

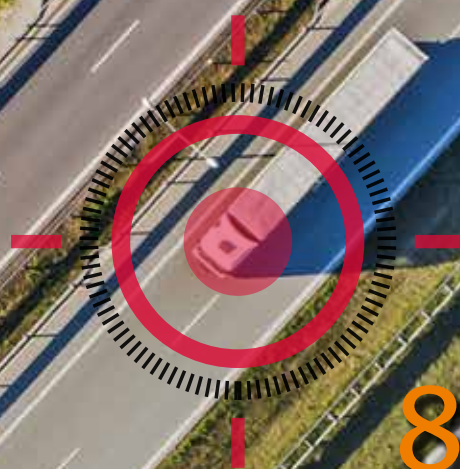
# przewoźnik

## Katastrofa e-Toll

**Wynagrodzenia kierowców**

**Przepelnione parkingi**

**Po pierwsze bezpieczeństwo**



8

10

40

66





Najlepszy BOX  
w wadze ciężkiej



KONTAKT  
✉ [uslugi@zmpd.pl](mailto:uslugi@zmpd.pl)



**Polski system eTOLL  
w trybie odroczonej  
płatności przez  
ZMPD BOX!**



**Tadeusz Wilk**  
Radca ZMPD

## Walczymy o przyjazne prawo

Tej jesieni zmieniają się kardynalne reguły funkcjonowania branży. Przygotowywane są regulacje zmieniające zasady wynagradzania kierowców. Muszą one zacząć obowiązywać jeszcze w tym roku, aby przedsiębiorcy mogli przygotować się do wdrożenia nowego systemu, który zacznie obowiązywać w lutym przyszłego roku.

Walcząc o zasadnicze regulacje, nie tracimy jednak z pola widzenia innych spraw. Staramy się zmini-

malizować straty, jakie mogą ponieść członkowie ZMPD z powodu nieumiejętnego wprowadzenia systemu poboru opłat e-Toll, domagamy się także poprawy infrastruktury parkingowej wewnątrz kraju, jak i przy terminalach granicznych. Mamy nadzieję, że pomimo wielkich wyzwań branża poradzi sobie z nimi, jak to wcześniej bywało, a rząd wesprze rodzimych przedsiębiorców przygotowując przyjazne prawo.

## XX lat SPP

40

Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia uczciło XX-lecie działalności.

## Trzy doby święta kierowców

46

Pomimo pandemii, siedemnasta edycja zlotu ciężarówek Master Truck pod Opolem okazała się wyjątkowo udana. Dopisali uczestnicy, goście i pogoda.

## KIA o szalonej mocy

72

KIA zbudowała konkurenta dla Mustanga. Z tym, że nie chodzi o rywala dla legendarnego dwudrzwiowego auta. Koreańscy przygotowali elektrycznego SUV-a.



**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 niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

## Tajfun nad branżą transportową

6

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu, jakich rekompensat oczekują przewoźnicy drogowi z powodu wzrostu kosztów wynagrodzeń kierowców.



## Kosztowne zeroemisyjne ciężarówki

14

Zakaz rejestracji samochodów z silnikami spalinowymi od 2035 roku oznacza wysokie ceny taboru i wielkie inwestycje w infrastrukturę zasilania. Trudno powiedzieć, jakie korzyści odniosą przewoźnicy i ich klienci.

## Jak pracują fundusze ZMPD

34

Zasoby finansowe zgromadzone przez Zrzeszenie stanowią bazę usług Sekcji Serwisowej ZMPD oferowanych członkom organizacji i innym przewoźnikom.

Tajfun nad branżą transportową	6
e-Toll: taka piękna katastrofa	8
Ministerstwo Infrastruktury wdraża Pakiet Mobilności	10
Ministerstwo zaplanowało eksplozję kosztów	12
Zeroemisyjne ciężarówki rozłożą polskich przewoźników	14
Fotomorgana. Gorzej być nie może	18
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	24
Honorowi członkowie ZMPD	30
Fundusze ZMPD „pracują” dla członków organizacji	34
20 lat minęło jak jeden dzień	38
Przepelnione parkingi	40
Mandatowe niespodzianki z Włoch	44
Trzy doby święta kierowców	46
Jeśli ruszymy chociaż jedną osobę z kanapy, to już będzie sukces	50
Akceptacja boxów EETS od DKV w systemie e-Toll w Polsce	53
Oszczędność paliwa i eliminacja przestojów dzięki WEBFLEET TPMS	54
Retro. Star, który nie został przebojem	58
Mercedes-Benz TruckTraining: po pierwsze bezpieczeństwo	66
Kabotaż w Wielkiej Brytanii po Brexicie	68
KIA o szalonej mocy	72

# Tajfun nad branżą transportową

**Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu, jakich rekompensat oczekują przewoźnicy drogowi z powodu wzrostu kosztów wynagrodzeń kierowców.**

■ **Mało kto płaci myto w nowym systemie, słychać głosy, że e-Toll nie jest gotowy. Czy już pan się cieszy, że po 30 września przewoźnicy będą mieli kilka miesięcy darmowej jazdy?**

Myślę, że Ministerstwo Finansów nie zwolni przewoźników z opłat, choć odstępianie do uruchomienia niesprawzonego systemu byłoby jedynym honorowym rozwiązaniem.

■ **A kiedy przewoźnicy uznają, że jest sprawdzony?**

Będę przekonany o sprawności sy-

stemu, gdy przeczytam wynik audytu niezależnej międzynarodowej organizacji lub gdy po kilku tygodniach funkcjonowania e-Toll nie będzie krytycznych uwag od przewoźników, wobec tego hybrydowego, nigdzie nie spotykanego na świecie systemu opłat.

■ **Dlaczego nazywa pan system hybrydowym?**

Idea tego systemu jest ciekawa, jednak realizacja absolutnie nie do zaakceptowania, bowiem przetrzuca wszelkie koszty finansowania systemu i je-

go użytkownika (czyli zakupu OBU lub innego urządzenia oraz koszty transmisji) na branżę transportową. Przecież przewoźnik nie ma wpływu na zasięg sieci GSM ani na swobodną komunikację pomiędzy urządzeniem i systemem e-Toll.

Dostępność urządzeń oraz wzięcie odpowiedzialności za łączność przez organizatora i zarządzającego są kanonami rzetelnego współdziałania państwa i obywatela. W tym systemie zostały całkowicie pominięte i koszty tej potężnej operacji poniosą użytkownicy.

■ **Przekonamy się o jakości systemu e-Toll po 30 września. W tym samym czasie rząd będzie wdrażał zapisy Pakietu Mobilności oraz z niego wynikającą nowelizację zasad wynagradzania kierowców. Jak branża ocenia propozycję rządową?**

Pakiet Mobilności jest bardzo niekorzystnym dla branży dokumentem, przed którym nasza administracja nie obroniła nas w Brukseli. Pakiet niesie za sobą rewolucyjne zmiany zasad rozliczania kierowców. Te zmiany mogą, jak żadne inne, zaszkodzić funkcjonowaniu polskich przedsiębiorców na rynkach europejskich.

Trudno jest przewidzieć pełne skutki zapisów wdrażających przepisy, ale

już dziś można stwierdzić, że styl pracy nad tą normą prawną zaprezentowany przez naszą administrację pokazuje brak dbałości o funkcjonowanie branży w najbliższym czasie i w dalszej przyszłości.

■ **Dlaczego?**

Zaniepokojeni zapisami Pakietu Mobilności ponad rok temu zwróciliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o podjęcie działań mających na celu dostosowanie polskich przepisów do Pakietu w tej jego części, która wejdzie w życie w lutym przyszłego roku.

Przez ponad rok minister nie znalazł czasu, żeby razem z branżą poważnie zastanowić się nad skutkami proponowanej regulacji i poszukać jakiejś formy rekompensaty podwyższonych kosztów funkcjonowania.

■ **Projekt pojawił się ponad dwa miesiące temu, w lipcu...**

W środku wakacji Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury przekazał do Rządowego Centrum Legislacji gotowy, niekonsultowany z nikim projekt, o czym dowiedzieliśmy się z rutynowej analizy stron RCL. Te regulacje są kluczowe dla naszej branży. Nigdy wcześniej nie staliśmy przed takim wyzwaniem, a tymczasem resort jakby nie miał odwagi przekazać nam do konsultacji własnego projektu.

■ **Co w nim jest tak fatalnego?**

W proponowanej ustawie stosuje się cały szereg obostrzeń i kar bez wskazania jakichkolwiek pomysłów wsparcia tak ważnej gałęzi gospodarki, jaką jest międzynarodowy transport drogowy. Zachęcam do przeczytania projektu i naszej odpowiedzi, które zamieściliśmy na stronie ZMPD.

Umożliwienie zwrotu akcyzy łagodziłoby obciążenie finansowe w innych obszarach działalności, da nam również możliwość korzystania, na zasadzie wzajemności, ze zwrotu akcyzy w innych państwach.

■ **Przypomnijmy, dlaczego projekt jest tak ważny.**

Ten dokument jest dla naszej branży punktem zwrotnym. W zasadzie wszystkie składniki płacowe, które były specyfiką istniejącego w Polsce sposobu wynagradzania kierowców zgodnie z Kodeksem Pracy, zostały obciążone dodatkowymi daninami, to jest podatkiem i ZUS-em. Daje to łącznie blisko 40-procentowy wzrost kosztów pracy.

■ **Jednak rząd dał miesiąc na konsultacje, to chyba sporo czasu?**

To nie jest w porządku, aby w okresie letnim, gdy instytucje państwa korzystają z przerwy urlopowej, pozabawiać nas możliwości korzystania z wiedzy ekspertów. Rząd zmusił nas do przygotowania stanowiska we własnym zakresie.

■ **Czego branża oczekuje?**

Oczekujemy, aby tak jak w innych państwach, szczególnie zachodnich, rząd wziął pod uwagę zagrożenia, jakie niosą zmiany przepisów dla naszej pozycji konkurencyjnej i zastosował postulowane wcześniej rozwiązania, które łagodziłyby obciążenie finansowe w innych obszarach działalności.

■ **O jakie obszary chodzi?**

Choćby postulowana od lat obniżka akcyzy za paliwo, którą polscy przewoźnicy opłacają w całości, podczas gdy nasi zagraniczni konkurenci mają możliwość odzyskania części kosztów. To właściwy moment, żeby z tego rozwiązania skorzystać.

Umożliwienie zwrotu akcyzy daje nam również możliwość korzystania, na zasadzie wzajemności, ze zwrotu akcyzy w innych państwach.

# e-Toll: taka piękna katastrofa

Firmy transportowe mają kłopot z rejestracją samochodów na stronie e-Toll, brakuje urządzeń pokładowych. Niewielu przedsiębiorców wybrało nowy system. Znosi się na katastrofę w poborze myta od ciężarówek.

Robert Przybylski

Krajowa Administracja Skarbo-  
wa twardo trzyma się zapo-  
wiedzi, że 30 września wyłą-  
czy system viaToll i przejdzie  
w całości na pobór myta przy  
pomocy systemu e-Toll. Tymczasem  
według stanu na 9 września liczba  
pojazdów ciężkich zarejestrowanych  
w systemie e-Toll przekroczyła 159  
tys., czyli tempo rejestracji przekro-  
czyło 120 tys. pojazdów miesięcznie,  
gdy w viaToll jest w sumie ich ponad  
1,2 mln. Nie ma szans na rejestrację  
milionu aut w 3 tygodnie.

Od uruchomienia e-Toll (24 czer-  
wca br.) do 9 września ciężarówki prze-  
jechały ponad 4,3 mln km korzystając  
z systemu e-Toll. Tydzień wcześniej,  
2 września, przebieg wyniósł 2,7 mln  
km. Jednak chociaż w tygodniu przybyło  
1,6 mln km, jest to nic w stosunku do  
całości przebiegów, które przekraczają  
miesięcznie 0,5 miliardów km, a będą

większe, bo jesień jest intensywnym  
czasem pracy dla firm transportowych.

## Mało chętnych do korzystania z e-Toll

Do rejestracji nie zachęciło przewoźni-  
ków nawet obniżenie przez KAS o jed-  
ną czwartą stawek myta dla tych, któ-  
rzy przejadą na e-Toll przed 30 wrześ-  
nia. Nieskuteczna okazała się też ra-  
diowa kampania KAS, informująca  
o zmianie systemu, oraz aktywne zna-  
ki drogowe wyświetlające tę informację.

Dopiero w ostatnich tygodniach  
przewoźnicy zaczęli montować w cię-  
żarówkach nowe urządzenia zdolne  
do współpracy z e-Toll. – U mnie trud-  
no jest znaleźć terminy na montaż ZSL  
przed końcem września. Niewiara, że  
system viaToll zostanie wyłączony  
sprawiła, że przewoźnicy czekali do  
końca – tłumaczy sytuację wicepre-  
zes Inelo Bartosz Najman.

Wolnych terminów nie ma także  
Telkom i pozostali dostawcy zewnątrz-

nych systemów lokalizacyjnych (ZSL)  
i urządzeń pokładowych (OBU).

Przewoźnicy krytykują nowy sys-  
tem poboru myta, który nieustannie  
sprawia kłopoty z logowaniem i reje-  
stracją samochodów. Nie sposób do-  
dzwonić się na infolinię.

O nowym systemie krytycznie wypo-  
wiadają się także dostawcy urządzeń.  
– System nie pozwala na rejestrację  
urządzeń. Chciałem do e-Toll dodać  
wszystkich naszych 15 tys. klientów,  
ale nie jestem w stanie tego zrobić. Od  
początku rejestracji udało mi się zareje-  
strować urządzenia dla 3 tys. klientów.  
Od czerwca nie mogę dodać księgowej,  
żeby płaciła nasze faktury za przejazdy  
– powiedział dziennikowi „Rzecz-  
pospolita” Product Manager w Telkom  
Technologia Karol Kobyłecki.

## Z braku urządzeń zostanie aplikacja

KAS wylicza, że do systemu e-Toll zo-  
stało już dopuszczonych 65 dostaw-

ców, którzy oferują ponad 270 typów  
urządzeń OBU i ZSL. Imponujące liczy-  
by nie mogą jednak przesłonić faktu,  
że większość dopuszczonych urzą-  
dzeń to te same konstrukcje od paru  
niezależnych dostawców.

Wszyscy oni borykają się ze zbyt  
małymi dostawami półprzewodni-  
ków. W rezultacie zabrakło urządzeń  
pokładowych i ZSL. Braki spowodowa-  
ły wstrzymanie produkcji zarów-  
no w litewskiej Teltonice, jak i niemie-  
ckim Siemensie. Obie firmy obiecują,  
że wznowią dostawy w październiku.  
– Analiza faktów wskazuje, że mamy  
85 tys. urządzeń na milion ciężarówek  
– podsumowuje sytuację wicepre-  
zes Inelo.

Co gorsza nie ma możliwości wyko-  
rzystania urządzeń EETS. Opóźnie-  
nie w uruchomieniu systemu e-Toll  
sprawiło, że zabrakło czasu na dopu-  
szczenie OBU obsługujących EETS  
przed wyłączeniem viaToll. KAS za-  
powiada, że pokładowe urządzenia  
EETS uzyskają dopuszczenie dopie-

ro na początku 2022 roku. Oznacza  
to, że ponad 200 tys. już użytkowa-  
nych urządzeń nie da się zastosować  
w Polsce.

Przewoźnikom pozostanie wyko-  
rzystać aplikację. KAS przypomina,  
że aplikację mobilną e-Toll PL można  
pobrać bezpłatnie w sklepach Google  
Play oraz App Store. Liczba pobrań  
aplikacji przekroczyła 134 tys.

Do tej pory korzystali z niej prze-  
de wszystkim kierowcy samochodów  
osobowych. Otrzymała od nich ocenę  
1,5 punktu na 5 możliwych. To dwa  
razy gorszy werdykt od aplikacji via-  
Toll. Dla porównania czeska aplikacja  
do płacenia myta ma ocenę 2,1, a buł-  
garska 2,0. Wielu kierowców z ponad  
1,4 tys. którzy zabrali głos, zapewnia,  
że postawili jeden punkt, ponieważ  
nie ma możliwości wstawienia zera.

Użytkownicy mają też uwagi i za-  
strzeżenia do całości systemu. W lip-  
cu do KAS wpłynęło 4071 reklamacji,  
miesiąc później 4674, a we wrześ-  
niu (do 9 dnia tego miesiąca) już 2069.

KAS dodaje, że większość stanowią  
zgłoszenia od użytkowników pojaz-  
dów ciężkich.

## Przyjdzie płacić słone kary?

Od 1 października opłacenie myta bę-  
dzie możliwe tylko poprzez e-Toll. Je-  
śli przewoźnicy nie zarejestrują się  
w nowym systemie, aby uniknąć kar  
będą musieli korzystać z bocznych  
dróg. Nie wszędzie jest to możliwe,  
więc zapewne inspektorzy GITD bę-  
dą mieli pełne ręce roboty, o ile zła-  
pią kierowcę „na gorącym uczynku”.

W innych przypadkach KAS będzie  
musiał udowodnić, że samochód ko-  
rzystał z drogi, co może nie być łatwe,  
sądząc po kłopotach technicznych no-  
wego systemu.

Poważne manko będzie miał Skarb  
Państwa. Codzienne wpłaty z myta do  
Krajowego Funduszu Drogowego się-  
gają już 7,5 mln zł. Przy zapaści tech-  
nicznej e-Toll wpływy mogą zmaleć  
do 2-2,5 mln zł dziennie.

# Ministerstwo Infrastruktury wdraża Pakiet Mobilności

**Wprowadzenie zapisów Pakietu Mobilności do polskiego prawa rozzarowało przewoźników. Nowe regulacje poważnie zwiększą koszty funkcjonowania firm i mitręgę administracyjną, wzrosną także kary.**



**Robert Przybylski**

**M**inisterstwo Infrastruktury zamknęło pod koniec sierpnia etap społecznych konsultacji projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Chodzi o cztery akty prawne: ustawę o transporcie drogowym, o czasie pracy kierowców, o przewozie towarów niebezpiecznych oraz o tachografach.

Celem nowelizacji jest dopasowanie polskiego prawa do dyrektyw dotyczących czasu pracy kierowców, ich delegowania, wymogów wobec tachografów, zasad dostępu do rynku i do

zawodu przewoźnika, będących częścią Pakietu Mobilności.

Zmiany do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych czy ustawy o tachografach mają jedynie charakter korygujący. Natomiast zasadnicza dla przedsiębiorców kwestia, czyli przepisy dotyczące podróży służbowych kierowców, nie została przez resort dogłębnie przemyślana.

Po wielu miesiącach oczekiwań na projekt ustawy o czasie pracy kierowców, środowisko przewoźników otrzymało kolejny, który niewiele różni się od nowelizacji przekazanej do konsultacji w 2017 roku. Ministerstwo Infrastruktury długo zwlekało z projektem, mimo to nie przedstawiło żadnych alternatywnych rozwiązań, jakie niwe-

lowałyby drastyczny wzrost kosztów przewoźników z nich wynikających.

## „Drobne” 14 mld zł

Przepisy Pakietu Mobilności jedynie w sposób pośredni mają wpływ na zmiany systemu wynagradzania kierowców. Zostały one wymuszone przez zrewidowaną dyrektywę o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (dyrektywa (UE) 20018/957), która weszła w życie 30 lipca 2020 roku.

Regulacje w niej zawarte zaczną obowiązywać kierowców w transporcie międzynarodowym po 2 lutego 2022 roku. Od tego dnia polscy przedsiębiorcy, wykonując przewozy wewnątrz UE podlegające zasadom

delegowania, będą musieli wypłacać kierowcom dodatek wyrównawczy do wynagrodzenia obowiązującego w danym państwie członkowskim UE.

Nie będą jednak mogli (tak jak obecnie) zaliczyć do tego wynagrodzenia diet i ryczałtów za nocleg, wypłacanych zgodnie z krajowymi regulacjami.

Jedną z kluczowych zmian w propozycji MI jest stwierdzenie, że kierowcy nie będą w ogóle odbywali podróży służbowych. Oznacza to konieczność całkowitej przebudowy siatki płac w firmach transportowych, gdyż zniknąć będą musiały powszechnie wypłacane diety i ryczałty za nocleg, które dotychczas stanowiły znaczącą część dochodu kierowców.

Trybunał Konstytucyjny uznał w wyroku z 2016 roku, że całość należności za podróż służbową kierowcy powinna być uregulowana w odrębnych przepisach, bez odsyłania do przepisów Kodeksu pracy.

Ministerstwo twierdzi, że projekt ustawy wykonuje ten wyrok, tymczasem w projekcie nie przedstawiło odrębnych przepisów dla kierowców, którzy są w permanentnej podróży. Co gorsza, wykreślając regulacje dotyczące podróży służbowej kierowców podczas wykonywania zadań służbowych, nie przewiduje żadnych innych alternatywnych rozwiązań.

Jednocześnie ministerstwo beztrako podlicza, że roczne koszty dla pracodawców wzrosną o 38 proc., czyli o ponad 14 mld zł. Resort nie przedstawił żadnych rozwiązań niwelujących skutki finansowe zmian.

## Oddelegowani według uznania

Propozycje resortu z 2017 roku zawierały wprost odwołanie, że „do przyjazdu kierowcy wykonującego przewóz drogowy, w zakresie zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne oraz podstawy wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do delegowania pracowników w ramach świadczenia usług”.

Przyjęcie takiego rozwiązania oznaczałoby możliwość skorzystania z wyłączenia z podstawy wymiaru składek ZUS tych pracowników, których przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie. Takie rozwiązanie zwiększy-

łoby koszty przedsiębiorców o 17 proc.

Brak jasnych przepisów w tym względzie może skutkować tym, że przedsiębiorcy chcąc skorzystać z powyższego rozwiązania, aby choć w niewielkim stopniu złagodzić skutki finansowe wprowadzonych zmian, będą zmuszeni występować o indywidualne interpretacje podatkowe oraz składkowe, aby ich działań nie podważyły organy skarbowe oraz ZUS.

## Ruchomy czas pracy

Ministerstwo zaproponowało likwidację indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców. Dla pracowników powstanie w ten sposób możliwość powstawania godzin nadliczbowych w wyniku planowanego naruszenia doby pracowniczej i rozpoczynania pracy w kolejnym dniu wcześniej niż w dniu poprzednim (ponowne rozpoczęcie pracy w tej samej dobie pracowniczej).

Wykreślenie przez Ministerstwo Infrastruktury zapisów pozwalających stosować indywidualny czas pracy spowoduje zróżnicowanie sytuacji prawnej kierowców w stosunku do innych grup zawodowych.

Wykreślenie sprawi, że będzie możliwe tzw. wyłączenie doby pracowniczej jedynie w stosunku do innych pracowników niż kierowcy, co spowoduje nierówne traktowanie różnych grup zawodowych w branży transportowej, gdyż pracownicy w magazynie, spedytorzy, itp. będą mogli mieć nadal planowaną pracę ponownie w tej samej dobie pracowniczej bez dodatkowych kosztów w postaci nadgodzin, a w przypadku kierowców będzie to niemożliwe.

Resort proponuje także wprowadzenie obowiązku układania rozkładów czasu pracy (harmonogramów) w przewozach rzeczy na wzór przewozów pasażerskich. Znakomita większość kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym pracuje w systemie równoważnym.

Kodeks pracy wymaga tworzenia harmonogramów na okres minimum 1 miesiąca bez względu na długość okresu rozliczeniowego. Dodatkowo muszą być one podawane do wiadomości pracowników co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem tego okresu. Zastosowanie powyższego przepisu do kierowców oznacza konieczność zapla-

nowania pracy kierowcom w przewozach towarowych z dużym wyprzedzeniem, wynoszącym ok. 1,5 miesiąca.

Takie działania będą bardzo trudne w praktyce ze względu na krótkie terminy zamówień transportowych i będzie generowało dużo dodatkowej pracy administracyjnej dla osób organizujących pracę kierowców. Zmiana zwiększy koszty przewoźników o 10 proc. i to niezależnie od tego, czy obsługują trasy krajowe czy międzynarodowe.

## Kar nie zabraknie

Celem nowelizacji jest wprowadzenie przepisów unijnych. Tymczasem przepisy wdrożeniowe znalazły się tylko w jednej ustawie ze zmienianych czterech. Za to Ministerstwo Infrastruktury znnowelizowało załącznik kar, które w niektórych przypadkach wzrosły o 100 proc., a nawet więcej.

Na przykład za wykroczenie polegające na wykonywaniu przewozu drogowego bez ważnego badania technicznego, potwierdzającego zdolność pojazdu do ruchu drogowego, zarządzający transportem będzie ukarany kwotą do 2000 zł, a nie 200 zł jak dotychczas.

Wykonywanie przewozu pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia zakwalifikowanego jako niebezpieczne jest wykroczeniem, za które zarządzający może spodziewać się nawet 3000 zł, a nie 500 zł kary.

ZMPD po raz kolejny zwraca uwagę na kwestię karania dwóch lub kilku podmiotów za to samo naruszenie. Np. za naruszenie polegające na pobraniu regularnego tygodniowego odpoczynku trwającego ponad 45 godzin w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną, karane są trzy podmioty: przedsiębiorca karą 5000 zł, zarządzający transportem karą 2000 zł oraz sam kierowca karą 1000 zł.

Takich przykładów jest kilkanaście. ZMPD uważa, że te zapisy są niedopuszczalne i powinny zostać wykreślone z projektu. Za konkretne naruszenie odpowiedzialność powinien ponosić jedynie ten podmiot, który się do niego przyczynił.



# Ministerstwo zaplanowało eksplozję kosztów

Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury zmiany zasad wynagradzania kierowców skrytykowali przedsiębiorcy i związkowcy.

Piotr Gawelczyk

W Warszawie odbyło się 26 sierpnia spotkanie liderów branży logistycznej, zorganizowane przez dziennik „Rzeczpospolita” oraz witrynę logistyka.rp.pl. W panelu poświęconym aktualnym wyzwaniom branży transportowej wzięła udział główna specjalistka Departamentu Transportu ZMPD Alicja Chodorowska.

Uczestnicy panelu ocenili rządową propozycję nowelizacji ustawy o transporcie drogowym oraz o czasie pracy kierowcy. Starali się także znaleźć od-

powiedzi na pytania nurtujące przewoźników, w tym: w jaki sposób zapewnić lepszą ochronę socjalną kierowców nie rujnując przedsiębiorców; jakie rozwiązania dobrać, aby zapewnić zgodność krajowych rozwiązań z unijnymi zawartymi w Pakiecie Mobilności oraz czy powinny to być regulacje branżowe.

Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło do konsultacji społecznych swój projekt. – To jeden wielki bubel – tak dosadnie skomentował przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność Tadeusz Kucharski przygotowane przez MI propozycje zmian w krajowym prawie, związane z wchodzącymi od lutego 2022 roku przepisami Pakietu Mo-

bilności. – Spodziewaliśmy się czegoś zupełnie innego. Ministerstwo poszło na łatwiznę, wrzucając wszystkie dodatki dla kierowców – diety, ryczałty – do podstawy opodatkowania. Te pomysły nie były konsultowane ani z Ministerstwem Finansów, ani z Ministerstwem Rodziny i Polityki Społecznej czy ZUS. A przede wszystkim nie skonsultowano tego projektu z nami ani z nikim ze środowiska transportowego – podkreślał Tadeusz Kucharski.

## Konieczne rekompensaty dla przedsiębiorców

Jego zdaniem zmiana w strukturze wynagrodzeń kierowców powinna

być ewolucyjna. – Konsultacje społeczne to fikcja. Nie wiem czy to, co przygotowało ministerstwo, nie wykończy pracodawców – zastanawiał się przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność.

Pracodawcy stanęli murem za związkami zawodowymi. – Propozycja Ministerstwa Infrastruktury mocno nas rozczarowała i nie rozwiązuje żadnych problemów – powiedziała Alicja Chodorowska podkreślając, że ministerialne rozwiązania zrównują kierowcę z każdym innym pracownikiem z branży: spedytorem, logistyką czy pracownikiem biurowym. Przedstawicielka ZMPD przypomniała, że Zrzeszenie już w grudniu 2020 roku, kiedy było wiadomo jak wyglądają przepisy Pakietu Mobilności, zwróciło się do resortu z prośbą o rozpoczęcie prac nad kwestią wynagrodzeń kierowców.

Po siedmiu miesiącach oczekiwania przewoźnicy otrzymali projekt, który tworzy ogromne problemy. – Proponowane zmiany podnoszą koszty pracownicze o 38 proc. To spowoduje, że właściciele firm transportowych albo zredukują tabor, albo zatrudnienie – powiedziała Alicja Chodorowska. Najgorsze, że po drugiej stronie nie ma chęci do dialogu. Tymczasem są instrumenty, które można by uwzględnić w rozmowach na temat zmian systemu wynagradzania w Polsce, ale do tego potrzebne jest współdziałanie Ministerstwa Infrastruktury z innymi resortami. – Gwałtowny wzrost kosztów musi być zrównoważony odpowiednimi rekompensatami – dodała Alicja Chodorowska.

## Kierowca delegowany jak każdy inny pracownik

– Obecnie kierowca w transporcie międzynarodowym zarabia, łącznie ze zwrotem kosztów, średnio siedem-osiem tysięcy złotych netto. Już dziś jego całkowity koszt dla pracodawcy to ok. 10 tys. zł. Proponowany radykalny i niemal natychmiastowy wzrost kosztów jest dla przedsiębiorcy nie do udźwignięcia – stwierdził Łukasz Włoch, ekspert OCRK, Grupa Inelo. Podkreślił przy tym, że można zredukować skalę obciążenia przedsiębiorców. Wystarczy jasno opisać w ustawie, w jakich przypadkach uzna-

je się kierowcę za pracownika oddelegowanego. Wtedy będzie pewność, z jakich podatkowych i ubezpieczeniowych ulg pracodawca będzie mógł skorzystać. – Te zmiany jeszcze można wprowadzić, mamy czas do lutego 2022 roku, kiedy wejdą w życie przepisy Pakietu Mobilności – powiedział Łukasz Włoch.

Dodał, że na przygotowanie rozwiązań branżowych już nie ma czasu, ale propozycje nowelizacji przedstawionych przez resort można zmodyfikować tak, aby koszt wynagrodzeń zwiększył się o 17 proc.

## Harmonogram pracy

Paniści zauważyli także kolejne problemy wynikające z Pakietu Mobilności, w tym konieczność wpro-

„  
Proponowane zmiany podnoszą koszty pracownicze o 38 proc. To spowoduje, że właściciele firm transportowych albo zredukują tabor, albo zatrudnienie. Gwałtowny wzrost kosztów musi być zrównoważony odpowiednimi rekompensatami.

dzenia harmonogramu pracy. Przedsiębiorca w transporcie międzynarodowym będzie musiał z miesięcznym wyprzedzeniem zaplanować czas pracy kierowcy, co jest po pierwsze nierealne, a po drugie zwiększyłoby koszty o kolejnych 10 proc. i spowodowałby co najmniej 100-procentowy wzrost godzin nadliczbowych. – To wszystko doprowadzi do tego, że zatrudnienie kierowcy w Niemczech będzie tańsze niż w Polsce – ostrzegł Łukasz Włoch.

Gróźba niekontrolowanego wzrostu kosztów powoduje coraz więcej przypadków otwierania oddziałów polskich firm za granicą, co z kolei generuje straty dla branży leasingowej, której roczny obrót liczony jest na 17 mld zł.


Do tego dochodzą podatkowe propozycje Nowego Ładu, które spowodują, że pensja kierowcy zostanie mocno okrojona. To grozi przejściem do szarej strefy.

O tym, że przedsiębiorcy nie wytrzymają takiego wzrostu kosztów, przekonany jest także Piotr Gąska,



dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego z PKO Leasing. – Nikt nie wytrzyma tego typu zmian. Zgadzam się, że trzeba je robić małymi krokami. Mieliśmy mnóstwo czasu, żeby się odpowiednio przygotować. Niestety, zmarowaliśmy go. Dziś ok. 30 proc. rynku należy do polskich firm. Państwa, które szybciej się pozbierają z nowymi przepisami, np. Bułgaria czy Rumunia, bardzo szybko przejmą zlecenia polskich przedsiębiorstw transportowych – powiedział Piotr Gąska.

Kolejną kwestią są koszty dla producentów, które przekładają się na finalną cenę produktu. Grzegorz Handzlik, szef sprzedaży i marketingu w Phillips Poland zwrócił uwagę na szybko drożące komponenty. W tworzonych obecnie budżetach na 2022 r. nie da się przewidzieć skali wzrostu kosztów usług transportowych. – Jesteśmy w przededniu wprowadzenia dużej zmiany, a nikt nie wie, jakie będą działania osłonowe, jakie będą okresy przejściowe, by firmy produkcyjne mogły się dostosować – podkreślił Grzegorz Handzlik.



# Zeroemisyjne ciężarówki rozłożą polskich przewoźników

**Zakaz rejestracji samochodów z silnikami spalinowymi od 2035 roku oznacza wysokie ceny taboru i wielkie inwestycje w infrastrukturę zasilania. Trudno powiedzieć, jakie korzyści odniosą przewoźnicy i ich klienci.**

**Robert Przybylski**

**K**omisja Europejska zaproponowała 14 lipca w pakiecie Fit for 55, aby do 2030 roku pojazdy zmniejszyły emisję CO<sub>2</sub> o 55 %, a do 2035 roku do zera, co oznacza zakaz rejestracji samochodów z silnikami spalinowymi.

## Wysokie koszty na horyzoncie

Komisja proponuje, aby ustanowić odrębny nowy system handlu uprawnieniami do emisji dla dystrybucji

paliwa dla transportu drogowego. Podatek od emisji byłby pobierany właśnie u dystrybutorów.

Państwa otrzymają limit emisji CO<sub>2</sub>, zaś najstarsi uczestnicy mają dostać dofinansowanie z funduszy pochodzących z opodatkowania pojazdów spalinowych. System podatkowy ma zmusić do przejścia na nowe paliwa. Na początek państwa powinny odejść od zwolnień i obniżonych stawek podatkowych od paliw kopalnych.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU przyjęła propozycję zakazu sceptycznie. IRU obawia się, że transport drogowy będzie podwójnie opodatkowany: za emisję CO<sub>2</sub>

w opłatach za paliwo oraz w systemach handlu emisjami. – Wszystkie gałęzie transportu powinny być traktowane jednakowo pod względem podatków od energii i wsparcia dla redukcji emisji. Propozycje KE zawierają zbyt dużo możliwości zakłócenia konkurencji i dyskryminacji – uważa dyrektorka ds. prawa unijnego w IRU Raluca Marian.

IRU sądzi, że propozycja KE wywoła potężny wzrost kosztów transportu drogowego, razi także kompletny brak neutralności technologicznej. – Unijna propozycja znacząco podniesie ceny oleju napędowego, a na dodatek, jeżeli zostanie przyjęta dyrektywa o euro-

winiecie, kraje będą mogły w mycie pobierać dodatkową opłatę za emisję CO<sub>2</sub> – tłumaczy Marian.

Przewoźnicy nie mają nawet możliwości skorzystania z paliw alternatywnych, ponieważ w przypadku dalekodystansowego transportu takiej alternatywy nie widać nawet w średnioterminowej perspektywie.

IRU twierdzi, że wybór alternatywnych paliw powinien być znacznie szerszy niż tylko energia elektryczna i wodór. Takiej propozycji zabrakło w ofercie KE. Ponadto żadna z obecnych propozycji nie jest komercyjnie uzasadniona.

## Ciężarowe trolejbusy

KE przewiduje, że to obowiązkiem państwa będzie zapewnienie sieci ładowania. W przypadku elektrycznych pojazdów ciężarowych punkty ładowania należy zapewnić wzdłuż sieci bazowej TEN-T co 60 km, co naj-

IRU sądzi, że propozycja KE wywoła potężny wzrost kosztów transportu drogowego, razi także kompletny brak neutralności technologicznej. Unijna propozycja znacząco podniesie ceny oleju napędowego.

mniej 1400 kW mocy wyjściowej do 2025 r. i 3500 kW do 2030 r. W sieci kompleksowej TEN-T te cele muszą być osiągnięte co 100 km odpowiednio do 2030 i 2035 roku.

Podobnie punkty ładowania muszą być zapewnione na bezpiecznych i chronionych parkingach oraz w głównych miastach i aglomeracjach europejskiej transeuropejskiej sieci transportowej (węzły miejskie), aby umożliwić w szczególności ładowanie miejskich samochodów dostawczych. Luki w infrastrukturze tankowania LNG dla ciężarówek zostaną wypełnione do 2025 roku.

Producenci ciężarówek i koncerny energetyczne nie wiedzą, jak zapewnić ciężarówkom dostęp do energii elektrycznej. W próbach w Niemczech są trzy odcinki napowietrznych sieci ładowania: na drodze B462 między Kuppenheim i Gaggenau, na autostradzie A5 między Zepelinheim/Cargo City South na lotnisku we Frankfurcie a węzłem Darmstadt/Weiterstadt oraz na autostradzie federalnej A1 między Reinfeld a węzłem Lubeka.

Ciężarówki niczym trolejbusy pobierają pantografem prąd z zawieszonych nad drogami przewodów. Technologia nazywa się eHighway.

Na tych trzech fragmentach dróg projekt realizowany jest przez Siemens Mobility i SPL Powerlines, przy wsparciu Federalnego Ministerstwa Środowiska, Ochrony Przyrody i Bezpieczeństwa Jądrowego.

Krajowa Platforma na rzecz Przyszłości Mobilności (NPM) zaleca wyposażenie 300 km niemieckich autostrad w napowietrzne linie jezdne do 2023 roku i zelektryfikowanie łącznie 4000 km do 2030 roku, aby pomóc krajowi osiągnąć cel klimatyczny,

polegający na redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie sektora o 40 proc.

## Parkingi z elektrownią atomową

Oplecione od góry siecią wysokiego napięcia autostrady będą kosztowne, ale technicznie są łatwiejsze do zrealizowania od budowy sieci ładowarek dużej mocy. Część producentów ciężarówek uważa, że przyszłość ma ładowanie podczas 45-minutowej przerwy. Dla ciężarówek potrzebne są szybkie ładowarki o mocy do 1 MW.

Biorąc pod uwagę, że na niektórych parkingach znajduje się 100 czy 200 miejsc, do lokalizacji powinna być doprowadzona moc 100 lub 200 MW. Wobec faktu, że parkingi dla tirów budowane są na odludziu, taka inwestycja będzie jeszcze droższa od zbudowania napowietrznej sieci zasilania. Sprawę zasilania ładowarek rozwiązałyby „kieszonkowa” elektrownia atomowa przy każdym parkingu.

Problemy są na tyle duże, że m.in. Volvo i Mercedes-Benz stawiają na wodór. To rozwiązanie także ma słabe strony, wskazywane przez grupę Volkswagena. Tłumaczy ona, że w napędach wodorowych dwie trzecie energii pierwotnej jest marnowane. Zatem używanie wodoru jest marnotrawstwem, które jedynie przyspieszy globalne ocieplenie.

Wątpliwy jest również zaproponowany przez KE harmonogram. – Jeżeli infrastruktura paliw alternatywnych nie będzie budowana zgodnie z planem, wówczas tradycyjne paliwa będą bardzo drogie, zniekształcając konkurencję, szczególnie dla przewoźników, którzy nie będą mogli przejść na nowe paliwa – wskazuje Marian.





Większość z propozycji to instrumenty legislacyjne (dyrektywy i rozporządzenia), które muszą być przyjęte w procedurze kolegiacji wspólnie przez Parlament Europejski i Radę UE.

### Bruksela zapomniała o biopaliwach

Najwyraźniej inwestycje w elektromobilność są tak wielkie, że koncerny motoryzacyjne chcą mieć gwarancję zwrotów kosztów. Zapewne dlatego KE „zapomniała” o biopaliwach.

Upomniała się o nie koalicja eFuel, dowodząc, że prawo powinno zakazać używania paliw kopalnych, ale pozostawić silniki spalinowe zasilane biopaliwami. – Apelujemy o nowe regulacje emisji CO<sub>2</sub>, dopuszczające korzystanie z paliw odnawialnych. Unijna strategia wspierania samochodów elektrycznych jest tylko ślepą uliczką opartą na ideologii – argumentuje dyrektor eFuel Alliance Ralf Diemer.

Szef strategii eFuel Alliance Tobias Block dodaje, że samochody z silnikami spalinowymi spalającymi biopaliwa są znacznie bardziej przyjazne dla środowiska niż samochody elektryczne. – Nie rozumiemy dlaczego od woli rządów zależy, czy paliwa odnawialne będą objęte podatkiem od energii. Stworzy to niezrozumia-

łą mozaikę przepisów, utrudniającą funkcjonowanie firm – ostrzega Block.

Diemer dodaje, że wspierająca napędy elektryczne proponowana regulacja KE przypomina planowaną ekonomię. – Szansą na poprawę jest Parlament Europejski i Rada Europy – wskazuje Diemer.

### Uchwalenie prawa i funduszy

Większość z propozycji to instrumenty legislacyjne (dyrektywy i rozporządzenia), które muszą być przyjęte w procedurze kolegiacji wspólnie przez Parlament Europejski i Radę UE. – W przypadku Parlamentu Europejskiego oznacza to pracę w komisjach parlamentarnych, negocjacje z Radą UE w celu wypracowania wspólnego porozumienia, a następnie głosowanie plenarne. Wiele z propozycji KE jest kontrowersyjnych (np. reforma ETS, paliwa alternatywne), co z pewnością wydłuży proces legislacyjny. W mojej ocenie rok na zakończenie prac legislacyjnych to zdecydowanie zbyt mało – uważa stała

przedstawicielka Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Brukseli Margareta Przybyła.

Ponieważ nowe, napędzane alternatywnymi paliwami ciężarówki będą znacznie droższe od obecnych, niektóre stowarzyszenia już kombinują, w jaki sposób pomóc członkom w zdobyciu dopłat.

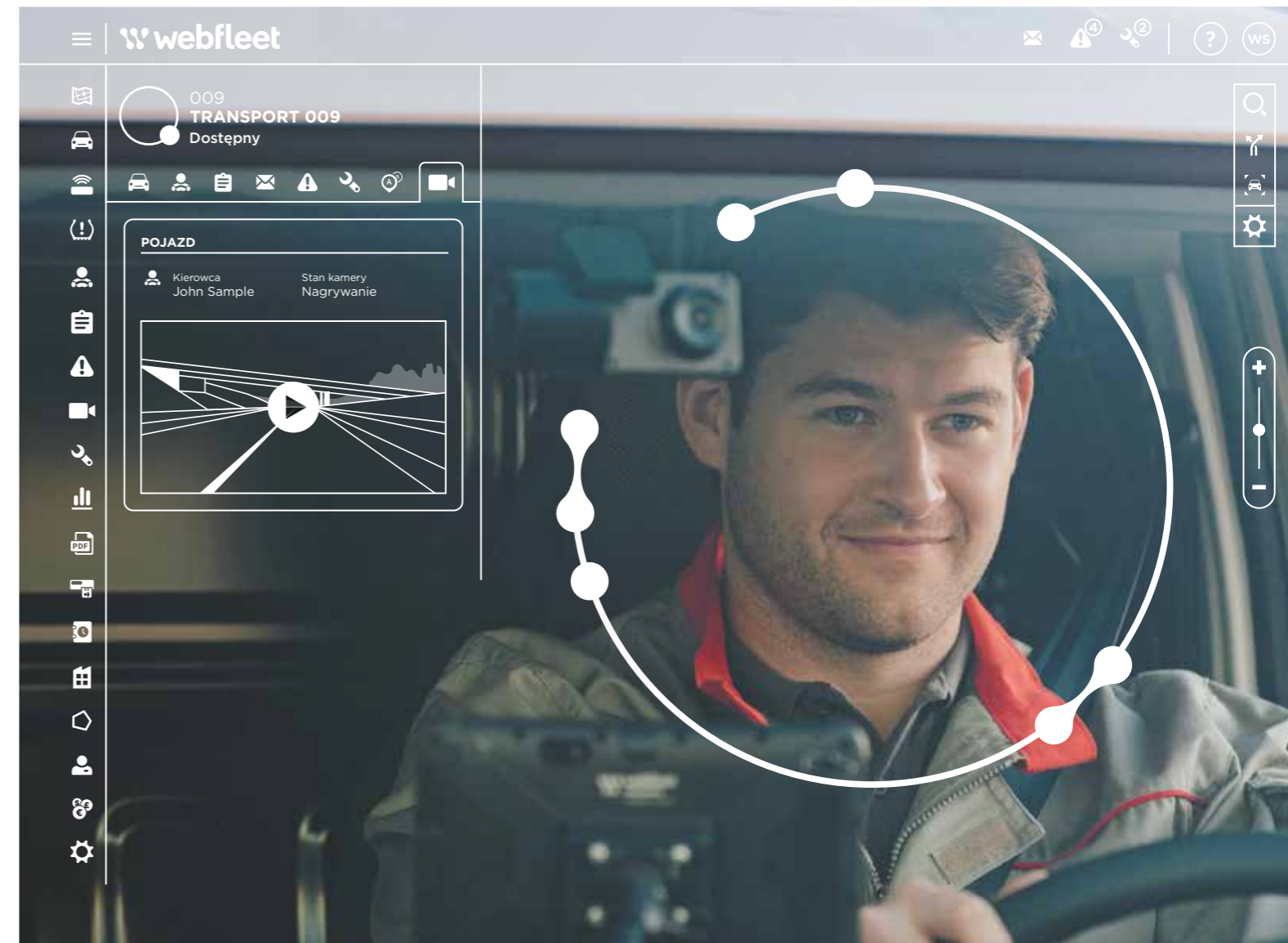
Holenderskie stowarzyszenie TLN wpadło na pomysł wykorzystania wpływu z myta. Holandia wprowadza po 2024 roku myto zamiast winiety i TLN szacuje wpływ na 600 mln euro. Pokryją one koszty systemu i utracone dochody z powodu obniżenia podatku od pojazdów silnikowych oraz utraty akcyzy na paliwo oraz wpływów z winiet.

Holenderski parlament już zgodził się, że dochody netto zostaną wykorzystane do uczynienia sektora transportu bardziej zrównoważonym i innowacyjnym. Rząd pomógłby przewoźnikom finansowo. Podczas gdy przewoźnicy płaciliby według przejechanego dystansu 14,9 centa za kilometr (co jest porównywalne z Belgią i Niemcami), część tej opłaty trafiałaby z powrotem do sektora na pomoc w zakupie rozwiązań ekologicznych. Na przykład stanowiłaby dotację na nowe pojazdy lub na infrastrukturę ładowania; jedna stacja szybkiego ładowania (250 kWh) kosztuje 500 000 euro. Ciężarówka z silnikiem diesla kosztuje średnio 75 000 euro; elektryczna 300 000 euro.

**webfleet**  
solutions  
a Bridgestone company

# 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

# Gorzej być nie może

Trzeba policzyć straty po epidemii.



Jan Buczek

Henryk Paździoro

Mnie wyszło trzy i pół, ale sprawdzamy jeszcze czy na plusie, czy na minusie.



Uuuuu... a ja to chyba kacuszki zatańczę, tylko jeszcze nie wiem, czy z radości, czy ze smutku.

Agnieszka Nowosielska



Ja jestem dyrektorem generalnym, a nie cudotwórcą!!!

Jak to widzisz? Da się wykazać straty?



Henryk Krzyżanowski, Wiesław Starostka

Ewa Śliwa



A jak się straci cierpliwość do tej nieszczęsnej plakietki to też się liczy jako strata?

Ja dopiero przyszedłem, co tu się dzieje?



Straty liczą, ale słabo im idzie.

Grzegorz Chełminiak, Małgorzata Zdrodowska

Nie gadaj takich rzeczy, bo mnie wygięto i mogę się już nie wyprostować.

Może nie ma strat?



Tadeusz Wilk, Robert Przybylski

Euzebiusz Gawrysiuk



Jasny gwint, musimy wykazać jakieś straty, po prostu musimy.

Sytuacja jest naprawdę dramatyczna.

Tadeusz Gajownik, Artur Kamiński

A liczenie strat wymaga czasu i determinacji.



W międzyczasie proponuję poćwiczyć taniec tych co tracą, czyli taniec dokładaniec.

Jan Kuna



## Pandemia przyspieszyła wzrost zadłużenia TSL

Krajowy Rejestr Długów Biura Informacji Gospodarczej podał, że od marca 2020 r. do końca maja tego roku długi przewoźników i firm magazynowych (TSL) wzrosły o ponad 20 proc., do 1,18 mld zł. KR D wskazuje, że poziom zadłużenia sektora TSL rósł stopniowo także przed pandemią. Wyjątkiem był grudzień 2020 roku, gdy kwota wszystkich zaległości nieznacznie spadła - do 1,11 mld zł. Od początku 2021 r. już sukcesywnie rośnie. KR D stwierdza, że większość długu stanowią nieuregulowane rachunki najmniejszych firm przewozowych. Na zapłatę od nich czekają głównie banki oraz firmy leasingowe i faktoringowe.

## Szkolenia kierowców karetek

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych rusza ze szkoleniem na kat. C lub D dla 60 ratowników medycznych i ratowników KPP. Nie są to kierowcy zawodowi, więc nie muszą posiadać certyfikatu kompetencji zawodowych. Muszą natomiast, oprócz zdobycia uprawnień w kat. C lub D, uzyskać dodatkowo zezwolenie na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych w tych kategoriach. Szkolenia i egzaminy odbędą się w wyspecjalizowanej jednostce ODTJ. PSPD zdobyło na ten projekt dofinansowanie unijne.

## Nie żyje Romuald Szmyt

Romuald Szmyt nieprzerwanie od pięciu kadencji sprawował mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, w latach 2006-2008 (przez dwie kadencje) był przewodniczącym Regionu Zachodniopomorskiego. Był właścicielem i prezesem firmy ROMOR. Kilukrotnie odznaczany, m.in. srebrną i brązową Odznaką Honorową „Zasłużony dla ZMPD”, oraz Odznaką Honorową „Zasłużony dla transportu RP”. Romuald Szmyt żył 68 lat. Cześć Jego pamięci



## Na przebudowy 60 mld zł

Rząd planuje przeznaczyć do 2030 roku 60 mld zł na utrzymanie i przebudowę dróg krajowych. Celem jest wzmocnienie 2500 km dróg krajowych i dostosowanie do nacisku 11,5 tony na oś. Dzięki wartym blisko 34,5 mld zł nakładom, w 2030 roku 60 proc. sieci dróg krajowych będzie zdolne do przenoszenia ruchu ciężkiego.

Budowy ruszą w 2023 roku, a wśród najważniejszych przeznaczonych do przebudowy są:

- DK 46 na odc. Nysa - Pakosławice (lata realizacji prac przygotowawczych 2018 - 2022, lata realizacji robót budowlanych 2022 - 2024),
- DK 63 Łuków - granica województwa lubelskiego i mazowieckiego (lata realizacji prac przygotowawczych 2016 - 2022, lata realizacji robót budowlanych 2022 - 2024),
- DK 22 Zblewo - Starogard Gdański (lata realizacji prac przygotowawczych 2019 - 2023, lata realizacji robót budowlanych 2023 - 2024),

- DK 74 Horyszów - Hrubieszów - Zosin (lata realizacji prac przygotowawczych 2018 - 2023, lata realizacji robót budowlanych 2023 - 2025),
- DK 22 na odc. Fiszewo - Elbląg (lata realizacji prac przygotowawczych 2018 - 2023, lata realizacji robót budowlanych 2023 - 2025),
- DK 62 na odc. Płock - Wyszogród (lata realizacji prac przygotowawczych 2017 - 2024, lata realizacji robót budowlanych 2024 - 2025),
- DK 16 Augustów - Głęboki Bród (lata realizacji prac przygotowawczych 2020 - 2025, lata realizacji robót budowlanych 2025 - 2027),
- DK 28 Nowy Sącz - granica województwa małopolskiego i podkarpackiego (lata realizacji prac przygotowawczych 2020 - 2024, lata realizacji robót budowlanych 2024 - 2028).

## Utrata dobrej reputacji



W 2020 roku do prowadzonej przez GITD Krajowej Ewidencji Przedsiębiorców Transportu Drogowego napłynęły informacje o 5328 poważnych naruszeniach oraz o 6178 bardzo poważnych naruszeniach. Rok wcześniej były to (odpowiednio) 4466 i 8004 naruszenia. Z zagranicy przekazano informację o 287 poważnych naruszeniach oraz o 387 bardzo poważnych naruszeniach, gdy rok wcześniej (odpowiednio) 152 i 394. Na podstawie postępowań wszczętych za popełnienie najpoważniejszych naruszeń GITD wydała w 2020 roku 49 decyzji o utracie dobrej reputacji przedsiębiorcy oraz 7 decyzji o utracie dobrej reputacji zarządzającego transportem. W 2019 roku takich decyzji było 51 i wszystkie dotyczyły przedsiębiorców. GITD wskazuje, że podstawą do wszczęcia postępowania najczęściej były: podłączenie do tachografu niedozwolonego urządze-

nia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrobienia lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf; posługiwanie się przez kierowcę kartą innego kierowcy; wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne. Główna Inspekcja tłumaczy, że decyzja o utracie dobrej reputacji wydawana jest m.in. wtedy, gdy przedsiębiorca nie wykazał podjęcia działań naprawczych mających na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy oraz procedur zapobiegających powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego w przyszłości lub liczba popełnionych naruszeń jest znaczna w stosunku do skali prowadzonej działalności.

# ZOD

**W środę 16 czerwca 2021 r. w Jachrance odbyło się Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Obradom przewodniczył Wojciech Sienicki.**

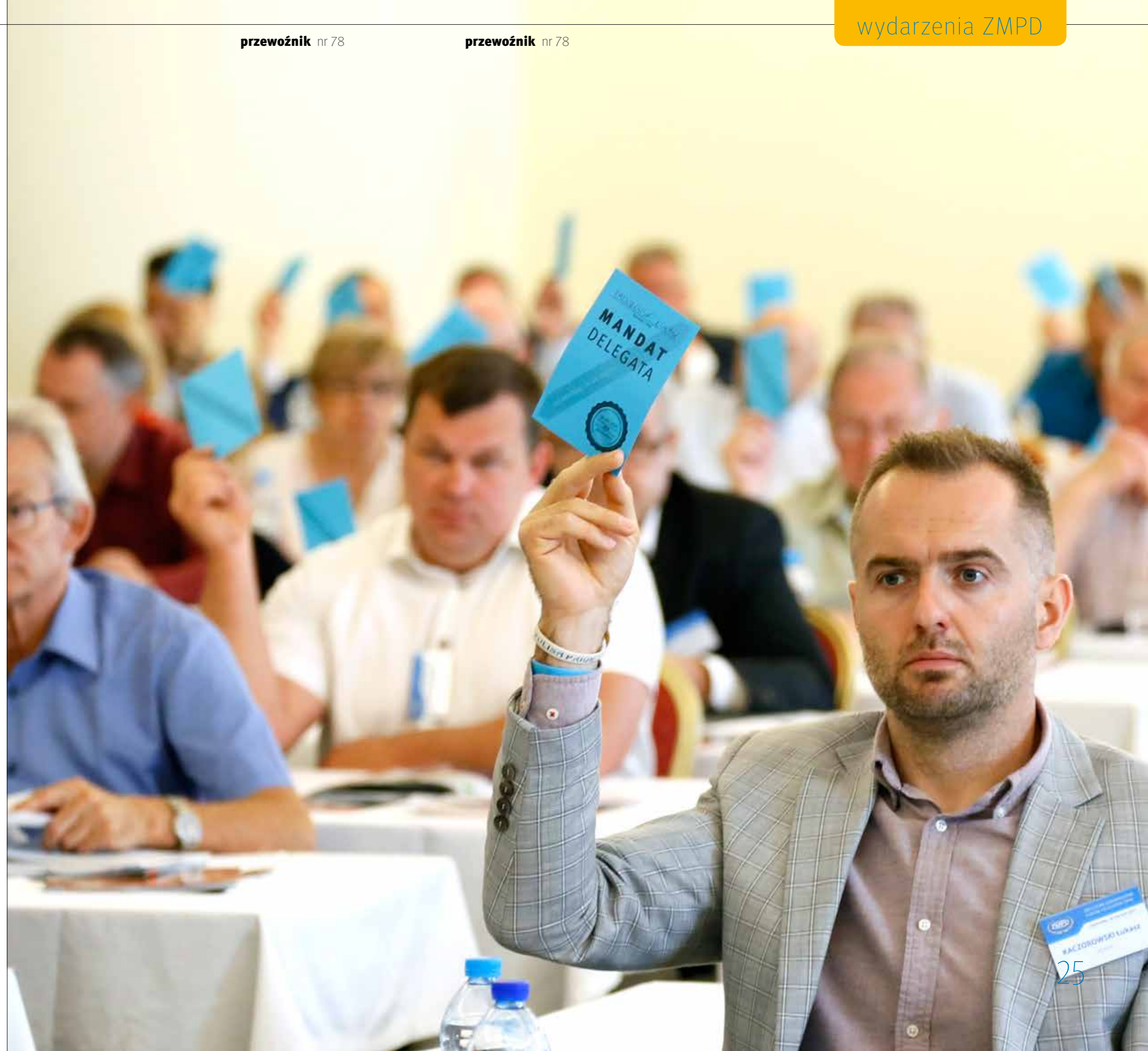
Piotr Gawelczyk

W imieniu Zarządu prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał najważniejsze działania Zrzeszenia w roku sprawozdawczym, swoje sprawozdania przedstawili także przewodniczący Rady Zrzeszenia Piotr Kopczyński oraz przewodniczący Komisji Rewizyjnej Zygmunt Sieńko. Po wysłuchaniu sprawozdań delegaci udzielili Zarządowi, Radzie i Komisji Rewizyjnej absolutorium za rok 2020.

Spotkanie przebiegło w dobrej i konstruktywnej atmosferze, delegaci skupili się na merytorycznych tematach oraz strategicznych dla organizacji kwestiach.

Informacje m.in. o podjętych decyzjach oraz uchwałach zostaną wkrótce przekazane członkom organizacji w sukcesywnie przekazywanych wiadomościach za pomocą newslettera oraz podczas zebrań regionalnych. Będą zawierały informacje o szczegółach procesów decyzyjnych podejmowanych przez członków władz ZMPD, mających zapewnić dalszy dynamiczny rozwój Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Podczas obrad doszło do miłych uroczystości - delegaci przyznali Janowi Buczkowi, Aleksandrowi Reischowi, Wojciechowi Sienickiemu oraz Tadeuszowi Wilkowi tytuły członka honorowego ZMPD, natomiast Wojciech Sienicki i Piotr Ozimek otrzymali honorowe dyplomy IRU dla wyróżniających się menedżerów.







Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD



# Honorowi członkowie ZMPD



## Jan Buczek

Rocznik 1955, urodzony w Sochaczewie. Studiował na SGGW w Warszawie, skąd został delegowany do Akademii Rolniczej w Gorkach na Białorusi, którą ukończył w 1979 roku. Pod koniec lat 80. był radnym w Sochaczewie. Od 1989 roku pracuje w branży transportowej, początkowo jako przewoźnik, a wkrótce także menedżer i właściciel „Polskiej Grupy Transportowej - Mazowsze”.

W 1991 roku założył w Warszawie Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych, które m.in. opiniowało akty prawne przygotowywane przez Ministerstwo Transportu. W 1993 roku SPPM weszło w skład Krajowej Rady Przewoźników

Drogowych z siedzibą we Wrocławiu. Dwa lata później KRPD przeniosła się do Warszawy i w tym samym roku Jan Buczek został członkiem Rady ZMPD.

W 1999 roku został wybrany na stanowisko Sekretarza Generalnego ZMPD, które pełnił przez dwie kadencje (w latach 1999 - 2006). W 2007 roku po raz pierwszy Zgromadzenie Ogólne Delegatów powierzyło mu funkcję prezesa ZMPD, powtarzając ten wybór w kolejnych latach.

Od 2014 roku nieprzerwanie jest członkiem Prezydium Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) – wybierany na kolejne dwuletnie kadencje przez Zgromadzenie Ogólne IRU.

Jan Buczek jest wiceprzewodniczącym Konfederacji Pracodawców RP, wi-

ceprezesem w dwóch Izbach Gospodarczych: Polsko-Białoruskiej oraz Polsko-Rosyjskiej. Był także członkiem Rady ds. Cel i podatku akcyzowego przy Ministerstwie Finansów. Jest członkiem Rady Dialogu Społecznego.

Za działalność dla polskiego transportu został wyróżniony Krzyżem Zasługi we wszystkich trzech kategoriach oraz Złotym Medalem za Długoletnią Służbę. Jest laureatem nagród Pracodawców RP - „Konfederatki 2011” i „Optimusa 2016”. W 2013 roku otrzymał nagrodę „Złotego Rydwana” za osobisty wkład w rozwój międzynarodowego biznesu i transportu drogowego. Odznaczony najwyższą, diamentową odznaką honorową „Zasłużony dla ZMPD” oraz odznaką resortową „Zasłużony dla Transportu RP”.

Ostatnie Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przyznało tytuł „Honorowego członka ZMPD” czterem osobom. Organizacja od lat wyróżnia w szczególny sposób osoby, które przyczyniają się do jej rozwoju, które swoją aktywność zawodową i społeczną kierują na poprawę funkcjonowania transportu drogowego w Polsce i zagranicą. Zrzeszenie podtrzymuje tę tradycję, nadając szczególnie zasłużonym dla środowiska przewoźników tytuły „Honorowego członka ZMPD”. Przedstawiamy sylwetki wyróżnionych.



## Aleksander Reisch

Rocznik 1937, urodzony we Lwowie. Ukończył Politechnikę Szczecińską - Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Drogowego. Pracuje zawodowo w transporcie od 1960 roku. Był dyrektorem Przedsiębiorstwa PKS w Olsztynie, następnie prezesem Zarządu Przedsiębiorstwa Obsługi PKS w Olsztynie.

Założyciel i prezes Zarządu Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie.

Od wielu lat członek Rady Zarządzającej Procesami Certyfikacji, działającej przy Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie. Rzecznik Techniki Samochodowej i Ruchu drogowego PZMot, zweryfikowany przez Ministerstwo Komunikacji.

Wieloletni członek zespołów opiniodawczo-doradczych oraz konsultacyjnych w zakresie transportu drogowego.

Aleksander Reisch jest członkiem honorowym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Polsce.

Orędownik działań na rzecz reaktywacji zawodu kierowcy i wpisania go do rejestru zawodów.

Od 1972 roku aktywnie uczestniczy w pracach ZMPD, pełniąc funkcję członka Komisji Rewizyjnej, członka Zarządu, wiceprzewodniczącego Rady, a w latach 1999-2018 przewodniczącego Rady Zrzeszenia. Od 2019 roku jest członkiem Zarządu ZMPD.

Od 2002 roku nieprzerwanie sprawuje mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. W 2006 roku

został wybrany przewodniczącym Regionu Warmińsko-Mazurskiego ZMPD.

Za swoją pracę i działalność wyróżniony wieloma odznaczeniami państwowymi i regionalnymi, w tym: srebrną i złotą odznaką za Zasługi dla Transportu PRL, złotą odznaką za Zasługi dla PKS, złotą odznaką honorową za Zasługi dla Województwa Suwalskiego i Warmińsko-Mazurskiego, odznaką honorową za Zasługi dla Oświaty, Medalem Komisji Edukacji Narodowej, diamentową odznaką honorową za Zasługi dla ZMPD, „Optimumem 2020” przyznany przez Pracodawców RP, Medalem 100-lecia Odzyskania Niepodległości, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim i Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.





### Wojciech Sienicki

Rocznik 1957, urodzony w Skarżysku-Kamiennej. Absolwent SGH (1980). Pracuje od 1981 roku, początkowo w przedsiębiorstwie handlu zagranicznego Polimar, następnie w firmie Animex. W latach 1989-2008 był współwłaścicielem i szefem kilku firm transportowych i spedycyjnych. Jest jednym z pionierów rozwoju prywatnych samochodowych przewozów międzynarodowych.

W lipcu 1989 roku stworzył spółkę CJ International, która w 2004 roku zajmowała 15. miejsce na liście największych polskich firm spedycyjnych, z zatrudnieniem sięgającym

500 osób. Firma zajmowała się zarówno przewozami całosamochodowymi, jak i krajową oraz zagraniczną drobnicą. W latach 2005-2006 był wiceprezesem zarządu JAS-FBG. W 2007 roku był współzałożycielem spółki Rhenus Freight Logistics, po roku działalności pracowało w niej 80 osób. Od 2008 roku zajmował kierownicze stanowiska w zakresie spedycji drogowej w spółkach: Rhenus ContractLogistics, a następnie w Kuehne + Nagel. Od 2012 roku jest członkiem zarządu, a od 2018 r. prezesem zarządu i dyrektorem zarządzającym Kuehne + Nagel, polskiego przedstawicielstwa globalnego koncernu logistycznego.

W latach 1992-2003 był wiceprezesem ds. finansowych Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, od 2003 do 2006 roku pełnił funkcję prezesa ZMPD. W okresie 2006 - 2014 był przewodniczącym Komisji Rewizyjnej ZMPD. Obecnie angażuje się w działalność ZMPD na zasadach pracy społecznej.

Od 2002 roku nieprzerwanie sprawuje mandat delegata na ZOD, od 2014 roku często wybierany na przewodniczącego zgromadzenia. Odznaczony złotym medalem za długoletnią służbę i diamentową odznaką honorową „Zasłużony dla ZMPD” oraz resortową odznaką „Zasłużony dla Transportu RP”.



### Tadeusz Wilk

Rocznik 1950, urodzony w Cieplewie k. Gdańska. Ukończył studia na Wydziale Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego. Pracuje zawodowo od 1968 roku. Początkowo w Przedsiębiorstwie Spedycji Krajowej, gdzie w 1977 roku został zastępcą dyrektora ds. spedycji oddziału PSK Gdańsk. W 1983 roku przeszedł na stanowisko dyrektora PKS Gdynia.

Jeden z założycieli Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych. Członek założyciel Stowarzyszenia Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej oraz członek zało-

źciel Zrzeszenia Przewoźników Drogowych Mazowsza w Sochaczewie.

Aktywnie uczestniczy w działalności Zrzeszenia od 1992 roku. W latach 1992-1995 był członkiem Rady ZMPD, następnie jej przewodniczącym - w latach 1995-1999. Był przedstawicielem ZMPD w strukturach Komisji ds. transportu towarowego Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Przez 20 lat pracował na stanowisku dyrektora Departamentu Transportu (od chwili jego utworzenia w 1999 roku).

Tadeusz Wilk to także wieloletni przewodniczący Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych pomiędzy przewoźnikami dro-

gowymi. Uczestniczył w międzyrządowych rozmowach dwustronnych dotyczących międzynarodowego transportu drogowego oraz w posiedzeniach Grupy Transportu Drogowego w ramach Międzynarodowego Forum Transportu (ITF). Reprezentuje ZMPD podczas spotkań z rzecznikiem Małych i Średnich Przedsiębiorców. Jest członkiem Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego na Mazowszu.

Odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi, Złotym Medalem za długoletnią służbę, odznaką Zasłużony dla transportu RP i diamentową odznaką honorową „Zasłużony dla ZMPD”.



# Fundusze ZMPD „pracują” dla członków organizacji



OPLATY DROGOWE / ...

UBEZPIECZENIA /

VAT %

WIZY /

T1/T2 TIR

sklep

## Zasoby finansowe zgromadzone przez Zrzeszenie stanowią bazę usług Sekcji Serwisowej ZMPD oferowanych przewoźnikom.

Joanna Popiołek  
Robert Przybylski

Wypracowane przez Zrzeszenie fundusze nie leżą na koncie, ale wykorzystywane są na rzecz polskich firm transportu drogowego. Sekcja Serwisowa ZMPD dysponuje szerokim zakresem usług, które ułatwiają codzienną działalność w sytuacji, kiedy od przewoźnika wymagane są finansowe zabezpieczenia.

Jedną z nich jest obsługa opłat drogowych, oferowana przez Zrzeszenie od wielu lat. Podpisując z ZMPD umowę z odroczonym terminem płatności, przewoźnik nie tylko upraszcza kwestię rejestracji pojazdów w różnych systemach i utrzymywania różnych urzędzeń pokładowych, ale otrzymu-

je dostęp do systemów poboru myta w jedenastu krajach oraz do rabatów, sięgających w niektórych przypadkach połowy ceny.

Formuła faktury z odroczoną płatnością oznacza, że przewoźnik otrzymuje fakturę dwa tygodnie po dokonaniu przejazdów. Jednak poborca musi otrzymać pieniądze od razu i tę należność reguluje ZMPD. Taką działalność umożliwia posiadanie przez Zrzeszenie kapitału obrotowego.

Jest on także niezbędny na zabezpieczenie płatności dla operatorów, takich jak np. belgijski Satellic, nasz krajowy viaTOLL, czy operatorzy EETS.

Podobnie dzieje się w przypadku kolejnej usługi – pośrednictwa w odzyskiwaniu VAT od zakupionego za granicą paliwa i wydatków na autostrady oraz innych zakupów związa-

nych z działalnością transportową. Zrzeszenie oferuje usługę prefinansowania zwrotu VAT, która polega na tym, że po otrzymaniu od przewoźnika faktury za paliwo lub paragonów wypłaca mu zaliczkowo w ciągu dwóch tygodni VAT, a następnie samo ubiega się o zwrot pieniędzy w administracjach skarbowych odpowiednich państw. Klienci przedstawiający faktury otrzymują z góry 80 - 90 proc. spodziewanej kwoty zwrotu, resztę po wpływie środków z urzędów skarbowych. W przypadku paragonów zaliczkowa wypłata sięga 60 proc. kwoty VAT objętej trybem zaliczkowego zwrotu.

Czas oczekiwania na pełne rozliczenie to standardowo 4 miesiące, ale bywa, że sięga nawet roku. Dzieje się tak w przypadku faktur na mniejsze kwoty, których nie rozlicza się kwartalnie, a rocznie.

ZMPD działa na tym rynku od 15 lat i cieszy się dużym zaufaniem przewoźników z uwagi na wysoką skuteczność w odzyskiwaniu VAT. Z tej usługi Zrzeszenia korzysta ponad pół tysiąca firm.

Zapewnienie ciągłości oferty ZMPD wymaga utrzymywania kapitału w wysokości blisko 30 mln zł. Bez takiego finansowego zaplecza świadczenie usług dla branży byłoby niemożliwe, a przewoźnicy mieliby zawężony wybór zaufanych i kompetentnych usługodawców.

### ZMPD to solidny gwarant

Kapitał zgromadzony przez ZMPD pozwolił wdrożyć projekt tranzytu T1/T2.

W obliczu nadchodzącego Brexitu i wiodącej roli polskich przewoźników na tym kierunku, w 2018 roku Zarząd ZMPD podjął decyzję o wdrożeniu nowej usługi, skierowanej do przewoźników aktywnych w przewozach do/z Wielkiej Brytanii.

Ta nowa usługa to procedura tranzytu unijnego/wspólnego tzw. T1/T2, realizowanego w ramach Konwencji

Zapewnienie ciągłości oferty ZMPD wymaga utrzymywania kapitału w wysokości blisko 30 mln zł. Bez takiego finansowego zaplecza świadczenie usług dla branży byłoby niemożliwe, a przewoźnicy mieliby zawężony wybór zaufanych i kompetentnych usługodawców.

WPT, którą podpisała Unia Europejska, Szwajcaria, Norwegia, Islandia, Serbia, Turcja, a 1 stycznia 2021 również Wielka Brytania. Z analiz Zrzeszenia i dyskusji z przewoźnikami jednoznacznie wynikało, że preferować będą ten system tranzytu, który w ich ocenie jako w pełni zautomatyzowany, łatwo dostępny oraz nie narzucający trudnych do zrealizowania wymogów technicznych dla użytkowanych pojazdów stanie się wiodącym reżimem tranzytowym w przewozach do/z wielkiej Brytanii, a także Irlandii.

Projekt ruszył w styczniu 2019 roku, a ZMPD stało się głównym zobowiązaniem w procedurze tranzytu T1/T2. Oznaczało to konieczność uzy-

skania pozwolenia Krajowej Administracji Skarbowej na stosowanie gwarancji generalnej oraz zakupienie aplikacji umożliwiającej komunikację elektroniczną z urzędami celnymi. Ten cel osiągnęło nawiązując współpracę z partnerem strategicznym, który posiada system komunikujący się właściwie ze wszystkimi krajami Konwencji WPT.

Uzyskanie gwarancji generalnej wymagało jednak spełnienia przez ZMPD szeregu wymogów, w tym stabilnej sytuacji finansowej, posiadania rezerw finansowych pozwalających na zaspokojenie roszczeń organów celnych w każdym momencie obowiązywania gwarancji oraz przedstawienia dokumentu, który na-



[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl) | [www.ZMPDbox.pl](http://www.ZMPDbox.pl)

# USŁUGI TRANSPORT OPŁATY DROGOWE

Wizy  
Zwrot VAT  
Ubezpieczenia



[www.fb.com/ZMPDwPolsce](http://www.fb.com/ZMPDwPolsce) | [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)

## Informacja wsparcie



GWARANCJE CELNE  sklep

T1/T2 lub TIR SZKOLENIA

pismo branżowe  przewoźnik



zywany jest Zobowiązaniem Gwaranta. To dodatkowa forma zabezpieczenia (gwarancja), którą mogą udzielać jedynie banki czy towarzystwa ubezpieczeniowe uznane przez Krajową Administrację Skarbową. Oznacza to, że w razie niewypłacalności gwaranta (w tym przypadku ZMPD), właśnie ten bank czy ubezpieczyciel uiszcza zobowiązania.

System T1/T2 jest zatem bardzo bezpieczny z punktu widzenia Skarbu Państwa, jednak zbyt drogi do samodzielnego zrealizowania dla podmiotów gospodarczych. Bez realnych środków finansowych, które klient może zamrozić jako formę zabezpieczenia interesu banku/ubezpieczyciela byłoby niemożliwe przystąpienie do systemu T1/T2. Dzięki funduszom zgromadzonym w ZMPD, uznane banki/ubezpieczyciele udzieliły Zrzeszeniu gwarancji generalnej.

Nie zmienia to jednak faktu, że nadal konieczne było ustanowie-

nie przez ZMPD na rzecz wybranego ubezpieczyciela stosownego zabezpieczenia finansowego, zamrożonego na czas realizacji projektu T1/T2. Te zablokowane pieniądze oraz stabilna sytuacja finansowa potwierdzona audytem KAS, były faktyczną przepustką do wdrożenia przez ZMPD nowej usługi T1/T2.

Projekt T1/T2 rozwinął się po Brexicie. W obecnej chwili tranzyt stosowany jest jedynie w przewozach z Wielkiej Brytanii oraz do/z Irlandii, jednak ZMPD już teraz realizuje ponad 400 zgłoszeń T1/T2 miesięcznie. Polscy przewoźnicy dobrze oceniają tę nową usługę, ciągle też przybywa nowych klientów.

### Milionowe oszczędności dzięki ZMPD

Przewoźnicy oszczędzili na systemie TIR poważne sumy, ale wskazują, że niezbędna jest elektronizacja tej procedury.

W wyniku przeprowadzonych z IRU negocjacji, w 2019 roku ZMPD podpisało porozumienie, którego efektem było obniżenie ceny karnetów 6-woletowych dla polskich przewoźników do kwoty 99,90 zł oraz powrót do bezpłatnej usługi TIR-EPD w przewozach na Białoruś. Dofinansowanie do ceny karnetów uzyskano z Funduszu Innowacyjności IRU.

Nowa cena karnetu przyniosła oszczędność w wysokości 40 zł na każdym karnecie 6-woletowym oraz 12 franków szwajcarskich na każdej notyfikacji TIR-EPD dla danego karnetu.

Nowa cena obowiązywała od lutego do końca grudnia 2020 roku. W tym okresie w ramach projektu wydanych zostało 60 966 szt. karnetów 6-woletowych. Dzięki obniżce na cenie karnetu polskie firmy transportowe korzystające z systemu TIR zaoszczędziły minimum 2 444 736,60 zł. Oszczędności z tytułu bezpłatnej usługi TIR-EPD na Bia-

łoruś zdecydowały o powrocie klientów do systemu TIR.

ZMPD ponownie podjęła negocjacje z IRU, tym razem w celu przedłużenia projektu. Od stycznia 2021 roku projekt był kontynuowany przez 6 kolejnych miesięcy, a cena karnetu została ustalona na 129,90 zł, co dało oszczędność 20 zł na każdym karnecie. Utrzymano również bezpłatną usługę TIR-EPD na Białoruś.

Od 1 stycznia do 30 czerwca br. ZMPD wydało 32 794 szt. karnetów 6-wol. Dzięki niższej cenie karnetu przewoźnicy zaoszczędzili 659 815,28 zł. Ponownie za największą korzyść projektu klienci uznali bezpłatną usługę TIR-EPD.

Działania ZMPD przyniosły realne, finansowe korzyści dla posiadaczy karnetów TIR. W okresie obowiązywania projektu przewoźnicy zaoszczędzili łącznie 3 104 551,88 zł na samej cenie karnetu, ponadto nie ponosili wysokich kosztów przekazu danych do białoruskiej administracji celnej.

Od lipca 2021 roku przywrócono regularną cenę karnetu TIR, jednak ZMPD udało się wynegocjować bezpłatną usługę TIR-EPD na Białoruś dla jednej notyfikacji. W przypadku błędu i odrzucenia zgłoszenia, kolejne notyfikacje będą kosztowały od 4,5 do 5 franków szwajcarskich (w zależności od liczby zakupionych tokenów).

Projekt, pomimo finansowych korzyści, pokazał jednak, że cena nie jest dla klienta najważniejsza. Przewoźnicy jednoznacznie wskazywali, że największą jego zaletą była bezpłatna usługa TIR-EPD na Białoruś i to ich przekonywało do powrotu do systemu TIR.

Nadal wszyscy oczekują szybkiej komputeryzacji procedury TIR. Ma to szczególnie istotne znaczenie obecnie - w czasie pandemii, gdy wskazane jest ograniczanie do minimum kontaktów bezpośrednich.

# 3 104 551,88 zł

**Oszczędności pozyskane przez ZMPD dla użytkowników karnetów TIR**



# 20 lat minęło jak jeden dzień

Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia z Białegostoku obchodziło 10 września 20-lecie działania.

przewoźnik nr 78

przewoźnik nr 78



## Robert Przybylski

Uroczystość zaczęła się mszą świętą w bazylice archikatedralnej Wniebowzięcia NMP w Białymstoku, skąd uczestnicy przemaszerowali w asyście orkiestry dętej oraz ciągników siodłowych do Hotelu Gołębiowski.

Podczas części oficjalnej przedstawiciele władz państwowych wręczyli przewoźnikom złoty i brązowe Krzyże Zasługi, reprezentanci Ministerstwa Infrastruktury udekorowali resortowymi odznaczeniami Zasłużony dla Transportu RP, natomiast przedstawiciele samorządu podlaskiego wręczyli Odznaki Honorowe Województwa Podlaskiego.

Jubileusz objęli patronatem honorowym Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury oraz Bogdan Józef Paszkowski, wojewoda podlaski. Partnerem organizacji jubileuszu był Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego oraz Urząd Miejski w Białymstoku.

SPP podziękowało za współpracę partnerom, w tym ZMPD, które od samego początku wspomogło Stowarzyszenie organizacyjnie i merytorycznie. Prezes Zrzeszenia Jan Buczek wręczył prezesowi SPP Władysławowi Żero pamiątkową statuetkę oraz olejny obraz z jesiennym pejzażem. – Gratuluję dwudziestu lat i życzę kolejnych dekad sukcesów. Zawsze możemy liczyć na aktywną postawę Stowarzyszenia – podkreślił prezes ZPMO.

## Trudne początki

Prezes SPP przypomniał historię organizacji. – Zaczęła się przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Na konferencji unijnych ministrów transportu w warszawskim Sheratonie usłyszeliśmy, że po wejściu naszego kraju do UE nowe, ujednoczone prawo zmieni rynek. Jako kraj przyjęliśmy przepisy francuskie, a kary niemieckie. Usłyszeliśmy, że małe, rodzinne firmy transportowe są zagrożone, że nie będą się rozwijać. Była to przerażająca wizja, miałem wtedy

4 samochody. Postanowiliśmy działać razem – wspomina Władysław Żero.

Zaczął się od luźnych rozmów przewoźników. – Początkowo spotykaliśmy się w niewielkim gronie. Naszym celem była obrona, negocjowanie propozycji przepisów, co byłoby niemożliwe, gdyby każdy występował samotnie – wspomina członek Zarządu SPP Małgorzata Zdrodowska.

Wsparciem było ZMPD. – Pamiętam początki tej inicjatywy. Podlascy przewoźnicy, w tym Grzegorz Kicel, Adam Byglewski i Jan Wardecki odwiedzając ZMPD wspominali o chęci stworzenia własnego stowarzyszenia. Doszło do inauguracyjnego spotkania, na którym razem z dyrektorami Tadeuszem Wilkiem i Euzebiuszem Jasińskim analizowaliśmy potrzeby przewoźników i pomagaliśmy w redagowaniu pierwszego statutu SPP. Wówczas, również jako prezes Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych w Warszawie, zadeklarowałem, by bez kosztów umożliwić członkom SPP dostęp do zezwoleń. Stowarzyszenie zdobyło pierwsze pieniądze na ad-

ministrację biura i rozwój – wspomina prezes ZMPD Jan Buczek.

W ten sposób narodziło się Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia, którego pierwszym prezesem został Adam Byglewski, założyciel firmy Adampol.

Także w następnych latach ZMPD wspierało SPP. – Przeprowadziliśmy bardzo szeroką akcją nieodpłatnego szkolenia przewoźników z Podlasia, co zachęciło ich do wstępowania w szeregi SPP. Wdrażając viaToll, otwarcie punktów obsługi klienta w miastach wojewódzkich powierzyliśmy lokalnym stowarzyszeniom, dzięki czemu otrzymały szansę na pełną finansową i organizacyjną niezależność. SPP dobrze wykorzystało te środki, czego widocznym i trwałym dowodem jest biuro, które zostanie dla kolejnych pokoleń – podkreśla Jan Buczek.

Z perspektywy lat Władysław Żero uważa, że sukcesem jest scementowanie przedsiębiorców i wybudowanie domu przewoźnika w Białymstoku. – Wznieśliśmy go w 14 lat bez kredytu. Przewoźnicy nie uchylali się

od wsparcia tej inicjatywy, kupowali cegielki, cały transport mieliśmy za darmo – podkreśla Władysław Żero.

## Udrożnienie granic

SPP od początku nakreśliło sobie program związany z usprawnieniem przekraczania granicy z Białorusią i Litwą. – Mieliśmy duże problemy z przepustowością granic. Zmuszeni byliśmy protestować i wspólnie z zainteresowanymi środowiskami zaproponowałem ścisłą współpracę regionalnych stowarzyszeń. Tak powstało Porozumienie Białowieskie jako inicjatywa SPPM i organizacji z Białegostoku, Białej Podlaskiej, Siedlec i Ostrołki. Wspólnie zorganizowaliśmy kilka akcji protestacyjnych z pozytywnym skutkiem – wspomina Jan Buczek.

Do SPP należy 200 firm transportowych, a na Podlasiu niezrzeszonych jest niemal tysiąc. Członkowie Stowarzyszenia zatrudniają w swoich firmach 20 tys. pracowników, zaś w województwie cała branża transportowa zapewnia pracę dla 50 tys. osób. ■



# Przepiętione parkingi

Kierowcy denerwują się na brak miejsc na parkingach, GDDKiA zapewnia, że rozbudowuje parkingi stosownie do potrzeb.



Aplikacja na telefon

## Trans-park

Aplikacja Trans-park jest dostępna bezpłatnie po zalogowaniu na stronie [www.iru.org](http://www.iru.org). Oferuje m.in. funkcję wyszukiwania bezpiecznych parkingów od Kazachstanu do Portugalii, planowanie trasy podróży od miejsca załadunku do miejsca rozładunku, możliwość znalezienia parkingu w promieniu 100 km od danej miejscowości, wyszukiwanie parkingu według określonych usług, takich jak: całonocny monitoring pojazdów i ładunków, miejsca noclegowe na miejscu, toalety, prysznice, sklep, bar, stacja paliw, telefon, fax, myjnia, drobne naprawy.

W Polsce nie ma wykazu dostępności wszystkich parkingów, w tym bezpiecznych, choć taka lista jest wymagana przez przepisy Unii Europejskiej. W innych państwach o rzetelność informacji dbają jednostki rządowe zajmujące się administracją dróg i parkingów.

Aplikację utworzyli: IRU (International Road Transport Union) razem z ITF (International Transport Forum) we współpracy z krajowymi stowarzyszeniami przewoźników drogowych

### Robert Przybylski

Sądząc po ciężarówkach stojących nocą na wjazdach i zjazdach z parkingów przy autostradach i ekspresówkach, w Polsce brakuje co najmniej kilka tysięcy miejsc parkingowych. – Jeśli za krótką pauzę, na 45 minut, muszę płacić 10 zł za parking, to coś jest nie tak. Na odcinku S8 z Warszawy do Ostrowi Mazowieckiej nie ma gdzie zrobić pauzy. Muszę stawać w nieprzepisowych miejscach. Parkingów się nie buduje, bo nie. Gdzie jest GDDKiA? – denerwuje się kierowca.

Inny przypomina swój odpoczynek na A4. – Parkingi były pozajmowane i stanąłem za bramkami. Po trzech godzinach snu inspektor kazał mi prze-

jechać na parking. Opisałem wszystko na wydruku – dodaje.

W Polsce brakuje również parkingów bezpośrednio przed granicami państwa, głównie wschodnimi. – Kierowcy zgłaszają problem braku możliwości bezpiecznego zatrzymania się celem odpoczynku przed wjazdem do innego kraju. Brak jest też parkingów buforowych, umożliwiających bezpieczne przeczekaanie kierowcy np. w przypadku długich kolejek na granicach wschodnich – zaznacza Krzysztof Matuszewski z Departamentu Transportu ZMPD.

Dodaje, że w Polsce są odcinki dróg ekspresowych, na których nie ma żadnego parkingu. Nie ma też informacji podanej do publicznej wiadomości o planowanym powstaniu MOP-ów na nowo budowanych autostradach i drogach ekspresowych.

Najgorsza sytuacja jest jednak z bezpiecznymi parkingami. – W Polsce znanych jest zaledwie kilkanaście takich miejsc – zauważa Matuszewski.

Letnie zakazy ruchu obowiązujące w Polsce wymuszają w wyznaczone godziny postój na parkingu. – W Polsce nie ma wystarczającej liczby bezpiecznych parkingów umożliwiających odpoczynek kierowcy w klimatyzowanym pomieszczeniu. Praca klimatyzacji w pojeździe przez cały czas postoju jest niemożliwa. Kierowcy twierdzą, że dużo bardziej komfortowy jest pobyt w kabinie podczas kierowania pojazdem, bowiem wtedy pracuje urządzenie klimatyzacyjne. Ta sytuacja przekłada się na poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego – podkreśla Matuszewski.

ZMPD od wielu lat domaga się budowy parkingów. – Bez względu na po-

godę ładunek musi być dostarczony na czas. Zmuszeni zakazami kierowcy odpoczywają w dzień, a przewóz wykonują w nocy. To rozwiązanie jest co najmniej niedoskonałe: w nocy wiele firm nie pracuje – wskazuje przedstawiciel ZMPD.

### Analizy robione na bieżąco

Rzecznik GDDKiA Szymon Piechowiak przypomina, że „poziom napełnienia MOP jest analizowany zarówno w oparciu o bieżące obserwacje zapełnienia poszczególnych MOP, jak też w oparciu o metody analityczne bazujące na SDR (średni dobowy ruch pojazdów silnikowych). W przypadku stwierdzenia istotnego deficytu miejsc postojowych na MOP zlokalizowanych przy danej drodze, analizujemy możliwości rozbudowy MOP na konkret-

nym odcinku i występujemy o przyznanie środków na ewentualną rozbudowę. Taka sytuacja miała miejsce w zeszłym roku w przypadku opolskiego odcinka A4, gdzie przewiduje się rozbudowę trzech MOP kat. I (MOP Jankowice Wielkie, MOP Przysiecz, MOP Prószków)”, opisuje rzecznik GDDKiA.

Zaznacza, że „sprawa jest bardziej złożona w przypadku dzierżawionych MOP kat. II i III. Tutaj ewentualna rozbudowa wymaga także współpracy z dzierżawcami i ustalenia wzajemnych zobowiązań w związku z rozbudową. Taka dzieje się w przypadku MOP-ów na A2. Prowadzimy rozmowy z dzierżawcami na temat rozbudowy MOP równoległe z dobudową dodatkowego pasa autostrady A2 między Warszawą a Łodzią”, przypomina rzecznik GDDKiA.

Tylko GDDKiA zarządza blisko 350 miejscami obsługi podróżnych (MOP), do tego są jeszcze parkingi przy drogach niższych kategorii oraz prywatne. – Przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, określają jedynie wymagania dla miejsc obsługi podróżnych (MOP) na drogach ekspresowych i autostradach. Parkingi na drogach pozostałych klas traktuje się fakultatywnie i nie są dla nich określone szczegółowe wymagania dotyczące liczby stanowisk postojowych – zaznacza rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptyś.

Informuje, że każdy MOP na drodze ekspresowej lub autostradzie musi być wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe,

sanitarne i oświetlenie. „Liczba stanowisk postojowych w części parkingowej jest określana indywidualnie przez zarządcę dróg ekspresowych i autostrad, czyli Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Przepisy te określają dodatkowo, że MOP II i MOP III powinny być wyposażone w parking ze stanowiskami postojowymi przeznaczonymi dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Liczba tych stanowisk powinna stanowić co najmniej 10 proc. liczby wszystkich stanowisk postojowych dla samochodów ciężarowych, przy czym nie mniej niż dwa”, podkreśla Huptyś.

Analogiczne wymagania określone są w rozporządzeniu w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. „Przepisy techniczno-budowlane określają dodatkowo parametry projektowania stanowisk postojowych oraz jezdni manewrowych, nie określają natomiast zasad organizacji ruchu na parkingach w ramach MOP”, dodaje rzecznik MI.

### Aktualna informacja na tablicach

Generalna Dyrekcja buduje informatyczny „Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I”. Zapewni on bieżącą informację „o zajętości MOP, która to z jednej strony będzie stanowić bieżącą informację dla kierowców (o dostępności miejsc na MOP), z drugiej zaś dostarczać będzie zarządcy drogi (GDDKiA) informację o potrzebach inwestycyjnych w zakresie miejsc postojowych”, informuje rzecznik GDDKiA.

Dodaje, że GDDKiA opracowała „rozwiązanie pozwalające z wyprzedzeniem informować kierowców pojazdów ciężarowych, poprzez dedykowane znaki zmiennej treści, o stanie dostępności miejsc dla pojazdów ciężarowych na kilku kolejnych MOP. Informacja ta bazuje na pomiarach wykonywanych przez automatyczne czujniki zainstalowane na MOP” – opisuje Piechowiak. Podkreśla, że to rozwiązanie będzie sukcesywnie wdrażane w ramach Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem.

Przypomina, że system informacyjny na MOP jest realizowany. Z tablic zmiennej treści prezentujących sytuację na MOP można już korzystać np. na drodze ekspresowej S6 Goleniów -

Koszalin oraz na S5 Bydgoszcz - Żnin.

W toku jest instalacja kolejnych tablic, m.in. w ramach modernizacji systemu zarządzania ruchem na autostradzie A4 pomiędzy Wrocławiem a Katowicami. Również inne odcinki dróg budowane w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych będą wyposażane w takie urządzenia (np. autostrada A1 na odcinku od Częstochowy do granicy woj. śląskiego i łódzkiego czy droga ekspresowa S3 w województwie dolnośląskim od węzła Bolków do węzła Kamienna Góra Północ).

Kierowcy chwalą wyposażenie i czystość parkingów przy polskich drogach ekspresowych i autostradach. – U nas jest luksus na parkingach. W Niemczech często spotykam brudne toalety, we Francji powyrywane szyby, drzwi – opisuje kierowca.

GDDKiA zapewnia, że koszt utrzymania czystości nie jest wysoki. „W przypadku MOP kat. I samo utrzymanie czystości stanowi zazwyczaj jedynie drobny element w ramach większych umów związanych z całorocznym utrzymaniem określonego odcinka drogi i jest trudne do wyodrębnienia”, tłumaczy Piechowiak.

Za utrzymanie czystości na MOP kat. II/III odpowiadają dzierżawcy. „W obu przypadkach (umowa utrzymaniowa bądź umowa dzierżawy) GDDKiA ma mechanizmy kontroli związane z zachowaniem określonego standardu czystości MOP”, zapewnia rzecznik Generalnej Dyrekcji.

### Budowlącom wszystko jedno czy przodem, czy tyłem

Kierowcy wskazują, że zarówno w Niemczech, jak i w Polsce parkuje się przodem do autostrady. – Leci na nas cały huk, że nie da się wypocząć – skarży się kierowca.

Rzecznik prasowy Ministerstwo Infrastruktury Szymon Huptyś wyjaśnia, że „sposób wyznaczania różnych odmian stanowisk postojowych na parkingach określa rysunek 5.2.4.2 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przepisy te nie precyzują, czy pojazdy na stanowiskach postojowych powinny być usytuowane przodem, czy tyłem

do drogi, dlatego też obydwa warianty ustawienia pojazdu są dopuszczalne”.

Kierujący ciężarówkami są także rozczarowani zabieraniem miejsc parkingowych przez wznoszone na MOP stacje paliw. „Nie dopuszczamy do sytuacji, w wyniku której w związku z budową stacji paliw zmniejsza się liczba miejsc postojowych na MOP”, zapewnia Piechowiak. W ramach projektowania MOP kat. II oraz III (MOP-y docelowo wyposażone w stacje paliw) przewiduje się rezerwę terenu na budowę elementów komercyjnych MOP.

Podkreśla, że „dzierżawcy MOP w ramach umowy mają obowiązek utrzymania istniejącej liczby miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych bądź jej zwiększenia zgodnie z programem funkcjonalnym. Ta druga sytuacja ma chociażby miejsce w ramach trwającego przetargu na dzier-

przewoźnik nr 78

przewoźnik nr 78



### Parkingi w Europie

zawę MOP Woźniki Wschód przy autostradzie A1”, wskazuje Piechowiak.

Liczy się nie tylko wielkość parkingu. Przedstawiciel ZMPD przypomina, że infrastruktura parkingowa powinna spełnić odpowiednie wymogi tak, aby kierowca miał warunki do spożycia posiłku, ewentualnie możliwość zakupu żywności; umycia się, wypoczynku, podłączenia urządzeń elektrycznych (w tym np. agregatu chłodniczego, klimatyzacji). – Pojazd na takim parkingu powinien być całodobowo monitorowany. Potrzebne są także wydzielone miejsca dla parkowania pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Infrastruktura parkingowa musi odpowiadać już opracowanym ogólnym warunkom i rekomendacjom Międzynarodowego Forum Transportu (ITF) – zaznacza Matuszewski.

Z przeprowadzonego na zlecenie Komisji Europejskiej raportu wynika, że w UE jest 300 tys. miejsc na parkingach, o 100 tys. za mało w stosunku do popytu. Niemieckie Stowarzyszenie Właścicieli Autohof VEDA oblicza, że w Niemczech brakuje 31 tys. miejsc parkingowych. Rząd federalny i landy budowały rocznie 1,5 tys. miejsc parkingowych, ale kończą się łatwo dostępne tereny i aktywność budowlana maleje. Rosną za to ceny wybudowania miejsca parkingowego z 50 do 80 tysięcy euro.

Jeszcze większy jest niedostatek bezpiecznych miejsc parkingowych. Raport Komisji Europejskiej szacuje ich liczbę na 7 tysięcy. W 2017 roku zajmująca się bezpieczeństwem transportu organizacja TAPA rapor-

towała średnio 4,5 kradzieży dziennie, o blisko jedną czwartą więcej niż rok wcześniej. Kryzys zwiększył ryzyko napadów. KE szacowała w 2019 roku wartość kradzieży każdego roku towarów na 8,2 mld euro.

Według statystyk ponad jedna trzecia napadów na transporty ma miejsce na parkingu podczas nocnego postoju. – Wybieranie bezpiecznych parkingów to jedno z najprostszych rozwiązań, jakie mogą być stosowane w celu zminimalizowania ryzyka strat i kradzieży. Jednak nadal nie ma dostatecznie rozwiniętej infrastruktury w miejscach postojowych, wiele obiektów nie spełnia podstawowych wymogów bezpieczeństwa – zaznacza przedstawiciel ZMPD.

KE przeznaczyła 60 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów dla ciężarówek.

# Mandatowe niespodzianki z Włoch

przewoźnik nr 78

przewoźnik nr 78



## Polskie firmy transportowe otrzymują włoskie mandaty za przekroczenie prędkości. Wiele firm zastanawia się, czy ta praktyka ma legalne podstawy.

Agnieszka Janusz, Agata Sobol

Często zdarza się, że kierowca, który złamał przepisy włoskiego kodeksu drogowego już nie pracuje w firmie, a były pracodawca musi ponieść konsekwencje jego wykroczeń.

Jeszcze stosunkowo niedawno orzecznictwo włoskie stało na stanowisku, że odpowiedzialność za tego typu wykroczenia powinna być oso-

bista, co oznaczało, że złożenie odwołania od mandatu doręzonego na adres firmy będącej właścicielem pojazdu miało duże szanse powodzenia.

Niestety ta sytuacja zmieniła się diametralnie w 2009 roku, kiedy to włoski Sąd Najwyższy orzekł w wyroku nr 7666 o ważności zawiadomień o naruszeniach kodeksu drogowego, dokonanych przez kierowców podczas wykonywania przez nich pracy, dostarczonych bezpośrednio do spółki.

Tym orzeczeniem włoski SN zupełnie zmienił koncepcję sankcji za wykroczenia drogowe, porzucając ideę odpowiedzialności osobistej na rzecz odpowiedzialności solidarnej.

### Odpowiedzialność solidarna

Powyższe orzeczenie opiera się na przepisach Ustawy nr 689 z dnia 24 listopada 1981 roku, szeroko stosowanej wobec zagranicznych przewoźników

międzynarodowych (najczęściej stosowana sankcja wobec zagranicznych firm przewozowych, tzn. znany chyba już wszystkim art. 46, wynika właśnie z tej ustawy). Tym aktem prawnym w art. 6 ustanowiono zasadę solidarnej odpowiedzialności osoby prawnej w przypadku, gdy wykroczenie administracyjne zostało popełnione przez jej przedstawiciela lub pracownika czy osobę, którą można z nią powiązać.

Jeśli przeanalizujemy przepisy włoskiego kodeksu drogowego, to także w art. 196 znajdziemy zapis o odpowiedzialności solidarnej właściciela pojazdu, z której ten ostatni jest zwolniony tylko i wyłącznie wtedy, gdy udowodni, że nie wiedział nic o tym, iż inny podmiot korzystał z tego pojazdu, co oczywiście nie miałoby miejsca w przypadku, który nas interesuje.

Oprócz wyżej wskazanych przepisów, z których wynika odpowiedzialność solidarna właściciela fir-

my za wykroczenie administracyjne kierowcy, istnieje jeszcze jeden argument wynikający z samego kodeksu cywilnego, a mianowicie w myśl artykułów 1228 i 2049 pracodawcy ponoszą odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez swoich pracowników.

Podsumowując temat trzeba podkreślić, że doręczanie mandatów do siedziby firmy jest wyborem uzasadnionym prawnie. Co więcej, w ten sposób państwo włoskie ułatwia sobie drogę do efektywnego zainkasowania sankcji, gdyż trafia ona bezpośrednio do podmiotów, które najczęściej mają interes w tym, aby nie narażać firmy na negatywne konsekwencje niezapłacenia kary, a równocześnie mają dostatecznie duży majątek, aby ewentualna egzekucja była satysfakcjonująca dla wierzyciela. Firmie po opłaceniu kary najczęściej przysługuje regres do pracownika, który przez swoje zachowanie spowodował szkodę.

### Kara ze wskazań tachografu

Innym niepokojącym fenomenem pojawiającym się podczas rutynowych kontroli są mandaty za wielokrotne przekroczenia prędkości wynikające z tachografu. Istniały przypadki, w których mandat został wystawiony na sumę 35 tys. euro i dotyczył wielokrotnych przekroczeń dozwolonej prędkości, które miały miejsce na terenie całej UE w ciągu 28 dni poprzedzających kontrolę.

Na temat zasadności takiego naliczania kary toczy się dyskusja, gdyż Włochy zostały oskarżone o łamanie prawa UE. 3 listopada 2020 roku Komisja Europejska upomniała Włochy, twierdząc, iż w myśl Rozporządzenia 165/2014 nie można używać danych z tachografu do karania za przekroczenie prędkości. Takiej interpretacji jednak zaprzecza art. 142 ustęp 6 wprowadzony przez ustawodaw-

cę włoskiego do kodeksu drogowego.

Na razie ta kwestia nie została definitywnie rozwiązana, gdyż Włosi poprosili Komisję Europejską o dodatkowy termin na przeanalizowanie istniejącego stanu prawnego i nadal jest realne ryzyko wskazanych wyżej sankcji. W związku z tymi okolicznościami, jeżeli jakaś firma dostałaby mandat za kilkakrotne przekroczenie prędkości wynikające z tachografu, to na pewno warto wziąć pod uwagę możliwość odwołania się od niego.

W takich sytuacjach zawsze należy pamiętać o tym, aby nigdy nie opłacać sankcji, ale wpłacać kaucję, gdyż opłacenie sankcji teoretycznie wyklucza możliwość wniesienia odwołania.

Powyższy artykuł nie stanowi wiążącej opinii prawnej. Autorki są prawniczkami we włoskiej kancelarii Franzosi.

# Trzy doby święta kierowców



**Pomimo pandemii siedemnasta edycja zlotu ciężarówek okazała się wyjątkowo udana.**

Piotr Gawelczyk

**N**a początek zagadka: jak się nazywa miasto, które nigdy nie zasypia? Oczywiście Nowy Jork. A jak nazywa się miasteczko, które nie zasypia co najmniej trzy doby w roku? No oczywiście – miasteczko Master Truck w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem (Autodrom Delta – Lotnisko Aeroklubu Opolskiego),

mekki polskich (i nie tylko) trakerów. Za nami już 17. edycja zlotu, wyjątkowego wydarzenia (16-18 lipca), które nie ma w Polsce żadnej konkurencji. Kto nie był – niech żałuje. Kto był, ten wie dlaczego. Parafrazując słynnego Siarę – Master Truck Show. I wszystko jasne.

## Pełna kultura

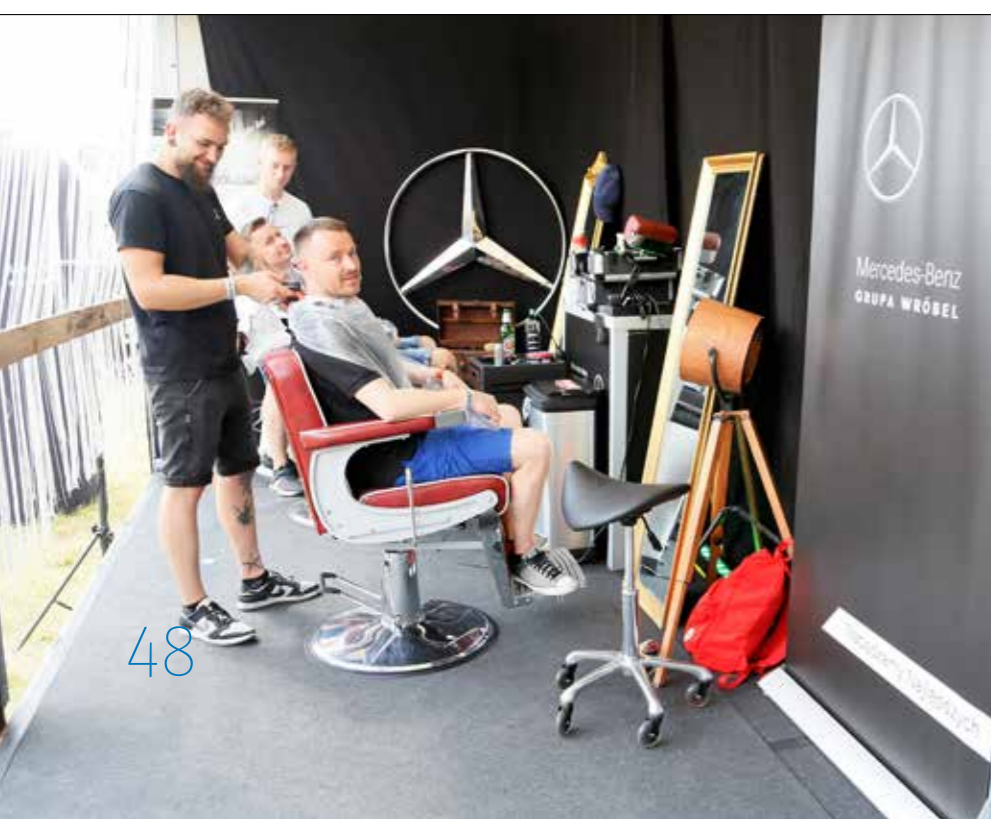
Niekończąca się zabawa, hippisowski klimat, a do tego pełna kultura i szacunek. Taka mieszanka zdarza się wyjątkowo rzadko, dlatego tym bardziej należy pogratulować organizatorom - niezmordowanemu duetowi Andrzej Wachowski i Aleksandra Donocik, który ogarniał to, co wydawało się, że jest nie do ogarnięcia.

ZMPD jest wszędzie tam, gdzie dzieje się coś ciekawego, dlatego nie mogło nas zabraknąć w miejscu, gdzie jest w roku najwięcej ciężarówek (i to jakich!) na metr kwadratowy. Maciej Borowski, kierownik Zespołu ds. Opłat Drogowych w Sekcji Serwisowej Zrzeszenia, w pocie czoła (dosłownie i w przenośni) opowiadał wszystkim chętnym – a tych nie brakowało – o korzyściach płynących z urządzeń pokładowych ZMPDbox. Dzięki klimatyzowanej naczepie Mercedes – zdecydowanie najlepszego miejsca do spotkań w czasie tej edycji Master Truck – można było w komfortowych warunkach przeżyć trzy dni towarzysko-biznesowych spotkań i wizyt.

Oferta ZMPD zainteresowała także transportowych celebrytów – na







stoisku zjawili się influencerzy – Kate TruckDriverka i Adrian Trucker Parker, czyli SmartTeam – którzy zachęcali wszystkich kierowców do aktywnego spędzania czasu. Na zaproszenie dealera Mercedes-Benz Trucks Polska, Grupy Wróbel, będącej gospodarzem stoiska spod znaku trójramiennej gwiazdy, oboje pokazali, co to znaczy zdrowy tryb życia; uczestnicy Master Truck 2021 poza wspólnymi zdjęciami mogli podziwiać sprawność fizyczną Adriana (niemal bez treningu wycisnął sztangę ważącą 130 kg), no i samemu poćwiczyć.

Transportowi celebryci byli też wdzierejami m.in. podczas licznych konkursów Mercedesa, w tym widowiskowego i wywołującego wiele uśmiechu przeciągania ciężarówki (konkurencja zarówno dla pań, jak i panów), wszy-

scy chętni mogli też skorzystać z niepowtarzalnej okazji, jaką była możliwość ostrzyżenia włosów i wymodelowania brody u prawdziwego golibrody.

#### Od waty po pojazdy pancerne

Tłumy zwiedzających (w sobotę wieczorem kolejka oczekujących na wjazd na teren zlotu sięgała kilku kilometrów!) w pełnym słońcu mogły nie tylko podziwiać fantazyjnie tuningowane ciężarówki z całej Europy, zajrzeć do kabiny i zasiąść za fajerą, lecz także pojeździć w kurzu jedynymi w swoim rodzaju wrakami osobówek i pojazdami opancerzonymi, kupić mnóstwo i jeszcze więcej gadżetów, od koszulek po drewniane zabawki, od lodów po watę cukrową, posłuchać

na głównej scenie koncertów, potaćzyć w plenerowych dyskotekach, wziąć udział w wielu konkursach, np. mogli wytypować „ciężarówkę publiczności”, a wieczorem przy wtórze głośniejszej muzyki dobiegającej z kabin podziwiać oświetlone pojazdy.

Pojawiły się amerykańskie oldtime-ry, nietypowe pojazdy, sprzęt strażacki (strażacy zapewniłi cieszącą się dużym powodzeniem „kurtynę wodną” w postaci chłodnej wody prosto ze szlauchu). Nie mogło zabraknąć służb mundurowych, motocykli, pokazów driftu, jazdy off-road, zdalnie sterowanych modeli ciężarówek, były też pokazy ratownictwa drogowego.

Oferta Master Truck dotyczyła całych rodzin – warto wspomnieć, że dzieciaki do 12. roku życia miały wejście za darmo. Na miejscu czekało na

nie tradycyjne wesołe miasteczko, a po szalonych karuzelach można było poszukać Harrego Pottera, czy na szczęście niegroźnego, ba – wręcz sympatycznego (!) Dartha Vadera i szturmowców.

Warto podkreślić, że organizatorzy dołożyli starań, aby sprostać wymogom sanitarnym, narzucanym przez ciągle jeszcze nie odwołany stan pandemii. Złagodzone obostrzenia pozwoliły na pełny rozmach imprezy.

Jedynie strefy gastronomiczne objęte były szczególnymi wymaganiami według wytycznych sanepidu. Goście byli informowani o konieczności przestrzegania zasad związanych z bezpiecznym uczestnictwem w imprezie plenerowej, a w wyznaczonych punktach organizator zapewnił środki dezynfekcyjne.



# Jeśli ruszymy chociaż jedną osobę z kanapy, to już będzie sukces

Master Truck Show 2021 był okazją do rozmowy z popularnymi kierowcami: **Kasią Kate TruckDriverką** i **Adrianem Truckerem Pakerem**.

Piotr Gawelczyk

To największe święto, święto maniaków ciężarówek i zawodowych kierowców. Nieodłączny element w polskim transportowym kalendarzu – tak mówi o Master Truck Show 2021 Kate TruckDriverka, czyli Kasia Żółtek. Pod koniec lipca wraz z Adrianem „Truckerem Pakerem” Poździejem gościła na zaproszenie dealera Mercedes-Benz Trucks Polska, Grupy Wróbel, na trzydniowym zlocie fanów dużych i jeszcze większych pojazdów.

Transportowi influencerzy promowali wśród kierowców ciężarówek zdrowy tryb życia. Adrian na prowizorycznej, polowej ławeczce wyciskał z uśmiechem na twarzy kolejne imponujące ciężary, zaczynając od, bagatela, stu kilogramów. Zachęcał do sprawdzenia się wszystkich przechodniów, wielu skorzystało z okazji, także do zrobienia wspólnych zdjęć.

## Siedem lat za kółkiem

Trwająca pandemia budziła wątpliwość, czy tegoroczna edycja Master Truck się odbędzie. Takie same oba-

wy mieli nasi rozmówcy. – Na szczęście nie dość, że się odbywa, to jeszcze jest taka masa sympatycznych, pozytywnie zakręconych ludzi, że chce się tu być jak najdłużej. Jestem tu w swoim żywiole, wśród swoich – mówi Kasia. – Każdy mi mówi: „Adrian, ty jesteś taki pozytyw, że głowa mała”. A ja się nakręcam spotykaniem ludzi, to oni dają mi dodatkową energię; wtedy czuję, że odlatuję – dodaje Trucker Paker, który spędził na imprezie dwa dni. – W niedzielę musimy zdążyć na urodziny córki, będziemy świętować jej 11. urodziny – powiedział Adrian. Z kolei Kasia, dum-



na mama dwuletniego synka obiecała mu, że tego dnia pójdzie na pokaz baniek mydlanych.

Zarówno dla Kasi, jak i dla Adriana nie była to pierwsza wizyta w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem. Kasia po raz pierwszy przyjechała na Master Trucka dziewięć lat temu. – Już wtedy zaczęły się we mnie budzić zainteresowania ciężarówkami. Potem, ze względu na obowiązki zawodowe (pracuję w weekendy), nie mogłam być na zlocie, ale zawsze trzymałam kciuki za dobrą zabawę wszystkich uczestników – mówi Kasia.

Współpraca z Mercedesem pozwoliła jej wziąć udział w tegorocznej imprezie. – Jest tak mega świetnie, że nie ma mowy, żeby mnie mogło zabraknąć w następnych latach – Kasia z emocji aż podskakuje w fotelu.

Adrian ma nieco krótszy staż, bo zadebiutował w 2018 roku. – Mój pierwszy Master Truck zrobił na mnie ogromne wrażenie. To było wielkie pozytywne zaskoczenie. Nie mogłem przyjechać tu rok później, wiadomo, jaki był ten poprzedni sezon. Zgadza się z Kasią w stu procentach, to prawdziwe święto całego transportu drogowego – dodaje Adrian.

Kasia ma już za sobą siedem lat za kółkiem. – Do prowadzenia ciężarówek namówił mnie mój narzeczony, który był moim motorem, ciągle napędzał do kolejnych działań. Sama pewnie bym się na to nie zdecydowała. Naprawdę podziwiam dziew-

czyny, które podejmują takie wyzwania i walczą ze stereotypem kobiety za kółkiem. Nie wszyscy są do nas przychylnie nastawieni. Mam nadzieję, że z czasem to się zmieni. Mnie ze strony facetów na szczęście nie spotkały żadne złośliwe uwagi, ale słyszałam od koleżanek wiele przykrych historii. Dlatego podziwiam wszystkie kobiety, które podejmują się wyzwania i zostają zawodowymi kierowcami ciężarówek, tym bardziej, że to naprawdę ciężki zawód. Wiadomo, że nie jest to typowe kobiece środowisko, tu nie można sobie zrobić makijażu.

Jesteśmy często ubrudzone smarem, musimy sobie radzić z technicznymi kłopotami, często nie ma dostępu do toalet. Ale wiele dziewczyn świetnie się w nim odnajduje, a ja jestem wśród nich. To jest mój sposób na życie. Jestem szczęśliwa, że kilka lat temu podjęłam taką, a nie inną decyzję i jestem w tym miejscu, w którym jestem. Poza tym mam to szczęście, że moi koledzy odnoszą się do mnie z atencją. Czasem pytają: „Kasia, czemu taka dziewczyna jak ty nie idzie w modeling, tylko siedzi za kierą?”. To mi oczywiście schlebia, ale o modelingu nigdy nie myślałam. Ludzie są jednak różni, dlatego często się chowam przed mężczyznami, bo nie wiem, z której strony może przyjść nieprzychylny komentarz. Nie ma co ukrywać, w naszym zawodzie jest problem z takimi rzeczami, jak rozdzielanie szatni czy toalet. W firmach jest po-



prostu szatnia i łazienka dla kierowców. I ja tam się boję wchodzić. Żeby mnie nikt nie widział, w nocy na parkingi jestem zakapturzona. Najczęściej robię pauzę albo na terenie należącym do klienta, albo na terenie naszego punktu przeładunkowego w Kassel.



### Formę wykuwam w ciężarówce

Adrian zaczął karierę truckera w 2008 roku. – Miałem wtedy niespełna 20 lat. Kiedy za młodego obserwowałem kierowców, myślałem: ale ma fajnie, tak sobie jeździ w trasę, a przy okazji zwiedza, poznaje świat. Potem okazało się, że w rzeczywistości nie jest tak kolorowo (śmieje się). Na początku było mocne zderzenie z rzeczywistością – stres, nocne awarie na drodze. Trzeba było sobie jakoś radzić – wspomina. Z biegiem czasu zaczął trenować. Dziś sam przyznaje, że na początku działania Truckera Pakera nie były doceniane. Był wręcz hejtowany w sieci przez kierowców ciężarówek za to, że ćwiczy na parkingach. Z biegiem czasu wszystko zaczęło się zmieniać. – Sam widzisz, co się dzieje. Każdy podchodzi, przybija piątkę, chce pogadać, zrobić wspólne zdjęcie. Ciągłe słyszę: „szacun, fajną robotę robisz, trzymaj tak dalej”. Naprawdę wszystko zmieniło się o 180 stopni. No i ciągnę to dalej – mówi wyraźnie zadowolony.

Tak mocno zaangażował się w sport, że dopadają go myśli o zakończeniu kariery kierowcy. – Treningi zajmują mi coraz więcej czasu; czasami myślę, że kiedy będzie mi trudno zrobić formę w ciężarówce, to może zrezygnuję z jeżdżenia. Ale zaraz przychodzą inne myśli: nie ma miękkiej gry, po trasie jadę na zawody. Dziś oba żywioły traktuję jednakowo. Na każdej pauzie staram się tre-



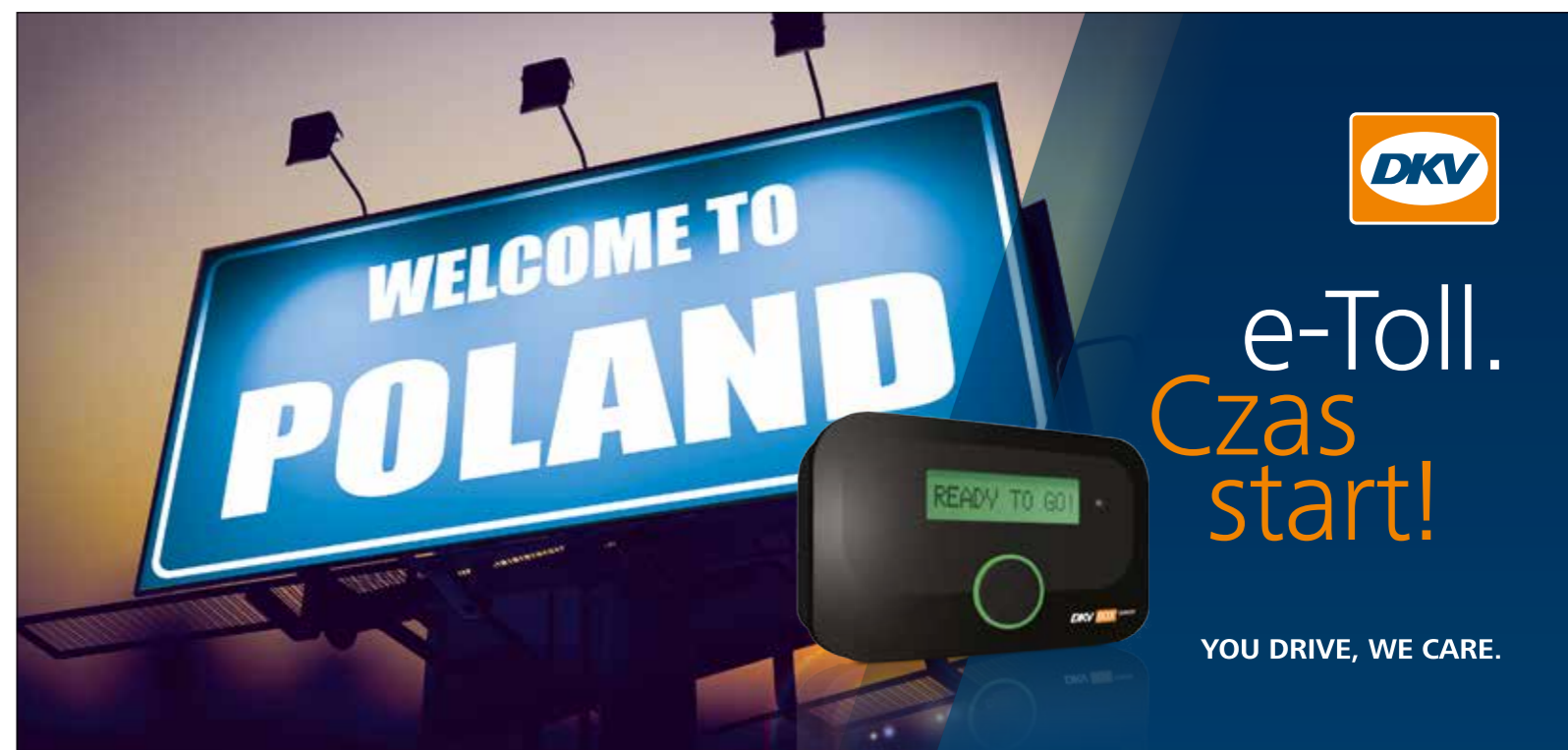
nować, godzinka-półtorej treningu. W tym roku wystąpiłem w zawodach kulturystycznych. Formę wykuwałem w ciężarówce, a zająłem trzecie miejsce. Rekordy? Wyciskanie na klatkę – 170 kg, przy wadze 92-93 kg. Trenowałem wcześniej boks, woziłem ze sobą bokserski worek i wiele osób mówiło, że się marnuję, zwłaszcza że widzieli moją technikę. Lubię jeździć, robię dużo kilometrów, może w przyszłości jakaś własna firma transportowa? – zastanawia się Adrian.

Na początku z dystansem podchodził do zaistnienia w sieci komputerowej. – Co więcej, byłem totalnie antyinternetowy. Myślałem sobie – po co mi internet? Trening, trening, dieta i jeszcze raz trening, wszystko w trasie. Później pomyślałem sobie, że fajnie byłoby pokazać kierowcom ciężarówek, jak można zadbać w trasie o zdrowie, jak można schudnąć, bo u kolegów widać spore brzuszki. Postanowiłem: panowie, pokażę wam przykładowe treningi i diety. Kanał na

YouTube założyłem dopiero w 2018 roku i przez pierwszy rok byłem hejtowany, ale nie odpuszczałem. Pionierom nigdy nie jest łatwo (śmiech). Teraz sytuacja się odmieniła. Jedziemy dalej – zapala się Adrian.

– Walka z hejtem jest bardzo ciężka; w pewnym momencie nachodzi naturalna myśl – czy to co robię ma jakiś większy sens. Wtedy słabsi psychicznie odpuszczają. Ale Adrian to uparty typ. Przyznam się po cichu, że był moim mentorem. Jeśli znajdzie się chociaż jedna osoba, której możemy pomóc, która mówi: super, że to robicie, warto to robić dalej. Adrian przełamał stereotyp zawodowego kierowcy i dziś wszyscy chcą go naśladować – mówi Kasia. – Cieszę się, że wytrwałem cały ten hejt. Dziś częste są posty – „Adrian, kiedyś ciężko było jeździć, ale robisz mega robotę. Idę w twoje ślady, schudłem już piętnaście, dwadzieścia kilogramów”. To robi wrażenie. Jeśli ruszymy chociaż jedną osobę z kanapy, to już sukces. ■

## Akceptacja boxów EETS od DKV w systemie e-Toll w Polsce



e-Toll.  
Czas start!

YOU DRIVE, WE CARE.

**Od teraz można poprzez DKV dokonać rejestracji boxów EETS dla rozliczeń w systemie e-Toll. Rozliczanie opłat drogowych w Polsce przy pomocy urządzeń DKV Box Europe będzie możliwe już od połowy września.**

DKV Mobility, jeden z wiodących dostawców usług mobilnych dla transportu w Europie, zapowiada uruchomienie już wkrótce pełnych możliwości rozliczania opłat e-Toll: bezgotówkowo, bezkolizyjnie, przy pomocy urządzenia pokładowego lub karty paliwowej.

Na razie do rejestracji zostali zaproszeni przewoźnicy międzynarodowi, ponieważ pierwsza możliwość rozliczeń opłat e-Toll przez DKV pojawia się dla urządzeń EETS. Urządzenia te akceptowane są na trasach całej Europy i pozwalają na rozliczanie jednym boksom myta w wielu krajach, tak by

przewoźnik otrzymywał z tego tytułu jedną fakturę. Z przyczyn technicznych na obecną chwilę liczba boksów EETS na rynku jest ograniczona. Ważne, aby po instalacji w pojeździe urządzenia DKV Box Europe (oraz aktywacji usługi rozliczania polskich dróg) usunąć z kabiny dotychczasowy viaBox, ponieważ systemy viaToll oraz e-Toll nie są kompatybilne. Dla bezpieczeństwa rekomendujemy korzystanie z boksów viaToll do końca września.

Oficjalnie opłaty e-Toll będą obowiązywać od 1 października br. Wszystkie zainteresowane firmy mogą już teraz

rejestrować swoją chęć rozliczeń przez DKV pod tym linkiem

„Jesteśmy dumni, że możemy już teraz zaoferować klientom DKV konkretne rozwiązanie w zakresie opłat drogowych w Polsce”, mówi Jérôme Lejeune, dyrektor zarządzający opłatami drogowymi w DKV Mobility. Operator zapowiada, że nie spocznie w swoich staraniach o wypracowanie wraz z e-Toll rozwiązania, które satysfakcjonować będzie każdego użytkownika dróg w Polsce. Obecnie za pośrednictwem DKV można rozliczać opłaty drogowe w ponad 30 krajach Europy. ■

# Oszczędność paliwa i eliminacja przestojów dzięki WEBFLEET TPMS

przewoźnik nr 78

przewoźnik nr 78

to przed wdrożeniem systemu średnio 1 ciężarówka na 10 generowała 1500 euro dodatkowych opłat ponoszonych z tytułu kar i odszkodowań. Teraz, po instalacji TPMS, całkowicie te koszty wyeliminowaliśmy.

Dzięki TPMS można wygenerować także spore oszczędności wynikające z przestojów pojazdów związanych z oponami. Przed zainstalowaniem systemu zdarzały się średnio 3 przestoje na 10 ciężarówek w okresie miesiąca. Nowe rozwiązanie zniwelowało je do zera, co zredukowało straty, bowiem koszt przestoju jednej ciężarówki wynosi około 400 euro.

– Odkąd zaczęliśmy korzystać z WEBFLEET TPMS niezawodność naszych usług znacząco wzrosła. Zarówno nasi kierowcy, jak i nasi klienci, mają większe poczucie bezpieczeństwa oraz kontroli nad terminową realizacją dostaw. To w obecnych czasach jeden z kluczowych czynników budujących przewagę na konkurencyjnym rynku przewozów – podsumowuje Adam Żegocki

Dzięki lepszej kontroli opon Brit-Pol zmniejszył także swój negatywny wpływ na środowisko, co ma duże znaczenie, w kontekście jego zaangażowania w bardziej zrównoważoną działalność. Oszczędność paliwa, to mniejsza emisja CO<sub>2</sub>, a wydłużenie czasu eksploatacji opon ogranicza marnotrawstwo.

## Webfleet Solutions Poland

**1,5 litra paliwa/ na 100 km per pojazd mniej i eliminacja przestojów dzięki WEBFLEET TPMS.**

### Firma

Firma logistyczna Brit-Pol zlokalizowana w North Killingholme w Wielkiej Brytanii oraz Kostrzyniu nad Odrą w Polsce obsługuje rynek przewozów krajowych i międzynarodowych już od ponad 10 lat. Wraz z rozbudową floty firma rodzinna rozwinęła się w duże, europejskie przedsiębiorstwo i konsekwentnie realizuje plan ekspansji na nowe rynki. Park flotowy obejmuje 150 ciągników oraz 570 nacze, za pomocą których firma transportuje towary na terenie UK oraz UE.

### Wyzwanie

Firma Brit-Pol – jak większość firm transportowych – dąży do zwiększenia efektywności swojej floty poprzez wysoką jakość obsługi klienta i minimalizację kosztów. Utrzymanie wysokiego standardu przy zachowaniu reżimu kosztowego stało się trudne wraz z dynamicznym rozwojem działalności, zarówno pod kątem geograficznym, jak i liczby zleceń.

Szczególnie istotna dla firmy jest realizacja dostaw na czas, zgodnie z harmonogramem, co wymaga zapewnienia technicznej sprawności pojazdów, w tym utrzymania odpowiedniego ciśnienia i temperatury w oponach. Z powodu braku kontroli nad tymi parametrami zdarzały się awarie i w konsekwencji ładunki docierały do odbiorcy z opóźnieniem, co pociągało za sobą dodatkowe koszty związane z wypłatą odszkodowań i kar umownych.

### Rozwiązanie

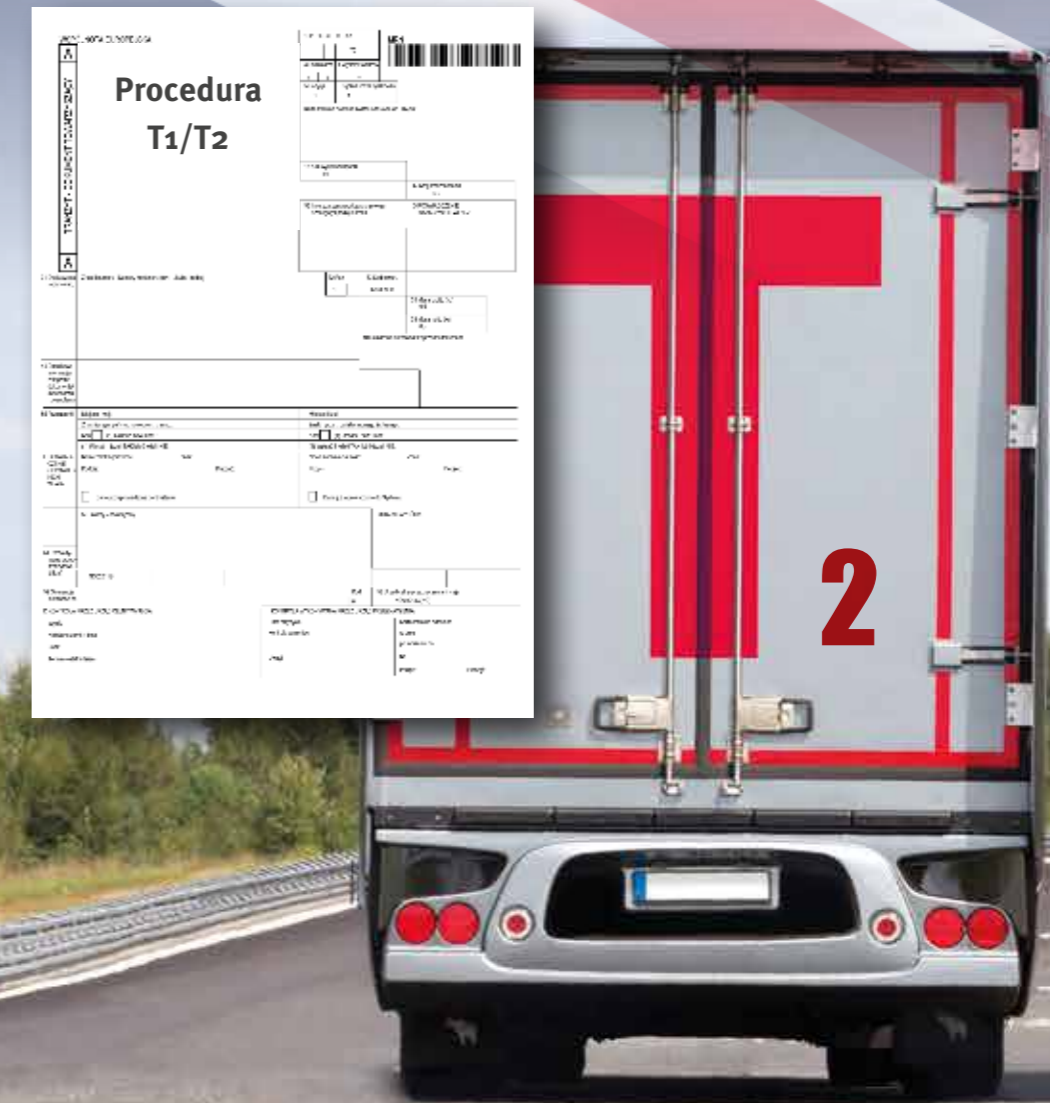
By poradzić sobie z tym problemem Brit-Pol zdecydował się rozbudowanie swojego systemu telematycznego o funkcję WEBFLEET TPMS, która na bieżąco sprawdza ciśnienie i temperaturę w oponach, a następnie przekazuje informacje i ostrzeżenia w czasie rzeczywistym do menedżera floty oraz do kierowcy, nawet gdy pojazd znajduje się w trasie. Dzięki nowemu systemowi przewoźnik monitoruje stan opon w trybie 24/7, co pozwala szybko wykryć problemy a następnie odpowiednio na nie zareagować, zanim doprowadzą do poważnych awarii i zakłóceń w działaniu.

– Utrzymywanie opon w optymalnym stanie, dzięki WEBFLEET TPMS, ograniczyło zużycie paliwa o około 1,5 litra paliwa na 100 km, co przekłada się na 50 euro per pojazd miesięcznie – mówi Adam Żegocki, CEO firmy Brit-Pol. Biorąc pod uwagę koszty opóźnień,



# PRZEWOZY DO WIELKIEJ BRYTANII

# GWARANCJE CELNE



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



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

w ZMPD możesz mieć obie

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





## Star, który nie został przebojem

**Wprowadzony do produkcji w połowie lat siedemdziesiątych Star 200 miał zastąpić lżejsze i słabsze modele ze Starachowic. Importowany wsad położył kres ambitnym planom, choć ciężarówka pozostała w produkcji aż do 1994 roku.**

**Robert Przybylski**  
Zdjęcia: Narodowe Archiwum  
Cyfrowe

Starachowice dawno nie widziały takiej gali jak 29 kwietnia 1976 roku. Na uroczystość, przygotowaną z okazji wyprodukowania 400-tysięcznej ciężarówki przez Fabrykę Samochodów Ciężarowych, przybyli wicepremier Tadeusz Wrzaszczyk, I sekretarz KW PZPR Aleksander Zarajczyk oraz wojewoda Józef Stasiński.

Meldunek o wykonaniu 400-tysięcznego Stara złożył im przodujący monter montażu głównego Jan Bielas. „Słowo Ludu” dodało, że przodujący monter montażu głównego Stefan Jarosz odczytał meldunek, który załoga FSC wysłała do Edwarda Gierka. Na koniec „Tradycyjnym już zwyczajem goście wybili kolejne numery na jubileuszowych trzech samochodach. Stary zostały zmontowane na zmianie Jana Kowalskiego i Stanisława Moskwy. Uczestniczyli w tym robotnicy, którzy pracowali przy tamtych pierwszych ciężarówkach: Henryk De-long, Marian Bielecki i Marian Ocios”, wymieniało „Słowo Ludu”.

Fetowaną ciężarówką był Star 200 sześciotonowy, najnowszy model starachowickiej fabryki. Dyrektor naczelny FSC Ignacy Maciejewski podkreślił w przemówieniu, że plan po czterech miesiącach fabryka wykonała, choć był wyższy od ubiegłorocznego o 33 proc. Załoga FSC zapewniła, że następne 100 tys. Starów wyprodukuje w skróconym terminie trzech lat i będą to przede wszystkim samochody nowej rodziny Star 200.

### Nowy etap fabryki

Jej przygotowanie zajęło Fabryce Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego ponad dekadę. Konstruktor Wojciech Dworzański wspomina, że w 1968 roku po otrzymaniu dyplomu Politechniki Łódzkiej znalazł pracę w Biurze Konstrukcyjnym nr 2 w Łodzi przy

ul. Piotrkowskiej 183. – Byłem jednym z członków „nowej fali”, czyli naboru dokonanego przez FSC pod koniec lat 60. wśród młodych konstruktorów. Trafiliśmy w większości do Biura Konstrukcyjnego nr 2 w Łodzi. Biuro Konstrukcyjne nr 1 znajdowało się w Starachowicach. Podwozia modelu 200 były już skonstruowane. Pod koniec projektu Stara 200 łódzkie biuro konstrukcyjne zostało zdemontowane. Fabryka zbudowała prototypy, opracowała technologię produkcji i tamtejsze biuro zaczęło się rozrastać – wspomina Dworzański.

Star 200 otrzymał nowy, 150-konny silnik, skrzynię biegów, osie, ramę. Ta ostatnia miała podłużnice z profili hutniczych, o 40 proc. tańszych od podłużnic tłoczonych. Ciężarówka miała być trwalsza, oszczędniejsza w użytkowaniu i łatwiejsza w produkcji od dotychczasowych modeli.

Wymagania trwałościowe odnosiły się przede wszystkim do silnika. Zastępca głównego konstruktora FSC Zbigniew Koenig podawał, że nowy diesel powinien osiągać 250 tys. km do naprawy głównej. „Dzięki starannemu dobru kształtu komory spalania i kanałów ssących średnie napętnienie cylindrów przekracza 88 proc. w zakresie obrotów użytecznych. W rezultacie silnik osiąga dużą moc przy małym zadymieniu, nie przekraczającym 3,5 stopnia w skali Bosch”. Konstruktor chwalił także małe ciśnienie spalania, dochodzące do 80 atmosfer oraz niską temperaturę spalin, nie przekraczającą 680 stopni C.

### Modernizacja fabryki

Nowa ciężarówka była docenianym osiągnięciem, twórcy rodziny Star 200 otrzymali nagrodę I stopnia ministra przemysłu maszynowego. Wraz z nowym modelem resort zmodernizował fabrykę.

Jej rozbudową zajęło się warszawskie Biuro Projektowo-Technologiczne Motoprojekt. Powołało ono w 1966 roku pracownię filialną przy FSC. Generalnym projektantem został Wojciech Kossowski, koordynujący prace ośrod-

ka warszawskiego i starachowickiego. Oba zaprojektowały m.in. nowy wydział produkcji kabin (ruszył w 1968 roku) i zakład filialny w Iłży. Do 1970 roku ministerstwo wydało 1,2 mld zł na modernizację starachowickiego zakładu.

Wraz z finalizacją prac nad nową generacją ciężarówek, rosły wydatki na fabrykę. W 1972 roku inwestycje w FSC wyniosły rekordowe 550 mln zł, z tego prace budowlane pochłonęły 213 mln zł. W tym właśnie roku budowlani oddali do użytku halę montażu finalnego samochodów i silników, największy obiekt w fabryce.

W tym czasie FSC stała się przedsiębiorstwem wielozakładowym, przejmując Zakład Metalurgiczny w Końskich oraz przenosząc do Skarżyska produkcję hamulców. Na wygospodarowanych w ten sposób powierzchniach w Starachowicach dyrekcja stworzyła wydział obróbki i montażu silnika 359. Fabryka otrzymała nową hamownię, stopniowo oddawaną do użytku w obiekcie 55a w 1973 roku.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego Polmo zmodernizowało także wydziały podwoziowe starachowickiej fabryki, przede wszystkim wydział produkcji tylnych mostów, tworząc nowe ciągi obróbki i uzupełniając je nowymi maszynami. Robotnicy przestawili blisko tysiąc obrabiarek.

W 1973 roku Starachowice zainstalowały kilkanaście linii automatycznych oraz ponad 100 obrabiarek zadaniowych. Nowy park maszyny wart był ponad pół miliarda złotych. Ministerstwo planowało, że po zakończeniu rozbudowy FSC w 1977 roku, zdolność produkcyjna FSC sięgnie 35 tys. pojazdów.

### Powszechne braki

Do końca 1975 roku nakłady na FSC wyniosły 3,5 mld zł, jednak w kolejnych latach zabrakło pieniędzy na dokończenie projektu. Jak usprawiedliwiał się na początku 1976 roku dyrektor naczelny FSC Ignacy Maciejewski w wywiadzie dla „Życia Gospodarczego”: „Nawet po tej inwestycji 400 maszyn nadaje się na złom”.

Z powodu niedokończonych zamierzeń, efekty były mniejsze od oczekiwanych: techniczne uzbrojenie pracy w latach 1971-75 wzrosło o 90 proc., natomiast wydajność tylko o 40 proc. W przypadku całego przemysłu nakłady wzrosły o 113 proc., a produkcja prze-

mysłowa o 73 proc.

Dyrektor przypominał również, że brakuje zaplecza socjalnego: stołówek, pokoi śniadaniowych w zakładzie, który w 1976 roku zatrudnił 25,7 tys. osób.

Dyrekcja planowała zwiększenie efektywności gospodarowania. Maciejewski szacował, że poprawa organizacji zaplecza powinna przynieść oszczędność 1200 tys. roboczogodzin, czyli pracy ok. 600 osób. „Poprawa działania kooperacji powinna przynieść oszczędność dalszych 300 tys. roboczogodzin, co jest równoważnością pracy 150 zatrudnionych. Zwiększona unifikacja i typizacja części złącznych powinna dać kolejne 150 tys. roboczogodzin oszczędności. Ambicją technologów jest zmniejszenie masy, lepsze wykorzystanie materiałów, eliminacja zbędnych operacji”, opisywał Maciejewski.

Niezrażone trudnościami ZPMot ustaliło na 1975 rok dla FSC produkcję wartości 9,57 mld zł, w tym 27 300 samochodów, więcej o 7 proc. w stosunku do 1974 roku.

Tymczasem produkcja rodziny Star 200 ruszała z oporami. W marcu 1975 roku z taśmy montażowej FSC nieopatrzenie zjechał pierwszy Star 200. Zamiast setek sztuk nowego modelu, każdego miesiąca z taśmy montażowej zjeżdżały skromne dziesiątki z powodu kłopotów z rozpoczęciem wytwarzania m.in. silnika 359.

Brakowało np. gniazd zaworowych, głowic (kłopoty z jakością). Plan marca przewidywał wyprodukowanie 563 silników, z których każdy miał 12 gniazd zaworowych, co dawało łącznie 6756 gniazd. Tymczasem 11 marca zakład otrzymał 8 gniazd. Odlewnia D1 odlewała gniazda z nadciętym 7-9 mm, których twardy materiał sprawiał spore trudności z obróbką.

Robotnicy zapewniali, że gdyby mieli pod dostatkiem części, tylko w kwietniu zakład mógłby wypuścić nawet 800 nowych diesli.

Wbrew planom dyrekcji efektywność nie rosła. „Odlewy przychodzą w partiach po 20 sztuk i musimy ciągle przezbierać obrabiarki, co trwa od 3 do 8 godzin. Tymczasem proces obróbki tych 20 sztuk trwa od 20 do 30 minut”, skarżył się kierownik P2.

### Technologiczne poprawki

Dopiero we wrześniu 1975 roku z taśmy montażowej starachowickiego zakładu

zjechał tysięczny Star 200. W całym 1975 roku zakład wyprodukował tylko 24 tys. ciężarówek, a zamiast zakładanych 6800 Starów nowej generacji, z taśmy montażowej zjechało niecałe 3 tys.

W 1976 roku zakład poprawił wynik z nieudanego poprzedniego roku i wypuścił ponad 26 tys. Starów; wśród nich tylko 6 tys. należało do nowej generacji.

Zaopatrzeniowe kłopoty FSC nie były wyjątkowe. Wszystkie fabryki motoryzacyjne nieustannie podkreślały w raportach do ZPMot, że potrzeby wyprzedzają realne możliwości produkcyjne. Szczególnie dotkliwie odczuwały brak półfabrykatów metalurgicznych oraz specjalizowanych wyrobów kooperacyjnych i to nawet tych produkowanych w zakładach ZPMot, które w pierwszej kolejności powinny obsługiwać „macierzystych” odbiorców.

Cenne materiały i surowce używane były rozrzutnie, fabryka szacowała, że nawet połowa materiałów idzie w wióry. FSC zużywała rocznie ponad 100 tys. ton materiałów hutniczych i stosowała przede wszystkim obróbkę skrawaniem, która ma więcej odpadów od obróbki plastycznej. „Wióry stanowią (...) prawdziwą zakalę, zalegają wszystkie wydziały obróbcze, bywa kłopot z ich wywozem. A są to cenne metale. Przykład odlewki z FSC Lublin, która waży 47 kg na surowo, a po obróbce 14 kg. Ponad 30 kg wiórów. Podobnie wygląda sprawa z czopem zwrotnicy, wałem korbowym, kołem talerzowym, belką osi przedniej, wałkiem atakującym, bębniem hamulcowym”, wymieniał redaktor Mieczysław Kaca w „Słowie Ludu”.

Przyznawał, że zmniejszenie nadatków odkuwek jest możliwe przy zastosowaniu nowoczesnych kuźniarek, których nie ma w Kuźni Ustroń. Nie lepiej było w metalurgii. Huta Ostrowiec nie była w stanie produkować na zdezelowanych, przedwojennych maszynach resorów dla Starów nowej generacji.

Dyrekcja ZPMot doskonale wiedziała, z jakimi kłopotami borykają się finaliści. Zjednoczenie szacowało, że przy spodziewanym zapotrzebowaniu (łącznie z eksportem) na średnie samochody ciężarowe w latach 1976-1980 wynoszącym 190 tys., starachowicka FSC mogła wyprodukować tylko 108 tys. pojazdów, czyli pokryć 68 proc. zapotrzebowania.

FSC wzięła się za oszczędności materiałów. Główny inżynier ds. uruchomienia Longin Osys opisał, że komputer dostarczył listę kilku tysięcy deta-



li o największych ubytkach wagowych podczas obróbki. Konstruktorzy skoncentrowali się na odchudzeniu nowych odmian Starów oraz tych starszych modeli, które pozostaną w produkcji przez dłuższy czas.

### Dewiz brak i prądu też

W 1978 roku ZPMot przewidywało utrzymanie produkcji Starów rodziny 200 do około 1990 roku, gdy miał pojawić się 12,5-tonowy Star 300. W 1979 roku 23,5 tys. pracowników FSC miało wyprodukować 20 tys. ciężarówek, ale i w tym roku nie udało się wykonać zamierzeń. Do zapowiedzianego podczas gali w 1976 roku wypuszczenia półmilionowego samochodu zabrakło 40 tys. aut.

Brakowało części nie tylko do samochodów, ale i obrabiarek. Kierownik Działu Części Zamiennych i Zaopatrzenia Stanisław Rdzanek wskazywał, że brak dewiz na części zamienne do maszyn unieruchomił wiele z nich. „FSC ma 9 tys. części pozycji krajowych oraz 900 importowanych. W drugim półroczu 1979 rok CHZ-ty [centrale handlu za-

granicznego – przyp. red.] ograniczyły kontraktację części zamiennych ze strefy dolarowej do awarii maszyn i urządzeń. FSC ma 213 maszyn z KK [krajów kapitalistycznych – przyp. red.] zakupionych w latach 1973-78 oraz 317 maszyn pracujących na liniach wymagających szczególnego zabezpieczenia części zamiennych i osprzętu”. W tym ostatnim przypadku chodziło głównie o wojsko.

Na 1980 rok przewidywany był import części o wartości 2 mln zł dewizowych, np. do maszyn sterowanych numerycznie. Jednak niewypłacalność dewizowa kraju zagrażała planom i uniemożliwiła odnowę parku maszyn.

Produkcja w 1979 roku zmalała do 17,9 tys. aut, w tym ponad 5,8 tys. Starów 200. Podstawowym modelem fabryki pozostawał Star 28/29, który już miał zniknąć z linii montażowych fabryki. Wszystkich modeli poprzedniej generacji fabryka wypuściła 9,3 tysięcy, gdy nowej 8,5 tys.

Rok 1980 zaczął się znanymi z lat wcześniejszych kłopotami z zasilaniem energią elektryczną. Po ogłoszeniu 12.

stopnia zasilania FSC musiała zmniejszyć pobór mocy o 30 proc., a przy 20. stopniu o połowę.

Wyłączeń było sporo i miały wpływ na liczbę oraz jakość wyprodukowanych produkcji aut. Ramownia (wydział P8) i lakiernia mieściły się w starym, zimnym budynku. Przy mrozach temperatura wewnątrz dochodziła tylko 4-8 stopni, a powinna sięgać 18 stopni. W rezultacie lakier odchodził od ram, które szybko rdzewiały. Nową lakiernię miała zapewnić licencja Steyra, ale zabrakło na nią pieniędzy.

Warunki pracy stawały się coraz gorsze, wśród pracowników fabryki pogłębiało się zniechęcenie. Na 340 pracowników wydziału P2, na zwolnieniach chorobowych przebywało w marcu przeciętnie 46 osób każdego dnia. Kierownictwo P2 wskazywało, że to najwyższa liczba w ostatnich czterech latach. Dodatkowo każdego dnia brakowało trzech osób z powodu samowolnego opuszczenia miejsca pracy.

Niechlujstwo przybierało denerwujące rozmiary. Zakładowa gazeta „Budujemy samochody” lajała załogę za



wszehobecny bałagan. „Wzdłuż toru kolejowego zakładu górnego leżą pryzmy odkuwek wałów korbowych. Wiązkami, po kilkanaście sztuk, tworzą pryzmy po kilkadziesiąt metrów. Starczyłoby ich na dwa lata produkcji. Zrzucono je może 5, może 10 lat temu. Skorodowane. Dalej rozbity akumulator, wiązka odkuwek osi przedniej, znaczne ilości rur stalowych o średnicy 150 mm, pociętych na 80-centymetrowe kawałki. Tuż przy budce strażnika palety typu SHL-1200 i SHL-1600 wypełnione stwardniałymi resztkami lakierów. 100 metrów dalej jest Miejska Rada Narodowa”, opisywała gazeta.

### Obniżone plany

Na zebraniu Komitetu Zakładowego PZPR, które odbyło się 30 czerwca 1980 roku, dyrektor naczelny FSC Tadeusz Banach stwierdził, że odsetek braków w pierwszych pięciu miesiącach 1980 roku wzrósł do 2,1 proc. z 1,97 w 1979 roku. „Absencja usprawiedliwiona i samowolna sięgnęła niespotykanych rozmiarów. Są to setki osób”, niepokoił się.

Wskazał też na częste zmiany planów, które spowodowały, że niewyko-

rzystane materiały wartości 168 mln zł zalegały fabryczne magazyny. Natomiast „Hamownię S3 zalegają wadliwie wykonane silniki”, dodawał dyrektor.

Zjednoczenie przeprowadziło kontrolę zapasów materiałowych. Wartość wykazana wyniosła 218 mln zł, jednak faktyczna była o 148 mln zł większa, przyznała dyrekcja FSC.

Załamanie gospodarki widoczne było powszechnie i w czerwcu 1980 roku Sejm uchwalił aktualizację planu społeczno-gospodarczego. W ślad za tym Polmo zredukowało zadania FSC. Starów miało być o 600 mniej, a zamiast 1200 importochłonnych Starów 200, zakład został zobowiązany do wyprodukowania odpowiedniej liczby Starów 28.

Gazeta „Budujemy samochody” podała, że wartość sprzedaży FSC zmalała o 200 mln zł. W drugim półroczu FSC musi zwolnić 1600 pracowników, w tym 1100 umysłowych. „Część z umysłowych zasilili linię produkcyjną, gdzie brak rąk do pracy”.

W pierwszym półroczu plan przewidywał wyprodukowanie 9350 samochodów, udało się jednak wykonać tylko 9034. Wartość części zamiennych przekroczyła 1,8 mln zł, gdy ZPMot

planowało 2 mld zł. Brakowało kadłubów silników, łożysk i odkuwek półosi z importu, tłoków, tulei cylindrowych, odkuwek zwrotnic z Kuźni Ustroń oraz uszczelniaczy mostów i kabin z Zakładów Przemysłu Gumowego Piastów. Duży wpływ na zawalenie planów miały także ograniczenia w dostawach energii elektrycznej i gazu oraz niedobory zatrudnienia w wydziałach produkcyjnych.

Plan na 1981 rok przewidywał produkcję 16 tys. Starów, w tym 1500 na rynek, co było niespotykanym otwarciem na potrzeby nabywców. Choć plan został wstępnie zatwierdzony w ZPMot, brakowało pokrycia dostaw 3,5 tys. ton materiałów hutniczych, 24 tys. ton węgla, 43 ton papieru (na ogólne zapotrzebowanie 76 ton). Podobne problemy fabryka napotykała z dostawami śrub. Obowiązkowy pośrednik Metalzbyt potwierdził tylko 40 proc. potrzeb. Nie potwierdził 49 pozycji wyrobów importowanych.

Zjednoczenie rozliczało producentów elementów złącznych z tonażu śrub, nie z asortymentu. Obowiązkowa była także sprzedaż za granicę. Jeden z najważniejszych wytwórców, Łańcut, eksporto-

wał 80 proc. produkcji, ogołając krajowy rynek. W takiej sytuacji FSC musiało importować ten asortyment.

Żeby nie zatrzymywać produkcji, warsztat przyzakładowej szkoły zawodowej i wydział P1 przerabiali niewymiarowe śruby, kupowane gdzie się da. Pokrywały w ten sposób 30 proc. zapotrzebowania.

### Odstępstwa od normy

ZPMot nie koordynował zaopatrzenia podległych sobie zakładów. Największy producent śrub w zjednoczeniu, FSC Lublin, najmniej wyrobów dostarczała właśnie motoryzacji.

Starachowicka FSC nie oglądając się na zjednoczenie przygotowała produkcję 13 asortymentów śrub, a zamierzała robić ich 10 razy tyle. Warsztatowcy zapelowali do fabrycznego Ośrodka Badańczo-Rozwojowego o unifikację wyrobów.

Jednak szybciej od unifikacji rosła liczba odstępstw technologicznych. Do sierpnia 1981 roku zatwierdzono w FSC 145 takich zmian. W tym samym czasie rok wcześniej było ich 131. Zastępca głównego technologa Bronisław Rutka tłumaczył tę praktykę brakiem półfabrykatów i materiałów o wymaganych parametrach. „Brakuje importowanych części oraz narzędzi, co przede wszystkim podraża produkcję. Zastępczy lakier gorzej chroni blachę i będzie ona wcześniej rdzewieć.”

Tymczasowa Rada Pracownicza FSC podsumowała wyniki jakości pracy. W pierwszym półroczu limit strat na brakach został przekroczony o 2,5 proc. Po pięciu miesiącach liczba reklamacji dostaw wzrosła o 13,5 proc. Służba kontroli jakości przeprowadziła w FSC kontrole i weryfikację technologii. Ujawniła 268 przypadków wytwarzania niezgodnego z dokumentacją.

Konstruktor silników, późniejszy wiceprezes spółki ZS Star Bogdan Marszałek uważa, że polski przemysł kładło niechlujstwo. – W FSC było to samo, w pewnym momencie zaczęły masowo ukrecać się wały na piątym czopie. Okazało się, że twardość zamiast 59-62 stopni w skali RHC wynosi tylko 45. Poszliśmy na produkcję, gdzie okazało się, że pojemnik do hartowni przy piątym czopie obniżył się i nie był on hartowany. Zwykle niedbalstwo – wskazuje Marszałek.

Było ono powszechne. Mirosław Pacek, student WAT na praktykach w FSC

był zaskoczony brudem, szczególnie na wydziale montażu głównym. „Widziałem kilka zakładów o podobnym profilu. Nigdzie nie było pod tym względem tak źle jak tutaj”, stwierdził.

Inny student, Jerzy Jackowski był zdziwiony, że robotnicy nie interesują się tym, co robią. „Pytam jednego, co to za detal i do czego służy, a on patrzy na swoją robotę i mówi, że kiedyś wiedział, ale już nie pamięta. Z drugiej strony spotykamy się z zaskakującą wiedzą teoretyczną u pracowników. Dotyczy to głównie ludzi starszych”, stwierdził Jackowski.

W tej szarpaninie 24 marca 1981 roku z taśmy zjechał półmilionowy Star, 2 lata później niż spodziewała się załoga fabryki. Było to podwozie Stara 200. Nie było gali, przemówienia, oklasków, ludzi garstka, zwykli, roboczy dzień. Meldunek dyrektorowi naczelnemu złożyła grupa pracowników P4 z Wiesławem Stanisławskim, który w 1948 roku prowadził Stara 20 na kongres zjednoczeniowy.

### Żeliwny kadłub

Do silnika 359 aluminiowy kadłub dostarczali Węgrzy. Z kilkuletnim wyprzedzeniem poinformowali, że w 1983 roku zakończą dostawy. – W 1981 roku 10 silników 359 M przechodzi badania wytrzymałościowe – jeden ma już 900 godzin pracy pod maksymalnym obciążeniem. W produkcji jest następna seria licząca 20 sztuk. Posłuży do badań w A200 i 266. Najwcześniej ocena nowego silnika będzie gotowa na koniec 1981 roku, ponieważ do badań otrzymujemy tylko 30 proc. zamówionego paliwa – tłumaczył zastępca Ośrodka Badań Silnika OBR Ryszard Kasperek.

Przejsie na kadłuby żeliwne wymagało inwestycji za miliard złotych. Pierwotnie zakładano, że u krajowych wytwórców zamówi się 20 obrabiarek, a sześć u zagranicznych. Zabrakło mocy przerobowych dostawców i funduszy. Krajowy przemysł dostarczył 10 maszyn, zaś we włoskim Comau FSC kupiła dwie maszyny.

Własnymi siłami starachowiczanie wyremontowali 31 maszyn, a trzy skonstruowali od nowa. Ponieważ nie mieli dostępu do nowych technologii, „linia obróbki kadłuba żeliwnego będzie obsługiwana przez 70 osób, a było 18. Do tej pory pracownik obsługiwał 2-3 maszyny, a będzie odwrotnie”, zauważyła zakładowa gazeta.

W październiku 1983 roku ruszyła obróbka żeliwnych kadłubów silników. Kierownictwo fabryki zakładało, że początkowo produkcja sięgnie 17 tys. silników rocznie, ale do 1990 roku zwiększy się do 26 tys., plus zespoły i części wymienne. FSC obiecywała, że trwałość silnika 359M wzrośnie do 300 tys. km.

Po stanie wojennym z dewizami było już zupełnie kruch i dział zaopatrzenia musiał znaleźć dostawców krajowych na jak największą liczbę dotąd importowanych części. W 1983 roku udało się fabryce obniżyć wkład dewizowy z 200 do 70 dol. na każdym Starze 200.

W kolejnym roku z fabryki wyjechało ponad 6,6 tys. tych samochodów i 6,8 tys. w następnym, jednak całkowita produkcja zakładu spadła poniżej 12 tys. aut.

Coraz gorzej było z jakością Starów. Wiosną 1984 roku na posiedzeniu egzekutywy KZ PZPR mówcy grzmieli, że nie można przejść do porządku dziennego nad jednoczesnym obniżeniem ilości i jakości produkcji. Wskazywali, że co czwarty samochód staje się obiektem reklamacji. W fabryce wprowadzono ponad 1200 odstępstw technologicznych i konstrukcyjnych. Nie było jednak funduszy na aparaturę pomiarową wartą milion dolarów. Zakład nie miał pieniędzy nawet na odtworzenie parku maszynowego.

### Konieczny następca

Instytut Transportu Samochodowego poddał badaniom Stara 200 i okazało się, że głośność w kabinie sięga 92-95 dBA i przekracza o prawie 10 dBA Polskie Normy. ITS stwierdził, że praca w takich warunkach grozi uszkodzeniem słuchu.

Wnioski nie były zaskoczeniem dla starachowickich konstruktorów: potrzebne były nowe kabiny, należało zmienić miejsce mocowania silnika. Ponieważ na nowe kabiny brakowało pieniędzy, możliwa była tylko modernizacja szoferki 642. Zbigniew Koenig dodał, że do słabych węzłów konstrukcyjnych rodziny Star 200 zalicza się os przednią, resory, uszczelkę podgłowicową silnika, korbowody.

Konstruktorzy rozpoczęli modernizację kabiny w 1984 roku, w kolejnym zamknęli I etap, czyli doprowadzili do unifikacji korpusów kabin, zmiany drzwi i uszczelki okna oraz wykładzin izolujących. Nowe kabi-





ny 642M wyróżniały się skróconymi o 314 mm drzwiami bez wąskiego końca, zasłaniającego ostatni stopień, przeniesionymi dolnymi uszczelnieniami na wnękę drzwiową, wyeliminowaniem uszczelnienia wnęki stopnia. FSC wprowadziła także zmiany w podłogach kabin.

Z początkiem 1986 roku z fabryki zaczęły wyjeżdżać Stary 200 w pełni dostosowane do wymagań Kodeksu Drogowego. Samochód miał trzypiórowe wycieraczki, lampy obrysowe na dachu kabiny, tachograf zamiast prędkościomierza i nowy zestaw wyłączników i lamp sygnalizacyjnych. Zgodnie z przepisami kodeksu wprowadzono tylne lampy obrysowe i lampę przeciwmgłową, światło cofania w tylnym zderzaku i kombinowany układ wyprowadzenia hamulców na przyczepę. W sumie pojazd otrzymał 280 nowych pozycji, w tym 80 z kooperacji.

W 1986 roku starachowiccy inżynierowie wspólnie z Katedrą Metaloznawstwa i Obróbki Ciepłej Politechniki Świętokrzyskiej zmodyfikowali ramę dla Stara. Odchudzili ją o 70 kg, obliczając, że modyfikacja da 3,5 mln zł oszczędności rocznie i nakłady badaw-

cze zwrócić się w rok. Innowacji jednak fabryka nie wprowadziła, ponieważ nie starczyło pieniędzy na inwestycje.

W lipcu 1986 roku FSC przeprowadziła II etap modernizacji kabiny 641. Otrzymała wyprostowany błotnik, wyższy dach i nową osłonę chłodnicy zuniifikowaną z odchylaną kabiną 678, stosowaną w przygotowywanym do produkcji Starze 1142.

#### Niekonkurencyjny produkt

Pomimo modernizacji produkcja nie rosła, braki zaopatrzeniowe stawały się coraz bardziej dotkliwe. – Opowiedzieliśmy się za jak najszybszą likwidacją wszelkich form reglamentacji materiałów oraz obowiązkowego pośrednictwa w zakresie sprzedaży wyrobów gotowych. Za główne bariery wzrostu produkcji uznajemy niedostatki zaopatrzeniowe oraz brak rzeczywistej motywacji do lepszej pracy. Nadal bowiem zasady kształtowania funduszu płac ograniczone są podatkiem od ponadnormatywnych wypłat wynagrodzeń – wskazywał w październiku 1987 roku na bariery wzrostu dyrektor ds. ekonomicznych FSC Marek Rokosz.

Protesty zakładów na niewiele się zdały, gospodarka centralnie planowana trzymała się mocno, w przeciwieństwie do fabryk. – W latach 50. i 60. może i były kłopoty z zaopatrzeniem, ale z łatwością wykonywało się 40-50 silników dziennie. Teraz 30 to góra – z gorczy porównywał członek PZPR, pracujący od 40 lat w FSC Mieczysław Palimąka.

Rokosz przyznawał, że samochody Stara nie są konkurencyjne na rynkach światowych. – Popyt jest na modele o ładowności 1,5-3 tony oraz 15-20 ton – podkreślał. Kolejne lata potwierdziły tę diagnozę. Po 1989 roku popyt na Stary zmalał z blisko 10 tys. w 1989 roku do 6 tys. w kolejnym oraz 2,3 tys. w 1992 roku.

Jeszcze gwałtowniej malała produkcja Stara 200: z 3 tys. w 1990 roku do niecałych 500 w 1992 roku. Rok później nastąpił koniec produkcji Stara 200. Fabryka sprzedała ostatnie 8 sztuk w 1994 roku, a wzystkich wyprodukowała ponad 78,1 tys.

Podziękowania dla: Wojciecha Dworzańskiego, Bogdana Marszałka, Tadeusza Nogaję, Kazimierza Wysockiego.

NAJ  
NIE  
BIERZE SIĘ  
ZNIKĄD

## 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



**Zestaw szkoleniowy na bazie Actrosa najnowszej generacji z naczepą Wielton: w kabinie mieści się nawet do 6 uczestników**

## Mercedes-Benz TruckTraining: po pierwsze bezpieczeństwo

– Od 20 lat profesjonalnie szkolimy kierowców ciężarówek marki Mercedes-Benz. Naszym priorytetem jest przede wszystkim bezpieczeństwo: jazda bezpieczna zawsze jest również ekonomiczna, ale w drugą stronę ten mechanizm już tak nie działa – mówi Ireneusz Chłopek, TruckTraining Expert, który koordynuje pracę trenerów Mercedes-Benz Trucks Polska

### Trenerzy Mercedes-Benz Trucks Polska pracują z kierowcami już od wielu lat. Jak wyglądały początki?

Rzeczywiście – nasze doświadczenie szkoleniowe jako producenta samochodów ciężarowych ma w Polsce długą historię – w tym roku w październiku mija równo 20 lat, od startu Trucker Academy. Wówczas, w 2001 roku szkolenia prowadził jeden trener, dysponując jednym zestawem. Od roku 2004 w Trucker Academy pojawił się Marek Wawer, który wspólnie z Ryszardem Górskim, obecnym w teamie od 2009 roku, pracuje do dzisiaj. W 2011 do zespołu dołączyłem ja – po 10 latach doświadczenia szkoleniowego u jednego z dealerów Mercedes. Każdy z nas ma więc już za sobą wiele lat pracy z kierowcami.

W roku 2018 koncern Daimler zdecydował o unifikacji standardów szkoleniowych pod jedną wspólną marką Mercedes-Benz TruckTraining, i pod tą nazwą funkcjonujemy do dziś.

### Jakiego rodzaju szkolenia proponujecie klientom?

Nasza podstawowa oferta składa się z trzech modułów: Driver Training, Eco Training i Eco Onboard Training. Pierwszy z nich to szkolenie wyłącznie teoretyczne, podczas którego przekazujemy wszystkie niezbędne informacje o pojeździe i systemach w nim zainstalowanych, a także zasadach

bezpiecznej i ekonomicznej jazdy. Drugi – najpopularniejszy wśród naszych klientów – to Eco Training. To szkolenie składa się z trzech części. Najpierw kierowcy pokonują testowy odcinek tak, jak na daną chwilę potrafią i bez żadnych uwag ze strony trenera. Następnie jest część teoretyczna, podobna do tej w ramach Driver Training. Trzeci etap to ponowna jazda odcinkiem testowym, z wykorzystaniem zdobytej wiedzy i ze wskazówkami trenera, który najpierw – co ważne! – zwraca uwagę na to, co kierowca robi dobrze, a następnie tłumaczy, co można zmienić i poprawić. Obydwa przejazdy są oczywiście rejestrowane przez nasz system telematyczny Fleetboard – dzięki temu dokładnie wiemy, co, w jaki sposób i z jakim skutkiem kierowca naprawdę robi na drodze.

Trzeci moduł, moim zdaniem, daje największe możliwości pogłębienia umiejętności – Eco Onboard Training to szkolenie indywidualne, gdzie cały dzień trener poświęca jednemu kierowcy.

### Ile zestawów macie do dyspozycji klientów?

Trzy. Wynika to ze zróżnicowanych potrzeb i taborów klientów, do których musimy się dopasować. Pierwszy to Actros czwartej generacji z naczepą firmy Krone. Używamy go, ponieważ wiele firm wciąż jeździ tym modelem. Drugi zestaw to najnowsza,

### przewoźnik nr 78

piąta generacja Actrosa z naczepą Wielton. Trzeci pojazd skonfigurowaliśmy kierując się tym, że wielu kierowców posiada wyłącznie kategorię C prawa jazdy – jest to trzyosiowe podwozie Actros 5 z zabudową Gniotpol oraz przyczepa, którą w razie potrzeby możemy sprząc, by utworzyć 40-tonowy zestaw.

Warto tu podkreślić, że nie są to zwykłe pojazdy – każdy z nich jest wyposażony we wszystkie możliwe systemy z naszej oferty, ponieważ nigdy nie wiemy, jaką konfigurację na co dzień użytkuje dany klient. Ponadto w kabinie znajduje się dodatkowy fotel dla trenera, a zamiast dolnej leżanki zainstalowana jest ławeczka dla trzech lub czterech osób. W ten sposób możemy w środku pomieścić nawet do sześciu uczestników. To bardzo ważne z punktu widzenia treningu. Zauważyliśmy, że kierowcy efektywniej uczą się poprzez obserwację kolegów.

### Co decyduje o tym, że kierowcy jeżdżą bezpieczniej, a koszty paliwa w firmie spadają?

Składają się na to cztery elementy: samochód, kierowca, telematyka oraz odpowiednie motywowanie. Jeśli chodzi o samochód – Nowy Actros oferuje absolutnie rewolucyjne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa i ekonomii – system Active Brake Assist 5, Active Drive Assist, Predictive Powertrain Control, Mirror-Cam, by wymienić tylko kilka, wspierają kierowcę i jeśli tylko nie przeszkadza on im w działaniu, pozwalają uniknąć wielu zagrożeń i zapewnić niskie spalanie. Warto tu wspomnieć, że zużycie paliwa wiąże się ściśle z ograniczeniem emisji CO<sub>2</sub> – spalanie jednego litra emituje 2,64 kg CO<sub>2</sub>. Nowy Actros realnie jest w stanie zapewnić średnią ok. 20 l/100 km – a przypomnijmy, że jego pierwsza generacja zużywała znacznie ponad 30 litrów...

Aby osiągnąć taki wynik niezbędny jest wyszkolony kierowca i dlatego wspólnie pracujemy nad tym, żeby umiał on wykorzystać w pełni potencjał samochodu. Co ciekawe, podczas Eco Trainingu kierowcy właściwie za każdym razem sami obalają popularny mit o tym, że jazda bezpieczna i ekonomiczna musi być wolniejsza – najczęściej po przeszkoleniu wszyscy przejeżdżają testowy odcinek szybciej, a spalanie jest średnio niższe o 10-12 proc. Wiemy to dzięki trzeciemu elementowi naszej układanki – telematyce. Bez niej niemożliwy byłby wiarygodny feedback i rzetelna wiedza, a także późniejszy nadzór, który jest niezbędny.

Za powyższe trzy elementy odpowiadamy my trenerzy – natomiast czwarty, równie istotny dla trwałych zmian – leży już po stronie właścicieli firm. Oczywiście



**Mercedes-Benz TruckTraining w komplecie:** (od lewej) Marek Wawer, Ireneusz Chłopek, Ryszard Górski

staramy się w razie potrzeby doradzać również w tym zakresie, bo wiemy, jak wspaniałe efekty daje odpowiedni system motywacyjny, który zachęca kierowców do rywalizacji oraz nagradza za dobre wyniki i progres umiejętności.

### Co nas czeka w przyszłości w TruckTraining?

Ta przyszłość już się zaczęła – częściowo w wyniku pandemii, która sprawiła, że niektóre z naszych działań odbywają się online. I okazało się, że ta metoda w wybranych obszarach sprawdza się znakomicie. Poza tym zaczęliśmy także wykorzystywać do komunikacji media społecznościowe, co zaowocowało wieloma kontaktami i łatwiejszą wymianą informacji z klientami.

Drugi aspekt dotyczący przyszłości naszych szkoleń wynika z tego, że nieuchronnie pojazdy spalinyowe będą stopniowo zastępowane elektrycznymi (w dystrybucji) lub napędzanymi wodorem (w transporcie dalekobieżnym). To w dużym stopniu wymusi jeszcze większą koncentrację na kwestii bezpieczeństwa – i nad takimi szkoleniami, obejmującymi także symulację zdarzeń drogowych w kontrolowanych warunkach, pracujemy już teraz. Można więc powiedzieć, że przyszłość Mercedes-Benz TruckTraining dzieje się już dziś.





# Kabotaż w Wielkiej Brytanii po Brexicie

LUTZ ASSEKURANZ

**Od dnia, w którym Zjednoczone Królestwo ostatecznie opuściło Unię Europejską, minęło kilka miesięcy. Część okresów przejściowych związanych z tym faktem już wygasła lub niebawem wygaśnie. Korzystając z okazji, chcielibyśmy przedstawić krótki przegląd nowych regulacji w zakresie kabotażu i prawa transportowego w Wielkiej Brytanii, które mają istotne znaczenie dla firm transportowych oraz ich wpływ na ochronę ubezpieczeniową w ramach polis OCP i OCS.**

## Zakres kabotażu dla przewoźników z UE w Zjednoczonym Królestwie

Obecnie dozwolone są maksymalnie dwa przewozy kabotażowe na terytorium Zjednoczonego Królestwa, następujące po przewozie bilateralnym, tj. po przewozie do Zjednoczonego Królestwa rozpoczynającym się w kraju UE. Przejazd bez ładunku do Zjednoczonego Królestwa w celu późniejszego wykonania transportu krajowego

jest - jak poprzednio - niedozwolony. W tę (popularną) „pułapkę” wpadają zwłaszcza nowicjusze z branży, o czym firma Lutz Assekuranz wie z praktyki. Sensem i celem powyższej regulacji dotyczącej kabotażu jest uniknięcie nieekonomicznych i szkodliwych dla środowiska pustych przejazdów, co ma to zapobiegać „wyłapywaniu” pojedynczych, lukratywnych przewozów krajowych przez przewoźników z krajów trzecich - głównie ze względów protekcyjnych.

Tak jak do tej pory, warunkiem wykonywania przewozu kabotażowego w Zjednoczonym Królestwie jest posiadanie przy sobie licencji wspólnotowej („licencja UE”) lub odpowiadającej jej licencji brytyjskiej. Wyjątki przewidziano m.in. dla przewozów pocztowych, przewozu leków w nagłych wypadkach lub transportu zakładowego. W praktyce wyjątek stanowić będzie (prawdopodobnie) transport towarów pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 3,5 tony, zgodnie z przepisem obowiązującym do dnia 20 lutego 2022 roku, po tej dacie limit wagowy zostanie obniżony do 2,5 tony!

Z ubezpieczeniowego punktu widzenia licencje mają szczególne znaczenie z dwóch względów:

- Spedytorzy i pośrednicy w przewozie towarów są zobowiązani w warunkach ubezpieczenia do sprawdzenia

renomu/kwalifikacji zatrudnianych faktycznych przewoźników, co oprócz innych niezbędnych środków, ma być realizowane przy pomocy licencji transportowej. W ten sposób zapewnia się, że w przypadku zlecenia przewozów podwykonawcom ochrona ubezpieczeniowa nie zostanie utracona lub że nie zostanie zastosowany znacząco wyższy udział własny.

- Warunki ubezpieczenia często zawierają wyłączenie ochrony ubezpieczeniowej, które odmawiają wypłaty świadczenia ubezpieczeniowego, jeżeli ubezpieczający nie posiada niezbędnych licencji na konkretny przewóz, który ma sam wykonać.

## Prawo właściwe (transportowe) w przypadku wykonywania kabotażu w Zjednoczonym Królestwie

Przedsiębiorcy, którzy wykonują przewozy krajowe w Zjednoczonym Królestwie, muszą nieuchronnie mierzyć się z ryzykiem poniesienia odpowiedzialności, której należy się spodziewać przy wykonywaniu takiej działalności. Prawo angielskie różni się zasadniczo od systemów prawnych w Europie kontynentalnej. Nie istnieje tam kodeks cywilny, kodeks handlowy oraz skodyfikowane prawo transportowe. Ogólnie

obowiązującym jest tzw. common law - czyli prawo, które przez wieki rozwijało się na podstawie orzeczeń wydawanych w poszczególnych przypadkach i które zasadniczo przewiduje nieograniczoną odpowiedzialność w przypadku utraty lub uszkodzenia towaru.

W rezultacie prowadzi to do tego, że niektóre otwarte kwestie są traktowane przez sądy dość pragmatycznie w odniesieniu do poszczególnych przypadków, a myśl dogmatyczna jest raczej odkładana na bok.

Z uwagi na wspomnianą już, co do zasady nieograniczoną odpowiedzialność, szczególne znaczenie mają właściwe warunki handlowe, uzgodnione w umowie:

- RHA (Road Haulage Association) Warunki przewozu (2020) dla przewoźników.
- BIFA (British International Freight Association) Standardowe warunki handlowe (2021) dla spedytorów.

Powyższe warunki handlowe - obok historycznie ukształtowanych regulacji w ramach prawa zwyczajowego (common law) - przede wszystkim wypełniają obowiązujące prawo, częściowo je ograniczają i pokazują, na jakich warunkach przewoźnicy i spedytorzy działają w Wielkiej Brytanii. Takie warunki handlowe stosowane są standardowo, a strona zawierająca umowę musi posiadać rzeczywistą lub domniemaną wiedzę, że przewoźnik/spedytor zawiera umowę na podstawie tych warunków, aby zostały one uwzględnione. Z uwagi na różnych adresatów, oba zbiory warunków różnią się w szczegółach, ale ogólnie rzecz biorąc zarówno RHAC, jak i BIFAC zawierają bardzo korzystne ograniczenia odpowiedzialności dla indywidualnego przewoźnika/spedytora. Obejmują one między innymi ograniczenie odpowiedzialności w zależności od wartości i wagi ładunku w przypadku szkód na towarze, a także ograniczenia odpowiedzialności w przypadku opóźnienia dostawy.

## Ubezpieczenie OCP/OCS w zakresie kabotażu w Zjednoczonym Królestwie

Do tej pory odpowiedzialność wynikająca z danego prawa krajowego z tytułu przewozów kabotażowych, realizowanych w krajach członkowskich UE i EOG, ubezpieczona była w wielu polisach OCP/OCS - dotyczy to w szczególności polis ubezpieczeniowych z Europy Zachodniej i Środkowej.

W związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej taka ochrona ubezpieczeniowa co do zasady przestaje obowiązywać. Niektórzy ubezpieczyciele oferują możliwość dodatkowego ubezpieczenia kabotażu również w tzw. kraju trzecim, jakim jest obecnie Wielka Brytania. Klienci firmy Lutz Assekuranz już wiele miesięcy temu korzystali z takiej dodatkowej ochrony.

Zalecamy wszystkim firmom, które wykonują lub planują wykonywać przewozy kabotażowe w Wielkiej Brytanii, aby zapoznali się z tamtejszymi przepisami dotyczącymi odpowiedzialności i sprawdziły pod tym względem zakres

swojej ochrony ubezpieczeniowej. Firma Lutz Assekuranz chętnie w tym pomoże.

„Zdrowe” ubezpieczenie kabotażowe powinno w każdym przypadku obejmować odpowiedzialność przewoźnika/spedytora, wynikającą z najczęściej spotykanych tytułów odszkodowawczych (utrata/uszkodzenie towaru, opóźnienie dostawy, niepobranie zaliczenia) w wysokości ustawowego obowiązku odszkodowawczego lub ewentualnie korzystniejszej odpowiedzialności umownej (por. RHA, BIFA).

Na życzenie zespół firmy Lutz Assekuranz chętnie udzieli Państwu dalszych informacji i porad na ten temat.

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

reklama



UZAJEMNE ZAUFANIE  
KOMPETENTNE DORADZTWO  
SZYBKA LIKWIDACJA SZKÓD  
SIĘĆ EKSPERTÓW  
RZETELNA INFORMACJA

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

Biurowo w Wiedniu  
Lutz Assekuranz  
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.  
A-1120 Wien  
Meldinger 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](http://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 rażąca 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 Gospodarce.
- 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 spedytora 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.

### Mniej używanych aut

Przez ostatni czas używane samochody drożały, teraz już tak nie jest, ale za to zmalała podaż. Zmniejszyła się liczba ogłoszeń sprzedaży samochodów. W lipcu było ich 200 tys., o 15 tys. mniej niż w czerwcu i aż o 43 tys. mniej niż w maju. Dzieje się tak, ponieważ zmalała produkcja nowych samochodów, w samej Unii o ponad 4 miliony, więc mniej osób wymienia auta.

### Emerytura Rossiego

Valentino Rossi kończy karierę w MotoGP. Ten wybitny zawodnik ma na swoim koncie 9 mistrzostw świata w dyscyplinie, którą można nazwać motocyklową Formułą 1. Zadebiutował w 1996 roku i już rok później po raz pierwszy był mistrzem. Dziś Włoch ma 42 lata i kończy starty, ale za rok wystawi do rywalizacji swój własny zespół.



### Kradzieże aut

W pierwszej połowie 2021 roku zginęło w Polsce 3729 samochodów, o 80 mniej niż rok wcześniej. Kradzieże najczęściej zdarzają się w Warszawie i okolicach, to łącznie jedna czwarta wszystkich zaginionych samochodów. Najmniej kradnie się w województwie świętokrzyskim. W całym kraju złodzieje najchętniej biorą się za auta produkcji niemieckiej, w stolicy za japońskie. W okolicach Poznania często giną też samochody francuskie.



### Nowe akumulatory

Akumulatory litowo-jonowe są drogie, mało przyjazne dla środowiska, a ich budowa wymaga użycia rzadkich surowców. Chińska firma CATL opracowała nowy rodzaj baterii sodowo-jonowych. Nie wypadają jeszcze zbyt korzystnie pod względem możliwości magazynowania dużej ilości energii, ale prace trwają. Mogłyby w sposób przyjazny pomóc środowisku w budowie tańszych aut na prąd, bo bateria to w tej chwili najdroższa część każdego elektryka.

### Izera doinwestowana

Skarb Państwa wpompuje w Izere 250 milionów złotych. Ta inwestycja ma pomóc w uruchomieniu produkcji elektrycznych samochodów z Polski. Tylko pomoc, bo łącznie koszt wybudowania fabryki ma wynosić od 4 do 5 miliardów złotych. Gdy produkcja ruszy, zgodnie z zapowiedziami udziały w firmie mają być sprzedane przez Skarb Państwa prywatnym podmiotom.



### Rekord Nürburgringu

Audi RS3 jest nowym królem Nürburgringu. Kierowca wyścigowy Frank Stippler usiadł za kierownicą RS3 i wykręcił na północnej pętli legendarnego toru czas lepszy o 5 sekund od poprzedniego rekordu. Ten należał do Francuzów, a konkretnie do Renault Megane RS Trophy R.

### Kara za niewskazanie

Zapowiadane przez rząd podwyżki mandatów obejmą też tych, którzy próbują uniknąć punktów karnych. Chodzi o sytuację, w której właściciel pojazdu nie wskazuje sprawcy wykroczenia, na przykład kiedy samochód zostanie złapany przez fotoradar. Do tej pory kara wynosiła do 500 zł. Teraz mają przyjść podwyżki i to srogie, bo będziemy się musieli liczyć z karą nawet 8000 zł. Nie wiadomo, kiedy pomysł wejdzie w życie.



### Terenowy Morgan

Morgan to producent samochodów, który nie stara się być nowoczesny. Z premedytacją oferuje samochody podobne do tych, które produkowano w połowie XX wieku. To proste roadstery przynoszące frajdę z jazdy. Tym razem firma poszła w niespotykanym dotąd kierunku – zbudowała terenowego Morgana Plus Four CXT. Ten model ma większy prześwit (23 cm), terenowe opony, dodatkowe oświetlenie i klatkę bezpieczeństwa. Powstanie tylko osiem egzemplarzy, a koszt każdego to około 900 tys. zł.



# KIA o szalonej mocy

**KIA zbudowała konkurenta dla Mustanga. Z tym, że nie chodzi o rywala dla legendarnego dwudrzwiowego auta. Koreańczycy przygotowali elektrycznego SUV-a, który ma konkurować z Fordem Mustangiem na prąd. Z tym, który wzbudził tyle kontrowersji i emocji.**



## Kacper Jeneralski

**W**szystko wskazuje na to, że EV6 będzie poważnym konkurentem, a w topowej wersji szybszym od amerykańskiej propozycji. Parametry EV6, przynajmniej na papierze, robią duże wrażenie.

To będzie najmocniejsza KIA w historii marki. Szybsza od podwójnie doładowanego Stingera GT. W topowej wersji sprint do setki zajmie zaledwie 3,5 sekundy. To osiągi do tej pory spotykane w spalinowych autach, takich jak Lamborghini, Porsche czy Mercedes AMG.

Samochody elektryczne dały producentom dość dużą swobodę, głównie dlatego, że silniki elektryczne pozwalają na wygenerowanie dużej mocy w prostszy sposób od silników spalinowych. Dziś elektryki o ekstremalnych osiągnięciach produkują nawet małe startupy i manufaktury, dla których stworzenie kilkuset-, czy nawet tysiąckonnego auta spalinowego byłoby zbyt wielkim wyzwaniem.

## Elektryczna łamiągówka

Elektryczny układ napędowy jest nieco prostszy i pozwala się bawić w różne moce. Dlatego KIA, jako jeden z większych producentów aut, oferuje sporo opcji napędu. W zależności od rodzaju baterii, mocy i tego, czy wybierzemy napęd na jedną, czy obie osie, EV6 może mieć bardzo różny zasięg.

Podstawowa wersja ma 170 koni mechanicznych, napęd wyłącznie na tył i deklarowany zasięg 394 kilometrów. Do setki przyspiesza w 8,5 sekundy. Taka odmiana wyposażona jest w mniejszą baterię o pojemności 58 kWh.

Większy zestaw akumulatorów ma ponad 77 kWh pojemności i jest montowany w mocniejszych odmianach EV6. Mamy tu trzy warianty mocy: 229, 325 i 585 koni. Jak nietrudno się domyślić, im mocniejsza odmiana tym mniejszy zasięg. Przy 229 koniach mamy napęd na tył i możemy przejechać nawet do 528 kilometrów, a do 100 km/h dobić w 7,3 sekundy. 325-konna wersja ma zasięg, który ra-

czej nie przekroczy 500 kilometrów, a setkę przekroczy po 5,2 sekundy.

Natomiast ekstremalna odmiana to już nie więcej niż 400 kilometrów do pokonania na jednym ładowaniu. Przy czym sprint do setki w 3,5 sekundy stawia nas blisko najmocniejszych samochodów świata. Początkowo w tej mocowo-zasięgowej łamiągówce trudno się odnaleźć, z pewnością w salonach będzie ona rozwiązywana przez klientów wielokrotnie.

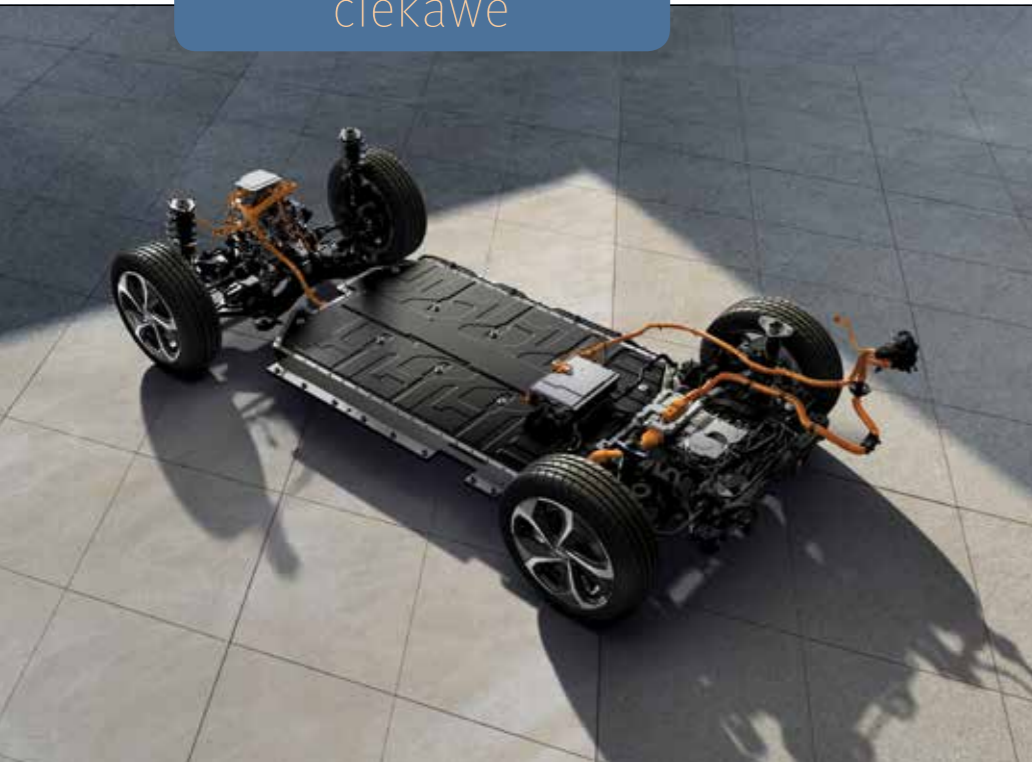
## 800-woltowa instalacja elektryczna

Na takim prądzie pracują baterie tego auta, jeśli wybierzemy wyższą wersję modelową. To duża rzecz, bo przecięt-



ne elektryki używają o połowę mniejszego napięcia. 800 V to parametr zarezerwowany dla klasy premium, na przykład Audi e-trona.

Co daje dwukrotnie wyższe napięcie? Najważniejsze jest szybkie łado-



że nadwozie o wielkości odpowiadającej segmentowi „D” oferuje tyle przestrzeni co segment „E”. EV6 ma też dwa bagażniki. Pierwszy bazowy ma 520 litrów pojemności. Jeśli złożymy tylny rząd siedzeń, możliwości przewozowe zwiększają się do 1300 litrów. Jest jeszcze drugi bagażnik, ukryty pod maską.

Jest niewielki, można w nim przewozić małe zakupy bez obawy, że będą turlać się po podłodze, albo trzymać w nim ładowarkę. Ten schowek znajduje się pod maską i dodatkową drugą pokrywą z przodu. W zależności od typu napędu może mieć 52 litry, jeśli jeździmy EV6 z napędem na tylną oś, lub zaledwie 20 litrów w wersji 4x4. To dlatego, że pod schowkiem w wersji 4x4 znajdują się dodatkowe elementy układu napędowego.

#### Schowane klamki

Linia EV6 jest nowoczesna i czysta. Klamki chowają się w poszyciu drzwi. Z jednej strony dla lepszej aerodynamiki, a z drugiej zapewne dla efektownego wyglądu. Zwisy są krótkie, a dach wygląda jak doklejony do całości. Tylne światła stanowią całość i przypominają pojazdy z filmów science fiction.

Wewnątrz mamy ogromny ekran na desce rozdzielczej, minimalizm i zupełnie płaską podłogę. W wersji GT oferowane są bardzo głębokie fotele kubełkowe, w sam raz dla rasowego modelu sportowego.

Pierwsze egzemplarze EV6 mają się pojawić w Polsce jeszcze w tym roku. Najmocniejszą odmianę można zamawiać, ale na odbiór samochodu trzeba będzie poczekać do jesieni 2022 roku. Najtańsza i najłagodniejsza odmiana 170-konna to wydatek od 179 900 zł do 217 900 zł. Mocniejsze wersje mieszczą się w przedziale od 199 000 zł do 254 900 zł. KIA EV6 GT o szalonej mocy 585 koni ma kosztować minimum 281 900 zł.



jest znacznie droższe od ładowania ze zwykłego gniazdka, ale pozwala pokonywać większe dystanse bez długich postojów.

Auto wyposażone jest w 6-stopniowy system rekuperacji, czyli odzyskiwania prądu podczas hamowania. Jest też pompa ciepła, ponoć bardzo sprawna. Zima jest dla elektryków trudnym wyzwaniem, a zdaniem producenta akumulator EV6 przy temperaturze 7 stopni poniżej zera zachowa nadal 80 proc. sprawności.

Rozstaw osi to 2,9 metra. Dzięki płaskiej podłodze i większej swobodzie rozmieszczenia elementów elektrycznego napędu, w kabinie jest więcej miejsca niż w porównywalnej wielkości aucie spalinowym.

Można zaryzykować stwierdzenie,

wanie. Przy użyciu ultraszybkiej ładowarki baterię będzie można uzupełnić w 80 proc. w zaledwie 18 minut. Natomiast wydłużenie zasięgu o 100 kilometrów ma trwać 4,5 minuty. Korzystanie z takich ładowarek

# ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



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



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



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





# SmartTruck. Przejmij Stery.

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

Dowiedz się więcej na [smarttruck.mercedes-benz.pl](http://smarttruck.mercedes-benz.pl)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

