologię mikrofalową. Zarządcą e-Toll będzie Krajowa Administra-

cja Skarbowa, która 1 lipca 2020 r. od GITD przejęła tę funkcję wobec obecnego systemu viaTOLL. KAS dokonał prób wewnętrznych z udziałem Instytutu Łączności, a jeszcze przystąpi do prób wspólnie z kilkoma przewoźnikami. Na przełomie pierwszego i drugiego kwartału 2021 roku system ma ruszyć i działać równoległe z viaTOLL. Od 1 lipca 2021 roku funkcjonować będzie tylko e-Toll.

Geolokalizacja prawdę powie

Polski e-Toll będzie działać podobnie jak węgierski Hu-Go, czerpiąc informację o położeniu pojazdu z nadajników GPS. Może to być nawet lokalizator ze smartfona. To rozwiązanie pozwoli uiścić myto poprzez aplikację na telefon.

W przypadku przewoźników takie rozwiązanie jest niepraktyczne. Podobnie jak na Węgrzech, przedsiębiorcy będą mogli zaopatrzyć się na swój koszt w urządzenia pokładowe (OBU), które będą dostawcami sygnału. Są tzw. Zewnętrzne Systemy Lokalizacji. KAS informuje, że wniosek o akredytację do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS złożyło 4 dostawców, 2 kolejnych jest na etapie przygotowania dokumentów do wniosku o akredytację.

Dopuszczenie urządzeń pokładowych oznacza przyłączenie systemu teleinformatycznego (proxy) operatora OBU do systemu SPOE KAS. System teleinformatyczny operatora

OBU, aby mógł zostać przyłączony do SPOE KAS, musi pozytywnie przejść testy integracyjne potwierdzające poprawność danych i sposób ich przekazywania oraz uzyskać zgodę szefa KAS na takie przyłączenie. Rozpoczęcie testów integracyjnych planowane jest na drugą połowę grudnia 2020 r.

Następnie operator OBU musi przeprowadzić dystrybucję urządzeń pokładowych. ZMPD skrytykowało konieczność nabycia OBU na własność. Zrzeczenie argumentowało, że pobór danin powinien odbywać się na koszt budżetu państwa, a nie podatnika.

Pełnomocnik ministra finansów ds. informatyzacji Przemysław Koch wyjaśnia, że resort wychodząc naprzeciw tym postulatom wprowadził możliwość opłaty smartfonem.

Po protestach ZMPD resort także zrezygnował z obowiązku wpisania numeru rejestracyjnego naczepy.

Zgodnie z unijnymi wymogami system będzie interoperacyjny, czyli obsługi rozliczenia w standardzie European Electronic Toll Service. – Mamy pięciu zgłoszonych dostawców i prowadzimy z nimi wstępne rozmowy. Po uruchomieniu e-Toll rozpoczniemy proces akredytacyjny – wyjaśnia dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych Tomasz Prarat.

Dodaje, że sposób rozliczenia z operatorem EETS (jak i kart paliwowych) regulowany jest przez ustawę o drogach publicznych, która opisuje sposób kontraktowa-

nia, oszczędności operatora systemu i sposób, w jaki dostawcy będą świadczyć swoje usługi.

Znikną szlabany

Na drogach administrowanych przez GDDKiA od 1 grudnia 2021 roku znikną szlabany. Chodzi o odcinki z ręczną opłatą A2 Konin - Stryków i A4 Wrocław - Sośnica. Stopniowo, zaczynając od skrajnych przejazdów, wprowadzane będą pasy dla automatycznego poboru opłat.

KAS podaje, że koszty ręcznego poboru opłat stanowią 24 proc. pobranych na tych brankach sum. Skarbowka wycofała się także z planów wprowadzenia videotollingu, unieważniając przetarg. Instalacja Videotollingu kosztowałaby 18-20 mln zł i nie była ekonomicznie uzasadniona.

W dalszej perspektywie KAS dąży do przejęcia opłat na wszystkich autostradach w Polsce. – Na nich też występują uciążliwe korki. Jednak ze względu na obowiązujące umowy, zamiana sposobu pobierania opłat może odbyć się tylko na wniosek koncesjonariusza. Szef KAS przejmowałby obowiązek poboru, co oznacza zmianę zakresu umowy. Szef KAS oszacuje koszt poboru, co ma znaczenie dla rozliczenia z koncesjonariuszem – wyjaśnia wicedyrektor Departament Informatyzacji MF Maciej Górski.

Dodaje, że likwidacja ręcznego poboru opłat poważnie zmniejszy koszty operacyjne. – Roczne koszty zmaleją z 53,6 mln zł do 9 mln zł – porównuje Górski. Zaznacza, że KAS nie zwiększył zatrudnienia w dziale opłat drogowych. Łączne koszty etatowe przy 84 funkcjonariuszach i 30 pracownikach cywilnych w centrum obsługi naruszeń szacowane są na 91 mln zł w nadchodzącej dekadzie.

Górski zapewnia, że nowy system będzie co najmniej tak samo szczelny jak dotychczasowy. – Zakładamy w tej chwili kamery na wjeździe i wyjeździe z płatnych odcinków A2 i A4. Z naszych analiz wynika, że 2 kamery zapewnią 97 proc. rozpoznawania. Trzecia kamera to blisko 100 proc. dokładności, zatem system będzie bardzo szczelny – obiecuje Górski.

Zaznacza, że koszty przygotowania całości e-Toll także nie bę-



Nowością jest waloryzacja stawek myta od pojazdów ciężkich. Mechanizm waloryzacji stawek bierze pod uwagę wskaźnik inflacji w okresie trzech pierwszych kwartałów roku. Pierwszy raz będzie obowiązywać od 2022 roku

dą wielkie, ponieważ wykorzystane zostały już istniejące moduły oraz (zmodernizowana) infrastruktura w ciągu dróg. Dotychczasowe wydatki to 8 mln zł na moduły. Natomiast koszty prac informatycznych resort podliczy po zakończeniu prac.

Kary dla przewoźników i waloryzacja

Kontrole uiszczenia opłaty e-Toll będą mogły prowadzić tak jak dotychczas policja, KAS, GITD, Straż Graniczna. Obowiązek opłaty ciąży na właścicielu, posiadaczu i użytkowniku pojazdu.

Jeżeli kontrola wykryje na drodze brak opłaty, wystawia 500-złotowy mandat. Jeżeli brak opłaty wykrył system, kara także wynosi 500 zł, ale przy opłaceniu jej w ciągu 7 dni maleje do 400 zł.

Ustawodawca wprowadził zapis, że jeśli do 3 dni po złamaniu prawa przewoźnik wykupi bilet, wówczas mandat nie będzie wystawiony. – Ale to rozwiązanie stosowane

jest tylko wtedy, gdy ujawnienie nastąpiło w wyniku analizy. Ujawnienie na drodze karane jest miejscu – podkreśla dyrektor Departamentu Zwalczenia Przemocności Ekonomicznej Dariusz Rostowski.

Nowością jest waloryzacja stawek myta. – Dotyczy wyłącznie stawek opłat od pojazdów ciężkich. Mechanizm waloryzacji stawek bierze pod uwagę wskaźnik inflacji w okresie trzech pierwszych kwartałów roku, podawany w komunikacie prezesa GUS. Waloryzacja pierwszy raz będzie obowiązywać od 2022 roku – tłumaczy dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych. Resort spodziewa się, że waloryzacja przyniesie 63 mln zł rocznie dodatkowych wpływów.

Natomiast otwartą sprawą jest wydłużenie płatnej sieci drogowej. Liczy ona 3,7 tys. km, gdy sieć dróg ekspresowych i autostrad już mierzy 4,2 tys. km, a docelowo będzie to 7 tys. km. Zmiany w tym zakresie może wprowadzić jedynie Ministerstwo Infrastruktury.

Pogoda dla bogaczy

Kryzys sprzyja dużym firmom transportowym, które rozwijają się mając dostęp do zleceń z pierwszej ręki. Mniejszych przewoźników wykańczają przede wszystkim pośrednicy.

Robert Przybylski

Dane Biura Transportu Międzynarodowego jednoznacznie pokazują postępującą koncentrację branży międzynarodowego transportu drogowego. W połowie listopada średnia wielkość floty sięgnęła 6,8 samochodu, gdy na koniec 2019 roku przekroczyła 6,5 auta.

Statystykę BTM potwierdzają także opinie importerów ciężarówek, którzy przyznają, że sprzedaż nowych samochodów odbywa się przede wszystkim do dużych firm, mających powyżej 50 aut. Kontrakty coraz częściej obejmują jednorazową dostawę 20-30 samochodów.

Co prawda mniejsi kupują ciężarówki z drugiej ręki, jednak rosnąca wielkość przeciętnej floty wyraźnie wskazuje, że na jakiegokolwiek inwe-

stycje stać przede wszystkim większe przedsiębiorstwa.

Mniejszy napływ konkurencji

W przewoźników uderzyło także zamrożenie gospodarki. W tym roku liczba wypisów (czyli samochodów licencjonowanych przewoźników) powiększyła się do połowy listopada o 8991 sztuk, czyli o 3,6 proc., do 255 706. W 2019 roku dynamika przekroczyła 5,1 proc., zaś w 2018 roku 7,6 proc.

Prawdopodobnie kryzys sprawił, że w porównaniu do poprzednich lat znacznie zmalało tempo przyrostu liczby firm międzynarodowego transportu drogowego. Mniej przedsiębiorców niż w poprzednich latach zainwestowało w branżę transportu drogowego.

Sięgając do danych BTM łatwo obliczyć, że do 12 listopada przybyło 365 firm, co oznacza 1-procentową dyna-

mikę. W 2019 roku liczba firm wzrosła o 1,4 proc., zaś w 2018 roku o 4 proc.

Dynamika wzrostu liczebności floty okazała się w tym roku ponad 3,5-krotnie wyższa od przyrostu firm, co po raz kolejny wskazuje na rosnącą konsolidację branży. Zatem jeżeli mowa o konkurencji, to przede wszystkim wynika ona z rozrostu już istniejących graczy, a napływ nowych podmiotów ma mniejsze znaczenie.

Pośrednicy – pijawki

Sami przewoźnicy uważają, że poważnym utrudnieniem rozwoju firm są nieuczciwi pośrednicy. Firmy zajmujące się wyludzeniami frachtów są praktycznie bezkarne.

Zgłaszane do prokuratury przypadki wyludzeń nie mają nadawanego biegu. Prokuratorzy pytają zgłaszających, na jakiej podstawie mają oskarżyć nieplacącego pośrednika, skoro ten zapew-

nia, że składając zlecenie na transport miał zamiar zapłacić za usługę.

Pośrednicy zapewniają prokuratorów, że powodem niepłacenia są zatory płatnicze i jak tylko będą mieli pieniądze, uregulują zaległe przewoźne. Prokuratorzy masowo umarzają postępowania. Bezsilna jest także policja, a zgłaszanie przypadków wyludzeń jest stratą czasu.

Skala procederu jest szacowana na 5-10 proc. przychodu branży, czyli do 13 mld zł. W tym roku proceder wyraźnie nasilił się, jak alarmują przewoźnicy.

Nieuczciwi pośrednicy do perfekcji opanowali wyprowadzanie ze swoich firm pieniędzy przewoźników, dysponując nimi bez skrupowania. Zazwyczaj jest to leasing drogowych aut. Pośrednik decyduje się na wysokie raty miesięczne i jak najszybszy wykup auta za symboliczną opłatę. W ten sposób skutecznie osusza firmowe konto.

Jaśniejsza strona branży

Na szczęście są także jaśniejsze strony tej branży. GUS podliczył ubiegły rok i z rządowej statystyki wynika, że praca przewozowa wzrosła w 2019 roku o 14,1 proc., do 229,6 mld tkm. Jest to odwrócenie spadkowego trendu z 2018 roku, gdy praca zmalała o 6,5 proc.

Podobne w wymowie są dane BAG, który podliczając 2019 rok wskazał, że w Niemczech przebiegi samochodów z polskimi rejestracjami były o 7,5 proc. większe niż w 2018 roku. Kilometraż zagranicznych ciężarówek wzrósł o 5,2 proc., a pojazdów spoza UE o 2,4 proc.

Pomyślny jest także bieżący rok – w pierwszych dziesięciu miesiącach liczba przejechanych kilometrów zmalała o 1,8 proc., gdy cały rynek zmniejszył się o 2,9 proc., w tym przebiegi zagranicznych zmniejszyły się o 4 proc.

GUS podaje także stan salda usług transportu drogowego w 2019 roku. Jak zawsze jest ono na plusie i w ub.r. przekroczyło rekordowe 6,8 mld euro. Jest to o blisko 24 proc. więcej niż w poprzednim roku. Interesujące jest, że nawet w 2018 roku saldo usług było większe niż rok wcześniej, dynamika sięgnęła 17 proc.

Każda zarejestrowana w Polsce ciężarówka obsługująca transport międzynarodowy wniosła 27,7 tys. euro do salda przewozów drogowych. To o ponad 18 proc. więcej niż rok wcześniej. Wytłumaczeniem tego faktu może być wzrost stawek, co raczej jest mało prawdopodobne, albo rosnący udział kontraktów z pierwszej ręki. Dają one większe marże od zleceń otrzymywanych przez przewoźników.

W tym ostatnim przypadku zyskuje potwierdzenie rosnąca rola większych przewoźników i postępująca konsolidacja branży.

Plakietki dla zielonych stref



Zielone strefy w miastach i różnych regionach Europy to prawdziwy labirynt. ZMPD wyjaśnia, jak się w nim poruszać.

ZMPD

Europejskie miasta masowo wprowadzają zielone strefy. Wjazd do nich możliwy jest tylko z odpowiednią naklejką, niezależnie od typu pojazdu. Jej brak oznacza słone mandaty: 80-120 euro w Berlinie, 300 euro w Wiedniu i 450 euro w Paryżu. Komplet plakietek to wydatek 150 euro.

Strefy - niespodzianki

Te niewielkie, naklejane na szybę plakietki są kontrolowane przez służby. Paryż w sezonie wakacyjnym uruchomił trzy takie strefy. Policja skontrolowała w 18 godzin 2251 aut, z których 1535 miała nieprawidłowości. Mundurowi wystawili 412 mandatów.

Zielone strefy wprowadzane są przez samorządy. Często strefy nie mają wyraźnych oznaczeń. W Berlinie wyłączonych z ruchu jest 17 ulic do klasy diesla Euro 5. Informacja o ograniczeniu podana jest tylko na małych tabliczkach przy wlocie ulic, na dodatek jedynie po niemiecku.

W większości zielone strefy znajdują się w centrach miast, ale są regiony dalej od nich położone, np. strefy francuskie. W Paryżu i wokół niego rozciągają się strefy powiatowe (departamentalne), nazwane strefami przejściowymi. Uruchomiane są w zależności od warunków pogo-

dowych i jakości powietrza. W takich warunkach obywatel może łatwo paść ofiarą swojej niewiedzy.

Od kary nie chroni nawet nowy samochód Euro 6 – wymogiem formalnym jest plakietka i funkcjonariusze tylko to respektują.

Plakietki nie kupisz od ręki

Paryskie nalepki drukowane są przez francuską mennicę, co trwa. W sezonie czas oczekiwania może sięgać paru tygodni. Policja zatrzymując pojazd, kieruje go na przymusowy parking do momentu zdobycia nalepki. Dlatego lepiej zaopatrzyć samochody z wyprzedzeniem.

Zielone strefy rozciągają się czasem na autostrady. Tak właśnie jest w Niemczech na A40 między Dortmundem i Essen – zakazany jest ruch samochodów z dieslami Euro 5 i starszymi. Ograniczenie dotyczy także ciężarówek.

Wydawane przez samorządy francuskie i niemieckie plakietki są na stałe powiązane z numerem rejestracyjnym samochodu. W razie przerejestrowania trzeba zmienić także plakietkę. Wyjątkiem jest plakietka austriacka, w której wpisywane jest ostatnie 6 cyfr numeru VIN.

Duńczycy zapowiedzieli, że samochody Euro 5 i Euro 6 od tego roku nie potrzebują nalepki. Natomiast w Niemczech nawet elektryczne auta potrzebują nalepek. Z kolei w Austrii nalepki muszą mieć tylko pojazdy ciężarowe i autobusy.

ZMPD pomoże

W przyszłości w Polsce każde miasto będzie miało własną nalepkę, na co zezwala prawo. Obecnie ZMPD oferuje w swoim sklepie internetowym plakietki wymagane przez Niemcy, Austrię, Danię, Francję, Hiszpanię oraz Antwerpię i Brukselę (są to dwie nalepki, ponieważ samorządy decydują, czy i gdzie takie plakietki mają obowiązywać).

Jedyne narzędzie umożliwiające orientację w europejskich zielonych strefach to aplikacja Green Zone, również dostępna w e-sklepie ZMPD. Jest ona darmowa dla osób, natomiast dla samochodów ciężarowych płatna. Przy wpisywaniu danych w aplikacji wyświetlają się europejskie strefy: na czerwono, zielono i na żółto – te ostatnie są tworzone czasowo.

Unijna polityka czystego transportu zachęca samorządy do tworzenia stref ekologicznych. W tych tzw. zielonych strefach obowiązują zakazy wjazdu dla starszych diesli, zarówno osobowych, jak i ciężarowych. Poza ogólnym kierunkiem Bruksela nie narzuca jednej, wspólnej regulacji dla całej Europy. Ta radosna twórczość każdego kraju doprowadzi do zalepienia szyb i zadaniem dla UE jest jak najszybsza unifikacja przepisów.

*Braku trosk
i bezpiecznej jazdy
życzy LUTZ Assekuranz*



Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.

Meidlinger Hauptstraße 51 – 53
A-1120 Wien
tel.: +43 1 8175573

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

Regionalne punkty kontaktowe:

35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel. (17) 860 32 48, kom.: 723 688 239, lutzocp@zmpd.pl

66-015 Zielona Góra, Przylep - 22 Lipca 86 B
tel. (68) 328 34 72, kom.: 723 688 238, lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88
kom.: 723 688 208, lutzocp@zmpd.pl

Czy wodór zastąpi naftę?

Widok wodorowych ciężarówek Hyundai na szwajcarskich drogach musiał zmrozić dyrekcje europejskich producentów ciężkiego taboru. Na hermetycznym dotąd rynku pojawił się groźny konkurent, który ma przewagę technologiczną.



Robert Przybylski

Przez ostatnie 150 lat światem rządziła nafta. Liczni naukowcy uważają, że w najbliższych dekadach zastąpi ją wodór, a wraz z nim ogniwa paliwowe wyrugują diesla. Europejskie koncerny, które do niedawna rozdawały karty w tej globalnej branży, obawiają się, że tracą prowadzenie. Dopiero badając przedprototypy wodorowych ciężarówek, ucząc się nowej technologii.

Blisko dwie dekady temu Daimler, europejski lider rynku ciężarowego, testował w całej Europie flotę ponad stu miejskich autobusów na wodór, jednak cały projekt zarzucił, a samochody zeżłomował. Mercedes wrócił do wodoru i zaoferuje ciężarówki na to paliwo dopiero w 2025 roku.

O powadze sytuacji może świadczyć powołanie spółki z dotychczasowym rywalem, Volvo, który dostarczy ogniwa. Z kolei Iveco zamierza budować wodorowe ciężarówki dla amerykańskiej firmy Nicola. Scania bada u klientów pierwsze wodorowe samochody, ale do ich produkcji jeszcze daleko.

Azja i Ameryka daleko z przodu

Tymczasem niezrażony niepowodzeniami Hyundai rozwijał konstrukcję ogniwa paliwowych i przechowywania wodoru, a jego właściciele są pewni wypracowanych rezultatów.

Hyundai do końca 2025 roku dostarczy do Szwajcarii 1600 ciężarówek Xcient i 4 tys. takich aut do Chin. Samochód ma zasięg 400 km, ale producent już zapowiedział ciągnik siodłowy przejeżdżający tysiąc kilometrów.

Koreański koncern zamierza po 2022 roku rozbudować produkcję wodorowych ogniwa do 40 tys. rocznie, a od 2030 roku produkcja ma wzrosnąć do 700 tys. rocznie.

Hyundai wyprzedzi w ten sposób Toyotę, która w 2018 roku dostarczyła 3 tys. wodorowych ogniwa zamontowanych w takiej samej liczbie osobowych Mirai, na 11 tys. sprzedanych na całym świecie pojazdów na wodór. W najbliższych latach zdolności produkcyjne sięgną 30 tys. Mirai drugiej generacji, która właśnie wchodzi do produkcji.

Toyota przeprowadza próby dwóch wodorowych autobusów. Japoński producent Hino (należy do Toyoty) dopiero w połowie 2021 roku zaprezentuje próbną wodorową ciężarówkę na rynek amerykański, a od wiosny 2022 roku rozpocznie w Japonii próby ciężarówek z wodorowymi ogniwami.

niec września rozbudowę zakładu, która pozwoli na 6-krotne zwiększenie produkcji ogniwa dla samochodów użytkowych - do 6 mln sztuk o łącznej mocy 1,66 gigawatów.

Powiało optymizmem

Za tymi inwestycjami stoją wielkie pieniądze. Hyundai zamierza wydać na ogniwa 6,7 mld dol., Ballard inwestuje siedmiokrotnie mniejsze sumy. Spółka Daimlera i Volvo ma kapitał 0,6 mld euro.

Firmy oferujące ogniwa wspierane są przez rządowe granty. Pieniądze podatników cały czas są niezbędne, ponieważ jeszcze nie wykrystalizowała się wiodąca technologia ogniwa, nie ma jasności co do szczegółów konstrukcji.

Idealne byłyby ogniwa na metanol, a nie na wodór, którego produkcja i transport są kosztowne. Gęstość energetyczna ogniwa powinna przekraczać 6 kWh z litra. Także trwałość ogniwa musi być nieco lepsza, aby była porównywalna z silnikami wysokoprężnymi. I na koniec klienci oczekują spadku cen tych urządzeń.

Technicy wskazują, że sprawy przybierają pożądaną kierunek. Maleją ceny ogniwa, w próbach są ogniwa na metanol, rośnie trwałość membran, najdelikatniejszego komponentu ogniwa. W rezultacie nawet giełdowi inwestorzy powoli wracają do spółek produkujących ogniwa paliwowe.

Akcje Bloom Energy kosztują ponad 25 dol., gdy rok temu można było kupić je po niecałe 3 dolary. Za to jeszcze rok wcześniej ich cena przekraczała 30 dol. Konkurencyjny Plug Power wyceniany jest na ponad 26 dol. za akcje, gdy na początku roku było to 3 dol. Podobnie wygląda wykres cen akcji Ballard Power Systems. Ich wycena przekroczyła 20 dol., gdy w 2018 roku była 4-krotnie niższa.

Z kolei FuelCell Energy jest do kupienia po niecałe 9 dol. za akcję, gdy 5 lat temu ich wycena była 6-krotnie wyższa. Obecna na londyńskiej giełdzie Ceres Power osiągnęła cenę 830 funtów za akcję, 4 razy więcej niż na początku roku.

Nawet nienotowane na giełdach spółki nie mają problemu ze sprzedażą obligacji lub akcji, zazwyczaj przyciągając kilkukrotnie większe zainteresowanie od zakładanego.

Kto pierwszy, ten lepszy

Politycy oraz dyrekcje koncernów inwestują w technologie wodorowe, ponieważ obawiają się, że jeśli któryś kraj i firma zdobędzie przewagę na tym polu, podporządkują sobie globalny rynek.

Instytut Fraunhofera obliczył, że dla niemieckiego przemysłu potencjał eksportowy technologii wodorowych (ogniwa oraz elektrolizerów) wyniesie 10 mld euro w 2030 roku i 32 mld euro rocznie po roku 2050.

Zapewnienie warunków dla rozwoju wodorowej technologii wymaga nagięcia rynku. Stąd narracją o globalnym ociepleniu i będącej jej konsekwencją czasem drakońskie regulacje dotyczące zielonych stref i coraz wyższych podatków od emisji CO₂, które windują ceny prądu w kosmos.

Zinstytucjonalizowane działania to przede wszystkim europejski Zielony Ład, zakładający neutralność klimatyczną krajów UE w 2050 roku.

Przemysł podchwycił tę inicjatywę i koalicja producentów samochodów, dostawców ogniwa i wyposażenia instalacji wodorowych obiecuje przygotować 100 tys. wodorowych ciężarówek do 2030 roku. Obiecuje także, że w najbliższych trzydziestu latach emisje gazów cieplarnianych europejskiego transportu zmaleją o 90 proc.

Nie brakuje krytyków wodorowej technologii. Właściciel Tesli Elon Musk w czerwcu napisał „Fuel Cell=fool sells”, co można przetłumaczyć: „ogniwo paliwowe jest dla głupków”. Wskazuje, że wodór jest zbyt drogi. Zielony wodór, pozyskiwany dzięki energii z odnawialnych źródeł energii, kosztuje 8 dol. za kg, czyli 6 razy drożej od otrzymywanego w rafineriach. Na dodatek nie ma stacji, a ich budowa jest mało opłacalna, o czym przekonali się m.in. koreańscy inwestorzy. Nie brak raportów wyliczających, że technologia wodorowa będzie wymagała dopłat jeszcze przez dwie dekady.

Ambitne programy oparte są na obietnicach i spodziewanym postępie, który nie musi nadejść, a zainwestowane pieniądze nie zwrócą się. Przykładem nieudanych inwestycji jest np. silnik Wankla. To jednak nie odstrasza, bo stawka jest duża. Zarówno rządy, jak i korporacje inwestują w ogniwa licząc, że zapewnią przyszłość swoim krajom i firmom.

Praktycznej nauki nie da się robić na odległość

Pedagodzy i przedsiębiorcy obawiają się, że przez pandemię młodzież straci rok praktycznej nauki zawodu.

Piotr Gawelczyk

„Jest ciężko tak na sucho coś zrozumieć. Ja osobiście wolałbym być na warsztacie, zobaczyć, dotknąć, wymontować, zamontować. Wtedy dopiero człowiek jest w stanie czegoś się nauczyć. Mam nadzieję, że to zdalne nauczanie szybko się skończy i wszystko wróci do normalności”. To głos ucznia z klasy o profilu kierowca-mechanik Zespołu Szkół Energetycznych i Transportowych w Chelmie.

Właściwie w tym miejscu można by postawić kropkę, bo ta wypowiedź to idealny komentarz do sytuacji, w jakiej znalazły się polskie szkoły branżowe, także te prowadzące naukę w zawodzie kierowca-mechanik.

Wymuszone pandemią zdalne nauczanie

To już banał, że wszystkie szkoły przeżywają trudny czas. Zdalne nauczanie wymuszone pandemią nie służy nikomu, także nauczycielom i rodzicom. Ale najbardziej poszkodowane są dzieci i młodzież. Jeśli mo-

glibyśmy stopniować poziom „szkodliwości” nauki z domu, zawodowe praktyki wygrałyby chyba w cuglach. Bo jak tu uczyć zdalnie czegoś, co powinno się „powąchać” tylko i wyłącznie osobiście?

Pod koniec roku pojawiło się jednak światełko w tunelu. Była nim zgoda Ministerstwa Edukacji na wznowienie od 30 listopada zajęć w ramach praktycznej nauki zawodu, z zastrzeżeniem, że mają się one odbywać w grupach umożliwiających zachowanie dystansu społecznego, w wybrane dni tygodnia, w wymiarze nieprzekraczającym 10 godzin tygodniowo.

Zalecenie dotyczy szkół prowadzących kształcenie zawodowe, centrów kształcenia zawodowego oraz placówek kształcenia ustawicznego realizujących praktyczną naukę zawodu w ramach kształcenia zawodowego lub ustawicznego.

Ministerstwo poinformowało, że możliwe będzie także prowadzenie praktycznej nauki zawodu u pracodawców „przy zachowaniu zasad właściwych dla zakładów pracy”, o ile rzecz jasna u pracodawcy „nie występują zdra-

żenia, które ze względu na aktualną sytuację epidemiologiczną mogą zagrozić zdrowiu młodocianego pracownika”.

Przewoźnicy poszukiwani

Szkoły oczywiście poddają temu rygorowi. – Pandemia spowodowała, że ze zrozumiałych względów nie mogliśmy wysłać uczniów na praktyki – mówi dyrektor Zespołu Szkół im. Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego w Teresinie Ewa Odolczyk. – I całe szczęście, że już nie musimy się kontaktować z uczniem tylko przez ekran monitora, bo tak się na dłuższą metę nie da. Martwiliśmy się o nich, ta pandemiczna sytuacja zwłaszcza mocno odbija się na ich psychice uczniów. Dobrze, że wraca normalność, ale wraca ona niestety bardzo powoli – powiedziała dyr. Ewa Odolczyk.

Szkoła współpracuje z wypróbowanymi partnerami – Nie ustajemy w wysiłkach i szukamy kolejnych przewoźników, którzy zechcieliby przyjąć naszą młodzież – pojedynczo, czy w grupie – do siebie na praktyki. Dlatego serdecz-

nie zapraszam przedsiębiorców z terenu sochaczewskiego do naszej szkoły – dodała pani dyrektor. – Zależy nam na współpracy także dlatego, że mamy bardzo dobre doświadczenia związane z praktyczną nauką zawodu. Obie strony – młodzież i przedsiębiorcy – są zadowolone i nie chcą rezygnować. Widzimy, że nauka przez praktykę przynosi najlepsze efekty. Mam dużo fascynatów i byłaby wielka szkoda, gdyby nie wykorzystano ich entuzjazmu i dużego potencjału – zapewnia pani dyrektor.

W tej chwili na praktykach w zawodzie kierowca-mechanik jest pięć osób, tyle samo było też w ubiegłym roku. Jak się dowiedzieliśmy trwają rozmowy z następnym przewoźnikiem, który rozważa przyjęcie pod swoje skrzydła kolejnego ucznia. – Chcielibyśmy, by minimum czterem naszym dzieciom miała szansę na ćwiczenie swoich umiejętności pod okiem praktyków biznesu. To taka nasza selekcyonowana grupa bardzo dobrych uczniów, którzy przejawiają największe zainteresowanie zawodem. Chcemy, żeby się rozwijali, bo już teraz widać, że będą



z nich w przyszłości bardzo dobrzy pracownicy. To takie nasze perełki, o nie chcemy przede wszystkim zadbać – podkreśla pani dyrektor.

Pozostała grupa zaczęła pobierać naukę w szkolnych warsztatach, oczywiście w małych pięciosobowych grupach, w bezpiecznych warunkach z przestrzeganiem reżimu sanitarnego.

Sanitarny reżim

Kierownik szkolenia praktycznego ZSP nr 3 im. Jana Pawła II w Tomaszowie Mazowieckim Przemysław Lemczak poinformował, że uczniowie odbywają praktyki w Centrum Kształcenia Zawodowego, realizując z nauczycielami normalny

Pracodawcy starają się jak mogą, wysyłają uczniom różne filmy instruktażowe. W przypadku kierunku kierowca-mechanik ten semestr jest stracony, podobnie zresztą jak wiosenny, z ubiegłego roku szkolnego.

program zapisany w podstawie programowej.

Przedsiębiorcy mający u siebie uczniów na praktyce kontaktują się ze szkołą jedynie w wyjątkowych sytuacjach. – Zgadza się, nie mamy ze sobą aż tak ścisłego kontaktu. Pracodawcy mają swoje problemy, wiadomo, że nie zajmują się wyłącznie naszymi uczniami, lecz prowadzą swoją biznesową działalność. Oczywiście, jeśli u pracownika w firmie będzie stwier-

dzony COVID-19, to powrót na praktyki zostanie automatycznie wstrzymany – wskazuje Przemysław Lemczak.

Od 30 listopada do zajęć w Centrum Kształcenia Zawodowego powrócili też uczniowie Zespołu Szkół Zawodowych nr 2 w Ostrołęce. – Kierowców-mechaników mamy tylko w klasach drugiej i trzeciej, w sumie 42 osoby. W tym roku szkolnym nie dostaliśmy zgody na prowadzenie

tego kierunku, miał on być wiodący w innej placówce w Ostrołęce – wyjaśnia kierowniczka szkolenia praktycznego w „Dwójce” Iwona Kwiatkowska.

Podkreśliła zbliżające się kłopoty z zaliczeniem semestru zimowego. Jak wystawić ocenę, kiedy tak naprawdę uczniowie byli kilka tygodni? – Pracodawcy starają się jak mogą, wysyłają uczniom różne filmy instruktażowe. Jednak



analizując sytuację w przypadku kierunku kierowca-mechanik mogą powiedzieć, że ten semestr jest stracony, podobnie zresztą jak wiosenny, z ubiegłego roku szkolnego. A rok to w praktycznym kształceniu przepaść. Nie ma co owijać w bawełnę – to nie będą odpowiednio branżowo wykształcone osoby – uważa Iwona Kwiatkowska.

Zwróciła też uwagę na fakt, że pracodawca nie zawsze chce przyjmować ucznia na praktyki mając w tyle głowy, że po przeszkoleniu zmieni on firmę. Zauważyła też nieubłagany kalendarz. – Egzamin zawodowe nie są przesunięte, będą się odbywać w ferie.

Dlatego całe szczęście, że dzieciaki wróciły na szkolne warsztaty, bo dzięki temu przynajmniej mogą się oswoić ze stanowiskiem pracy – tłumaczy pani kierownik.

– Dobrze, że wreszcie wróciliśmy do stacjonarnej nauki zawodu, bo nie ma się co oszukiwać - z domu praktyk nie da się zrealizować. Uczniowie poznawali przez swoje komputery i telefony głównie teorię – opisuje dyrektor Zespołu Szkół Zawodowych w Słupcy Stanisław Kłaniecki, który pięć lat temu, od momentu kiedy tylko pojawiła się taka możliwość, podjął decyzję o uruchomieniu kierunku kierowca-mechanik.

Szkola była pierwszą w regionie, która zaczęła kształcić w tym zawodzie. Oczywiście szkoła nadal jest zamknięta, pojawiają się w niej tylko „grupy zawodowe”. W pierwszej klasie słupeckiej placówki obecnie uczy się 10 przyszłych kierowców-mechaników, w klasie drugiej po gimnazjum zostało ich sześciu (dwie zostały skreślone z powodu nie podjęcia nauki, dwie na koniec nie zyskały klasyfikacji), a po podstawówce dziesięć, tyle samo co w klasie trzeciej.

Dyrektor podkreśla nie tylko kłopoty związane z samym faktem zdalnego nauczania, lecz koniecz-

nością nadrobienia „praktycznych” zaległości. Nie widzi natomiast problemów logistycznym aspektem powrotu na warsztaty. – Niezłą nomen omen szkołę przeszliśmy w marcu. Już tak się przyzwyczailiśmy do obostrzeń, że nie sprawiają nam one większych problemów. Dzieciaki cały czas są w maskach, dezynfekują się, generalnie sami się pilnują – zapewnia dyrektor. Zwrócił jednak przy tym uwagę na fakt, że nie da się uniknąć kontaktu. – Na pewno jednak jesteśmy w stanie zapewnić minimum reżimowe i to przestrzegamy z całą stanowczością – dodaje dyrektor.

Niedopasowane egzaminy

Chociaż placówka może pochwalić się współpracą z przedsiębiorstwami transportowymi, to jednak tam staże czy praktyki są w tej chwili zawieszane. – Nasi uczniowie pracują tylko w szkole. Nie wiem, jak długo to potrwa, nawet najbliższej przyszłości nikt nie jest w stanie przewidzieć, określić, co się może wydarzyć – stwierdza dyr. Stanisław Kłaniecki. – Dla mnie najważniejsza jest odpowiedź na pytanie, na ile możemy przygotować naszych trzecioklasistów do czerwcowych egzaminów. Widział pan, jakie były wyniki z ubiegłorocznych sprawdzianów? No właśnie, ogólnie mówiąc były nie do końca zadowalające. A tak naprawdę były tragiczne – podkreśla Stanisław Kłaniecki.

Problem tkwi w samych egzaminach. – Ten ubiegłoroczny był zupełnie nie trafiony w stosunku do tego, czego uczy się młodzież

w podstawie programowej szkoły branżowej I stopnia. Do klas o profilu kierowca-mechanik nie przychodzą osoby, które chcą potem zdać maturę. Najczęściej przychodzą za to dzieciaki, które czują pociąg do samochodów i widzą się w tym zawodzie. Wiemy, jaki mamy materiał ludzki i czego uczy. Co mam zrobić, kiedy jeden z najlepszych dzieciaków mówi mi, że w pewnym momencie na egzaminie stanął w miejscu, bo nie wiedział, co ma dalej robić? Uważam, że konstrukcja egzaminów jest zbyt rozbudowana, domyślam się, że podobne zdanie ma większość dyrektorów szkół – podkreśla Stanisław Kłaniecki.

Egzamin powinien się składać z praktyki i ewentualnie umiejętności przygotowania odpowiednich dokumentów, a nie teoretycznych pytań. – 90 procentom uczniom wymagana na egzaminie teoretyczna wiedza do niczego się potem nie przyda. Mam do czynienia z innymi bran-

żami i szczerze powiem, że pod względem wymyślanych pytań w stosunku do rzeczywistości najmizernej wygląda egzamin właśnie w przypadku kierowcy-mechanika. I nic nie pomoże fakt, że przygotowujemy młodzież typowo pod te egzaminy. A robi to człowiek, który pracuje w innej szkole, jest typowym logisty-

ce w klasie o profilu kierowca-mechanik jest zupełnie inne niż to, co jest potem realizowane na zajęciach. – Od czasu, kiedy dzieciaki zorientowały się, że to bardziej jest logistyka niż kierowca-mechanik, zainteresowanie systematycznie spada na rzecz innych kierunków. Kiedyś było to nie do pomyślenia – pod-

„
Już tak przyzwyczailiśmy się do obostrzeń, nie sprawiają nam one większych problemów. Dzieciaki cały czas są w maskach, dezynfekują się, generalnie uczniowie sami się pilnują.

kiem, jeszcze raz tłumaczy wszystkie skomplikowane rzeczy. Wychodzi, jak wychodzi. To ma swoje głębokie konsekwencje. Zainteresowanie kierunkiem przez pierwsze dwa lata było bardzo duże, ale od dobrego roku widzimy diametralną zmianę – alarmuje Stanisław Kłaniecki.

Wyobrażenie dzieci o na-

kreśla Stanisław Kłaniecki. Czy warto było? – Od pięciu lat prowadzimy ten kierunek u siebie. Przyznam się szczerze, że dziś trudno mi to jednoznacznie oceniać. Wtedy zrobiłem to dla dzieciaków, by miały jakąś alternatywę. Angażowałem się, brałem udział w konsultacjach, jeździłem do ministerstwa. Myśla-





Zdjęcia robione w 2019 roku

Musimy wesprzeć młodych ludzi. Pracodawcy też powinni zrozumieć sytuację, bo uczniowie będą potrzebowali więcej czasu i godzin na „doksztalcenie kształcenia”. Sama szkoła, bez współpracy z biznesem, nie da sobie z tym rady.

łem, że pójdzie to w innym kierunku niż poszło. Czuję się, jakbym te dzieciaki zawiodł. Nadal jednak to bardzo potrzeby zawod – uważa Stanisław Kłaniecki.

Egzamin i życie to dwa światy

– W naszej szkole uczniowie też wrócili na zajęcia praktyczne – na razie tylko do szkoły, pracodawcy jeszcze boją się wpuszczać młodzież do siebie – zaznacza kierownik kształcenia zawodowego w Zespole Szkół nr 5 w Stargardzie Krzysztof Bielski.

W szkole uczy się blisko 50 przyszłych kierowców-mechaników, ale nie ma problemu z podziałem na małe, 5-6-osobowe grupy. Reżim sanitarny jest zapewniony, choć kierownik nie ukrywa, że utrzymanie odpowiedniego dystansu

jest często bardzo trudne. – Gorzej, że uczniowie mają spore zaległości i zbliżające się egzaminy mogą to niestety w poważny sposób potwierdzić. Szykujemy się na nie, ale zdawalność mamy na bardzo niskim poziomie – obawia się Krzysztof Bielski.

Podkreśla, że pytania miały być wreszcie dostosowane do możliwości młodzieży. – Tymczasem w ubiegłym roku uczniowie znowu polegali na matematycznych obliczeniach. – Jak nic się nie zmieni, to powoli myślimy o tym, żeby się wycofać z tego kierunku. Po prostu czego byśmy nie zrobili, to i tak w efekcie rozbijemy się o egzaminacyjny sufit. Po co szkoła przez trzy lata młodemu człowiekowi, skoro ich nie zda? To nie jest wina posiadanej wiedzy, tylko niedostosowanych pytań. To jest

bez sensu, lepiej przejść na inny kierunek. Wszyscy inaczej to sobie wyobrażaliśmy – dodaje Krzysztof Bielski.

Podobnie jak przedstawiciele innych szkół uważa, że kierunek kierowca-mechanik jest tylko z nazwy, bardziej dostosowany jest dla przyszłych logistyków czy spedytorów. Uczeń po ukończeniu tego kierunku powinien wsiąść do samochodu, umieć wykonać obsługę transportową i dokonać drobnych napraw, a nie projektować trasę, wyliczać objętość palet, jaka wejdzie na ciężarówkę, itd. – To nie jest zadanie kierowcy. Wszyscy to wiedzą, a dalej jest tak, jak jest. Wymagania na egzaminach, a codzienne życie kierowcy to dwa różne światy – zaznacza Krzysztof Bielski.

Podobnie oceniają egzaminy także dyrekcje innych szkół. – Radzimy sobie jak możemy, ale nadal nie jest tak, jakbyśmy to sobie wymarzyli. Pewne jest, że podstawa programowa nie zostanie zrealizowana w stu procentach. Wynika to z wielu powodów, m.in. predyspozycji uczniów, ich odpowiedniego zaangażowania w lekcje online, a o to nie jest łatwo – wskazuje dyrektor Zespołu Szkół Samochodowych w Olsztynie Arkadiusz Gnoza.

Do tego dochodzą zwyczajne kłopoty zarówno z zasięgiem – w ościenych gminach nie zawsze jakość połączenia internetowego jest najlepsza, jak i brakiem odpowiedniego sprzętu, choć akurat w przypadku tej szkoły była możliwość wypożyczenia uczniom komputerów do domu. – To wszystko nie ułatwia nam zdalnej nauki. Tymczasem do końcowych egzaminów nie zostało już wcale tak wiele czasu. Jak bumerang wra-

ca temat pytań. Nadal postulujemy, by zamiast typowych obliczeniowych, do których jest potrzebna wiedza z matematyki, było więcej zadań praktycznych. Potencjał uczniów jest inny, niż wyobrażają to sobie twórcy końcowego sprawdzianu. Poza tym pewnych zaległości nie uda się nadrobić, ale nie chciałbym być nadmiernym pesymistą. Z pewnością jednak egzamin mógłby być w formie wykonania, manualny, dużo bardziej pasujący do kierunku nauczania – uważa dyrektor.

Dostosować warunki nauki do sytuacji

W jego szkole nadal na zdalnym nauczaniu są klasy pierwsza i druga, natomiast w zajęciach w szkole uczestniczy 21 trzecioklasistów podzielonych na małe grupy. – Tylko w ten sposób mogliśmy zapewnić odpowiednie bezpieczeństwo. Mamy kilku uczniów na praktykach u przedsiębiorców, ale zdecydowana większość pracuje u nas na szkolnych warsztatach – tłumaczył dyr. Arkadiusz Gnoza.

– Wyciągnęliśmy wnioski z poprzedniego roku szkolnego, w którym żaden uczeń z naszej szkoły nie potwierdził kwalifikacji egzaminem zewnętrznym. W kolejnych rocznikach będziemy kłaść większy nacisk na zadania projektowe w zawodzie kierowca-mechanik – powiedział koleś dyr. Zespołu Szkół Zawodowych nr 1 w Nowym Dworze Mazowieckim Ewa Grzybowska, w której szkole uczy się (w klasach pierwszej i drugiej, w tym roku szkolnym nie ma klasy trzeciej) 40 przyszłych kierowców-mechaników.

– Odetchnęliśmy z ulgą, bo zdalna nauka zawodu, a zwłaszcza jej praktycznej

części, to tak naprawdę imitacją nauki – skomentowała ministerialną decyzję dyrektor Zespołu Szkół Technicznych im. Wincentego Pola w Gorlicach Renata Stępień. – Młody człowiek musi dotknąć, coś zrobić, po prostu być na miejscu w warsztacie. Na naszym terenie mamy dosyć trudną sytuację, jeśli chodzi o praktyki u przedsiębiorców. Współpracujemy z jedną firmą, na szczęście dużo zajęć odbywa się w bardzo dobrze wyposażonym Centrum Kształcenia Zawodowego. COVID-19 trochę nam przeszkodził, bo miałam nawiązać współpracę z dużymi firmami w Nowym Sączu. Co prawda to 40 km od nas, ale zajęcia trwałyby cały dzień. Trzymam rękę na pulsie, jak będzie można snuć plany dalej niż na tydzień, to będziemy działać – obiecuje Renata Stępień.

Na razie projekt jest jednak w zawieszaniu. – Trzeba dostosować warunki nauki do sytuacji, a myślę, że mimo wszystko nieźle nam to wychodzi, jeśli spojrzeć chociażby na wyniki egzaminów czy też karierę naszych pierwszych absolwentów. Staram się śledzić ich losy, na ile oczywiście mi pozwolą (śmiech). Niektórzy się chwala, a wtedy sukces ucznia to jak sukces własnego dziecka. Każdy z nich oczekuje pewnego rodzaju prowadzenia, dlatego ewentualne osiągnięcia w dużej mierze zależą od nauczycieli. Uczniowie, mimo pasji, sami niewiele zrobią – przyznaje Renata Stępień.

Dyrektor gorlickiej szkoły zdaje sobie sprawę, że najbliższy egzamin na pewno będzie trudny. Jego efekty mogą być gorsze, zwłaszcza że młodzież, która przychodzi do szkół branżowych, nastawiona jest na część praktyczną.

– Nie jesteśmy jednak wyjątkiem, podobne warunki mają szkoły w całej Polsce. Dlatego musimy wesprzeć młodych ludzi, jak najlepiej ich przygotować, choć z pewnością jest to wyzwanie. Pracodawcy też powinni zrozumieć sytuację, bo uczniowie będą potrzebowali więcej czasu i godzin na „doksztalcenie kształcenia”. Sama szkoła, bez współpracy z biznesem, nie da sobie z tym rady – podkreśla dyr. Stępień.

W Zespole Szkół Energetycznych i Transportowych, jak i w Centrum Kształcenia Zawodowego przedmioty zawodowe realizowane są w formule online za pomocą aplikacji Microsoft Teams i e-dziennika Librus. – Przed rozpoczęciem zajęć nauczyciele wysyłają uczniom ich tematykę i zagadnienia oraz adresy linków do materiałów źródłowych dostępnych na portalach edukacyjnych i społecznościowych, m.in. na serwisie YouTube. Ilustrują one i wyjaśniają realizowane treści programowe w ramach podstawy programowej. Do każdego tematu dołączone są trzy zagadnienia, które należy opracować i odesłać w ciągu 24 godzin. Uczniowie mają więc dostęp do interesujących materiałów – uważa dyrektor Zespołu Szkół Energetycznych i Transportowych Katarzyna Karamać.

Nauczycielka języka polskiego i doradca zawodowy Małgorzata Kołodziejczyk oraz psycholog szkolny Aleksandra Klajnert-Dudek podkreślają, że nauczyciele dzięki efektywnej komunikacji mają świadomość problemów, z jakimi borykają się uczniowie. Starają się przygotować ich do egzaminów zawodowych, wykorzystując multimedialne formy prezentowania wiedzy.

reklama

**Scanie dwu i trzyletnie
z pełnym pakietem
serwisowym i gwarancją**



www.gaber.pl



**WYNAJEM
CIĄGNIKÓW
SIODŁOWYCH**

na trzy miesiące z pełnym ADR

tel.: 691 99 22 42 601 99 22 42
e-mail: andrzej.szymczak@gaber.pl

Najwyższa wydajność DAF CF i XF z unikatowym pakietem



DAF wprowadza do oferty pakiet Ultimate, oraz pakiet Ultimate+ dostępne w najwyższej klasy pojazdach ciężarowych serii CF i XF, na nowo definiując standardy wydajności, bezpieczeństwa i komfortu.

DAF

Najlepsze pojazdy ciężarowe na rynku stają się jeszcze lepsze. To wymarzone pojazdy ciężarowe dla transportowców i kierowców.

DAF wprowadza w modelach CF oraz XF unikatowy pakiet Ultimate, który zarządza energią i stopniem naładowania akumulatorów. Monitoruje stan baterii, mierząc poziom naładowania, co eliminuje ryzyko nadmiernego rozładowania akumulatorów.

W skład pakietu wchodzi również układ nadzoru ciśnienia w oponach. Maksymalizuje on przebieg ogumienia, ponieważ już 20-procentowy ubytek ciśnienia skutkuje zmniejszeniem trwałości opon o połowę.

Kolejnym elementem pakietu Ultimate jest tempomat przewidujący PCC. Jest on w stanie przewidzieć warunki jazdy w odległości do dwóch kilometrów przed pojazdem i umożliwia maksymalne wykorzystanie jego energii kinetycznej, dostosowując strategię zmiany biegów, użycia zwalniaczy i pedału przyspieszenia do ukształtowania terenu. Pozwala to uzyskać 4-procentową oszczędność paliwa.

Bezpiecznie i komfortowo

Pakiet Ultimate zawiera również reflektory i tylne światła LED, które zapewniają bardzo mocne oświetlenie, niskie zużycie

energii oraz trwałość porównywalną z całym okresem eksploatacji ciężarówki. Znika ryzyko przestojów z powodu błahych, acz o możliwych poważnych konsekwencjach, awarii oświetlenia.

Kabiny pojazdów DAF są najprzystroniejsze na rynku, zapewniają bezkonkurencyjną ergonomię i pozwalają odpocząć kierowcy dzięki najlepszym fotelom i najwygodniejszemu łóżku dostępnym na rynku.

Z pakietem Ultimate wyposażone są standardowo w zaawansowany układ automatycznej klimatyzacji DAF. W standardzie dostępny jest dodatkowy konektor zasilania akcesoriów. Jest to układ zasilania 24 V o maksymalnym prądzie aż 40 A, który montuje się w konsoli dachowej lub w schowku nad przednią szybą, dla zasilania kuchenki mikrofalowej lub innych odbiorników o dużym poborze prądu.

Pakiet Ultimate za darmo

Pakiet Ultimate obejmuje DAF Connect. Jest to system zarządzania flotą online, który przekazuje w czasie rzeczywistym informacje o pojeździe oraz wynikach pracy kierowcy. Przyczynia się do większej dyspozycyjności pojazdów, niższych kosztów operacyjnych.

Firmy, które chcą skupić się na swojej podstawowej działalności i zlecają opiekę nad naprawami i obsługą pojazdów autoryzowanej sieci serwisowej, w przypadku zakupu kontraktu serwisowego DAF Mul-

tiSupport Flex Care lub Full Care, otrzymają rabat, który umożliwi skorzystanie z wyjątkowo korzystnych rat Paccar Financial – fabrycznego systemu finansowania zakupów pojazdów ciężarowych DAF.

Pojazdy CF i XF w idealnej konfiguracji

Atrakcyjny pakiet Ultimate zapewnia maksymalną wydajność, bezpieczeństwo i komfort. Pakiet można zamówić niemal w każdym nowym modelu DAF serii CF i XF, wyposażonym w silnik PACCAR MX-11 lub MX-13, z dostawami już na początku przyszłego roku.

Samochody DAF są słynne z najniższego kosztu kilometra, największej dostępności do pracy i bezkompromisowego komfortu kierowcy. To pojazdy, które oferują absolutnie wszystko, co potrzebne do sukcesu firmy transportowej w każdym wymiarze transportu.

Rok 2020 jest szesnastym z rzędu, w którym marka DAF jest numerem jeden w pojazdach ciężarowych do transportu długodystansowego w Polsce. Pojazdy DAF zostały wyróżnione wieloma prestiżowymi nagrodami, w tym „International Truck of the Year” (CF i XF), „Fleet Truck of the Year” (XF), „Green Truck of the Year” (CF) oraz „Construction Truck of the Year” (CF), a w Polsce tytułem Master Truck of the Year (XF) oraz dwukrotnie Samochodem Ciężarowym Roku (XF) w wyniku głosowania czytelników Polskiego Trakera. ■

DAF XF ORAZ CF

Najwyższa forma ewolucji z pakietem Ultimate



Najlepsze ciężarówki na rynku DAF XF oraz CF z pakietem Ultimate jeszcze podnoszą wydajność, bezpieczeństwo i komfort kierowcy. Wejźdź na najwyższy poziom doskonałości.

Ten unikatowy pakiet zawiera:

- System zarządzania energią i akumulatorem
- Przednie i tylne światła LED
- Automatyczną kontrolę klimatyzacji
- ...i wiele więcej

Sprawdź co przygotowaliśmy dla Ciebie:

www.daf.com/ultimate

230 boxów EETS zdało egzamin



Jakub Wróblewski, specjalista ds. transportu z firmy PTSU Indeka Iwona, ocenia urządzenia do poboru opłat drogowych DKV Box Europe.

- Dwa miesiące temu zamówiliście państwo urządzenia do poboru opłat drogowych DKV Box Europe do wszystkich swoich pojazdów pracujących w ruchu międzynarodowym. Co o tym zdecydowało?

Po pierwsze wygoda, ponieważ kierowca musi kontrolować jedno urządzenie zamiast trzech, a po drugie zapowiadana ekspansja boxa na kolejne

kraje. W mniejszym stopniu czynnikiem decydującym była również oszczędność miejsca na szybie. Z naszej perspektywy możliwość regulowania opłat drogowych w wielu krajach za pomocą jednego urządzenia to krok milowy w zarządzaniu firmą. Dzięki współpracy z firmą DKV w zakresie uiszczania opłat drogowych w Europie wszystkie rozliczenia mamy w jednym miejscu. Oszczędzamy dodatkowo na rezygnacji z kaucji za urządzenie i nie musimy zamrażać środków.

- W jakim stopniu kraje, w których działa już box, pokrywają się z trasami, które pokonują państwa pojazdy?

Zdecydowaliśmy się na DKV Box Europe, bo już teraz działa w państwach, które nas interesują, jak Belgia, Niemcy, Austria, Francja, Portugalia i Hiszpania. Dostępny jest również w Bułgarii, ale tam jeździmy rzadko. Czekamy na kolejne kraje, szczególnie Węgry oraz Włochy. Z tego co wiem, na Węgrzech trwa już faza testowa urządzenia. Węgry to bardzo powszechny dla nas kierunek. Płaciliśmy za przejazdy „ręcznie”, poprzez portal HU-GO, co już samo w sobie nie jest zbyt wygodne. Jeszcze większą niedogodnością jest obowiązek poruszania się kierowcy po ściśle określonej trasie, za którą zapłaciliśmy. W sytuacji, gdy zdarzą się niespodziewane sytuacje na drodze, robi się prob-

lem, bo kierowca nie może zbyć z wyznaczonej wcześniej trasy, ponieważ grozi to wysokim mandatem.

- Czy zdarzało się państwu zamieniać boxy między pojazdami?

Między pojazdami nam się nie zdarzało, ponieważ urządzenie podłączamy na stałe pod wiązkę w aucie. Zdarzało się nam za to zmieniać numery rejestracyjne na boxie w związku z przerejestrowaniem pojazdu. Przyznam, że początkowo miałem obawy, jak to będzie wyglądało czasowo. Żeby to zrobić, trzeba wystąpić do DKV specjalny formularz. Cały proces zajmuje maksymalnie 72 godziny.

- Pana firma jeździ głównie na zachód Europy, np. do Hiszpanii, Francji czy Belgii. Jak ocenia pan działanie DKV Box Europe w tych krajach?

Bardzo dobrze. Szczególnie Belgia była dla nas kłopotliwa ze względu na konieczność każdorazowego podłączania urządzenia przy wjeździe do tego kraju. Nieuprawniony przejazd w Belgii wiąże się z bardzo wysoką grzywną. Podłączenie nowego boxa na stałe całkowicie wyeliminowało ten problem. We Francji, Niemczech czy Hiszpanii nie widzę dużej różnicy pomiędzy funkcjonowaniem starych urządzeń a DKV Box Europe. Byliśmy z nowymi boxami też w Austrii i Portugalii. Wszędzie urządzenie działa bez zarzutu.

- Na czym polega różnica między urządzeniem EETS a dotychczasowymi rozwiązaniami?

Po pierwsze, DKV Box Europe jest uniwersalny. Bez problemu przekraczamy granice wielu krajów z jednym urządzeniem w aucie. Po drugie, DKV proponuje bardzo prosty system rozliczeń. Raz na dwa tygodnie dostajemy zbiorczą fakturę za wszystkie przejechane odcinki tras. Nie dość, że informacje przekazane są w bardzo przejrzysty sposób, to jeszcze możemy zaoszczędzić, ponieważ mamy możliwość rozliczenia faktury w trybie fakturowania netto. Oznacza to, że płacimy kwotę netto, a VAT-em zajmuje się DKV. Przy naszej sporej flocie to bardzo odczuwalna różnica. Chcę podkreślić, że proponowano nam wiele rozwiązań i stale monitorujemy nowości i rozwiązania rynkowe w tym zakresie, jednak w chwili obecnej, zważywszy na naszą wieloletnią współpracę, świadomie wybraliśmy rozwiązanie DKV.

- Jakich prac wymaga instalacja boxa EETS?

Na początku należy je skonfigurować poprzez ustawienie odpowiedniej liczby osi naczepy oraz masy zestawu. Wystarczy zrobić to raz i urządzenie jest gotowe do instalacji.

- Ile czasu zajęł montaż 230 urządzeń?

Montaż zajęł około 2 miesiące. Wynikało to z cyklu zjazdu pojazdów do naszej bazy. W momencie, gdy auto zjeżdżało z trasy, od razu przekazywaliśmy naszemu serwisowi już skonfigurowane urządzenie. Nasz serwis jest w stanie zamontować do 12 urządzeń dziennie. Montaż jednego boxa to około 40 minut.

- Państwa współpraca z DKV Euro Service trwa już prawie 20 lat. To imponujący okres czasu. Czy myśleliście państwo kiedyś o zmianie operatora?

Firma DKV była z nami prawie od samego początku. Przy tak dużej flocie nie myśleliśmy o zmianie, chociaż nie jest tajemnicą, że współpracujemy też z innymi operatorami. Mamy trzech dostawców kart. Dzięki temu mamy porównanie. DKV wyróżnia wielość i jakość usług, niezawodność obsługi i rewelacyjny kontakt z przedstawicielami firmy. Korzystając z okazji, chciałbym serdecznie podziękować Pani Agnieszce, naszej opiekunce. Jestem pod wielkim wrażeniem jej podejścia do naszej firmy. Nasza wieloletnia współpraca z DKV oparta jest o pełne zaufanie i transparentność.

- Z których usług korzystacie państwo najczęściej?

Przede wszystkim z rozliczania opłat drogowych w prawie wszystkich krajach, do których jeździmy. W użyciu mamy 230 urządzeń DKV Box Europe i 10 dodatkowych urządzeń DKV. Dodatkowo boxy nie są przypisane do żadnego pojazdu. O zamówieniu tak dużej liczby boxów zdecydowały przede wszystkim wygoda i oszczędności. Na chwilę obecną jesteśmy bardzo zadowoleni. Oczywiście nasi kierowcy wyposażeni są też w karty paliwowe DKV.

Usługi proponowane przez DKV są kompleksowe i skoncentrowane wokół naszej codziennej działalności. Nasze auta codziennie wyjeżdżają w trasę, tankując, płacąc za przejazdy. Przy tak dużej flocie znacznym ułatwieniem jest dla nas proponowany przez firmę sposób rozliczeń; fakturowanie netto, zwrot VAT, jed-

Spojrzenie ze strony DKV Euro Service Polska

Marcin Rycak, kierownik sprzedaży DKV Euro Service Polska

Przewaga urządzeń EETS polega na obsłudze przez jeden box wielu technologii opłat drogowych, zarówno satelitarnych, jak i mikrofalowych. Po wjechaniu w obszar danego państwa urządzenie dostosowuje się do lokalnego systemu, by móc naliczać w nim opłaty. Wysokość opłat jest identyczna jak ta, którą płacilibyśmy korzystając z lokalnych boxów. Idea systemu EETS to: jeden box, jedna faktura i jeden pośrednik. Dzięki DKV Box Europe ją realizujemy.

Agnieszka Kubaj-Kacprzyk, Team Leader Customer Service & Telesales

Od wielu lat jestem opiekunem firmy PTSU Indeka. Klient może liczyć na mnie zawsze, w szczególności w kryzysowych sytuacjach. Cieszy mnie, że nasze relacje są przejrzyste, oparte na wzajemnym zaufaniu. To według mnie jedyna recepta na obopólny sukces.

na faktura raz na dwa tygodnie. Świetnie sprawdzają się też narzędzia internetowe do obsługi floty, jak serwis DKV Maps do planowania i optymalizacji tras i serwis e-Reporting do szczegółowego monitorowania bieżących płatności w całej Europie, sporządzania zestawień i raportów, które mogą być integrowane z dowolnym systemem zarządzania flotą.

Jubileusz 25 lat istnienia i 17 lat współpracy

Bieżący rok dla DKV jest 85. rokiem istnienia i 25. prowadzenia działalności w Polsce. Był on również 25. rokiem działalności PTSU Indeka Iwona. Współpraca partnerów datuje się od 2003 roku, kiedy PTSU Indeka zostało po raz pierwszy klientem DKV. Mimo dużej konkurencji na rynku tego rodzaju usług, obie strony w sposób konsekwentny rozwijają współpracę na gruncie partnerstwa i stabilności. Wyrazem tego jest wyposażenie całej floty przewoźnika w nowe urządzenia do poboru opłat drogowych DKV Box Europe.

Jak zredukować koszty pojazdów w czasach recesji gospodarczej?

Skutecznym i sprawdzonym sposobem na osiągnięcie wymaganej redukcji kosztów są nowoczesne rozwiązania do zarządzania flotą pojazdów. Pozwalają także ubiegać się o niższe stawki ubezpieczeń.

Webfleet Solutions Poland

Aż 38 % europejskich przewoźników spodziewa się spadku przychodów w 2020 r., między innymi w związku z międzynarodową recesją, zaś na całym świecie straty firm transportowych mogą wynieść aż 550 mld euro.

— To sytuacja bez precedensu dla całej branży. Żeby przetrwać na rynku, firmy transportowe muszą jeszcze efektywniej działać na rzecz optymalizacji kosztów — mówi Dariusz Terlecki, dyrektor sprzedaży CEE w firmie Webfleet Solutions Poland, największego europejskiego dostawcy rozwiązań do zarządzania flotami pojazdów. Według Dariusza Terleckiego, występują cztery obszary, w których w szczególności warto zadbać o wprowadzenie oszczędności.

Zarządzanie czasem pracy kierowców i naprawami

Do pierwszego z nich zaliczają się działania zapewniające zgodność z przepisami, w tym obsługa tachografów. Według badania przeprowadzonego przez Webfleet na 1200 firmach transportowych w Europie, nadal aż 18 % przedsiębiorstw korzysta z ręcznego pobierania danych, natomiast około 40 % z nich poświęca na tę czynność do 30 minut na każdy pojazd, a kolejne 18 % nawet godzinę.

— W przypadku floty liczącej 50, 100 lub więcej pojazdów negatywny wpływ takiej sytuacji na produktywność wydaje się oczywisty — mówi Dariusz Terlecki. — Szczególnie, że aż 41 % badanych firm w ciągu ostatnich 12 miesięcy odwołało od 1 do 10 zleceń z powodu braku wie-

dzy na temat możliwych do wykorzystania godzin pracy kierowców — dodaje.

Do drugiego należą czynności administracyjne, których realizacja jest bardzo czasochłonna. Według badania 32 % wszystkich europejskich przedsiębiorstw transportowych przeznacza 16-30 minut na analizę danych z tachografu jednego pojazdu, podczas gdy w przypadku kolejnych 28 % ten czas wynosi 31-60 minut miesięcznie.

Zarządzanie flotą również wiąże się z ponoszeniem znaczących kosztów. Chodzi m.in. o zużycie paliwa, serwisowanie pojazdów oraz wysokość składki ubezpieczeniowej. Warto zauważyć, że m.in. ze względu na brak efektywnych metod analizy tachografów oraz zarządzania flotą, aż 68 % menedżerów floty w USA twierdzi, że nie może precyzyjnie określić kosztów naprawy i obsługi pojazdów.



Ekoflota zapewni bezpieczeństwo i niskie koszty

Wspomniane już wydatki związane ze zużyciem paliwa są trzecim z wymienionych obszarów i jednym z najwyższych kosztów operacyjnych. W badaniu PriceWaterhouseCoopers, 75 % managerów ds. transportu wskazało na wahania cen ropy naftowej jako jedno ze swoich największych wyzwań operacyjnych.

Czwarty, a zarazem ostatni obszar, to bezpieczeństwo — jego zachowanie podczas jazdy jest kluczowe nie tylko ze względu na życie i zdrowie kierowców, ale pozwala również uniknąć wielu wydatków związanych z wypadkami, stłuczkami i stratą ładunku. Przedsiębiorstwa transportowe naj-

częściej radzą sobie z tym problemem poprzez analizę stylu jazdy kierowców oraz przeprowadzanie dla nich regularnych szkoleń.

Telematyka wspomaga zarządzanie

We wszystkich wspomnianych obszarach można osiągnąć znaczące redukcje kosztów dzięki telematyce, która pomaga efektywnie gromadzić dane dotyczące charakterystyki jazdy każdego kierowcy oraz precyzyjnie określić miejsca, w których znajdują się pojazdy. Jednym z takich rozwiązań jest WEBFLEET, rozwiązanie oferowane przez Webfleet Solutions, które pozwala w sposób zdalny ściągać dane telematyczne i wykorzystywać je na bieżąco do optymalizacji zarządzania pojazdami.

Dzięki tej usłudze menedżer floty może zobaczyć, kto i dlaczego zużywa większe ilości paliwa. Zarazem dzięki telematyce jest w stanie bardziej optymalnie planować trasy przejazdów.

Przy pomocy WEBFLEET można również ustalić, który z kierowców powinien poprawić bezpieczeństwo swojej jazdy, obniżyć koszty serwisowania i zmniejszyć prawdopodobieństwo przestoju.

Rozwiązania te mogą również informować, kiedy pojazd ma być oddany do przeglądu serwisowego, co zwiększa szansę na wcześniejsze wykrycie potencjalnych problemów. Ponadto inwestując w telematykę pojazdów, można starać się o atrakcyjniejszą stawkę ubezpieczeniową.

Prosto z rajdu do strażaków



Blisko 35 lat temu szlak dla polskich zespołów startujących na samochodach ciężarowych w Rajdzie Dakar przetarły załogi Jelczy.

Robert Przybylski
Zdjęcia: Izba Historii Marki Jelcz

Jest 31 grudnia 1986 roku, przedmieścia Paryża, zaczyna się IX rajd Dakar. „Szarym świtem dojeżdżamy do Cergy-Pontoise. Leje. Mam pół godziny na obiegnięcie pętli odcinka specjalnego. Ma 6,5 km. Tor uformowany przez spychacze w ilastym gruncie lepi się jak najlepsza szpachlówka. Jakby tego było

mało, setki hydrantów polewały trasę wodą. W zagłębieniach tworzą się baseny mazi. Wracam wysmarowany od stóp do głowy” - wspominał na łamach „Przeglądu Technicznego” szef rajdowej ekipy Jelcza Tadeusz Barbacki.

Pierwszy występ

„Czekamy na start. Mijają godziny. Czekanie wykańcza nerwowo. Ponad 500 samochodów i motocykli, co minutę. Wiadomo, że puszcza się

co przysłowiową minutę, bo inaczej nie starczyłoby dnia. Nie odzywamy się do siebie, każdy jest spięty. Dziesiątki ekip telewizyjnych. Tłumy gapiów. Wszyscy czekają, aż te błyszczące, oblepione kolorowymi reklamami samochody będą się rozwalają. Wyjątkowo widowiskowy etap zrobiony pod kątem potrzeb telewizji.

Z samochodów widać tylko błoto i niebo, i znów ołowiane niebo i błoto. Po bokach ściana mazi. Jedzie się w rowie. Meandry. Straszne spadki.

Zjeżdża się na przedniej osi, tył traci przyczepność, choć na skrzyni mamy kilka ton sprzętu i części. Przedni zde-rzak co chwilę ryje w błocie. Samochód staje dęba” - opisuje szef ekipy.

Na poligonie w Cergy-Pontoise prowadzili Gaca i Chmielewski. Jelcz nr 618 przyjechał 25. wśród ciężarówek i 300. w klasyfikacji generalnej. Barbackiego 619-ka była odpowiednio 23. i 291. Startowało 351 samochodów i motocykli. Po prologu Jelcze znalazły się na 23. i 25. pozycji wśród 73 zgłoszonych samochodów ciężarowych.

Przeprawa promem i wreszcie Afryka. Pustynny etap do El Golei składał się z trzech odcinków: dwóch dojazdowych i jednego specjalnego. „Na tych 256 kilometrach na czas było wszystko, czego można spodziewać się po Afryce. Porozrzucane bezładnie duże kamienie, jezory nawianego piasku, pofałdowany strasznie teren. Na 150. kilometrze w samochodzie, którym jechałem (nr 619) zaczęły być słyszalne stuki z przodu. Posądzaliśmy, że to amortyzatory. Prawda okazała się znacznie gorsza. Wygięła się obudowa przedniego mostu. 6 km przed metą pierwszego etapu musieliśmy się zatrzymać. Było jeszcze jasno. Pracowaliśmy ciężko. Zdemonstrowaliśmy cały przedni napęd - wyciągnęliśmy półoś, wał napędu, spuściliśmy olej” - opisywał Barbacki.

„Pustynia wokół nas wyglądała jak pobojuwisko. Obok nas zaryty po burzę Mercedes. Przyjechaliśmy do El Golei po północy. Straciliśmy 6 godzin, ale zaliczyliśmy V etap. Od razu zabraliśmy się znowu ostro do roboty. Obejrzelśmy też dokładnie drugiego Jelcza. Miał już te same objawy co mój. Do El Golei dojechał na dobrej 29. pozycji wśród ciężarówek. W klasyfikacji generalnej był na 214. pozycji. Do mnie należała decyzja, czy jechać dalej. Do tej pory drogi nie były jeszcze



całkiem złe. Było jasne, że samochody nie są w stanie ukończyć rajdu” - przyznawał Barbacki.

W IX rajdzie z Paryża wyruszyły 73 ciężarówki (w tym 38 Mercedesów). Do Dakaru po przejechaniu prawie 13 tys. km dotarły 34 pojazdy. Skłasyfikowano tylko 27, a Jelcze zakończyły rajd już po kilku dniach, 5 stycznia 1987 roku w Algierii.

Pogadajcie ze szlifierzami

Rajdowa historia Jelcza zaczęła się wiosną 1986 roku, gdy francuska firma Commerce International-Technologie Applique (CI-TA) zaproponowała Centrali Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego Pol-Mot sprzedaż polskich samochodów w Afryce Północnej. Sport miał promować auta, a dobrą okazją wydawał się być rajd Paryż-Dakar.

Jelczańskim konstruktorom brakowało doświadczenia. - Mieliliśmy kontakty z LIAZ-em, więc coś tam od nich słyszałem, ale generalnie informacji było skąpo. Kupiłem kilka francuskich książek o rajdzie, zacząłem studiować regulamin imprezy - wspomina ówczesny zastępca dyrektora Ośrodka Badawczo-Konstrukcyjnego Jelczańskiego Zakładów Samochodowych Tadeusz Barbacki.

Od 1971 roku wyjeżdżał Jelczami na wyprawy alpinistyczne i jak sam przyznaje, te doświadczenia przydały mu się w rajdowych przygotowaniach. -

Start w rajdzie był dla fabryki wielkim wysiłkiem. Wtedy w kraju była bieda, choć fabryka była stosunkowo bogata i mogła pozwolić sobie na taki skromny występ. Za drobne dewizy kupowali teflonowe uszczelki o różnych średnicach, przesyłaliśmy je do Krosna i tam fabryka robiła dla nas amortyzatory. Jednak najbardziej doskwierał brak informacji co, jak, gdzie i kiedy. Byliśmy odcięci od wiadomości i nawet wieści z Europy szły do nas bardzo długo - podkreśla Barbacki.

Uważa, że do rajdu zespół nie był przygotowany. - Jeździłem po zakładach z małymi pieniędzmi (bo dużych nie było), żeby dorobili mi elementy do naszych samochodów. Kooperanci nie chcieli podejmować się produkcji i słyszałem: „pogadajcie ze szlifierzami, może wam zrobią” - dodaje.

Barbacki tłumaczy, że fabryka zdecydowała się na występ w rajdzie, bo akurat przygotowywała model uterenowiony 6x6. - Dyrekcja chciała wysłać go na tę imprezę, jednak wytłumaczyłem, że to za ciężka maszyna. Moje doświadczenia podpowiadały, że wysłanie takiego czołgu skazane jest na niepowodzenie - wspomina zastępca szefa Ośrodka Badawczego.

Konstruktorzy wybrali układ napędowy 4x4 i przygotowali dwie ramy o rozstawie podłużnic 780 i 900 mm i różnych rozstawach osi (3,8 oraz 4,2 m). Prototypownia skróciła zwis przedni o 30 cm do 1376 mm, o tyle przesuwając przedni most. Zwiększył

się kął natarcia, ale projektanci napotkali na kolizję mocowania mechanizmu kierowniczego i przedniego wieszaka resoru. Zrobili wspólne mocowanie, spawane z blach i elementów frezowanych. JZS kupiły u Steyra mosty napędowe i skrzynię rozdzielczą. CI-TA podpisała 13 września 1986

stosować centralnego pompowania opon. Przy zmianie ciśnienia każde koło trzeba było pompować indywidualnie, co znacznie wydłużało czas trwania tej czynności – przyznaje szef rajdowej ekipy.

Jak zwykle problem był z silnikiem, chociaż konstruktorzy z WSK Mielec

Na wydmach

Pierwszego stycznia 1988 roku w Paryżu odbył się prolog, a po nim kolumna rajdowych maszyn pojechała do Sete, gdzie na trzech promach przepłynęła się cała impreza. Jelczańskie załogi przejechały pierwszy odcinek (680 km) i drugi (380 km). Do bazy dojeżdżały późnym wieczorem. Zawodnicy musieli zająć się samochodami (tankowanie, naprawy) i nie miały czasu jeść. Na dodatek kuchnia organizatora była żalosna, jak wspominają sportowcy z niesmaczną zupą nalewaną chochlą. Na szczęście Polacy mieli swój prowiant.

Jan Kornicki wspominał, że jazda najbardziej wymęczyła kręgosłup i ręce. Gdy samochód wyskoczył w powietrze, koła wachlowały i kierownica wykonywała szybkie ćwierć obroty. Puszczal ją na chwilę, bo inaczej wyłamałaby kciuki. Samochód był znacznie lżejszy od 40-tonowych zestawów, do jakich przystosowana była skrzynia biegów, dlatego mógł używać tylko 5 biegów górnego zakresu. Dzięki temu skrzynia działała dosyć szybko.

Na trzecim odcinku specjalnym (250 km), przy podjeździe pod wydmę w Jelczu nr 618 zaklekał silnik. Samochód ku przerażeniu załogi stanął, a drugi Jelcz zniknął za horyzontem. Pękła uszczelka pod głowicą, do oleju dostała się woda. Do odkręcenia było kilkadziesiąt śrub, pod każdą podkładka i jeśli spadła w piach, to zginęła.

Zawodnicy rozłożyli pod silnikiem folię, a remont trwał całą noc. Po odpaleniu silnika nadal kapąca woda: okazało się, że prawdziwą przyczyną awarii była pęknięta głowica. Tego uszkodzenia nie dało się zreperować w warunkach polowych. Co gorsza załoga nawet nie znała swojej lokalizacji. GPS był wtedy zakazany, aby nie faworyzować bogatych zespołów. Polacy wiedzieli co prawda, że trasa OS poprowadzona jest obok szosy, ale nie ponad to. Wokół widzieli tylko piaszczyste wydmy.

Organizator ubezpieczył uczestników i zapewniał im ewakuację. Rajd zamykała ciężarówka organizatora, która zabrała sportowców.

Nie wiadomo dlaczego w jednym z Jelczy zapowietrzył się układ chłodzenia. – Zbiornik wyrównawczy był

Zawodnicy rozłożyli pod silnikiem folię, a remont trwał całą noc. Po odpaleniu silnika nadal kapąca woda: okazało się, że prawdziwą przyczyną awarii była pęknięta głowica. Tego uszkodzenia nie dało się zreperować w warunkach polowych.

roku umowę z Jelczańskimi Zakładami Samochodowymi, które wydelegowały kierowców rajdowych samochodów. Adam Chmielewski, Feliks Gaca, Jan Kornicki, Tadeusz Barbacki i Paweł Taraszkiewicz z WSK Mielec musieli nauczyć się zasad nawigacji, języka obcego niezbędnego do kontaktów z włoskimi pilotami (Maurizio Arvetim i Roberto Pratim), zatrudnionymi przez CI-TA, oraz obsługi samochodów.

Drugi występ

Rajdowe Jelcze były jeszcze na statku płynącym z Algierii, gdy w lutym 1987 rok CI-TA zasygnalizowała gotowość uczestnictwa w kolejnym, X rajdzie z Paryża do Dakaru. W kwietniu OKB JZS zabrał się za modernizację samochodów. Tym razem Steyr wzmacnił osie.

W samochodach, ponownie oznaczonych Jelcz S 442 PD, prototypownia cofnęła przednie mosty, dzięki czemu zwis przedni wzrósł do 1670 i 1683 mm, a rozstaw osi w obu modelach wynosił 3,7 m.

Jelcze otrzymały koła ze składanymi, trójczęściowymi obręczami Trilex. Taka obręcz jest lżejsza od tarczowej i prostsza w montażu. Jedynie most napędowy jest trochę cięższy o masę tarczy do mocowania kół.

Jelcze toczyły się na oponach Michelin XS o wymiarach 14.00x20, a więc typowych, bo na tej gumie poruszało się ponad 80 proc. rajdowych ciężarówek. Ciśnienie powietrza było regulowane ręcznie. – Z powodu dzielonych obręczy nie mogliśmy za-

przygotowali specjalną wersję. Osiągała 350 KM (o 90 KM więcej od zeszłorocznego modelu) i aby taką mocą dysponować, trzeba było utrzymywać 1600 obr/min. Jednostka była na prawach prototypu, bez badań, odbioru fabrycznego. Brakowało też wiedzy jak chłodzić silnik. Maskę kabiny otrzymała dodatkowe perforacje, konstruktorzy powiększyli pojemność chłodnicy o 4 litry. Przewidując znaczne zapylenie, w filtrze powietrza rajdówki papier zastąpili filcem.

Skrzynia biegów miała 16 przełożeń, natomiast skrzynia rozdzielcza była bez mechanizmu różnicowego. W terenie, gdzie koła ślizgają się, nie jest to problemem, ale na suchych nawierzchniach pojawiała się moc krążąca i układ napędowy pracował w trudnych warunkach.

Jelcz usunął zewnętrzne orurowanie kabin i przygotował nowe skrzynie ładunkowe. Masa nowej rajdówki wynosiła 7,5 tony, o 0,5 tony mniej od modelu z 1986 roku. Steyr nie zmienił przełożeń w mostach napędowych, pozostały bez zmian także w skrzyni biegów, dostarczonej przez ZF, stąd prędkość maksymalna samochodu wynosiła 141 km/h, tyle samo co we wcześniejszych modelach.

Przygotowania obejmowały także ponad miesiąc rozkładania i przekładania samochodu. Za mechanikę odpowiedzialni byli polscy członkowie obu zespołów, w skład których wchodził: Jan Kornicki, Adam Chmielewski, Wojciech Peplowski w wozie nr 618 oraz Tadeusz Barbacki, Roberto Prati i Feliks Gaca w samochodzie nr 619.



wysoko, pod dachem, a mimo to powietrze weszło, głowica przegrzała się i pękła – wyjaśnia szef ekipy. – Dojechałem na koniec etapu, a drugiej załogi nie było. Nie wiedziałem co się stało, brakowało informacji. Nasi koledzy mogli mieć wypadek, coś złego mogło się im przytrafić. Postanowiłem wycofać się i poszukać ich. Oba samochody były na moim stanie, osobiście odpowiadałem za nie i gdyby rajdowy Jelcz został zniszczony, pewnie spłacałbym go do końca życia. Dlatego wycofałem się, żeby szukać drugiego wozu – wspomina Barbacki.

Jelczanie spotkali się w biurze radcy handlowego. Załoga samochodu nr 619 pojechała po zepsutego Jelcza. Nawet na sztywnym holu silnik musi pracować, aby zapewnić wspomaganie kierownicy i nabić ciśnienie w układzie pneumatycznym. Tymczasem po każdym napełnieniu silnika wodą i olejem ciecz się mieszały. Wreszcie Prati wpadł na pomysł, aby zalać silnik tylko olejem (do układu chłodzenia i smarowania), a silnik będzie mógł pracować na wolnych obrotach i nie przegrzeje się. Tak Jelcz nr 618 dojechał do portu.

Trzeci rajd

CI-TA po raz kolejny chciała sponsorować Jelcza. Obiecała pokryć wszystkie koszty zewnętrzne (wpisowe, paliwo, itd.), a fabryka miała przygotować samochody.

Konstruktorzy zaprojektowali jeden do zrobienia dobrego czasu, a egzemplarze z 1988 roku miały jechać jako serwisowe. Regulamin zezwalał w ramach fair play na pomoc załóg. Zespoły tworzyły więc ekipy serwisowe, które jechały na prawach normalnej załogi, ale ich celem było zapewnienie serwisu wyznaczonej załodze. Pojazd do zrobienia czasu nie wiózłby części. Rada Pracownicza zaakceptowała uchwałę plan i wydatki. Motorem całego występu był dyrektor naczelny JZS Jan Dalgiewicz.

Biuro konstrukcyjne pracowało nad konstrukcją nowego samochodu. Planowało wydłużyć rozstaw osi do 4,2 dla większej stabilności jazdy. Nowy model miał otrzymać silnik V8 Steyra o mocy 450 KM, ale fabryka nie poczyniła żadnych wydatków. Gotowe były tylko dwa samochody z lat wcześniejszych. Ostrożność w inwestycjach była wska-

zana, bo już w lutym FISA sygnalizowała, że nie jest jasna sprawa startu ciężarówek w edycji z 1989 roku. W sierpniu 1988 roku do fabryki doszedł fax, że Dakar będzie zamknięty dla ciężarówek.

Barbacki dodaje, że w XI rajdzie Jelcz miałby szansę na sukces, bo samochody były bardzo ładnie przygotowane. Jednak zamiast w Paryżu, startowały we Wrocławiu w kolejnych Rajdach Jelcza, które cieszyły się ogromnym zainteresowaniem publiczności.

Zdobyte w rajdach doświadczenia przydały się do stworzenia strażackich modeli, które weszły do produkcji jako Jelcze 014 GCBA 5/32 w kwietniu 1994 roku z mostami produkowanymi w Fabryce Osł Napędowych w Radomsku. Przednia oś była skonstruowana na podstawie licencyjnej osi Berlieta. Zamiast krótkich kabin 136 rajdówek, samochody strażackie otrzymały załogowe, odchylane kabiny 135 R. Produkowane były w niewielkich ilościach do początku XXI wieku.

Podziękowania dla Tadeusza Barbackiego i Jerzego Oleńcaka. Korzystałem z książki Wojciecha Połomskiego „Pojazdy samochodowe i przyczepy Jelcz 1984-1989”.



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 obsługa 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 53

LUTZ ASSEKURANZ

W dalszym ciągu przy likwidacji szkód pojawiają się zagadnienia związane z uszkodzeniami przewożonych towarów rozpatrywanymi na podstawie Konwencji CMR, dlatego też niektóre z tych zagadnień omówimy poniżej.

Mniej uszkodzeń

O ile liczba kradzieży, napadów rabunkowych, dostaw do niewłaściwego odbiorcy, fałszywych przewoźników czy też przewoźników-oszustów w ostatnich latach ogromnie wzrosła, to liczba uszkodzeń towarów w ostatnich dziesięcioleciach sukcesywnie malała. Wynika to nie tylko z innowacyjnych rozwiązań w zakresie opakowań i lepszego wyposażenia pojazdów pod względem zabezpieczenia towaru na powierzchni ładunkowej, lecz przede wszystkim

z podnoszenia i pogłębiania świadomości wśród nadawców i przewoźników, a także ich kierowców. Jedną z przyczyn zwiększonej świadomości ryzyka są już od dawna zastrzeżone przepisy prawne, począwszy od przepisów ruchu drogowego, poprzez regulacje dotyczące zapobiegania wypadkom, a skończywszy na przepisach odnoszących się do towarów niebezpiecznych, przy czym – w zależności od stopnia naruszeń – sankcje mogą sięgać aż po zastosowanie przepisów prawa karnego, na przykład jeżeli spadające z ciężarówki towary spowodowałyby obrażenia cielesne przypadkowych osób lub ich śmierć. Dlatego więcej uwagi poświęca się należytemu zabezpieczeniu ładunku przez nadawców i przewoźników. W konsekwencji powyższego oraz dzięki udoskonalonym systemom pakowania liczba uszkodzonych towarów stale maleje. Jednak wciąż zda-

rza się wiele przypadków, które dotyczą niektórych kwestii związanych z Konwencją CMR.

Obliczanie odszkodowania

Art. 25 CMR brzmi następująco:

(1) W razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4.

(2) Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;

b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Koszty naprawy nie podlegają zwrotowi

Ustęp 1 wyżej cytowanego przepisu używa (w języku polskim) terminu „obniżenie wartości towaru”. Nie chodzi tu zatem o zwrot kosztów naprawy. Koszty naprawy mogą stanowić wskazówkę do ustalenia obniżonej wartości towaru tylko wtedy, gdy nie można jej określić w ogóle lub w sposób jednoznaczny.

Obniżoną wartość towaru oblicza się zgodnie z zasadami ustalonymi w art. 23 CMR dla szkód spowodowanych za-

ginięciem towaru, przy czym w tej kwestii odsyła się do tamtejszych ustępów 1, 2 i 4.

Decyduje miejsce rozpoczęcia transportu

Art. 23 ust. 1 CMR brzmi:

Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu.

Tym samym także w przypadku uszkodzenia towaru – z uwagi na odniesienie w art. 25 ust. 1 CMR do art. 23 ust. 1 CMR – decydujące znaczenie ma jego wartość w miejscu rozpoczęcia transportu i w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Na pierwszy rzut oka przepis ten wydaje się nielogiczny i ze „względów słuszności” można być skłonny do przyjęcia wartości towaru w miejscu dostawy i w momencie jego wydania. Pomijając już fakt, iż uszkodzone towary czasami nie docierają do planowanego miejsca dostawy, tekst Konwencji CMR nie wyznacza takiej właśnie metody obliczeniowej.

Wartość towaru w stanie nieuszkodzonym/ uszkodzonym

W takich przypadkach należy raczej wyliczyć różnicę między wartością towarów w sta-

nie nieuszkodzonym w momencie przyjęcia ich do przewozu w miejscu rozpoczęcia transportu („wartość towaru w stanie nieuszkodzonym”), a hipotetyczną wartością towarów w stanie uszkodzonym w miejscu i czasie przyjęcia ich do przewozu.

Przepis ten wskazuje, iż szkody spowodowane uszkodzeniem będą naprawiane w formie zryczałtowanego odszkodowania. Z tego względu – jak już wspomniano – koszty naprawy nie będą zwracane. Nie można powołać się również na wartość nabytą, a przywrócenie stanu poprzedniego – tak jak w przypadku zaginięcia – jest wykluczone.

Różnica między wartością towaru w stanie nieuszkodzonym i w stanie uszkodzonym nie zawsze jest łatwa do wyliczenia i nierzadko wymaga powołania rzeczoznawcy. Często w raportach szkodowych podawane są jedynie koszty naprawy, co może prowadzić do nieprzyjemnych sporów. Z tego powodu komisarze awaryjni i rzeczoznawcy powinni być instruowani przez swoich zleńców, aby obniżoną wartość towaru obliczali opierając się na wartości towaru w stanie nieuszkodzonym i w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Na pierwszym rzucie oka przepis ten wydaje się nielogiczny i ze „względów słuszności” można być skłonny do przyjęcia wartości towaru w miejscu dostawy i w momencie jego wydania. Pomijając już fakt, iż uszkodzone towary czasami nie docierają do planowanego miejsca dostawy, tekst Konwencji CMR nie wyznacza takiej właśnie metody obliczeniowej.

Która cena?

Ponieważ art. 25 ust. 1 CMR odwołuje się również do ustępu 2 artykułu 23 CMR, przy ustalaniu wartości towaru należy się opierać na cenie giełdowej lub w razie jej braku na bieżącej cenie rynkowej, a w braku jednej i drugiej na zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości. Należy również zauważyć, że uwzględniane jest przy tym także odpowiednie sta-

dium łańcucha handlowego, w którym towar znajdował się w czasie i miejscu przyjęcia go do przewozu. Wartość towaru w momencie wytworzenia u producenta będzie z reguły niższa od tej, po której konsument zakupiłby towar w miejscu rozpoczęcia transportu. A pomiędzy nimi znajduje się jeszcze kilka stadiów łańcucha handlowego (handel hurtowy, handel detaliczny, itd.).

Art. 25 ust. 2 CMR stanowi, że – mówiąc w uproszczeniu – odszkodowanie w przypadku (częściowego) uszkodzenia nie może być wyższe niż odszkodowanie w przypadku (częściowego) zaginięcia towaru.

Czynniki zwiększające wartość przesyłki

Art. 23 ust. 4 CMR, do którego art. 25 ust. 1 CMR również odsyła, brzmi:

4) Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.

W tym przepisie należy dostrzec rekompensatę za to, że przy ustalaniu odszkodowania nie uwzględnia się wartości towaru w (przewidywanym) miejscu jego wydania.

Przewoźne

Przewoźne – pod warunkiem że zostało zapłacone z góry – nie podlega zwrotowi w ramach „odszkodowania”, lecz jako „wynagrodzenie za nie-należycie wykonaną usługę” (przynajmniej w sytuacji, gdy stosowane jest prawo kraju, w którym – w przypadku niewykonania dzieła – wynagrodzenie nie jest wypłacane), a zatem chodzi tu zazwyczaj o szkodę własną przewoźnika, która, o ile nie uzgodniono inaczej, nie jest rekompensowana przez ubezpieczyciela polisy CMR.

Cła

Jeżeli cła i inne opłaty (np. banderole lub znaczki akcyzowe) są uiszczane z góry przed przyjęciem towaru do przewozu w miejscu rozpoczęcia transportu, to powiększają one już w tym momencie wartość towaru w miejscu rozpoczęcia transportu i w tej sytuacji należy je uwzględnić z punktu widzenia art. 23 ust. 1 i 3 CMR w związku z art. 25 ust. 2 CMR, a nie jako te, które podlegają pod art. 23 ust. 4. Jeżeli zajdzie sytuacja z art. 29 CMR (wina umyślna lub rażąca niedbalstwo), to nie będzie można zastosować ograniczenia odpowiedzialności, o którym mowa w art. 23 ust. 3 CMR, co w przypadku towarów wysokowartościowych lub obłożonych wysokimi opłatami, uiszczanymi z góry, skłoni zgłaszających roszczenia do wykorzystywania takiej furtki i podejmowania prób uzyskania odszkodowania w pełnej wysokości. Również artykuły 24 i 26 CMR mogą odgrywać w związku z tym pewną rolę.

Inne wydatki

Oprócz tego zwraca się inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, inne odszkodowania nie należą się. Istotny jest tu zwrot „w związku z przewozem”. Nie chodzi tu bowiem o wydatki poniesione „w związku ze szkodą”. A zatem zwracane będą tylko takie wydatki, które powstałyby również w przypadku ich bezszkodowego przewozu. Nie zalicza się do nich oczywiście kosztów nowego opakowania towaru w związku z powstałą szkodą, kosztów magazynowania, stwierdzenia szkody, transportu z powrotem do miejsca nadania i tym podobnych. Jednakże orzecznictwo sądowe zazwyczaj uważa, że koszty stwierdzenia szkody podlegają zwrotowi, jeżeli służą one jednocześnie

minimalizacji jej rozmiarów, a więc np. posortowanie towaru na uszkodzony i nieuszkodzony, jeżeli tylko w taki sposób można stwierdzić szkodę.

Czy ubezpieczyciel zwraca takie koszty?

Jednakże, w zależności od ustalonych warunków ubezpieczenia, ubezpieczyciele polis CMR zwracają koszty zapobiegania, minimalizacji i stwierdzenia szkody, koszty usunięcia ładunku z miejsca wypadku, koszty przeładunku, tymczasowego magazynowania, jak i koszty dodatkowe, wynikające z konieczności dalszego przewozu do pierwotnego miejsca przeznaczenia; subsydiarnie – do określonej wysokości – często także koszty likwidacji, usunięcia i zniszczenia towarów, jeżeli czynności te są wykonywane z uwagi na obowiązujące regulacje prawne lub przepisy urzędowe. Przyjazne klientom warunki ubezpieczenia, które oferuje firma Lutz Assekuranz, przewidują to w każdym przypadku.

Skumulowane szkody

Na koniec warto również wspomnieć, że szkody (pozwata na przykład w wyniku wypadku) mogą również prowadzić do opóźnienia dostaw. W takich przypadkach zarówno szkoda na towarze, jak i szkoda spowodowana opóźnieniem powinny być rekompensowane w ramach przepisów Konwencji CMR.

Te dość kompleksowe i skomplikowane zagadnienia, które tylko pobieżnie przedstawiliśmy w powyższych rozważaniach, wymagają pomocy specjalistów, takich jakich od dziesięcioleci zatrudnia firma Lutz Assekuranz, którzy zawsze zozostają do Państwa dyspozycji w kwestii zapytań i zawierania umów ubezpieczenia. www.lutz-assekuranz.eu/pl

Praktyczne wskazówki

- ***W przypadku uszkodzenia transportowanych towarów należy obliczyć hipotetyczne obniżenie wartości w miejscu i momencie przyjęcia ich do przewozu.**
- ***Koszty naprawy nie podlegają zwrotowi, ale mogą wskazywać na to, iż wartość towaru uległa obniżeniu.**
- ***Przy obliczaniu odszkodowania należy uwzględnić czynniki podwyższające wartość przesyłki w rozumieniu art. 23 ust. 4 CMR.**
- ***W zależności od warunków ubezpieczenia, na których opierają się polisy, ubezpieczyciele polis CMR pokrywają różne koszty, które na podstawie samej Konwencji CMR nie podlegają zwrotowi.**

LPG w zielonych strefach

Pojawił się pomysł, żeby wpuszczać do stref czystego transportu nie tylko elektryki, ale też samochody zasilane LPG. Gaz ten, mimo że ekologiczny, od lat był pomijany w debacie o alternatywnych paliwach. Teraz zdaniem rządu jego eko-właściwości mogą być docenione. W zamian za to ze stref miałyby zniknąć hybrydy plug-in, ponieważ po wyczerpaniu baterii jeżdżą napędzane tylko spalinowymi silnikami, tak jak inne auta.

Piesi bez komórek

Temat walczony od lat powraca w nowej odsłonie. Chodzi o to, żeby piesi mieli pierwszeństwo przed samochodami zanim jeszcze wejdą na przejście. Pomysł został wzbogacony o pewną ciekawostkę: Zgodnie z najnowszym projektem, wchodząc na pasy nie będzie można korzystać z telefonu, ani słuchać muzyki przez słuchawki. Dodatkowo piesi nie mieliby pierwszeństwa przed tramwajami, bo te zbyt trudno zatrzymać.



Nowa Mirai

Toyota pokazała drugą generację toyoty Mirai. Auto jest dla Japończyków tym, czym kiedyś był Prius. Tamten samochód miał spopularyzować napęd hybrydowy, ten wodorowy. Druga generacja ma zwiększony zasięg z 500 do 650 kilometrów. Samochód będzie również dostępny w Polsce – chociaż pierwsze stacje wodorowe (w Gdańsku i w Warszawie) powstaną dopiero w przyszłym roku.



Kawasaki z hybrydą

Japoński producent motocykli pokazał swój pierwszy hybrydowy napęd na hamowni. Do tej pory takie rozwiązania nie pojawiały się w jednośladach ze względu na ciężar. Kawasaki twierdzi, że wkrótce będzie można jeździć motocyklami tej marki na prądzie, benzynie, albo na obu na raz. Napęd jest w fazie testów i minie sporo czasu zanim pojawi się na drogach. Kawasaki przyznaje że równoległe pracuje nad napędem wyłącznie elektrycznym.

Driftowy rekord

Porsche pobiło rekord najdłuższego driftu samochodem elektrycznym. Dennis Reitera za kierownicą Porsche Taycana jechał nieprzerwanie driftem przez 55 minut. Pokonał 210 okrążeń niewielkiego toru, przejeżdżając 42 kilometry i 171 metrów. Rekord w drifcie spalinowym autem należy od BMW, które przejechało w ten sposób 374 kilometry.



Ducati od Lamborghini

Przyspieszenie do setki mają podobne, różnią się liczbą kół. Marki Ducati i Lamborghini stworzyły dwie bliźniacze maszyny. Ducati oddało w ręce speców z Lamborghini swojego Diavela. Ci stworzyli dwie nawiązujące do siebie stylowo maszyny. Lamborghini Sian i Ducati Diavel mają ten sam lakier i wykończenie. Całość nawiązuje stylem do 1963 roku, kiedy powstało pierwsze Lamborghini.

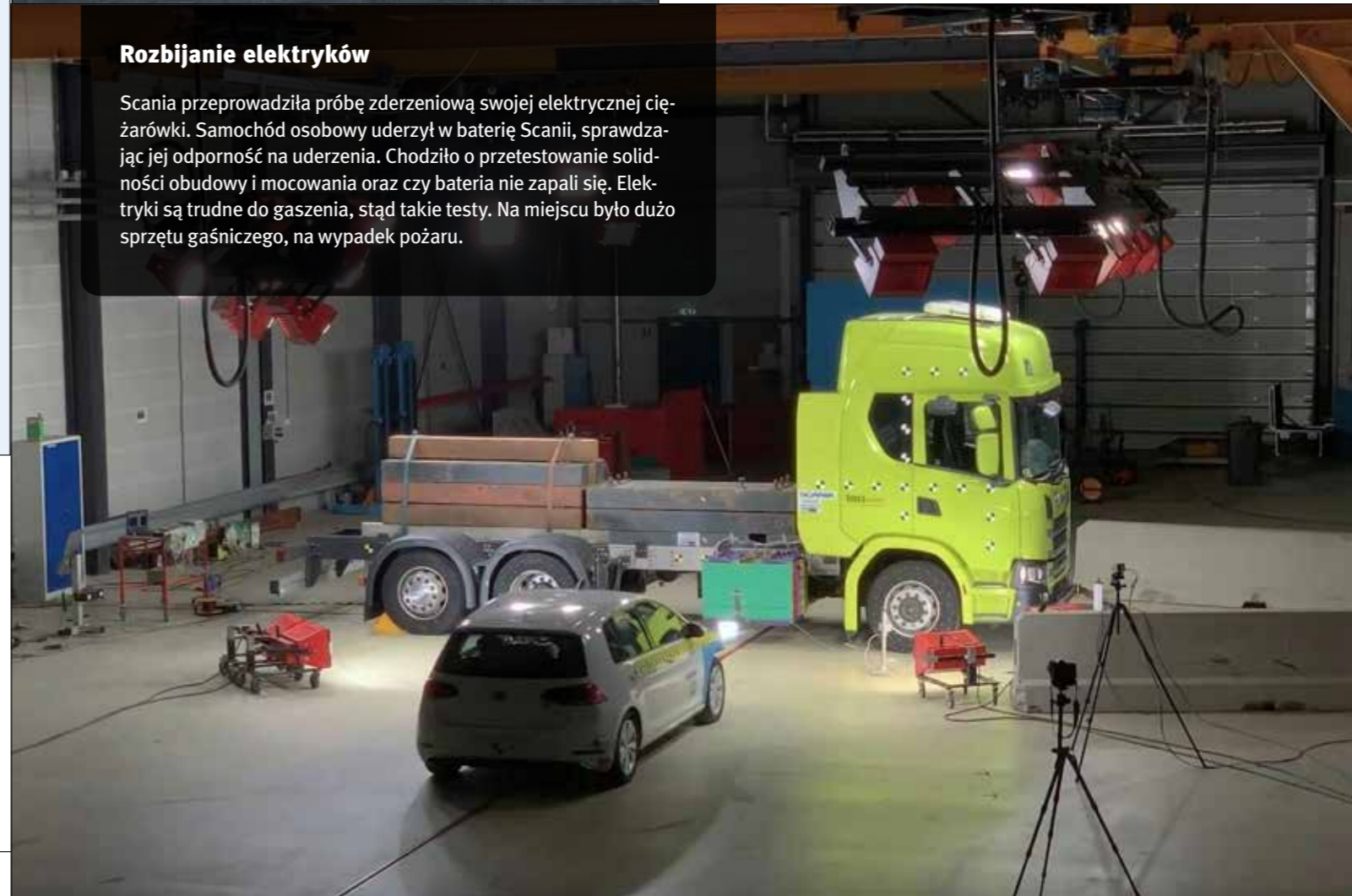


Q5 Sportback

Audi pokazało swojego średniej wielkości SUV-a ze ściętym tyłem. Mowa o modelu Q5 Sportback. To druga wersja nadwoziowa pokazanego w czerwcu nowego Q5. Ścięty SUV ma mieć zdaniem producenta bardziej efektowny wygląd, za który zapłacimy nieco mniejszą przestrzeń nad głowami z tyłu i mniejszym bagażnikiem. Przy zakupie klient będzie mógł wybrać spośród czterech wzorów tylnych lamp. Będą się one różniły od siebie wzorem ułożenia diod LED.

Rozbijanie elektryków

Scania przeprowadziła próbę zderzeniową swojej elektrycznej ciężarówki. Samochód osobowy uderzył w baterię Scanii, sprawdzając jej odporność na uderzenia. Chodziło o przetestowanie solidności obudowy i mocowania oraz czy bateria nie zapali się. Elektryki są trudne do gaszenia, stąd takie testy. Na miejscu było dużo sprzętu gaśniczego, na wypadek pożaru.



Wyścigowy kabriolet

Hybrydowe Ferrari SF90 Spider może jechać z prędkością bolidu Formuły 1. Podobnie jak on również nie ma dachu, ale może poruszać się po publicznych drogach. W dodatku na samym prądzie jest w stanie łamać większość ograniczeń prędkości.



Kacper Jeneralski

Ferrari SF90 Spider to pierwszy hybrydowy kabriolet z Maranello. To też najmocniejszy seryjnie produkowany samochód włoskiej marki. Ma 1000 koni dostarczanych przez zaawansowany technicznie zespół napędowy. Do tej pory, gdy Ferrari wypuszczało na rynek samochód o takiej mocy, cała produkcja wyprzedawała się błyskawicznie, zanim pierwsze auta trafiły na drogi. Tym razem będzie inaczej, produkcja nie będzie tak ograniczona.

Spider i Stradale

Najmocniejsze modele Ferrari schodziły na pniu, czasem nie dało się ich już kupić w dniu premiery. Na przykład słynne Ferrari Enzo czy LaFerrari to kolekcjonerskie modele produkowane w małych seriach, co najwyżej kilkuset egzemplarzy.

SF90 Spider będzie nieco inne. Również ma kosztować krocie, ale produkcja ma nie być tak mała. Będzie można kupić je przychodząc do sprzedawcy z ulicy, nie mając znajomości, ani kolekcji innych modeli Ferrari w garażu.

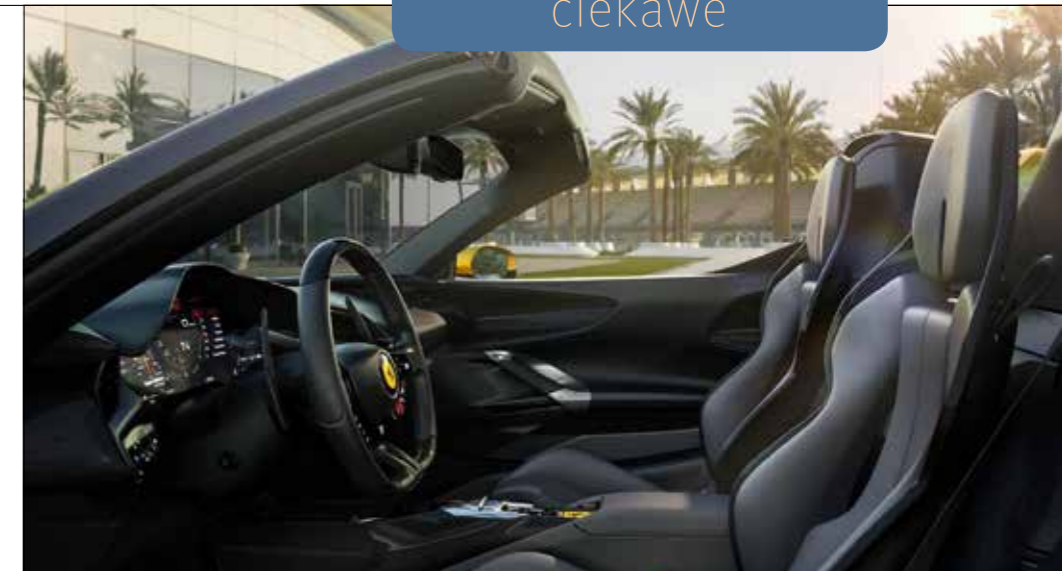
SF90 Spider to odpowiednik modelu Stradale, z tym że ze składanym dachem. Jego konstrukcja jest aluminiowa. Ponoć włoskim inżynierom udało się stworzyć składany hard top, który jest lżejszy o 40 kg od tradycyjnych konstrukcji.

Mimo takiego odchudzenia nie udało się uniknąć jednego – Spider jest cięższy od wersji Stradale o 100 kg. Można się tylko domyślać, że usztywnienie konstrukcji otwartego nadwozia wymagało zastosowania dodatkowych wzmocnień.

Składanie dachu trwa 14 sekund – szybko jak na Ferrari. Dlaczego zamontowano sztywny dach? Ponoć ze względu na komfort. Dzięki temu udało się lepiej wyciszyć kabinę. Oczywiście wtedy, kiedy dach nie jest schowany w bagażniku. „Ilość” wiatru we włosach może być ograniczona dzięki tylnej szybie, która może służyć jak osłona aerodynamiczna.

Cztery silniki

Silnik spalinowy kryje się za plecami kierowcy i pasażera, a w zasadzie się nie kryje, bo jego pokrywa jest prze-



szklona. Widzimy tam ośmiocylindrowy motor w układzie „V”. Jego pojemność to 4 litry. Jednostka wyposażona jest w turbosprężarkę.

Poza tym są jeszcze trzy silniki elektryczne. Jeden między silnikiem a skrzynią biegów (mamy tu 8-biegowy dwusprzęgłowy automat), dwa

kolejne silniki umieszczone są przy przedniej osi. Jak się nietrudno domyślić, układ napędowy może przekazywać moment na wszystkie 4 koła.

W normalnych warunkach moc trafia na tylną oś, zapewniając odpowiednie wrażenia z jazdy. Elektryczne silniki napędzające przód załącza-



ją się błyskawicznie, kiedy zachodzi taka potrzeba (np. zwiększenia przyspieszenia lub stabilizacji toru jazdy). Silnik spalinowy nie ma połączenia z przednią osią.

To nie koniec opisu, bo jest to hybryda typu „plug in”, a więc ładowana z gniazdka. Na samym przędkie można przejechać do 25 kilometrów z prędkością do 135 km/h. Wtedy elektryczne silniki napędzają wyłącznie przednią oś i czerpią prąd z niewielkiej baterii o pojemności 7,9 kWh.

Układ hybrydowy ma łącznie 1000 koni i 900 niutonometrów. To więcej niż ekstremalne LaFerrari. Pierwszą setkę widzimy na prędkościomierzu lub wyświetlaczu przeziernym, chętnie nazywanym „head-up”, po 2,5 sekundy.

Po siedmiu sekundach nieprzerwanego wciskania gazu w podłogę osiągniemy 200 km/h. Maksymalna prędkość tego kabrioletu sięga 340 km/h, a więc porównywalnie z maksymalną prędkością, z jaką potrafią się poruszać holidy F1.

Pięć trybów jazdy

Komputer może sterować podziałem mocy i zużyciem energii oraz paliwa na cztery sposoby. „eDrive” to oczywiście tryb elektryczny, jest też tryb



hybrydowy. Poza tym możemy przełączyć auto w tryb „Performance”, wtedy silnik spalinowy nie wyłącza się. Nie stara się oszczędzać paliwa, aby naładować akumulatory. W dodatku silniki elektryczne przez cały czas są w pełnej gotowości.

Jest też tryb „Qualify”, w którym samochód daje z siebie wszystko, z nastawieniem na wykorzystanie maksymalnej mocy i potencjału auta. Jeśli ktoś chce jeździć jeszcze bardziej agresywnie, to może zdecydować się na dodatkowo płatny pakiet wyposażenia o nazwie „Assetto Fiorano”. Dzięki zastosowaniu szeregu karbonowych i tytanowych dodat-

ków, auto „schudło” o 21 kg. W skład zestawu wchodzi też bardziej wyczynowe amortyzatory, lepsze opony i dwukolorowe malowanie nadwozia.

SF90 Spider jest droższy o 50 tys. euro od Stradale (przypominamy, to model z zamkniętym nadwoziem). Co daje nam kwotę 550 tys. euro, czyli prawie 2,5 miliona złotych. Auto nie jest jeszcze dostępne, pierwsze egzemplarze mają się pojawić wiosną.

Czy w dobie pandemii taka rakietka sprzeda się? O to możemy być raczej spokojni, bo po raz kolejny sprawdza się zasada, że w trudnych czasach luksusowe auta sprzedają się nawet lepiej niż zwykle.

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

