

przewoźnik

OBU?

Myto od nowa

8

Do eCMR brakuje tylko podpisu

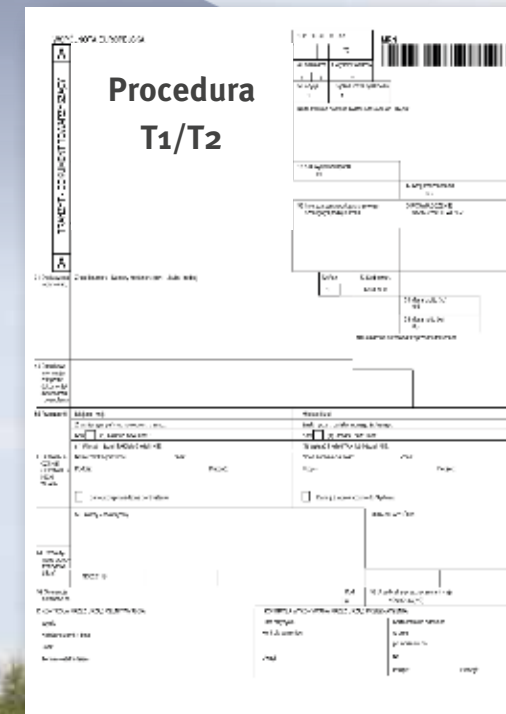
48

SmartTruck znowu w trasie

66

PRZEWOZY DO WIELKIEJ BRYTANII

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





Tadeusz Wilk
Radca ZMPD

Przewoźników czeka trudne półrocze

Mimo naszych protestów i obaw rząd kontynuuje wdrażanie nowego systemu opłat drogowych e-TOLL. Administracja przerzuciła ryzyko funkcjonowania i koszty zakupu urządzeń na barki przewoźników, jednocześnie podnosząc wysokość kar za brak opłat. Przewoźnicy nie tworzyli tego systemu, ale będą karani za ewentualne błędy w jego działaniu, wynikające np. z awarii łączności. Przedsiębiorcy nie mogą doprosić się aktywności rządu w sprawie nowych zasad wynagradzania

kierowców. Ich wprowadzenie jest wymuszone przez Pakiet Mobilności, który wejdzie w życie w lutym 2022 r., a więc już niedługo. Oczekujemy, że Ministerstwo Infrastruktury wraz z Ministerstwem Rozwoju, Pracy i Technologii zaproponują nowe przepisy modyfikujące zasady wynagrodzeń kierowców.

Jest to sprawa pilna, bowiem zwiększą one koszty wynagrodzeń, więc przedsiębiorcy muszą jak najszybciej zacząć się do nich przygotować.

Ustawa SENT zaskarżona do TK

34

Jeżeli Trybunał Konstytucyjny przyzna rację prawnikom z kancelarii prawnej, przewoźnicy będą mogli ubiegać się o zwrot nałożonych kar.

Zdalne oko pomocy i nadzoru

54

Transport dysponuje w większości pojazdami z telematyką. Jednak termin „telematyka” jest bardzo pojemny, dlatego firmy oferujące to narzędzie wyjaśniają, co to jest i jakie daje korzyści.

Mustang Mach-e

72

Elektryczny Ford Mustang Mach-e jest już z nami. Fani tradycyjnej motoryzacji często patrzą na niego z obrzydzeniem, bo jak można było zamienić pięknie brzmiące V8 na napęd z Melexa?



Kwartalnik 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, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Kacper Jeneralski, Joanna Popiołek, Paweł Smoręda

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.

Przewoźnicy też powinni ponosić ciężar utrzymania swojej organizacji

6

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu, co boli przewoźników i wskazuje nowe wyzwania dla Zrzeszenia.



Mercedes i ZMPD pomagają szkołom

26

Mercedes-Benz Trucks Polska i ZMPD zainauguowały w Ostrołęce akcję przekazywania pomocy naukowych wybranym szkołom kształcącym przyszłych kierowców zawodowych.

Z tarczą czy na tarczy?

32

Kontrole stanu technicznego pojazdów budzą wiele zastrzeżeń wśród przewoźników i kierowców. Szczególnie te wykonywane w Niemczech często uważane są za szycaną.

Przewoźnicy też powinni ponosić ciężar utrzymania swojej organizacji	6
Myto od nowa	8
e-TOLL okiem przewoźnika	10
Ministerstwo Finansów broni się przed zarzutami	12
Wakacyjne szaleństwo sprzed dziesięciu lat	14
Fotomorgana	20
Pomoce naukowe dla szkół od Mercedesa i ZMPD	26
Przedsiębiorcy będą sprawdzać trzeźwość kierowców	30
Z tarczą czy na tarczy?	32
Ustawa o SENT zaskarżona do Trybunału Konstytucyjnego	34
Elektryczne lobby morduje diesla	38
Wiosna w gospodarce i w transporcie	40
Pakiet Mobilności i e-TOLL – kolejne zagrożenia dla branży	43
Na trzech kołach, ale zawsze dojadę	44
Elektroniczna wersja karnetu TIR – oficjalne przyjęcie eTIR	46
Do eCMR brakuje tylko uwierzytelnionego podpisu	49
Spokojny sen kierowcy i właściciela	52
Zdalne oko pomocy i nadzoru	54
DKV	56
Retro. Starem do Afganistanu i z powrotem	58
Ciao Italia! Bonjour la Suisse!	64
SmartTruck znowu w trasie	66
Czy posiadają Państwo dobre ubezpieczenie ryzyka celnego?	68
Mustang Mach-E – skończyło się rumakowanie?	72

Przewoźnicy też powinni ponosić ciężar utrzymania swojej organizacji

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu, co boli przewoźników i wskazuje nowe wyzwania dla Zrzeszenia.



■ Czy wdrożenie nowego systemu myta to już zamknięta sprawa?

Protest przeciw e-TOLL będzie trwał długo, wprowadzenie systemu będzie przeciągało się. Uważam, że konieczne będzie jeszcze jedno przełożenie terminu wygaszenia viaTOLL. Nowy system jest niedopracowany i wygląda jakby był dziełem politycznym.

■ Dlaczego?

Państwo jest właścicielem viaTOLL, który dziś znakomicie funkcjonuje. Stało się tak po latach naprawiania błędów popełnionych w czasie powstawania systemu. Ówczesna administracja nie chciała nas słuchać, urzędnicy GDDKiA zawsze wiedzieli lepiej. Doprowadzili do nikomu niepotrzebnego rozrostu funkcjonalności tego systemu, który technicznie nie był w stanie przetworzyć takiej ilości danych. W trakcie eksploatacji był odchudzany, z bliska widzieliśmy jak trwają te prace i jak trudno ustawić coś, czego od samego początku się porządnie nie zrobiło.

■ KAS zapewnia, że słuca przewoźników.

Błąd sprzed kilkunastu lat jest powielany przez obecnych urzędników. Budują system bez odniesienia się do prawdziwych potrzeb; budują coś na wszelki wypadek, bo może im przydać się dodatkowa ilość danych.

Tworzą system, który, co dziś jest bardzo prawdopodobne, nie będzie w stanie zadziałać. Z powodu pojawiających się problemów, administracja już wystąpiła o wydłużenie czasu przejściowego. Urzędnik nie musi udawać, że zna się na wszystkim, powinien dopilnować tych aspektów, w zakresie których jest kompetentny. Takie programy, jakie wykorzystuje omawiany system, tworzą ogromne firmy w kooperacji z innymi partnerami. Wówczas jest szansa, że wyznaczony cel zostanie osiągnięty.

Nie mamy możliwości prowadzenia dialogu z administracją, w związku z tym nasza aktywność ogranicza się tylko do ciągłego powtarzania naszych obaw, próśb, żądań i oczekiwań. Przewiduję, że gdy system zacznie obowiązywać, nie będzie w stanie spełnić swojej roli i katastrofa będzie nieuchronna. Pojawią się poważne zatory, a transport profesjonalny nie otrzyma od administracji, zgodnie z unijną dy-

rektywą, „udostępnionego co najmniej jednego urzędnika” od operatora.

■ KAS przygotował cztery sposoby uiszczania opłat. To zbyt mało?

Wygląda na to, że dla administracji podstawowym sposobem uiszczania opłat jest aplikacja. Obarczenie kierowcy obowiązkiem pilnowania w smartfonie aplikacji, rozłączania, sprawdzania, jest złym pomysłem. Kierowcy nie wolno łamać przepisów o ruchu drogowym i korzystać z komórek w czasie jazdy. Teraz zachęcają do tego urzędnicy.

Kierowcy, wbrew temu, co urzędnikom się wydaje, w większości używają zwykłych telefonów, a smartfony, jeżeli mają, to prywatne i na pewno nie zgodzą się na udostępnienie ich do aplikacji.

Po włączeniu systemu okaże się, że transport drogowy stoi, bo urzędnicy przeskoczyli epokę. Mimo wszystko nie rezygnujemy z udziału w dyskusjach, które nie kończą się żadnymi konkretnymi działaniami. W dalszym ciągu uczestniczymy w rozmowach, ponieważ rozumiemy interes naszego państwa, nie chcemy, aby ucierpiał.

■ A nie ucierpi interes przewoźników po wejściu nowych zasad delegowania kierowców?

Ze strony rządu nie ma woli dialogu, także jeśli chodzi o nowe regulacje delegowania. Jesteśmy zaniepokojeni, bo nasza administracja nie dostrzega zagrożenia ze strony kolejnych wdrażanych przepisów Pakietu Mobilności.

Nie widzimy żadnych konkretnych działań w zakresie dostosowania naszego prawodawstwa do ustawodawstwa unijnego. Pakiet Mobilności wdrażany jest etapami i w lutym wejść w życie nowe zasady delegowania. Do nowych przepisów konieczne jest dopasowanie naszego systemu wynagrodzeń kierowców. Zwracaliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury o przygotowanie propozycji, jednak nie widzimy postępu prac. Za chwilę będą wakacje, po wakacjach powinny być uchwalone niezbędne akty prawne, a tu nie ma żadnych propozycji. Obawiamy się powtórki z historii walki o Pakiet Mobilności, gdy jedynym głosem naszego państwa był głos protestu wobec niekorzystnych, już uchwalonych w UE przepisów.

■ Skoro branżę czekają duże turbulencje, jak widzi pan

przyszłość ZMPD?

Niezależnie od spraw wcześniej wymienionych, dużo uwagi poświęcamy przyszłości naszej organizacji. Dostrzegamy stałą tendencję wzrostową kosztów naszej merytorycznej działalności i spadek przychodów Zrzeszenia.

W ZMPD mamy stałe, niemałe koszty związane z utrzymaniem statusu stowarzyszenia poręczającego, tymczasem notujemy spadek wpływów z tytułu wydawania karnetów TIR. Inne nasze działania związane z finansami, jak udział w systemie viaTOLL, w sposób naturalny kończą swój bieg i zagraża nam moment, kiedy wpływy z tych aktywności gospodarczych nie kompensują kosztów. O tym będziemy dyskutować z przewoźnikami na najbliższym Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD, poszukując alternatywnych rozwiązań.

Członkowie Zrzeszenia muszą mieć świadomość tych procesów, aby akceptować swój udział w finansowaniu funkcjonowania swojej organizacji, bo dzisiejszy poziom składek jest symboliczny. Członkowie nie wnoszą nic więcej do finansowania działalności ZMPD, a cały ciężar wypracowywania środków na potrzeby merytorycznego wsparcia branży przerzucają na zarządzających organizacją.

■ Czy dla ZMPD dystrybucja karnetów TIR pozostaje jednym z głównych źródeł przychodów?

Pomimo naszych bardzo dużych wysiłków związanych z utrzymaniem zainteresowania systemem TIR, karnet TIR traci popularność. Utrudniane przez UE i Rosjan wdrożenie wypracowanego wcześniej przez IRU systemu eTIR doprowadziło do spadku popularności karnetu; papierowa wersja jest niekonkurencyjna z elektronicznymi procedurami.

Wersja cyfrowa mogłaby sprostać dzisiejszym oczekiwaniom cywilizacyjnym i ostatnio udało się uzyskać akceptację dla Załącznika 11 do Konwencji TIR, zawierającego podstawy prawne dla pełnej cyfryzacji systemu TIR, ale jego regres jest bardzo głęboki. Tylko świadomości przewoźnicy, którzy chronią swoje interesy i poufne informacje przed dostępem podmiotów zewnętrznych, decydują się pomimo niedogodności na korzystanie z karnetu papierowego. Na odwrócenie trendu spadkowego potrzeba czasu oraz realnego wsparcia UE i polskiej administracji.



Myto od nowa

OBU?

Nowy system poboru myta e-TOLL już kosztował blisko 700 mln zł, ale administracja liczy na szybki zwrot wydatków.

Robert Przybylski

W pierwszej połowie czerwca ruszy nowy system poboru myta, nazwany e-TOLL. Nie ma on nic wspólnego z obecnie działającym viaTOLL, który zostanie wygaszony z końcem września.

e-TOLL wymaga od przewoźników ponownej rejestracji, np. poprzez Internetowe Konto Klienta, zatem nie ma

konieczności wizyty w punkcie obsługi klienta. IKK czynne jest od 26 maja i funkcjonuje całodobowo. Jednak dla wygody, przede wszystkim zagranicznych przewoźników, w pierwszej połowie czerwca e-TOLL otworzy 220 Miejsc Obsługi Klienta. Jednocześnie ruszy nowy system poboru myta.

Oficjalną stroną nowego myta jest etoll.gov.pl. Dostępna jest po polsku i angielsku, ale mają dojeżdżać niemiecki i rosyjski, a docelowo do wyboru będzie 9 języków.

Krótki okres przejściowy

System jest rozwijany przez Krajową Administrację Skarbową (od 1 lipca 2020 roku) i ona będzie nim zarządzać. Dane użytkowników w rejestrze centralnym będą przechowywane przez 36 miesięcy. – Wydłużyliśmy ten okres w znowelizowanej ustawie, aby nie usuwać niepotrzebnie danych użytkownikom aut osobowych, którzy zapewne będą rzadko zaglądali na swoje konto, w przeciwieństwie do przewoźników – tłumaczył dy-

rektor w Centrum Informatyki Resortu Finansów Maciej Górski.

Serwer CIRF znajduje się w Radomiu. Służące do naliczania opłat dane geolokalizacyjne będą przechowywane przez 9 miesięcy.

25 maja podczas prezentacji dla dziennikarzy pełnomocnik MF ds. informatyzacji Przemysław Koch nie mógł zarejestrować się do systemu, który się zawiesił. Pełnomocnik tłumaczył, że to skutek pracy w środowisku testowym. Obiecał, że produkcyjne będzie działać lepiej, ponieważ przeszło próby. – Zakontraktowaliśmy 2 przebiegi testów bezpieczeństwa, zidentyfikowaliśmy podatności systemu, usunęliśmy je i uzyskaliśmy potwierdzenie skuteczności poprawy. Trwają testy wydajnościowe, funkcjonalne i zgodności z wymaganiami biznesowymi. Będziemy gotowi z bezpieczeństwem systemu zgodnie z harmonogramem – zapewnił.

Nowy i dotychczasowy system poboru myta będą współistnieć przez kwartał. Sejm przyjął 20 maja nowelizację ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw, które pozwalają przedłużyć działanie viaTOLL do 30 września.

ZMPD domagało się dłuższego okresu przejściowego, aby dać przewoźnikom więcej czasu na zmianę systemu. Na ko-

niec 2020 roku w viaTOLL było zarejestrowanych 1,6 mln pojazdów, w tym 91 proc. stanowiły samochody o dmc powyżej 3,5 tony.

Jak płacić?

Twórcy systemu e-TOLL przewidują kilka metod płatności. Darmowa aplikacja, dostępna w Google Play i App Store będzie funkcjonować na większości smartfonów.

Jednak przewoźnicy wybiorą raczej inne możliwości, co wynika z ankiety ZMPD; ponad 36 proc. pytanym wybrało OBU, zaś niecałe 11 proc. zainstaluje Zewnętrzny System Lokalizacyjny (ZSL), który jest znany jako GPS. ZSL wykorzystywany jest także do nadzoru przewoźników w systemie SENT.

Urządzenia Pokładowe (OBU) to metoda stosowana w viaTOLL. Tym razem twórca systemu pozostawił dowolność wyboru, pod warunkiem, że zostanie dokonany spośród urządzeń mających certyfikat KAS.

Strona etoll.gov.pl podawała 29 maja listę certyfikowanych sześciu urządzeń OBU oraz 16 zewnętrznych systemów lokalizacyjnych. Producenci urządzeń elektronicznych muszą jednak liczyć się z brakami i opóźnieniami dostaw półprzewodników, których niedobór się pogłębia. Tym samym z dostępnością OBU i ZSL może być kłopot.

Ministerstwo Infrastruktury informuje

Poszerzenie sieci płatnych dróg w 2022 roku

Ministerstwo Infrastruktury nie wyklucza, że sieć płatnych dróg będzie sukcesywnie powiększana. Nie podaje harmonogramu, ale można spodziewać się, że ustabilizowanie nowego, satelitarnego systemu e-TOLL otworzy techniczne możliwości łatwego objęcia mytem nowych dróg oraz nowelizacji stawek. Ostatnio dokonano tego w 2017 roku, a długość płatnych dróg liczy obecnie 3660 km. Resort zaniechał wprowadzenia opłat na kolejnych odcinkach, gdy okazało się, że nakłady nie zwróciłyby się. Można spodziewać się, że w 2022 roku sieć dróg płatnych dla samochodów ciężarowych będzie wydłużona. Ministerstwo nie mówi nic o nowych stawkach, ale ich wzrost nie jest wykluczony.

Ponieważ flota jest coraz młodsza, maleją wpływy z myta. W 2020 roku viaTOLL pobrał za przejazdy pojazdów ciężkich 1,76 mld zł, tyle samo co w 2018 roku (w 2019 roku było to 1,77 mld zł). Zarazem przebiegi w 2020 roku były o 7,2 proc. większe niż w 2018 roku.

W 2018 roku udział w ruchu pojazdów ciężkich klasy Euro VI sięgnął 30,6 proc., gdy w 2020 roku 46 proc. Jednocześnie udział pojazdów Euro V zmalał z 50,3 proc. do 43,3 proc.

Na drogach niższych kategorii także wzrósł odsetek pojazdów Euro VI (z 24,3 proc. do 39,2 proc. na ekspresówkach oraz z 23,5 do 38,6 proc. na drogach krajowych), ale na tych klasach dróg nadal najpopularniejsze są samochody Euro V (w 2020 roku stanowiły 44,4 proc. ruchu na ekspresówkach oraz 43 proc. na krajówkach).

Ministerstwo Finansów informuje

Ulga e-TOLL

Przepisy znowelizowanej 20 maja ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw przewidują ulgę w podatku dochodowym związaną z wydatkami dotyczącymi poboru opłat drogowych w systemie e-TOLL, czyli na urządzenie i abonament.

Ulga polega na możliwości „odliczenia od dochodu ustalonego za 2021 rok poniesionych w tym roku m.in. wydatków na nabycie zewnętrznego systemu lokalizacyjnego lub urządzenia pokładowego do poboru opłat drogowych w systemie e-TOLL, do wysokości kwoty stanowiącej iloczyn 500 zł oraz liczby systemów lub urządzeń”, napisał fiskus w liście przesłanym do redakcji.

MF zastrzega, że liczba tych systemów lub urządzeń nie może być większa niż liczba pojazdów, które

wykonały w 2021 r. co najmniej jeden przejazd, za który podatnik uiścił opłatę elektroniczną z wykorzystaniem zewnętrznego systemu lokalizacyjnego lub urządzenia pokładowego.

MF podkreśla, że „jest to dodatkowa preferencja w podatku dochodowym, mająca swoje umocowanie w odrębnej podstawie prawnej. Odliczenie poniesionych przez przedsiębiorcę wydatków od dochodu w ramach ulgi e-TOLL nie rzutuje na prawo do rozliczenia wydatków z tego tytułu w kosztach uzyskania przychodów. Oznacza to, że przedsiębiorca, który poniósł wydatek np. na nabycie zewnętrznego systemu lokalizacyjnego lub urządzenia pokładowego do poboru opłat drogowych w systemie e-TOLL, wydatek ten może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów na zasadach ogólnych, a ponadto ten sam wydatek odliczyć od dochodu w ramach ulgi e-TOLL”.



Okiem przewoźnika

W pierwszej połowie czerwca zaczną funkcjonować system e-TOLL, który do 30 września zastąpi dobrze znany i sprawdzony viaTOLL. Sprawdziliśmy, czy przewoźnicy są przygotowani na zmianę.

Robert Przybylski

Tomasz Rejek

Sledzimy informacje na bieżąco

Jesteśmy na bieżąco ze spływającymi informacjami dotyczącymi e-TOLL. Dziwi mnie, że firmy oferujące urządzenia do poboru myta w systemie e-TOLL nie pokazują na stronie internetowej ceny zakupu urządzenia i abonamentu. Takie postępowanie sugeruje ukrywanie kosztów, jakie czekają przewoźnika, i pozbawia zaufania wobec producenta. Aby dowiedzieć się konkretno, należy wysłać e-maila i oczekiwać na odpowiedź telefoniczną lub e-mailową. Mam nadzieję, że szybko się to zmieni, bo wygląda mało profesjonalnie. Przewoźnicy chcą uzyskać konkretne informacje, przede wszystkim o przewidywanych kosztach i miejscach zakupu



oraz instalacji OBU. Nie mogą spotykać się z informacjami typu: „szybko decydujcie się na zakup, bo mamy małą rezerwę”.

Większość przewoźników jest zdezorientowana i niedoinformowana w tej kwestii. Są przekonani, że punkty viaTOLL będą dalej funkcjonowały i dzwonią do nich z prośbą o pomoc.

Pamiętam, jak dekadę temu na dwie zmiany 12 osób w naszym stowarzyszeniu wydawało w kilka miesięcy dziesiątki tysięcy viabox'ów. Nie wyobrażam sobie, aby w tym systemie organizacyjnym przewoźnicy podjęli do końca września setki tysięcy OBU.

Wątpię, aby profesjonalni przewoźnicy decydowali się na aplikację na telefon. Będzie ona marginalną sprawą. Niestety sądzę, że zmierzamy prostą drogą do katastrofy lub następnej próby przesunięcia terminu wejścia nowego systemu poboru opłat drogowych.

Kornelia Lewandowska

e-TOLL z abonamentem

Wprowadzenie e-TOLL to następny kłopot dla przedsiębiorców: Brexit, Pakiet Mobilności, rozliczenia kierowców, pandemia. To kolejna rzecz, którą trzeba się zająć.

Widać, że przewoźnicy, zwłaszcza krajowi, którzy nie należą do branżowych stowarzyszeń, nie wiedzą, jak nowy system będzie wdrażany, są sfrustrowani brakiem informacji. Taką kampanię powinien zrobić viaTOLL, którego stronę regularnie odwiedzają przewoźnicy. W rezultacie mało kto orientuje się, co jest przygotowywane.

Przewoźnicy jeszcze nie wiedzą, na jakie urządzenia do poboru myta w systemie e-TOLL zdecydować się. Na pewno odpada aplikacja mobilna, ponieważ przewoźnicy już nie wyposażają kierowców w telefony, wykorzystują inne kanały komunikacji. Telefony niszczyły się, kierowcy gubili je i praktyczniejsze okazały się inne rozwiązania. Ponadto wielu kierowców ma telefony na przyciski.



Słabą stroną aplikacji jest także konieczność kontroli przez kierowcę czy telefon ma zasięg. Jak prowadzący ma jednocześnie prowadzić samochód i patrzeć na telefon? To rozwiązanie nie nadaje się dla transportu.

Przewoźnikom nie podoba się również, że to oni muszą odpowiadać za łączność. Przecież to poborca podatku powinien martwić się o takie rzeczy. W innych krajach kierowca otrzymuje urządzenie gotowego systemu i nic go nie interesuje. U nas przewoźnik musi wszystko sobie sam zorganizować, żeby zapłacić podatek.

Nie wiemy jak duży będzie wymagany przesył danych, a większość ma wykupiony abonament na 2 GB. Obawiam się, że przy obciążeniu telefonu wysyłką danych e-TOLL, limit może być szybko wyczerpany i co wtedy? viaTOLL nie wymaga płacenia abonamentu, zaś e-TOLL wprowadzi ten obowiązek. Przewoźnicy obawiają się kolejnej opłaty.

Każdy przedsiębiorca, który posiada GPS również płaci abo-

nament. Monitoring to powszechne rozwiązanie, spedycje wymagają, żeby przewoźnicy byli wyposażeni w GPS, który umożliwia nadzór na transportem towaru i np. co 2 godziny wysyłany jest sygnał informujący gdzie znajduje się pojazd.

Przedsiębiorcy nie mają jasności, ile będzie kosztować i jaka jest oferta. To wszystko jeszcze się tworzy. Wczoraj po raz pierwszy rozmawiałam z dostawcami urządzeń. Dziwi mnie, że nie chcą podać cen swojej oferty, montażu i abonamentu. Dopiero po dłuższej rozmowie dowiedziałam się szczegółów i to mnie trochę uspokoiło.

Dostrzegam korzyści z ZSL, bo posiadają funkcje przydatne przewoźnikom, które do tej pory nabywali u innych dostawców. W sumie to może okazać się dobrym rozwiązaniem.

Telematyka i informatyka będą coraz powszechniejsze, będą też ułatwiać obsługę pojazdów. Przyspieszą zbieranie danych oraz ułatwią administrowanie nimi. Widzę to po moich klientach, którzy przesyłają mi dane z tachografów. Firmy, które mają wdrożone rozwiązania teleinformatyczne, w kilka sekund przesyłają mi na koniec miesiąca kompletne dane. Te przedsiębiorstwa, które nie mają takiego systemu, zbierają dane na piechotę i dosyłają po kawałku, przez co tracą czas.

Karol Rychlik

Nowe obowiązki

Ostatnio Czesi wprowadzili nowy system poboru myta i o tym fakcie dowiedzieliśmy się z wyprzedzeniem, m.in. otrzymując liczne zawiadomienia drogą elektroniczną, zaś kierowcy dostali ulotki. Była to przejrzysta informacja i dzięki niej łatwo mogliśmy się dostosować do nowych warunków. W przypadku e-TOLL nie mamy takiej komfortowej sytuacji.

Każdy będzie szukał informacji w punkcie klienta. Na razie trudno mówić, jakie rozwiązanie będzie łatwiejsze dla przewoźnika i jakie urządzenie wybrać do opłacania myta, ponie-



waż nie znamy cen i warunków technicznych oferty. Na dodatek nie mamy pewności co do sprawności systemu, a w takim wypadku trudno wybrać docelowe urządzenie. Nie słyszałem, aby przewoźnicy decydowali się na aplikację. Zaufam raczej OBU, a na pewno nie żadnej aplikacji. Ona nadaje się dla użytkowników pojazdów lekkich, płacących myto sporadycznie.

Liczę na to, że będą dostępne wszystkie możliwości opłat, ale nie wierzę, aby wszystkie 4 działały jednocześnie. Nowe myto jest za szybko wprowadzone. Nie braliśmy udziału w testach i nie mamy zaufania do tego systemu, do jego bezpieczeństwa z punktu widzenia przewoźnika.

Choćby taki przykład: jeśli aplikacja nie działa, nie mamy prawa zjechać z płatnego odcinka. Kierowca nie wie, co ma zrobić. Obawiam się, że to się skończy jak na Białorusi. Jeżeli tam kierowca nie odnotuje piknięcia, musi zatrzymać się i stwarza tym samym zagrożenie w ruchu drogowym. Zawiadania służby, one nakładają mandat, przewoźnik odwołuje

się, sąd uznaje odwołanie za zasadne i pieniądze są zwracane. Problemem są wypadki, do których dochodzi, ponieważ ktoś się zagapi i wjedzie w stojący na poboczu samochód.

Nie jest jasne, w jaki sposób poradzą sobie zagraniczni przewoźnicy. Jesteśmy krajem tranzytowym, większość firm z wschodniej granicy nie zarejestruje się on-line, lecz będzie szukać pomocy bezpośrednio w punkcie klienta. Nie wiemy, w jakich językach będzie działał strona. Jeśli będą to 4 języki (polski, angielski, niemiecki, rosyjski), to będzie pół biedy.

Przy okazji wprowadzenia nowego systemu poboru myta trzeba podkreślić, że Komisja Europejska i rząd dorzucają nam nowych obowiązków administracyjnych. Biurokratycznej pracy jest tyle, że musimy zatrudniać dodatkowych pracowników. Ciągłe przybywa coś nowego i przez to rosną koszty.

Jesteśmy umęczeni dokładaniem biurokratycznych obowiązków, które nam niczego nie dają. A poduszki bezpieczeństwa rząd sobie gwarantuje naszymi pieniędzmi. Chcemy być traktowani poważnie, bo jesteśmy poważną gałęzią przemysłu.

Nie nadążamy za tym, co serwują nam ustawodawcy. Każdy czegoś oczekuje i musimy dopasować się do cenowego poziomu rynku. Zanim wytłumaczymy klientom powód podwyżek, możemy stracić kontrahenta, ponieważ będzie on szukał tańszych dostawców usług.

Nie widzę możliwości konkurowania na tym rynku, gdy nam się ciągle coś dokłada, zmienia podatki, zagląda w portfel... Ile tego jeszcze możemy wytrzymać. Wiem, że jest w nas wiele polotu, jesteśmy narodem, który potrafi odnaleźć się w najgorszej sytuacji, ale ile można? Nie mamy siły krzyczeć, zresztą nie mamy nawet kiedy, bo musimy zajmować się robotą.

Wojciech Sieńko

Do końca czerwca sytuacja się wyjaśni



Teoretycznie mój operator GPS będzie współpracował z e-TOLL. Nie wiadomo jeszcze, jak to będzie wyglądało, ale do końca czerwca sytuacja się wyjaśni. Nowy system poboru myta to jedna wielka niewiadoma, ale już nie ma takiego strachu jak kilka tygodni temu, gdy zupełnie nic nie było wiadomo. Na szczęście jest więcej czasu na zmianę urządzeń i dostosowanie się do nowego poboru myta.

Według nas rozwiązaniem nie do przyjęcia jest aplikacja na telefon. To może być dobre dla okazjonalnych wyjazdów prywatnych – ale nie dla firmy transportowej.

Kulawy jest sposób informowania przewoźników o zmianach. Gdyby nie ZMPD, nie wiedzielibyśmy, co się kroi. Jako członkowie ZMPD mamy dostęp do informacji, ale nie wiem, skąd wezmą informację zagraniczni przedsiębiorcy. Skąd np. Czech ma wiedzieć, co się zmieni i jak się przygotować? Kampania informacyjna to tragedia. Zero informacji, wszystko jest na ostatnią chwilę.

Ministerstwo Finansów broni się przed zarzutami

Krajowa Administracja Skarbowa uważa, że zarzuty przewoźników są nieuzasadnione, a wszystkie procedury przy wprowadzaniu e-TOLL zostały zachowane.

Robert Przybylski

Przewoźnicy uważają, że rolą państwa jest zapewnienie narzędzi do poboru podatku, jakim jest myto. W związku z tym oczekują, że urządzenie pokładowe (OBU), jak i łączność między nimi a systemem rozliczeniowym będą zapewnione przez poborcę podatków.

KAS zgadza się co do zasady, ale prezentuje własne argumenty w piśmie szefa KAS Magdaleny Rzeczkowskiej, skierowanym do prezesa ZMPD Jana Buczka.

Model wolnorynkowy

W swoim liście KAS przywołuje art. 7j ust. 2 dyrektywy 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

Przytoczony przepis nakłada obowiązek zapewnienia przez państwo członkowskie urządzenia rejestrującego w przypadku, gdy „państwo członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie przy użyciu systemu, który wymaga zainstalowania urządzenia rejestrującego w pojeździe”.

KAS tłumaczy, że „w przypadku wprowadzenia systemu niewymagającego zainstalowania urządzenia re-

jestrującego taki obowiązek nie występuje. W systemie e-TOLL nie istnieje obowiązek prawny zainstalowania konkretnego urządzenia wskazanego przez poborcę opłaty, bowiem urządzeniem rejestrującym w systemie e-TOLL będzie również bezpłatna aplikacja mobilna e-TOLL PL. Art. 3 ust. 1 dyrektywy 2019/520, do którego odсыła dyrektywa 1999/62/WE, odnosi się do systemów elektronicznego poboru opłat drogowych wymagających „instalacji lub używania OBE” (urządzenia pokładowego), co dopuszcza interpretację, zgodnie z którą OBE może mieć także postać aplikacji na powszechnie dostępne obecnie urządzenia mobilne”.

Resort finansów zwraca uwagę, że przyjął wolnorynkowy model dystrybucji urządzeń OBU/ZSL, który „odpowiada wymogowi „rozsądnych warunków administracyjnych i ekonomicznych”. Nie ma także obowiązku dostarczenia urządzeń za darmo.

Fiskus założył, że w sieci obsługi klienta, zarządzanej przez KAS, dostępne będą urządzenia dostarczane przez podmioty trzecie. Każdy użytkownik pojazdu ciężkiego może wybrać rodzaj urządzenia oraz jego dostawcę.

Koszty urządzeń i danych

MF podkreśla, że „dostęp do urządzeń przekazujących dane lokalizacyjne będzie zapewniony w otwartym

modelu dystrybucji urządzeń pokładowych (OBU) oraz zewnętrznych systemów lokalizacyjnych (ZSL). Dystrybucja urządzeń OBU i ZSL będzie się zatem odbywała na zasadach wolnorynkowych. Resort finansów jest w stałym dialogu z dostawcami tych urządzeń, tak aby ich ilość w momencie uruchomienia systemu była wystarczająca.”

Administracja dodaje, że wykorzystywane w Europie OBU, pracujące w technologii GSNS oraz DSRC, kosztują 100-150 euro. „W systemie e-TOLL jedynym wymogiem jest przekazywanie danych geolokalizacyjnych. Nie jest wymagana komunikacja w technologii DSRC, z tego względu mogą być wykorzystywane urządzenia o prostszej konstrukcji i tym samym można się spodziewać pojawienia na rynku urządzeń o niższej cenie”, przypuszcza MF.

Resort odniósł się także do kosztów przesyłu danych. MF szacuje, że w przypadku aplikacji będzie to 1 GB na 300 tys. km. Dodatkowo przedsiębiorcy uzyskają możliwość odliczenia do 500 zł netto za każde zakupione w 2021 roku urządzenie.

Kary za brak opłat

Przewoźnicy postulują uchylenie przepisu, który uniemożliwia uiszczenie przez użytkownika zarejestrowanego w systemie e-TOLL należności za przejazd po drodze płat-



nej w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu, jeżeli miała miejsce kontrola drogowa, a także powoduje dodatkowo nałożenie kary pieniężnej.

W liście do ZMPD szefowa KAS stwierdziła, że „Proponowane wezwanie do uiszczenia nieopłaconej należności nie jest możliwe ze względu na brak danych o nieuiszczonej opłacie. Naruszenia są rejestrowane w konkretnym miejscu na drodze objętej opłatą elektroniczną – poborca nie ma informacji o długości trasy, jaką pokonał dany pojazd, zatem nie ma możliwości obliczyć kwoty brakującej opłaty. Jeśli wystąpi naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpła-

ty (ze względu na brak środków), a dane geolokalizacyjne zostały przekazane do systemu, przewidywane jest odstępstwo od nałożenia kary pieniężnej, gdy podmiot obowiązany uiszcza tę opłatę w terminie 3 dni od daty zakończenia przejazdu.”

KAS przypomina, że możliwe jest wnoszenie zapłaty w formie przedpłaty lub płatności okresowej z zabezpieczeniem.

Podwyżki myta legalne

Przewoźnicy protestują przeciw corocznej waloryzacji stawek opłat za przejazd po drogach krajowych. MF przekonuje, że waloryzacja o wskaźnik inflacji pozwoli utrzymać realną

wartość opłat, które nie były zmieniające od 2011 roku.

W ostatniej dekadzie inflacja wyniosła 19,8 proc., oblicza fiskus. Resort dodaje, że „zgodnie z jedną z zasad UE – „korzystający płaci”, utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej powinno być ponoszone przez użytkowników. Realne zużycie dróg generuje właśnie transport ciężarowy”.

Szef KAS podkreśla, że „W przepisach określono, że stawki zwaloryzowanej opłaty nie mogą przekroczyć stawek maksymalnych wynikających z innych przepisów, co oznacza zgodność z prawem unijnym. Należy podkreślić, że przepisy unijne nie zabraniają automatycznej waloryzacji stawek opłat drogowych”.

Wakacyjne szaleństwo sprzed dziesięciu lat



łowie miesiąca pojawiły się pierwsze zatrudnione osoby. Z początkiem kwietnia utworzyliśmy 7 własnych Punktów Obsługi Klienta, zatrudniliśmy również kierowników regionalnych.

Koniec marca i początek kwietnia był okresem podpisywania umów na najem miejsc dla POK, wyposażania lokali w niezbędny sprzęt. Trwał również proces rekrutacji personelu do prowadzenia bezpośredniej obsługi klientów. Pracowników udało nam się wybrać perfekcyjnie.

Wstępna faza rejestracji do systemu viaTOLL rozpoczęła się 1 maja od otwarcia Granicznych Punktów Dystrybucji. Następnie 4 maja ruszyły wszystkie POK, zarówno własne ZMPD, jak i te, które utworzyliśmy wspólnie z regionalnymi stowarzyszeniami transportowymi. Zainteresowanie rejestracją i podpisywaniem umów w ramach nowego systemu poboru opłat w początkowej fazie było niewielkie. Klienci nie wierzyli, że system viaTOLL wystartuje zgodnie z terminem, czyli 1 lipca.

Pierwszą umowę w ramach nowego systemu podpisał przewoźnik na początku maja w punkcie w Mogilanach. W czerwcu liczba rejestrujących umowy zwiększyła się znacząco. Zdaliśmy sobie sprawę, że do pierwszej fazy, czyli rejestracji klien-

tów w systemie viaTOLL, potrzeba będzie dużo więcej pracowników i stanowisk sprzętowych.

W bardzo szybkim tempie musieliśmy powiększyć kadrę w biurze ZMPD, rozrastały się także same punkty. Dzięki uprzejmości wynajmujących zajęliśmy praktycznie wszystkie wolne przestrzenie: korytarze, przejścia, sale konferencyjne. Jednak nawet punkty pracujące po 10 godzin nie były w stanie obsłużyć wszystkich chętnych do rejestracji klientów.

Po uzgodnieniu z firmą Kapsch przedłużyliśmy czas otwarcia POK do 14 godzin, zwiększyliśmy także liczbę pracowników. Powtórnie stanęliśmy przed koniecznością zatrudnienia pracowników, co w tak krótkim czasie było niezwykle trudne.

Nowo przyjętych należało przeszkolić i przygotować do pracy na systemie CRM, w którym dokonywano rejestracji każdej umowy, każdego pojazdu. Nie było łatwo znaleźć odpowiednie osoby, a co najważniejsze obdarzyć je zaufaniem. W tym czasie zdecydowana większość operacji finansowych była realizowana płatnościami gotówkowymi. W punktach codziennie rozliczano dużą ilość gotówki, która była odbierana przez konwoje bankowe. Oczywiście przy tak dużym obrocie gotówką baliśmy się defraudacji, ale udało

System viaTOLL ma już dziesięć lat. Początek jego funkcjonowania był burzliwy. Okazało się, że nie tak łatwo jest zmienić pobór myta z systemu winietowego na elektroniczny i szybko zarejestrować w nim ponad pół miliona samochodów. Uczestnicy tamtych wydarzeń wspominają gorący okres lata 2011 roku.

Robert Przybylski

System poboru opłat viaTOLL na polskich drogach został uruchomiony w lipcu 2011. Był prawdziwą rewolucją, zastąpił przestarzały i nierentowny system winietowy. Na wszystkich kierowców samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, korzystających z sieci dróg płatnych w naszym kraju, nałożono ustawy obowiązek wnoszenia opłat w sposób elektroniczny,

za pośrednictwem urzędów pokładowych viaBox.

Prace nad nowym systemem rozpoczęto wiele miesięcy wcześniej. Wybrano wykonawcę i operatora systemu, odpowiedzialnego za jego wdrożenie i późniejsze zapewnienie prawidłowego działania. Operatorem została firma Kapsch Telematic Services Poland.

Jednym z podwykonawców projektu, odpowiedzialnym za stworzenie i prowadzenie miejsc obsługi klienta, było Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

W maju 2011 roku 223 miejsca obsługi klienta, w tym 16 Punktów Obsługi Klienta, 17 Przygranicznych Punktów Dystrybucji oraz 190 Punktów Dystrybucji zlokalizowanych na stacjach benzynowych, rozpoczęły rejestrację klientów w systemie viaTOLL.

Maciej Borowski, kierownik zespołu viaTOLL w ZMPD

Przygotowania do uruchomienia poboru opłat drogowych viaTOLL rozpoczęły się w ZMPD na dobre w marcu 2011 roku. W zespole viaTOLL po-





Wynajęto autobusy, które z przejść granicznych, m.in. w Kołbaskowie, dowозиły do Szczecina kierowców chcących się zarejestrować w systemie. Zielona Góra przyjęła klientów z Olszyny i ze Słubic.

się przebrnąć przez ten pierwszy, pionierski okres bez strat.

W najbardziej gorącym okresie - w prężności i dosłownie (przełom czerwca i lipca z ogromnymi upałami) - pracowaliśmy przez 24 godziny na dobę. Punkty Obsługi Klienta w tej fazie działały praktycznie bez przerwy.

Żeby pomóc punktom granicznym, w których tworzyły się gigantyczne kolejki, zaproponowałem firmie Kapsch rozwiązanie, jakie doraźnie, ale skutecznie pozwoliłoby rozładować niezwykle trudną sytuację.

Wynajęto autobusy, które z przejść granicznych, m.in. w Kołbaskowie, dowозиły kierowców chcących się zarejestrować w systemie do Szczecina. Zielona Góra przyjęła klientów z Olszyny i ze Słubic.

Bardzo często kierowcy wyznaczali jednego z nich, który jechał do POK i załatwiał sprawy dla kilku czy kilkunastu innych. Przewoźnicy pomagali sobie, a my im, i to była udana współpraca. Chcieliśmy jak najszybciej pomóc operatorowi rozładować kolejki przed otwarciem systemu.

W Punktach Obsługi Klienta sytuacja była już tak ciężka, mimo całodobowej obsługi, że setki klientów oczekiwało na rejestrację w ogromnych kolejkach. Organizowały się na-

wet komitety kolejkowe. Operator systemu Kapsch dowoził do wszystkich obłożonych punktów i rozdawał oczekującym w kolejce kanapki.

Średni czas obsługi był niestety dość długi, system CRM działał bardzo wolno, czasami zawieszał się w trakcie rejestracji klienta. Jednym z największych punktów obsługi w kraju był POK w Ołtarzewie pod Warszawą, w szczytowym momencie pracowało tam 30 osób na trzy zmiany po 24 godziny na dobę. To w tym punkcie zarejestrowała się największa liczba klientów. Porównywalne pod względem obciążenia były punkty w Mogilanach, Poznaniu, Strykowie, Rzeszowie, Gdyni, Wrocławiu, Bydgoszczy i w Białej Podlaskiej.

Wszystkie miejsca obsługi klienta do końca września rejestrowały bardzo dużo firm. Co jest ogromnie ważne, nie zdarzyło się, żeby w tej początkowej fazie zabrakło urządzeń pokładowych OBU. Zawsze w odpowiednim czasie dostarczano je do punktów. Wtedy dostawy do POK były co dwa dni po 500 urządzeń, dziś jest to góra 50 sztuk. Mimo trudności, z jakimi przyszło nam się zmierzyć, udało się w 2011 roku uruchomić nowy system poboru opłat viaTOLL, który nieprzerwanie działa do dziś.

Przez 10 lat ZMPD odpowiadało za bezpośrednią obsługę klienta, szkolenia pracowników GPD, POK, jak i na stacjach paliw, gdzie umiejscowione były Punkty Dystrybucji viaTOLL. Współpraca ze wszystkimi osobami i podmiotami zaangażowanymi w uruchamianie, a później obsługę systemu poboru opłat drogowych viaTOLL, przebiegała sprawnie. Było to bardzo duże wyzwanie dla ZMPD – całego zespołu viaTOLL. Wszyscy pracownicy i współpracownicy wykazali się niezwykłym zaangażowaniem i determinacją w realizacji tego ogromnego przedsięwzięcia, za co dziękuję.

Od kilku lat ZMPD realizuje kolejne duże zadanie. Stworzyliśmy Zespół Opłat Drogowych, który pomaga klientom realizować opłaty drogowe w systemach innych operatorów zagranicznych. Trzonem naszego nowego zespołu są pracownicy, którzy zbierali doświadczenia z nami od samego początku projektu viaTOLL: Radosław Jerka, Aleksandra Nowak i Piotr Kozłowski.

Irmína Stachowiak, kierownik POK Ołtarzew

Od 1 kwietnia 2011 roku pracuję w Punkcie Obsługi Klienta w Ołtarzewie. Otwarcie systemu dla klientów nastąpiło zgodnie z planem, tj. 2 maja. Na początku w punkcie pracowało 7 osób, które cały czas szkoliły się, z niecierpliwością czekając na klientów, żeby sprawdzić jak w praktyce działa system. Pierwszym chętnym był okoliczny rolnik. Wiedział, że pojawi się elektroniczne myto i bez kolejki podpisał umowę jako pierwszy. Nawału pracy jednak nie było.

Dopiero pod koniec maja przybyło klientów i od 1 czerwca wydłużaliśmy godziny otwarcia do 14 godzin dziennie od poniedziałku do piątku i 6 godzin w soboty. Zatrudniiliśmy dodatkowe 3 osoby i razem zespół liczył 10 osób.

Szybko okazało się, że pracy jest tyle, że trzeba zatrudnić kolejnych pracowników. Od 20 czerwca do 19 lipca POK był czynny całodobowo w dni robocze, w soboty do godziny 21 (niedziele mieliśmy wolne). Zatrudniiliśmy dodatkowo 20 osób i uruchomiliśmy nowe stanowiska obsługi klienta. Jednak nawet wtedy, pomimo ca-



łodobowej pracy i 30-osobowej obsady nie byliśmy w stanie obsłużyć wszystkich chętnych.

Na przełomie czerwca i lipca kierowcy koczowali po dwa dni w kolejkach pod punktem w Ołtarzewie, żeby podpisać umowę i wydzierzać urządzenie pokładowe. Stojący w kolejce tworzyli listy oczekujących, nocowali w samochodach. Oczekującym Kapsch dostarczał kanapki.

Gdy późnym wieczorem wychodziłam do domu, kierowcy prosili „pani szybko śpi i szybko do nas wraca”. Ale mimo nawału pracy, czuliśmy radość, że tworzy się coś nowego.

Z dzisiejszej perspektywy uznaję rozruch viaTOLL, mimo olbrzymiej pracy w to włożonej, za emocjonującą przygodę. Teraz w Ołtarzewie pracują 2 osoby.

Marta Kaczmarek, kierownik POK Zielona Góra

U nas pracowało 12 osób - 6 w stałym zespole oraz 6 zatrudnionych na 2 miesiące. Punkt był czynny od 7 do 21.30, od poniedziałku do soboty.

Działaliśmy od połowy kwietnia. Niestety większość klientów zwlekała z rejestracją do ostatniej chwili. W rezultacie na dwa tygodnie przed uruchomieniem systemu, rejestracja wymagała kilkugodzinnego czekania w kolejce. W ostatnim tygodniu czerwca było już tyle pracy, że „nie wiedzieliśmy jak się nazywamy”. Zdarzyło się, że dzień wcześniej musieliśmy szukać osób chętnych do pracy, które by rano przyszły do biura. Nowy pracownik otrzymywał krótkie szkolenie. Tak funkcjonowaliśmy



całe wakacje. We wrześniu było już spokojniej i od tego miesiąca zostaliśmy w 3 osoby: 2 do obsługi viaTOLL i kolega od ubezpieczeń Lutza.

Musieliśmy opanować proces rejestracji i uczyliśmy się na swoich błędach. System wymagał dużo dokumentów i niepotrzebnych danych. W rezultacie nie było czasu na zeskanowanie dokumentów do systemu. Aby przyspieszyć rejestrację, zbieraliśmy kserokopie dowodów rejestracyjnych, certyfikatu oraz umowy leasingowej i wysyłaliśmy do Kapscha. Co drugi dzień cała wieża paczek przy drzwiach czekała na kuriera, a sterty były wyższe od niego. Paczki z urządzeniami pokładowymi nie mieściły się w biurze.

Chcąc usprawnić obsługę, pracownik przechodził wśród czekających na rejestrację i sprawdzał dokumenty, aby klient nie stał na darmo w kolejce. Dla ułatwienia przygotowaliśmy dla nich listę niezbędnych dokumentów. Czas rejestracji jednej osoby zależał od liczby pojazdów, ale i tak trwało to minimum godzinę. System elektroniczny był przeciążony, wolno chodził, potrzebował czasu, aby otworzyć jedną umowę. Jeśli klient posługiwał się kartą, to za każdy pojazd musiał płacić osobno. Gdy dowiadywał się o tym, wołał pojechać do bankomatu i zapłacić gotówką, bo tak było szybciej.

Któregoś dnia zadzwonił do nas Maciek Borowski, z poleceniem, aby znaleźć firmę wynajmu autobusów i przywozić chętnych z punktu granicznego, bo tam tworzyły się największe kolejki.

Klienci czasem dzwonili z trasy

tuż przed zamknięciem z prośbą, żeby na nich poczekać. Z tego powodu czasem zamykaliśmy punkt po godz. 22. Zdarzało się, że przyjeżdżali do nas z Poznania. Stojąc tam w kolejce, dzwonili z pytaniem, jaka u nas jest sytuacja. My ocenialiśmy ją na godzinę czekania, gdy w Poznaniu było to np. 10 godzin.

Maciej Wąsowicz, kierownik GPD Kołbaskowo

Punkt Kołbaskowo organizowałem od drugiej połowy marca. Przyjmo- wałem ludzi do pracy, zwoływałem pierwsze spotkania. Najwięcej obowiązków miałem z przejęciem obiektu, który znajdował się po niemieckiej stronie. Był to typowy budynek przejścia granicznego. Na początek otrzymałem tylko adres i telefon do nieznanego mi człowieka.

Zacząłem od kupna mebli, łącznie z zamówieniami biurek, szaf, bo w pomieszczeniach nic nie było. W kwietniu w punkcie pracowało już łącznie ze mną 6 osób: Barbara, Kamila, Magda, Magdalena, Sylwia i Jarek.

Do połowy maja nic się nie działo. W połowie czerwca wielki parking zapełnił się samochodami. Pojawiły się kolejki, niemiecka telewizja oraz niemiecka policja z interwencją, bo nie przepuszczaliśmy w pierwszej kolejności autokarów. One też musiały mieć urządzenia pokładowe viaTOLL.

To był lipiec, autokary wozili niemieckich emerytów do polskich kurortów. Średnia wieku pasażerów wynosiła chyba 80 lat i w szklanej bańce autobusu trudno było im wytrzymać. A my mieliśmy jedną toaletę dla



wszystkich, która w końcu nie nadawała się do użytku i musieliśmy ją zamknąć.

Policjantom (jeden z nich był Polakiem mieszkającym w Niemczech) spokojnie wyjaśniliśmy problem. Jedno stanowisko przeznaczaliśmy dla kamperów i autokarów, a reszta kierowców czekała do dwóch stanowisk. Pracowaliśmy w ostrym dyżurze na 3 stanowiska.

Przez pierwsze dni nie wiedzieliśmy, jak wyglądają wydawane przez najróżniejsze państwa dowody rejestracyjne i dokumenty rejestracyjne firm. Po kilku dniach sami stworzyliśmy atlas dokumentów.

W kolejce czekało po kilkadziesiąt osób różnych nacji, trafił się nawet samochód kempingowy z Indii. Mieliliśmy mnóstwo kierowców z Hiszpanii, którzy wozili półprodukt do fabryki opon i mieli wielkie problemy z wjazdem.

Przez 4-5 gorących tygodni dobrze poznaliśmy charaktery narodowe. Hiszpanie i Francuzi byli wyluzowani, podobnie jak przewoźcy wielkie wiatraki Holendrzy. Niemcy z dawnego NRD są układniejsi, natomiast Niemcy z RFN bardziej roszczeniowi, podobnie jak Rosjanie, ale napięcia udawało się rozładować.

Nie mieliśmy problemów z nad-

miernymi emocjami wśród kierowców. Dziewczyny działały na nich jak balsam, każdą sytuację potrafiły załagodzić uśmiechem i rozmową. Nie miały bariery językowej. Basia była po iberystyce i romanistyce i kierowcy z Hiszpanii i Francji byli zachwyceni, że ktoś do nich mówi w ich ojczystym języku. Aż szkoda, że ten zespół się już razem nie pracuje.

Czasochłonne były dojazdy do pracy, które wymagały przekroczenia granicy. Żeby nie tracić czasu na granicy i na dojazdy, koleżanka przewiozła dwie składane kanadyjki.

Niemcy wstawili nam aneks kuchenny: całą zabudowę, czyli kuchenkę z lodówką i zmywarką. Dzięki temu mogliśmy przygotować coś ciepłego do jedzenia.

Michał Kraus, kierownik terenowy Wrocław

Jestem w viaTOLL już ponad 10 lat, od marca 2011 roku. Tego miesiąca ruszyły w Kapschu szkolenia z argentyńskimi deweloperami systemu. Tamtejsi programiści wyszkolili wśród nas grupę trenerów.

Takie szkolenia były dobrym pomysłem. W ich trakcie wychodziło dużo tematów, o których Kapsch nie pomyślał, np. co będzie, gdy auto ciągnie przyczepę i zestaw przekroczy 3,5 tony? Programiści wprowadzali rozszerzenia na tego typu przypadki. Wiele funkcjonalności nie działało w marcu i były z czasem uruchomiane. Tamtej wiosny w Kapschu często bywaliśmy na szkoleniach.

Przekazywaliśmy wiedzę najpierw kierownikom stacji paliw, następnie wszystkim wyznaczonym przez nich pracownikom. Na stacjach zawsze była rotacja, personel zmieniał się nawet co miesiąc, więc szkolenia często powtarzaliśmy. Tymczasem każda placówka musi zapewnić jedną osobę na zmianie z uprawnieniami. Kierownictwo obiektów podchodziło różnie do tego zagadnienia: nakazywało szkolenia wszystkich lub tylko części personelu.

Mimo to niektóre z nich zanotowały opóźnienie. Powodem były np. problemy z łącznością. W trakcie szkolenia informatycy zdalnie uruchamiali system na stacji. W Strzelcach Opolskich, podczas takiego szkolenia od razu trafił się pierwszy klient. To już



był okres kolejek, komitetów i list kolejowych.

Na innej stacji (nie pamiętam miesiąca) system ruszył, ale zaraz zabrakło w drukarkach tonerów do wydrukowania kilku stron umowy. Klient czekał, aż z Wrocławia dowiozemy toner na stację.

Od początku czerwca do końca lipca 2011 roku to było istne szaleństwo. Kierownicy stacji przeklinali nas za ten biznes, bo na stacji kłębiły się tłumy. Zawsze musiałem przekonać ich, żeby ta robota szła.

Choć pracownicy byli szkoleni, to nie do końca było jasne jak np. czytać dowody rejestracyjne. Z tego powodu pojawiło się sporo błędów przy rejestracji do systemu viaTOLL. Zdarzały się błędy popełniane z niewiedzy i braku praktyki, np. wpisanie nieprawidłowej klasy wagowej. Niektórzy przewoźnicy dostali za to kary i odwoływali się.

Kierowcy czekali w kolejkach i żeby nie marnować czasu stosowali różne rozwiązania: zapisy na godziny, bo wiedzieli, ile średnio schodzi na rejestrację firmy i samochodów; listy kolejkowe; komitety.

Bardzo obciążone były stacje przy autostradach, podobnie jak te funk-

Kierowcy czekali w kolejkach i żeby nie marnować czasu stosowali różne rozwiązania: zapisy na godziny, bo wiedzieli, ile średnio schodzi na rejestrację firmy i samochodów, listy kolejkowe, komitety.

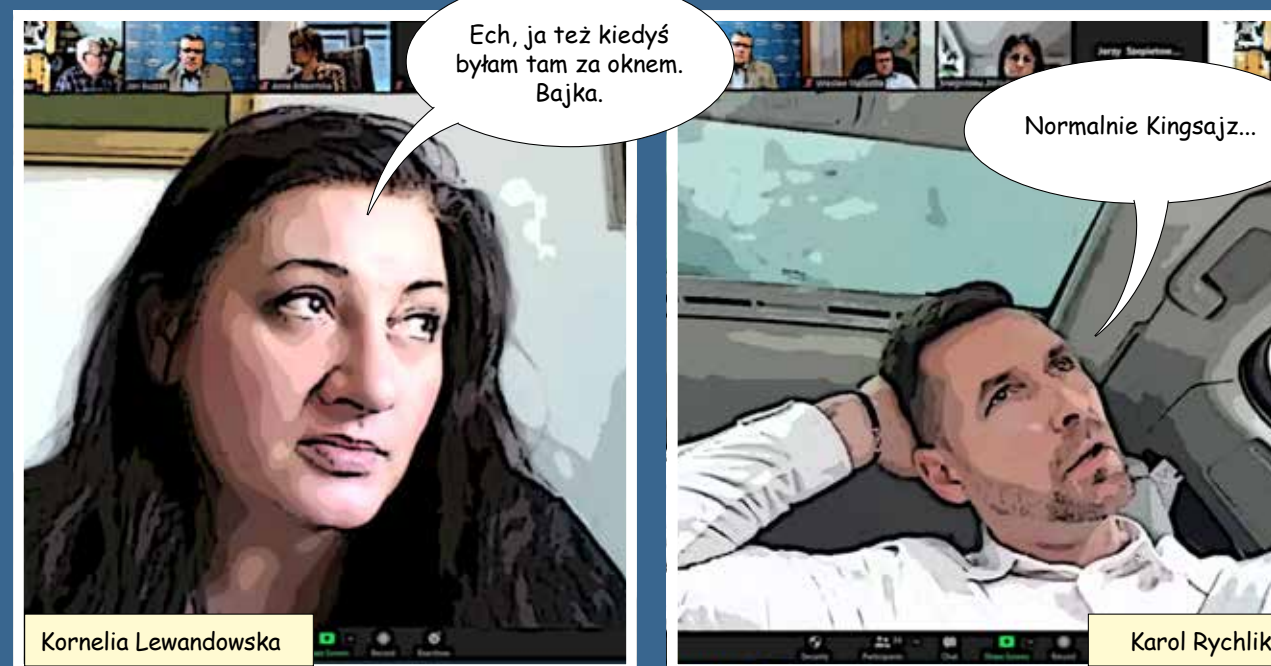
cjonujące daleko od innych punktów. Tłoczno było tam, gdzie trafiło się najmniejsze zagęszczenie punktów, a więc w tych regionach, gdzie nie było dróg płatnych. Czasem klient jechał 70 km, żeby zarejestrować się w viaTOLL. Wcześniej obowiązywały winiety i nie każdy rozumiał zmianę systemu rozliczenia. Zdarzało się, że klienci nie wiedzieli, że viaTOLL nalicza opłatę tylko za to, co się przejeździe. Wielu zarejestrowało się, ale nie korzystało z elektronicznego systemu. Stacje dały sobie radę z wielkim obłożeniem. W szczycie obsługa funkcjonowała non-stop przez 24 godziny na dobę. Stacje dysponowały tylko jednym stanowiskiem z prostszym programem od używanego w POK. Niby w teorii bardziej intuicyjnym, ale trochę wolniejszym w obsłudze.

Czasem wyzwaniem była obsługa zagranicznych klientów. Zdarzyło się,

że klient położył na ladzie urządzenie do poboru opłat z innego kraju i stał milcząc. Domyśliłem się, że potrzebuje viaBox'a. W naszych POK tak była dobierana załoga, żeby przynajmniej jeden język obcy był im znany. W Grzechotkach wszystkim panie mówią biegle po rosyjsku. Na innych granicach trafiali się kierowcy z całej Europy i Azji. Sam obsługiwałem kierowcę z Kirgistanu.

Tamtej wiosny i w wakacje byłem gościem w domu. O urlopie nie było mowy. Cały czas byłem w trasie: jak nie szkolenia, to wsparcie. Jeśli byłem akurat w domu, to dostawałem telefonny z prośbą o wsparcie i pomoc. Telefoniczne rozwiązywanie problemów nie jest łatwe, ale jako szkoleniowiec znaleźliśmy pułapki i wiedzieliśmy na co zwrócić uwagę. Takie szalone tempo i rozruch trwały do września, a w październiku pojechałem na urlop.

Niech żyje offline





Jakie przeciągi?
Tam są tańce, zabawa.

Małgorzata Zdrowska



Prezes Mercedes-Benz Truck Polska rozdawał prezenty.



Z tańcami to spokojnie. Byliśmy w szkole w Ostrołęce.

Akurat, prezes w Ostrołęce? Są na to jakieś dowody?

Piotr Koczyński

Jan Buczek



Był Jurek Szepietowski z przewoźnikami.



A Jeneralski to się nawet popłakał ze wzruszenia.



Ja robiłem zdjęcia, bo wiedziałem, że znajdzie się niedowiarek.

Jan Buczek robiący zdjęcia.



Mnie nie wzięli.

Piotr Mikiel

DKV ma 6400 stacji w Rosji i blisko 350 w Kazachstanie

DKV niedawno poszerzyło sieć o ponad 2100 stacji marki Lukoil, dzięki czemu z kartą DKV można za-tankować w Rosji na 6400 stacjach. W Kazachstanie dołączyło do oferty pełną sieć Gazpromnieftu, a także wszystkie stacje innych lokalnych operatorów, dostosowane do tankowania aut ciężarowych, jak Helios czy Sinooil, łącznie blisko 350 stacji. Ceny w tych punktach oscylują wokół 40 eurocentów za litr. DKV kontroluje jakość paliwa, zapewnia klarowne warunki naliczania rabatów i zwrotu VAT.

Obwody scalone z Saksonii

Niemiecki przemysł zainwestuje najprawdopodobniej w Saksonii w fabrykę obwodów scalonych, których brak doprowadził do przerw w produkcji samochodów, także ciężarowych. Land ma wolne ręce do pracy, wolne działki oraz oferuje dostęp do wody i elektryczności w atrakcyjnych cenach. Władze landu podkreślają, że wzdłuż doliny Łaby działa 2,5 tys. firm technologicznych o łącznych przychodach 16,5 mld euro.

Żyrardów obniżył podatki od aut

Od lipca w Żyrardowie obowiązywać będą minimalne stawki podatku od środków transportowych, dopuszczone przez Ministra Finansów i Polityki Regionalnej. Nowe stawki od 2-osiowego ciągnika siodłowego z zawieszeniem pneumatycznym, tworzącego 40-tonowy zestaw, wynoszą 1381,13 zł, 3-osiowy ciągnik obciążony jest stawką 1684,91 zł, zaś 3-osiowe naczepy z zawieszeniem pneumatycznym mają stawkę 921,50 zł.

Ile aut skontrolowało GITD?

W 2020 roku funkcjonariusze GITD przeprowadzili 145 284 kontrole drogowe, z których 53,1 proc. dotyczyło samochodów przewoźników krajowych. Inspektorzy wydali 14 888 decyzji administracyjnych (48,74 proc. dla przewoźników krajowych) oraz 19 657 mandatów karnych (35,9 proc. otrzymali kierowcy krajowi). Dodatkowo inspektorzy nałożyli 19 231 mandatów za naruszenie prawa o ruchu drogowym (35,9 proc. dla kierowców krajowych). Inspektorzy zatrzymali także 8177 dowodów rejestracyjnych (79,74 proc. przewoźników krajowych).



Szósta edycja „Profesjonalnych kierowców”

Volvo Trucks Polska razem z MJM Brokers, Volvo Financial Services (VFS), MAK Ubezpieczenia, Phillips Poland, Wielton, Continental, PKO Leasing, Ergo Hestia oraz Shell Polska rozpoczęło w kwietniu szóstą edycję programu „Profesjonalni kierowcy”. Akcja skierowana jest do osób posiadających prawo jazdy kategorii C+E, które nie pracują w zawodzie.

Na szkoleniach teoretycznych i praktycznych kierowcy mają szansę zdobyć wiedzę wykraczającą poza standardowe

kursy w szkołach jazdy. Na trzech szkoleniach praktycznych (ostatnie we wrześniu na Torze Jastrzęb) instruktorzy ze Szkoły Doskonalenia Jazdy Volvo Trucks Polska podzieliły się z uczestnikami wiedzą na temat zabezpieczania różnych typów ładunków, manewrowania naczepą, paliw alternatywnych LNG i pojazdów elektrycznych.

Do szkolenia zgłosiło się już ponad 150 chętnych, za nimi są dwa szkolenia teoretyczne (odbywają się on-line) i jedno praktyczne, pod Łodzią.

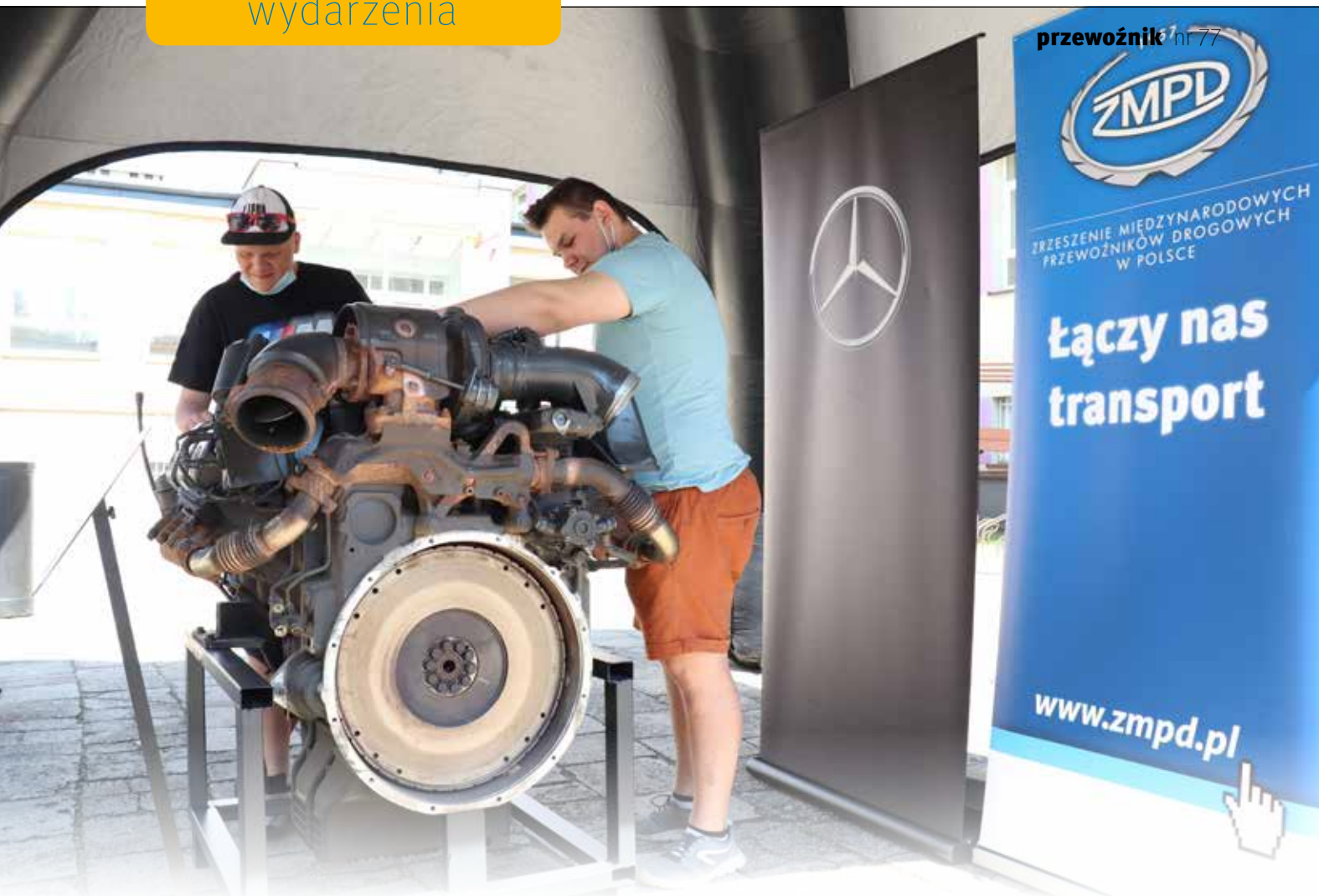
Ciężarówka zapłaci za paliwo



Konstruktorzy Mercedesa i Shell zainstalowali w pokładowym systemie samochodu prototypowy identyfikator pojazdu, współpracujący z prototypem cyfrowej karty paliwowej. Identyfikator ten (Truck-ID) działa jak wbudowany dowód tożsamości, za pomocą którego ciężarówka autonomicznie uwierzytelnia transakcje. Transfer danych, dzięki któremu pokładowy system komputerowy może na stacjach paliw Shell realizować płatności z użyciem cyfrowej karty paliwowej, odbywa się poprzez interfejs programowy Shell SmartPay API. W Stuttgarcie odbyły się pierwsze na stacji próby działania płatności. Do testów użyte zostały normalne pojazdy seryjne, których oprogramowanie rozbudowano jednak o moduł płatnościowy i autoryzacyjny.

Kolejnym elementem technologicznym o kluczowym znaczeniu jest tak zwany Truck Wallet („portfel samochodu ciężarowego”) – i również

w tym przypadku wykorzystano prototyp już istniejący. Truck Wallet to technologia platformowa służąca jako centralny program użytkownika; skupia ona wszystkie aplikacje, które uzyskują dostęp do identyfikatora Truck-ID i wykorzystują go do różnych celów. Jedną z tych aplikacji jest cyfrowa karta paliwowa, opracowana wspólnie przez ekspertów z Mercedes-Benz Trucks i Shell. We wspomnianych testach zastosowano ją w płatnościach on-line do uwierzytelniania i autoryzowania samochodu ciężarowego wobec centralnego systemu zarządzającego stacją paliw: najpierw pojazd na podstawie swojego identyfikatora Truck-ID był rozpoznawany przez system Shell, następnie aplikacja Shell SmartPay API zezwalała na transakcję. Elementem kontroli bezpieczeństwa było porównanie współrzędnych GPS samochodu z lokalizacją stacji paliw – ich zgodność stanowiła warunek aktywacji dystrybutora.



Pomoce naukowe dla szkół od Mercedesesa i ZMPD

Mercedes-Benz Trucks Polska i ZMPD zainaugurowały w Ostrołęce akcję przekazywania pomocy naukowych wybranym szkołom.

Piotr Gawelczyk

Obchodzony w drugi piątek maja Międzynarodowy Dzień Kierowcy Zawodowego, w tym roku przypadający 14 maja, był doskonałą okazją do świętowania zarówno z „profesorami” za kółkiem, jak i przyszłymi adeptami tej trudnej, ale pasjonującej profesji.

Tego dnia uczniowie Zespołu Szkół Zawodowych nr 2 im. 5 Pułku Ułanów Zasławskich w Ostrołęce otrzymali nowoczesną pomoc naukową – silnik Mercedesesa.

Podążać za pasją

Piątkowa uroczystość była inauguracją akcji, dzięki której jedenaście szkół z całej Polski, prowadzących kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik

oraz technik transportu drogowego uzyska pomoce naukowe w postaci silników, skrzyń biegów i innych podzespołów pojazdów firmy Mercedes.

Na szkolnym dziedzińcu, przestrzegając reżimu sanitarnego, zebrało się kilkadziesiąt osób – przedstawiciele Mercedes-Benz Trucks Polska i ZMPD, przedstawiciele samorządu Ostrołęki oraz dyrekcja, grono pedagogiczne i uczniowie ZSZ nr 2 w Ostrołęce. Tego dnia nowoczesny silnik stał się



własnością uczniów i całej szkoły. Dużą atrakcją było też pojawienie się Actrosa – ciągnika siodłowego Mercedesesa najnowszej generacji. Młodzież wykorzystwała okazję i na zmianę zasiadała w kabinie, dokładnie studiując wyposażenie wnętrza.

Gospodynią wydarzenia była dyrektor Zespołu Szkół Zawodowych Alina Bałdyga, która przywitała zebranych gości. – Podążaj za swoją pasją, a sukces będzie podążał za tobą – to jest motto, jakie od lat przyświeca naszym uczniom. Możemy podążać za swoją pasją dzięki tak znamienitym partnerom, jak firma Mercedes-Benz Trucks Polska, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz miasto Ostrołęka – powiedziała dyr. Alina Bałdyga. – Staramy się zapewnić naszym uczniom jak najlepsze warunki do zdobywania wykształcenia zawodowego i odpowiadać na zmieniające się zapotrzebowanie rynku pracy – dodała dyrektor, przypominając jednocześnie aktualnie prowadzone klasy zawodowe. – Kształcenie zawodowe nie byłoby możliwe bez współpracy z pracodawcami lub organizacjami ich zrzeszającymi. Taka współpraca podnosi poziom praktycznej nauki zawodu – podkreśliła dyr. Alina Bałdyga.

Praca kierowcy nie musi być ciężka

– Zawód kierowcy już dawno przestał opierać się na mechanice – powiedział prezes zarządu Mercedes-Benz Trucks Polska Przemysław Rajewski, wskazując na najnowocześniejszego,



naszpikowanego elektroniką Actrosa. – Przyjechaliśmy tu z nim, żeby wam pokazać, jak wygląda nowoczesny ciągnik siodłowy. W naszych podróżach jest wiele systemów ułatwiających pracę kierowcy, w tym przede wszystkim systemy bezpieczeństwa. To powoduje, że praca kierowcy nie musi być ciężka – zaznaczył prezes Rajewski.

Zgłosił gotowość do kompleksowych działań. – Myślimy o edukacji przyszłych kierowców bardzo szeroko, dlatego nie będziemy się ograniczać tylko do przekazania pomocy naukowych w postaci silników i skrzyń biegów. Mamy w planach także organizację szkoleń, już w kolejnym tygodniu będziemy prowadzić specjalne lekcje online, z udziałem naszych trenerów, którzy w atrakcyjny sposób przybliżą uczniom budowę Actrosa – uprzedził prezes Mercedes-Benz Trucks Polska.



Kształcenie kierowców zawodowych przez ponad 30 lat nie było obecne w programach szkół. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Prze-



w efekcie doprowadzą do tego, że polskie firmy transportowe będą zatrudniać polską młodzież – powiedział Jan Buczek. – Na dzisiejszej uroczystości pojawili się także przewoźnicy, którzy są waszymi potencjalnymi pracodawcami. Dzięki takim ludziom udaje się nam w całym kraju tę wielką maszynę rozkręcić – dodał prezes ZMPD.

Podkreślił, że nie byłoby to możliwe bez współpracy z władzami samorządowymi, z którymi z doskonałym efektem współdziałają przedstawiciele zarządu ZMPD, m.in. obecny na piątkowej uroczystości wiceprezes ds. finansowych Zrzeszenia Jerzy Szepietowski, pełniący także rolę gospodarza tego wydarzenia ze strony Zrzeszenia.

Oświata służy gospodarce

– Obiecuję, że dobrze wykorzystamy ten prezent – powiedziała wiceprezydent Ostrołęki Anna Gocłowska. – Oświata służy gospodarce. Robi to najlepiej jak potrafi, ale potrzebni są pracodawcy. Dlatego tak bardzo się cieszę, że jesteście tu dziś z nami. Staramy się poprawiać warunki kształcenia zawodowego, dlatego rozpoczęliśmy współpracę z Politechniką Warszawską, gdzie nasi nauczyciele będą mogli rozwijać swoją wiedzę – dodała wiceprezydent Ostrołęki.

Prowadzący wydarzenie Sławomir Jeneralski przypomniał, że kierowcy to potężna grupa zawodowa. – Wciąż ich brakuje na rynku pracy. Dla przewoźników to problem, który w największym stopniu utrudnia rozwój ich firm. Stąd wszystkie działania, które wspierają kształcenie kierowców, są tak ważne i dlatego tak się cieszymy z tego spotkania. Kiedy Polska przystąpiła do Unii Europejskiej, polscy przewoźnicy drogowi stali się transportową potęgą Europy, wykorzystali tę szansę dzięki pracowitości i odwadze swojej oraz kierowców – ocenił Sławomir Jeneralski.

Uczennica Edyta Kwiatkowska w imieniu społeczności szkolnej podziękowała za prezent. – Obiecuję, że rozkręcimy ten silnik do ostatniej śrubki, a potem skręcimy go tak, że żadna nie zostanie. Bardzo się cieszymy, że to silnik Mercedesa. Bo, jak wiadomo, bez gwiazdy nie ma jazdy – powiedziała uczennica, wzbudzając ogólny aplauz.

woźników Drogowych w Polsce Jan Buczek przypomniał wieloletnie starania Zrzeszenia o umożliwienie powrotu zawodu kierowcy do szkół zawodowych. – Od ponad sześciu lat nasza młodzież znowu ma okazję do poznania tajników tej wspaniałej profesji. Mamy powód do wielkiej du-

my, bo dzisiaj w ponad 120 szkołach kształcą się ponad 5 tys. uczniów – przypomniała prezes ZMPD. – Nasza organizacja zajmuje się co prawda zagadnieniami dotyczącymi samego transportu a nie szkolnictwa, ale jesteśmy świadomi tego, że ktoś musi nadawać dynamikę zdarzeń, które

WĘGRY



BUŁGARIA



WŁOCHY



SZWAJCARIA



NIEMCY



AUSTRIA



BELGIA



FRANCJA



HISZPANIA



PORTUGALIA



POLSKA



TUNELE



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej!

WKRÓTCE

SŁOWENIA

SKANDYNAWIA

CZECHY

SŁOWACJA



Przedsiębiorcy będą sprawdzać trzeźwość kierowców

A CZASO
MIENIONA

A113

CB 192EY

Jest szansa, że w przyszłym roku legalne będą prewencyjne, wyrywkowe badania kierowców na obecność alkoholu i narkotyków, prowadzone przez pracodawców.

Robert Przybylski

Projekt ustawy, przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, przewiduje stworzenie pracodawcom podstaw prawnych do wprowadzenia i przeprowadzania prewencyjnych, wyrywkowych kontroli pracowników na obecność alkoholu i narkotyków. Zgodnie z wpisem w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, rząd miałby przyjąć projekt w III kwartale 2021 roku.

Kontrola etatowych i na umowach

Nowelizacja Kodeksu pracy oraz ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi ma przede wszystkim dać pracodawcom podstawy prawne do przeprowadzania – ze względu na określony prawem cel – prewencyjnej, wyrywkowej kontroli pracowników na obecność alkoholu lub „środków działających podobnie do alkoholu” w ich organizmach.

Projektowana regulacja ma również na celu rozwiązanie problemu braku podstaw prawnych do przeprowadza-

nia przez uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego badań pracowników na obecność narkotyków w ich organizmach. Obecnie nie ma przepisów regulujących procedurę. Dodatkowo nie ma „wyraźnej podstawy prawnej” do niedopuszczenia przez pracodawcę do wykonywania pracy przez pracownika, wobec którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajduje się w stanie po użyciu takich środków lub zażywał je w czasie pracy.

Projekt ma wprowadzić przepis, nakładający na pracodawcę obowiązek niedopuszczenia pracownika do pracy

ze względu na uzasadnione podejrzenie, że jest w stanie po użyciu środka działającego jak alkohol.

Wprowadzony zostanie także obowiązek niedopuszczenia do pracy, gdy obecność alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu wykaże kontrola prewencyjna.

Dodatkowo przepisy będą miały zastosowanie wobec pracodawców organizujących pracę wykonywaną przez osoby fizyczne na innej podstawie niż stosunek pracy oraz osoby prowadzące na własny rachunek działalność gospodarczą.

Związkowcy też są za prewencją

ZMPD już od jesieni 2019 roku domaga się zmiany niebezpiecznych przepi-

sów, które uniemożliwią pracodawcy kontrolę pracowników. Prezes ZMPD Jan Buczek zaznacza, że wystąpił o zmianę przepisów na Radzie Dialogu Społecznego.

Inicjatywie udzielił poparcia przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Kucharski. – Zależy nam na prewencji, nie represji. Nie chcemy straszyć, ale umocnić zmysł odpowiedzialnego zachowania, aby kierowca samochodu sam mógł sprawdzić swój stan. To jest przecież jego życie i zdrowie, stawką jest także życie i zdrowie innych użytkowników dróg – tłumaczył związkowiec.

W czwartek 25 czerwca 2020 roku kierowca miejskiego autobusu należącego do spółki Arriva wjechał w barierki wiaduktu i spadł z niego. – Mężczyzna usłyszał m.in. zarzut spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, w wyniku której doszło do zgonu jednej z pasażerek, a także ciężkich obrażeń u czterech innych osób – informowała rzecznik Prokuratury Okręgowej w Warszawie Mirosława Chyr.

Okazało się, że kierowca był pod wpływem narkotyków. Rzeczniczka prokuratury ujawniła opinię toksykologiczną, z której wynika, że stężenie amfetaminy w organizmie kierowcy było wysokie. – Mamy do czynienia ze stężeniem amfetaminy w wysokości 371 nanogramów na mililitr – podaje Chyr. W styczniu prokuratora postawiła kierowcy zarzuty, grozi mu do 12 lat pozbawienia wolności.

Do katastrofy by nie doszło, gdyby pracodawca mógł badać trzeźwość kierowców. – Praca kierowcy miejskiego autobusu to ogromna odpowiedzialność, chcemy więc, aby każdy pojedynczy przypadek nieodpowiedzialnego zachowania mógł być zidentyfikowany – podkreśla zastępca prezydenta m.st. Warszawy Robert Soszyński.

Następnego dnia po wypadku Urząd m.st. Warszawy wystąpił do premiera z wnioskiem o zmianę przepisów, aby możliwe było przeprowadzanie testów na obecność środków odurzających wśród pracowników. – Zgodnie z przepisami nasze służby nie mają prawa kontrolować w tym zakresie kierowców. W związku z tym występujemy z pismem do pana premiera z sugestią zmiany przepisów w ran-

dze ustawowej, które by umożliwiły przewoźnikom takie kontrole – mówi Soszyński.

Obowiązujące przepisy RODO (tworzone dla regulacji internetowych gigantów) uniemożliwiają przewoźnikom prewencyjne badanie trzeźwości swoich kierowców. Urząd Ochrony Danych osobowych potwierdza, że pracodawca w obecnym stanie prawnym nie może w ramach własnych działań zapobiegawczych sprawdzać trzeźwości pracowników.

Policyjne statystyki

Od lat policja wyposażona jest w analizatory pozwalające badać, czy kierowcy nie są pod wpływem narkotyków. Liczba wykrytych w ten sposób przypadków idzie w tysiące rocznie i z roku na rok szybko rośnie, co pokrywa się z badaniami Instytutu Transportu Samochodowego. Problem dotyczy przede wszystkim kierujących samochodami osobowymi.

Komenda Główna Policji nie publikuje wyodrębnionych statystyk wypadków, których sprawcy byli odurzeni narkotykami. Podaje tylko liczbę wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców pojazdów mechanicznych. W 2020 roku spowodowali oni 1401 wypadków, w których zginęło 200 osób. 60 wypadków spowodowali kierowcy ciężarówek. Rok wcześniej byli oni sprawcami 45 wypadków. – Polscy kierowcy zawodowi nie są pijakami – podkreśla przewodniczący Kucharski.

W całej Europie zawodowi kierowcy nie nadużywają alkoholu i są raczej wstrzemięźliwi w stosowaniu narkotyków. Podczas tygodniowych kontroli policji zorganizowanych przez Europejskie Stowarzyszenie Policji Ruchu Drogowego Roadpol w dniach od 12 do 18 października 2020 roku w 28 krajach Europy, funkcjonariusze skontrolowali 206 304 ciężarówki oraz 119 081 autobusów. 168 kierowców było pod wpływem alkoholu, a 28 narkotyków (łącznie 0,06 proc. skontrolowanych).

W marcu 2021 roku podczas kolejnego tygodnia bezpieczeństwa Roadpol, mundurowi skontrolowali 240 924 ciężarówki i 88 505 autobusów. 116 kierowców było pijanych, a 34 pod wpływem narkotyków, czyli 0,05 proc. skontrolowanych.

Z tarczą czy na tarczy?

Kontrole stanu technicznego pojazdów budzą wiele zastrzeżeń wśród przewoźników i kierowców. Szczególnie te wykonywane w Niemczech często uważane są za sztywną.

Robert Przybylski

Niemieccy funkcjonariusze zlatują się niczym jastrzębie na nasze ciężarówki – uważa jeden z polskich kierowców. – Spośród jadących wybierają do kontroli te z naszymi rejestracjami – dodaje. Uważa, że funkcjonariusze mają bezpodstawne zastrzeżenia do stanu tarcz hamulcowych i ogólnego stanu technicznego samochodu.

Jego zdaniem Niemcy mają równie dużo starszych aut co polscy przedsiębiorcy. Pewien obraz wieku i stanu samochodów dają dane Federalnego Urzędu Transportu Towarowego (BAG) za 2019 rok. Urząd podlicza, że płacące maudy samochody niemieckie mają zagregowany wskaźnik emisji wynoszący 2,53 g/kWh, zaś zagraniczne 2,59 g/kWh.

Z tej statystyki wynika, że zagraniczni przewoźnicy mają starszy tabor, o większych zanieczyszczeniach. Np. greckie ciężarówki mają emisję 4,73, bułgarskie 3,0, rumuńskie 2,68, fińskie 2,66, chorwackie 2,65. Polskie miały 2,60, litewskie 2,55, ale austria-

ckie 2,38, zaś luksemburskie 2,31. Na koniec 2019 roku holenderskie ciężarówki emitowały 2,47 g/kWh.

Kontrole urzędowe

W Niemczech wyłączną odpowiedzialność za monitorowanie i ściganie wykroczeń drogowych ponoszą kraje związkowe. – Właściwe władze landów, zwykle agencje regulacyjne i siły policyjne krajów związkowych, decydują na własną odpowiedzialność o formie, w jakiej przeprowadzają środki nadzoru. Rząd federalny nie ma prawa interweniować ani wydawać instrukcji odpowiednim władzom stanowym w określonych indywidualnych przypadkach – tłumaczy rzeczniczka Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) Martina Thöne.

Przypomina, że jedyną służbą federalną upoważnioną do prowadzenia kontroli w całym kraju jest BAG. Jego rzecznik Josef Thiel przytacza wyniki kontroli technicznych, których w 2018 roku urząd przeprowadził 110 250, a w kolejnym roku 92 705.

W 2018 roku 67,3 proc. zatrzymanych samochodów miało rejestracje

zagraniczne, zaś w 2019 roku ten odsetek wyniósł 66,4 proc. Wśród obcych ciężarówek mandaty otrzymało 9,8 proc. w 2019 roku oraz 9,5 proc. w 2018 roku. BAG wskazuje, że tylko 3,5 proc. samochodów zarejestrowanych w Niemczech otrzymało w 2019 roku mandaty, zaś rok wcześniej 3,6 proc.

Rzecznik BAG wyjaśnia, że urząd przeprowadza drogowe kontrole techniczne zgodnie z Dyrektywą 2014/47/EU. „Przegląd obejmuje wizualną kontrolę stanu technicznego pojazdu użytkowego, w tym tarcz hamulcowych. W odniesieniu do grubości/wymiarów tarcz hamulcowych eksperci techniczni przestrzegają odpowiednich specyfikacji producenta. Należy jednak zawsze ocenić charakter styku tarczy hamulcowej i sprawdzić, czy tarcza hamulcowa nie ma pęknięć lub innych uszkodzeń. Do ostatecznej oceny należy zawsze wykorzystać ogólny obraz tarczy hamulcowej”, zastrzega Thiel.

Dodaje, że „w przypadku oczywistych usterek w układzie hamulcowym można przeprowadzić dokładniejszą kontrolę drogową zgodnie z art. 10 ust. 3 dyrektywy 2014/47/UE. Dokładniejsza drogowa kontrola tech-

niczna przeprowadzana jest w Niemczech w specjalnych obiektach (ośrodkach testowych) na podstawie dyrektywy 2014/45/UE”.

W Polsce „inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego podczas kontroli stanu technicznego weryfikują zgodność stanu pojazdu z przepisami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. z 2019 r. poz. 2141) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2016 r. poz. 2022)”, informuje biuro rzeczni-ka GITD.

W trakcie kontroli drogowych inspektorzy nie mierzą grubości tarcz hamulcowych, a co za tym idzie nie posługują się standardami producentów w tym zakresie. „W trakcie kontroli oceniane jest zużycie tarczy hamulcowej, stwierdzenie występowania rys lub pęknięć, stan zanieczyszczenia tarczy hamulcowej, a także brak tarczy hamulcowej lub jej niepewne mocowanie”, opisuje procedury biuro rzeczni-ka GITD.

GITD ma pirometry pozwalające na kontrolę przegrzanych tarcz hamulcowych. Inspekcja zakupiła w 2021 roku ruchome stacje diagnostyczne, które trafią do wszystkich województw i umożliwią sprawdzenie całego układu hamulcowego kontrolowanego pojazdu.

Producenci informują

Producenci skatalogowali możliwe uszkodzenia tarcz hamulcowych na dopuszczalne i takie, które zmuszają do wymiany tarczy. Za dopuszczalne uznawane są siatki delikatnych pęknięć (nazwanych włoskowatymi), wyłobienia obwodowe o głębokości do 1,5 mm. Jeżeli pojawiają się głębsze, tarczę należy przetoczyć uwzględniając wartości graniczne dla napraw.

Mercedes przyznaje, że podczas użytkowania tarcze pękają, szczeliny zazwyczaj stabilizują się w środkowym obszarze, nie przekraczając 50 proc. szerokości trasy tarcia. Jeżeli są dłuższe niż 75 proc. szerokości trasy tarcia, tarczę należy wymienić, ponieważ istnieje niebezpieczeństwo, że pęknięcie pogłębi się do kanału chłodzenia. Taka tarcza nie może być używana.



Mercedes ostrzega, że plamy od wysokich temperatur, składające się z sieci małych, włoskowatych pęknięć, są dopuszczalne, ale mogą wywoływać wahania siły hamowania i drgania hamulców.

Nowe tarcze Mercedesa dla kół 22,5-calowych Actrosa 5 mają 45 mm grubości, zaś przy 37 mm tarcza musi być wymieniona.

W przypadku Volvo minimalna grubość tarczy hamulcowej to:

- 40 mm dla tarcz o średnicy od 375 mm do 434 mm (koła: 19,5", 20,5" oraz 22,5")
- 28 mm dla tarczy o średnicy 330 mm (koło 17")

W przypadku pojazdów Volvo Trucks minimalna grubość tarczy hamulcowej nie zależy od położenia osi, na której tarcza została zamontowana. Minimalna grubość tarczy hamulcowej zależy od konstrukcji układu hamulcowego i materiałów, z jakich została wykonana.

Minimalna grubość tarczy hamulcowej w pojazdach długodystansowych nie zmienia się wraz z modelami, tzn. dla kół 19,5" – 22,5" wynosi 40 mm w pojazdach FH12, FH Classic, FH(4). Minimalne grubości tarczy hamulcowej Volvo Trucks są takie same bez względu na typ tarczy: wentylowana lub niewentylowana (solid).

MAN podaje, że minimalna grubość tarczy hamulcowej w ciągnikach siodłowych do ruchu dalekodystansowego to ok. 35 mm, zarówno na przedniej, jak i tylnej osi. W przypadku pojazdów, których nabywcy nie wyrazili chęci posiadania możliwości podglądu stopnia zużycia okładzin hamulcowych z menu pojazdu, kierowca powinien minimum co trzy miesiące kontrolować wskaźnik zużycia okładziny.



Jeżeli gładki element wskaźnika zużycia wystaje mniej niż ok. 1 mm ponad element rowkowany, konieczne jest zlecenie kontroli okładzin oraz tarcz hamulcowych specjalistycznemu warsztatowi. W przypadku gdy pojazd jest wyposażony w czujnik zużycia okładzin, MAN zaleca ich wymianę, gdy wskazanie wynosi 20 proc. i mniej.

Scania zaznacza, że graniczna grubość tarcz wynosi 37 mm, przy dopuszczalnej różnicy grubości 0,08 mm oraz maksymalnym biciu 0,20 mm. Pęknięcia mogą mieć długość do 40 mm i maksymalną szerokość 1,5 mm.

W Scanii minimalna dopuszczalna grubość klocków hamulcowych wynosi 2 mm, zaś minimalna dopuszczalna grubość okładzin hamulcowych dla tarczy hamulcowej o grubości 37-40 mm wynosi 4 mm.

Ustawa o SENT zaskarżona do Trybunału Konstytucyjnego



Jeżeli Trybunał Konstytucyjny przyzna rację prawnikom z kancelarii prawnej, przewoźnicy będą mogli ubiegać się o zwrot nałożonych kar.

Paweł Smoręda

Trybunał Konstytucyjny przyjął i zarejestrował pod sygnaturą SK 12/21 złożoną przez kancelarię JMRS Radcowie Prawni Smoręda, Walencik-Smoręda skargę konstytucyjną na przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 roku o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (dalej ustawa SENT).

Ustawa ta przewiduje szereg obowiązków związanych z przewozem ładunków objętych obowiązkiem zapłaty podatku akcyzowego lub uznanych za szczególnie istotne z punktu widzenia interesów fiskalnych państwa (paliwa, oleje, tytoń, itd.).

Podmiotami zobowiązanymi do dokonania rejestracji przewozu przesyłki są w różnych konfiguracjach nadawca, odbiorca, jak i przewoźnik, na którym, oprócz rejestracji przewozu przesyłki w tranzycie, spoczywa także obowiązek zapewnienia monitorowania przewozu za pomocą urządzenia GPS.

Nieproporcjonalne sankcje

Sankcje administracyjne nakładane na przedsiębiorców za naruszenie poszczególnych obowiązków są wysokie, zazwyczaj wynoszą 10 tys. lub 20 tys. zł. Podlegają przy tym dolegliwemu sumowaniu za poszczególne, stwierdzone w trakcie kontroli, naruszenia.

Zdarza się, że jeśli pojedynczy przewóz ma charakter drobnicowy i składa się z kilku przesyłek, wówczas kara za wadliwe wypełnienie zgłoszenia SENT, w wysokości np. 10 tys. zł

za wadliwe wpisanie numeru rejestracyjnego pojazdu, podlega zwielokrotnieniu o liczbę poszczególnych przesyłek objętych odrębnymi listami przewozowymi.

Dolegliwość sankcji wzmacnia praktyka organów kontrolnych, które nie uwzględniają okoliczności usprawiedliwiających naruszenia, takich jak oczywisty błąd pisarski czy brak świadomości podejmowania ładunku podlegającego zgłoszeniu, wprowadzenie przewoźnika w błąd, albo wymuszona okolicznościami zmiana miejsca przekroczenia granicy państwowej.

Prowadzi to do wydawania orzeczeń niesprawiedliwych i rażąco krzywdzących. Jednocześnie orzecznictwo sądowe, poza pojedynczymi wyjątkami, nie koryguje tej trudnej

z punktu widzenia zasad słusznosciowych praktyki organów administracji.

Przyczyną tego stanu rzeczy są z jednej strony sztywne przepisy stanowiące podstawę zaskarżanych orzeczeń, nie przewidujące szczególnych okoliczności zwalniających z odpowiedzialności, z drugiej niechęć większości sądów administracyjnych do podjęcia wysiłku interpretacyjnego, które mogłyby zmienić tę dolegliwą i niesprawiedliwą praktykę.

Cel fiskalny i legalistyczny konformizm dominują nad poczuciem sprawiedliwości i słusznosci. W wielu wypadkach wypaczane są cele ustawy SENT, której głównym zadaniem było zapobieżenie wprowadzaniu do obrotu towarów akcyzowych, a staje się ona źródłem nadzwyczajnych dochodów do budżetu państwa.

W pewnych konfiguracjach dochodzi do sytuacji paradoksalnych, gdy dokonanie wadliwego zgłoszenia przewozu do systemu SENT powoduje wymierzenie wyższej kary niż by to miało miejsce w razie niedokonania tego zgłoszenia w ogóle.

Przykładem tego jest przekroczenie masy ładunku o 10 proc. i doprowadzenie do przerw w rejestracji geolokalizatora. W takim wypadku kara wyniesie 20 tys. zł za niezgodność masy zgłoszonego ładunku ze stanem faktycznym oraz 10 tys. zł za przerwę w pracy geolokalizatora. W sumie 30 tys. zł, a jeśli do tego dodać niezgłoszenie się na zarządzoną kontrolę, dodatkowa kara wyniesie 20 tys. zł. W sumie przewoźnik zapłaci 50 tys. zł.

Natomiast gdyby przedsiębiorca w ogóle nie dokonał zgłoszenia i zo-

stałby przyłapano na tym naruszeniu, wówczas zapłaciłby jedną karę w wysokości „tylko” 20 tys. zł za brak dokonania zgłoszenia przewozu do systemu SENT. Nie obejmowałyby go bowiem przepisy o dotyczące obowiązku używania geolokalizatora (kara 10 tys. zł), jak i nie byłaby nałożona na niego dyrektywa kontrolna wysyłana wraz z numerem SENT (kara 20 tys. zł).

przez terytorium Polski, bez dokonania zgłoszenia.

Potwierdzono to biletem promowym, w którym były wszystkie dane pojazdu pozwalające na identyfikację przewozu. Mimo tych dowodów nałożono na litewskiego przewoźnika karę 20 tys. zł za brak zgłoszenia.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie, rozpatrując skargę na decyzję Dyrektora Izby Administra-

rusza zawartą w art. 42 ust. 1 Konstytucji gwarancję ponoszenia wyłącznej odpowiedzialności za popełnienie czynu zabronionego, w ten sposób, że ww. regulacja rozciąga odpowiedzialność na przewoźnika za czyny popełnione przez osoby trzecie, dokonane bez wiedzy i zgody oraz wbrew woli przewoźnika i nie zawiera żadnych okoliczności zwalniających w razie stwierdzenia naruszenia obowiązku wynikającego z art. 7 ust. 1 ustawy SENT.

Zaskarżono jednocześnie przepis przewidujący możliwość odstąpienia od nałożenia ze względu na interes strony lub interes publiczny, jako niezgodny z zasadą praworządności i naruszający zasady poprawnej legislacji (art. 2 Konstytucji). Wskazano, że przepis ten nie jest wystarczającym zabezpieczeniem dla zapewnienia ponoszenia odpowiedzialności wyłącznie przez sprawcę czynu zabronionego, jak i prawa do sprawiedliwego rozpatrzenia sprawy przez sąd.

Nie sprecyzował przy tym ustawodawca, co przez te interesy rozumie, a orzecznictwo administracyjne i sądowe ma z tym wyraźne trudności, sprowadzając tę kwestię do badania sytuacji finansowej przewoźnika względnie unikania skonkretyzowania treści normy.

W skardze podniesiono, że jakkolwiek ostatnio orzecznictwo stara się normę tę wypełniać innymi przesłankami „zwalniającymi”, to jednak regulacji nie sposób uznać za stabilną i regulującą w sposób zapewniający poczucie bezpieczeństwa adresatom.

Trybunał po sprawdzeniu warunków formalnych przyjął skargę do rozpoznania. Teraz trzeba czekać na wyrok, co zajmuje zazwyczaj około 2 lat. Złożenie skargi nie wyklucza składania dalszych skarg konstytucyjnych, akcentujących inne aspekty odpowiedzialności za naruszenia ustawy SENT.

W razie stwierdzenia niekonstytucyjności przepisów otworzy się możliwość wznowienia postępowań i odwołania kar. Dlatego zaleca się archiwizowanie decyzji dotyczących kar z ustawy SENT do czasu wydania ww. wyroku przez Trybunał Konstytucyjny, aby w przepisanych terminach można było podjąć stosowne procedury.

W ustawie SENT zawarto zapis o możliwości odstąpienia od nałożenia sankcji w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem przewoźnika lub interesem publicznym. W praktyce orzeczniczej organów administracji przepis jest martwy.

To wszystko dzieje się zgodnie z treścią obowiązujących przepisów. Takie skutki regulacji świadczą, w ocenie kancelarii, o naruszeniu zasady proporcjonalności, czyli ustalenia w ustawie adekwatnej reakcji państwa na naruszenie prawa. Przesada widoczna jest gołym okiem.

Nieprecyzyjne przepisy

Co prawda w ustawie SENT zawarto zapis o możliwości odstąpienia od nałożenia sankcji w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem przewoźnika lub interesem publicznym. Jednak przepis jest na tyle ogólny, że, jak to napisano w skardze konstytucyjnej: „ma charakter klauzuli generalnej i przewiduje wyłącznie odstąpienie od wymierzenia kary. W praktyce orzeczniczej organów administracji przepis jest martwy i pozytywnie nie jest stosowany, czasem korygowany przez orzecznictwo sądowe. Można to tłumaczyć obawą urzędników przed podejrzeniami nadużycia swych uprawnień, nepotyzmu, korupcji, w razie stosowania przepisu niezawierającego konkretnych kryteriów oceny. Dodatkowo naturalny odruch fiskalny organów podatkowych jest taką regulacją wzmocniony”.

Kancelaria wniosła skargę w imieniu przewoźnika litewskiego, którego kierowca zamiast oczekiwać na prom na Litwę w Niemczech, samodzielnie i bez wiedzy swojego pracodawcy zdecydował się na przejazd tranzytem

cji Skarbowej, uchylił karę, uznając że nie byłoby w interesie publicznym nakładanie kary w takich okolicznościach. Nałożenie kary uznał za niesprawiedliwe. Naczelny Sąd Administracyjny rozpatrując skargę kasacyjną organu skarbowego uznał, że kara została nałożona poprawnie. Zastosowano prosty sylogizm: było naruszenie, musi być kara. W skardze konstytucyjnej taki model odpowiedzialności oceniono jako nie tyle prosty, co prymitywny.

Zarzucono sprzeczność art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy SENT, przewidującego karę 20 tys. zł za brak zgłoszenia przejazdu do systemu SENT, z konstytucyjną gwarancją do sprawiedliwego procesu poprzez nałożenie na przewoźnika absolutnej odpowiedzialności za działania osób trzecich i brak wskazania okoliczności zwalniających go od tej odpowiedzialności, względnie niewskazanie okoliczności łagodzących, przez co organy stosujące prawo i sprawujące wymiar sprawiedliwości, zmuszone są wydawać orzeczenia niesprawiedliwe, a to wobec uznawania, na gruncie zaskarżonych przepisów, dowodów niewinności za zbędne do rozstrzygnięcia sprawy.

Przedsiębiorcy potrzebują stabilnych rozwiązań prawnych

Dalej wskazano, że, w ocenie kancelarii, ww. przepis ustawy SENT na-

NAJ
NIE
BIERZE SIĘ
ZNIKAĆ

LOTOS BIZNES – KARTA PEŁNA KORZYŚCI



Korzystaj z całego spektrum profitów!

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

Elektryczne lobby morduje diesla

Robert Przybylski

Pracujący dla KE naukowcy zaproponowali nowe normy czystości spalin, które wymuszają zastąpienie diesla napędem elektrycznym. Przeciwna jest IRU, uważając rozwiązanie za nieproporcjonalne.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego - IRU uważa, że propozycje Komisji Europejskiej prowadzą do niepotrzebnego wzrostu kosztów i są nieproporcjonalne do uzyskanych efektów. Unia przewoźników ocenia, że normy Euro VII zmusiłyby producentów do odstąpienia od wytwarzania silników wysokoprężnych.

IRU apeluje do brukselskich polityków, aby najpierw jasno wskazali cele tworzenia norm, a następnie przystąpili do ich przygotowania. Jednocześnie wskazuje, że działający na zlecenie KE naukowcy z CLOVE, którzy zaprezentowali propozycję norm czystości spalin Euro VII, nawet nie ocenili wpływu regulacji na stan czystości powietrza.

Nie ono jest najważniejsze, liczą się bowiem interesy elektrycznego lobby, które „morduje” diesla. Na rynku nie

ma miejsca na dwa napędy, gdy do spłaty są miliardy wydane na elektryfikację transportu ciężkiego.

Komisja Europejska zamierza wprowadzić normy czystości spalin Euro 7 dla aut osobowych oraz Euro VII dla użytkowych w 2023 roku. W tym celu KE powołała grupę doradcą nazwaną Advisory Group on Vehicle Emission Standards (AGVES). Do uczestnictwa w niej zaprosiła przedstawicieli przemysłu samochodowego, reprezentowanego przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA, producentów części samochodowych (CLEPA), przemysłu rafineryjnego (FuelsEurope), producentów instalacji gazowych dla pojazdów (NVGA) i przewoźników (IRU).

Swoich interesów pilnują również producenci filtrów, którzy w Brukseli zarejestrowali organizację lobbującą Stowarzyszenie Kontroli Emisji za Pomocą Katalizatorów (AECC). Katalizatory i filtry uznawane są za jedną z kluczowych technologii oczyszczania spalin.

Zamach na diesla

Komisja Europejska wspomaga się także konsorcjum CLOVE (Consortium for ultra Low Vehicle Emissions),

w którym pierwsze skrzypce grają europejskie instytuty badawcze, przygotowujące raporty dla KE. Badacze CLOVE już na koniec września 2019 roku przygotowali pierwsze opracowanie o kształcie przyszłych norm Euro 7/VII.

W drugim raporcie z jesieni 2020 roku naukowcy z CLOVE zaproponowali poszerzenie zakresu temperatur, w których silniki muszą spełniać normę Euro VII. Sugerują, aby norma była badana nie tylko w zakresie od -7 do 35 stopni C, ale od 10 stopni mrozu do 40-stopniowego upału. Na dodatek silnik i ciecz chłodząca ma mieć temperaturę otoczenia, podczas gdy w dotychczasowych testach czynnik chłodzący mógł mieć 30 stopni.

CLOVE jeszcze nie zaproponowało, jaka ma być trwałość urządzeń oczyszczania spalin. Dla norm Euro VI wynosi ona 300 tys. km dla samochodów o dmc do 16 ton i 700 tys. km dla pojazdów ciężkich o dmc powyżej 16 ton.

Nowa norma zawęzi limity emisji tlenków azotu, cząstek stałych, tlenków węgla, gazów ze skrzyni korbowej. KE planuje, że nowa regulacja obejmie także emisję amoniaku, metanu, innych gazów organicznych po-

za metanem i formaldehydu. Te substancje są kontrolowane przez normy w USA i Korei Południowej, a emisja dwutlenku azotu limitowana jest w normach USA i Chin.

Dyskutowane są dwa limity (wybór będzie dokonany w drugiej połowie roku) oraz warunki ich pomiaru. Naukowcy z CLOVE proponują, aby emisje mierzyć w gramach na kWh, a następnie przeliczać na gramy i całkowitą masę pojazdu oraz kilometry.

Na koniec powstaje pytanie o koszt regulacji i efektywność kosztową proponowanych rozwiązań. W tym wypadku naukowcy w CLOVE nie mają wiele do powiedzenia, zaś przemysł musi przygotować wiążące szacunki, co oczywiście potrwa.

Opinia członków ACEA jest na razie jednoznaczna: jest to zamach na diesla. Koszty wdrożenia normy Euro VII będą wysokie i nie znajdują uzasadnienia w efektach. Kolejnym zarzutem ACEA w stosunku do tych propozycji jest brak międzynarodowej harmonizacji, która do tej pory zapewniana była przez współpracę na forum EKG ONZ. Globalny przemysł motoryzacyjny domaga się, jeśli nie jednolitych światowych, to przynajmniej technicznie zbliżonych norm. Tworzenie pojazdów tylko na rynek europejski uważane jest za zbyt kosztowne.

Robota w ciemno

Prace są w toku, ale tempo jest spowalniane przez małą bazę danych. Wiedza o systemach oczyszczania spalin Euro VIc i VIId jest niewielka, a bazy danych dopiero są tworzone. Wstępne dane z 23 testowanych pojazdów mówią generalnie o pomyślnych rezultatach, ale w niektórych przypadkach dochodzi do nawet 10-krotnego przekroczenia dozwolonych poziomów emisji tlenków azotu.

Do jesieni 2020 roku cztery laboratoria należące do CLOVE przebadali 8 ciężkich pojazdów i uzyskały 120 testów. Z uwagi na szeroki zakres każdej z prób, są one czasochłonne. Tymczasem właśnie rozwiązania techniczne dla normy Euro VIId mają stanowić podstawę dla wdrożenia normy Euro VII.

Przygotowywane regulacje budzą niepokój przewoźników. – Główny zarzut pod kątem nowych norm Euro VII jest taki, że nadal brak jest opraco-

wań na temat efektywności norm Euro VI. Według IRU najpierw trzeba przeprowadzić ocenę obowiązujących norm, żeby móc proponować zmiany na przyszłość. Takie stanowisko zostało przyjęte jednomyślnie przez CLTM - Komitet Łącznikowy IRU z UE – przypomina przedstawicielka ZMPD przy Komisji Europejskiej Margareta Przybyła.

Brakuje również doświadczenia w funkcjonowaniu urządzeń testowych. Są to bardzo precyzyjne instrumenty, mierzące nawet śladowe ilości różnych substancji. Przemysł podkreśla, że normy operują tak ma-

Wodorowe i elektryczne ciężarówki będą nawet 4-krotnie droższe od spalinowych. Koncerny motoryzacyjne niepokoją się, że miliardy wydawane na przygotowanie elektrycznych napędów nie zwrócą się z braku popytu.

łymi ilościami, że mieszczą się one w zakresie błędów pomiarowych obecnych urządzeń.

Warunki panujące w otoczeniu pojazdu mogą w różny sposób wpływać na odczyty, stąd ważne jest zrozumienie zależności, aby nie doszło do fałszywej interpretacji otrzymanych wyników.

Do tego dojdą jeszcze kontrole emisji CO2. Jest to poważna zmiana, ponieważ dotychczasowe normy koncentrowały się wyłącznie na substancjach trujących, zaś nowa regulacja dotyczyć będzie także dwutlenku węgla, który nie jest gazem szkodliwym.

Przemysł samochodowy zdobył już ustępstwa od KE w postaci kompensowania zmian warunków atmosferycznych podczas testów drogowych z urządzeniami przenośnymi (PEMS-ICS). Słychać głosy, że kompensacja stanie się furtką dla machinacji, jak działo się to np. w przypadku norm NEDC.

Komisja Europejska, pomna licznych skandali wywołanych przez omijające przepisy koncerny motoryzacyjne, domaga się lepszych narzędzi nadzoru i kontroli instalacji oczyszczania spalin. Członkowie CLOVE proponują oddzielne urządzenie pokładowe, nazwane Testing Conformity Indicator (TCI), którego zadaniem będzie

nadzór nad urządzeniami samochodu. TCI będzie niezależne od gniazda OBD.

Po co ten wysiłek?

Gdy w 2008 roku Parlament Europejski zatwierdził normę Euro VI, panowała powszechna zgoda, że jest to ostatnia norma czystości spalin. Przemysł tłumaczył, że wartości graniczne są tak małe, że trudno je mierzyć.

Tymczasem od dwóch lat przygotowana jest norma Euro VII. Samochody ją spełniające są tylko etapem pośrednim do samochodów elektrycz-

nych bateryjnych i z ogniwami paliwowymi, więc ich wysoka cena będzie tylko ułatwiała przejście na nowe napędy.

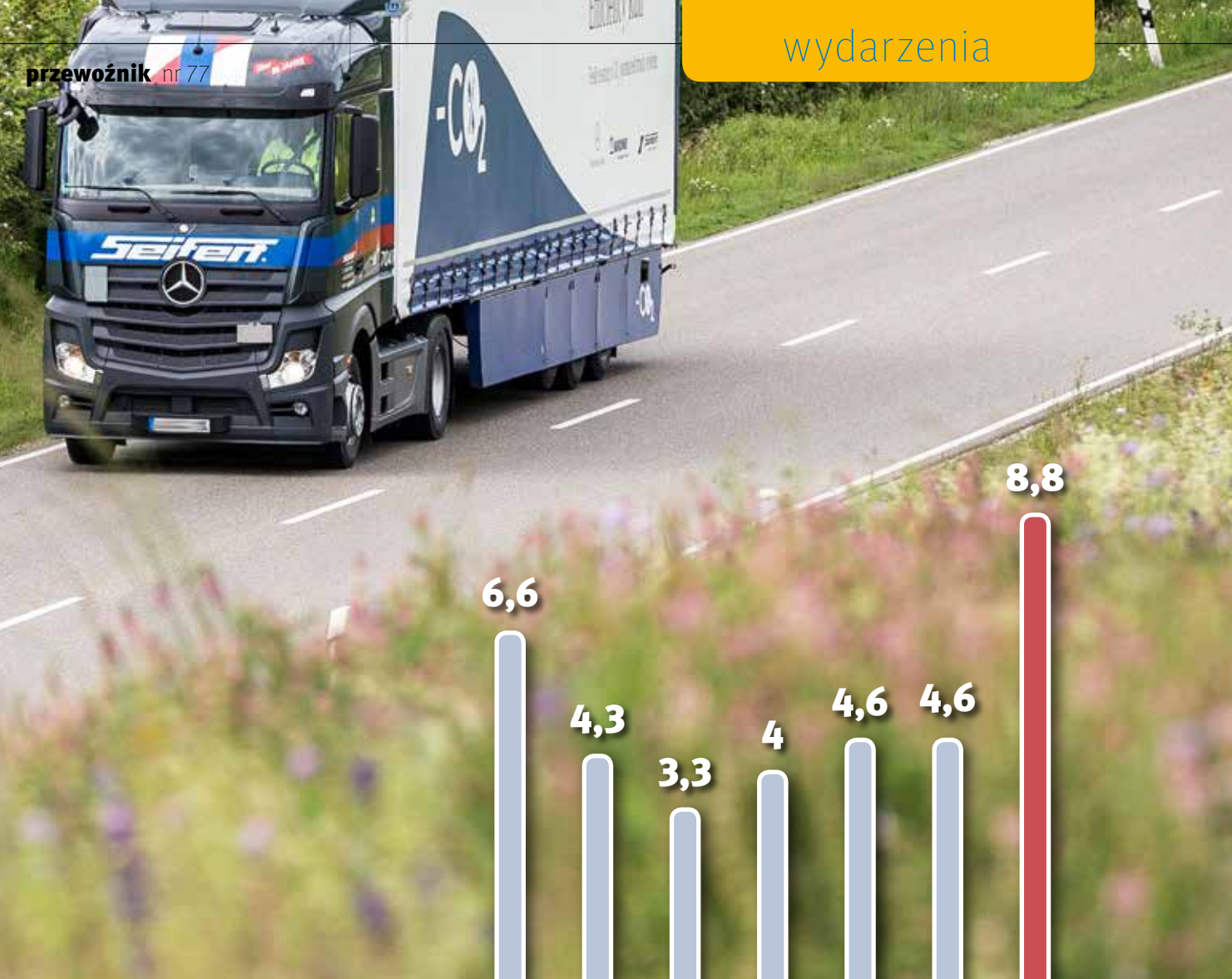
Wodorowe i elektryczne ciężarówki będą nawet 4-krotnie droższe od spalinowych i w najbliższej przyszłości te proporcje nie zmienią się. Koncerny motoryzacyjne niepokoją się, że miliardy wydawane na badania i przygotowanie elektrycznych napędów nie zwrócą się z braku popytu.

Stąd niezbędne jest zawyżenie kosztów napędu spalinowego, zarówno poprzez nowe normy czystości spalin Euro VII, jak i opodatkowanie emisji CO2 w postaci nowych podatków do paliw lub wyższego myta dla pojazdów spalinowych.

Ukrytym podatkiem może służyć także konieczność poddawania samochodów certyfikatom zgodności z normami podczas użytkowania (ISC). Rozbudowane, laboratoryjne testy będą kosztowały krocie, a przewoźnicy (oraz ich klienci) będą musieli wszystko spłacić z nawiązką.

Norma Euro VII oznacza koniec samochodowego transportu dalekodystansowego. Jednocześnie KE hojną ręką wspiera transport intermodalny i wszystko wskazuje na to, że właśnie ci przewoźnicy okażą się wygranymi w tych zmaganiach.

Wiosna w gospodarce i w transporcie



Po dramatycznym załamaniu transportu w marcu i kwietniu ub.r. nie ma śladu. Przewoźnicy rozbudowują floty, a ich optymizm wydaje się być usprawiedliwiony przez nienasycony popyt rosnącej europejskiej produkcji przemysłowej.

Robert Przybylski

Ani koronawirus ani Brexit nie pokonały europejskiej gospodarki. Niemiecki instytut badawczy IFO podał, że kwietniowy wskaźnik optymizmu w niemieckim przemyśle osiągnął 33,1 punktu i jest to najwyższy poziom od 1991 roku.

Niemiecka lokomotywa europejskiej gospodarki ciągnie także polski wagonik. Co prawda PMI dla przetwórstwa niespodziewanie spadł w kwietniu do 53,7 pkt., jednak jak podkreślają analitycy z PKO Research, jest to drugi najwyższy wynik od czerwca 2018 roku.

Dobre dane statystyczne potwierdzane są choćby przez rekordowe ceny miedzi na światowych rynkach,

czy drewna w USA. W Polsce zamówienia eksportowe w marcu były o 37,7 proc. większe niż rok wcześniej w tym samym miesiącu i jest to najsilniejszy wzrost od marca 2017 roku.

Nic dziwnego, że z kolejnymi miesiącami przyspiesza tempo wzrostu przewozów kolejowych i samochodowych. – Ilość ładunków jest nie do przewiezienia – zapewniają przedsiębiorcy. W ostatnim tygodniu kwietnia natężenie ruchu samochodów ciężarowych było o 12 proc. większe niż średnie natężenie w kwietniu 2019 roku i o 31 proc. większe w stosunku do kwietnia 2020 roku, wynika z danych GDDKiA.

Generalna Dyrekcja oblicza, że porównując średnie natężenia ruchu w kwietniu, w tym roku jest ono wyższe o 8 proc. w stosunku do 2019 roku i o 27 proc. w stosunku do 2020 roku.

Jednocześnie GDDKiA wskazuje, że w stosunku do tegorocznego marca ruch ciężarowy był o 6 proc. mniejszy.

Firma Transport Intelligence przewiduje tegoroczny wzrost europejskich przewozów drogowych na 4,7 proc., ale choć wartość tego rynku sięgnie 340 mld euro, będzie to o 10 mld euro mniej niż w 2019 roku. Analitycy TI spodziewają się szybszego powrotu w segmencie przewozów międzynarodowych (6,7 proc. wzrostu), gdy krajowe powiększą się o 3,9 proc.

Rekordowe tempo wzrostu cen i liczby firm

Popyt na usługi przewozowe jest tak duży, że od jesieni brakuje samochodów. Niedobory utrzymują się także w tym roku, co wywołuje wzrost

DYNAMIKA WZROSTU WIELKOŚCI FLOT OD 31 XII 2020 DO 27 IV 2021 W PROC.

1 2-4 5-10 11-20 21-50 51-100 Pow. 100 (liczba aut)

Źródło: wyliczenia własne na podstawie danych GITD

cen frachtów. Giełda Trans.eu podaje, że w I kwartale br. mediana indeksu stawek w przewozach międzynarodowych znalazła się na wyższym poziomie niż w pierwszych trzech miesiącach 2020 r. dla większości porównywanych krajów.

W przypadku Niemiec indeks stawek w I kwartale 2021 roku wzrósł o 3 pkt. w stosunku do I kwartału 2020 r., przewozy do Holandii podrożały w tym samym czasie o 12 pkt., do Rosji o 10 pkt., Francji do 12 pkt. i do Wielkiej Brytanii o 27 pkt. Analitycy TI prognozują, że na koniec tego roku średnia stawka w Europie może wzrosnąć nawet o 9 proc. i sięgnąć 1,7 euro/km.

Rosnące ceny usług przewozowych zachęcają do otwierania firm transportu drogowego. W niemal cztery miesiące tego roku (do 27 kwietnia)

przybyło 1608 firm, czyli ponad 400 miesięcznie. – Oznacza to 4 razy szybszy wzrost niż średnia od 2004 roku – zaznacza radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk. Liczba firm wzrosła o 4,4 proc. – do 38 119, wynika z danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

W tym samym czasie przybyło 12 385 samochodów, czyli blisko 3,1 tys. na miesiąc. – Od czasu wejścia Polski do UE, miesięcznie przybywało średnio tysiąc samochodów – porównuje Wilk.

Tempo rozbudowy floty zależy od wielkości firmy. Jednosamochodowe przedsiębiorstwa zwiększyły stan posiadania o 6,6 proc, o tyle także wzrosła liczba najmniejszych firm.

W przypadku największych flot, mających powyżej 100 samochodów, liczba

wypisów wzrosła o 8,8 proc., do 39 058.

Powiększanie flot widoczne jest także w rejestracjach. W kwietniu w urzędach zarejestrowano 3166 samochodów ciężarowych i jest to jest najlepszy wynik kwietniowy w historii statystyk Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Tegoroczne rejestracje ciągników siodłowych przekroczyły 3940 sztuk, z tego w kwietniu zarejestrowano 2551 sztuk. Dla porównania: w 2017 roku kwietniowe rejestracje wyniosły 1527 sztuk, w 2018 roku 1982, w 2019 roku 2196 ciągników.

Wśród ciężarówek o dmc powyżej 3,5 tony prym w kwietniu wiedzie DAF (968 szt., o 365 proc. więcej niż rok wcześniej), przed Scanią (531 szt., 315 proc. wzrostu) i Mercedes-Benz (531, o 277 proc. więcej).

PRZEJAZDY POJAZDÓW CIĘŻKICH PO DRÓGACH VIATOLL



Zakupy nie kończą się na ciągnikach. Przewoźnicy masowo modernizują park naczep. Rejestracje w tym segmencie wręcz eksplodowały. W kwietniu rejestracje naczep wzrosły do 2750 sztuk, co jest 4-krotnym wzrostem w stosunku do 2020 roku.

W czterech pierwszych miesiącach roku rejestracje sięgnęły 9154 naczep ciężarowych, co stanowi ponad dwukrotny wzrost w stosunku do 2020 roku. Tegoroczny wynik jest o blisko pół tysiąca naczep lepszy niż w bardzo dobrych latach 2019 i 2018.

W rankingu marek od początku roku prowadzi Schmitz (wzrost o ponad 150 proc., do 2243 sztuk) przed Krone (wzrost o ponad 160 proc., do 2264 sztuk) i Wielton (wzrost o niemal 70 proc., do 1074 sztuk). Udziały wynoszą (odpowiednio) 25,6 proc., 24,7 proc i 11,7 proc.

Okropny rok 2020

Szybkie odrodzenie branży transportu samochodowego nie może jednak przesłaniać faktu, że pandemiczne zawirowanie w 2020 roku zostawiły blizny na tej gałęzi przemysłu. Zamknięte fabryki (w tym samochodów i mebli), gwałtowny (choć na szczęście krótkotrwały) spadek cen usług w czasie pierwszego

lockdown'u zmusił część przedsiębiorców do wycofania się z biznesu.

Na początku roku Bisnode A Dun & Bradstreet Company szacowało, że niemal 5 tys. firm transportowych zawiesiło działalność w 2020 roku, gdy w 2019 takich decyzji było 4,7 tys., zaś w 2018 - 3,6 tys.

W przeprowadzonym przez Bisnode A Dun & Bradstreet Company badaniu blisko 700 firm branży transportowej, 30 proc. respondentów oceniło sytuację swojej firmy jako słabą, a ponad 22 proc. jako złą.

Z przeprowadzonego na początku stycznia badania BIG InfoMonitor wynikało, że bankructwa w 2021 r. obawiała się co trzecia firma, najczęściej w usługach i produkcji. Prawie 11 proc. mikro, małych i średnich firm wskazywało, że w minionym roku istniało realne ryzyko zlikwidowania ich biznesu, co wynika z badania przeprowadzonego przez Keralla Research na zlecenie Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor w IV kw. 2020 r.

O takim niebezpieczeństwie przede wszystkim mówiły firmy mikro, zatrudniające od 1 do 9 osób (16,1 proc.) i małe, gdzie pracuje 10-49 osób (10,5 proc.). Zdecydowanie pewniej czuły się średnie podmioty (50-249 zatrudnionych), bo tylko 1 proc. z nich do-

strzegало ryzyko upadłości.

Niepewność widać było w statystykach GITD. W pierwszej połowie stycznia liczba firm zmalała w stosunku do ostatniego dnia grudnia 2020 roku o 0,2 proc. (70 podmiotów), do 36 441. Jednak już w kolejnych dniach liczba nowo zakładanych firm zawiązką równoważyła liczbę zamykanych przedsiębiorstw. 20 stycznia GITD naliczył 36 455 firm, które miały 256,6 tys. samochodów, o 219 więcej niż w ostatnim dniu grudnia 2020 roku.

Rośnie także średnia wielkość flot. Ponieważ największy przewoźnicy inwestują najśmielej, średnia wielkość floty przekroczyła pod koniec kwietnia 7 aut, gdy w momencie wejścia Polski do UE wynosiła 4,5 samochodu.

Koncentracja widoczna jest również w strukturze przychodów przedsiębiorstw. Firma Alpega, właściciel giełdy transportowej Teleroute podaje, że w pierwszej połowie 2020 roku odsetek przewoźników zatrudniających powyżej 9 osób i mających powyżej 100 mln zł przychodów osiągnął rekordowy poziom 7,5 proc., gdy rok wcześniej wynosił 5,9 proc. Firmy leasingowe przyznają, że księgi przewoźników wyglądają bardzo solidnie. Oby optymistyczna wiosna zapowiadała także udaną jesień.

Pakiet Mobilności i e-TOLL – kolejne zagrożenia dla branży

Przewodniczących Regionów ZMPD podczas spotkania online z władzami statutowymi Zrzeszenia omówili przyszłe zagrożenia dla przewoźników.

Piotr Gawelczyk

Spotkanie odbyło się 1 czerwca. – Mamy nadzieję, że większość unijnej pomocy trafi do realnej gospodarki. Jeśli tak się stanie, spowolnienie jej rozwoju będzie, jak na skalę pandemii, stosunkowo niewielkie. To będzie także dobra wiadomość dla międzynarodowego transportu drogowego – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek, podkreślając rolę Zrzeszenia w informowaniu członków organizacji o aktualnej sytuacji w Europie.

Temat ten rozbudowała dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Anna Brzezińska-Rybicka, szczegółowo przedstawiając politykę informacyjną ZMPD. Przypomniała jednocześnie o decyzji z października 2020 r. o ograniczeniu dostępu do wiadomości znajdujących się na stronie internetowej ZMPD dla osób postronnych. – Ta decyzja miała na celu wyróżnienie członków Zrzeszenia i przede wszystkim zapewnienie im przewagi konkurencyjnej na trudnym rynku – podkreśliła dyr. Anna Brzezińska-Rybicka.

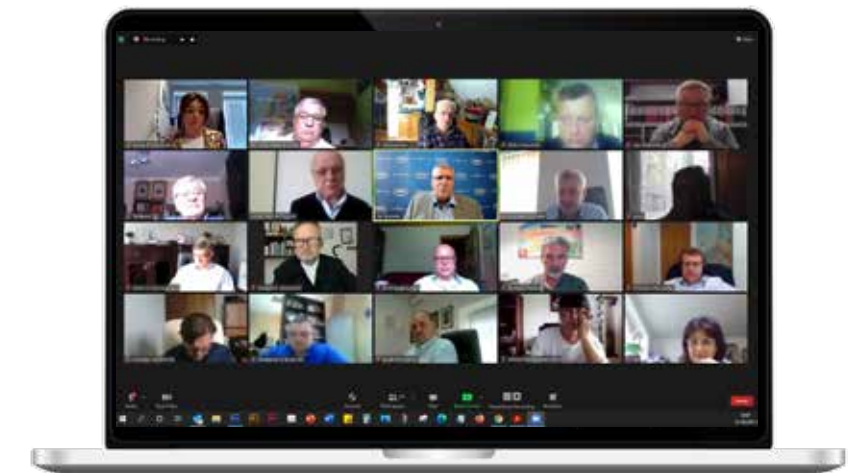
Przed nami kolejne wyzwania i zagrożenia dla przewoźników międzynarodowych, jakimi są przede wszystkim wchodzący we wrześniu nowy system poboru opłat e-TOLL oraz kolejne przepisy Pakietu Mobilności, które zaczną obowiązywać od lutego 2022 r.

Zagadnienia te w syntetyczny sposób przedstawił dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel. Obie kwestie wywołały ożywioną dyskusję, w której przewijały się wątki braku odpowiedniej pomocy ze strony Ministerstwa Infrastruktury (Pakiet Mobilności), oraz braku zrozumienia dla potrzeb transportu drogowego ze strony KAS (system e-TOLL).

Szczególnie krytyczny pod tym względem był prezes Jan Buczek. Przypomniał wspólną interwencję ZMPD, TLP, OZPTD i PIGTSiS u ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka, w sprawie oczekiwania przewoźników na informację zwrotną dotyczącą zakresu, sposobu i realizacji wprowadzania przepisów Pakietu Mobilności o wynagrodzeniach kierowców. – Nadal czekamy na konkretną odpowiedź ministerstwa – powie-

dział prezes ZMPD. – Projekt zmian krajowych przepisów miał być gotowy w okolicach Wielkanocy, niestety do dzisiaj go nie ma – potwierdził dyr. Piotr Mikiel. – Zmiana prawa spowoduje radykalny wzrost kosztów po stronie pracodawcy, tymczasem ministerstwo nie oferuje w zamian żadnego rozwiązania minimalizującego wzrost tych obciążeń. I o to się właśnie upominamy. Niestety, po stronie rządu nie ma żadnej woli do dyskusji – powiedział dyr. Piotr Mikiel.

Przedstawił także zasady działania nowego systemu poboru opłat. Po prezentacji w tej sprawie zabrał głos prezes Jan Buczek. – Jestem bardzo sceptyczny co do funkcjonowania e-TOLL. Chętnie będę uczestniczył za kilka miesięcy w dyskusjach oceniających jego działanie – powiedział prezes ZMPD. – Z całą pewnością jest on nieprzyjazny dla branży transportowej; przerzuca wszystkie ryzyka na nas, a operator, czyli państwo, umywa ręce. Daje produkt niedopracowany, będący de facto zastawioną na przewoźników potężną pułapką. Z tym nie możemy się zgodzić.



Na trzech kołach, ale zawsze dojadę

Grzegorz Palasz z firmy Gerdex opowiada Robertowi Przybylskiemu o pracy dalekodystansowego kierowcy.



■ Od kiedy pracuje pan w firmie Gerdex?

W firmie Gerdex, u pana Gerarda Kaczmarczyka, pracuję od 1995 roku.

■ Czy to pierwszy pracodawca?

Nie, trzeci. Pracuję jako kierowca od 1978 roku. Jeździłem Jelczem, później Liazem, Scanią i Volvo. Od maja jestem na emeryturze, ale nie sposób usiąść biernie w domu i będę jeździł dalej, póki zdrowie pozwala. Z panem Gerardem dobrze się dogadujemy. To jest fajny gość.

■ W jakim przedsiębiorstwie zaczynał pan 43 lata temu?

Po szkole zatrudniłem się w Stołecznym Przedsiębiorstwie Transportowym Handlu Wewnętrznego; najpierw w placówce w Warszawie na Grzybowskiej 96, później w filii w Milanówku. Tam pracowałem przez 12 lat. Na początku dostałem Nysę, potem dwa Stary. Każdy chciał na małym aucie jeździć, aby być bliżej sklepów, ale mnie ciągnęło do dużych samochodów. Suzyłem głowę kierownikowi o Jelcza. Kierownictwo mnie obserwowało i w końcu przydzieliło mi Jelcza 315. Do remontu. Musiałem pospawać w nim wsporniki skrzyni i naprawić pęknię-

ty na mrozie kadłub silnika. Wtedy na płynach nikt nie jeździł, wszyscy zalewali silniki wodą.

Samochód miał hamulec ręczny na linkę nawijaną na bębnek obracany dźwignią. W obsłudze tych sprzętów kierowca musiał być dobry, bo łatwo blokowały się w nich skrzynie biegów.

■ To wtedy po odkręceniu korka używało się śrubokręta do wybicia zakleszczonego trybu?

Korek się odkręcało się w Jelczu 325, bo dopiero ten model miał wsteczne światło. W Jelczu 315 trzeba było zdejmować pokrywę przekładni i była to robota na parę godzin. Pamiętam, że robiłem skrzynię w Olsztynie, taka sama naprawa trafiła mi się również w Tomaszowie. Nie każdy dawał radę jeździć takim Jelczem, ale mnie to fascynowało. Teraz to jest bajka, samochody się nie psują.

Jelcz ciągnął rosyjską przyczepę od Kamaza, tylko dyszel był od naszej z automatycznym sprzęgiem, bo Kamaz miał tylko hak.

■ Kiedy trafił się pierwszy zagraniczny kurs?

Jeżdżąc z PTHW przywoziliśmy z Berlina Zachodniego alkohol, wina,

koniaki. Prowadziłem wtedy Jelcza 325. Także pod koniec lat 80. Jelczem 325 woziliśmy blachę z Innsbrucka. W Polsce były z niej spawane konstrukcje i gotowe elementy odwoziliśmy do Austrii. Wtedy istniała jeszcze granica w Hoff między NRD i RFN, trzeba było pokazać na niej papiery. Jeśli dobrze pamiętam, to w transzycie przez Niemcy można było jechać bez wizy. Trzeba było mieć ją tylko do Austrii.

■ W jaki sposób dyrekcja typowała kierowców na takie atrakcyjne wyjazdy?

Na zebraniu załogi padło pytanie, dlaczego ja mam jechać do Innsbrucka, na co kierownik powiedział, że „on zawsze samodzielnie wraca”.

■ I przydały się panu techniczne umiejętności?

Podczas pierwszej trasy rozpadło się łożysko w przyczepie. Wróciłem solo po łożyska i piastę. Zawsze byłem ciekaw, co w środku piszczy i nawet jeśli zrobiłem coś źle, to metodą prób i błędów musiałem samodzielnie doprowadzić sprzęt do porządku. Ale jak przez Świecko wracałem, zawsze człowiek się cieszył, że obrócił bez przygód. Nikt mnie nigdy nie ściągał.

Nawet z Moskwy wróciłem bez sprzęgła Actrosem z joystickiem. Nawet „na trzech kołach”, ale dojechałem. Innym razem w górach w Niemczech na zjeździe zablokowała się skrzynia Jelcza. Na szczęście na dole był parking restauracji. Nie miałem odpowiednich kluczy, ale właściciel knajpy udostępnił mi swój prywatny warsztat. Oczy mi błyszczały jak go zobaczyłem: czyściutko, wszystkie narzędzia równo poukładane, miał chyba z 10 młotków do najmniejsze do największego. – Wybieraj – mówi. Żeby nie zostawić plamy oleju, po robocie poprosiłem o piasek i miotłę.

■ Przemiany polityczne w 1989 roku oznaczały zmiany także dla pana?

W 1991 roku zmieniłem pracodawcę i samochód. Jeździłem u osoby prywatnej, która miała Liaza. Skrzyniowy samochód z przyczepą wyposażony był w 8-stopniową przekładnię z półówkami. Wkrótce przesiadłem się na ciągnik siodłowy Liaza i przez półtora roku jeździłem do Rosji. Sprzęty były nie za bogate, np. przeciekały plandeki. Z Litwy do Danii wiozłem mleko w proszku i podczas ulewy zaciekło. Jakoś wybroniłiśmy się, ale było nieciekawie. Młodzi kierowcy nie wiedzą, jak kiedyś transport funkcjonował. To normalnie był koszmar, ale kto chciał i dążył do pracy, to pracował. A obecne samochody to bajka.

■ Jak wspomina pan przesiadkę na zachodnie marki?

Po Liazie dostałem Scanię 113 z płaskim dachem i 360-konnym silnikiem. Miała 60 tys. km przebiegu. Gdy z Jelcza przesiadłem się na Liaza to było coś wspaniałego, a przejście z Liaza na Scanię to było marzenie. Z tym że Scania była sztywna, na enerdowskich betonach strasznie thukła. Przez Niemcy jechałem na południowe Włochy, na Sycylię, i kręgosłup odczuł tę podróż po betonach. To była moja ostatnia ciężarówka na stalowym zawieszaniu, dobra na równą drogę. Potem miałem Volvo F12, które było mięciutkie, nie czuło się żadnych wstrząsów. Kolejnym samochodem było F12 z kabiną Globetrotter. Dla kierowcy to było fajne auto: komfortowe zawieszenie, dużo miejsca w kabinie. Następcą tego modelu, FH 12, nigdy nie jeździłem.

■ Czy jeździł pan w Gerdexie?

Gerard Kaczmarczyk preferuje Mercedesy. Wtedy miał także DAF-y, ale nie chciałem tej marki i jeździłem Mercedesem. Dostałem Actrosa, który miał 20 tys. km.

■ Jak wspomina pan tamte lata na międzynarodowych trasach?

U nas drogi były fatalne, na zachodzie ładne. Ale jeśli chodzi o pomoc kierowca-kierowcy, to było coś niesamowitego. Kiedyś na radiu jak krzyknęło się, że potrzebny lewarek, to dwóch-trzech się zatrzymało, a teraz nie ma mowy, żeby ktoś stanął i pomógł. Teraz to tak nie działa. Większość kierowców jest ze Wschodu i każdy siedzi pozamykany w kabinie. Gdy w 1998 roku pojechałem do Ałmaty, to polscy, czescy, rosyjscy kierowcy w pozdrowieniu ręce podnosili. A teraz spowszedniało wszystko. Od kilku lat jeżdżę tylko do Włoch i na Białoruś.

■ To podczas lockdownów stał pan na włosko-austriackiej granicy?

Przez Brenner nie jeździłem, wybierałem trasę na Wiedeń, Graz, Udine. Słyszałem, że na Brenner było

Od maja jestem na emeryturze, ale nie sposób usiąść biernie w domu i będę jeździł dalej, póki zdrowie pozwala. Z panem Gerardem dobrze się dogadujemy. To jest fajny gość.

źle. Bardziej przeszkadzają nasilające się kolejki na wjeździe do Polski z Białorusi. Trzeba być na bieżąco i wiedzieć, gdzie nie ma zatoru. Na powrocie byłem na Bobrownikach, stałem tam 15 godzin. Akurat czas mi się skończył i musiałem zrobić 9 godzin odpoczynku. Na Białorusi można sobie wykupić miejsce za 10 euro, przyjeżdża się na umówioną godzinę, dzięki czemu przejazd przez granicę jest z marszu.

■ Jak się teraz jeździ po Białorusi?

Na Białorusi rząd porobił terminale na granicy i czeka się spokojnie. Nie ma tam złodziejstwa, choć kiedyś było problemem. Horror oczeki-

wania jest u nas: ciężarówki stoją kilometrami na poboczach, a obok dużo krzyży, bo co chwila są wypadki.

■ W Rosji jeździ się podobnie?

Rosja to inny temat. Tam z policją trzeba się użerać, tam jest byle jak. Białoruś ma eleganckie drogi, zapewnia nam komfort pracy. Aż chce się jechać.

■ Czy poluzowane podczas pandemii regulacje czasu pracy kierowcy przydały się?

Wprowadzone w związku z pandemią dopuszczenie wydłużenia czasu pracy przy zjeździe do bazy do 12 godzin z zachowaniem przerw raz tylko wykorzystałem. Prowadziłem powyżej 10 godzin, zrobiłem 30 min przerwy zgodnie z przepisami, bo jechałem 10 godzin i 43 minuty. Pojechałem do Austrii, tam kontrola, wydruk miałem bez paragrafu, bo nie ma na to przepisu, ale policjant ukarał mnie mandatem na 100 euro. Więcej nie używałem tych przepisów zezwalających na jazdę powyżej 10 godzin. Dwa razy na tydzień jadę 10 godzin i tachograf staram się prowadzić wzorowo. Trzeba pracować, ale dobrze rozporządzać cza-

sem i współpracować ze spedytorem. Jeżeli spedytor mądrze poukłada wszystko, to można zrobić dobre przebiegi, nawet sięgające 700 km na dzień.

Najgorzej jest z parkingami. Na Zachodzie po godz. 20 nie ma gdzie stanąć, w Polsce na nowej A1 od Częstochowy są tylko dwa parkingi i też jest kłopot. O godzinie 21 trzeba stawać na miejscach dla osobówek, bo tylko tam jest pusto. Dobry parking dla kierowcy ciężarówki to coś wspaniałego. Wie, że nie zginie ładunek i paliwo. Ale człowiek musi sobie radzić. Poza tym lubię ten zawód, firma też mi odpowiada, w końcu docieramy się od 1995 roku.

Elektroniczna wersja karnetu TIR – oficjalne przyjęcie eTIR

25 maja 2021 r. wszedł w życie Załącznik 11 do Konwencji TIR, ustalający nowe ramy prawne dla przyszłej, pełnej cyfryzacji systemu TIR. To przełomowa i oczekiwana od dawna zmiana, która pozwoli na wdrożenie elektronicznego karnetu TIR.

Joanna Popiołek

Zgodnie z założeniami Załącznika nr 11, międzynarodowy system eTIR będzie bezpieczną, elektroniczną platformą umożliwiającą wymianę danych dotyczących tranzytów TIR pomiędzy krajowymi systemami celnymi i pozwalającą na zarządzanie gwarancjami dla takich tranzytów, wystawianymi przez łańcuch gwarancyjny dla uprawnionych użytkowników systemu TIR. Cała procedura będzie realizowana w środowisku wirtualnym, o co od dawna wnioskują polscy przewoźnicy.

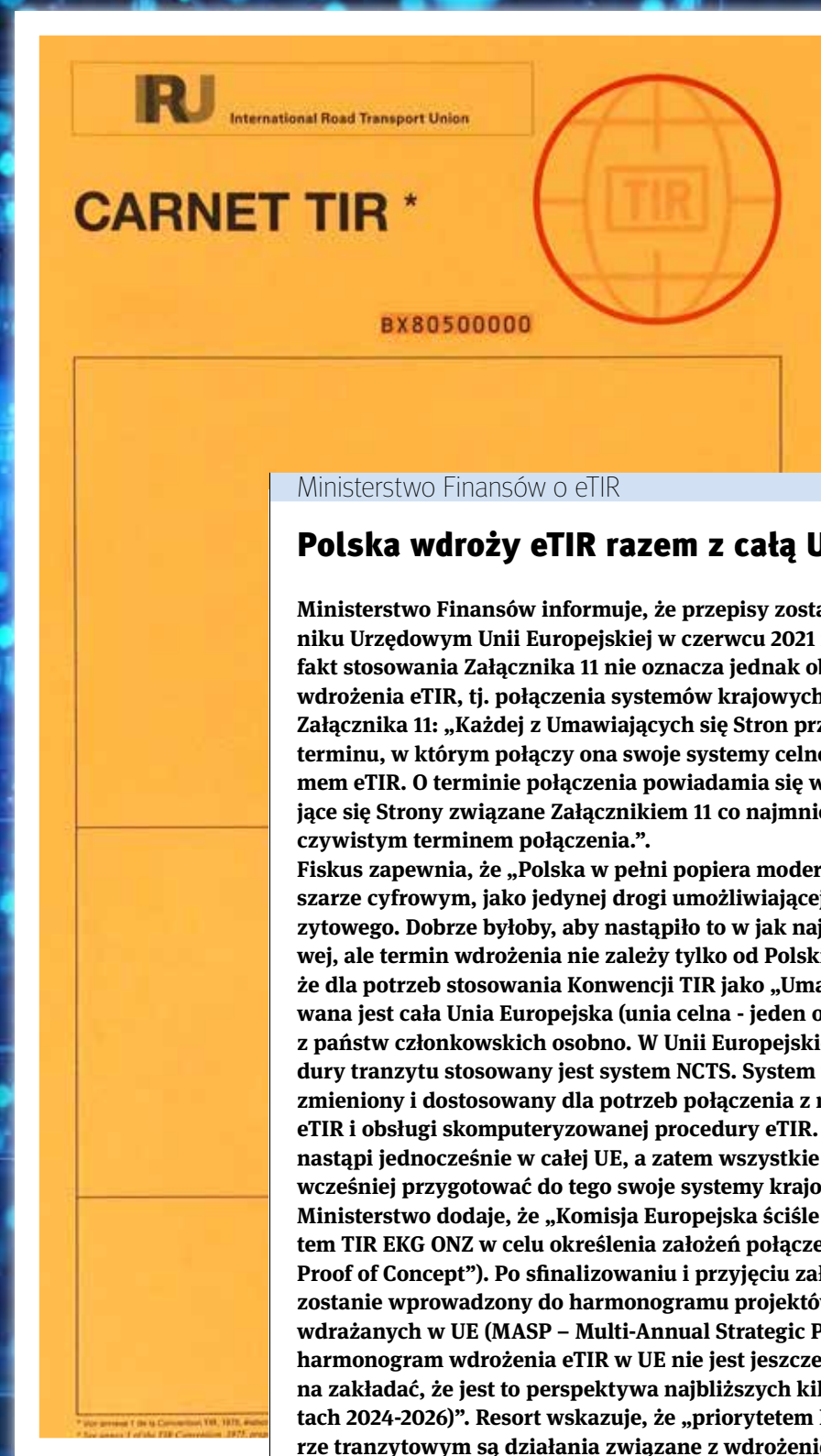
Z tej okazji 25 maja odbyła się specjalna ceremonia w siedzibie ONZ

w Genewie, której gospodarzem była Europejska Komisja Gospodarcza ONZ, z udziałem 16 ambasadorów oraz przedstawicieli państw popierających cyfryzację systemu TIR. Podczas spotkania podkreślano niezwykle ważną rolę, jaką pełni obecnie we współczesnej wymianie handlowej system TIR.

Wejście w życie eTIR to kamień milowy w handlu międzynarodowym, logistyce i transporcie. Uruchomienie eTIR jako globalnego narzędzia, ułatwiającego przekraczanie granic, dodatkowo zabezpieczy system TIR, czyniąc go bardziej przejrzystym, bezpiecznym, wydajnym i konkurencyjnym. Osiągnięcie tego celu było możliwe dzięki wieloletniej wspólnej pracy wszystkich zainteresowanych stron: ONZ, administracji celnych, sektora prywatnego,

stowarzyszeń krajowych i międzynarodowych. Przedstawiciele ZMPD aktywnie uczestniczyli w tych pracach.

Jednak Załącznik 11, pomimo faktu, że jest integralną częścią Konwencji TIR, nie stanowi przepisów obligatoryjnych dla administracji celnych Umawiających się Stron. Oznacza to, że dopóki dany kraj nie będzie gotowy, tj. nie dostosuje swoich systemów i nie spełni odpowiednich wymogów, nie musi obowiązkowo wdrażać elektronicznego karnetu na swoim obszarze już z dniem wejścia w życie Załącznika 11. W praktyce będzie to niestety oznaczać opóźnienia we wdrożeniu eTIR, czy też pewien dualizm procedur – w danym państwie może być stosowany zarówno elektroniczny, jak i papierowy karnet TIR.



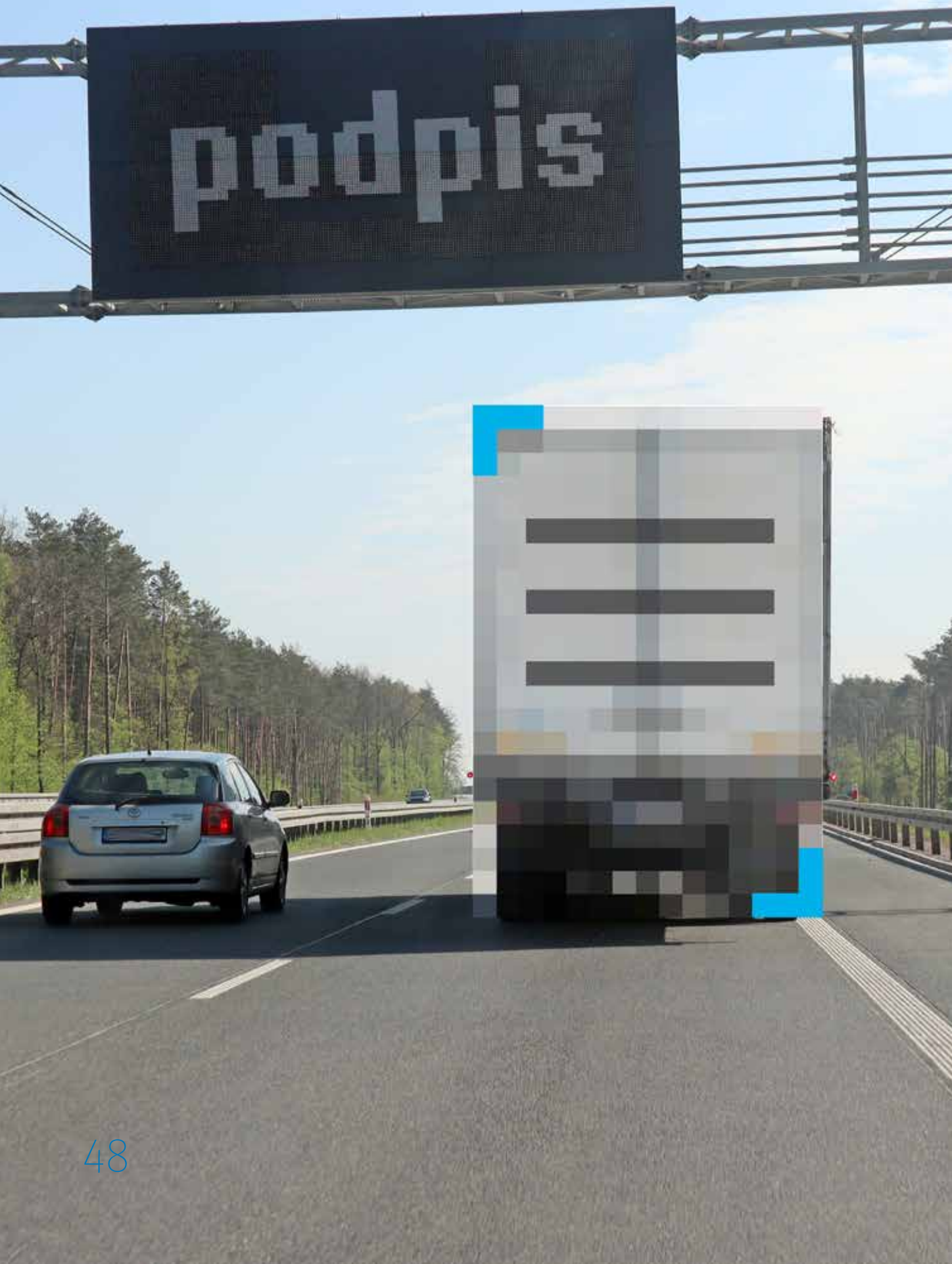
Ministerstwo Finansów o eTIR

Polska wdroży eTIR razem z całą UE

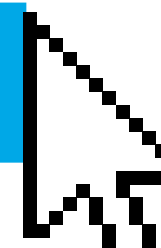
Ministerstwo Finansów informuje, że przepisy zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w czerwcu 2021 roku. Resort podkreśla, że fakt stosowania Załącznika 11 nie oznacza jednak obowiązku natychmiastowego wdrożenia eTIR, tj. połączenia systemów krajowych z eTIR. Zgodnie z art. 3 ust. 2 Załącznika 11: „Każdej z Umawiających się Stron przysługuje swoboda ustalenia terminu, w którym połączy ona swoje systemy celne z międzynarodowym systemem eTIR. O terminie połączenia powiadamia się wszystkie pozostałe Umawiające się Strony związane Załącznikiem 11 co najmniej sześć miesięcy przed rzeczywistym terminem połączenia.”

Fiskus zapewnia, że „Polska w pełni popiera modernizację procedury TIR w obszarze cyfrowym, jako jedynej drogi umożliwiającej dalszy rozwój systemu tranzytowego. Dobrze byłoby, aby nastąpiło to w jak najkrótszej perspektywie czasowej, ale termin wdrożenia nie zależy tylko od Polski. W tym zakresie istotne jest, że dla potrzeb stosowania Konwencji TIR jako „Umawiająca się Strona” traktowana jest cała Unia Europejska (unia celna - jeden obszar celny), a nie każde z państw członkowskich osobno. W Unii Europejskiej dla potrzeb obsługi procedury tranzytu stosowany jest system NCTS. System ten musi być odpowiednio zmieniony i dostosowany dla potrzeb połączenia z międzynarodowym systemem eTIR i obsługi skomputeryzowanej procedury eTIR. Połączenie z systemem eTIR nastąpi jednocześnie w całej UE, a zatem wszystkie kraje członkowskie muszą wcześniej przygotować do tego swoje systemy krajowe”.

Ministerstwo dodaje, że „Komisja Europejska ściśle współpracuje z Sekretariatem TIR EKG ONZ w celu określenia założeń połączenia NCTS z eTIR w UE („eTIR Proof of Concept”). Po sfinalizowaniu i przyjęciu założeń w tym zakresie, eTIR zostanie wprowadzony do harmonogramu projektów celnych i podatkowych wdrażanych w UE (MASP – Multi-Annual Strategic Planning). Na chwilę obecną harmonogram wdrożenia eTIR w UE nie jest jeszcze sprecyzowany, jednak można zakładać, że jest to perspektywa najbliższych kilku lat (nie wcześniej jak w latach 2024-2026)”. Resort wskazuje, że „priorytetem Komisji Europejskiej w obszarze tranzytowym są działania związane z wdrożeniem zmian do systemów informatycznych wynikających z Unijnego Kodeksu Celnego (NCTS – faza 5), co w Polsce planowane jest na III kwartał 2022 roku”.



Do eCMR brakuje tylko uwierzytelnionego podpisu



ONZ musi wypracować uznane powszechnie metody weryfikacji podpisu elektronicznego listu przewozowego. ZMPD od lat apeluje o wdrożenie eCMR.

Robert Przybylski

Od 2026 roku cyfrowe listy przewozowe będą obowiązkowe w UE. Tymczasem, aby to rozwiązanie mogło być zastosowane, musi być przyjęte na całym świecie. Europejska Komisja Gospodarcza ONZ w Genewie powołała specjalną grupę roboczą, której celem jest opracowanie wytycznych dla systemu, który będzie w stanie odczytywać dane listu przewozowego zawarte na nośnikach elektronicznych.

Prace grupy trwają, jednakże z względu na złożoność materii wymagają czasu. – Ministerstwo Infrastruktury pozytywnie odnosi się do możliwości przedstawiania organowi celnemu danych CMR w formie innej niż papierowa lub PDF i uczestniczy w inicjatywach zmierzających do elektronicznej tego dokumentu. Obecnie Estonia przy wsparciu Polski, Litwy i Łotwy przygotowuje na najbliższe posiedzenie Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii dokument informacyjny, zachęcający do przyspieszenia prac na rzecz wprowadzenia elektronicznych dokumentów transportowych w UE – zaznacza rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptyś.

Dodaje, że Ministerstwo Infrastruktury, jak również Ministerstwo Finan-

sów deklarują aktywne uczestnictwo w działaniach na rzecz cyfryzacji dokumentów. – W tej sprawie istotne jest przede wszystkim opracowanie przez podmioty biznesowe właściwego oprogramowania na potrzeby platformy eCMR przy wsparciu i zaangażowaniu środowiska przewoźników drogowych. Na tym etapie jest jednak za wcześnie na określenie, od kiedy przewoźnicy mogliby się posługiwać elektronicznym listem przewozowym – zastrzega rzecznik MI.

List przewozowy CMR jest wykorzystywany jako załącznik do zgłoszeń celnych. Ministerstwo Finansów zapewnia, że jest przygotowane zarówno do przyjmowania listów papierowych, jak i elektronicznych.

Przemysł w blokach startowych

Projekt eCMR skierowany jest przede wszystkim do przedsiębiorców. – Duże znaczenie będzie miało zaangażowanie Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), skupiającej organizacje przewoźników drogowych z wielu państw, w prace EKG ONZ – uważa Huptyś.

Przemysł wspólnie z politykami powinien najpierw wypracować standard obsługi dokumentów przewozowych. – Nie mamy standardu na list przewozowy i zastanawiamy się, jak

do tego podejść. Przy e-fakturze też musiało minąć trochę czasu. Spodziewamy się przyspieszenia prac i usiłujemy zintegrować środowisko. Zastosujemy blockchain do uwierzytelnienia dokumentów. Problemem jest, jak GITD ma weryfikować dokument – zastanawia się dyrektor zarządzająca GS1 Polska Elżbieta Hałas.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych zabiega o eCMR już od 2005 roku. Także Polska Izba Spedycji i Logistyki zwracała uwagę na celowość ratyfikacji protokołu wprowadzającego do praktyki przewozowej eCMR.

Spedytorzy również czekają na elektroniczny list przewozowy. – Dla nas sytuacja, w której mamy jeden standardowy dokument CMR, jest wymarzona. Podobnie jest z fakturami, które każda firma wystawia po swojemu. Choć informacje we wszystkich fakturach są te same, nie ma kompatybilności. Gdyby zamiast tej różnorodności był jeden, narzucony przez administrację państwa wzór, wówczas można by do maksimum uprościć proces księgowania, bo informatyczny system zasysałby dane z automatu – wyjaśnia szef działu IT w spedycji Adar Bartosz Wrzałka.

Wskazuje, że tymczasem nie ma jednego formatu wymiany informacji, nie mówiąc o jednej bazie danych. Pełna informatyzacja jest wtedy, gdy

następuje wymiana informacji według jednego formatu. – Dobrym przykładem standardu wymiany danych są e-recepty, które na szczęście udało się wdrożyć przed pandemią. Przesyłany jest nie skan, tylko informacja w standardowej formie z kodem recepty, a w aptece jest on odczytywany. Do odbioru leków wystarczy kod i pesel. W tym systemie nie ma błędów także dzięki temu, że lekarz wybiera leki z bazy danych – porównuje Wrzałka.

Rozwiązania dostępne na rynku

IRU szacuje, że koszty elektronicznej dokumentacji są 3-4 razy niższe od papierowej, elektronika przyspiesza obieg dokumentacji, a na dodatek unika się błędów. Transport nabierze przejrzystości. Faktury papierowe wystawiane są z opóźnieniem, natomiast eCMR daje możliwość wystawiania faktur na bieżąco.

Unia oferuje od kilku lat własny program do wystawiania cyfrowych listów przewozowych, który nazywa się TransFollow. Pracuje z nim 57 firm transportowych, spedycyjnych i produkcyjnych, a oprogramowanie TransFollow współpracuje z szesnastoma programami klasy TMS i ERP. W przygotowaniu jest integracja kolejnych szesnastu programów. TransFollow może stać się standardowym programem eCMR.

TransFollow już obsługuje ok. miliona eCMR rocznie. Potencjał jedynie europejskiego rynku to setki milionów eCMR i do tego program zapewni dostęp do danych, które umożliwią wiele przydatnych dla przemysłu (a zapewne także administracji państw) analiz.

Chociaż Polska jest (ponoć) zagłębiem programistów, wdrożenie elektronicznych listów przewozowych jest znacznie mniej zaawansowane niż w Holandii.

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości wsparła kwotą miliona złotych spółkę Trans Assist, która w trzy lata przygotowała oprogramowanie eCMR z bezpiecznym systemem weryfikacji podpisu i apeluje do MI o wypróbowanie oprogramowania. – Nasz system e-CMR.eu służy do weryfikacji podpisu także pomiędzy platfor-

mami oferującymi technologię eCMR od różnych dostawców. Posługujemy się umieszczonym w pliku listu kodem QR, który służbom kontrolnym daje dostęp do konkretnego dokumentu w bazie danych. Jeśli inspektor nie dysponuje smartfonem z dostępem do internetu, może przepisać kod, który również znajduje się na dokumencie i w ten sposób również trafi do bazy danych weryfikując tym samym zarówno dokument, jak i podpis – opisuje prezes zarządu Trans Assist Piotr Śliwiński.

Używany przez Trans Assist kod QR jest jednym z najbezpieczniejszych na świecie. Tworzy 8,7x10 do 24 potęgi permutacji. – Gdyby łamać ten kod z szybkością miliona haseł na godzinę, odgadlibyśmy jeden dokument eCMR po 250 mln lat – dodaje Śliwiński.

W przygotowaniu jest także konkurencyjny system Trans.eu i Polskiego Instytutu Transportu Drogowego. W pracach uczestniczy również Rohlig Suus Logistics. – Celem jest wdrożenie opartej na technologii blockchain platformy zabezpieczającej przed wprowadzeniem zmian osób nieuprawnionych, dzięki której będziemy mogli obsługiwać elektroniczne dokumenty transportowe – wyjaśnia project manager Rohlig Suus Logistics Adam Szlędak.

Koordinowana przez Giełdę Papierów Wartościowych platforma spedycyjna - Polski Cyfrowy Operator Logistyczny - będzie otwarta na integrację z systemami innych dostawców oprogramowania dla transportu i logistyki. – Będzie dostępny interfejs dla klientów oraz firm transportowych. Zależy nam, aby każdy zainteresowany mógł się do niego podłączyć bez niepotrzebnej ingerencji w system – podkreśla project manager i jeden z pomysłodawców platformy PCOL Marek Harasny. PCOL zadebiutuje pod koniec roku, a pełną funkcjonalność dla transportu kołowego system powinien osiągnąć w 2022 roku.

Ryzykowne przejście na eCMR

Elektroniczny list przewozowy umożliwi automatyzację procesów, ograniczy koszty druku, składowania i wysyłki pocztowej. – Biorąc pod uwagę

liczbę generowanych przez przewoźników i klientów dokumentów mowa o bardzo znaczących kwotach – zaznacza Szlędak.

Pomimo takiego potencjału projekt eCMR nie został szybko podchwycyony nawet przez przemysł. – Barię ograniczającą rozwój jest brak unormowań w polskim prawie w zakresie kontroli przez organy państwowe, regulacje w umowach z klientami i ubezpieczycielami, którzy domagają się oryginałów dokumentów oraz weryfikacja, czy mogą stanowić dowód w sądzie. To sprawia, że wielu przewoźników i klientów woli pozostać przy tradycyjnej, papierowej formie tłumaczy przedstawiciel Rohlig Suus.

Projekt nie jest prosty do wprowadzenia także ze strony przemysłu. – Jesteśmy usługodawcą, więc musimy się dostosować do zlecającego. Najczęściej są to firmy z Europy Zachodniej i jeśli one nie są gotowe, niewiele zrobimy. Dlatego liczymy na ruchy odgórne, np. wprowadzony z kilkuletnią karencją standard unijny, albo jeszcze lepiej ONZ, bo przecież nasze firmy jeżdżą także do krajów Azji. Dokład tego nie będzie, nie widzę możliwości szerokiego rozpowszechnienia eCMR. Zwłaszcza ze względu na wielkie koncerny, które nie są zdigitalizowane. Do dziś mamy faks, bo jeszcze zdarza się, że firmy francuskie tak wysyłają zlecenia – podkreśla szef działu IT w spedycji Adar.

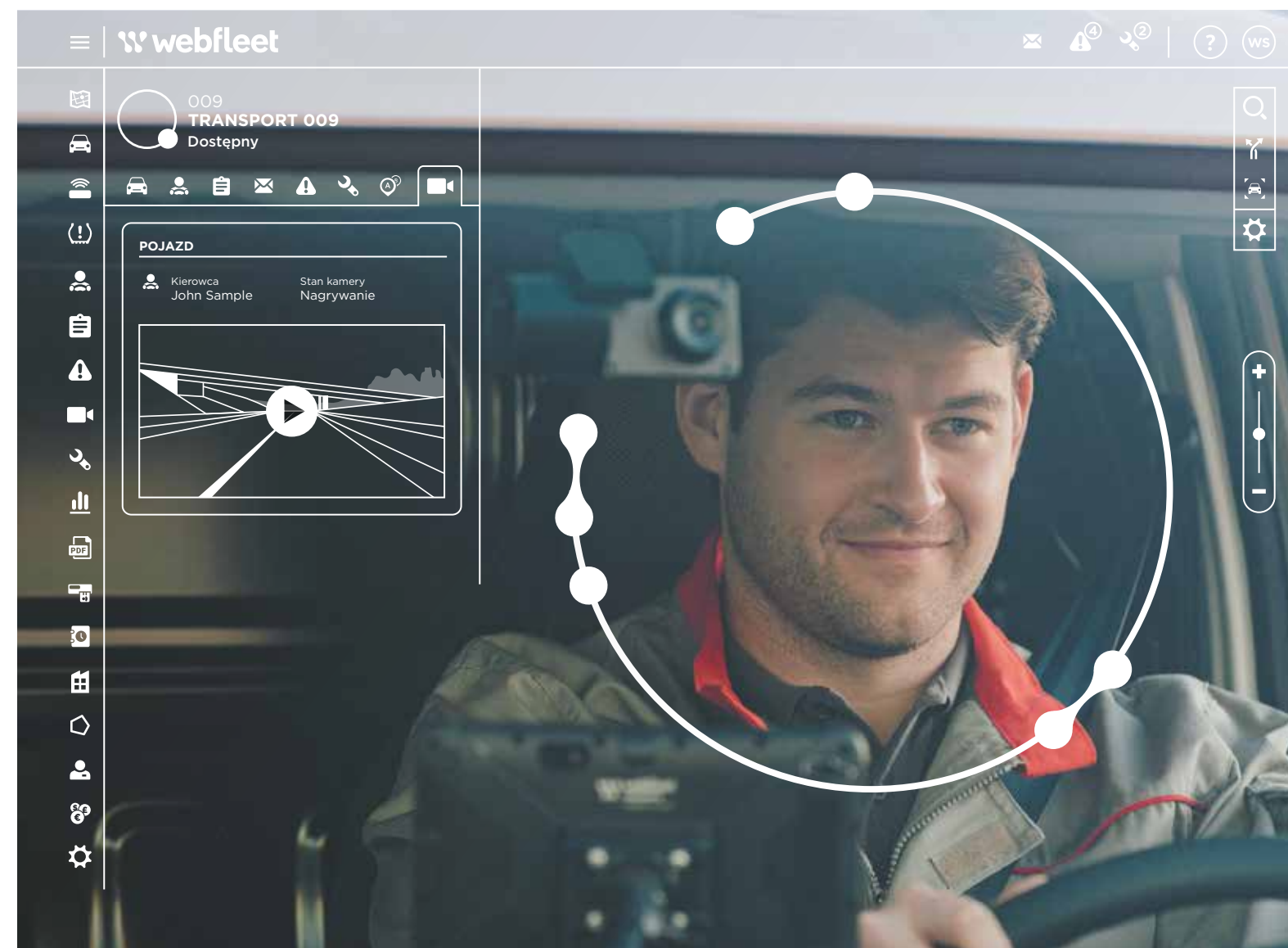
Podobnie proces ocenia Polska Izba Spedycji i Logistyki. – W pierwszej kolejności eCMR zostanie wdrożony przez duże organizacje, kompleksowo podchodzące do procesów transportowych. Pozostałych przymusi do tego rynek, dostrzegający korzyści w cyfryzacji TSL – przewiduje przewodniczący PISiL Marek Tarczyński.

Wrzałka przypuszcza, że nie będzie jednego wspólnego centrum informacji eCMR. – To nadal będzie wymiana punkt-punkt. W przewozach biorą udział tysiące podmiotów, wykonujących miliony frachtów. eCMR musi wprowadzić wykonawca, spedytor bądź nadawca. Jedną ze stron dostarczy system eCMR, w którym będzie następowała wymiana danych. Tymczasem mała marża i duże ryzyko wdrożenia powodują, że ruch w kierunku eCMR jest niewielki – ocenia Wrzałka. ■



Od redukcji kosztów roszczeń po bezpieczeństwo całej floty

Najlepsza w swojej klasie telematyka wideo od dostawcy nr 1 w Europie w obszarze zarządzania flotą



WEBFLEET Video łączy nagrania z kamery samochodowej z danymi dotyczącymi jazdy zapewniając kompleksowy wgląd w okoliczności zdarzeń drogowych w czasie rzeczywistym. Kamera CAM 50 z wbudowaną technologią sztucznej inteligencji identyfikuje ryzykowne zachowania i ostrzega kierowcę, pomagając mu unikać wypadków. To najlepsze w swojej klasie rozwiązanie wideo umożliwia poprawę bezpieczeństwa, redukcję składek ubezpieczeniowych, ograniczenie przestojów, i można je skonfigurować tak, aby spełniało indywidualne potrzeby w zakresie ochrony prywatności.

Let's drive business. Further.

webfleet.com

Spokojny sen kierowcy i właściciela

Webfleet Solutions Poland

Większe bezpieczeństwo, mniej stresu i wyższa wiarygodność z WEBFLEET Video

Od firmy transportowej oczekuje się, że dostarczy bezpiecznie ładunek – w nienaruszonym stanie, sprawnie i na czas, bez żadnych zbędnych przestojów. Nie zawsze jednak mamy wpływ na czynniki zewnętrzne czy innych użytkowników dróg. Przekonała się o tym niedawno firma Janiszewski Thermo-

transport, której pojazd uczestniczył w groźnej kolizji drogowej.

Szczególnie dla tego klienta kwestie związane z czasem dostawy i bezpieczeństwem są kluczowe. Janiszewski ThermoTransport to nowoczesna firma rodzinna z 20-letnim doświadczeniem na rynku przewozów krajowych i międzynarodowych. Specjalizuje się w transporcie towarów w temperaturze kontrolowanej, ultra świeżych, głęboko mrożonych, jak i neutralnych, wykorzystując najnowocześniejszy sprzęt obsługuje najbardziej wymagających klientów, ta-

kich jak Mowi, Bama czy Mondelez, w relacjach z Europy do Skandynawii z uwzględnieniem całej Norwegii, również w okresie zimowym.

Firma korzysta z rozwiązania telematycznego WEBFLEET, za pomocą którego monitoruje i zarządza parkiem stu ciągników i naczep, zdalnie obsługuje tachografy, rozlicza kierowców, optymalizuje trasy i przesyła zlecenia kierowcom przez terminale kierowców serii PRO. Firma, jako jeden z pierwszych klientów rozpoczęła testy nowej usługi WEBFLEET Video – zintegrowanego rozwiązania łączącego nagrania z kamer



z danymi o stylu jazdy, która w komercyjnej ofercie pojawiła się 29 kwietnia. – Nasze pojazdy poruszają się po drogach całej Europy i Skandynawii. Myślimy o wprowadzeniu systemu kamer, aby zwiększyć bezpieczeństwo i poprawić styl jazdy naszych kierowców oraz zminimalizować ilość zdarzeń i szkód komunikacyjnych likwidowanych wielokrotnie z naszej polisy ubezpieczeniowej w związku z brakiem dowodów potwierdzających faktycznego sprawcę - tłumaczy właściciel firmy Karol Janiszewski.

Problem z liczbą roszczeń ubezpieczeniowych, często niezawinionych bezpośrednio przez kierowców, ma wiele firm transportowych, co potwierdza raport Webfleet Solutions „Europejskie badania bezpieczeństwa drogowego 2021”.

Wynika z niego, że przeciętna flota otrzymuje średnio do 3 roszczeń miesięcznie. Większość flot została pociągnięta do odpowiedzialności za 21–30%

kolizji, w których uczestniczyły ich pojazdy. Jednocześnie, większość uważa, że faktycznie była odpowiedzialna za jedynie 0-10% wypadków.

Janiszewski ThermoTransport rozpoczął testy WEBFLEET Video w samą porę! Pojazd firmy wyposażony w kamerę CAM50 sprężoną z telematyką uczestniczył w kolizji spowodowanej przez inne auto w trakcie manewru wyprzedzania. Wypadek był bardzo poważny i zakończył się dachowaniem jednego z uczestników, ale był zupełnie niezawiniony przez kierowcę ciężarówki.

Całe zdarzenie zostało zarejestrowane przez system i posłużyło jako materiał dowodowy. – Nagrane pokazało faktyczny przebieg zdarzenia i zostało wykorzystane na miejscu wypadku celem prezentacji policji badającej okoliczności wypadku - opisuje Karol Janiszewski. - Kierowca natychmiast został zwolniony z odpowiedzialności, co również miało wpływ na dalszy przebieg jego pracy oraz psychiczne samopoczucie

naszego pracownika. Film potwierdził wersję zdarzeń opisywaną przez naszego kierowcę, co pozytywnie wpływa także na jego wiarygodność – zaznacza właściciel firmy.

Wykorzystanie nagrania wideo znacznie usprawniło cały proces związany z ustaleniem sprawy i obsługą wniosków ubezpieczeniowych, a dodatkowo zmniejszyło stres kierowcy i zdjęło z jego barków konieczność udowadniania swojej wersji zdarzeń.

Jeśli kierowcy mogli mieć wątpliwości w związku z kamerami w kabinach, to ten przypadek zdecydowanie je rozwił. Poza wykorzystaniem nagrań w sprawach spornych czy zdarzeniach, gdzie trudno jest ustalić sprawcę, widzę ogromny potencjał w wykorzystaniu nagrań w procesie szkoleń kierowców i doskonalenia ich stylu jazdy. Jestem przekonany, że tym sposobem będziemy w stanie obniżyć szkodowość o kilkanaście-kilkadziesiąt procent – uważa Karol Janiszewski.





Zdalne oko pomocy i nadzoru

Transport dysponuje w większości pojazdami z telematyką. Jednak termin „telematyka” jest bardzo pojemny, dlatego firmy oferujące to narzędzie wyjaśniają, co to jest i jakie daje korzyści.

Robert Przybylski

Zankiety ZMPD wynika, że ponad 57 proc. respondentów już wykorzystuje telematykę we wszystkich swoich pojazdach, ponad 18 proc. w części floty, zaś 16 proc. zamierza wdrożyć te rozwiązania. W sumie daje to 91-procentową grupę świadomych przewoźników.

W zarządzaniu flotą jako najważniejsze kwestie przedsiębiorcy wymienili redukcję kosztów (49 proc. ankietowanych) oraz wzrost wydajności (25 proc.). Ponad 13 proc. pytanych wskazało na obsługę tachografów i rejestrację czasu pracy kierowcy;

ponad 10 proc. głosów zyskała odpowiedź dotycząca monitoringu zużycia paliwa. Niewiele mniej respondentów wskazało na doskonalenie stylu jazdy, czyli poprawę bezpieczeństwa i eco-driving, a także wykrywanie awarii i planowanie prac serwisowych. – Te odpowiedzi wyraźnie wskazują na to, że konkurencja na rynku przewozów drogowych staje się coraz bardziej widoczna – podkreśla dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel.

Koszty w dół

Przewoźnicy oczekują redukcji kosztów, na które w 30 proc. składają się wydatki na bieżące użytkowanie pojazdu i styl jazdy (zużycie paliwa, serwis). Pozostałe składniki to m.in.

amortyzacja i koszty leasingu.

Telematyka przesyła właścicielowi lub zarządzającemu flotą takie dane jak zużycie paliwa, także w odniesieniu do poprzednich okresów, obroty silnika, wybrany bieg, aktualna prędkość w odniesieniu do obowiązujących ograniczeń, ostre hamowanie, gwałtowne skręty, praca na jałowym biegu czy rzeczywiste zużycie paliwa i efektywność jego wykorzystania.

Analiza przesyłanych danych pozwala na obiektywną i wszechstronną ocenę stylu jazdy kierowcy. Pomaga trenerowi w udoskonaleniu stylu jazdy kierowców, co ma wpływ na koszty i bezpieczeństwo. Automatyczne raporty dotyczące zużycia paliwa w całej flocie mogą dać duże, czasem dwucyfrowe oszczędności.

Kolejne korzyści daje rozbudowa usług o notowanie przebiegu pojazdu i czasu pracy. Telematyka może służyć do rozliczenia roboczogodzin, ponieważ z automatu zapisuje dane i eliminuje przez to nadużycia. Z badań Webfleet wynika, że 18 proc. przewoźników pobiera dane z tachografu ręcznie i potrzebuje od 16 do 30 min. na pobranie danych z tachografu w jednym pojeździe.

Inną oczywistą funkcją telematyki jest lokalizacja. Zaledwie 10-15 lat temu telematyka była utożsamiana z GPS i śledzeniem pojazdów. – Przychodzili klienci z pytaniem: „macie jakieś GPS do sprzedania?” – wspomina Arkadiusz Pawelczyk z Webfleet Solutions. Dostawcy tego typu usług zapewniają, że to zaledwie początek długiej listy funkcji systemu. Rynek jest szeroki i mówi o śledzeniu aktywów, bo chodzi nie tylko o samochody. Nadawcy i właściele ładunku zainteresowani są jego pozycją i terminem dotarcia.

W rezultacie ważnym nabywcą telematycznych usług są transportowe nisze o wysokich jakościowych i prawnych wymogach działania. Są to przewozy chłodnicze, obwarowane rygorystycznymi przepisami. Podobnie jest z przewozem żywych zwierząt, leków, ładunków głęboko mrożonych. Nawet przewoźnicy betonu korzystają z telematyki, kontrolując na bieżą-

co konsystencję betonu. Musi być ona właściwa w momencie przyjazdu na budowę.

Ubezpieczeniowe obniżki

Towarzystwa asekuracyjne popierają stosowanie telematyki, oferując firmom wyposażającym ciężarówki w takie systemy mniejsze stawki ubezpieczeniowe. Ubezpieczyciele wychodzą z założenia, że w większych flotach telematyka jest niezastąpiona, dając kierownictwu firmy realne informacje w czasie rzeczywistym i zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo.

Przykładem mogą być kamery i wideotelematyka. W ankiecie ZMPD ponad 34 proc. osób odpowiedziało, że oba narzędzia byłyby pomocne w zwiększaniu bezpieczeństwa kierowców i flot, natomiast 22 proc. podkreśliło wagę tych rozwiązań w przypadku wykorzystania ich jako materiału dowodowego w postępowaniach ubezpieczeniowych przy wyjaśnianiu zdarzeń drogowych. Ponad 23 proc. respondentów wskazało, że problemem mogą być jednak kwestie związane z RODO i prywatnością uczestników ruchu drogowego.

Nowe technologie wymagają profesjonalnego montażu. – Mamy dział pre-instalacji telematyki w fabrykach samochodów. Sam GPS nie daje przewagi. Oferujemy ponad 50 prekonfi-

Webfleet raportuje

Transport powrócił do dobrej formy

Webfleet jest jednym z największych w Europie systemów do nadzoru pojazdów, przekazując właścicielom sygnał z ponad miliona aut. Z danych na 12 maja br. wynika, że ciężki transport drogowy jest na poziomie 98 proc. przebytych tras w stosunku do okresu przed pandemią.

gurowanych raportów. Klienci mogą sami je tworzyć. Na życzenie tworzymy nowe wzory raportów – zapewnia Pawelczyk.

Te rozbudowane narzędzia informacyjne wymagają połączenia do internetu. Ciężarówki z internetowym połączeniem znane są od dekady i takich samochodów są miliony na europejskich drogach. Rocznie pokonują dziesiątki miliardów kilometrów, dając użytkownikom duże oszczędności, przede wszystkim dzięki nowym możliwościom, jakie daje technika. Od kilku lat szybko rozwija się usługa obsługi zapobiegawczej. Polega ona na raportowaniu o stanie podzespołów i konieczności dokonania przeglądów lub wymiany podzespołów. Meldunki trafiają do przewoźnika oraz sieci serwisowej, z którą ma podpisaną umowę obsługową.

Od nitki do kłębka. 5G otwiera nową erę w transporcie kołowym

DKV

Oblicze transportu zmieniają dziś dwa zjawiska: Internet 5G i GPS. Tysiące produktów i rozwiązań, które dotąd działały oddzielnie i gromadziły potężne ilości danych, teraz zaczynają się przenikać. Pojazdy nie są już tylko środkiem transportu, ale kluczowym elementem mobilnego systemu zarządzania informacjami. O innowacjach w transporcie rozmawiamy z Mariuszem Derdziakiem, który z ramienia DKV Euro Service Polska, popularyzuje wykorzystanie rozwiązań 5G.

Pojęcia takie jak internet rzeczy, big data czy connected cars budzą zainteresowanie, ale czy branża transportowa oswoiła się już z całą tą technologią, czy przewoźnicy potrafią wykorzystywać jej potencjał? Zaczęć może od tego, jakie konkretne usługi kryją się pod tymi pojęciami. Mówimy na przykład o możliwości śledzenia lokalizacji pojazdów z dokładnością nawet do 10 sekund. O wykorzystaniu w czasie rzeczywistym informacji o cenach paliwa na stacjach całej Europy. O większej płynności ruchu pojazdów i ich załadunku dzięki współpracy z wieloma giełdami transportowymi jednocześnie. Albo o bezgotówkowym rozliczaniu paliwa, opłat drogowych, warsztatów czy parkingów. Niektóre z tych usług były dostępne już wcześniej, ale teraz chodzi o to, żeby one były dostępne z poziomu jed-

nej platformy. Wtedy można wykorzystać synergię i zależność. Wejść na wyższy poziom zarządzania transportem i przepływem informacji. Dzięki temu firma transportowa może działać szybciej i taniej, zyskać przewagę nad konkurencją.

■ **Rozumiem, że usługi, które odrębnie wspierały dotąd auto, zlecenia czy kierowcę, teraz są łączone między sobą.**

Tak, i wykorzystujemy przy tym nowoczesne technologie komunikacji, które umożliwiają obróbkę danych w czasie rzeczywistym. Wyłuskane tą metodą konkretne wnioski przekładane są na pojedyncze aplikacje, usługi, systemy alertów czy funkcje telematyczne.

■ **No właśnie, jak nowe usługi mają się do systemów telematycznych, które firmy chcą i muszą stosować? Część z wymienionych przez pana funkcji brzmi znajomo...**

Odpowiem na przykładzie platformy DKV LIVE, którą wdrażamy obecnie na rynkach europejskich. Określamy ją mianem „asystenta logistyki”, bo oferuje niedostępną dotąd mieszankę usług. Wybraliśmy funkcje telematyczne, które najczęściej używane są przez przewoźników, by zaproponować nowy pakiet, łączący know-how DKV oraz Styletronic - firmy telematycznej zakupionej przez DKV rok temu. W efekcie powstało proste rozwiązanie pudełkowe, dostępne w cenie znacznie niższej niż pełnowartościowe systemy telematyczne.

Pomysł na ten konkretny zestaw usług przyniosły ankiety przeprowadzane w całej Europie z naszymi klientami, z których wynikało, że tylko niewielka

część przedsiębiorstw transportowych wykorzystuje wszystkie możliwości systemów telematycznych. Wyselekcjonowaliśmy te najważniejsze funkcje, a następnie połączyliśmy z platformą DKV, która daje dostęp do szerokiej sieci stacji - z aktualnymi cenami paliw - i serwisów oraz obsługą wszelkich rozliczeń pojazdu w trasie.

■ **Raz mówimy o platformie, raz o rozwiązaniu pudełkowym. Czym zatem jest DKV LIVE?**

W ujęciu technicznym DKV LIVE to platforma internetowa, sprzężona z modułem telematycznym mocowanym w pojeździe. Wszystkie informacje wyświetlane są na pulpicie nawigacyjnym. Menedżer floty ma do nich dostęp po zalogowaniu z dowolnego komputera czy telefonu. W ujęciu szerokim DKV LIVE stanowi technologiczny silnik usług big data oferowanych przez DKV. To system wykorzystujący najnowocześniejsze dostępne dziś technologie, by przekładać miliardy danych na konkretne, łatwo przyswajalne serwisy. Dziś DKV LIVE oferuje w czasie rzeczywistym dane na temat: lokalizacji pojazdów, tras, cen paliw, prędkości pojazdu, przewidywanego czasu dostawy, ładunków dostępnych na giełdach transportowych, odczytu tachografu cyfrowego, a także raporty historyczne, niezbędne do efektywnego planowania przewozów.

■ **Łączycie tachograf cyfrowy z cenami paliw i geolokalizacją. Czy są jeszcze jakieś niespodzianki?**

Co chwilę wymyślamy nowe funkcjonalności. Na przykład dostępna już w DKV LIVE funkcja zestawiania miejsca



tankowania z lokalizacją GPS pojazdu. To skuteczna metoda, by natychmiast zareagować na próbę nadużycia lub kradzieży. Z karty paliwowej DKV spływają do nas dane o miejscu tankowania, a platforma telematyczna sprawdza lokalizację GPS pojazdu i porównuje, czy miejsca są identyczne. W przypadku rozbieżności, natychmiast wysyłamy klientowi alert.

■ **Drugim filarem usług DKV są opłaty drogowe. Czy te również planują Państwo zintegrować w jednej platformie.**

Na razie działania prowadzimy dwutorowo, ale przyszłość idzie oczywiście w kierunku integracji wszystkich rozwiązań w jeden system. W obszarze opłat drogowych postawiliśmy na rozwój EETS, czyli wprowadzenie do wszystkich krajów Europy jednego urządzenia do rozliczania opłat drogowych, zamontowanego na szybie pojazdu. Chodzi o to, żeby firma transportowa miała jednego partnera wszelkich typów rozliczeń myta, który oferuje nowoczesne zarządzanie tymi płatnościami i optymalizację cen. Nasze urządzenie DKV Box Europe działa już w 10 krajach europejskich. Łącząc technologię mikrofal z modułem GPS, który zapewnia bieżącą transmisję danych, bez dodatkowych opłat. Na swoim koncie DKV przewoźnik może dowolnie usta-

wić swoje reguły dla rozliczeń w różnych krajach, a następnie monitorować ich przestrzeganie. Z dowolnego miejsca. Na komórce czy laptopie.

■ **Czyli raz idziemy od nitki do kłębka, a raz odwrotnie. Jak ma się sprawa z paliwami i kartą paliwową, pierwotną usługą DKV?**

Tu stawiamy, jak i w innych obszarach, na usługi oparte na technologii IoT oraz 5G. Stworzyliśmy aplikację na smartfon do zdalnych płatności za paliwo – o nazwie DKV APP&GO – dostępna jest bez użycia karty i bez wysiadania z auta. Za tankowanie można zapłacić w czasie rzeczywistym, przy dystrybutorze. Tego rodzaju rozwiązanie jest szczególnie cenne w czasach COVID-19. Eliminuje czas oczekiwania przy kasie i umożliwia kierowcom otrzymywanie potwierdzenia transakcji bezpośrednio na telefon, co pozwala ograniczyć kontakty społeczne. Aplikacja jest zintegrowana z innymi systemami DKV. Dziś wszyscy posiadacze DKV Card mogą z niej korzystać w Niemczech. Już wkrótce będzie działała na każdej z 64 tysięcy stacji DKV w Europie, w tym na ok. 5000 stacji wielu marek w Polsce.

■ **Które z tych nowinek są najbardziej atrakcyjne dla przewoźników, na które jest największy popyt?**

W pierwszych rozmowach z klientami na temat systemu DKV LIVE i prze-

jęcia przez DKV firmy Styletronic spotkałem się z dużym zainteresowaniem, bo to produkt nowej generacji. Skrojony pod mały i duży biznes, ale nieskomplikowany i tani. To pokazuje, że przewoźnicy nie szukają już lepszych wersji dotąd stosowanych rozwiązań, ale są otwarci na przełamywanie schematów, nie obawiają się innowacji. Jeszcze 10-15 lat temu takich rozmów prawdopodobnie w ogóle by nie było. Podobnie sprawa wygląda z systemem EETS, który niedługo obejmie wszystkie kraje Europy.

Pamiętajmy, że polskie firmy transportowe to numer jeden w Europie. Chcąc utrzymać tę pozycję, chętnie otwierają się na rozwiązania zwiększające swoją konkurencyjność. Szczególnie w okresie covid przewoźnicy szukają nowych nisz, szukają wsparcia w technologii. Nie tylko obejmującej pojazdy, ale przed wszystkim wspierającej logistykę i zapewniającej pełne obciążenie pojazdów na trasach w obie strony. To dobry czas na restrukturyzację, zmianę modelu działania, nowy start. Część firm upadła, ale te, które zostały, są bardzo elastyczne. U steru firm transportowych od lat jest już nowe pokolenie, ludzie wykształceni na polskich i zagranicznych uczelniach, świadomi sytuacji gospodarczej na świecie i w kraju, potrafiący korzystać z doświadczeń swoich rodziców, bo większość to nadal firmy rodzinne.



Starem do Afganistanu i z powrotem

Wyprawa naukowa z Uniwersytetu Łódzkiego wyruszyła Starem 29 do Afganistanu 31 sierpnia 1978 roku. Trafiała na dwie rewolucje, ale pomimo niebezpiecznych przygód szczęśliwie wróciła przed końcem roku.

Robert Przybylski
Zdjęcia z archiwum Krzysztofa Markowskiego

To była wyprawa obfitująca chyba w najwięcej dramatycznych wydarzeń, ale nie na darmo jestem Krzysztof, patron ma mnie w opiece – uważa kierowca tej wyprawy Krzysztof Markowski.

Skromny tonażowo Star 29 nie był przypadkowym samochodem. – Na nic lepszego nie było nas stać. Kolega z łódzkiego PKS mógł przekazać uczelni jedynie Stara. Specjalnie zależało mi na modelu 29, bo przy nim byłbym w stanie sam wszystko zrobić. Z dieslem byłbym bezsilny – tłumaczy Markowski.

Zanim ostatniego dnia sierpnia przed pałacem rektora UŁ doszło do hucznego pożegnania 11-osobowej

wyprawy, przygotowania zaczęły się ponad rok wcześniej. Studenckie Koło Naukowe Wydziału Geografii Uniwersytetu Łódzkiego oraz pracownicy Instytutu Geografii UŁ wystąpili do władz uczelni oraz lokalnych władz partyjnych i rządowych z propozycją organizacji „Wyprawy naukowo-poznawczej Uniwersytetu Łódzkiego „Azja '78”.

Rektor UŁ Romuald Skowroński objął wyprawę protektorem, zaś Ko-

mitet Wojewódzki PZPR namówił 21 łódzkich przedsiębiorstw do wspomnienia wyprawy.

Star z Lublinka

Przygotowanie samochodu należało do obowiązków Markowskiego. Ten doświadczony globtrotter odbył już dwie podobne wyprawy, w tym 3 lata wcześniej na Saharę, też Starem 29.

Star 29 miał na liczniku tylko 1480 km, ale był po stłuczce. Wymagał w sumie drobnych napraw blacharskich. Władze poleciły Wojskowym Zakładom Motoryzacyjnym w Lublinku pod Łodzią dokonać naprawy i przeglądu samochodu. – Bywałem tam co-



Skromny tonażowo Star 29 nie był przypadkowym samochodem. Specjalnie zależało mi na modelu 29, bo przy nim byłbym w stanie sam wszystko zrobić. Z dieslem byłbym bezsilny.

dziennie, uzgadniając zakres prac i modyfikacji. Dołożyłem jeden zbiornik paliwa z Jelcza i dwa zbiorniki lotnicze. Po wyjeździe na Saharę wiedziałem, że przydadzą się nam dodatkowe zbiorniki paliwa. Kupiliśmy dwa skrzydłowe zbiorniki An-2, które zamontowaliśmy na tylnym zwisie, w miejscu koła zapasowego, które trafiło na tylną burtę – opisuje Markowski.

Razem zbiorniki mieściły 980 litrów benzyny i zabrakło 40 litrów, aby z katalogowym zużyciem zapewnić auto tysiąc kilometrów zasięgu. – Tankowaliśmy każdy zbiornik osobno. W saharjskim Starze pompka elektryczna przelewała benzynę z tylnych zbiorników do głównego, ale nie sprawdziła się i ostatecznie przelewałem paliwo kanistrami przez wężyk. Azjatycki Star nie miał także chłodnicy oleju – porównuje kierowca.

Po powrocie z Sahary Markowski przekazał Fabryce Samochodów Cięża-

rowych w Starachowicach listę sugerowanych zmian. W egzemplarzu wybranym na przejazd do Azji, wyprodukowanym 2 lata po saharjskiej wyprawie, była tylko jedna zmiana z listy. – Bębny hamulcowe starachowicka fabryka robiła już karbowane z zewnątrz, nie gładkie. Dzięki temu wentyl nie leżał na bębnie i nie nagrzewał się, przez co tracił szczelność – wyjaśnia Markowski.

Połowa skrzyni ładunkowej mieściła wyposażenie, a druga połowa dwie ławki, każda dla czterech członków wyprawy. Siedzieli bokiem do kierunku jazdy, twarzą do siebie.

Plandeka nie miała okienek, jak to udało się zrobić w saharjskim Starze. „Azjatycki” Star otrzymał podwyższone pałąki, dzięki czemu pasażerowie mieli więcej niż w saharjskim miejscu i łatwiej im było stanąć pod plandeką.

Przeznaczony na azjatycką wyprawę Star otrzymał nad kabiną, większy niż w modelu saharjskim, balkon, czyli



dodatkowy bagażnik. – W Azji mogliśmy pozwolić sobie na większe obciążenie przedniej osi, bo jechaliśmy po twardym terenie. Koledzy przywiązani pasami siedzieli na górze i podziwiali widoki, które mieli znacznie lepsze niż spod plandeki – zapewnia kierowca.

- Samochód został dobrze przystosowany do wyprawy, na pace Stara mieściło się 9 uczestników wyprawy, cały sprzęt wyprawowy i wyżywienie, które w całości zabraliśmy z Polski – wspomina uczestnik wyprawy Jarosław Fischbach. Pomalowany na żółto samochód został szybko ochrzczony przez studentów „Rzułek”.

Na południe!

Po załatwieniu w Rektoracie UŁ formalności, wyprawa ruszyła w drogę. W Czechach kierowca dołał litr oleju, dopompował opony i 2 września Star jechał przez Rumunię.

- Siedzimy we trzech w szoferce, gdy kolega alarmuje mnie – Zobacz! – Koło jedzie! Zorientowałem się, że to jest moje koło, mechanicy nie dokręcili śrub i wszystkie rozklekotało. Urwało się zewnętrzne koło z lewego bliźniaka. Wolno wytraciłem prędkość. Stanęliśmy, koło uderzyło w płot i nie narobiło więk-

szych szkód. Wszystkie szpilki były uszkodzone, nakrętki poginęły. Otwory felg w tarczach kół rozkalibrowały się. Duże straty były po naszej stronie. Przyjechała rumuńska policja, ale że była już godzina 22.00, umówiliśmy się na następny dzień, że nam pomogą. To była sobota. Nie miałem śrub, dopiero z policjantem pojechałem do magazynu części przedsiębiorstwa autobusowego i w niedzielę dopasowałem szpilki średnicami i pojechaliśmy dalej – wspomina Markowski.

Do Istanbulu ekipa dojechała bez problemów. 8 września, przy stanie licznika 3588 km, z silnika zaczął dobiegać niepokojący stuk. – Podejrzywałem panewkę, ale w następnego dnia podczas regulacji i smarowania sprzęgła okazało się, że to właśnie łożysko oporowe tak puka, nie silnik. Następnego dnia usunąłem awarię aparatu zapłonowego, a 11 września musiałem poprowadzić obejście filtra dokładnego oczyszczania, ponieważ nie udało się zamontować puszek. Następnego dnia upewniłem się, że smarowanie działa – zaznacza kierowca.

W Turcji zaczął się na dobre teren górzysy i 16 września zaczęło ślizgać się sprzęgło, przy stanie licznika 4734 km. Markowski notuje: „Drogi stają się coraz gorsze. Znikają asfalty, zaś szutry są niebezpieczne dla opon”. 18 września kierowca musi robić wieczorem pierwsze koło.

Wokoło ośnieżone góry, podczas postoju 19 września Markowski zapisuje: „Robię klar w samochodzie, muszę:

1. Coś zrobić ze sprzęgłem.
2. Dokręcić wszystkie nakrętki.
3. Zauważyłem wyciek z pompy wodnej.
4. Pęknięty kolektor wydechowy przy 6. cylindrze”.

20 września 1978 roku wyprawa wjechała do Iranu. Niecałe 2 tygodnie wcześniej rząd Rezy Pahlawiego stłumił duże manifestacje w Teheranie. Natomiast nasi podróżnicy 22 września przy stanie licznika 6260 km zanotowali awarię. Na 5. cylindrze pękła dźwignienka zaworu wydechowego. Star dojechał 7 km w dogodne miejsce, 65 km od Teheranu.

W pobliżu były zabudowania. „Okazało się, że Irańczycy zamieszkujący hacjendę są bardzo mili, zaprosili nas na teren prywatny. Duży sad, zabudowania, basen. Kolacja wymienita, tro-



chę trunku. Spuściłem olej i jutro czeka mnie trochę roboty”, zanotował z pokładowym dzienniku Markowski.

Pod datą 23 września zapisał: „Wymieniłem dźwignienkę zaworu ssącego na 5. cylindrze. Musiałem ręcznie doszlifować otwór papierem ściernym, ponieważ nie był przepuszczony frezem. Wyszło względnie. Zauważyłem pęknięcie środkowej podpory klawiatury. Ponadto nie podoba mi się ciśnienie sprężania na 5 i 6 cylindrze. Ponieważ czas nagli, decyduję się tak zostawić. Z kolektorem nic nie mogę zrobić. Reperuję przerwę na świecach, aparacie zapłonowym i zaworach. Wymiana oleju i czujnika ciśnienia oleju (uszkodzony). Tak schodzi mi cały dzień”.

Klatka już na mnie czekała

24 września naprawiony Star jechał dalej. Polacy podziwiali równe asfalty, które nie topiły się nawet w upale. Kolejne chwile tak opisał kierowca w dzienniku: „Samochód kopci, sprzęgło się ślizga, to chyba źle ustawione zawory. A tu na 24 km przed Teheranem nieszczęśliwy wypadek.

Policja zjawiła się o 14.00 i nie interesowały jej zeznania kierowcy. Napisała protokół, z którego wynikało, że chociaż pieszy wbiegł pod samochód, kierowca powinien zahamować, a ponadto jest chrześcijaninem, więc jest winien.

W gęstym ruchu wbiegł na jezdnię mężczyzna. Uciekam w lewo w lukę pomiędzy szpalerem wozów, jednocześnie mocno hamuję. Traf chce, że zareagował nieprawidłowo i nie patrzył w moją stronę, lecz w przeciwną i jeszcze przyspieszył. Uderzyłem go przodem Stara. Samochód stanął na lewym skraju szosy. Facet wyglądał tragicznie, cały zalany krwią, ledwo się ruszał, majacząc.

Całe szczęście, że nie dostał się pod koła. Błyskawiczna reakcja doktora Czerniawskiego [członka zespołu – przy. red.] prawdopodobnie uratowała jego życie. Złamane udo, żebra, wstrząs mózgu. Kroplówka”.

Ambasador przyjechał po godzinie. Policja zjawiła się o 14.00 i nie interesowały jej zeznania kierowcy. „Napisała protokół, z którego wynikało, że chociaż

pieszy wbiegł pod samochód, kierowca powinien zahamować, a ponadto jest chrześcijaninem, więc jest winien. Policjant zrobił szkic wypadku, który sugerował moją winę.” – opisywał Markowski.

Wspomina, że żandarm już przygotował celę. – Przyjechał konsul z tłumaczem i zaczął przekonywać, aby mnie nie zamykali, bo nie ucieknę. Żandarm w końcu zgodził się, żebym pojechał do starego budynku ambasady. Dojechałem z trudnością z powodu ślizgającego się sprzęgła. Nie pomagała żadna regulacja – paliło się. Ze starej ambasady pojechaliśmy 8 km do nowej. Pod koniec tego odcinka sprzęgło wysiadło kompletnie. Wreszcie koledzy dopchali samochód na miejsce. Wszyscy poszliśmy spać – wspomina kierowca. Star miał na liczniku 6339 km.

Następny dzień rozpoczął się od wity na policji. Próba identyfikacji rannego nie udała się, ponieważ służby nie wiedziały, w jakim znalazł się szpitalu. Następny dzień także nie przyniósł nic nowego. Dopiero 27 września polski kierowca stanął przed sędzią. „Sędzia zapoznaje się z aktami, jest rozsądny i sympatyczny. Stwierdza, że konieczna jest ekspertyza biegłych, aby ustalić, czy jestem winny. Ma być trzech ekspertów, każdy po 2000 riali, razem 100 dol. Pyta, czy mogę zapłacić. Ja, że nie mam. Więc zapłaci irańskie Ministerstwo Sprawiedliwości. Jutro rano mam zgłosić się samochodem na posterunku żandarmerii, gdzie eksperci dokonają oględzin.”

Jednocześnie kierowca remontował samochód. Okazało się, że przy składaniu sprzęgła mechanicy pominieli skontrolowanie na jednej z łapek śruby regulacyjnej, co było powodem, że rozleciał się gwint, śruba wypadła na dno obudowy i praca sprzęgła była wadliwa. To spowodowało zużycie tarczy ściernej oraz nierównomierne zużycie tarczy dociskowej. Po zdjęciu głowicy kierowca stwierdził wypalenie zaworu wydechowego na 6 cylindrze.

„Mam obawy, czy zdążę do rana

tował Stara, którego licznik wskazywał 6924 km.

Mechanik zdjął głowicę, pospawał kolektor, zesparował mostek klawiatury, wyregulował hamulce, przesmarował samochód, ustawił zbieżność, założył siatkę na szybę, zamontował podnośnik szyby w kabinie, przejrzał aparat zapłonowy i wymienił świece zapłonowe.

4 października wyprawa znów była w drodze i następnego dnia kierowca wyregulował zawory, dolał olej, dopompuwał koła i dociągnął nakrętki kół, w których były niedopasowane szpilki z Rumunii. Samochód jednak dzielnie jechał dalej i ekipa po południu jadła obiad nad Morzem Kaspijskim.

10 października wyprawa odwiedziła polską cukrownię w Farinam. I tym razem chodziło o warsztat. „Rano wjeżdżam na warsztat. Robię smarowanie, dopompowuję koła. Naprawiam jedną dętkę oraz demontuję i spawam kolektor wydechowy. Jest już spawany w trzech miejscach. Robota przeciąga się do godz. 16.00”, zanotował w dzienniku Markowski.

Następnego dnia Star dojechał nad granicę z Afganistanem, który od kilku lat wstrząsany był politycznymi zmianami. Ostatnia z nich, pucz wojsko-

wojski, który licznik wskazywał 6924 km. Na koniec kierowca dokręcił 3 luźne szpilki w lewym przednim kole.

Wieczorem Markowski zanotował: „Przyjechała szarża wojskowa i pozwolili nocować, a nawet przydzielili ochronę złożoną z dwóch wartowników. Niestety późnym wieczorem przyjechała policja z obstawą i poprosiła, abyśmy jednak pojechali do wsi pod posterunek, bo w górach działają „bandy” kontrrewolucjonistów. Jedziemy i zapadamy pod posterunkiem”.

Dwa dni później wyprawa wjechała do Pakistanu i przez Kwetę wzięła kierunek powrotny na Iran, do którego prowadziła trudna, wyboista górską drogą. 22 października Star przejechał granicę z Iranem, na której cały samochód został dokładnie przeszukany – władze obawiały się szmuglu narkotyków.

Górska droga dała się we znaki oponom, które traciły bieżnik, a dętki okazały się bardzo słabe. Mimo to po trzech dniach wyprawa dotarła do Isfahanu. Z powodu rozruchów i demonstracji w mieście nie było bezpiecznie i wyprawa skierowała się do kolejnej wybudowanej przez Polaków cukrowni, w Sziraz.

Tam, przy liczniku 12 tys. km, kierowca wymienił resor prawego przedniego koła, przesmarował samochód i dokręcił śruby oraz naprawił koło zapasowe.

Zaledwie 70 km dalej uczestnicy wyprawy podziwiali imponujące ruiny Persepolis. Podjazdy na pierwszym i drugim biegu, nierówne, kamienne podłoża wymęczyły tak bardzo podwozie, że pękł wspornik prawego tylnego zbiornika. W ostatnim dniu października kierowca podwiązał zbiornik dwiema linami i Star szczęśliwie dojechał do granicy z Irakiem. Wieczorem ekspedycja, łapiąc dwie gumy, dojechała już bez żadnego zapasu do Basry. Następnego dnia cała ekipa odwiedziła cmentarz żołnierzy Andersa, po czym w garażach Budimexu Star otrzymał przegląd i 4 zapasowe dętki.

Dwie naprawy

6 listopada wyprawa zwiedziła mające 4000 lat miasto Ur, zaś kolejnego dnia Babilon. -Zabrakło paliwa i poratował nas iracki wojskowy, który dał mi parę litrów ropy. O dziwo, dojechałem kilka kilometrów do stacji, choć kopciło jak diabli – wspomina Markowski.

Uniwersytecki Star zajeżdżał do zbudowanej przez Polaków cukrowni w Khorram Abad. Naukowcy mieli wolne, natomiast kierowca od samego rana remontował Stara, którego licznik wskazywał 6924 km.

wszystko zrobić. Największe kłopoty mam z włożeniem w bardzo prymitywnych warunkach skrzyni biegów. Jakoś się udało (na plecach, z pomocą Andrzeja Wójtowicza), podłączam wał, ręczny hamulec, wykonuję wszystkie regulacje. Podłączam i reguluję silnik. Uruchamiam i kończę pracę o godz. 4 rano.”

Biegli wydali opinię uniewinniającą i 30 września taki wyrok wydał sąd.

Pod okiem policji

2 października uniwersytecki Star zajeżdżał do zbudowanej przez Polaków cukrowni w Khorram Abad. Naukowcy mieli wolne, natomiast kierowca od samego rana 3 października remon-

wych z kwietnia 1978 roku, sprawiła, że władze traktowały przybyszów nieufnie. Noclegi zawsze wypadły w pobliżu jednostek policji lub wojska. W Afganistanie nie było asfaltowych dróg, a kupki kamieni spełniały rolę kierunkowskazów. Szutrowe nawierzchnie z ostrymi kamieniami kaleczyły opony.

15 października ekipa zwiedziła Kandahar, zaś kierowca zabrał się za przegląd Stara, który osiągnął 9,7 tys. km przebiegu. Wyregulował zawory, aparat zapłonowy, wymienił olej w silniku, uzupełnił olej w tylnym moście i zrobił 3 koła, do których łątki otrzymał od kierowców afgańskich ciężarówek z zamian za polskie znaczki. Jedno z piór tylnego resoru było pęknięte, ale z braku części zamiennych nie by-



W drodze do Syrii, 14 listopada, wszystkich zelektryzował nagły trzask – pękło pióro główne lewego przedniego resoru. Pomimo awarii Star jechał dalej i dopiero przed samą ambasadą PRL w Damaszku pęknięty resor przesunął się do tyłu i uniemożliwił dalszą jazdę. Licznik wskazywał 14 817 km. Markowski wymienił resor na ulicy, choć lewarek stał na kupie gruzu, a samochód mógł w każdej chwili zsunąć się. Ekipa wygospodarowała przerwę na zwiedzanie miasta.

15 listopada dowódca polskiego kontyngentu na wzgórzach Golan płk Stanisław Kaczmarek zgodził się udostępnić znajdujący się 40 km od Damaszku wojskowy warsztat dla naprawy Stara. Samochód otrzymał nowy kolektor wydechowy, simmering w tylnej piaście, oleje, wodę i elektrolit w akumulatorze.

Dwa dni później kierowca dokręcił kolektor oraz rurę wydechową i ekipa dojechała do Palmiry, którą wszyscy ocenili jako wspaniałe miasto. 19 listopada kolejny imponujący zabytek: zamek Chevalier. Pomimo ostrego podjazdu „Rzułtek” spisał się bardzo dobrze.

W Turcji okazało się, że nadpalony jest zawór piątego cylindra. Wyprawa zwiedziła Akropol, Asklepiejon i Troję i przepłynęła się do Europy. W Bułgarii naukowcy podziwiali Rilski Monastyr. Uczestnicy jadący na skrzyni marzną, jest już początek grudnia. 5 grudnia, w Szegedzie, zacięła się przepustnica

gaźnika. Kolejnego dnia, w Budapeszcie, po kilku lekkich stukach silnik się zatrzymał.

Z dużym wysiłkiem ekipa wypycha Stara na chodnik. 7 grudnia kierowca wymienia rozrusznik na mrozie, ale diagnoza jest chybiona – silnik nie rusza. Ambasada wzywa pomoc drogową. Na szczęście w warsztacie pracuje bardzo sympatyczny Polak Jerzy Hanatoszyn. Po spuszczeniu oleju okazuje się, że rozpadło się turbaksowe koło rozrządu. Na szczęście wyprawa ma zapasowe, żeliwne. Okazuje się także, że konieczna jest wymiana zacinającej się pompy oleju oraz pompy wody, w której ktoś zostawił kawałek drewnianego trzonka śrubokrętu. Pracę nad Starem mechanicy zakończyli 9 grudnia o 9 rano. Na liczniku było 19 075 km.

Fischbach podlicza, że Starem przez 102 dni, tj. od 31 sierpnia do 13 grudnia, uczestnicy przejechali 21 tys. kilometrów. – Samochód przez trzy i pół miesiąca był naszym środkiem transportu i jednocześnie domem. Każdego dnia spędzaliśmy w nim wiele godzin podczas jazdy, a nocą zmieniał się w naszą wspólną sypialnię. Czy podróżowanie Starem 29 było wygodne? Ponad 40 lat temu – tak – było zdecydowanie wygodne. Zresztą nad wygodą podróżowania chyba nikt z nas się nie zastanawiał. Była to dla nas jedyna możliwość poznania świata. Nikt z uczestników wyprawy nigdy nie narzekał na warunki

podróżowania. Dziś zostały miłe wspomnienia ze wspólnie przeżytej wyprawy. Wdzięczność dla kierowcy-mechanika, który dzielnie kierował pojazdem i potrafił naprawić wszelkie uszkodzenia, jakie pojawiały się w trasie. Po zakończeniu wyprawy bardzo często myślałem o kolejnym podobnym wyjeździe, chciałem znów Starem wyruszyć w świat. Gdyby była taka możliwość, wiedziałem, że w pół godziny jestem w stanie przyszykować się do kolejnego wyjazdu Starem w świat. To było moje marzenie – zapewnia Fischbach.

Star po powrocie z azjatyckiej włóczęgi pracował kilka lat w kolumnie transportowej uczelni. Markowski ocenia, że Star w sumie okazał się dobrym samochodem, chwali także opony Ozos. Odmiennie wspomina wycieczkowy prowiant. – Przez jakiś czas miałem wstręt do paprykarzy szczecińskich. Do tej pory ich nie znoszę, ale konserwy potem zacząłem jeść. Wojskowy chleb z puszki też mi się wtedy przejadł – dodaje Markowski.

Uczestnicy wyprawy zachowali sentyment dla Stara. – W roku 2003, gdy świętowaliśmy 25. rocznicę wyprawy „Azja’78”, wynajęliśmy Stara i ruszyliśmy nim na krótką kilkugodzinną wycieczkę, aby znów poczuć smak przygody z przed lat – wspomina Fischbach.

Podziękowania dla Jarosława Fischbacha i Krzysztofa Markowskiego.

Ciao Italia! Bonjour la Suisse!

Urządzenie pokładowe ZMPDbox rozszerza swój zasięg o Włochy i Szwajcarię – kolejne kraje objęte elektronicznym systemem opłat drogowych (EETS).



Zeskanuj fotokod lub wpisz w okienko przeglądarki <https://zmpdbox.pl>



ZMPDbox

Po udanych testach rozpoczęliśmy aktywację usługi poboru myta na terenie Włoch, która już teraz dostępna jest dla wszystkich naszych klientów.

Równolegle nastąpiła certyfikacja urządzeń ZMPDbox na terenie Szwajcarii. W przygotowaniu jest również Słowenia, Skandynawia, Polska (pełna sieć), Czechy i Słowacja.

Dotychczas zasięg naszego urządzenia pokładowego obejmował osiem krajów: Niemcy, Węgry, Bułgarię, Austrię, Belgię, Francję, Hiszpanię, Portugalię oraz tunele: Herrentunnel (DE), Warnowtunnel (DE), Liefkenshoektunnel (BE).

Nasze urządzenie jest bardzo intuicyjne w obsłudze, a jego menu dostępne jest w 13 językach, w tym oczywiście w języku polskim. Urządzenie posiada także menu w języku rosyjskim. To uni-

katowe rozwiązanie ułatwi działalność polskich przewoźników zatrudniających kierowców rosyjskojęzycznych.

Aby uzyskać ZMPDbox wystarczy przesłać nam podstawowe dane firmy – skontaktujemy się z Państwem i zajmujemy całą resztą.

Dla wygody naszych klientów umożliwiliśmy osobisty odbiór OBU ZMPDbox w 10 punktach dystrybucyjnych na terenie całego kraju. Możliwe jest także

wysłanie urządzenia bezpośrednio na adres klienta przesyłką kurierską 24 h.

Tryb odroczonej płatności pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze. Przede wszystkim daje dostęp do wielu rabatów oraz zwalnia z konieczności ciągłego monitorowania salda konta.

Zapraszamy do zapoznania się z ofertą: <https://uslugi.zmpd.pl/zmpdbox/>, tel. +48 22 536 18 50.

Zadowolenie klientów potwierdza, że idziemy w dobrym kierunku. ZMPDbox to silna i stabilna marka.

Decydując się na naszą ofertę otrzymujesz:

- fakturowanie w euro;
- rejestrację konta oraz pojazdu;
- indywidualny wybór obsługiwanych krajów dla danego pojazdu;
- infolinię dostępną 24 godziny na dobę w języku polskim (tylko dla klientów ZMPD!);
- możliwość bezpłatnej zmiany numerów rejestracyjnych na urządzeniu;
- urządzenie z szybkim montażem i polskim menu;
- dwie faktury w miesiącu;
- brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- konkurencyjne warunki prowizyjne.



można włączyć intensywnie niebieskie światło, które – jak sprawdzili naukowcy Mercedes-Benz – pozytywnie wpływa na koncentrację i pobudza – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz.

O zaletach innowacji zastosowanych w Nowym Actrosie i wrażeniach z jazdy SmartTruckiem opowiadali dyskutowali też z kolegami i koleżankami kierowcami Kate Truck Driverka i Adrian Trucker Parker – dwójka influencerów, którzy jako SmartTeam podjęli współpracę z Mercedes-Benz Trucks Polska w 2020 roku. – Dzięki nim mogliśmy poznać punkt widzenia czynnych kierowców – i to zarówno z kobiecej, jak i męskiej perspektywy – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Chcieliśmy, żeby nasz SmartTeam zachęcił obserwujących ich kierowców do zainteresowania pojazdem i możliwością zweryfikowania osobiście opinii influencerów.

Zainteresowanie Mega Testem okazało się ogromne. Dlatego w Mercedes-Benz Trucks Polska zapadła decyzja o kontynuowaniu go również w 2021 roku. Na chętnych do udziału w akcji „SmartTruck. Przejmij Stery” na placach w sieci dealerskiej czeka już 65 nowych, wyprodukowanych w grudniu SmartTrucków. – W tegorocznej odsłonie testu chcemy jeszcze bardziej podkreślić to, że oddajemy ten pojazd w ręce klientów i kierowców i to oni mogą sami nam powiedzieć, co myślą o innowacjach i technologiach w nim zastosowanych – wyjaśnia Igor Kaczorkiewicz. – Dlatego postanowiliśmy jednocześnie, wsłuchując się w głosy kierowców, rozszerzyć wyposażenie SmartTrucków o dodatkowe elementy zwiększające komfort jazdy. Są to m.in. reflektory biksenonowe, a także pneumatyczne zawieszenie kabiny. Jednocześnie umożliwiliśmy dealerom zamówienie pojazdu nie tylko na ramie standardowej, ale także w wersji Low Liner pod naczepę mega, bo wiemy, że wielu klientów takich właśnie potrzebuje. Kabinę GigaSpace można natomiast wyposażyć w luksusowy kącik wypoczynkowy SoloStar Concept. Oczywiście zachowaliśmy pod maską ten sam mocny silnik o mocy 480 KM. Całości dopełnia nowy, srebrny grill na masce, dający lżejszy, bardziej dynamiczny wygląd.

Tegoroczna akcja testowania SmartTrucka potrwa cały rok, a jej rezultaty można śledzić na odświeżonej już stronie internetowej www.smarttruck.mercedes-benz.pl, na której znalazły się wszystkie potrzebne informacje dla chętnych do wzięcia udziału w teście. Na kierowców czeka też wiele niespodzianek przygotowanych przez Mercedes-Benz Trucks Polska – między innymi spotkania ze SmartTeamem na MOP-ach i dużych parkingach. Warto więc wypatrywać charakterystycznego czerwonego Actrosa na drogach i... przejąć stery.



Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR:
nasz nowy SmartTruck został stworzony z myślą o jeszcze większym komforcie kierowców

Nowa odsłona SmartTrucka
została wyposażona m.in. w biksenonowe reflektory



SmartTruck znowu w trasie

W ubiegłorocznej wielkiej akcji pod hasłem „Nowy Actros. Mega Test” wzięło udział 880 klientów. Dlatego w tym roku akcja Mercedes-Benz Trucks Polska trwa nadal, a na chętnych w całym kraju czeka 65 nowych, jeszcze bardziej komfortowo wyposażonych nowych SmartTrucków. Hasło tegorocznej akcji Mercedes-Benz Trucks Polska brzmi: „SmartTruck. Przejmij Stery”

Bezprecedensowa akcja testowa Nowego Actrosa, przeprowadzona w ubiegłym roku przez Mercedes-Benz Trucks Polska, cieszyła się ogromną popularnością i odniosła wielki sukces, odbijając się dzięki mediom społecznościowym sporym echem w środowisku kierowców. 65 pojazdów, oklejonych charakterystyczną czerwono-czarną grafiką nawiązującą do inteligentnych rozwiązań i innowacji na pokładzie Actrosa, przejechało w mega teście łącznie 5 790 000 kilometrów. Z możliwości zapoznania się z najnowszym flagowym modelem ciężarówki z gwiazdą na masce skorzystało 880 klientów.

– Przeprowadziliśmy łącznie około 230 wywiadów z kierowcami, którzy wzięli udział w teście SmartTrucka – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR w Mercedes-Benz Trucks Polska. – Dzieliłi się w nich swoimi wrażeniami na temat przede wszystkim siedmiu innowacji, które wyróżniają naszą ciężarówkę na tle konkurencji. Oczywiście, największe zainteresowanie wzbudził system kamer i wyświetlaczy MirrorCam, który zastąpił tradycyjne lusterka zewnętrzne. Kierowcy bardzo docenili to rozwiązanie – doskonałą widoczność i wygodę, to, że kamera podąża za całą naczepą podczas skrętu. Takiego systemu nie ma żaden inny producent.

Testujący SmartTrucka kierowcy docenili też pozostałe innowacje, takie jak m.in. Multimedia Cockpit z jego intuicyjną obsługą przypominającą korzystanie ze smartfonu, a także systemy wspierające bezpieczeństwo: Active Brake Assist 5 i Active Drive Assist, który oferuje jazdę półautonomiczną. Wielu z nich podkreślało zalety inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control w jego udoskonalonej wersji, obejmującej także poruszanie się po drogach lokalnych.

– Wszystkie te innowacje powstały przede wszystkim z myślą o odciążeniu kierowców, których trudna i odpowiedzialna praca bardzo często nie jest dostrzegana i doceniana – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Większość z nas wybierając na półce w sklepie ulubiony sok czy dżem, nie zastanawia się nad tym, w jaki sposób te produkty się tam znalazły. Tymczasem wymagało to spędzenia przez kierowcę wielu godzin w kabinie ważącej nawet do 40 ton ciężarówki. Dlatego zależy nam na tym, żeby te godziny kierowca spędził możliwie komfortowo, a przede wszystkim bezpiecznie. Czasem pomocne są w tym nawet pozornie błahsze detale – na przykład oświetlenie w kabinie Nowego Actrosa. – Kierowca ma tu do wyboru dwa tryby: podczas paury oświetlenie kabiny jest ciepłe, sprzyjające relaksowi. Natomiast podczas jazdy



Czy posiadają Państwo dobre ubezpieczenie ryzyka celnego?



Przewoźnicy, którzy regularnie wykonują przewozy do i z Unii Europejskiej, bardzo dobrze znają tę praktykę – spedytorzy celni przy otwarciu procedury celnej nie tylko sporządzają związany z nią dokument T, ale również wymagają od przewoźnika podpisania tzw. zobowiązania. Ale o co tak naprawdę tu chodzi i jakie niesie ze sobą ryzyko?

LUTZ ASSEKURANZ

W zależności od swej treści zobowiązania te zasadniczo nakładają na przewoźników następujące obowiązki:

- 1) przedstawienia przesyłki wraz z dokumentem T, w stanie nienaruszonym i niezmiennym, w wyznaczonym terminie w urzędzie celnym przeznaczenia oraz
- 2) poniesienia odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody wynikające z naruszenia przepisów regulujących procedurę tranzytową i niestosowania się do udzielonych instrukcji.

Sensem i celem takiego zobowiązania jest ustanowienie odpowiedzialności regresowej wobec przewoźnika w przypadku powstania długu celnego z powodu błędów w realizacji przewozu, do

którego pokrycia jest zobowiązany spedytor celny (jako zgłaszający towar do procedury celnej zawsze ponosi on odpowiedzialność na zasadzie ryzyka).

Przykład 1

Wyrok austriackiego Federalnego Sądu Finansowego z 09.11.2015 r., (nr sprawy RV/5200076/2010).

Pewien przewoźnik otrzymał zlecenie wykonania przewozu tzw. towaru niewspólnotowego (tj. z kraju nienależącego do UE) – chodziło o przewóz samochodem ciężarowym telewizorów z Röske (przejście graniczne Serbii z Węgrami) do Wiednia. Po wykonaniu tego wewnątrzuropejskiego przewozu towar miał ponownie opuścić Europę (np. drogą lotniczą). Spedytor celny, któremu powierzono przeprowadzenie

odprawy celnej, zgodnie z przepisami otworzył dla powyższego przewozu, wykonywanego transportem ciężarowym, wspólnotową procedurę tranzytową. Przewoźnikowi przekazano odpowiedni dokument T1, aby go zabrał ze sobą, i jednocześnie nakazano podpisanie zobowiązania.

W trakcie transportu złodzieje ukradli towar podczas postoju. Krótko mówiąc, z punktu widzenia organu celnego towar ten został wyłączony z procedury tranzytu i – niezgodnie z jego przeznaczeniem – wwieziony na teren Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Na podstawie obowiązujących przepisów dług celny powstaje m.in. w przypadku, tak jak w opisywanej sprawie, usunięcia towaru spod dozoru celnego, przy czym za powstałe należności celne, oprócz złodzieja, solidarnie odpowiadają prze-

woźnik i spedytor celny (jako zgłaszający), na zasadzie ryzyka.

W praktyce – jak to ma miejsce również w omawianej sytuacji – organy celne chętnie podejmują działania wobec spedytorów celnych, ponieważ ze względu na regularne kontakty handlowe nie należy się spodziewać problemów ze ściąganiem należności. Następnie spedytor celny zwraca się do przewoźnika na drodze cywilnoprawnej – na podstawie podpisanego zobowiązania o zapłacenie cła. W zależności od rodzaju i wartości towaru przewoźnik staje w obliczu roszczenia celnego w wysokości kilkudziesięciu lub kilku tysięcy euro.

Przykład 2

Jak powszechnie wiadomo, w celu zabezpieczenia tożsamości ładunku w ramach procedur celnych na środkach transportu lub kontenerach są zakładane plomby celne. Ma to miejsce na przykład podczas procedury tranzytu wspólnotowego, w ramach której towary niewspólnotowe przemieszczają się przez obszar celnny Unii Europejskiej bez konieczności uiszczania importowych należności celnych. Zdjęcie plomb celnych jest co do zasady zastrzeżone dla organów urzędowych.

Co jednak zrobić, gdy otwarcie pojemnika transportowego (ciężarówki, kontenera) jest absolutnie konieczne, na przykład w celu sprawdzenia ładunku po wypadku, lub – co gorsze – przeładowania towaru na inny środek transportu?

W takim przypadku, oprócz zleceniodawcy, należy niezwłocznie powiadomić najbliższy urząd celny i ściśle przestrzegać jego instrukcji; w razie potrzeby administracja celna wyśle jednostkę mobilną w celu zdjęcia plomby celnej i nadzorowania przeładunku. Jeżeli ten krok zostanie pominięty i plomba zostanie zdjęta samodzielnie, należy liczyć się z zarzutem „usunięcia (towaru) spod dozoru celnego” – popełnienia wykroczenia powodującego powstanie długu celnego, o ile nie zachodzi jakaś „przesłanka łagodząca” przewidziana w prawie celnym (co jest wykluczone w przypadku rażącego niedbalstwa/działania umyślnego!). Również w tym przypadku bierze się pod uwagę kilku dłużników celnych – głównego zobowiązanego (= zgłaszającego), odbiorcę towaru, ale także przewoźnika!

Najczęściej do odpowiedzialności bywa pociągany główny zobowiązany, który może i będzie dochodził w drodze regresu roszczeń wobec przewoźnika na podstawie podpisanego zobowiązania – w ramach postępowania cywilnoprawnego. Przewoźnik powinien obowiązkowo posiadać odpowiednie ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, obejmujące tego rodzaju zdarzenia!

Zgłaszającym do procedury celnej (spedytorom celnym) zaleca się w związku z tym, aby w treści swoich zobowiązań uwzględniali obowiązek niezwłocznego powiadomienia orga-

nów celnych w przypadku konieczności dokonywania manipulacji przy plombie celnej.

Temat „ceł” ze względu na związaną z nim ryzyka jest nadal tematem drażliwym i nie należy go lekceważyć. Za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz spedytorzy i przewoźnicy mogą nabyć odpowiednie ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie odpraw celnych w przystępnej cenie. Jak zawsze specjaliści z firmy Lutz chętnie pozostają w tych sprawach do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

Dział likwidacji szkód:
tel.: +48 1 8175573 16
office@lutz-assekuranz.eu

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

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

lutzocp@zmpd.pl www.lutz-assekuranz.pl



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

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

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197069 prowadzonego przez BMWFW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.

Kompozytor dźwięku silnika

Hans Zimmer, kompozytor muzyki i zdobywca Oscara oraz nagród Grammy, wziął się za dźwięk do elektrycznego BMW M. Pierwszy elektryk spod znaku M Power jeszcze nie powstał, ale prace nad rasowym dźwiękiem już trwają. Dziś samochody na prąd muszą wydawać dźwięki ze względów bezpieczeństwa, ale zazwyczaj jest to buczenie lub gwizdanie. Rasowe BMW nie może sobie na to pozwolić, a jak będzie brzmiał „gang” elektrycznych koni dowiemy się niebawem.

Znakowanie katalizatorów

Toyota wpadła na pomysł, jak zapobiec coraz częstszym kradzieżom katalizatorów. Problem nie dotyczy tylko Polski, ale także Wielkiej Brytanii. Tam właśnie zaproponowano właścicielom starszych aut znakowanie katalizatorów. Ze względu na zawartość drogich metali złodzieje wycinają katalizatory. W Polsce na razie znakowanie można przeprowadzić co najwyżej na własną rękę.



Wyższe OC za punkty

Pojawił się pomysł, żeby wysokość składki OC była zależna nie tylko od historii kolizji i wypadków, ale też od stanu konta z punktami karnymi. Kierowcy, którzy często otrzymują mandaty, mieliby płacić więcej za OC. Taki system funkcjonuje na przykład w Stanach Zjednoczonych. Nie sprecyzowano, o ile będzie rosła składka, to ma być ustalane indywidualnie przez towarzystwa ubezpieczeniowe.



Zaciski LED

Brembo opracowało nowy model zacisków hamulcowych do motocykli. Wyposażone są w diody LED, które mogą świecić różnymi kolorami w zależności od nastroju motocyklisty lub koloru jednoślada. Komunikują się ze smartfonem, mogą informować o stanie okładzin czy przebitej oponie. Wyposażone są też w lokalizator GPS, dzięki któremu szybko namierzymy motocykl. Smartfonem można też sterować antykradzieżową blokadą tarczy, która jest zintegrowana z zaciskiem.

Fulminea

Elektryczna motoryzacja ułatwiła życie niektórym producentom samochodów. Projektowanie elektryków jest prostsze i tańsze. Coraz częściej małe firmy czy start-upy zabierają się za projekty takie jak ten. Fulminea to ekstremalny samochód, którego moc wynosi 2068 koni mechanicznych. Zaprezentowany przez firmę Automobili Estrema prototyp ma ponoć 500 kilometrów zasięgu, waży 1,5 tony, a setkę osiąga w 2 sekundy. Kiedy włoskie auto pojawi się w sprzedaży ma kosztować 2 miliony euro.



Gdzie suszą

Aplikacje pozwalające na wymianianie się informacjami o patrolach, punktach pomiaru prędkości i innych drogowych zdarzeniach są bardzo popularne. Na podstawie zebranych danych powstała mapa miejsc, w których najłatwiej natknąć się na radar. W rankingu województw króluje południowo-wschodnia Polska, czyli województwa Podkarpackie i Małopolskie. Wyjątkowo często patrole można spotkać na zakopanie. Pod drugiej stronie mapy najpopularniejszym miejscem wśród patroli z suszarkami jest droga krajowa 80 między Bydgoszczą a Toruniem.

Opłata za wjazd

Wjazd samochodem spalinowym do stref czystego transportu ma kosztować 2,5 zł za godzinę lub 500 zł w abonamencie. To pomysł zmian w ustawie o elektromobilności. Samochody elektryczne, wodorowe i transport miejski zasilany gazem CNG i LNG będą miały wolny wstęp do stref. Pieniądze pozyskane w ten sposób trafią do lokalnych budżetów i mają finansować lokalne inwestycje.



EQT

Mercedes przy współpracy z Renault wróży powrót vanów. Ten typ nadwozia dziś praktycznie nie jest produkowany w zdominowanym przez SUV-y świecie. To ma się zmienić i praktyczne pękate nadwozia mają zdaniem Niemców powrócić. Z tej okazji zaprezentowany został model EQT, czyli elektryczny van. Niemcy produkowali już na przykład vana - R klasę, a teraz ma to być nowa klasa „T”. Po desce rozdzielczej widać, że auto ma sporo wspólnego z Renault. Klasa T jest nieco większa od Renault Kangoo.



Mustang Mach-E – skończyło się rumakowanie?



Kacper Jeneralski

Mach-E ma nie tylko inny napęd. Poważna zmiana dotyczy też nadwozia. Galopujący koń ozdabiał do tej pory nadwozia muskularnych, sportowych aut, a nowy Mustang Mach-E to SUV.

Nadwozie jest nowoczesne i bardzo gładkie. Zrezygnowano z tradycyjnych klamek. Przednie drzwi otwieramy przy pomocy przycisku i małego plastikowego elementu zastępującego klamkę. Tylne drzwi po wciśnięciu podobnego przycisku same uchylają się.

Elektryczny napęd nie zajmuje tyle miejsca z przodu co spalinowy silnik, dlatego Mach-E ma dwa bagażniki. Większy znajduje się z tyłu, ale nieco ponad 400 litrów pojemności nie pozawala nam go nazwać „pieczarą”. Drugi kufer mamy pod maską, jest niewielki - ma około 100 litrów, ale jest bardzo praktyczny. Przegrody, które posiada, pozwalają na spakowanie codziennych zakupów tak, żeby nic nie przemieszczało się na każdym

zakręcie. Przedni kufer wykonany jest z plastiku, można do niego spakować coś brudnego i opłukać go, bo na dnie mamy odpływ wody.

Jak rakietę

Mach-E występuje w kilku odmianach napędu. W zależności od potrzeb mamy wersję z napędem na tylne koła lub 4x4. Są też dwie opcje pojemności baterii. Mniejsza ma 75 kWh i połączona jest z silnikiem o mocy 269 KM. W zależności od liczby napędzanych kół rozpędza się w 6,9 lub 6,3 sekundy do setki. Większa bateria ma prawie 100 kWh i dwie opcje mocy: 294 lub 351 koni. Przyspieszenie do setki to 7,0 sekundy lub 5,8 w przypadku wersji z napędem na cztery koła.

Opcji napędu jest kilka, więc upraszczając można powiedzieć, że zasięg tego elektryka to od 400 do 610 kilometrów na jednym ładowaniu. To co najważniejsze, to fakt, jak dane katalogowe przekładają się na rzeczywistość. Mustangiem Mach-E faktycznie można pokonywać odległości w pewnym stopniu zbliżone do tego, co de-

klaruje producent. Można nim jechać w trasę. Zasięg nie znika w oczach, jeśli nie ciśniemy pedału gazu do podłogi.

Ładowanie z gniazdka jest powolne, największą baterię będziemy ładowali z gniazdka 230 V ponad dobę. Wallbox pozwoli skrócić ten proces tak, żeby codzienny postój w garażu kończył się w 100 proc. naładowaną baterią. Duży akumulator ma tę zaletę, że w 80 proc. prąd uzupełnia się relatywnie szybko. Tak jak we wszystkich elektrykach optymalnie jest utrzymywać stopień naładowania pomiędzy 20 a 80 proc.

Jak Mach-E jeździ? Jak rakietę. Wartości podawane na papierze nie oddają tego, co potrafi elektryczny samochód. Konie mechaniczne dostępne są w każdej chwili i samochód przyspiesza żwawo niezależnie od prędkości. Komputer pokładowy pozwala nam ustawić jedną z trzech opcji jazdy. Oszczędną, standardową i sportową. Ta ostatnia to najlepsze osiągi, największe zużycie energii i dodatkowo dźwięk silnika V8 odtwarzany przez pokładowy system audio. W ten spo-

Z pewnością chodziło o to, żeby narobić szumu. Bo nieważne jak mówią, ważne, żeby mówili...

Elektryczny Ford Mustang Mach-E jest już z nami. Fani tradycyjnej motoryzacji często patrzą na niego z obrzydzeniem, bo jak można było zamienić pięknie brzmiące V8 na napęd z Melexa?

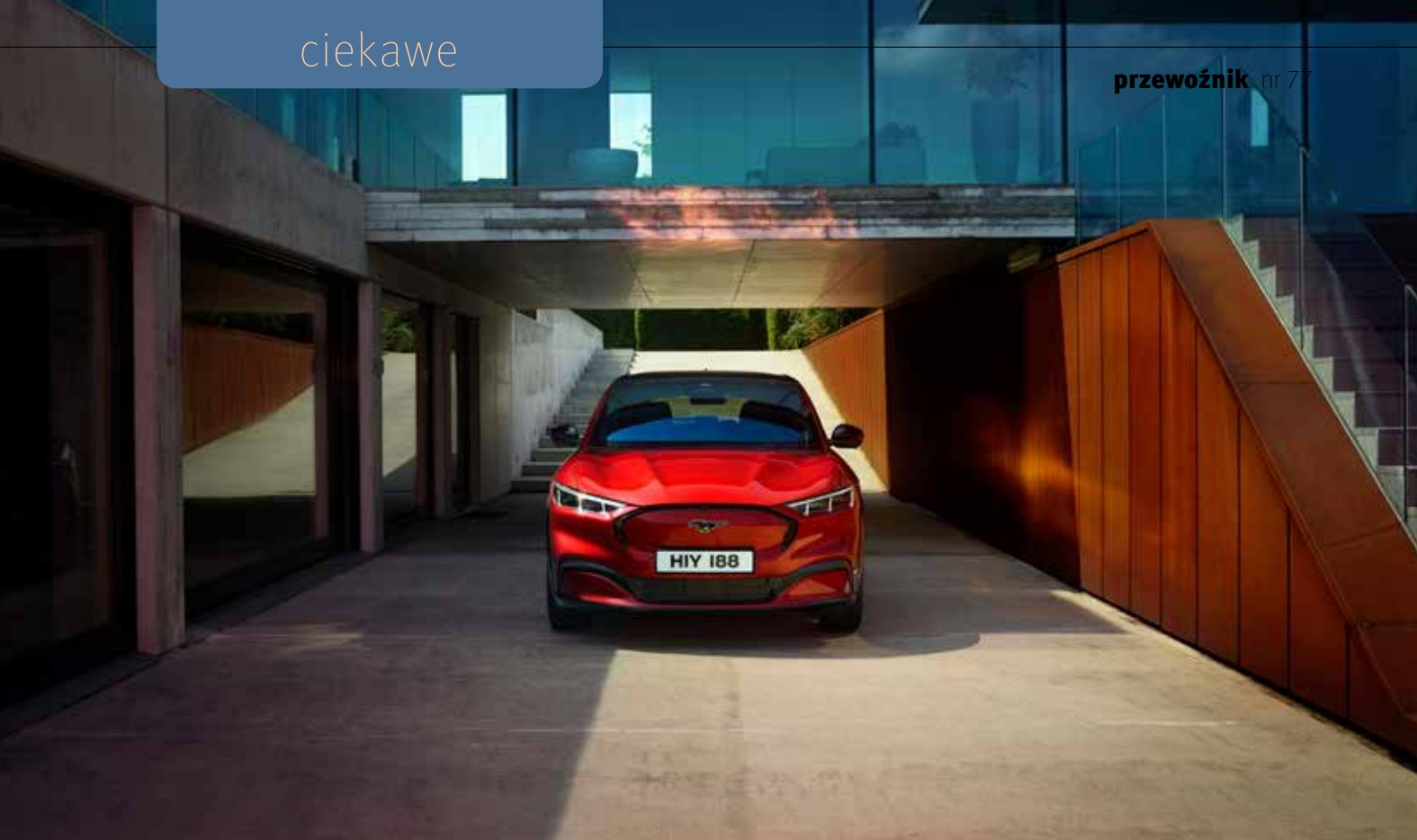
sób elektryczny Mustang puszcza oko do miłośników tradycyjnej amerykańskiej motoryzacji. Stabilność podczas dynamicznej jazdy krętą drogą jest całkiem niezła jak na auto typu SUV, bo bateria umieszczona pod podłogą obniża środek ciężkości. W kabinie jest cicho, o ile nie podkreślimy systemu audio. Opcjonalnym wyposażeniem jest rozbudowane audio marki Bang & Olufsen, które zadowolili wielu miłośników głośniejszej muzyki.

Elektryk nie zabije benzyny

Wnętrze zdominowane jest przez gigantyczny, pionowo umieszczony ekran dotykowy w centralnej części deski rozdzielczej. Miłośnicy gadżetów elektronicznych docenią go, ale jeśli ktoś tęskni za fizycznymi przyciskami, będzie załamany. Ekran jest wielki i mocno odwraca uwagę od drogi.

Fizyczne pokrętki jest jedno - to od głośności. Nawet obsługa klimatyzacji odbywa się dotykowo. Obraz wyświetlany przez ekran jest wysokiej jakości, co widać szczególnie podczas ma-





newrowania, kiedy włącza się system kamer wokół auta.

Wykończenie wnętrza jest dobrej jakości, chociaż do europejskiej klasy premium trochę mu brakuje. Nad głową mamy wielką szybę. Przeszklony dach nie jest otwierany, ani nie można go zasłonić roletą. Producent zapewnia jednak, że specjalna powłoka, którą jest pokryty, zapobiega nadmiernemu nagrzewaniu się wnętrza w słoneczne dni.

Za najtańszą wersję elektrycznego Mustanga zapłacimy 216 tys. zł, najmocniejsza odmiana z większą baterią to 286 tys. Można doposażyć ją w kilka gadżetów, ale cena nieco powyżej 300 tys. to max.

W porównaniu do podobnie szybkich elektrycznych SUV-ów cennik wydaje się przyjazny dla klienta. Czekamy jeszcze na ekstremalną odmianę tego auta, która ma rozpędzać się do setki w czasie około 4,5 sekundy. Jej cena na pewno będzie wyższa.

Skąd się wzięła nazwa Mustang? Pomysł takiego logo na elektrycznym aucie producent tłumaczy dość mgliście. Z pewnością chodziło o rozgłos. Auto posiada kilka detali stylistycznych nawiązujących do tradycyjnego Mustanga, ale bez tłumaczenia trudno je znaleźć. Dobra informacja jest taka, że na razie nic nie wiadomo o tym, że elektryk miałby zabić Mustanga na benzynę.



ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

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





SmartTruck. Przejmij Stery.

Przetestuj Nowego Actrosa i poznaj wszystkie 7 rewolucyjnych innowacji ułatwiających prowadzenie ciężarówki.

Dowiedz się więcej na smartruck.mercedes-benz.pl

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

