

przewoźnik

Wynagrodzenia 10

Pakiet Mobilności 12

Granica z Białorusią 18

Po pierwsze bezpieczeństwo 66



Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej



KONTAKT
✉ uslugi@zmpd.pl



**Polski system e-TOLL
w trybie odroczonej
płatności przez
ZMPD BOX!**



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Normalności i zdrowia

Mija trudny dla nas wszystkich rok: pandemia, galopująca inflacja, wydarzenia na granicy z Białorusią, rwące się łańcuchy dostaw wymuszające przerwy w pracy fabryk sprawiły, że sytuacja jest niestabilna jak nigdy dotąd.

Jakby tego było mało, zmienia się otoczenie prawne wymuszone wdrożeniem Pakietu Mobilności. Wchodzi w życie nowe regulacje, w tym ta kluczowa, o wynagrodzeniach

kierowców. Ich przygotowanie kosztowało nas wiele nerwów i wysiłku, a mimo to dopiero w lutym przekonamy się jak wygląda rynkowa sytuacja i czy nasza praca nie poszła na marne pod naporem protekcjonizmu.

Mimo tych przeciwności, a w zasadzie wbrew nim, życzę przede wszystkim Wesołych Świąt Bożego Narodzenia a w 2022 roku powrotu do normalności i zdrowia.



Szybkie rozmowy z Rosją

40

Przelicznik wymiany pozostał na poziomie 3 zezwoleń ogólnych na jedno do i z krajów trzecich.

Multivan na nowej platformie

72

Volkswagen dumnie prezentuje nowego Multivana, zrywając jednocześnie z tradycją.

Wodorowe silniki

34

Wszystko wskazuje na to, że przewoźnikom nie uda się wykręcić od wodorowych samochodów. W takie napędy inwestują największe koncerny i dopilnują, aby nie była to zmarnowana inwestycja.



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, Mirosław Jagielski, Agnieszka Janusz, Joanna Popiołek, Agata Sobol, Beata Wagner

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

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

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

Nasze „Nie” dla handlu zleceniami transportowymi 6

Wybrany po raz piąty do Prezydium IRU prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że radykalnego rozwiązania wymaga problem pośredników w handlu zleceniami. Dotyczy on ogromnej części przewoźników w skali globalnej.



„Stoję i czekam na cud” 16

Pierwsze tygodnie nowego systemu poboru myta okazały się trudne dla kierowców, szczególnie z innych krajów.

Włochy. Mandaty za prędkość po kontroli tachografu 32

W ostatnim czasie koszmarem polskich przewoźników realizujących przewozy na terenie Włoch stały się mandaty za przekroczenia ograniczeń prędkości na podstawie odczytów z tachografu. Czy takie mandaty są legalne?

Nasze „Nie” dla handlu zleceniami transportowymi	6
Przewoźnicy z tarczą	10
Dwuznaczności Pakietu Mobilności	12
Niedopracowany e-Toll	14
Jak startował system e-Toll	16
Transport drogowy ofiarą białoruskiej polityki	18
Fotomorgana. Przyjaciele od biedy	20
ZMPD rozwija usługę T1/T2	26
Transport w 2020 roku	28
Mandaty po nowemu	30
Włochy. Mandaty za prędkość	32
Wodorowe silniki	34
Ostatni diesel Scanii	36
Partnerzy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	38
Szybkie rozmowy z Rosją	40
Ponad dwadzieścia lat Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD	42
Gdzie jest złoty środek współpracy z Ukrainą?	44
Odblokuj swoją kartę na czas tankowania!	46
Udane targi w cieniu pandemii	48
Nasza strategia to niezawodność i rzetelność	50
Od 1 grudnia, opłaty e-Toll obejmują wszystkich	52
Skuteczny monitoring i kontrola ciśnienia opon we flocie	54
Otwartość na zmiany jest paliwem dla rozwoju MARCO-OIL	56
Retro. Silnik dla gwiazdy	60
Mercedes-Benz TruckTraining: po pierwsze bezpieczeństwo	66
Unijny Pakiet Mobilności nr 1	68
Multivan na nowej platformie	72

Nasze „Nie” dla handlu zleceniami transportowymi



Prezes ZMPD Jan Buczek został wybrany po raz piąty do Prezydium IRU. Uzyskał 283 głosy, o 45 więcej od kolejnego kandydata. To piąte wybory, w których otrzymuje najwięcej głosów. O planach, jakie ma na najbliższą 3-letnią kadencję, rozmawia z Robertem Przybylskim.

■ **Jaki problem uznaje pan za najpilniejszy do rozwiązania przez IRU?**

Sprawa, która od lat wymaga radykalnego rozwiązania, to problem pośredników w handlu zleceniami. Dotyczy on ogromnej części przewoźników w skali globalnej. Funkcjonowanie niekontrolowanego w żaden sposób segmentu tzw. handlarzy zleceniami doprowadza do groźnej patologii.

Jej przykładem jest choćby kwestia powrotów aut. Nagminnie zdarza się, że gdy pod koniec tygodnia przewoźnik otrzymuje szansę załadunku sa-

mochodu, to za cenę, która nie daje żadnego zysku.

Do tego wydłużający się łańcuch zobowiązań z kaskadowym systemem pośredników powoduje, że czas oczekiwania na zapłatę za wykonanie usługi rośnie nieprawdopodobnie.

Przewoźnicy czekają na pieniądze za wykonanie usługi nawet powyżej stu dni. W tym czasie kredytują zleceniodawcę i to przy usłudze wycenionej bez marży. A przecież rentowność jest niezbędnym czynnikiem do poprawy jakości, co przekłada się także na BRD.

Z tym procederem, mimo oporów i dużego sprzeciwu zleceniodawców, musimy walczyć.

■ **Co jeszcze chce pan wprowadzić do planu działania IRU?**

Innym tematem dla IRU, który systemowo trzeba rozwiązać, jest nielegalne wykorzystywanie kierowcy do rozładunku i załadunku towaru. Kierowca odpowiada za właściwe rozmieszczenie i zamocowanie ładunku, ale nie może być darmową siłą roboczą. Zamiast wypoczynku podczas wyładunku, kiedy ma przygotować dokumenty, angażowany jest w pracę i następnie zmęczony siada za kierownicą. To jest nie do zaakceptowania. Tymczasem jest to tak powszechna praktyka, że dla jej zlikwidowania potrzeba międzynarodowego wysiłku. To dwa główne zadania, które chciałbym uruchomić w IRU.

■ **Oba problemy znane są nie do dziś. Dlaczego dopiero teraz IRU ma się nimi zająć?**

To nie jedyne problemy, jakie ma do rozwiązania IRU. Od lat Rosja podejmowała próby wdrożenia nowego systemu gwarancji celnych w transporcie drogowym, który zastąpiłby system TIR. W pewnym momencie władze rosyjskie zaczęły bardzo utrudniać posiadaczom karnetu TIR korzystanie z tej formy gwarancji, a jednocześnie zablokowały możliwość uruchomienia w IRU jego elektronicznej wersji. Rosyjska administracja celna blokuje możliwość zmiany Konwencji TIR, a bez niej, pomimo że IRU stworzyło elektroniczną wersję karnetu TIR, nie można go stosować.

Jednocześnie z blokadą pojawiły się ataki na IRU jako organizację gwarantującą, co powodowało osłabienie wizerunku IRU i mogło skutkować uniemożliwieniem odnowienia statusu stowarzyszenia wydającego i gwarantującego w systemie TIR w skali globalnej.

IRU z związku z tym zajęte było sprawami wewnętrznymi i obroną wizerunku jako rzetelnej, wywiązującej się ze wszystkich zobowiązań organizacji zarządzającej systemem TIR.

W tamtym okresie spadł poziom wydawanych karnetów TIR, co zachwiało finansami organizacji i zmuszeni byliśmy przeprowadzić reorganizację, a takie duże wyzwania jak Pakiet Mobilności i wywołany pandemią kryzys

przewozów pasażerskich koncentrowały uwagę IRU i jego merytorycznego oddziału w Brukseli.

■ **Z punktu widzenia polskiej branży kluczowe jest przygotowanie się do wejścia w życie Pakietu Mobilności. Jak ocenia pan przebieg tych prac?**

Prace prowadzone są na ostatnią chwilę, choć ZMPD wielokrotnie zwracało się do Ministerstwa Infrastruktury na różnego rodzaju spotkaniach i debatach w 2020 roku o podjęcie prac

Problemem, który systemowo trzeba rozwiązać, jest nielegalne wykorzystywanie kierowcy do rozładunku i załadunku towaru. Kierowca odpowiada za właściwe rozmieszczenie i zamocowanie ładunku, ale nie może być darmową siłą roboczą.

legislacyjnych, które zbliżą sposób naliczania wynagrodzeń kierowców do systemów obowiązujących w UE.

Sygnalizowaliśmy potrzebę rozpoczęcia takich działań, aby wypracować optymalny dla branży model. Milczenie resortu było złym sygnałem, a ponieważ przedstawiciele środowiska czuli się coraz bardziej zaniepokojeni postawą rządu, postanowiliśmy przedyskutować tę sytuację na Forum Transportu Drogowego i wypracować zdanie całego środowiska.

Nie było żadnej reakcji, więc 4 organizacje przewoźników wspólnie zwróciły się o podjęcie działań przez resort. I to także okazało się nieskuteczne, wobec czego skierowaliśmy pismo do premiera. To działało się podczas pierwszego zamrożenia gospodarki, gdy droga pisemna była jedyną możliwą formą komunikacji.

■ **Był jakiś odzew?**

Kancelaria premiera również zignorowała nasze monity. W wypowiedziach przedstawiciele administracji słyszeliśmy, że trwają intensywne prace, a za kulisami dostawialiśmy informacje, jakoby MI poczuło się niewłaściwym resortem do prowadzenia tych prac. Ministerstwo Pracy nie chciało przyjąć tematu, podobnie jak Ministerstwo Rozwoju. Przepychanka między resortami trwała przez wiele

miesięcy i nie mieliśmy informacji na temat postępu prac.

Na początku sierpnia znaleźliśmy projekt na stronach Rządowego Centrum Legislacji z terminem konsultacji do 28 sierpnia, co wyglądało, jakby administracja postanowiła sobie zadrwić z branży.

■ **Ale przecież udało się przesłać uwagi na czas.**

Zdążyliśmy z uwagami, choć biorąc pod uwagę krótki czas i okres wakacyjny zastrzeżliśmy sobie możliwość

wprowadzania zmian w trakcie dalszego procedowania.

Podczas jednego z roboczych kontaktów z MI zapoznano nas z treścią projektu. Przedstawiliśmy różne argumenty, a resort zaproponował nam wysłanie uwag, informując, że będzie jeszcze jedna szansa podczas konferencji uzgodnieniowej.

■ **Czy jest to zgodne z prawem?**

Jest to zgodne z prawem, ale to zwykły unik. Nasza branża przez lata przyzwyczaiła się do dialogu z resortem. Uczestniczyliśmy w tworzeniu różnych aktów prawnych i czuliśmy, że działamy wspólnie dla branży i dla państwa. Ten formalny unik sugerował, że nasza administracja nie zamierza brać pod uwagę naszych uwag.

Tymczasem koncepcja MI była szkodliwa, w znaczący sposób podnosiła koszty, których przedsiębiorcy na unijnym rynku nie będą mogli zrekomensować, bo rynek jest zbyt konkurencyjny.

■ **A ostatecznie uwagi zostały uwzględnione?**

Okazało się, że nasze kluczowe uwagi zgłoszone podczas konferencji uzgodnieniowej w bezpośredniej rozmowie z sekretarzem stanu MI zostały przyjęte. W ostatecznej wersji rząd odwołał się do istniejących



W ostatecznej wersji rząd odwołał się do istniejących rozwiązań podatkowych i przepisów o zabezpieczeniu społecznym, o co zabiegaliśmy. Z zapisów noweli wyeliminowano całkowicie elementy, które nie wynikały bezpośrednio z konieczności wdrożenia Pakietu Mobilności. Poważnie zmniejszono kary.

rozwiązań podatkowych i przepisów o zabezpieczeniu społecznym, o co zabiegaliśmy. Z zapisów noweli wyeliminowano całkowicie elementy, które nie wynikały bezpośrednio z konieczności wdrożenia Pakietu Mobilności. Poważnie zmniejszono kary. Rząd nie zdecydował się także na zastosowanie rocznej karencji wydawania świadectw kierowcy jako kary dla tych przewoźników, którzy naruszyli przepisy. Pozostanie miesięczny okres. Złagodzone także wymagania dotyczące baz transportowych. Muszą one pomieścić połowę wielkości floty przewoźnika.

Nie udało się jednak włączyć do noweli zapisu, aby za przewinienie karę ponosił tylko jeden podmiot, a nie

kilka. Jeżeli kierowca złamie przepis, jak to czasem się zdarza, gdy wydłuży czas jazdy wracając do domu, karę ponosi także zarządzający transportem. Dlaczego za to przewinienie ma być karana firma? Kierowcy są wysoko kwalifikowanymi pracownikami, z państwowym certyfikatem i poświadczoną podpisami znajomością firmowych regulaminów, a mimo to łamią przepisy. Wiele naruszeń wynika nie ze złej woli, lecz z braku infrastruktury, np. moteli. Do noweli nie wpisano zasady wsparcia finansowego dla przewoźników, stosowanego w innych krajach UE. Mamy nadzieję, że Sejm może zmienić projekt i uda się wynegocjować korzystne zmiany na ostatnim etapie ścieżki legislacyjnej.

■ **Jakby tego było mało, dochodzi jeszcze do ataków na granicy wschodniej. Jak w tych warunkach radzą sobie przewoźnicy?**

W każdej chwili musimy dostosowywać się do zmiennych warunków funkcjonowania naszych firm, jednak zaskakuje nas bardzo niefrasobliwość administracji. Nie liczą się skutki gospodarcze, nie liczą się skutki dla obywateli.

Takim przykładem było zamknięcie granicy w Kuźnicy bez uprzedzenia. Jest to zrozumiałe ze względu na sytuację na przejściu. Ale jak można było nie przekierować strumienia pojazdów na inne terminale? To wywołało zagrożenie humanitarne dla naszych kierowców, którzy muszą koczować przy samochodach przez kilka dni.

Nie chcę oceniać konfliktu, który ma wymiar międzynarodowy. Rozumiemy, że jest to sytuacja nadzwyczajna, ale nie możemy zaakceptować braku elementarnej empatii wobec kierowców.



e-TOLL W PAKIECIE USŁUG SCANIA

Pakiet e-TOLL jest dostępny w ramach kompleksowej oferty Scania Connected Services.

Dzięki temu wszystkie usługi istotne dla Twojego biznesu są dostępne w jednym miejscu!

Dowiedz się więcej: www.kontaktscania.pl/ScaniaOnline

SCANIA

Przewoźnicy z tarczą



Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym nabrała niezwykłego tempa. Wszystko jest robione bardzo późno, ale dobra wiadomość jest taka, że większość postulatów branży została uwzględniona.

Piotr Gawelczyk
Robert Przybylski

Jeszcze 14 grudnia podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury przewoźnicy przekonywali Ministerstwo Infrastruktury, by nowelizację ustawy o transporcie drogowym ograniczyć jedynie do koniecznych zmian wynikających z unijnego prawa. Argumentują, że powstrzymanie się od wprowadzania dodatkowych elementów ułatwi funkcjonowanie firmom na rynku zdestabilizowanym przez wejście Pakietu Mobilności.

Dodatkowe kary i ograniczenia szkodząby firmom transportowym przez zwiększanie nakładanych na nie obciążeń, mogących zakłócać konkurencyjność na rynku. Branża postulowała wykreślenie z projektu przepisów mówiących o dodatkowych, niewynikających z unijnych przepisów karach.

Sejm odrzuca poprawki

We wtorek 14 grudnia posłowie odrzucili wszystkie poprawki, jakie sugerowała branża. Ministerstwo Infrastruktury tłumaczy, że musi je przeanalizować i szansa na ich wprowadzenie będzie w Senacie w połowie stycznia. – Senat zajmie się nowelizacją po Nowym Roku, mamy kilkanaście dni na poprawki – podsumowuje wiceminister infrastruktury Rafał Weber. – W najważniejszych aspektach potrafiliśmy znaleźć dobry kompromis, który pozwoli wdrożyć Pakiet Mobilności i nie odbije się on mocno na funkcjonowaniu polskich firm transportowych – uważa wiceminister. Prze-

pisy mają obowiązywać od 2 lutego 2022 roku.

Przewoźnicy proszą o pilne procedowanie nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, ponieważ muszą mieć jeszcze czas na zmianę systemów rozliczeniowych i księgowych. Przyznają jednak, że większość postulatów branży udało się wdrożyć w wersji noweli przyjętej przez rząd 7 grudnia. – W mojej ocenie przyjęliśmy kluczowe sprawy i dać przewoźnikom komfort pracy w UE i w najłagodniejszy możliwy sposób zmniejszyć obciążenia finansowe – podkreśla wiceminister Weber.

Przypomina, że kierowcy w kabotażu i przerzutach delegowani są na takich samych zasadach jak każdy inny zatrudniony w Polsce, a pracujący zagranicą, co jest zgodne z postulatami branży. Przepisy nie obejmują przewoźników krajowych.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przypomina, że dostosowująca krajowe przepisy do Pakietu Mobilności nowelizacja ustawy o transporcie drogowym jest dla bran-

Planowane posiedzenia komisji i podkomisji sejmowych

wg dat · wg komisji · wg podkomisji



09:38:42

ży transportowej jedną z najistotniejszych kwestii, ze względu na ogromny wpływ na funkcjonowanie przewoźników w najbliższych latach.

Wynika to z konieczności wdrożenia przepisów Pakietu Mobilności oraz powiązanej z nimi zmiany zasad wynagradzania kierowców, co oznacza nieunikniony wzrost kosztów dla właścicieli firm transportowych. – Pakiet Mobilności to nic innego jak Nowy Ład Transportowy w międzynarodowym transporcie drogowym – porównuje Piotr Mikiel. – Zdawaliśmy sobie sprawę z faktu, że branża musi mieć czas na przygotowanie się do tych zmian. Dlatego nie czekając na podjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury prac nad krajowymi przepisami wdrażającymi Pakiet Mobilności, sami wystąpiliśmy do resortu, prosząc w 2020 roku o to, by resort jak najszybciej rozpoczął stosowne działania. Szkoda, że prace legislacyjne trwały tak długo. Ten brak czasu spowodował, że jako środowisko skoncentrowaliśmy się nad najważniejszymi zmianami zawartymi w projekcie nowelizacji – powiedział dyr. Mikiel.

Wynegocjowanie z Komisją lepszych warunków

Podkreślił pragmatyzm przewoźników. – Można długo dyskutować, kto zawiął, a kto nie w całym procesie związanym z Pakietem Mobilności. Nadal zachęcamy do prowadzenia dyskusji z Komisją Europejską i próby wynegocjowania lepszych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej przez naszą branżę, ale by móc funkcjonować na tym rynku, musimy się dostosować do obowiązujących przepisów. Nie mamy czasu na przekładanie prac nad nowelizacją ustawy; firmy muszą mieć czas na przygotowanie nowych umów o pracę dla kierowców. A tego z dnia na dzień nie da się zrobić – podkreśla dyr. Mikiel.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD dobrze ocenia zauważoną przez przewoźników dobrą wolę resortu infrastruktury i współpracę z branżą transportową. – Sporo zgłaszanych przez nas sugestii zostało w dużej części uwzględnionych. Za zrozumienie naszego stanowiska

należą się resortowi infrastruktury podziękowania, ze szczególnym uwzględnieniem podziękowań dla ministra Rafała Webera – dodaje przedstawiciel Zrzeszenia.

Po wcześniejszym przedstawieniu założeń projektu nowelizacji ustawy, wiceminister infrastruktury Rafał Weber podziękował przewoźnikom za merytoryczną współpracę i ponownie zapewnił, że na etapie dalszych prac legislacyjnych zostaną wprowadzone zmiany, o które postulowali transportowcy.

Poseł Mirosław Suchoń podkreślił fakt, że branża wypracowała jednolite stanowisko i na kolejnych spotkaniach uzgodnieniowych konsekwentnie je prezentowała. Wtórował mu zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury Piotr Król. – Czasami prowadzone były bardzo męskie rozmowy, ale dzięki temu jasno wybrzmiały wszystkie uwagi przewoźników – powiedział poseł, który uczestniczył w przeprowadzonym dzień wcześniej Forum Transportu Drogowego.

★*Dwuznaczności Pakietu Mobilności

Nadal nie ma jasności, od kiedy liczyć kabotaż, a także delegowanie w transporcie.



Robert Przybylski

Pakiet Mobilności zawiera sporo niedopowiedzianych, a przy tym istotnych szczegółów. Komisja Europejska obiecała, że do końca 2021 roku przygotuje pytania i odpowiedzi w sprawie lex specialis, czyli delegowania w transporcie. – Ze strony Komisji nadchodzą sygnały, że w tym roku lub na początku przyszłego opublikuje te informacje – zauważa stała przedstawicielka ZMPD przy UE Margareta Przybyła.

Kiedy zaczyna się delegowanie?

Dla przewoźników zestaw odpowiedzi ma kluczowe znaczenie, bowiem powinien określić, kiedy się zaczyna, a kiedy kończy delegowanie, oraz podać przykłady. – Będą to różne scenariusze, a dzięki nim przedsiębiorcy dowiedzą się, kiedy wypłacić wyn-

agrodzenie zgodnie ze stawkami kraju przyjmującego – tłumaczy przedstawicielka ZMPD.

Dodaje, że podstawą do opracowania zestawu pytań i odpowiedzi będzie analiza prawna Komisji Europejskiej stosowania przepisów lex specialis. – Punktem spornym jest określenie, od którego momentu liczyć delegowanie. Czy zaczyna się w momencie wjazdu na teren kraju i kończy wraz z wyjazdem? Niektórzy członkowie Grupy ekspertów ds. delegowania kierowców są zdania, że niezależnie od tego w jakim celu nastąpił wjazd (np. podczas wykonywania transportu dwustronnego), licznik delegowania powinien odmierzać czas już od momentu przekroczenia granicy. Tymczasem Pakiet Mobilności mówi jasno, że przewozy dwustronne nie są objęte delegowaniem.

ZMPD uważa, że w przypadku operacji transportowych takich jak kabotaż czy cross trade, mających związek z operacją dwustronną, delegowanie należy liczyć od załadunku do rozła-

dunku – podkreśla Przybyła. Przyznaje, że stanowisko KE jest w tej kwestii nadal niejasne, a przewoźnicy potrzebują pilnie jednoznacznego wskazania reguł.

Państwa nie są gotowe do wdrożenia Pakietu Mobilności. To kolejny problem, bo już 2 lutego 2022 roku dyrektywa o delegowaniu będzie transponowana w krajowym prawodawstwie. – Wygląda na to, że tylko kilka krajów wdroży lex specialis na czas – zwraca uwagę przedstawicielka ZMPD.

Unijny rejestr delegowanych

Wraz z nowym prawem zacznie funkcjonować nowy rejestr delegowanych kierowców. – Od 2 lutego 2020 r. krajowe bazy danych zastąpi europejski system IMI (Internal Market Information System). Przewoźnicy będą zobowiązani zarejestrować w nim wszystkich kierowców, którzy będą świadczyli usługi transportowe objęte zasadami delegowania.

piero na styczeń, a od 2 lutego rejestr stanie się obowiązkowy – przypomina przedstawicielka ZMPD.

Podkreśla także, że lex specialis ujednocli zestaw dokumentów w pojeździe. – Po 2 lutego wymagane będą tylko 3 dokumenty: w przypadku świadczenia usług transportowych objętych delegowaniem potwierdzenie zarejestrowania w IMI oraz list przewozowy (także w formie e-CMR, KE podkreśla, że państwa muszą akceptować elektroniczne dokumenty) i wydruk z tachografu. Paski wypłat oraz kopie umów o pracę będą wysyłane przez pracodawców na wyraźne żądanie organów kontrolnych. W sumie są to ułatwienia dla przewoźników – zaznacza Przybyła.

Komisja interpretuje

Wiosną 2021 roku Komisja Europejska powołała Grupę ekspertów ds. delegowania kierowców. Pierwsze posiedzenie odbyło się 7 maja i od tego czasu przeprowadzono 6 spotkań. Organizatorem jest KE i wszystkie zebrania są zdalne.

W skład grupy eksperckiej wchodzi przedstawiciele Komisji Europejskiej z DG MOVE oraz po dwóch przedstawicieli z państw członkowskich: z resortów transportu i pracy. Poza nimi jest kilkunastu reprezentantów pracodawców i związków zawodowych, w tym firmy rozliczające czas pracy.

Z Polski w grupie działają: Margareta Przybyła z ZMPD, Joanna Jasiewicz z TLP, Bartłomiej Zgudziak z grupy Inelo. Administrację reprezentuje Artur Wachnik z Inspekcji Transportu Drogowego. Z ramienia IRU w grupie zasiada Oleg Kamberski, który zajmuje się kwestiami społecznymi.

Przedstawicielka ZMPD podkreśla, że grupa jest ciałem doradczym dla KE, ma wypracować rekomendacje, które dla Komisji nie są jednak wiążące. Ostateczna decyzja dotycząca interpretacji prawa należy do Komisji Europejskiej. Przyznaje, że na forum grupy aktywni są przede wszystkim przewoźnicy, a przedstawiciele państw raczej słuchają. Wbrew pozorom np. Francuzi nie są bardzo aktywni, ponieważ mają mały udział w transporcie międzynarodowym, a ich przepisy krajowe już na dzień dzisiejszy zakładają stosowanie zasad delegowania nawet w przypadku kierow-

Rejestr unijny

Co to jest IMI?

IMI jest platformą do wymiany pomiędzy administracjami krajów UE informacji dotyczących między innymi delegowania oraz transgranicznego świadczenia usług. Platforma IMI używana jest do koordynacji wdrożeń i funkcjonowania 67 administracyjnych procedur w 17 obszarach prawnych. Pierwsza wymiana informacji nastąpiła w 2008 roku i jest udoskonalana. Początkowo zapewniała wymianę 30 zapytań miesięcznie, aby w 2019 roku dojść do ponad 1500 miesięcznie. W IMI zarejestrowanych jest ponad 12 tys. instytucji rządowych i łącznie ponad 35 tys. użytkowników. IMI służy także do komunikacji z odpowiednimi urzędami. Platforma zapewnia automatyczne tłumaczenie tekstu. W ramach lex specialis zdecydowano o stworzeniu specjalnego interfejsu publicznego, który ma pozwolić na rejestrowanie delegowanych kierowców poprzez system IMI.

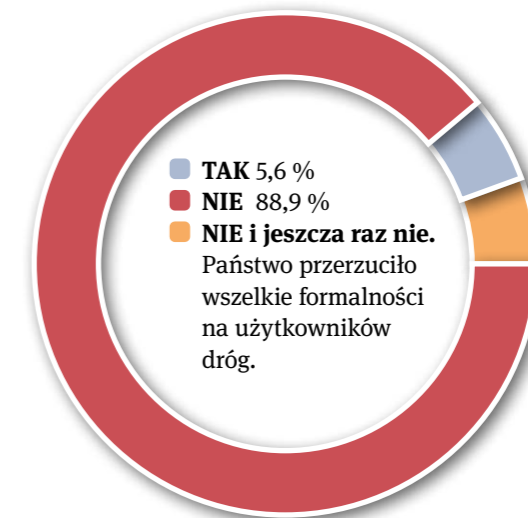
ców wykonujących transport dwustronny (co po wejściu w życie lex specialis będzie musiało ulec zmianie).

Prace grupy nie wyczerpują wszystkich wątpliwości interpretacyjnych. Są jeszcze pytania dotyczące rozporządzeń 1071/2009 i 1072/2009, które w znowelizowanej formie zaczną obowiązywać od 21 lutego. W ich przypadku kluczowym jest pytanie, od kiedy liczy się okres „cooling off” powiązany z kabotażem. Tam też zapisany jest obowiązkowy powrót ciężarówki do bazy co 8 tygodni.

Interpretacją tych przepisów zajmie się Komisja samodzielnie, bez udziału grupy eksperckiej. Głosem środowiska przedsiębiorców w dyskusji z KE jest IRU, które powołało grupę roboczą ds. Pakietu Mobilności. Jest w niej także przedstawiciel ZMPD (Margareta Przybyła). Grupa omawia kwestie interpretacyjne dotyczące m.in. wyżej wymienionych dwóch rozporządzeń. IRU już wysłało do Komisji Europejskiej trzy pakiety pytań dotyczących czasu pracy, delegowania i kabotażu.

W odpowiedzi na pytania IRU Komisja opublikowała m.in. dwa zestawy pytań i odpowiedzi dotyczące czasu pracy. Na pozostałe wyjaśnienia przewoźnicy jeszcze czekają.

ZMPD poprosiło przewoźników o ocenę systemu e-Toll. Ankiety nadeszło niewielu członków Zrzeszenia, a ich opinie o nowym systemie poboru myta nie zaskakują.



PYTANIE 7.
CZY WDROŻENIE SYSTEMU E-TOLL USPRAWNIŁO U PAŃSTWA W FIRMIE PROCES WNOSZENIA OPŁAT?

Na początku grudnia ZMPD zapytało przewoźników o opinię o nowym systemie poboru myta. Wśród respondentów ponad 44 proc. używa zewnętrznych systemów lokalizacyjnych (ZSL), ponad 33 proc. aplikacji na telefon i nieco ponad 22 proc. urządzeń pokładowych (OBU). Duża popularność aplikacji wynika z braku urządzeń do profesjonalnego rozliczania myta. Ten powód wskazało blisko 47 proc. ankietowanych. Dla jednej trzeciej aplikacja jest wystarczającym rozwiązaniem. Dla co siódmego przedsiębiorcy aplikacja jest chwilowym rozwiązaniem: firma czeka na dostawę urządzeń lub na rejestrację urządzenia OBU.

Tylko co ósmy przewoźnik nie miał problemów z działaniem aplikacji. Blisko 47 proc. ujawniło, że aplikacja zawiesza się, reszta wskazuje na nagłe wyłączenie się aplikacji, spowalnianie działania telefonu, nieprawidłowe naliczanie opłat i kłopotliwą obsługę.

Ponad 69 proc. przewoźników korzystających z OBU lub ZSL nie natknęło się na problemy. Reszta mówi o trudnościach z przesyłem danych.

Przewoźnicy nisko ocenili system e-Toll. Niecałe 27 proc. nie miało zastrzeżeń do korzystania z e-Toll. Pozostali nie mogli sprawdzić transakcji, narzekali na brak aktualnej informacji o stanie konta, nie mieli pewności czy system pobiera myto, nie mieli pewności, że system włącza się, nie otrzymywali not obciążeniowych za przejechane odcinki.

Niskie oceny zyskała także funkcjonalność systemu. Tylko 17,6 proc. ankietowanych nie miało zastrzeżeń, reszta uważa, że e-Toll jest zbyt skomplikowany w obsłudze, nie wystawia edytowalnych raportów, noty przychodzą ze znacznym opóźnieniem, sama strona e-Toll nie jest wystarczająco czytelna, system nie pozwala na sprawdzenie tras. Przedsiębiorcom brak także sortowania aut według numerów rejestracyjnych.

Podsumowując - 95 proc. ankietowanych uważa, że e-Toll nie ułatwił firmom funkcjonowania. Przedsiębiorcy wskazują, że państwo przerzuciło na nich wszystkie formalności. Ponad 61 proc. przewoźników wskazuje, że wprowadzenie e-Toll zwiększyło ich koszty. Zwracają uwagę na konieczność zakupu urządzeń oraz ponoszenia opłat za transmisję danych. Jednocześnie nie potrafią podać dokładnych sum, ponieważ opłaty naliczają się z dużym opóźnieniem i działają księgowości nie mają pełnych danych.

e-Toll zarejestrowano 1,371 mln pojazdów, w tym 1,167 mln (85 %) pojazdów ciężkich i 204 tys. (15 %) pojazdów osobowych. KAS podaje, że 75 proc. użytkowników mających samochody ciężarowe wnosi opłaty w trybie prepaid. „Jest to analogiczna proporcja, jak dla wygaszonego systemu viaTOLL”, zauważa KAS.

Informatycy twierdzą, że tak skomplikowany system informatyczny jak e-Toll musi popracować pół roku, aby wyeliminować wszystkie błędy. Przedsiębiorcy nie chcą jednak za nie płacić.

Przychody rosną

Administracja zapewnia, że system działa coraz lepiej. KAS podaje, że w systemie e-Toll w październiku 2021 r. kwota pobranych opłat wyniosła 101,8 mln złotych i zasilila Krajowy Fundusz Drogowy. Podana kwota uwzględnia 30-procentową zniżkę. Kwota naliczona (bez zniżki) wyniosła w październiku 145,4 mln zł, czyli o ok. 30 mln zł mniej od wpływów, jakich należy spodziewać się jesienią.

KAS podkreśla, że opłaty naliczone na przełomie października i listopada osiągnęły już poziom wyższy o ponad 0,3 mln zł niż średnie wpływy z systemu viaTOLL w 2020 roku.

W ostatnim tygodniu października średnia dzienna sięgała 5,2 mln zł (bez uwzględnienia zniżki), w pierwszym tygodniu listopada średnia dzienna sięgnęła 5,3 mln zł opłat naliczonych. Jest to o milion zł mniej niż średnia dzienna z września.

KAS podał, że średnie dzienne wpływy w e-Toll w listopadzie br. wyniosły 5,2 mln zł (3,6 mln zł - z uwzględnieniem 30-procentowej obniżki). Najwyższe wpływy odnotowano 24 listopada, kiedy to kwota wpływu przekroczyła poziom 6,95 mln zł (bez uwzględnienia 30-procentowej obniżki).

Z pomiarów GDDKiA wynika, że tegoroczny ruch pojazdów ciężkich we wrześniu był większy o 5 proc. od notowanego w 2020 roku. Generalna Dyrekcja nie opublikowała statystyk ruchu z października, ponieważ informacje czerpała z wyłączono na koniec września systemu viaTOLL.

Przetwarzanie danych

Niedopracowany e-Toll

Przewoźnicy cały czas narzekają na trudną rejestrację i logowanie w systemie e-Toll, który ma także kłopoty z wyliczaniem myta. KFD zbiera miesięcznie 30 mln zł mniej niż w starym systemie.

Robert Przybylski

Choć od uruchomienia e-Toll minęło kilka miesięcy, a od 1 października e-Toll jest jedynym sposobem płacenia za przejazd dla samochodów ciężarowych na drogach zarządzanych przez GDDKiA, przewoźnicy nadal mają problem z rejestracją w systemie poboru myta i z logowaniem.

Nieprzyjazny system

System jest znacznie mniej przyjazny dla użytkownika od wyłączonego viaTOLL. Płatnik sam wybiera metodę płatności za drogę. KAS podał, że na początku listopada 37 % ciężarówek płaciło za przejazd urządzeniem z aplikacją e-Toll, 34 % wybrało urządzenie pokładowe OBU, zaś 29 % urządzenie ZSL.

Zaskakuje duży odsetek samochodów ciężarowych z aplikacją. W skle-

pie Google aplikacja e-Toll otrzymała ocenę 1,2 punktu na 5 możliwych. Pomimo upływu czasu, nadal krytykowana jest trudna rejestracja i zawieszający się system.

Trudno dziwić się, że aplikacja Autopay, stworzona pierwotnie dla aut osobowych, stała się wyborem dla kierowców ciężarówek. Spółka Autopay Mobility informuje, że wśród zarejestrowanych ma 80 tys. kierowców aut ciężarowych, czyli co dziesiątego użytkownika aplikacji.

Aplikacja Autopay jest znacznie lepiej przyjęta od państwowej, klienci ocenili ją na 4,5 punktu. Jest prawdopodobnie najczęściej używana do płacenia za drogi w Polsce. Jednak nawet jej twórcy nie połączyli się w płynny sposób z e-Toll i zdarza się, że system nie pobierze opłaty podczas któregoś z przejazdów.

Nie zawsze pobrane opłaty

Od wad działania systemu e-Toll nie uwalniają nawet certyfikowane przez

KAS urządzenia pokładowe lub zewnętrzne systemy lokalizacyjne. Nie wszyscy kierowcy otrzymują obciążenia za przejechane kilometry. Bywa, że pokonanie tej samej trasy przez ten sam pojazd skutkuje naliczeniem dwóch różnych opłat. Przedsiębiorcy obawiają się, że kłopoty z łącznością lub sprzętem zakończą się słonymi karami.

Krajowa Administracja Skarbowa zapewnia, że traktuje okres wdrożeniowy ulgowo. W razie problemów technicznych kierowca ma na zapłatę za przejazd 3 dni. Administracja obniżyła o 30 proc. ceny myta.

KAS poinformował, że od 1 października do 30 listopada służby kontrolne (funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej oraz Inspekcji Transportu Drogowego) przeprowadziły 21 123 kontrole opłat e-Toll, w tym 1841 kontroli, w których stwierdzono nieprawidłowości. Statystyka obejmuje łącznie pojazdy ciężkie i lekkie (osobowe).

Na początku grudnia w systemie

Jak startował system e-Toll

„Stoję i czekam na cud”

Pierwsze tygodnie nowego systemu poboru myta okazały się trudne dla kierowców, szczególnie z innych krajów.

Piotr Gawelczyk

„Kpina”, „patologia”, „porażka” – takimi słowami przewoźnicy i kierowcy określali na przełomie września i października w mediach społecznościowych system e-Toll, który w piątek 1 października 2021 roku zastąpił całkowicie viaTOLL. Przedsiębiorcy do ostatniej chwili zgłaszali problemy - od rejestracji, poprzez obsługę aplikacji, po dostęp do urządzeń OBU.

Schody od pierwszego dnia

Zgodnie z przypuszczeniami transportowców pierwszy dzień samodzielnego działania nowego systemu poboru opłat e-Toll przyniósł poważne prob-

lemy. Przewoźnicy, z którymi rozmawialiśmy, skarżyli się m.in. na problemy podczas rejestracji pojazdów online, zrywane połączenia GPS i brak bieżącej informacji na temat ponoszonych płatności. Niektórzy zgłaszali brak urządzeń. – Współczuję obywatelom – skomentował pierwszy dzień e-Toll jeden z przewoźników.

Symptomatyczna jest historia z jednego z parkingów pod Siedlcami, gdzie zapytaliśmy przewoźników o aktualną sytuację. Jeden z azerskich kierowców od czwartku czekał na nim na kod do aktywowania urządzenia e-Toll. Na oba podane na ulotce numery telefonów nie mógł się dodzwonić. Numer infolinii e-Toll na 800 nie odpowiadał, natomiast warszawski numer przy niektórych połączeniach informował, że jest ponad stu oczekujących.

Kierowca był bliski płaczu, właściciel firmy w Azerbejdżanie też nie potrafił pomóc, a nerwowość zwiększała zbliżający się termin dostawy ładunku w Niemczech.

Po kolejnych próbach udało się w końcu zdobyć kod aktywacyjny urządzenia.

Z kolei przewoźnik z Rosji postanowił użyć aplikacji na telefon. Pomimo ponadgodzinnych starań, kiedy aparat co chwilę się zawieszał, program e-Toll nie uruchomił się. Zniecierpliwiony kierowca pojechał, tłumacząc decyzję koniecznością dowiezienia ładunku na czas.

Inni przewoźnicy ze wschodu w większości przyjechali z urządzeniami kupionymi i zarejestrowanymi wcześniej. Czekali tylko na kody do aktywowania urządzeń.



Innym nie było łatwiej

Krzysiek, polski kierowca, jest przekonany, że na początku „będzie to słabo działało” i potrzebne będzie pół roku, żeby wszystko się ułożyło. – Kazali podłączyć urządzenie 1 października pod zapalniczkę. Dzisiaj jest pierwszy dzień, więc myślę, że nie powinni karać. System, jak dostanie naraz tyle danych, na pewno będzie zamulony. Nasza firma ma 10 samochodów, a co z takimi, które mają po 200 aut? – pytał retorycznie kierowca.

Jeden z przewoźników z Sochaczewa nie ma wątpliwości: Teraz jesteśmy w trakcie testów. Mam 10 samochodów; kupiliśmy OBU, ale wciąż czekamy na ich certyfikację. Aplikacja? – odradza. Stosujemy ją z przymusu, bo nie ma urządzeń. Tylko co z tego, że jest zainstalowana, skoro zrywa połączenie? Zadzwonię przy was do mojego kierowcy, który jest w trasie na A2 i potwierdzi moje słowa (potwierdził, GPS świecił na czerwono). Wczoraj (tj. w czwartek 30 września) rejestrowałem auta, trudno było skonfigurować telefon. Nie można było wybrać państwa, pojawiała się informacja „no result”. Dlatego najlepiej korzystać z dostawcy GPS albo z urządzeń OBU. Telefon nie daje gwarancji bezpieczeństwa. Co w przypadku, jeśli GPS się zawiesi? Kto ponosi za to odpowiedzialność – przewoźnik czy zewnętrzny dostawca? Z viaTOLL nie było żadnych problemów, wszystko było jasne. Wystarczyło doładowanie na konkretny czas i tyle. A teraz pierwsze co działa, to taryfikator kar

– wskazuje przewoźnik.

Dla Pawła, przewoźnika z Myszyńca, największym problemem jest brak możliwości bieżącego nadzoru, czy urządzenie działa czy nie. Nie ma możliwości sprawdzania na bieżąco, czy pieniądze są pobierane. – Oczywiście mogą to sprawdzić logując się na konto i wchodząc na e-Toll.gov. Ale i tam mam tylko widoczną zieloną ikonę, że system działa. I tyle. Tak naprawdę zanim dotrze do mnie informacja, że system się zawiesił, już będę ukarany mandatem. Dlatego najważniejszy dla mnie jest monitoring, czy to w ogóle działa, czyli czy została pobrana opłata. W viaTOLL każdy samochód miał oddzielne konto, teraz opłaty są podawane procentowo ogółem, na wszystkie pojazdy. Muszę na piechotę sprawdzać, który samochód ile przejechał. Zalogowałem się tydzień przed zamknięciem viaTOLL. Przez pierwsze dni pieniądze nie schodziły z konta, przez 24 godziny nie mogliśmy się dodzwonić na infolinię, żeby ktoś nam powiedział, co się dzieje – czy pieniądze schodzą z konta czy nie, czy to będzie działało z opóźnieniem, czy będzie można zapłacić wstecz. Poza tym informacja o tym, że nie zapłaciłem za jakiś odcinek przyjdzie mi dopiero po miesiącu. Przede mną nieprzespane noce – spodziewa się przedsiębiorca.

Skołowane konta

O kłopotach kierowców ciężarówek w tym początkowym okresie informowały także media. Portal trans.in-

fo: wszystkie firmy, które wyposażyły pojazdy w urządzenia Telepass, mają problem. Nie ruszył operator – system padł.

Aplikacja nie działa tak, jak powinna. Ludzie doładowują konta, pieniądze znikają im z banku, ale urządzenia nadal są niedoładowane. Są również różnice w opłatach. Niektórzy robili wewnętrzne eksperymenty i 30 września przejazd w jedną stronę robili na viaTOLL-u, powrót tym samym odcinkiem na e-Toll-u. I naliczało im zupełnie inne wysokości opłat.

Portal rmf24.pl: „Dochodzi godzina 6:40. Jestem kierowcą tira. Urządzenie DKV Europe, które dostarczył nam pracodawca, w systemie e-Toll nadal nie działa (nie loguje się do systemu). Kazano nam stać, dopóki nie zadziała. Jest nas wielu, którym te urządzenia nie działają” – napisał maila do rmf24.pl Krzysztof. Kolejny słuchacz Karol dodał: „Posiadam urządzenie od UTA, u mnie też nie działa. Od rana nie chce zalogować się do systemu. Niestety nie mam tego komfortu, żeby stać i czekać na cud, jeździć cysterką spożywczą. Stary viaTOLL już nie działa, przestał pikać pod bramkami”.

Portal rmf24.pl przypomniał przy tej okazji, że przewoźnicy z Forum Transportu Drogowego zaapelowali do premiera Mateusza Morawieckiego, aby przedłużył działanie systemu poboru opłat drogowych viaTOLL do czasu przeprowadzenia testów i osiągnięcia wymaganej sprawności nowego systemu.

Za brak rejestracji w e-Toll-u lub brak opłaty za przejazd grozi im nawet 1,5 tys. zł kary.

Transport drogowy ofiarą białoruskiej polityki

W środku jesienno-zimowego sezonu przewozowego reżim Łukaszenki rozpoczął hybrydową wojnę na granicy z Unią. Cierpią na tym kierowcy, przewoźnicy oraz ich klienci.



Robert Przybylski

Ciężarówki stoją po kilka dni na terminalach granicznych z Białorusią. Kierowcy czekają w wielokilometrowych kolejkach w Polsce, na Litwie, Łotwie i Białorusi. Samochody tłoczą się na poboczach, a kierowcy nie mają do dyspozycji żadnego zaplecza sanitarnego.

Groźba zerwania łańcuchów dostaw

Po sterowanym przez służby Łukaszenki ataku migrantów na przejście w Kuźnicy, polskie MSWiA zamknęło

je 9 listopada. Dla tirów pozostają otwarte jeszcze dwa: Koroszczyń i Bobrowniki. Także kolejowe przejścia są czynne.

Polska jest główną trasą tranzytową dla przewozów na trasie wschód-zachód. Przez polsko-białoruską granicę przejeżdża 10 proc. rosyjskiego importu, w tym produktów spożywczych, artykułów pierwszej potrzeby, produktów medycznych, surowców, komponentów, opakowań i sprzętu. Ponad 90 proc. dostaw przypada na transport drogowy.

W pierwszych dziewięciu miesiącach roku przez granicę polsko-białoruską przejechało ponad 904 tys. samochodów ciężarowych, o 17 proc. więcej niż w ub.r., i jest to wynik bli-

ski rekordowego w tym wieku.

Rosnące kolejki tirów i wydłużający się czas odbioru dostaw zaniepokoiły rosyjskich importerów. Reprezentująca zagranicznych inwestorów Rada Konsultacyjna ds. Zagranicznych Inwestycji (FIAC) przesłała 18 listopada list do rządu rosyjskiego z prośbą o interwencję w sprawie sytuacji na polsko-białoruskich przejściach drogowych. Biznes prosił wicepremiera Federacji Rosyjskiej Andrieja Bielousowa o pomoc w zapewnieniu koordynacji międzyresortowej i przygotowaniu do zwiększenia ruchu towarowego przez granicę rosyjsko-łotewską.

Inwestorzy skupieni w FIAC (w tym Danone, Mars, Metro, PepsiCo, Sanofi, Coca-Cola, Unilever) obawiają się,

że zablokowane granice dla przewozów drogowych doprowadzą do zerwania łańcucha dostaw i to tuż przed świętami. „Utrzymywanie się obecnej sytuacji może znacząco wpłynąć na łańcuch dostaw i dostępność towarów dla ludności, zwłaszcza biorąc pod uwagę rosnący obrót towarowy i zwiększony popyt na produkty w przeddzień świąt noworocznych” – ostrzegł FIAC w cytowanym przez rosyjski dziennik Kommiersant liście.

Straty dla biznesu

Kolejki tirów grożą pustymi półkami, ale oznaczają też straty dla przewoźników. Dzień postoju ciężarówki to koszt 500 euro, oszacował FIAC. Według FIAC korki zaczęły się również tworzyć na alternatywnych trasach przez Łotwę lub Litwę. Jazda tymi trasami, z uwagi na nadkładanie drogi w stosunku do trasy przez Białoruś, zwiększa koszty o co najmniej 300 euro za samochód. Korzystanie z innego transportu, zauważa FIAC, wiąże się ze znacznym wzrostem kosztów dostawy.

Straty grożą także samej Białorusi, której przewoźnicy opanowali transport na tym szlaku. W kolejkach do terminali przeważają samochody z rejestracjami białoruskimi i rosyjskimi.

Dla zarejestrowanych na Białorusi ponad 3 tys. firm międzynarodowego transportu samochodowego, swoboda przejazdu ponad 20 tys. należących do nich samochodów ma podstawowe znaczenie.

W tym roku ich przychody zapewnią Białorusi 1,7-1,8 mld dol. Premier Białorusi Roman Gołowczenko spodziewa się, że w przyszłym roku mogą przekroczyć 2 mld dol. Ocenia, że transport samochodowy pod względem wielkości eksportu usług informatycznych.

Nawet te poważne wpływy nie powstrzymały reżimu Łukaszenki od zaogniania sytuacji, przez popychanie kolejnych fal migrantów do ataku na graniczne płoty. Wszystkie były wspierane przez białoruskie służby.

W końcu Polska zagroziła 19 listopada zamknięciem przejścia kolejowego w Kuźnicy. Rozważne było także zamknięcie wszystkich terminali ko-



Dzień postoju ciężarówki to koszt 500 euro. Korki zaczęły się również tworzyć na alternatywnych trasach przez Łotwę lub Litwę. Jazda tymi trasami, z uwagi na nadkładanie drogi w stosunku do trasy przez Białoruś, zwiększa koszty o co najmniej 300 euro za samochód.

lejowych. Przez Białoruś przejedzie w tym roku 14 tys. pociągów z Chin do Europy.

Regularny atak

Najpoważniejszy atak miał miejsce w Kuźnicy 8 listopada. MSWiA podało, że doszło wtedy do regularnej bitwy, w której po stronie białoruskiej byli głównie mężczyźni w wieku do 30 lat. – Jakby wojska nacierały. Niby cywile, ale zachowują się jak wojsko. Dlaczego na granicę się nie zgłoszą z dokumentami, tylko tną zasieki? Dlaczego mamy ich wpuścić? Ci, co prześlizgnęli się przez granicę, włamują się do stodół, samochodów, bo noce już zimne – opisuje prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero.

Od rana 8 listopada kolumny migrantów maszerowały drogą na przejście w Kuźnicy. Chociaż tarasowały jezdnię, białoruskie służby nie interweniowały, gdy latem rozpędzały nawet kilkuosobowe grupki.

Kiedy atak w Kuźnicy nie powiódł się, białoruskie ciężarówki przewoziły migrantów w inne miejsca i ułatwiały im atak, oślepiając polskich funkcjonariuszy i żołnierzy laserami lub udostępniając im granaty hukowe.

29 listopada w okolicy Terespoła ostrzelano maszty oświetleniowe, ustawione przez polskich żołnierzy na granicy z Białorusią. Reflektory zostały zniszczone z broni pneumatycznej, wojsko znalazło śrut.

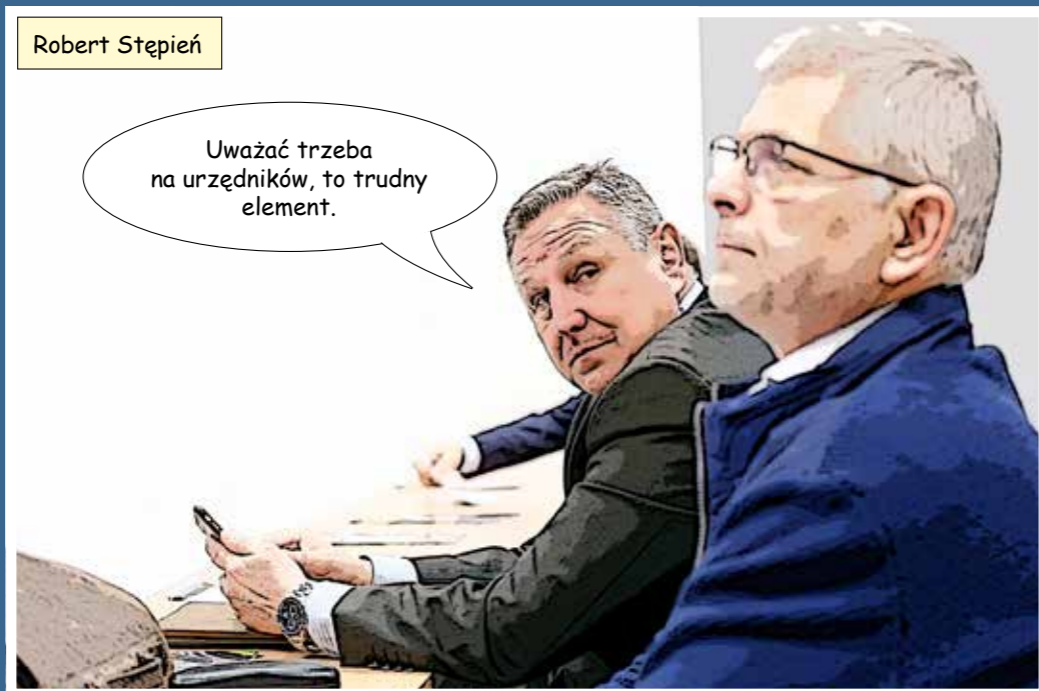
– Próby sforsowania polskiej granicy, które są podejmowane od kilku dni, mają coraz bardziej brutalny charakter. Odbywają się z użyciem niebezpiecznych narzędzi, np. miotaczy gazu. Mamy do czynienia z bardzo agresywnymi i skrajnymi działaniami – zauważył w grudniu podsekretarz stanu w MSWiA Błażej Poboży.

Od początku roku do 2 grudnia Straż Graniczna odnotowała ponad 38 tys. prób nielegalnego przekroczenia granicy, najwięcej w październiku - 17,4 tys. W listopadzie było ich 8,9 tys., we wrześniu - 7,7 tys., w sierpniu - 3,5 tys. podała Straż Graniczna.

Polskie służby zatrzymały 2642 cudzoziemców. W ośrodkach dla cudzoziemców znajduje się 1837 osób, a 2063 otrzymało postanowienie o opuszczeniu Polski. Służby zatrzymały także ponad 400 osób za pomoc w nielegalnym przekroczeniu granicy. W 2020 roku służby zanotowały 129 prób nielegalnego przekroczenia granicy. Pilnuje jej ponad 20 tys. funkcjonariuszy i żołnierzy.



Przyjaciele od biedy





Sypią się mandaty za wyprzedzanie

W czasie listopadowego wzmożonego ruchu pojazdów, w związku z przypadającymi na ten czas dniem Wszystkich Świętych oraz Narodowym Świętem Niepodległości, inspektorzy z GITD byli świadkami 186 manewrów wyprzedzania w miejscach, gdzie zabrania tego znak drogowy. Kwota nałożonych na kierowców mandatów sięgnęła kilkudziesięciu tysięcy złotych. Tylko 17 listopada na A4 inspektorzy z WITD we Wrocławiu wystawili 16 mandatów za nie stosowanie się do zakazu wyprzedzania.

Zmiany klimatu podnoszą koszty GDDKiA

Całkowita wartość strat na sieci dróg krajowych, spowodowanych przez powódź z 2010 roku (jedną z największych we współczesnej historii Polski) sięgnęła 1,8 mld zł. Ulewami najbardziej zagrożone jest południe kraju. Silny wiatr najmocniej dawał się we znaki w zachodniej i północnej Polsce, a opady śniegu w woj. podkarpackim, śląskim, kujawsko-pomorskim i pomorskim. Według informacji Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, czterokrotnie od lat 90. ubiegłego wieku wzrosła roczna liczba występujących w Polsce tornad.

DAF ciężarówką roku

Nowa generacja samochodów DAF otrzymała tytuł Ciężarówką Roku 2022. Jurorzy wysoko ocenili małe zużycie paliwa, komfort i bezpieczeństwo. Wskazali, że DAF jest pierwszym producentem w pełni stosującym nowe europejskie regulacje dotyczące mas i wymiarów. Dzięki temu producent oferuje kabiny o 33 cm dłuższe od standardowych. DAF otrzymał także tytuł Innowacyjnej Ciężarówką Roku za model spalający wodór w silniku tłokowym.



MILAN SKROBIĆ / JAKUB MROCKOWSKI
BMW 318is
RAJD BARBÓRKA 2018 - OS 5 BEMOWO

ZMPD na Rajdzie Barbórki

Na jednym z najstojniejszych w Polsce rajdów wystartował samochód z logo ZMPD.

Za nami 59. Rajd Barbórki, który tradycyjnie zwińczył sezon rajdowy w Polsce. To także jeden z najkrótszych, ale zarazem najbardziej medialny i jeden z najbardziej prestiżowych rajdów w naszym kraju. Jak zwykle imprezie towarzyszyły wielkie emocje, także z udziałem ZMPD – jeden z najlepszych naszych kierowców rajdowych, transportowiec z krwi i kości Milan Skrobić ozdobił swój pojazd emblematami Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Jak przyznali uczestnicy imprezy, tegoroczny Rajd Barbórki

był bardzo wymagający, począwszy od startu honorowego i pierwszego odcinka specjalnego w Pruszkowie, przez rallycrossowy przejazd po terenie Autodromu Słomczyn i walkę na torze Służewiec oraz próbę na Autodromie Bemowo i na niezwykle efektownym Kryterium Asów na Karowej w centrum Warszawy skończywszy. Legendarna próba zgromadziła tysiące kibiców.

Po raz kolejny – już ósmy z rzędu – bezkonkurencyjny okazał się Kajetan Kajetanowicz. Dziękujemy za kibicowanie i dobre emocje, do zobaczenia za rok!

UOKiK walczy z zatorami płatniczymi



Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów proponuje uproszczenie ustawy antyzatorowej. Wskazuje, że przepisy i wynikające z nich procedury są niezwykle czasochłonne, absorbują poważnie zasoby zarówno przedsiębiorców objętych postępowaniem i ich kontrahentów, jak i ekspertów Urzędu. Zdaniem Urzędu niezbędne jest przede wszystkim uelastycznienie obowiązujących przepisów, w tym w zakresie uwzględniania przy wymiarze kary szczególnych okoliczności dotyczących naruszenia jak i samego przedsiębiorcy, łagodzących jak i obciążających. Dzięki temu kara byłaby adekwatna do wagi naruszenia, sytuacji przedsiębiorcy czy postawionego w ustawie zadaniu, jakim jest ograniczanie zatorów płatniczych. – Jesteśmy w trakcie rozmów z Ministerstwem Rozwoju i Technologii. Chcemy przekonać resort

do rozwiązań wyposażających Urząd w instrumenty skuteczniejszej walki z zatorami płatniczymi, jak i usprawnienia postępowań w tym zakresie – wyjaśnia prezes UOKiK Tomasz Chróstny.

Przez prawie dwa lata od wprowadzenia ustawy antyzatorowej UOKiK przeanalizował ponad 100 mln transakcji handlowych pomiędzy przedsiębiorcami. Doświadczenia Urzędu pokazują, że obowiązujące przepisy nie pozwalają na efektywną realizację podstawowego celu, jakim jest skuteczne eliminowanie opóźnień w płatnościach. Ustawa m.in. w niezwykle sztywny sposób określa ramy działania Prezesa UOKiK, nie pozwala również na wzięcie pod uwagę szczególnych uwarunkowań gospodarczych, czy też konkretnych okoliczności dotyczących przedsiębiorców.



ZMPD rozwija usługę T1/T2



Od nowego roku będą obowiązywały standardowe procedury importowe w Wielkiej Brytanii oraz obowiązkowe rejestracje wjazdu w ramach brytyjskiego systemu GVMS. Przewoźnicy muszą być przygotowani na te zmiany.

Joanna Popiołek

Wraz z wyjściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej ZMPD stało się jednym z krajowych liderów w zakresie wspólnej/unijnej procedury tranzytowej T1/T2. Dla klientów, z którymi ma podpisane umowy o współpracy, Zrzeszenie przygotowuje zgłoszenia tranzytowe, tzw. T1/T2, i pełni rolę głównego zobowiązanego (gwaranta) w ramach procedury tranzytu. ZMPD oferuje tę usługę nie tylko w Polsce, ale we wszystkich państwach Konwencji wspólnej procedury tranzytowej: Unii Europejskiej oraz Szwajcarii, Norwegii, Islandii, Serbii, Turcji, Wielkiej Brytanii.

Gwarancje na kierunku brytyjskim

W przypadku kierunku brytyjskiego, który stał się wiodącym w projekcie

T1/T2, ZMPD jako jedno z nielicznych na polskim rynku oferuje kompleksową obsługę tranzytu oraz zgłoszeń dodatkowych, takich jak:

- PBN w irlandzkim systemie portowym,
- Envelope we francuskim systemie SI Brexit,
- zgłoszenia do holenderskiego systemu Portbase,
- belgijski Belgian RX/SeaPort (Zeebrugge),
- EXS w Wielkiej Brytanii.

Wszelkoność usługi zapewnia klientom bezpieczeństwo, jakość i skuteczność w zgodności z obowiązującym przepisami.

Podczas dziesięciu miesięcy funkcjonowania oferty (od momentu wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej) notowany jest stały wzrost liczby klientów oraz zapotrzebowania na zgłoszenia tranzytowe.

W pierwszym kwartale 2021 roku ZMPD zrealizowało 1019 zgłoszeń do procedury tranzytu, głównie z Wielkiej Brytanii. Drugi kwartał 2021 ro-

ku to 1300 zgłoszeń tranzytowych, w tym czasie Zrzeszenie zaczęło także otrzymywać zlecenia na tranzyt do/z Irlandii. W trzecim kwartale 2021 roku ZMPD odnotowało 1451 zgłoszeń tranzytowych, a w zleceniach zdecydowanie przeważały zgłoszenia do/z Irlandii. W pierwszym miesiącu IV kwartału Zrzeszenie zrealizowało 525 zleceń tranzytowych i przewiduje dalszy wzrost zapotrzebowania, szczególnie w okresie przedświątecznym.

Z obserwacji ZMPD wynika, że przewoźnicy korzystający z procedury T1/T2 specjalizują się w przewozach europejskich, a Brexit stał się dla nich poważną barierą w transporcie i handlu. Poszukiwali rozwiązań celnych, które są uproszczone, szybkie i pozbawione zbędnych formalności. Cenią sobie kontakt elektroniczny 24/7, możliwość realizacji zgłoszenia z różnych państw i połączenie usługi z innymi wymaganymi odprawami celno-portowymi.

Towary przewożone z Wielkiej Brytanii przez klientów ZMPD to z reguły



Kompleksowa usługa tranzytowa na kierunku brytyjskim dostępna 24h / 7 dni

T1 / T2

części samochodowe, chemia, kosmetyki, maszyny budowlane. Z Unii Europejskiej do Irlandii transportowane są głównie artykuły spożywcze, materiały budowlane, artykuły RTV, stolarka budowlana czy deski surowe. Z Irlandii do Unii przywożone są najczęściej mrożone mięso i masło.

Wkrótce więcej formalności celnych

Choć sytuacja w przewozach do/z Wielkiej Brytanii stabilizuje się i przewoźnicy wracają na ten kierunek, to niestety nie jest koniec zawirowań brexitowych. Trzeba pamiętać, że w kontekście celnym Brexit został podzielony na etapy.

W tym roku obowiązuje jeszcze procedura tranzytu w przypadku przywozu towarów z Wielkiej Brytanii oraz przewozu towarów przez ten kraj. Do Wlk. Brytanii towary jadą jedynie pod deklaracją wywozu EX.

Do końca 2021 roku administracja brytyjska stosuje dla importerów

uproszczenia w odprawach celnych towarów sprowadzanych z Unii Europejskiej. Istnieje możliwość odraczenia składania zgłoszeń celnych przez kilka miesięcy i nie składa się deklaracji skróconych.

W praktyce oznacza to bezproblemowy wjazd do Wielkiej Brytanii na zasadach sprzed Brexitu. Jednak 1 stycznia 2022 roku skończy się stosowanie tych ułatwień i zostaną wprowadzone wszystkie formalności celne importowe.

Konieczne będzie składanie pełnych zgłoszeń celnych w miejscu przywozu na wszystkie towary. To zasadnicza zmiana dla brytyjskich importerów, którzy w praktyce zmuszeni zostaną do dokonania formalności importowych jeszcze przed faktycznym przybyciem do nich tych towarów.

Co więcej, przewóz towarów z Unii Europejskiej do Wielkiej Brytanii trzeba będzie zarejestrować w systemie GVMS i wygenerować numer GMR. Bez tej rejestracji i numeru wjazd do Wielkiej Brytanii nie będzie możliwy.

Do tej pory system GVMS wykorzystywany był jedynie w tranzycie T1/T2, czyli de facto w drugą stronę - do Unii Europejskiej. Wkrótce jednak transport do Wielkiej Brytanii stanie się trudniejszy, więc warto się do tej zmiany przygotować.

Następna zmiana czeka przewoźników 1 lipca 2022 roku. Z tą datą brytyjskie cło zacznie wymagać danych bezpieczeństwa przesyłanych w deklaracji ENS (Entry Summary Declaration).

ZMPD zaprasza do współpracy firmy aktywne na kierunku brytyjskim. Oferuje kompleksową usługę, zespół ze stale aktualizowaną wiedzą i doświadczeniem w obsłudze celnej na tym kierunku.

Warto pamiętać, że kierunek brytyjski, chociaż wiodący w korzystaniu z systemu tranzytowego T1/T2, nie jest jedyny. Ta wspólna/unijna procedura tranzytowa obejmuje ponad 30 państw. Przewoźnikom obsługującym inne relacje Zrzeszenie także oferuje swoje kompleksowe usługi w ramach Departamentu Transportu ZMPD. ■

Transport w 2020 roku

Przewoźnicy drogowi ładunków wyszli z pandemii obronną ręką. Z danych GUS wynika, że spadki dotknęły inne gałęzie transportu.

Robert Przybylski

W podsumowaniu 2020 roku GUS podał, że wyniki całej branży zmalały o 1,2 proc. w stosunku do 2019 roku - do 280,6 mld zł. Koszty skurczyły się o 0,8 proc. - do 260,6 mld zł. W przedsiębiorstwach zatrudniających co najmniej 49 osób zysk brutto zmalał o 47,8 proc. - do 2,86 mld zł. GUS oblicza, że wskaźnik rentowności obrotu brutto zmalał z 3,8 do 2,1 proc., zaś rentowności netto z 3,0 do 1,4 proc.

GUS podlicza, że przeciętne zatrudnienie w sektorze transportu wyniosło 658,2 tys. osób i było o 0,1 proc. mniejsze niż w 2019 roku.

Przewozy drogowe lekko wzrosły

Przychody przewoźników samochodowych wzrosły w 2020 roku o 0,8 proc. - do 134,1 mld zł, co stanowiło 91 proc. przychodów całej branży transportu ładunków.

W 2020 roku liczone w tonach przewozy ładunków były w przypadku transportu drogowego o 21,4 proc. większe niż rok wcześniej (wyniosły 2,3 mld ton), zaś pozostałe rodzaje zanotowały spadek: przewoźnicy kolejowi 6,6-procentowy, lotniczy 17,9-procentowy, żegluga śródlądowa 14,7-procentowy.

Praca przewozowa przewoźników samochodowych wzrosła o 16,8 proc. - do 461,6 mld tkm, zaś reszty zmalała: kolejowych o 6,4 proc., lotniczych o 39,3 proc., śródlądowych o 21,3 proc. W rezultacie udział przewoźników sa-

mochodowych w całej pracy przewozowej transportu sięgnął nowego rekordu 85,4 proc., zaś w tonażu wyniósł 89,2 proc.

W porównaniu z 2019 rokiem praca przewozowa w transporcie krajowym wzrosła o 3,7 proc. do 123,8 mld tkm, natomiast w tonach zmalała o 1,5 proc. - do 1173 mln ton. W transporcie międzynarodowym praca powiększyła się o 0,7 proc. - do 327,1 mln tkm, a przewozy o 3,8 proc. - do 231,1 mln ton.

Udział transportu zarobkowego w ogólnych przewozach wyniósł 59,2 proc., zaś transportu gospodarczego - 40,8 proc. Ten ostatni specjalizuje się w przewozach na bliższe odległości. W pracy przewozowej udział transportu zarobkowego osiągnął poziom 89,9 proc., a na transport gospodarczy przypadało 10,1 proc.

Transportem zarobkowym przewieziono 1379,3 mln ton (o 14,3 proc. więcej niż przed rokiem), a praca przewozowa była wyższa o 21,0 proc. i wyniosła 414,8 mld tkm. Transportem gospodarczym dostarczono 952,5 mln ton ładunków (o 33,2 proc. więcej niż w 2019 r.), a praca przewozowa zmniejszyła się o 10,8 proc. - do 46,8 mld tkm.

Praca przewozowa polskich firm transportu samochodowego stanowiła 16,4 proc. przewozów drogowych Unii Europejskiej. W przewozach międzynarodowych udział zarejestrowanych w Polsce firm wyniósł blisko jedną trzecią rynku.

Przewozy międzynarodowe

W ruchu międzynarodowym przewoźnicy samochodowi wykonali 231,1 mld tkm, a zatem więcej niż w krajowym.

Praca wzrosła o 0,7 proc. Przewozy wyniosły 327,1 mln ton, o 3,8 proc. więcej niż rok wcześniej.

W eksporcie przewieziono 87,6 mln ton, w imporcie 74,3 mln ton. Praca przewozowa wyniosła (odpowiednio): 70,8 mld tkm oraz 63,4 mld tkm. Przewozy między krajami trzecimi wyniosły 97,6 mln ton, natomiast praca przewozowa 73,6 mld tkm, z czego przez Polskę 6,2 mld tkm. W kabotażu przewoźnicy wykonali 23,3 mld tkm pracy przewozowej, transportując 67,6 mln ton.

Praca przewozowa w przerzutach wzrosła o 10,1 proc., a w kabotażu o 11 proc.

Zarówno w imporcie jak i eksporcie udział Niemiec przekraczał 39 proc. Na drugim miejscu, z ok. 10-procentowym udziałem znalazły się Czechy, przed Włochami w imporcie (6,5 proc.) oraz Słowacją w eksporcie (5,8 proc.).

Praca przewozowa wykonana pomiędzy krajami trzecimi wzrosła o 10,2 proc. - do 73,6 mld tkm. Najważniejsze relacje to Niemcy - Francja (8,9 mld tkm, więcej o 12,7 proc.), Niemcy - Włochy (5,8 mld tkm, wzrost o 16 proc.), Niemcy - Holandia (5,8 mld tkm, poprawa o 13,7 proc.) oraz Niemcy - Belgia (4,1 mld tkm, co oznacza spadek o 10,9 proc.). Spadek zaznaczył się także w przewozach z Niemiec do Hiszpanii (o 25,7 proc. - do 2,6 mld tkm).

Polskim przewoźnikom udało się także zwiększyć pracę przewozową na kierunku Niemcy - Wielka Brytania (do 3,1 mld tkm, przy dynamice 29,2 proc.).

Pozostałe relacje w większości zanotowały wzrosty, z rekordowym pomiędzy Francją a Włochami (do 1,7 mld tkm), przekraczającym 61,5 proc. ■

Praca przewozowa w transporcie międzynarodowym **wzrost o 3,8 % do 231,1 mln ton**

Praca przewozowa w transporcie krajowym **wzrost o 3,7 % do 123,8 mld tkm**

Praca przewozowa polskich firm transportu samochodowego stanowiła 16,4 proc. przewozów drogowych Unii Europejskiej. W przewozach międzynarodowych udział zarejestrowanych w Polsce firm wyniósł blisko jedną trzecią rynku.

Rentowność netto
2020 r. **1,4 %**
2019 r. 3,0 %

Rentowność brutto
2020 r. **2,1 %**
2019 r. 3,8 %

Mandaty po nowemu

Znowelizowana ustawa Prawo o ruchu drogowym zwiększa wysokość mandatów, a stawki ubezpieczeń komunikacyjnych wiąże z liczbą punktów karnych i rodzajem popełnianych wykroczeń.

Robert Przybylski

Ministerstwo Infrastruktury, które przygotowało projekt, w uzasadnieniu pisze, że ustawa poprawi sytuację ofiar wypadków drogowych i ich bliskich. Usprawni i ułatwi otrzymanie odszkodowania i renty dla osób, które straciły opiekuna. Nowelizacja wejdzie w życie 1 stycznia 2022 roku.

Pomoc państwa dla ofiar wypadków drogowych

Resort tłumaczy, że jeśli dojdzie do wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym lub nastąpi ciężki uszczerbek na zdrowiu, a osoba uprawniona do renty lub odszkodowania jest małoletnia lub jej stan psychiczny, zdrowotny, albo trudna sytuacja finansowa nie pozwalają na dochodzenie swych praw, prokurator wystąpi o ustanowienie pełnomocnika z urzędu dla tej osoby. Wniosek ten będzie zaakceptowany przez sąd, a osoba dochodząca swoich praw będzie zwolniona z kosztów sądowych.

Przepisy znowelizowanej ustawy przewidują specjalne tymczasowe zabezpieczenie dla osób dochodzących renty lub odszkodowania. Do wydania wyroku możliwe będzie comiesięczne świadczenie (do pół roku) w wysokości co najmniej minimalnej emerytury.

W przypadku niewypłacalności sprawcy wypadku, ubezpieczyciel w ramach polisy OC będzie płacił te świadczenia ofiarom i ich rodzinom, a dopiero w dalszej kolejności będzie domagał się ich od sprawcy.

Zarówno świadczenie tymczasowe, jak i renta będą zwolnione z podatku

dochodowego i nie będą wliczały się w przypadku małoletnich do dochodu przy naliczaniu świadczeń socjalnych.

Rzecznik Polskiej Izby Ubezpieczeń Marcin Tarczyński przypomina, że ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zabezpiecza finansowo najbliższych członków rodziny, jeśli poszkodowany poniósł śmierć w wypadku drogowym. – Regulacje te obowiązują w Polsce od 2008 roku i dotyczą wypłaty zadośćuczynienia najbliższemu członkowi rodziny śmiertelnej ofiary wypadku drogowego. Regulacje te są zawarte w kodeksie cywilnym – dodaje Tarczyński.

Ubezpieczyciele podliczą punkty kierowcy

Ustawa umożliwi udostępnienie podmiotom ubezpieczeniowym danych z CEPiK i dostosowanie stawek ubezpieczeń komunikacyjnych do historii wykroczeń kierowcy oraz otrzymanych przez niego punktów karnych. Po zakończeniu oceny ryzyka zakład ubezpieczeń będzie miał obowiązek niezwłocznie usunąć dane o punktach karnych kierowcy.

Punkty w CEPiK będą kasowane dopiero po upływie 2 lat od dnia zapłaty grzywny. Urząd Skarbowy będzie mógł zaliczyć nadpłatę podatku na poczet nieopłaconego mandatu karnego.

Za naruszenie przepisów ruchu drogowego kierowca będzie mógł dostać nawet 15 punktów karnych za najcięższe wykroczenia, obecnie maksymalna liczba punktów za niektóre wykroczenia to 10. Limit punktów karnych nie ulegnie zmianie.

Powiązanie mandatów i punktów karnych ze składkami za ubezpieczenie OC było jednym z postulatów

zgłaszanych przez Polską Izbę Ubezpieczeń. – Dzięki takiemu rozwiązaniu osoby notorycznie popełniające wykroczenia drogowe i stwarzające tym samym większe zagrożenie dla innych uczestników ruchu będą płacić więcej za ubezpieczenie – tłumaczy Tarczyński.

Z raportu PIU pt. „Mapa ryzyka Polaków”, w którym pytano respondentów o ich najistotniejsze obawy w życiu, wypadki drogowe znalazły się na 8. miejscu na 40 zbadanych zdarzeń. – Boimy się więc jako społeczeństwo wypadków drogowych, a tymczasem sami mamy największy wpływ na zmniejszenie ich liczby, bo one wynikają bezpośrednio z naszego zachowania na drodze – wskazuje rzecznik PIU.

Po pierwsze - nie uciekać

Tzw. ustawa mandatowa nie zmienia również niczego, jeśli chodzi o możliwość występowania ubezpieczyciela z regresem do sprawcy zdarzenia. Ustawa o ubezpieczeniach obywatelskich, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych precyzuje, że regres jest możliwy w pięciu przypadkach, kiedy sprawca:

- wszedł w posiadanie pojazdu na skutek przestępstwa
- prowadził pod wpływem alkoholu lub narkotyków
- zbiegł z miejsca zdarzenia drogowego
- prowadził pojazd bez wymaganych uprawnień
- wyrządził szkodę umyślnie.

Rzecznik prasowy Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego Damian Ziąber przypomina, że jeżeli nie uda się zidentyfikować pojazdu, którym po-

ruszał się sprawca kolizji, UFG zaspokaja tylko roszczenia z tytułu szkód na osobie. – Szkody wyłącznie majątkowe nie są objęte odpowiedzialnością UFG – zaznacza rzecznik Funduszu.

Dodaje, że w ostatnich latach sukcesywnie maleje udział nieznanego sprawcy w statystykach UFG dotyczących wartości wypłacanych odszkodowań i świadczeń właśnie z tytułu szkód spowodowanych przez nieznanego sprawcę. W 2017 roku było to nieco ponad 35 mln zł, natomiast w 2020 nieco ponad 27 milionów.

Maleje także liczba szkód zgłaszanych przez nieznanego sprawcę. Jeszcze w 2017 roku były to 1144 przypadki, a w 2020 już tylko 534.

Wypadki słono kosztują

Ministerstwo Infrastruktury szacuje, że straty dla budżetu państwa z tytułu zdarzeń drogowych wynoszą ponad 56 mld zł rocznie, w 2018 roku koszty te stanowiły 2,7 proc. polskiego PKB.

Zgodnie z policyjnymi danymi w 2020 roku zgłoszono 23 540 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu, w wyniku których 2491 osób poniosło śmierć, a ranne zostały 26 463 osoby, w tym 8805 ciężko. Co istotne, niemal 90 proc. z nich wydarzyło się z winy kierujących. W 2020 roku z winy pijanych kierowców doszło do 1656 wypadków, w których zginęło 216 osób, a rannych zostało 1847 osób. Sprawcy pod działaniem alkoholu stanowili 7,9 proc. ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących.

Pieniądze z grzywien zasilają Krajowy Fundusz Drogowy i trafiają na finansowanie inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych oraz budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Nowy cennik

Nowelizacja objęła także Kodeks wykroczeń: w przypadku wykroczeń drogowych maksymalna wysokość grzywny nakładanej przez sąd wzrosła z 5 tys. zł do 30 tys. zł. Wzrosła także wysokość grzywny, którą można nałożyć w postępowaniu mandatowym - do 5 tys. zł, a w przypadku zbiegu wykroczeń - do 6 tys. zł.

Nowy cennik

Przykładowe stawki grzywien

- Za ingerowanie w tachograf grozi odebranie prawa jazdy na trzy miesiące, a przy recydywie na 6 miesięcy.
- Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez wymaganego uprawnienia będzie skutkowało karą aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 1,5 tys. zł. Jeśli sprawca ww. wykroczenia w ciągu 2 lat popełni takie wykroczenie ponownie, to grzywna wyniesie dwukrotność tej kary.
- Kierujący pojazdem mechanicznym nie stosujący się do zakazu wyprzedzania będzie podlegał grzywnie nie niższej niż 1 tys. zł. Ponowne takie wykroczenie w ciągu dwóch lat będzie oznaczało grzywnę w wysokości 2 tys. zł.
- W przypadku niewskazania przez właściciela na żądanie uprawnionego organu, komu powierzył pojazd do kierowania lub używania, będzie można nałożyć grzywnę w wysokości do 8 tys. zł.
- Kara grzywny w wysokości nie mniejszej niż 1,5 tys. zł w przypadku spowodowania naruszenia czynności narządu ciała poszkodowanego lub rozstroju zdrowia, ze względu na niezachowanie należytej ostrożności i spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez kierującego pojazdem mechanicznym. Takie wykroczenie popełnione w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny w wysokości nie niższej niż 2,5 tys. zł. Ponowne wykroczenie tego samego typu w ciągu dwóch lat od ostatniego ukarania będzie skutkowało dwukrotnością tej kary.
- Minimalna grzywna za nieprawidłowe zachowanie względem pieszego (np. wyprzedzanie na przejściu dla pieszych, omijanie pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu) wyniesie nie mniej niż 1,5 tys. zł. Taka sama kara będzie groziła kierowcy pojazdu mechanicznego za naruszenie zakazu jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych. Jeśli w ciągu 2 lat sprawca ponownie popełni takie naruszenie, to kara grzywny wyniesie nie mniej niż 3 tys. zł. W przypadku realnego zagrożenia bezpieczeństwa dla życia i zdrowia pieszego, sąd będzie mógł dodatkowo orzec zakaz prowadzenia pojazdów.
- Prowadzenie pojazdu mechanicznego po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym będzie podlegało karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 2,5 tys. zł.
- W przypadku prowadzenia po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka pojazdu innego niż mechaniczny sprawca będzie podlegał karze aresztu albo karze grzywny nie niższej niż 1 tys. zł. Ponowne wykroczenie tego samego typu w ciągu dwóch lat od ostatniego ukarania będzie skutkowało dwukrotnością kary.
- Przekroczenie dopuszczalnej prędkości o ponad 30 km/h do 40 km/h. będzie skutkowało minimalną grzywną w wysokości 800 zł, niezależnie od faktu, czy naruszenie zostało stwierdzone w obszarze zabudowanym czy też poza tym obszarem. Jeśli w ciągu dwóch lat kierowca zostanie ponownie ukarany za to samo wykroczenie, wówczas grzywna będzie nie mniejsza niż dwukrotność tej kary. Wysokość grzywny ma wpłynąć na uspokojenie ruchu i dyscyplinowanie kierowców.
- Objeżdżanie opuszczonych zapór lub półzapór, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone, wejście lub wjazd za sygnalizator przy czerwonym świetle, wjeżdżanie na przejazd kolejowy, jeśli po drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy, będzie grozić minimalną grzywną w wysokości 2 tys. zł. Ponowne popełnienie tego wykroczenia w ciągu 2 lat będzie oznaczało grzywnę w podwójnej wysokości.

Włochy. Mandaty za prędkość po kontroli tachografu

W ostatnim czasie koszmarem polskich przewoźników realizujących przewozy na terenie Włoch stały się mandaty za przekroczenia ograniczeń prędkości na podstawie odczytów z tachografu. Czy takie mandaty są legalne?

Agnieszka Janusz
Agata Sobol

Już w listopadzie 2020 roku Komisja Europejska ostrzegła Republikę Włoską przed takim stosowaniem przepisów o tachografie. Rząd włoski nie ustosunkował się wówczas do zastrzeżeń Komisji i poprosił o czas na zbadanie stanu prawnego dotyczącego tej kwestii.

Pomimo stanu niepewności nadal, i to coraz częściej, organy kontrolne sprawdzały dane z tachografu i nierzadko wystawiały rekordowe mandaty za wielokrotne przekroczenia prędkości z nich wynikające. Najwyższy mandat, który trafił do naszej Kancelarii, został wystawiony na sumę aż 32 tys. euro.

Kompetencje unijne

Po zastrzeżeniach skierowanych do rządu włoskiego przez Komisję Europejską, zaczęły pojawiać się pierwsze wyroki włoskich sędziów pokoju, właściwych do rozstrzygania sporów wynikających z kodeksu drogowego, wskazujące na błędne zastosowanie przepisów o tachografie oraz sprzeczność przepisów włoskiego Kodeksu drogowego z rozporządzeniami UE. Jest to sprzeczne z zapisami włoskiej Konstytucji, która przekazała UE kompetencje do ustanowienia norm regulujących przedmiotowe kwestie.

I tak np. sędzia pokoju z Ferentino w orzeczeniu nr 73/2021 z 27 maja 2021 roku orzekł, że nie jest możliwe ukaranie kierowcy, a tym samym i firmy przewozowej, za przekroczenie prędkości na podstawie danych z tachografu. Ze względu na to, że Rozporządzenie UE nr 165/2014 „tylko” wskazuje, jak zainstalować tachograf i go używać, podczas gdy włoski Kodeks drogowy traktuje tachograf jako źródło dowodu na przekroczenie limitów prędkości.

Powyższa sytuacja dowodzi niespójności pomiędzy dwoma systemami prawa, tzn. włoskim i unijnym. Niespójność ta ma miejsce w sektorze prawa, który Włochy na podstawie artykułów 11 i 117 włoskiej Konstytucji oddelegowały do uregulowania

Przepisy umożliwiają wykorzystanie danych z tachografów wyłącznie w celu stwierdzenia naruszeń czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i przerw zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, a nie naruszeń ograniczenia prędkości.

Unii Europejskiej. W związku z tym art. 142 ust. 6 włoskiego Kodeksu drogowego powinien zostać wyeliminowany, a dopóki tak się nie stanie, nie powinien być stosowany przy wystawianiu mandatów.

Na poparcie tej korzystnej dla przewoźników interpretacji warto zwrócić uwagę na orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (sprawa C-906/19 z 9 września 2021 roku). Orzeczenie wskazało niezaprzeczalny kierunek interpretacyjny europejskich przepisów, a mianowicie w swojej sentencji postanowiło, że: „(...) Artykuł 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, iż stoi on na przeszkodzie temu, aby właściwe organy państwa członkowskiego mogły nałożyć na kierowcę pojazdu lub na przedsiębiorstwo transportowe karę za naruszenie rozporządzenia nr 3821/85, zmienionego rozporządzeniem nr 561/2006, które to naruszenie nie zostało jeszcze ukarane, popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, lecz stwierdzone na jego terytorium”.

Tak więc również powyższe orzeczenie, które dotyczyło co prawda stanu faktycznego zaistniałego we Francji, ale ma zastosowanie do interpretacji przepisów UE także we Włoszech, podważa słuszność działań włoskich organów kontrolnych.

Jasny okólnik MSW

Wobec tak ewidentnych różnic interpretacyjnych pomiędzy prawem UE a prawem krajowym, włoskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nie mogło pozostać dłużej obojętne i 14 października 2021 roku wydało bardzo jasny okólnik, w którym przedstawiło wyjaśnienia dotyczące sposobu pozyskiwania danych przydatnych do sankcjonowania naruszeń ograni-

czeń prędkości na podstawie art. 142 Kodeksu drogowego. Wykluczyło także możliwość karania naruszeń przepisów dotyczących tachografów popełnionych w innym państwie niż to, w którym przeprowadzana jest kontrola, jak to wynika z powyżej wskazanego orzeczenia Trybunału.

Ponadto MSW w okólniku zwróciło uwagę, że art. 142 ust. 6 Kodeksu drogowego, który uznaje m.in. dane z tachografu za źródła dowodowe w celu stwierdzenia przestrzegania ograniczeń prędkości, jest przedmiotem postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wszczętego przez Komisję Europejską z powodu sprzeczności z przepisami, które umożliwiają wykorzystanie danych z tachografów wyłącznie w celu stwierdzenia naruszeń czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i przerw zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, a nie naruszeń ograniczenia prędkości.

W związku z powyższym Ministerstwo Spraw Wewnętrznych dowodzi, że zawiadomienie o naruszeniach art. 142 Kodeksu drogowego, stwierdzonych w wyniku zbadania danych z tachografu, musi być ograniczone do tych naruszeń, co do których organ kontrolny jest pewien, że zostały popełnione na terytorium Włoch. Co też może być kontrowersyjne, jakkolwiek w zdecydowanej większości przypadków nie dotyczy przewoźników zagranicznych.

Podsumowując, jeśli w przyszłości kierowcy polskich firm zostaną ukarani za przekroczenie prędkości wynikające z kontroli tachografu, to na pewno firmy mają uzasadniony powód do złożenia odwołania i duże szanse na jego powodzenie.

Autorki są prawniczkami z kancelarii Franzosi. Powyższy artykuł nie stanowi opinii prawnej.

Wodorowe silniki

Wszystko wskazuje na to, że przewoźnikom nie uda się wykręcić od wodorowych samochodów. W takie napędy inwestują największe koncerny i dopilnują, aby nie była to zmarnowana inwestycja.

Robert Przybylski

Mercedes-Benz Trucks podał, że pierwsze seryjne wodorowe Actrosy dostarczy klientom wiosną 2027 roku. Prototyp Mercedesa GenH2 z 25-tonowym obciążeniem jeździ od kwietnia po torze badawczym producenta, a testy w październiku przeniosły się drogi publiczne. Odbywają się one m.in. na drodze B462 w pobliżu Rastatt.

Konstruktorzy muszą upewnić się, że nowy napęd będzie tak samo trwały jak dotychczasowy. Ciężarówka pokona 1,2 mln km, co odpowiada użytkowaniu przez 10 lat w czasie 25 tys. motogodzin, i powinna pozostać sprawna niezależnie od temperatury i stylu jazdy. Chodzi o to, aby nie zamarzyły lub nie przegrzewały się podzespoły (przede wszystkim ogniwo paliwowe).

Wodór na dalekich dystansach

Koncern uważa, że do transportu bliskiego wykorzystywane będą modele z zasilaniem akumulatorowym, zaś na większych dystansach lepiej sprawdzi się model wodorowy. Podobnie twierdzi Volvo.

1 marca br. Daimler Truck i Volvo Group stworzyły spółkę cellcentric. Każdy udziałowiec ma po połowie akcji wartych 0,6 mld euro. Volvo za tę sumę odkupiło od Daimlera połowę udziałów w spółce Fuel Cell, która zmieniła przy okazji nazwę na cellcentric.

Celem spółki mającej 1,2 mld euro kapitału jest zaprojektowanie i produkcja ogniwo wodorowych. Zakład ma stanąć w jednym z unijnych

krajów, a lokalizacja będzie znana w przyszłym roku. Pilotażowa produkcja ruszy w Esslingen k. Stuttgartu.

Nad nowymi ogniwami pracuje 300 specjalistów w Nabern, Stuttgartcie (Niemcy) oraz w Burnaby (Kanada). Spółka ma 700 patentów.

Daimler i Volvo podkreślają, że pozostaną konkurentami, a cellcentric ma dostarczać jedynie ogniwa. Ich integracja w pojazdach pozostanie indywidualnym wyborem każdego z producentów. Połączenie sił pozwoli na obniżenie cen ogniwo.

W Kanadzie działa najpoważniejszy konkurent cellcentric, spółka Ballard, która zdominowała dostawy ogniwo do wodorowych autobusów. Korzystają z nich m.in. Solaris, Autosan i VDL. Wodorowe ciężarówki zamierza produkować w Europie spółka Hyzon. Pierwsze 15 sztuk dostarczy pod koniec tego roku samorządowi miasta Groningen. Wodorowe napędy bada także DAF, który należy do amerykańskiej grupy Paccar.

Z danych Ballarda wynika, że po 30 tys. godzin pracy ogniwo musi być wyremontowane, co kosztuje 20 tys. euro. Producenci silników tłokowych uważają, że jest to szansa dla nich. Niemiecki Deutz zaprezentował w sierpniu 8-litrowy, 6-cylindrowy, 200-kilowatowy silnik tłokowy spalający wodór. Jednostka przeszła pierwsze próby, testy z klientami (silnik stacjonarny do napędu generatora) odbędą się w 2022 roku, a seryjne egzemplarze zapowiadane są na 2024 rok.

Scania pracuje od stycznia 2021 roku z Westport Fuel Systems nad dostosowaniem systemu paliwowego Scanii do wtrysku wodoru.

Amerykański Cummins poinformował o rozpoczęciu prac nad 7-litrowymi i 15-litrowymi silnikami dla ciężarówek. Koncern zapowiada, że będą one gotowe w 2025 roku.

Jak transportować wodór?

Nie jest do końca rozwiązany transport wodoru. Gaz przenika przez materiały, więc Mercedes zamierza transportować wodór w stanie ciekłym. Gęstość energii skroplonego gazu mierzona w stosunku do objętości jest dwa razy większa niż dla zbiorników ciśnieniowych.

Air Liquide i Faurecia podpisały porozumienie i wspólnie będą rozwijać oraz produkować zbiorniki na ciekły wodór do ciężkich pojazdów użytkowych. Koncern Air Liquide produkuje i sprzedaje gazy techniczne, opanował także technologie niskotemperaturowe. Przygotuje też połączenia do tankowania wodoru, natomiast Faurecia będzie integratorem systemu, zna także zasady współpracy z koncernami samochodowymi.

Cummins przygotowuje własne zbiorniki do przechowywania wodoru, pracuje także nad ogniwami paliwowymi i elektrolizerami do produkcji wodoru.

Szef Daimler Truck Martin Daum wielokrotnie mówił, że samochody ciężarowe i autobusy na gaz oraz zasilane z napowietrznych sieci to „kosztowne, ślepe zaułki technologii”. Wskazuje, że rozbudowa sieci napowietrznych jest długotrwała i kosztowna, tym bardziej, że musiałaby objąć główne drogi całej UE. W rezultacie ryzyko niepowodzenia takiego projektu jest bardzo wysokie. Paliwa gazowe emitują dwutlenek węgla.

Daum nawołuje polityków, aby skoncentrowali się na technologii wodorowej i baterijnej, czyli wspierali podatkowo tylko te dwa rozwiązania, które się uzupełniają. Tłumaczy, że nie ma czasu oraz pieniędzy na wahanie, tym bardziej, że napęd baterijny sprawdził się w autobusach miejskich.



Wodorowe stacje

Volvo i Mercedes wzywają do zbudowania w Unii 300 wodorowych stacji do tankowania samochodów ciężarowych do 2025 roku. Pięć lat później stacji powinno być tysiąc. Duże inwestycje czekają spółki energetyczne. Brytyjski koncern BP ma zamiar do 2030 roku zbudować 25 wodorowych stacji. Daimler Truck i BP Advanced Mobility Limited podpisały porozumienie mające przyspieszyć wymianę doświadczeń i rozwój wodorowej infrastruktury.

Przedsięwzięcie będzie kosztowne, więc szefowa Mercedes-Benz Trucks Karin Rådström już zabiega u polityków o wsparcie dla inicjatywy, aby „uczynić z wodoru ekonomicznie atrakcyjną alternatywę”. Przekładając to na ludzki język - niezbędne jest drakońskie opodatkowanie obecnych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i paliwa ropopochodnego.

BP zamierza produkować wodór z gazu ziemnego i magazynować powstały w tym procesie dwutlenek węgla. W pierwszym etapie energia pozyskanego wodoru ma sięgać 1 GW. Brytyjski rząd planuje pozy-

skiwać w 2030 roku 5 GW wodoru.

W sierpniu rząd rozstrzygnął wart 2,5 mln funtów projekt badawczy, w którym w dolinie Tees będzie używany autobus na wodór (z ogniwami paliwowymi), wózki widłowe, ciężarówka, furgony oraz 10 Toyot Mirai. Furgony będą dokonywać dostaw towarów z magazynu do 19 dużych sklepów. W zakładach doliny Tees produkowana jest połowa wodoru uzyskiwanego na wyspach brytyjskich.

Na kontynencie Shell (także w porozumieniu z Daimlerem) planuje do 2024 roku utworzenie sieci stacji tankowania zielonego wodoru pomiędzy trzema zakładami produkcyjnymi w holenderskim Rotterdamie oraz w Kolonii i Hamburgu.

Wspólnie z Daimler Truck przewiduje stałą rozbudowę infrastruktury wodorowej w tym korytarzu, aby od 2030 roku można było uruchomić 150 stacji tankowania wodoru oraz rozpocząć eksploatację ok. 5 tys. ciężkich samochodów ciężarowych marki Mercedes-Benz napędzanych ogniwami paliwowymi. Już od 2025 roku wspomniany korytarz ma mieć całkowitą długość 1,2 tys. kilometrów.

Nie ma jedności

Nie wszyscy jednak uważają, że wodór jest przyszłością transportu. Traton (spółka, do której należą m.in. MAN i Scania) wskazuje, że wodór nie ma wielkiego sensu. Zaledwie 20 do 25 proc. pierwotnej energii dociera do kół napędowych, reszta jest marnowana. Traton uważa, że lepszą opcją pozostaje napęd baterijny, w którym te proporcje są odwrotne. Niemieccy politycy porównują na drogach w pobliżu Rastatt efektywność samochodów wodorowych oraz elektrycznych, czerpiących energię z napowietrznych sieci.

Firma inżynierska Ricardo wylicza, że napęd baterijny będzie tańszy, sumując nakłady na tabor oraz infrastrukturę do 2060 roku. Do tej pory nie ma źródła taniego wodoru. Pozyskiwany z prądu z wiatraków kosztuje 8-10 dol./kg i jest czterokrotnie tańszy niż wodorowy. Wodór powstający w rafineriach z gazu ziemnego kosztuje 1,2-14 dol./kg. Niemieccy dostawcy obiecują sprzedawać miastom wodór po 5 euro za kilogram.

Ostatni diesel Scanii

Choć politycy i koncerny zapowiadają wycofanie ze sprzedaży modeli z silnikami tłokowymi, Scania właśnie prezentuje nowego diesla.

Robert Przybylski

Scania przyznaje, że elektryfikacja nadejdzie, ale nie na tyle szybko, aby już w najbliższych latach ograniczyć emisję dwutlenku węgla, czyli spełnić warunki Porozumienia Paryskiego. Ciężarówki tej marki zmniejszą do 2025 roku emisję CO₂ o 20 proc. w stosunku do modeli z 2015 roku (liczone well to wheel, czyli od źródła pierwotnego energii do kół pojazdu). Jedna trzecia redukcji zostanie uzyskana dzięki nowym dieslom.

Kary za przekroczenie dozwolonych emisji są słone i stawka dla koncernów motoryzacyjnych jest wysoka. Dlatego Scania zdecydowała się zainvestować 2 miliardy euro w nowe silniki, skrzynie biegów i tylne mosty. Przy produkcji 100 tys. samochodów rocznie nakłady zwrócą się w kilka lat. Nowy układ napędowy trafi do produkcji w drugiej połowie przyszłego roku. Scanii zależy na jak najwcześniejszej produkcji i jak największej liczbie modeli, ale problemy z dostępnością części krzyżują plany.

Wałki w głowicy

Założeniem przy tworzeniu silnika było uzyskanie dużej mocy i wysokiego momentu obrotowego przy jak najniższych obrotach. W takich warunkach powstaje dużo tlenków azotu, których likwidacja (podobnie jak i innych szkodliwych składników spalin) przebiega w układzie wydechowym, przy pomocy redukcji katalizacyjnej.

W poprzednich latach konstruktorzy próbowali połączyć wysokie osiągi i małą emisję tlenków dobierając odpowiedni proces spalania, jednak w rezultacie osiągi nie były tak wysokie jak obiecywała to teoria, nie udawało się także zmniejszyć zużycia paliwa.

Nowy silnik wysokoprężny ma 6-cylindrów i pojemność 12,74 litra, dostępny będzie w wariantach o mocy 420, 460, 500 i 560 KM. Jednostki są oszczędniejsze od obecnie produkowanych o co najmniej 8 proc., a sprawność termiczna przekracza 50 proc. Dla użytkownika wyższa sprawność oznacza mniejszy o 3 tys. euro wydatek na paliwo, przy założeniu,

że samochód pokonuje rocznie 130 tys. km i zużywa 28,2 l/100 km.

Powiększenie sprawności wymaga zwiększenia maksymalnego ciśnienia spalania ze 165 do 250 bar. Gdy prace nad nowym silnikiem ruszyły 5 lat temu, jego projektanci stwierdzili, że pojedyncze głowice, z których znana jest Scania, nie wytrzymają tak dużego ciśnienia.

Zostali zmuszeni do zastosowania jednolitej głowicy na 6 cylindrów. Ta zmiana pozwoliła zamontować w niej dwa wałki rozrządu. To pierwszy silnik marki z taką architekturą. Ma ona stałe fazy rozrządu, które zapewne z czasem ustąpią zmiennym, jeszcze podnosząc sprawność silnika.

Konstruktorzy zdecydowali się na podniesienie stopnia sprężania do 23:1, co jest bardzo wysoką wartością. Zapewniają, że podgrzewanie elektryczne ułatwi zimny rozruch. Scania zmodernizowała także system common rail i wtryskiwacze XPI, które pracują przy „znacznie” niższym maksymalnym ciśnieniu (obecnie jest to 2500 bar), a jednocześnie są w stanie dostarczyć więcej paliwa w czasie krótszym od dotychczas stosowanych.

Końcówki wtryskiwaczy mają więcej otworów i są one większe niż w dotychczas stosowanych.

Twórcy silnika odmawiają podawania bliższych szczegółów konstrukcji, której dostawy rozpoczną się za 3 kwartały.

Tak prosto jak to możliwe

Umieszczenie wałków rozrządu w głowicy jest jedyną komplikacją, na jaką zdecydowali się inżynierowie Scanii. W nowym silniku nie sięgnęli po recyrkulację spalin, zastosowali podwójny wtrysk AdBlue – tuż za turbosprężarką i do tłumika. Jest on montowany zawsze z prawej strony.

Zbiorniki z AdBlue mogą być umieszczone z boku ramy lub między podłużnicami. Podwójny wtrysk powoduje wyższe zużycie wodnego roztworu mocznika, które wzrosło z 7 proc. objętości zużytego paliwa do 12 proc.

Turbo jest konstrukcji Scanii i ma stałą geometrię. Gdy konstruktorzy zaczęli 5 lat temu pracę nad tym silnikiem, wybrali turbo z podwójnym kanałem sprężarki, co jednak okazało się niepotrzebną komplikacją. Sterowanie turbosprężarką odbywa się za pomocą zaworu upustowego.

Silnik osiąga maksymalny moment obrotowy już przy 900 obr/min. W zależności od wersji wynosi 2300, 2500, 2650 i 2800 Nm.

Scania zastosowała także hamulec kompresyjny (podobny do Jacobsa) o mocy 350 kW przy 1700-2400 obr/min. Na żądanie samochód może otrzymać zwalniacz.

Nowy silnik ma o 10 kg mniejszą masę w stosunku do poprzednika. Szywniejszy od poprzedniego nowy kadłub i prosty osprzęt sprawiają, że silnik jest trwalszy od dotychczasowego. Wytrzyma 2 mln km do remontu, gdy obecnie sprzedawany model uzyskuje standardowo 1,6 mln km.

Skrzynia biegów i tylny most

Silnik uzyskuje ponad 50-procentową sprawność przy obrotach od 1150 do 1200 obr/min i pozostała część układu napędowego jest tak zaprojektowana, aby diesel pracował w tym właśnie zakresie.

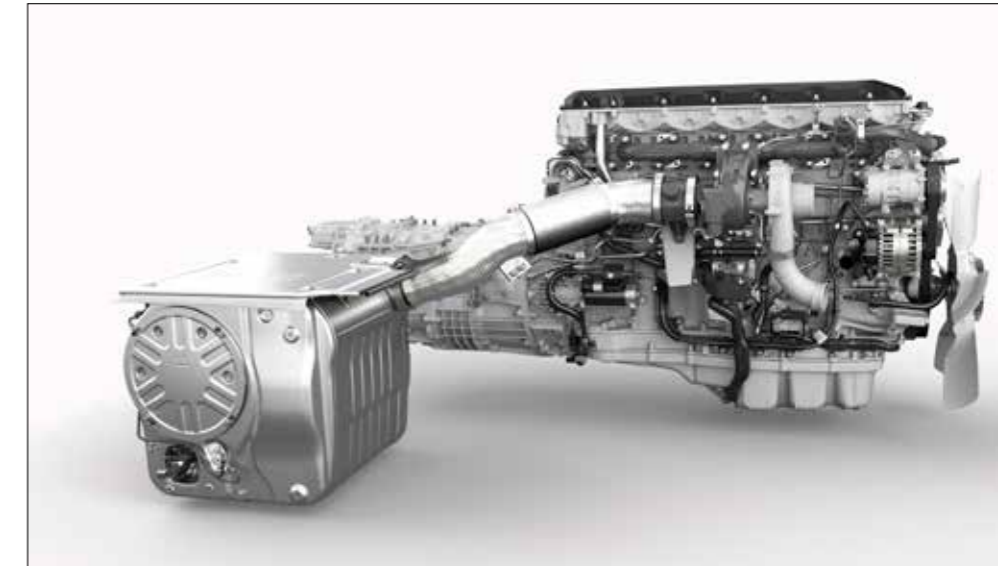
Stąd nowa skrzynia biegów G25CM i tylny most. Przekładnia jest siostrza-

ną do G33CM, obie mają po 14 przełożeń, a ich zakres jest większy od poprzednich skrzyń biegów. Wspólna jest także architektura. Przeznaczona do mniejszych momentów obrotowych G25CM ma węższe koła zębate, dzięki czemu jest o niecałe 10 cm krótsza od G33CM. Obie mają nadbieg.

Informatycy poprawili sterowanie przekładniami, dzięki czemu ich praca stała się bardziej płynna od poprzedników. Przekładnia G33CM ma aluminiową obudowę i jest o 60-70 kg lżejsza od poprzedniczki.

Nowy jest także tylny most o jednym z dziewięciu przełożeń od 1,95 do 4,11. Jest on o 27 kg lżejszy od poprzednika. W moście, podobnie jak w skrzyni biegów, zmniejszone zostały wewnętrzne opory ruchu.

Nowe podwozia są o blisko 300 kg lżejsze od obecnych również dzięki nowym zbiornikom paliwa. Jest ono zasysane ze zbiornika głównego do pomocniczego, dzięki czemu znika ryzyko zapowietrzenia linii paliwowej, a użyteczna pojemność zbiorników wzrosła z 87 do 97 pojemności geometrycznej.



Serwisy zaproponują usługę Pro-care, która pozwala na prewencyjną obsługę samochodów. Ponad 400 komponentów posiada czujniki, z których sygnały poprzez internet trafiają do kierowcy, dyspozytora i warsztatu, z którym przewoźnik ma podpisany kontrakt serwisowy. Pro-care można będzie wykupić dla samochodów produkowanych od 2019 roku. Usługa nie obejmuje nadzoru nad oponami.

Nadchodzą napędy elektryczne i wodorowe

Premiera nowego diesla nie powinna nikogo zniechęcić. Producenci już przygotowują się do zakończenia produkcji silników wysokoprężnych. Na początek wycofują się z najmniej opłacalnych linii produktów: silników średniej mocy, czyli jednostek o pojemności ok. 7 litrów.

Nie zainwestuje w nie Daimler Trucks. Niemiecki koncern ogłosił w sierpniu współpracę z amerykańskim Cumminsem, który od drugiej połowy dekady będzie dostarczał Daimlerowi tej wielkości silniki. Firma z USA rozpocznie za kilka lat produkcję tych jednostek w fabryce Daimlera w Mannheim.

Od czterech lat Cummins dostarcza 7-litrowe silniki do Scanii. Są one produkowane we wspólnym zakładzie Cummins'a oraz Iveco. Grupa Volvo produkuje silniki o pojemności 5 i 8 litrów wykorzystując konstrukcję Nissan Diesel, japońskiego producenta, który od 2008 roku należy do grupy Volvo.

XI Gala
Partner
Bezpieczeństwa
Ruchu
Drogowego

Tegoroczni Partnerzy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego wręczyło na 11. gali nagrody w konkursie Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Piotr Gawelczyk

Podczas tego wydarzenia, które odbyło się w Warszawie 25 listopada, zostały wyróżnione osoby, firmy, organizacje pozarządowe i media, które ponadprzeciętnym zaangażowaniem przyczyniają się do tego, aby z roku na rok na naszych drogach było coraz bezpieczniej.

Laureatami 11. edycji konkursu zostali – w kategorii Osoba Roku: Marcin "Borkoś" Borkowski – wolontariusz, ratownik medyczny na skutek, w kategorii Media Roku: Polskie Radio Kierowców, w kategorii Firma

Roku: Arval Service Lease Polska oraz w kategorii Organizacja Pozarządowa Roku: Motopozytywni Trójmiasto – grupa wolontariuszy, którzy uczą zasad niesienia pierwszej pomocy i promują bezpieczne zachowania na drodze. Nagrodę specjalną za całokształt pracy na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego otrzymał Marek Dworak.

Jak podkreśliła prezeska PBD Dorota Olszewska, ideą konkursu jest promowanie i uhonorowanie osób oraz inicjatyw, które są podejmowane w różnych zakątkach Polski, a które dotyczą podnoszenia bezpieczeństwa drogowego. – Warto nagradzać tych, którzy przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i podkreślać, jak ważne i potrzebne projekty realizują – powiedziała prezeska PBD.

Gośćmi wydarzenia byli m.in. wiceminister infrastruktury Rafał Weber, Michał Szczerba - poseł, wiceprzewodniczący parlamentarnego zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, Krzysztof Kwiatkowski - senator, członek parlamentarnego zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Tomasz Matuszewski, który od-

czytał list marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika.

Zgłoszenia do nagrody przyjmowane były w pięciu kategoriach: osoba, media, firma, organizacja pozarządowa i instytucja publiczna. Pośród 12 nominowanych w 4 kategoriach (ze względu na zbyt małą liczbę zgłoszeń kapituła postanowiła nie przyznawać nagrody w kategorii Instytucja Publiczna roku).

Kapitułę Nagrody, powołaną przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, w tym roku tworzyli przedstawiciele: Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytutu Transportu Samochodowego, Polskiego Czerwonego Krzyża, Automobilklubu Polski, Banku Światowego, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, firmy Continental, a także członkowie Zarządu Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego.

ZMPD na tym wydarzeniu reprezentowali - dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Anna Brzezińska-Rybicka oraz doradca Zarządu Sławomir Jeneralski.

Wszystkim nominowanym i laureatom serdecznie gratulujemy!

Komentarz



Czekając na zero

Anna Brzezińska-Rybicka, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowa ZMPD

Zrzeszenie od lat współpracuje ze Stowarzyszeniem Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego jako członkiem tej wyjątkowej w naszym kraju instytucji. Wyniki konkursu przyjęliśmy z dużym zadowoleniem, tym bardziej, że wybór najlepszych spośród najlepszych na pewno nie był łatwy. Cieszy nas fakt, że nagroda trafiła do Polskiego Radia Kierowców - stacji, z którą na bieżąco współpracujemy. Firmy reprezentujące międzynarodowy transport drogowy mają świadomość znaczenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i choć wypadki jakie powodują ciężarówkami, to zaledwie ułamek wszystkich złych wydarzeń na drogach,

to jednak często pojawiają się w rozmaitych wiadomościach - zniszczony tir medialnie dobrze się sprzedaje. Tymczasem zawodowi kierowcy zatrudniani przez polskie firmy transportowe należą do elity tego zawodu. A elitom - wbrew pozorom - wolno mniej. Dlatego z takim uporem promujemy bezpieczne zachowania na drodze. I to promujemy od poziomu szkół branżowych, w których wraz z firmą Mercedes-Benz Trucks Polska organizujemy liczne spotkania z młodzieżą, wpajając im prostą zasadę - rozsądek na drodze to dłuższe życie. Kropla drażni kamień - uważamy, że nawet pojedyncze działania wcześniej czy później przyniosą oczekiwane efekty. Edukacja to podstawa. Wyjątkowo w tym przypadku zamiast szóstek, czekamy na zera - wypadków, kolizji, a przede wszystkim rannych i, nie daj Bóg, ofiar.

Nagroda Specjalna

MAREK DWORAK



Dla obu stron
220 000 kontyngent zezwoleń dla każdego krajów na **rok 2022**

Szybkie rozmowy z Rosją

Przelicznik pozostał na poziomie **3 zezwoleń ogólnych na jedno do i z krajów trzecich.**

210 000 zezwoleń dwustronnych i tranzytowych na **rok 2022**
10 000 zezwoleń do/z krajów trzecich na **rok 2022**
10 000 zezwoleń do/z krajów trzecich na **rok 2021**

Strona rosyjska

151 250 zezwoleń dwustronnych i tranzytowych na **rok 2022**
68 750 zezwoleń do/z krajów trzecich na **rok 2022**
4 500 zezwoleń do/z krajów trzecich na **rok 2021**

Strona polska

Miroslaw Jagielski

Utarło się przekonanie, że strona rosyjska w rozmowach podczas pracy komisji mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych jest partnerem trudnym, twardym, mało elastycznym, niezgadzającym się na kompromisy, a czasami wręcz nieprzewidywalnym. Tym razem rozmowy poszły sprawnie, obie strony zgodziły się przedłużyć zasady wymiany wypracowane w ub.r.

Reaktywowana grupa ds. trudnych

Polsko – rosyjska Komisja Mieszana została powołana do realizacji postanowień polsko – rosyjskiej umowy o międzynarodowych przewozach drogowych z 30 sierpnia 1996 roku. Głównym celem posiedzeń komisji

jest ustalenie kontyngentu zezwoleń na rok następny.

Aby usprawnić prace Komisji Mieszanej, w 2020 roku podjęto decyzję o reaktywacji tzw. Grupy roboczej ds. trudnych, o czym dokonano zapisu w protokole z posiedzenia z 24 – 25 listopada 2020 r.

Obie delegacje uznały, że wszelkie problemy i nieprawidłowości powinny być rozpatrywane w pierwszej kolejności na forum Grupy, a następnie przekazywane pod obrady Komisji. Oddzielenie tych spraw, tj. ustalenie kontyngentu wymiany zezwoleń i wyjaśnianie problemów powstających podczas realizacji międzynarodowego transportu drogowego stanowiło zadośćuczynienie dla strony rosyjskiej, która zarzucała stronie polskiej, że zanim uczestnicy obrad Komisji Mieszanej przystąpią do ustalania kontyngentu zezwoleń muszą przed długi czas omawiać indywidualne sprawy zgłaszane przez

stronę polską. Po reaktywacji odbyło się dotychczas tylko jedno posiedzenie Grupy ds. trudnych – 16 lutego 2021 r. Do kolejnego, które miało się odbyć na przełomie maja i czerwca 2021 r., nie doszło.

Obie strony zadowolone

Ostatnie obrady Komisji były prowadzone w trybie wideokonferencji i odbyły się sprawnie i szybko. Najważniejsze decyzje dotyczące ustalenia kontyngentu zezwoleń na 2022 rok podjęto już przed południem pierwszego dnia obrad, tj. 30 listopada 2021 r.

Drugi dzień Komisja poświęciła na dopracowanie treści protokołu, do którego dodano kilka podpunktów dotyczących zgłoszonych spraw.

Szybkie tempo prac i zgodne stanowisko przedstawicieli obydwu stron wynikało z analizy aktualnego wykorzystania zezwoleń przez przewoźni-

ków obydwu krajów. Kontyngent zezwoleń na rok bieżący w praktyce jest dostosowany do potrzeb przewoźników obu państw.

Przewodniczący Komisji Mieszanej po stronie rosyjskiej Aleksiej Bakirej – dyrektor departamentu w rosyjskim Ministerstwie Transportu, nie sprzeciwiał się, wbrew zapisom protokołu posiedzenia Komisji Mieszanej z ubiegłego roku, by sprawy przewoźników najpierw były omawiane na posiedzeniu Grupy roboczej ds. trudnych, aby przedstawiciele przewoźników przedstawili podczas obrad Komisji Mieszanej konkretne sprawy, z którymi borykają się przewoźnicy. Uczestniczący w posiedzeniu Komisji Mieszanej przedstawiciele ZMPD zgłosili kilka problemów, z jakimi w ostatnim czasie zmagają się polscy przewoźnicy podczas wykonywania przewozów do Rosji, a strona rosyjska zadeklarowała przeanalizowanie tych spraw i udzielenie

stosownych wyjaśnień. Były to jedynie kwestie zgłoszone przez przedstawicieli organizacji przewoźników drogowych uczestniczących w tym posiedzeniu.

Kontyngent na 2021 i 2022 rok

W kontyngencie na rok 2021 uzgodniono dodatkową wymianę zezwoleń:

- dla strony polskiej 4 500 zezwoleń do/z krajów trzecich;
 - dla strony rosyjskiej 10 000 zezwoleń ogólnych.
- Na 2022 rok ustalono kontyngent w wysokości 220 000 zezwoleń dla każdego kraju.
- Dla strony polskiej:
 - 151 250 zezwoleń ogólnych na przewozy dwustronne i tranzytowe;
 - 68 750 zezwoleń do/z krajów trzecich.
 - Dla strony rosyjskiej:
 - 210 000 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe;
 - 10 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

■ 10 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Tym samym kontyngent zezwoleń na 2022 rok został utrzymany na dotychczasowym poziomie roku bieżącego. Uzgodniono również, że wszystkie zezwolenia na międzynarodowe przewozy drogowe z 2021 roku będą ważne do 15 marca 2022 roku.

Oznacza to jednak, że w kontyngencie wymiany zezwoleń na 2022 rok zachowany został przelicznik 1 do 3, oznaczający, że za jedno zezwolenie rosyjskie do/z krajów trzecich strona polska przekazuje stronie rosyjskiej trzy zezwolenia ogólne (na przewozy dwustronne/tranzytowe). Wynegocjowanie postulowanego przez przedstawicieli polskich przewoźników stosunku 1 do 2 czy nawet 1 do 1 jest zadaniem niezwykle trudnym. Uczestnicy kolejnych rozmów polsko – rosyjskich Komisji Mieszanych powinni o to zabiegać.

Ponad dwadzieścia lat Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD



AKADEMIA
SZKOLENIOWA
ZMPD

ZMPD od ponad dwóch dekad szkoli przewoźników, umożliwiając podnoszenie kwalifikacji i zdobywanie nowych uprawnień.

Beata Wagner

Centralny Ośrodek Szkoleń powstał w 2000 roku jako nowa jednostka w strukturach Zrzeszenia. Głównym zadaniem COS jest wspomaganie firm transportowych w zakresie znajomości aktualnie obowiązujących przepisów, w tym prawa transportowego, celnego czy podatkowego.

W dwudziestolecie COS Zrzeszenie tworzy na bazie ośrodka Akademię Szkoleniową ZMPD – podmiot, którego celem jest kompleksowa obsługa potrzeb przewoźników: zarówno tych zrzeszonych w ZMPD jak i wszystkich, którzy cenią renomę

ZMPD i oczekują usługi szkoleniowej na najwyższym poziomie.

Przed przedsiębiorcami niespokojny czas związany m.in. z wdrażaniem unijnych przepisów Pakietu Mobilności, co poważnie zmieni zasady wynagrodzeń kierowców.

Kalendarium Centralnego Ośrodka Szkoleń w dużym skrócie

2000 – powołanie przez zarząd ZMPD Centralnego Ośrodka Szkoleń.

2002 – Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD jako jedyny w Polsce uzyskał prestiżową akredytację Akademii IRU w Genewie. Tym samym Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) potwierdziła europejski standard szkoleń realizowanych przez ZMPD.

Wszyscy absolwenci kursów organizowanych przez ZMPD, którzy uzyskali Certyfikat Kompetencji Zawodowych w transporcie drogowym mogli ubiegać się o Dyplomy Akademii IRU, będące potwierdzeniem wysokiego poziomu kwalifikacji polskich przewoźników.

To ważne narzędzie marketingowe, uznawane na rynku unijnym, które ułatwiało firmom przewozowym prowadzenie działalności. W latach 2003-2010 dyplomy Akademii IRU uzyskało 198 osób

2008 – Na mocy ustawy o promocji zatrudnienia, decyzją Mazowieckiego Wojewódzkiego Urzędu Pracy, Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD został wpisany do rejestru instytucji szkoleniowych.

2012 – Zgodnie z decyzją Zarządu ZMPD, Centralny Ośrodek Szkoleń od 2012 roku obok prowadzonych dotychczas szkoleń odpłatnych, w ramach realizowania misji Zrzeszenia, rozpoczął szkolenia bezpłatne. Organizowane na terenie całego kraju liczne szkolenia, seminaria i konferencje dotyczyły aktualnych przepisów transportowych. W latach 2012-2018 szkolono m.in. z takich zagadnień: aplikacji TIR-EPD, OC przewoźnika, rozliczania czasu pracy kierowcy, stawek płacy minimalnej w UE, zmian prawnych w transporcie drogowym, podatku VAT w transporcie i spedycji, ustawy o monitorowaniu przewoźników



SENT, zatrudniania obcokrajowców w firmach transportowych, czy przyznawania funduszy unijnych.

2017 – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przygotowało filmową instrukcję mocowania ładunków. Film (dostępny na YouTube) pokazuje nie tylko podstawowe sposoby mocowania, ale zawiera wskazówki, jak właściwie rozmieścić ładunek.

Ośrodek szkoleń COS współpracował również przy realizacji zdjęć do filmu związanego z bezpiecznym mocowaniem ładunków. Film zrealizowany został przy merytorycznej współpracy z GITD, która użyczyła zdjęcia z wypadków, a także umożliwiła nagranie na drodze typowej kontroli pojazdu, w tym pojazdu przeciążonego. Kolejną instytucją, która pomagała przy realizacji był Urząd Celný, w tym oddział graniczny w Koroszczynie, w którym kręcono zdjęcia z przebiegu całego procesu transportu ładunków w transporcie międzynarodowym.

2019 – Dotychczasowe obowiązkowe szkolenie stacjonarne z zakre-

su stosowania procedury TIR, ZMPD zastąpiło bezpłatnym szkoleniem online na kanale YT.

Szkolenie kierowane jest przede wszystkim do firm, które wykonują przewozy pod osłoną karnetów TIR, jak również do użytkowników systemu, którzy chcą uzupełnić wiedzę, czy też przeszkolić pracowników. Godzinny materiał filmowy, przygotowany przez pracowników Departamentu Transportu, jest nadal dostępny na stronie internetowej ZMPD.

2020 – Z powodu pandemii ośrodek szkoleń rozszerzył ofertę o szkolenia online, zarówno w formule ogólnodostępnej, jak o płatnej. Jednym z projektów był cykl internetowych seminariów (webinariów) z wykorzystaniem wirtualnych narzędzi.

Jako pierwsze odbyło się webinarium „Taryfikator kar na podstawie ustawy o transporcie drogowym”, zawierające przykłady naruszeń uruchamiających procedurę sprawdzenia dobrej reputacji oraz konsekwencje finansowe dla firmy i osób zarządzających.

Najpopularniejsze tematy

Wybrana tematyka szkoleń bezpłatnych w latach 2012 – 2018

- Aplikacja TIR-EPD
- OC Przewoźnika
- Czas pracy kierowcy
- Czas pracy - szkolenia kierowców
- Podatek VAT w transporcie
- Zmiany prawne w transporcie drogowym
- Stawki płacy minimalnej w UE
- Kontrole służb w przedsiębiorstwie
- Przewozy drogowe na terenie Rosji
- Fundusze unijne dla firm transportowych
- Zatrudnianie obcokrajowców
- Zmiany prawne w transporcie drogowym
- KREPTD ogólne informacje
- Pakiet Mobilności
- SENT ustawa o monitorowaniu przewoźników
- Zasady mocowania ładunków
- Ochrona danych osobowych RODO

Gdzie jest złoty środek współpracy z Ukrainą?



Pięć lat umowy stowarzyszeniowej UE – Ukraina. Wymiana gospodarcza nie może być sprawna bez odpowiednio funkcjonujących granic.

Piotr Gawelczyk

1 0 grudnia 2021 roku odbyła się online konferencja „5 lat współpracy gospodarczej Unia Europejska – Ukraina w świetle umowy DCFTA”, zorganizowana przez posła do Parlamentu Europejskiego, byłego premiera i prezesa NBP prof. Marka Belkę oraz Frakcję Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim.

Rośnie wymiana handlowa

Efektom pięcioletniego obowiązywania umowy stowarzyszeniowej między UE i Ukrainą oraz wynikającego

z niej funkcjonowania strefy wolnego handlu jest wzrost wzajemnych relacji handlowych i powiązań gospodarczych.

Ambasador Ukrainy Andrij Deszczycia poinformował, że wzrosła liczba przedsiębiorstw ukraińskich w Polsce. Dziś firm z ukraińskim kapitałem jest w Polsce ok. 20 tysięcy, wymiana handlowa pomiędzy obydwojema krajami wynosi już 10 mld dol. i stale rośnie. - Dlatego będziemy potrzebować większej liczby przejść granicznych i lepszej na nich infrastruktury. Dziś czas oczekiwania na przekroczenie granicy przez ciężarówki nie może być zadowalający. Prowadzimy rozmowy, by te problemy zniwelować – dodał ambasador.

Zwrócił uwagę na to, że Ukraina jest partnerem UE, ale też konkurentem. – Ukraińscy przewoźnicy będą rywalizować z przewoźnikami polskimi czy niemieckimi, tego nie da się uniknąć – przyznał Andrij Deszczycia.

Punkt widzenia polskich przewoźników naświetlił prezes ZMPD Jan Buczek. – Nieprawdą jest, że polscy przewoźnicy nie są zainteresowani rynkiem ukraińskim. Jednakże ukraińscy przewoźnicy „potrafią znaleźć” dodatkowe rezerwy pozwalające na obniżenie oferty transportowej do poziomu niemożliwego do zaakceptowania dla przewoźników polskich. Eksporterzy i importerzy towarów chętnie zleciliby przewóz polskim przewoźnikom, ale po cenie „ukraińskiej”. Funkcjonowanie systemu zezwoleń ma na celu zrównać dostęp do rynku przewoźnikom po obu stronach granicy. Natomiast brak troski o modernizację, reorganizację pracy służb na granicy i budowę nowych przejść granicznych, przy obecnym wroście wymiany handlowej doprowadzi wkrótce do wielkich zatorów na granicy – uprzedza Jan Buczek.

Czasochłonna budowa infrastruktury

Wiceminister infrastruktury Rafał Weber podkreślił, że warunkiem dalszego rozwoju wymiany handlowej pomiędzy Polską a Ukrainą musi być stabilizacja przewidywalności działań ze strony partnerów i sprawna komunikacja transportowa. – Infrastruktura po obu stronach musi być zorganizowana w jak najlepszy sposób, zarówno ta docierająca do przejść granicznych, jak i na samych przejściach – powiedział minister Weber.

Dodał, że mimo pandemii handel nie został zakłócony, choć były powo-



BELKA

S&D

Grupa Postępowego Sojuszu Socjalistów i Demokratów w Parlamencie Europejskim

EUROPEAN UNION - UKRAINE

dy do obaw. Wspomniał także o inwestycjach drogowych po polskiej stronie. – Połączenia transgraniczne, jak Via Carpatia, są dla nas priorytetem – podkreślił Rafał Weber.

- Budowa infrastruktury trwa lata, a firmy cierpią dzisiaj – powiedział prezes Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej Jacek Piechota.

Zdaniem wiceministra rozwoju gospodarczego, handlu i gospodarstwa wiejskiego Ukrainy Tarasa Kaczki, głównym problemem w rozwoju handlu między UE a Ukrainą jest przeciwne do umowy stowarzyszeniowej stanowisko polskiego ministerstwa infrastruktury dotyczące zezwoleń. – Będzie ono przedmiotem pozwu przeciwko Unii i Polsce – zapowiedział minister Taras Kaczka, który także w przeszłości dość ostro wypowiadał się na temat braku odpowiedniej liczby zezwoleń dla ukraińskich przewoźników. Podczas konferencji rzucił hasło ich likwidacji. – Niech firmy transportowe z naszych państw konkurują ze sobą (bez ograniczeń). Niech każdy przewozi tyle, ile potrzebuje – zaproponował minister Taras Kaczka, zwracając przy tym uwagę na to, że przedsiębiorstwa w Polsce mają dostęp do tańszego pieniądza niż przedsiębiorstwa ukraińskie.

Poszukiwany kompromis

Przedsiębiorcy zaproszeni do udziału w konferencji mówili o swoich doświadczeniach dotyczących działalności gospodarczej w Ukrainie, zarówno tych negatywnych (korupcja, szara strefa, nieuczciwa konkurencja, niewydolne sądownictwo, dostępność do ukraińskich przetargów), jak i pozytywnych (uregulowanie kwestii związanych z podatkiem VAT). – My przez 12 lat dostosowaliśmy się do warunków prowadzenia działalności gospodarczej, jakie obowiązują na Zachodzie. Jeśli po ukraińskiej stronie mamy do czynienia z szarą strefą, nie możemy mówić o równej konkurencji. Dopiero kiedy nasi partnerzy uporają się ze swoimi kłopotami, będzie można mówić o możliwościach pełnej liberalizacji – przypomniał prezes Jacek Piechota.

- Od trzech lat biorę udział w komisjach mieszanych ustalających wymianę zezwoleń pomiędzy naszymi krajami i znam argumenty strony ukraińskiej, która dąży do tego, by było ich więcej; rozumiemy te oczekiwania, ale polscy przewoźnicy wykorzystują ich zdecydowanie mniej niż ukraińscy przedsiębiorcy – odpowiedział przedstawicielowi Ukrainy minister Weber. – W 2020 r. polscy

przewoźnicy wykorzystali ok. 90 tys. zezwoleń, w poprzednich latach jeszcze mniej; bywało, że ok. 60 tys. Natomiast nasz partner domaga się 200 tys. Musimy znaleźć złoty środek, tak by z jednej strony nie zakłócać możliwości przewozowych i handlowych naszym partnerom z Ukrainy, z drugiej musimy brać pod uwagę oczekiwania polskich przewoźników – powiedział Rafał Weber.

Podkreślił, że jest możliwość zwiększenia kontyngentu zezwoleń pod warunkiem poprawy infrastruktury drogowej, tak by przejazd przez granicę był zdecydowanie szybszy. – To zadanie spoczywa na obu państwach. Ustaliliśmy memorandum dotyczące dobowej liczby pojazdów mających przekraczać cztery drogowe przejścia graniczne – Dorohusk, Korczowa, Medyka, Hrebenne. Niestety, nie osiągamy nawet 80 proc. zakładanej liczby. W Korczowej od 2016 r. po polskiej stronie jest pusty terminal do odprawy ciężkich pojazdów. Czekają na otwarcie takiego samego terminalu po stronie ukraińskiej. To odseparowało ruch pojazdów osobowych od ruchu pojazdów ciężkich, przez co dobową liczbę odprawianych ciężarówek zdecydowanie wzrosła – dodał wiceminister infrastruktury.

Odblokuj swoją kartę na czas tankowania!

DKV z nowatorskim pomysłem na zabezpieczanie transakcji



Nowy wymiar bezpieczeństwa

Karty paliwowe z naklejonym numerem PIN, zostawiane na stacji. Karty porzucone na dystrybutorze. Kradzieże paliwa na przywłaszczone karty. Tak się niestety dzieje, bo najłobszym ogniwem wszelkich zabezpieczeń jest człowiek. Z nowatorskim pomysłem, jak zabezpieczyć te luki, wyszedł właśnie operator kart paliwowych DKV Mobility.

„Pomyśleliśmy, a gdyby tak zadziałać odwrotnie niż dotychczas - za każdym razem angażować kierowcę do odblokowania swojego rachunku kartowego, a nie tylko opierać się na autoryzacji samej karty?” – mówi Mariusz Derdziak, kierownik sprzedaży DKV Mobility. Dzięki temu ryzyko, że dojdzie do wykorzystania skradzionej karty, jest minimalne” – wyjaśnia. Działa to w ten sposób, że kierowca zgłasza w aplikacji DKV chęć zatankowania, wówczas jego karta zostaje odblokowana na 60 minut. Po tym czasie, aż do następnego planowe-

go tankowania, karta pozostaje zablokowana. Czasowej aktywacji karty może dokonywać kierowca po otrzymaniu tymczasowego hasła dostępu do aplikacji, bądź zdalnie menadżer floty z biura. „Autoryzacja karty na żądanie” jest opcjonalna, firmy mogą z niej korzystać jako z dodatkowego zabezpieczenia.

To nie wszystko. Kilka miesięcy wcześniej operator wprowadził inteligentne rozwiązanie, które blokuje możliwość wykorzystania karty DKV w innej lokalizacji, niż znajduje się pojazd. Funkcja ta dostępna jest dla firm korzystających z platformy telematycznej DKV LIVE i jest jedynym tego typu rozwiązaniem na rynku europejskim. „Dzięki temu, że połączyliśmy know-how DKV z systemem telematycznym, możemy teraz tworzyć zupełnie nowe rozwiązania, czasem bardzo proste, a jednak dotąd niemożliwe do wdrożenia. Jak na przykład tutaj: skrzyżowaliśmy dane z GPS w pojeździe z danymi transakcyjnymi karty paliwowej – teraz po prostu jedno jest zależne od drugiego” – dodaje Mariusz Derdziak.

Kradzieże paliwa, dokonywane najbardziej wymyślnymi metodami, są od lat zmorą polskich przewoźników. Jest to widoczne szczególnie teraz, w okresie braku kierowców na rynku, kiedy przez firmy przewija się wiele przypadkowych osób. Paliwo stanowi ok. 40 % kosztów działalności firmy transportowej, dlatego wielopoziomowe zabezpieczenie tak wrażliwego aspektu, jak jego zakup, podnosi bezpieczeństwo finansowe przewoźnika. Metody standardowe zabezpieczania transakcji na kartę paliwową to numer PIN i raportowanie o dokonanych transakcjach. „My dołożyliśmy do tego możliwość ustawiania przez przewoźnika limitów oraz dawania lub odmawiania kierowcom dostępu do wybranych usług. To był pierwszy krok i dziś większość naszych klientów z tej opcji korzysta” – mówi Mariusz Derdziak. „Teraz, dzięki połączeniu systemów DKV z telematyką, mamy nieskończoną możliwość tworzenia zarówno form zabezpieczenia transakcji, jak i inteligentnych usług, które zmieniają dziś oblicze transportu” – podsumowuje. ■

NOWA GENERACJA DAF

Numer jeden pod każdym względem



XF XG XG+



DAF XF, XG i XG+ nowej generacji wyznaczają nowy standard wydajności, bezpieczeństwa i komfortu kierowcy. Dlatego zostały nagrodzone tytułem „International Truck of the Year 2022”.

Odwiedź startthefuture.com i dowiedz się, dlaczego te przełomowe ciężarówki są numerem jeden pod każdym względem.

Udane targi w cieniu pandemii



Nawet czwarta fala pandemii nie odstraszyła wystawców i uczestników od przyjazdu na Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki w Warszawie TransLogistica Poland. Stoisko miało także ZMPD.

Piotr Gawelczyk

Warszawskich halach Expo XXI przy ul. Prądyńskiego odbyły się na początku listopada trzydniowe VIII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki TransLogistica Poland. To największe w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej wydarzenie biznesowe dla osób związanych z transportem, spedycją i logistyką oraz dla wszelkiego rodzaju producentów i dystrybutorów, a więc

przedsiębiorstw korzystających lub poszukujących usług TSL.

Nie miały one takiego rozmachu jak impreza w 2019 roku, stoiska zajęły tylko jedną halę (dwa lata wcześniej 2 hale), za to dopisali zwiedzający.

Na tym wydarzeniu nie mogło oczywiście zabraknąć ZMPD, którego przedstawiciele przez trzy dni prezentowali ofertę Zrzeszenia dotyczącą urzędzeń do poboru polskich i europejskich opłat drogowych, w tym flagowego urządzenia ZMPDbox, a także ubezpieczeń firmy LUTZ. Na stoisku ZMPD odbyło się wiele rozmów w przyjaznej atmosferze.

Podczas trzech dni targów stoiska 195 wystawców obejrzało blisko 6 tys. uczestników. Trzy czwarte zainteresowane było transportem, a dwie trzecie także spedycją.

Wśród uczestników przeważali przedstawiciele mikro firm (29 proc.) oraz małych i średnich (łącznie 49 proc.), zaś 13 proc. przyjechało z zagranicy, z 43 państw.

Równolegle odbyły się targi pracy TransLogistica Jobs, na których firmy rekrutowały absolwentów szkół i uczelni.

Organizator zapowiada kolejną edycję targów w listopadzie za rok.

„MOJA CIĘŻARÓWKA NAWET BEZ ŁADUNKU JEST PEŁNA. PEŁNA DODATKÓW.“



Poznaj nową generację ciężarówek MAN. Simply my truck.

Świat kręci się coraz szybciej. Aby nadążyć, musisz być odpowiednio wyposażony – tak jak nasza nowa generacja ciężarówek MAN. Już dziś jest wyposażona w technologię jutra: od w pełni cyfrowego systemu lusterek MAN OptiView i gamy innych inteligentnych systemów wspomagania kierowcy po nowy, jeszcze wydajniejszy układ napędowy, zapewniający optymalne zużycie paliwa. Dzięki temu Ty i Twoja firma pozostajecie w czołówce razem z MAN. #SimplyMyTruck



Nasza strategia to niezawodność i rzetelność

Prezes Sokółów-Logistyka Rafał Rusjan mówi jak założona 47 lat temu w Sokółowie Podlaskim do obsługi zakładów mięsnych spółka radzi sobie na rynku transportowym.



■ Jaka jest skala działalności Sokółów-Logistyka?

Zajmujemy się przewozem towarów spożywczych oraz transportem żywych zwierząt. Rocznie realizujemy ponad 92 tysiące zleceń, przejeżdżając przy tym ponad 42 miliony kilometrów rocznie – to tak jakby tysiąc razy okrążyć Ziemię. Nasza główna siedziba mieści się w Sokółowie Podlaskim. Posiadamy także oddziały w Kole, Jarostawiu oraz Osiu i łącznie zatrudniamy ok. 200 pracowników. Wykonujemy przewozy praktycznie po całej Polsce, działamy też na terenie UE. Transport to główna gałąź naszych działań, ale nie jedyna. Prowadzimy m.in. sprzedaż paliw, opon, serwis pojazdów.

■ Skąd pomysł na dywersyfikację usług?

Dla nas jako firmy transportowej posiadanie własnego serwisu jest bardzo ważne pod kątem szybkości wykonywania napraw naszych pojazdów, a przy okazji redukcji kosztów. Stacje paliw dały możliwość zaopatrzenia na-

szej floty w paliwo po atrakcyjnych cenach. Gdy pojawiła się okazja oferowania usług dla klientów zewnętrznych skorzystaliśmy z niej, generując w ten sposób dodatkowy przychód i promując naszą markę. Również nasi przewoźnicy mogą kupować paliwo na preferencyjnych warunkach. Udostępniamy także naszym partnerom lub firmom zewnętrznym powierzchnie pod wynajem. Wszystkie te działania razem mają wpływ na dobry wynik firmy, ale też stają się swego rodzaju zabezpieczeniem.

■ Co postawiłby pan na pierwszym miejscu w działalności spółki?

Niezawodność i rzetelność wykonywanych usług. Mamy jasno określoną strategię rozwoju. Wytoczamy cele krótko- i długoterminowe i staramy się je realizować. Posiadamy certyfikat ISO 28000. Korzystamy z systemów telematycznych, dzięki którym możemy nadzorować działania transportowe i je ulepszać.

■ Jak pan ocenia obecną sytuację na rynku transportowym?

Sytuacja nie jest łatwa. Ma na to wpływ wiele czynników, począwszy od ciągłych zmian przepisów, a kończąc chociażby na nieustających podwyżkach. Rosną płace, ceny usług oraz produktów, pojazdów. Z miesiąca na miesiąc drożeje paliwo. To powoduje, że często przychody nie nadążają za kosztami.

■ Jak z tym wszystkim radzi sobie Sokółów-Logistyka?

Zapotrzebowanie na transport chłodniczy wzrasta, co ciągle daje nam duże możliwości. Staramy się na bieżąco odpowiadać i reagować na potrzeby zarówno naszych klientów, jak i pracowników.

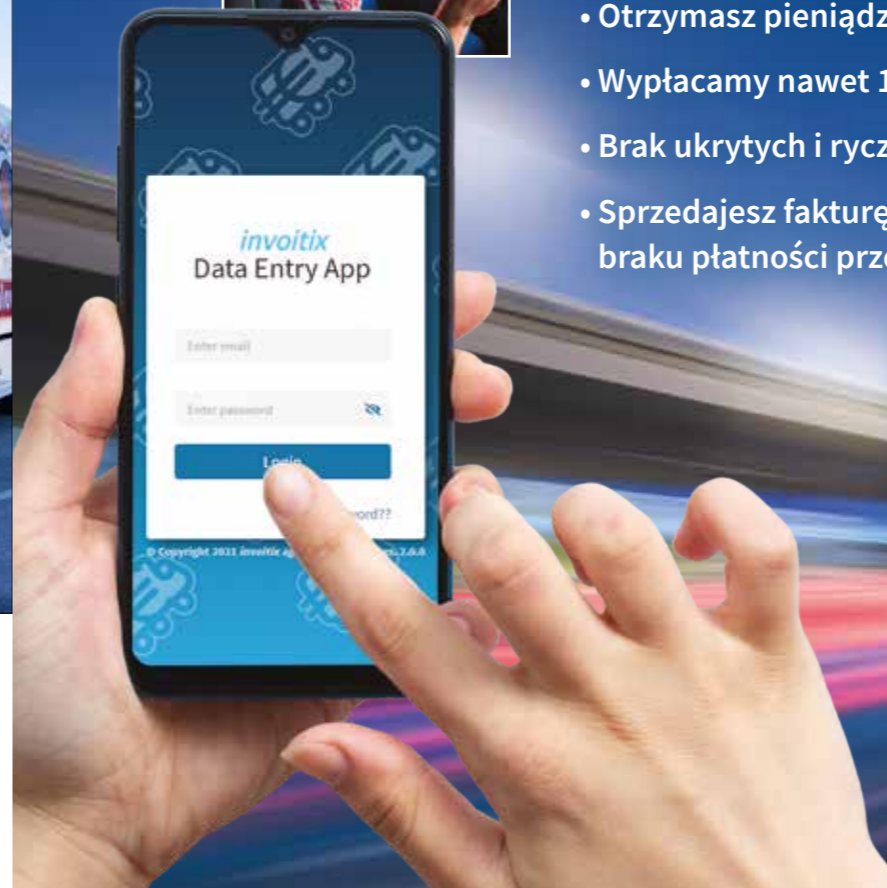
■ Jakie są zatem plany spółki na najbliższe lata?

Chcemy się dalej rozwijać: podejmować nowe zlecenia, pozyskiwać nowych partnerów biznesowych, zwiększyć zatrudnienie, podjąć współpracę z nowymi przewoźnikami. Liczymy na stworzenie długofalowych relacji, które będą jeszcze bardziej owocować w przyszłości.



Płynność i ochrona dla europejskich firm logistycznych

- Kupujemy i zarządzamy Twoimi fakturami
- Otrzymasz pieniądze na konto w 48h
- Wypłacamy nawet 100% kwoty faktury
- Brak ukrytych i ryczałtowych opłat
- Sprzedajesz fakturę i przekazujesz ryzyko braku płatności przez zleceniodawcę transportu

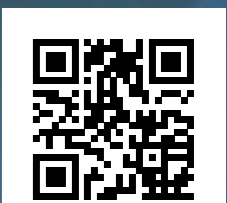


Pomagamy w stabilnym rozwoju małych i średniej wielkości europejskich firm transportowych, dostarczając im innowacyjne rozwiązania w zakresie zarządzania płynnością i ograniczania ryzyka.

Jesteśmy obecni w ponad 30 krajach Europy i pracujemy dla ponad 10 000 użytkowników; dotychczas przetworzyliśmy i zarządziliśmy ponad 130.000 faktur.

invoitix ag
Badstrasse 4
5400 Baden, Szwajcaria

invoitix ag przedstawicielstwo w Polsce
sales@invoitix.com



Od 1 grudnia, opłaty e-Toll obejmują wszystkich



W Polsce po 10 latach zmieniła się technologia poboru opłat za przejazd odcinkami dróg płatnych. Nowy system e-Toll, oparty na technologii pozycjonowania satelitarnego, zastąpił stary system viaTOLL, bazujący na technologii mikrofalowej. Zmiany od 1 października dotyczyły samochodów ciężarowych, a od 1 grudnia obowiązują także wszystkie pojazdy poniżej 3,5 tony DMC.

Ta data wyznaczyła jednocześnie koniec ery manualnego systemu poboru opłat drogowych na zarządzanych przez GDDKiA odcinkach autostrad A2 Konin – Stryków i A4 Wrocław – Sośnica. Zmiana technologii naliczania myta to także nowe metody uiszczania opłat drogowych. W bezpiecznym rozliczaniu i fakturowaniu e-Toll pomoże karta DKV.

Należy wybrać sposób rozliczeń

Szybki przejazd przez bramki pozwoli kierowcom zaoszczędzić sporo czasu,

jednak zanim to nastąpi, muszą oni przejść przez procedurę rejestracyjną w systemie e-Toll i wyposażyć swoje samochody w urządzenie geolokalizacyjne (OBU/ZSL) lub zainstalować na swoich smartfonach specjalną aplikację e-Toll PL, dzięki której system będzie mógł lokalizować telefon wraz z przypisanym do niego pojazdem. To jednak nie koniec obowiązków i wyzwań, przed jakimi staną użytkownicy nowego systemu e-Toll. Warto pamiętać, że urządzenia i aplikacja służą tylko do rejestracji i naliczania opłat w systemie, ale już ich regulowanie, pilnowanie stanu konta i odpowiedzialność za braki lub opóźnienia w płatnościach – są w gestii użytkowników. Tu z pomocą przychodzi operator DKV Mobility, który jako jedyny emitent kart paliwowych może wspierać swoich klientów we wszystkich aspektach uiszczania opłat w nowym systemie. Na stronach e-Toll dla flot można znaleźć szczegółowe informacje, dotyczące usług i zakresu wsparcia, jakie poszczególni dostawcy kart zapewniają swoim klientom.

Bez obaw o stan konta

DKV było pierwszym dostawcą kart paliwowych, dzięki któremu już od 4 października można było rozliczać opłaty drogowe w systemie e-Toll. Do tego momentu płatności trzeba było realizować za pomocą Bliku lub przelewów z kart Mastercard oraz Visa. Jednak każdej takiej transakcji nale-

żało dokonywać odrębnie, pilnując przy tym salda środków na koncie w systemie e-Toll. Było to o tyle ryzykowne, że w przypadku braku zarejestrowania transferu na czas, kierowcom groziły kary za nieopłacony przejazd w wysokości 500 zł dla samochodów osobowych i 1,5 tys. zł dla ciężarowych.

– Uruchomienie płatności za e-Toll kartą paliwową to bardzo duże ułatwienie dla użytkowników. Po pierwsze, mogą oni ustawić sobie doładowania automatyczne. Przykładowo, ustalamy kwotę doładowania w wysokości 100 zł i ustawiamy próg minimalny salda, np. na kwotę 20 złotych. Po jego przekroczeniu system automatycznie pobierze z karty zadeklarowaną wcześniej kwotę doładowania. Dzięki temu nie musimy cały czas kontrolować stanu konta. – wyjaśnia Mariusz Derdziak, kierownik sprzedaży w DKV Mobility Polska. – Jeśli zaś nie korzystamy z karty flotowej, warto zaglądać na swoje konto raz na jakiś czas i sprawdzać, czy nie ma tam nieopłaconych przejazdów. Wówczas można je uregulować w ciągu trzech dni bez naliczenia kary.

Ułatwienia dla księgowości

Z karty flotowej mogą korzystać wszyscy użytkownicy aplikacji mobilnej e-Toll PL, posiadacze urządzeń OBU/ZSL, jak i klienci chcący doładować swoje konto manualnie w punktach obsługi klienta (POS). W przypad-

ku karty paliwowo-serwisowej DKV obowiązkiem jest prowadzenie działalności gospodarczej, gdyż to karta dedykowana dla firm. Wówczas przy pomocy jednej karty paliwowej można zapłacić nie tylko opłaty drogowe (w Polsce i zagranicą), ale również za paliwo, warsztaty, myjnie, parkingi lub akcesoria na stacjach oraz wliczyć sobie wszystkie te pozycje w koszty prowadzenia działalności gospodarczej - co w przypadku rozdrobnionych płatności jest utrudnione lub rzadko ma miejsce.

Transport profesjonalny wybiera EETS

Karta paliwowa to już druga metoda rozliczeń oferowana przez DKV Mobility w systemie e-Toll. Pierwszą były akceptowane już od września urządzenia DKV Box Europe – działające w ogólnoeuropejskim systemie opłat drogowych EETS – z których korzysta transport profesjonalny.

– Z punktu widzenia użytkownika obsługa urządzeń EETS jest prosta. Nie trzeba nawet rejestrować się w systemie e-Toll, bo operatorzy opłat EETS robią to za firmę. Na monitorze tego urządzenia są natomiast wyświetlane istotne informacje o tym, w jakim kraju się znajdujemy, jaką opłatę drogową akurat obsługujemy, jaki jest numer pojazdu, klasa emisji spalin, liczba osi czy waga pojazdu. Jeżeli wszystkie opłaty są pobrane prawidłowo, urządzenie świeci na zielono –

mówi Mariusz Derdziak.

Przy pomocy DKV Box Europe można w tej chwili rozliczać opłaty drogowe w ponad 30 krajach Europy – m.in. w Niemczech, Belgii, Bułgarii, Francji, Austrii, Hiszpanii, Portugalii, na Węgrzech, a także na przejściu Warnow oraz w tunelach Herren i Liefkenshoek. Stopniowo dodawane są też kolejne państwa, które uruchamiają EETS. W ciągu ostatniego roku dołączyły Włochy, a wkrótce operator planuje rozszerzenie działalności na kolejne kraje, takie jak Norwegia, Czechy i Słowenia.

Alternatywa dla „anty-GPS-owców”

Dla kierowców, którzy nie chcą dzielić się z operatorem systemu e-Toll danymi o swojej lokalizacji lub nie posiadają przystosowanych do tego celu urządzeń, jedyną alternatywą dla opłacenia myta będzie zakup tzw. e-biletu autostradowego. Bilet można kupić z wyprzedzeniem, podając wcześniej numer rejestracyjny samochodu, odcinek autostrady oraz planowaną datę i godzinę rozpoczęcia przejazdu. Bilet będzie ważny 48 godzin od wskazanej daty i w przypadku zmiany planów można go zwrócić przed upływem zadeklarowanej godziny startu podróży. Zdalny zakup biletów umożliwi bezpłatna aplikacja e-Toll PL BILET. Można je także nabyć stacjonarnie w wybranych punktach partnerów systemu e-Toll.



e-Toll. Rozliczaj z DKV!

Skuteczny monitoring i kontrola ciśnienia opon we flocie



Webfleet Solutions Poland

Złe użytkowanie opon naraża floty na niepotrzebne koszty, prowadzi do wielu awarii, a nawet wypadków. Jednak odpowiednie dbanie o opony wiąże się z dodatkowymi kosztami i jest czasochłonne, co zniechęca wielu menedżerów flot do poświęcania temu tematowi należytej uwagi. Rozwiązaniem, które pomaga rozwiązać ten problem jest system WEBFLEET TPMS, który na bieżąco monitoruje ciśnienie oraz temperaturę w oponach.

Świat zmienia się coraz szybciej, szczególnie obecnie. Firmy transportowe muszą walczyć nie tylko z rosnącą konkurencją, ale również z coraz większymi wymaganiami klientów, dla których wysoka jakość transportu i spedycji – rozumiana jako terminowe i bezpiecz-

ne dostarczenie zamówionego towaru – stała się jeszcze ważniejsza niż dotychczas. Menedżerowie flot mają do dyspozycji wiele narzędzi, które mogą pomóc im w poprawie jakości świadczonych usług i osiągnięciu przez to lepszej pozycji rynkowej. Jednym z najważniejszych z nich jest system TPMS (Tire Pressure Monitoring System), który monitoruje poziom ciśnienia w oponach i ich temperaturę.

– To rozwiązanie poprawia funkcjonowanie kluczowego elementu pojazdu, który jako jedyny ma styczność z nawierzchnią. Właściwa dbałość o opony może poprawić efektywność funkcjonowania całej floty. To szczególnie ważne w kontekście wyzwań, jakie stoją przed branżą transportową, do których należy m.in. konieczność redukcji kosztów operacyjnych ze względu na nowe regulacje pakietu mobilności i rosnące ceny paliw – powiedział Dariusz Terlecki, Sales Director Poland & EE w Webfleet Solutions.

Dlaczego utrzymywanie prawidłowego ciśnienia w oponach jest ważne?

Opony stanowią ok. 5 proc. całkowitego kosztu posiadania (TCO) pojazdu ciężarowego w przeciętnej flocie

i są niezbędnym elementem wyposażenia pojazdu. Niewłaściwe zarządzanie ciśnieniem opon prowadzi do tego, że tylko część bieżnika styka się z nawierzchnią. – Mniejsza powierzchnia styku opony z nawierzchnią prowadzi do szeregu niekorzystnych zjawisk. Dlatego można jeździć na najbardziej paliwooszczędnych oponach, ale jeśli nie utrzymuje się w nich właściwego ciśnienia, nie osiągnie się maksymalnych korzyści – mówi Wojciech Filipiak Senior Sales Engineer Poland & EE w Webfleet Solutions.

Zbyt niskie lub wysokie ciśnienie w oponach może negatywnie wpływać na koszty funkcjonowania flot m.in. ze względu na utracone kilometry (ponieważ opona zużywa się szybciej), wyższe koszty utylizacji lub recyklingu opon, uniemożliwienie ich bieżnikowania (ze względu na nierównomierne zużycie), wzrost zużycia paliwa (spowodowany wzrostem oporów toczenia) oraz większą liczbę awarii i przestojów pojazdów. A co najważniejsze, niewłaściwe ciśnienie w oponach istotnie wpływa na bezpieczeństwo jazdy, wydłużenie drogi hamowania czy niestabilność pojazdów na zakrętach.

– Większość awarii ciężkich samochodów ciężarowych na europejskich drogach jest spowodowana problema-



mi związanymi z oponami, wynikającymi z ich niedopompowania – mówi Paul Verheijen, wiceprezes ds. zarządzania produktami w Bridgestone Mobility Solutions. Między innymi dlatego Unia Europejska nałożyła obowiązki prawne dotyczące stosowania systemów TPMS. Od maja 2022 r. wszystkie nowe produkowane modele pojazdów użytkowych (lekkie i ciężkie pojazdy użytkowe) będą musiały być standardowo wyposażone w system TPMS, aby przejść proces homologacji.

Jak działa WEBFLEET TPMS?

Webfleet Solutions, wiodący dostawca rozwiązań telematycznych w Europie, wprowadził system WEBFLEET TPMS na rynek we wrześniu br. Rozwiązanie to, opracowane wspólnie przez lidera telematyki i firmę Bridgestone, światowego lidera w produkcji opon i wyrobów z gumy, zapewnia nie tylko stałą kontrolę ciśnienia i temperatury, ale umożliwia także predykcyjne zarządzanie oponami.

Zaprojektowany z myślą o pojazdach ciężkich, takich jak samochody ciężarowe, zestawy pojazdów, autobusy, autokary i pojazdy specjalne, WEBFLEET TPMS wykorzystuje czujniki, montowane na zaworach opon połączone z urządzeniem telematycznym zintegrowa-

nym z platformą do zarządzania flotą, do której na bieżąco przesyłane są dane pomiarowe i analizowane. W przypadku wykrycia nieprawidłowości, WEBFLEET w czasie rzeczywistym alarmuje menedżera floty w biurze i/lub kierowcę w kabinie (powiadomienia są oznaczone kolorami, dzięki czemu od razu wiadomo, jak poważny jest problem). Dzięki temu mogą oni podjąć odpowiednie działania, zanim wykryta nieprawidłowość przerodzi się w poważniejszy problem, mogący prowadzić do zakłóceń czy kosztownych przestojów.

Korzyści z systemu WEBFLEET TPMS

WEBFLEET TPMS nie tylko zmniejsza liczbę zakłóceń w pracy pojazdów, ale zmniejsza również obciążenie pracą zarówno dyspozytora, jak i kierowcy. Umożliwia lepsze planowanie prac serwisowych – dotyczy to zarówno całego pojazdu, jak i wymiany opon – co ułatwia z kolei pracę zespołom technicznym. Jedną z najważniejszych korzyści z zastosowania tego rozwiązania jest podniesienie bezpieczeństwa kierowców, pojazdów oraz przewożonego ładunku.

Dzięki WEBFLEET TPMS można również zredukować koszty funkcjonowa-

nia flot. – Ręczne sprawdzanie ciśnienia jest czasochłonne, a powolne wycieki powietrza są bardzo trudne do samodzielnego wykrycia dla kierowców. WEBFLEET TPMS nie tylko digitalizuje i automatyzuje cały ten proces, ale także bezpośrednio umożliwia operatorowi floty podejmowanie szybkich i świadomych decyzji, aby realizacja zleceń przebiegała płynnie – mówi Dariusz Terlecki. WEBFLEET TPMS informuje również, jaki dystans można przejechać jeszcze danym pojazdem, biorąc pod uwagę zmniejszające się ciśnienie opon, a informacje z czujników podawane są oddzielnie dla każdej opony. Zastosowany interfejs charakteryzuje się dużą przejrzystością dla użytkownika, co zwiększa komfort pracy.

Czujniki WEBFLEET TPMS są bardzo precyzyjne i łatwe w instalacji, ponieważ można je zamontować bez demontażu opony. Informują one również na bieżąco o swoim statusie, czyli np. potrzebie wymiany baterii lub braku sygnału.

– WEBFLEET TPMS to produkt zaawansowany technologicznie i innowacyjny, ale jednocześnie świetnie sprawdzony pod względem niezawodności. Jest gotowy do tego, by służyć kierowcom i fleet menedżerom zgodnie ze swoim przeznaczeniem – mówi Wojciech Filipiak.



Otwartość na zmiany jest paliwem dla rozwoju MARCO-OIL

MARCO-OIL

Od 20 lat firma MARCO-OIL zajmuje się sprzedażą paliw płynnych i dzięki rzetelności oraz elastyczności ma coraz większe grono stałych odbiorców.

Działająca od dwóch dekad firma MARCO-OIL jest jednym z największych w Polsce, niezależnych hurtowych dostawców paliw. Pierwsze dostawy hurtowe paliw zrealizowała w 2003 roku, dwanaście lat później miała 500 stałych Klientów, a teraz jest ich blisko dwa razy więcej. W tym roku dostarczy łącznie około 170 mln litrów paliw płynnych swoim Odbiorcom, co oznacza średnio prawie 700 tys. litrów dostarczonych każdego dnia.

Odbiorcy doceniają solidność firmy, która dba o jakość produktu i rzetelność rozliczeń, stosujemy dla dostaw przez cały rok temperaturę referencyjną 15°C, rabaty udzielane są w oparciu o cenę hurtową PKN ORLEN – wskazuje prezes zarządu MARCO-OIL Marek Kotkiewicz.

Podkreśla, że firma dba o jak najmniejsze tolerancje pomiarowe, w ten

sposób Klient odnosi wymierne korzyści. Metrologia traktowana jest w MARCO-OIL bardzo poważnie. Wewnątrz firmy na własną rękę próby z licznikami cystern są przeprowadzane minimum raz na rok, a więc częściej niż wymagają tego przepisy legalizacyjne, które wymagają przeprowadzenia legalizacji raz na 2 lata a w przypadku zgłoszeń od Klientów i częściej – podkreśla Kotkiewicz.

Wszystkie pojazdy są nadzorowane przy pomocy systemu GPS. Wszystkie cysterny mają skrzynki monitorowane, każde otwarcie skrzynki zlewowej i załadunkowej poza miejscem rozładunku i załadunku jest sygnalizowane dyspozytorowi. – Kierowca musi wytłumaczyć się, czemu otwierał skrzynkę, ponieważ jest to zabronione wewnętrznymi procedurami firmy, podobnie jak nie ma prawa zatrzymać się z paliwem, chyba że jest dłuższa trasa i musi zrobić przerwę, co wymagane jest przez ustawę o czasie pracy Kierowcy lub w przypadku niezależnej od niego sytuacji na drodze. W firmie jest niewielka rotacja Pracowników. Jeśli ktoś odchodzi, to na emeryturę. Cały czas zatrudniamy nowe osoby, a teraz ze względu na to, że przybiera nam cystern, głównie Kierowców

– zaznacza prezes MARCO-OIL.

Wspomina, że firma stosuje też dodatkowe procedury zapewniające najwyższą jakość zakupionego towaru. Paliwo nie jest przelewane na naszych bazach, jak dzieje się u innych dostawców. Cysterna po zatankowaniu jedzie prosto do Klienta, który otrzymuje dokładnie to, co kupił. Na każdą partię towaru mamy wystawione świadectwo jakości od producenta, które przesyłamy z fakturą jako nierozłączny dokument. Dbamy o zadowolenie odbiorcy i reklamacje jakościowe zdarzają się sporadycznie, na co nie mamy wpływu – tłumaczy Kotkiewicz.

Zaopatrzenie z pewnych źródeł

W całym kraju działa ponad 30 baz paliw należących do trzech głównych operatorów: PKN ORLEN, GRUPA LOTOS, PERN- i TanQuid.

Bazy magazynują, wydają i uszlachetniają paliwa dla wszystkich renomowanych sieci stacji paliw, zarówno polskich (PKN ORLEN, GRUPA LOTOS), jak i zachodnich międzynarodowych koncernów (BP, SHELL, CIRCLE K) działających w Polsce. Wymienione ba-

zy z reguły posiadają własne laboratoria, wykorzystywane między innymi do nadzorowania jakości przyjmowanych i wydawanych paliw.

Dostawami paliwa bezpośrednio z wymienionych terminali zajmują się hurtowi dostawcy. Dowiozą oni zamówione paliwo we wskazane miejsce, ale możliwy jest także odbiór własnym transportem bezpośrednio z baz. – Współpracujemy ze wszystkimi koncernami, ale jesteśmy od nich bardziej elastyczni pod każdym względem. U nas można paliwo zamówić z dnia na dzień – podkreśla prezes MARCO-OIL. Wybierając współpracę z naszą firmą Klient zyskuje atuty wszystkich liczących się firm, takich jak PKN ORLEN, GRUPA LOTOS, BP, CIRCLE K oraz niezależnych importerów. Firma działa na terenie całego kraju własnymi jedenastoma zestawami oraz za pośrednictwem wynajętych przewoźników dostarcza w całej Polsce olej napędowy, benzyny oraz olej grzewczy Ekoterm produkcji PKN ORLEN (od roku 2011 jest Autoryzowanym Dystrybutorem Ekoterm - ADE).

MARCO-OIL oferuje także olej zimowy. – Przy większych mrozach regularnie obserwujemy z której bazy wydawany jest lepszy produkt. Nasza w tym głowa, żeby towar był najwyższej jakości i tym się kierujemy, a nie ceną. Dowieziemy także arktyczny olej napędowy. Ten asortyment ma ograniczoną dostępność, jednak, jeśli Klient zamówi go wcześniej, wówczas towaru nie zabraknie. Zalecamy Klientom zakupy w grudniu, gdy są pierwsze mrozy – radzi Kotkiewicz.

Zaznacza, że olej arktyczny jest droższy od zimowego (na dzisiaj jego cena netto jest o około 27 gr wyższa) i nie ma na niego rabatów, za wyjątkiem dostaw całocysternowych. – Podobnie jest z produktami PREMIUM, zawierającymi pakiet dodatków uszlachetniających, które zabezpieczają silnik przed tworzeniem się osadów oraz zmniejszającymi zużycie paliwa średnio do 3,0% a także ograniczającymi emisję spalin do otoczenia, mamy je w ofercie, ale rabaty są mniejsze niż na standardowy olej napędowy, lecz Odbiorców, którym zależy na wyższej jakości a nie tylko na cenie regularnie przybywa dlatego produkty PREMIUM cieszą się coraz większym zainteresowaniem – przyznaje prezes MARCO-OIL.

Firma oferuje odroczone terminy płatności. W porozumieniu z wiodącym To-

warzystwem Ubezpieczeniowym przygotowała ofertę ubezpieczenia kredytu kupieckiego w oparciu o którą Klient otrzymuje wymagany termin płatności dla uzyskanego limitu kredytowego, a koszty całej operacji pokrywa dostawca. W wyjątkowych przypadkach, termin płatności może dochodzić do 45 dni.

Różne formy współpracy

MARCO-OIL może zaoferować Odbiorcom urządzenia do samodzielnej dystrybucji paliw. – Jeżeli flota 20 samochodów zużywa 2 tys. litrów na samochód, przy regularnej eksploatacji zużywa 40 tys. litrów na miesiąc. Takie zbiorniki możemy regularnie tankować. Klient sam kupuje zbiornik i występuje o stosowne pozwolenia albo zgłasza zapotrzebowanie do nas na zbiornik, a my dołączamy go do naszego systemu. Rozliczenie następuje co dostawa, do której drogą elektroniczną wysyłana jest faktura – wyjaśnia Kotkiewicz. Taka oferta może być korzystniejsza od przygotowanej przez stacje paliw u dystrybutorów detalicznych.

Jesteśmy gotowi taki zbiornik dostarczyć i zainstalować na bazie Klienta. – Na bazie jest większa kontrola przepływu paliwa, Kierowca ma kartę, można zainstalować kamery. Można zrobić zabezpieczenie na zbiorniku pojazdu. Jest możliwość takiego skonfigurowania urządzenia, aby pistolet musiał „poczuć zbiornik”, dzięki czemu Kierowca nie zatankuje do kanistra. Urządzenia do dystrybucji paliw oferowane przez naszą firmę mają bardzo szerokie możliwości konfiguracji wyposażenia – podkreśla prezes MARCO-OIL.

Klient, nabywając nawet podstawowy wariant urządzenia do dystrybucji paliw, otrzymuje dostęp online do systemu informatycznego operatora, co umożliwi mu podgląd stanu produktu i ułatwia zamawianie dostaw. Urządzenie można wyposażyć też w spersonalizowane karty paliwowe i chipy dla pojazdów, co daje pełną kontrolę nad zużyciem paliwa i pozwala na tankowanie bezobsługowe.

Korzystający z tego rozwiązania otrzymuje dostęp do wszystkich analiz zużycia paliwa, między innymi takich jak zużycie przez każdy pojazd, każdego kierowcę i wielu innych, dostępnych z dowolnego miejsca i w dowolnym czasie.

Odbiorca może też zlecić zaopatrzenie w paliwo dostawcy. W tym przy-

padku to dostawca nadzoruje stan paliw i we właściwym momencie dowozi odpowiednią ilość. W przypadku zawarcia umowy na wyłączność dostaw z firmą MARCO-OIL, to ona przejmuje pełną odpowiedzialność za ciągłość dostaw i jakość dostarczanych paliw. Umowa przewiduje maksymalny czas dostawy 48 godzin, ale w praktyce nie jest to więcej niż 24 godziny.

Hurtowa sprzedaż paliw z odbiorem własnym

Dla Klientów dysponujących własnymi cysternami oferujemy możliwość zakupu paliw na terenie całego kraju w oparciu o umowy sprzedaży paliw na formule SPOT („cena dnia”). Współpraca na bazie tej formuły zapewnia Klientom możliwie najlepszą cenę zakupu paliw każdego dnia.

Dwadzieścia lat doświadczenia

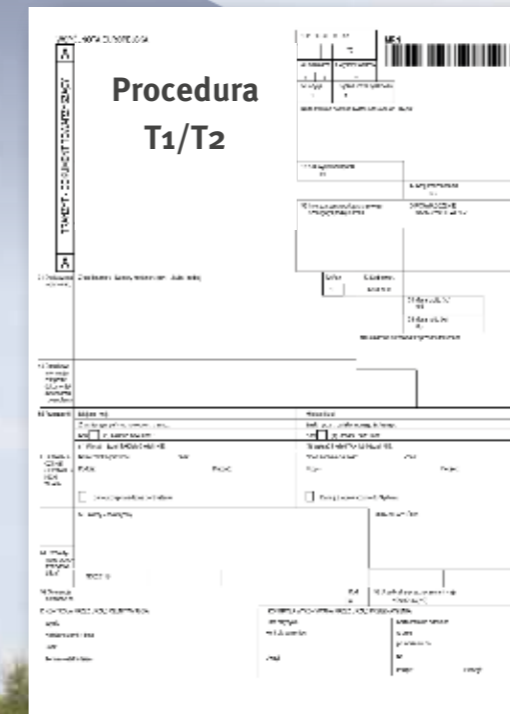
MARCO-OIL ma jedną stację, która pracuje w barwach Circle K na podstawie umowy franczyzowej. Firma specjalizuje się głównie w zakresie dostaw paliw do branż: transportowej, budowlanej oraz niezależnych stacji paliw – podkreśla Kotkiewicz.

Wspomina, że jego firma zaczęła w 2001 roku od dzierżawionej stacji paliw, do której rok później doszła druga stacja, a rok później firma poszerzyła działalność o hurtową sprzedaż paliw. Prezes firmy uważa, że największe dwie zmiany, jakie zaszły na rynku sprzedaży hurtowej paliw w ostatnich dwóch dekadach to wprowadzenie rozliczeń w temp. 15 °C i wprowadzenie systemu SENT. – Dla mnie SENT to błogosławieństwo, choć przybyło nam dużo pracy, bo wyeliminowało szarą strefę. Oferta z szarej strefy była z rabatami poniżej naszych kosztów, gdy my zawsze współpracowaliśmy ze sprawdzonymi producentami oraz dostawcami. Klientów nam ubywało, ale poradziliśmy sobie. Klienci nas sprawdzili, a żeby wyróżnić się, trzeba dbać o Pracowników, wizerunek oraz stawiać na uczciwość – podkreśla Kotkiewicz.

– **Dziękuję wszystkim Pracownikom i Partnerom za zaufanie, jakimi nas obdarzyli przez te 20 lat i życzę wszystkim udanych Świąt Bożego Narodzenia a przede wszystkim zdrowia** – kończy prezes MARCO-OIL.

PRZEWOZY DO WIELKIEJ BRYTANII

GWARANCJE CELNE



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



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

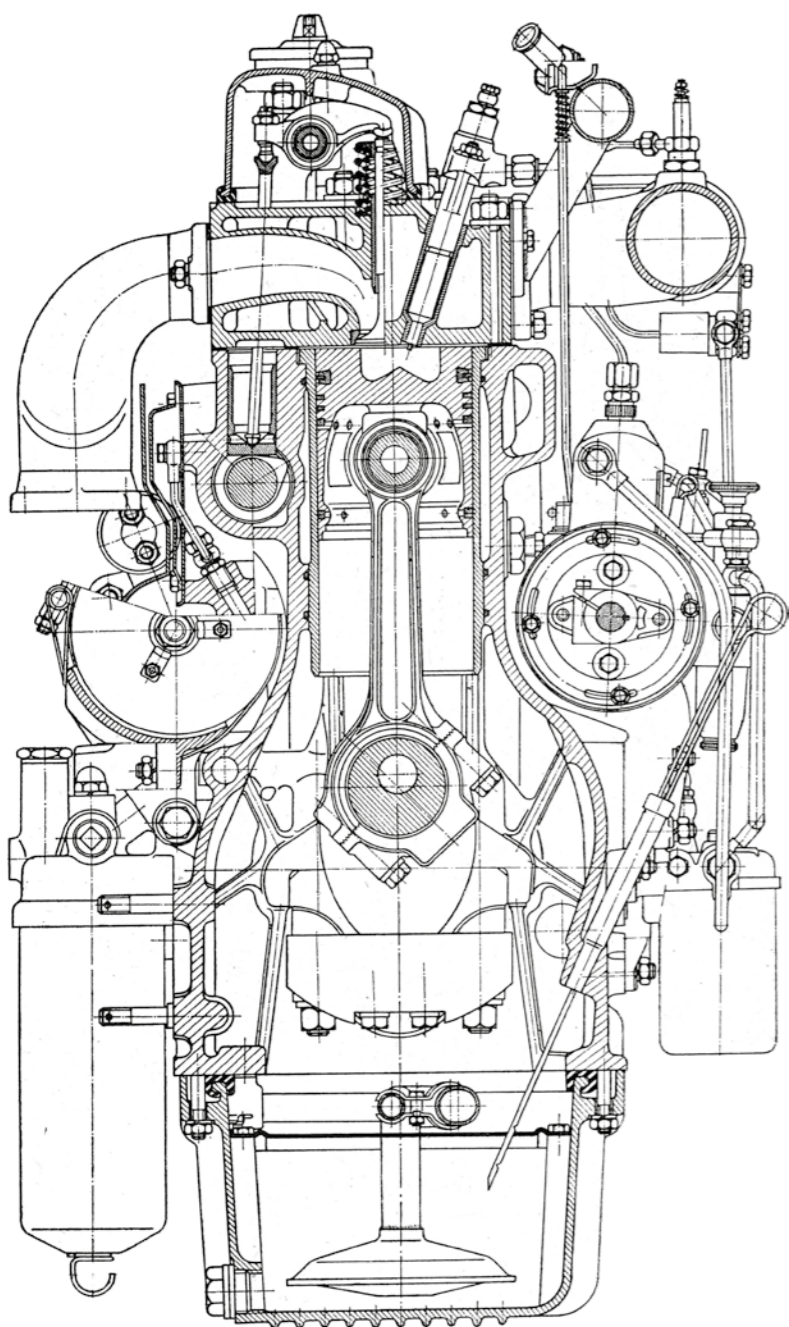
w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl



Silnik dla gwiazdy

Pomimo skromnych warunków badawczych i małego doświadczenia konstruktorów, Star 200 otrzymał mocny, trwały silnik, który zdobył uznanie kierowców, przewoźników oraz naukowców.



Przekrój poprzeczny silnika wysokoprężnego 359. Diesel miał 6,84 l pojemności, moc maksymalną 150 KM przy 2800 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy 44 kGm przy 1800 obr/min.

Robert Przybylski

Rozwojem przemysłu na poziomie fabryk administracja państwa zarządzała poprzez „Plany postępu technicznego”. Przygotowane na szczelbu zjednoczeń i aprobowane przez resorty, stanowiły obowiązek, którego wypełnienie było premiowane.

Dla Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach w Planie postępu technicznego na 1962 rok pojawiło się polecenie przygotowania dwóch prototypów samochodu 5-tonowego, oznaczonego Star 200. Plan przewidywał równoległe prace nad założeniami do wersji pochodnych Stara 200 i wykonanie serii 15 prototypowych silników S53 o mocy 125 KM.

Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego przewidywało, że perspektywiczny model wejdzie do produkcji pod koniec lat 60. i oczekiwało konstrukcji na tyle atrakcyjnej, że znajdzie na-



Prototypowy Star A200 wystawiony na Międzynarodowych Targach Poznańskich w czerwcu 1969 roku. Miał ładowność 6 ton i Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego planowało zastosować do tego samochodu 150-konny silnik.

bywców także w „krajach drugiego obszaru płatniczego”, czyli używających waluty wymiennej na dolary.

Sześć koni na tonę

Resort spodziewał się, że na dewizowych rynkach Star 200 trafi na silną konkurencję pochodzącą z krajów uprzemysłowionych. Jej samochody nie tylko miały lepsze wskaźniki dynamiczne i wyższą trwałość od polskiej produkcji, ale również spełniały wymagania największych zachodnioeuropejskich rynków, m.in. niemieckiego.

NRF już w 1956 roku wdrożyła prawo, które od 1 kwietnia 1963 roku wymagało od samochodów ciężarowych minimalnej mocy 6 KM na tonę dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów.

Jednocześnie wymagania co do nowego samochodu stawiało wojsko. Doświadczenia z wojny w Korei wskazywały na rosnące potrzeby transportu kwatermistrzostwa. Ameryka-

nie obliczali, że przez 3 lata konfliktu w Korei, trafiły do niej z USA dostawy o masie 31,5 mln ton, o ponad 80 proc. większej od zaopatrzenia wysłanego w ciągu trzech lat zmagania na Pacyfiku podczas drugiej wojny światowej.

Trzytonowy Star 66 ze 100-konnym silnikiem stawał się zbyt mały. Już pod koniec lat 50. Szefostwo Służby Samochodowej MON we współpracy ze Sztabem Generalnym przygotowało wymagania taktyczno-techniczne nowej generacji samochodów.

Rada Techniczna Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego przyjęła, że moc silnika będzie musiała wynosić co najmniej 135 KM, o 45 KM więcej od produkowanego diesla S53. Konstruktorzy Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego przyjęli, że uzyskanie większej mocy możliwe będzie dzięki zastąpieniu komory wstępnej bezpośrednim wtryskiem paliwa.

Konsultant ZPMot Aleksander Rumel wspominał, że BKPMot rozpoczęło pracę nad silnikiem z wtryskiem bezpośrednim w 1963 roku. Prace

prowadził dział silników, kierowany przez Edwarda Lotha. Konstruktorzy rozwinęli projekt S530, który w wersji produkcyjnej dawał 100 KM, pozostawiając aluminiowy kadłub oraz 105-milimetrową średnicę cylindra.

Władze włączyły do prac prototypownie starachowickiej FSC. Fabryka przygotowała silniki S533A, następnie S533B i wreszcie S533K. Silniki były równoległe badane w warszawskim BKPMot, łódzkim Biurze Konstrukcyjnym nr 2 podległym FSC oraz w starachowickiej fabryce.

W sprawozdaniu do ZPMot FSC oceniła, że przygotowywany silnik S533K zapewni moc co najmniej 135 KM oraz wszystkie wskaźniki zbliżone do średniej światowej. FSC podkreślała, że zwróci szczególną uwagę na własności eksploatacyjne i zużycie paliwa oraz oleju, łatwość obsługi i napraw, dużą trwałość, długie przebiegi międzynaprawcze i niskie koszty napraw.

Fabryka wskazywała, że trudnością jest brak fachowców, a zwłaszcza silnikowców. Kłopotliwa była koordy-



Fot. NAC

Główny konstruktor FSC, a następnie dyrektor Zakładu Doświadczalnego Antoni Chmielnicki.

nacja prac konstrukcyjnych i pracowników BK w Łodzi. Brakowało także wyposażenia badawczego i wykwalifikowanych specjalistów badań silnika.

Mimo przeszkód S533K z wtryskiwaczem otworowym osiągnął żądane 135 KM, jednak zmieniły się warunki. Niemcy zasygnalizowali w 1965 roku, że minimalna moc jednostkowa będzie wynosiła od 1971 roku 8 KM/tonę, Czechosłowacja planowała wprowadzić wymóg 7 KM/tonę. Na dodatek ZPMot zdecydował, że Star 200 powinien mieć 6 ton ładowności, zatem moc 135 KM dla 19-tonowego zestawu okazała się niewystarczająca.

Osiem koni na tonę

Ponieważ wojsko wymagało głębokiego brodzenia do 1,8 m głębokości, więc turbodoładowanie nie wchodziło w grę. Musiał to być wolnossący silnik, a jedynym dostępnym był S53 i jego wersje rozwojowe. W rezultacie Rada Techniczna ZPMot podniosła wymagania w stosunku do silnika S533K.

Konstruktorzy BKPMot powiększyli średnicę cylindra o 5 mm do 110 mm, przez co pojemność skokowa wzrosła do 6,83 litra. Prototypy były badane przez hamownie BKPMot i działu Głównego Konstruktora starachowi-

ckiej FSC. – W FSC było 5 stanowisk, pierwotnie wyposażonych w stare hamulce HWZ z Łodzi. Były tak zużyte, nie trzymały nawet obrotów badanego silnika. Te wodne hamulce wzorowane na Froudach miały odlewane z mosiądzu turbiny, które szybko niszczyła woda. Kiedyś nowy hamulec HWZ odmówił posłuszeństwa. Okazało się, że rozpadł się odlew wirnika, który w połowie wykonany był z piasku. To była chałtura – ocenia późniejszy szef działu silników Zakładu Doświadczalnego Bogdan Marszałek.

Pracownik doświadczalnej hamowni Józef Kutera wspomina, że hamulce miały dużą tarczę z podziałką 2,5 kG i taka była ich dokładność. – Dysponowaliśmy aparaturą analogową, był jeden oscyloskop i indukowanie silnika odbywało się na nim poprzez czujnik wkręcony w cylinder. Kamery nie było, tylko przez przystawkę do aparatu robiliśmy fotografie ekranu oscyloskopu – opisuje Kutera.

Natomiast należące do fabryki Biuro Konstrukcyjne nr 2 w Łodzi gnieździło się w podwórku kamienicy przy Piotrkowskiej 183, a hamownia w technikum samochodowym przy ul. Kilara. – Wynajęliśmy tam pomieszczenie na elektrowirowy hamulec i na elektroniczną aparaturę, którą umieścili-

śmy we wnęce. Wyposażenie mieliśmy chyba lepsze niż fabryka w Starachowicach. Z elektronicznej wizualizacji byliśmy tak dumni, że starsze roczniki technikum dyrekcja wysłała do nas obowiązkowo, żeby podpatrzyli jak się bada silniki – opisuje specjalista od badań silników Rajmund Markowski.

Konstruktorzy zastosowali toroidalną komorę spalania w denku tłoka i przy stopniu sprężania 16,5:1, z pompą Friedmann-Maiera z mechanicznym regulatorem dwuzakresowym uzyskali w 1966 roku wymagane 150 KM. Jednostkę oznaczyli S534. – U nas na hamowni silnik 534 wytrzymał 70 godz., po czym łamały się korbowody. Korbowód urywał się między stopą i główką. Korbowód był oznaczony znacznikiem twardym na trzonie, może to był karb, co przy większych mocach decydowało o trwałości? – zastanawia się Kutera.

Jako przedstawiciel FSC jeździł do BKPMot, gdzie za badania silnika S534 odpowiadał Stanisław Motyliński. Tam wystąpiła taka sama awaria jak w Starachowicach. S534 był o 15 KM mocniejszy od poprzednika, jednak niska trwałość dyskwalifikowała pracę. – Nie wiedzieliśmy co robić i uradziliśmy, że pojedziemy z naszymi wynikami na Politechnikę Łódzką do Jana Wajanda, ucznia najlepszego polskiego silnikowca, prof. Jana Wenera. Pojechaliśmy dość silną ekipą, bo sądziliśmy, że skoro to jest doskonały fachowiec, to po jednym rzucie oka na indykowane wykresy powie co zmienić. Czy np. zwiększyć wtrysk, czy przekrój przewodu wysokiego ciśnienia. A on popatrzył na nasze wykresy i stwierdził: „No, jak tyle żeście osiągnęli, to chyba więcej nie można”.

Podróże do Austrii

Także Marszałek przyznaje, że S534 był wszystkim, co w Polsce można było zrobić. W kraju nie było specjalizowanych dostawców komponentów. Dopiero w 1965 roku WSK Mielec rozpoczęła produkcję pomp wtryskowych, trzeba było czekać jeszcze 5 lat, aby ruszyła linia odlewania tłoków w Gorzycach. – Aparatura wtryskowa dostępna była w małym asortymencie, Zakład Aparatury Wtryskowej WSK Mielec nie miał prototypowni, więc nie wchodziły w grę dostawy

różnych wersji potrzebnych w badaniach: tłoczków różnych średnic, końcówek wtryskiwaczy, średnic i kątów otworów, zaworów odciążających. Natomiast austriacki AVL miał pod bokiem Friedmann-Maiera i tamtejsza prototypownia dostarczała żądany asortyment. Silnik 354 był wszystkim, na co nas było stać. AVL dostawał tłoki z denkami z komorą w środku, my nie mogliśmy liczyć na takie prototypowe dostawy – przyznaje Marszałek.

Główny konstruktor FSC Antoni Chmielnicki wyjaśniał, że fabryce nie tylko chodziło o uzyskanie wysokiej mocy, ale również o uzyskanie 250 tys. km przebiegu do naprawy głównej. – Dlatego za 80 tys. dol. wynajęliśmy AVL do sprawdzenia konstrukcji naszego silnika. Ricardo specjalizował się tylko w procesie spalania – wyjaśniał wybór Chmielnicki.

Warunkiem strony polskiej było zachowanie materiału kadłuba silnika (aluminium) i pozostawienie bez zmian rozstawu cylindrów, aby na dotychczasowych maszynach produkować nowy silnik.

Wyboru instytutu dokonał dyrektor techniczny FSC Starachowice Tadeusz Maliszewski i umowę z austriackim Instytutem Silników Spalinowych prof. H. List AVL w Grazu strona polska podpisała 28 września 1967 roku.

Do Austrii Starachowice wysłały dwa silniki S534. Pracownicy instytutu w Grazu badali według własnych procedur starachowicki silnik, nadsyłając zlecenia na nowe części. – Robiliśmy dla Austriaków kolejne generacje tych samych części. Największym problemem były śruby podgłowicowe, które musiały być szlifowane i mieć walcowany gwint – wspomina ówczesny pracownik prototypowni Wiesław Machalski.

Standardowo mają średnicę 14 mm i nacinany gwint. Wyższe wymagania trwałościowe sprawiły, że śruby okazały się zbyt słabe. Nie pomogło przejście na walcowany gwint i ostatecznie ich średnica została powiększona do 14,5 mm, największej, jaka zmieściła się w głowicy.

Podobnie było w innych częściach silnika. – Pięć razy musieliśmy prosić o prawidłowe wykonanie śrub korbowodowych, bo żadna nie trzymała wymiarów. Podobnie z tłokami. Tłok musi być stożkowaty i zarazem lekką beczką. Wymiary muszą być zoptymalizowane, ale tego nie da się wyliczyć – trzeba to sprawdzić doświadczalnie. AVL kooperowało z Mahle i niemiecki dostawca przygotowywał im kolejne komplety tłoków z rozmiarami co 0,01 mm większymi. Były montowane do silnika i po 15-go-

dzinnej próbie demontowane i sprawdzane, gdzie są przetarcia tłoka. Konstruktorzy wprowadzali poprawki i Mahle przygotowywał następny komplet. Tak było z każdym elementem, dlatego prototyp budowaliśmy rok – tłumaczy Chmielnicki.

Próba ostateczna

Za współpracę z AVL odpowiadał Edward Janikowski, który nie tylko miał zacięcie badacza, ale i znał niemiecki, którego nauczył się podczas okupacji. Chmielnicki polecił mu mieć oczy i uszy otwarte w czasie oceny części po demontażu. – Doświadczalnie badawcze jest trudne do zdobycia, więc gdzie mogłem, zdobywałem tę wiedzę. Przeszliśmy kapitalną szkołę podczas współpracy z AVL. Austriacy badali silnik, aby zwiększyć jego trwałość. Mieli metodę 100-godzinnego badania przy podwyższonej temperaturze chłodzenia, które pozwalało ocenić, czy silnik przetrwa do naprawy głównej 250 tys. km przebiegu. Taka wiedza jest skarbem każdej firmy, bo do niej dochodzi się latami. Austriacy szybko udowodnili nam, że niezbędne jest dodanie jeszcze jednego podparcia wałka rozrządu, bo inaczej silnik nie osiągnie zaplanowanego przebiegu 250 tys. km. Wałek wy-

Ostateczna wersja Stara 200 na fotografii z 1975 lub 1976 roku.



kazywał ugięcie 0,02 mm i to skracало jego żywotność. To była bezdyskusyjna sprawa – podkreślał Chmielnicki.

Wspominał, że ostateczna próba stanowiskowa trwała 100 godzin przy maksymalnym obciążeniu, obrotach znamionowych i temperaturze 115 stopni C, wykazując stabilność parametrów. Oględziny i mikrometraż po próbie nie wykazały jakichkolwiek śladów wymiernego zużycia. – Na całej powierzchni tłoków uzyskaliśmy takie same, mikronowe przetarcia i silnik został zakwalifikowany do produkcji. Uzyskiwał przebieg 250 tys. km, jeżeli był prawidłowo wykonany. Brak dyscypliny i liczne odstępstwa powodowały, że zdarzały się silniki wymagające remontu po 30 tys. km. Zazwyczaj rozrywała się uszczelka pod głowicą. Dopiero przejście na żeliwny kadłub spowodowało, że ustały problemy z podgłowicową uszczelką – wyjaśniał Chmielnicki.

Poważna zmianą zaszła w budowie kadłuba. – W S530 stosowaliśmy śruby ściągające spód silnika, aby go usztywnić. Po badaniach w AVL Austriacy doradzili, aby zrezygnować z nich, bo po zastosowaniu podparcia wału korbowego z wiskiem, śruby nie będą potrzebne. Aluminium ma to do siebie, że po czasie rozszerza się i z czasem zacisk zanikał – przyznaje Marszałek.

Po niemal dwóch latach prac silniki przejechały z Austrii. – Wzbudziły olbrzymie zainteresowanie. Do Austrii jeździli tylko główny konstruktor i dyrekcja. Dla nas to było coś nowego – zapewnia Kutera.

Wspomina, że prototyp z Austrii miał wypolerowane korbowody i kanały wlotowe, jak w laboratorium, żeby nie było oporu ssania. Do produkcji taki standard się nie nadawał, ale AVL mógł sobie na to pozwolić. Silnik w starachowickiej hamowni dał 164 KM. Zmodernizowany diesel otrzymał oznaczenie 359.

Zastępca głównego konstruktora FSC Starachowice Zbigniew Koenig podkreślał, że opracowany przez AVL proces spalania z bezpośrednim wtryskiem paliwa do otwartej komory w tłoku, śrubowym kanałem ssącym i starannie dobranymi przepływami przewodu ssącego, dającymi dobre napełnienie powyżej 88 proc. w zakresie obrotów użytecznych, charakteryzuje się niskim zużyciem pali-

wa, małym ciśnieniem spalania nieprzekraczającym 80 atm. i niską temperaturą spalin, nieprzekraczającą 680 stopni C. Średnia prędkość tłoka wynosiła 11 m/s, jednak odpowiednio dobrany materiał tulei cylindrowych zapewnił przebieg 250 tys. km do naprawy.

Silnikowy przebój

Aleksander Rummel wyliczał, że rekonstrukcja polegała na:

- zastosowaniu wtrysku bezpośredniego z komorą spalania umieszczoną centralnie w tłoku,
- zastosowaniu pochylonego, 4-otworowego wtryskiwacza przechodzącego w miedzianej rurce przez przestrzeń wodną głowicy,
- wprowadzeniu spiralno-stożkowych kanałów dolotowych o dużym, szczególnie przy większych prędkościach obrotowych, stopniu zawirowania,
- powiększeniu maksymalnych obrotów silnika z 2600 do 2800 obr/min,
- zastosowaniu samoczynnego przestawiacza kąta wtrysku, wraz z doborem należytej pompy wtryskowej Friedmann-Maier,
- zmianach powierzchni przelotowych zaworów,
- zwiększeniu średnic tulei cylindrowych ze 105 do 110 mm, a więc powiększeniu objętości skokowej silnika do 6,84 litra,
- zmianie mas przeciwcieżarów i ich należytych zmocowaniu do ramion wału korbowego dwiema pionowymi śrubami każdy.

Rummel zbadał 3 silniki 359 z serii pilotażowej i każdy osiągał 150 KM bez zacinania spalin oraz dawał się uruchomić bez użycia środków ułatwiających rozruch przy 12-stopniowym mrozie. Produkcyjna wersja osiągała tylko 150 KM – straciła 14 KM przez niedoskonałości produkcyjne.

FSC przesłała jeden z prototypów 359 do radzieckiego instytutu NAMI, który także wydał pozytywną opinię. Jednocześnie w zbudowanej pod koniec lat 60. hamowni Zakładu Doświadczalnego (powstał w 1968 roku z przekształcenia Działu Głównego Konstruktorów) trwały badania kolejnych prototypów oraz egzemplarzy z serii próbnej. Wszystkie potwierdziły wcześniejsze wyniki z próby 100-godzinnej.

Na łamach grudniowego numeru miesięcznika Motoryzacja z 1973 ro-

ku Koenig podkreślał, że w ZD dwa silniki przeszły próbę 2500-godzinną i na jednym próba jest kontynuowana. Kolejny przepracował w PIMot na stanowisku badawczym 2200 godzin i próba również była kontynuowana.

Wbudowane w samochody 359 przejechały 250 tys. km w przeciętnych warunkach drogowych i przeszło 80 tys. km w bardzo trudnych warunkach poligonowych, wszędzie zdając egzamin.

Produkcja 359 ruszyła w czerwcu 1973 roku, gdy 4 pierwsze silniki zeszły z linii montażowej. W grudniu 1973 roku dyr. naczelny FSC Wiesław Gruszecki stwierdził: „Jednym z największych atutów tych pojazdów (rodziny 200) jest wysokoprężny silnik o mocy 150 KM. Sądzymy, że silnik ten rozwiąże problem napędu produkowanych przez nas samochodów przez okres 8-10 lat. Walory tego silnika potwierdziły wnikliwe badania przeprowadzone przez Zakład Doświadczalny i aktualnym zadaniem FSC jest takie zorganizowanie produkcji, by silniki wytwarzane seryjnie dorównały jakością silnikom budowanym jak dotychczas, metodą jednostkową”.

Star 200 i jego silnik zachwyciły kierowców i nie tylko. Konstruktor skrzyń biegów Bogusław Postek wspominał, że jako student Politechniki Gdańskiej miał zajęcia z dr. Andrzejem Grabowskim - wielkim pasjonatem polskiej motoryzacji i nowego Stara. – Musieliśmy wówczas uczyć się „na pamięć” parametrów technicznych silnika 359, gdyż pytania o moc, moment obrotowy, pojemność skokową i pewne szczegóły konstrukcji silnika pojawiały się na kolokwium – wspomina Postek.

Opinię o silniku psuły rwące się uszczelki podgłowicowe, co było skutkiem zastosowania aluminiowego kadłuba i żeliwnych głowic. Jednak w pamięci kierowców pozostał jako jeden z najlepszych samochodowych diesli PRL.

Korzystałem z książki Antoniego Chmielnickiego i Pawła Chmielnickiego „Star znak Kamiennej”.

Podziękowania dla: Antoniego Chmielnickiego, Pawła Chmielnickiego, Pawła Kołodziejewskiego, Józefa Kutery, Jacka Łęgiewicza, Rajmunda Markowskiego, Bogdana Marszałka, Andrzeja Pertyńskiego, Bogusława Postka, Henryka Skrobisza, Kazimierza Wysockiego, Bartosza Zakrzewskiego. ■



Z okazji zbliżających się Świąt oraz Nowego Roku, życzymy Państwu spokoju, dużo radości, samych sukcesów oraz satysfakcji z podejmowanych wyzwań, a przede wszystkim - Szerokiej Drogi!

Dział Klientów Flotowych

LOTOS Paliwa



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,

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 CO₂ – spalanie jednego litra emituje 2,64 kg CO₂. 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 spalinowe 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.





Unijny Pakiet Mobilności nr 1 – w jaki sposób Lutz Assekuranz może być pomocny?

LUTZ ASSEKURANZ

Nic nie jest tak stałe jak zmiana – grecki filozof Heraklit z Efezu miał rację. Branżę transportową czekają w przyszłym roku liczne zmiany. W 2022 wejście w życie szereg nowych regulacji zawartych w unijnym, pierwszym Pakiecie Mobilności.

Dla wielu przewoźników będzie się to wiązało z koniecznością wprowadzenia mniej lub bardziej bolesnych zmian w swoim modelu biznesowym. Niezależnie od tego, czy jest się przeciwnikiem czy zwolennikiem nowych dyrektyw i rozporządzeń, już za kilka miesięcy staną się one faktem, dlatego należy w porę się przygotować.

Przyjrzymy się bliżej trzem zapisom Pakietu Mobilności, które będą obowiązywały od 2022 r. i są ściśle związane z tematem ubezpieczeń transportowych, w szerokim jego rozumieniu. Lutz Assekuranz pokaże, w jaki sposób może wspierać firmy transportowe oraz

przybliży specyfikę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.

Kabotaż od 21 lutego

Nowością jest to, że po wyczerpaniu dopuszczalnej liczby przewozów kabotażowych (maksymalnie trzy przewozy w ciągu siedmiu dni w przypadku wjazdu z ładunkiem lub maksymalnie jeden przewóz w ciągu trzech dni w przypadku wjazdu bez ładunku), musi nastąpić „okres przerwy” trwający cztery dni. W tym czasie nie są dozwolone jakiegokolwiek kolejne przewozy kabotażowe w tym samym „przyjmującym państwie członkowskim”. Ta nowa regulacja wejdzie w życie od poniedziałku, 21 lutego 2022 r.

Przewoźnikom regularnie wykonującym przewozy kabotażowe, przypominamy o pilnej potrzebie przestrzegania tego przepisu. Polisy OC przewoźnika ubezpieczają zazwyczaj „prawnie dozwolone przewozy kabotażowe”. Jeżeli naruszenie przepisów prawnych (np. nieprzestrzeganie nowego okresu przerwy w wykonywaniu przewozów) doprowadzi do urzędo-

wego zatrzymania pojazdu, które następnie spowoduje opóźnienie dostawy lub nawet utratę towaru z powodu konfiskaty/przepadku, to ubezpieczyciele na podstawie warunków ubezpieczenia OC mogą odmówić ochrony ubezpieczeniowej!

Trzeba tutaj poruszyć również temat kar administracyjnych. Zdarza się, że przewoźnicy dostają karę administracyjną za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących kabotażu (niezależnie od tego, czy jest to uzasadnione, czy nie) i w związku z tym zwracają się do swoich ubezpieczycieli OC przewoźnika. Ubezpieczyciele OCP nie są jednak odpowiedzialni za tego typu roszczenia. Ich obowiązkiem jest zajmowanie się roszczeniami wynikającymi z odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w związku z wykonywaniem umowy przewozu towarów. W tym przypadku chodzi o inne roszczenia – odszkodowawcze na podstawie prawa prywatnego. W przypadku kar (roszczeń publicznoprawnych) z tytułu naruszenia przepisów administracyjnych można skorzystać z ubezpieczenia ochrony prawnej, oczywiście jeżeli zostało ono zawarte przed wystąpieniem szkody.

Obowiązek powrotu pojazdu, od 21 lutego

Wszystkie pojazdy wykorzystywane do przejazdów transgranicznych, podlegających obowiązkowi uzyskania zezwolenia, muszą powrócić do państwa członkowskiego siedziby jeden raz w ciągu każdej swobodnej kombinacji ośmiu kolejnych tygodni kalendarzowych. Wymóg ten trzeba spełniać od poniedziałku 21 lutego 2022.

Już tylko ze względu na obowiązujący obecnie wymóg powrotu kierowcy wśród wielu przewoźników i spedytorów pojawiło się dążenie do założenia oddziału w zachodnich krajach europejskich, takich jak Niemcy, gdzie czeka duża liczba dobrze płatnych przewozów. Już teraz przedsiębiorstwa transportowe muszą planować i organizować pracę kierowców w taki sposób, aby w każdym okresie czterech tygodni mogli przynajmniej raz powrócić do miejsca zamieszkania lub do siedziby pracodawcy w państwie członkowskim prowadzenia działalności, w celu odbycia tygodniowego odpoczynku, trwającego co najmniej 45 godzin.

Klienci firmy Lutz Assekuranz znajdują się w uprzywilejowanej pozycji. Korzystają z usług dużego, międzynarodowego maklera ubezpieczeniowego, który może obsługiwać klientów w całej Europie poprzez lokalne oddziały lub przedstawicielstwa. Lutz Assekuranz swoimi usługami obejmuje takie kraje jak Austria, Niemcy, Polska, Czechy, Słowacja, Słowenia, Rumunia, Bułgaria i Grecja poprzez odpowiednie przedstawicielstwa, znajdujące się przeważnie w stolicach tych państw. Za pośrednictwem spółek siostrzanych w koncernie zasięg firmy Lutz Assekuranz rozciąga się również na większość krajów europejskich i nie tylko.

Chcesz więc założyć oddział w Niemczech? Wystarczy skontaktować się z Lutz Assekuranz. Z przyjemnością zapiekujemy się Tobą w Twoim kraju pochodzenia w Twoim języku narodowym lub w innym wybranym przez Ciebie kraju. A może chcesz pójść w drugą stronę i transportować towary po Europie Środkowo-Wschodniej. Firma Lutz Assekuranz chętnie pomoże Ci również w tej kwestii!

Wymóg zezwolenia od 2501 kg DMC, od 21 maja

Kolejną ważną datą jest sobota 21 maja 2022. Od tego dnia wszystkie transgraniczne przewozy wykonywane w ramach zarobkowego transportu dro-

gowego pojazdami o masie powyżej 2,5 ton DMC będą podlegały obowiązkowi uzyskania zezwolenia. To, co do tej pory dotyczyło przewoźników dysponujących pojazdami powyżej 6 ton DMC, będzie dotyczyło także przewoźników wykonujących usługi mniejszymi samochodami dostawczymi. Firmy te będą musiały spełnić wymogi związane z wykonywaniem zawodu przewoźnika drogowego:

- a) posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich UE,
 - b) wiarygodność,
 - c) posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej,
 - d) posiadanie wymaganych kwalifikacji zawodowych.
- Punkt c) można spełnić – oprócz przedstawienia solidnego bilansu wraz

z załącznikami lub gwarancji bankowej – zawierając odpowiednie ubezpieczenie działalności zawodowej przewoźnika drogowego. Jest to produkt, który Lutz Assekuranz, jako jeden z pionierów w tej dziedzinie, oferuje z powodzeniem już od 2009 r. Dzięki przystępnym składkom i szerokiemu zakresowi ochrony, co zresztą jest standardem ubezpieczeń oferowanych za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz, klienci są w korzystnej sytuacji.

Jeżeli zmiany związane z Pakietem Mobilności dotyczą Twojej firmy i szukasz rozwiązania ubezpieczeniowego, to serdecznie zapraszamy Cię do kontaktu – posiadamy dopasowany do Twoich potrzeb produkt ubezpieczeniowy. Lutz Assekuranz.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama

LUTZ

Świąt Bożego Narodzenia pełnych miłości i spędzonych w gronie najbliższych życzy

LUTZ Assekuranz

Lutz Assekuranz
Versicherungsvereinigung
Ges. m. b. H. w. Wiedeń
Oddział w Warszawie
Al. Jana Pawła II 78/7, 05-175 Warszawa
Mobi: 723 688 276, 723 238 203
tel.: 22 526 18 84
lutz@lutz.pl

Biuro w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvereinigung
Ges. m. b. H.
A-1120 Wien, Mollinger
Hauptstraße 51-53
tel.: +43 1 8175573 21
office@lutz-assekuranz.eu
Datum Inkraftsetzung
tel.: +43 1 8175573 16

Regionalne punkty kontaktowe:
Warszawa: 605 019 376
605 019 817
Zielona Góra: 723 688 238
Poznań: 723 688 208
Stryków: 723 688 221
Rzeszów: 17 860 32 48

office@lutz-assekuranz.eu

lutz@lutz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Protest diagnostów

18 listopada w Warszawie odbył się protest diagnostów. Stawki za badanie techniczne samochodów i motocykli nie zmieniły się od 17 lat. Zdaniem diagnostów nie da się dziś prowadzić za te pieniądze opłacalnego interesu. Domagają się podwyżek cen, które są ustalane odgórnie. Dziś, przypomnijmy, stawka za badanie samochodu osobowego to 98 zł.

Pogoda niszczy auta

Od początku 2021 roku o 265 proc. wzrosła liczba szkód spowodowanych przez zjawiska pogodowe. Mowa o uszkodzeniach samochodów. Tak wyliczyło Towarzystwo Ubezpieczeniowe Compensa. Dotyczy to tak zwanych zdarzeń katastroficznych, czyli wicher, podtopień, gradu czy burz.

Rozbudowa S10

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wyłoniła firmę, która zrealizuje rozbudowę trasy S10 z Bydgoszczy do Torunia. Inwestycja ma kosztować 410 milionów zł. Na razie dotyczy to odcinka o długości 8,9 km między węzłem Bydgoszcz Południe a Emilianowem. Przebudowany zostanie też odcinek rogi DK25. Cała trasa została podzielona na cztery odcinki i co za tym idzie odbędą się cztery osobne przetargi.



17 lat bez zmian stawki za badanie techniczne

**Wodorowa ciężarówka**

Ma pokonać na bezdroża Arabii Saudyjskiej wykorzystując wodór. Francuski startup Gaussin przedstawił pojazd, który ruszy na Rajd Dakar 2022. Przy okazji nawiązano współpracę z klubem Paris Saint-Germain FC. Maszynę oglądał między innymi gwiazdor futbolu Leo Messi. Ciężarówka o nazwie H2 ma stylistykę zaprojektowaną przez studio Pininfarina. Porusza się wykorzystując wodór i będzie promować napędy alternatywne podczas zbliżającego się terenowego maratonu.

Ocalić silniki spalinowe

Mazda twierdzi, że ślepy pęd ku elektryfikacji da się powstrzymać. Mało tego: uważa, że silniki spalinowe mogą zostać z nami. Sojusz o nazwie Team Japan, w skład którego wchodzi Toyota, Mazda, Subaru, Kawasaki i Yamaha, postanowił poszukać alternatywy dla silników elektrycznych w samochodach i motocyklach. Toyota idzie w stronę wodoru, co i tak oznacza wykorzystanie elektrycznych motorów. Mazda natomiast zaprezentowała biodiesla! Jednostka Skyactiv-D 1.5 ma być testowana w motorsporcie. Docelowo ma stanowić alternatywę dla elektryków, której Japończycy intensywnie szukają.

Silniki spalinowe zostają?

Największe koncerny motoryzacyjne nie zgodziły się na porozumienie „route zero”. Mowa o strategii z Glasgow, która zakłada rezygnację ze spalinowych silników do 2040 roku. Swoje „NIE” wyrazili zdecydowanie czołowi gracze, czyli Volkswagen i Toyota. To dwaj najwięksi producenci aut na świecie. Na porozumienie nie zgodzili się też: kon-

cern Hyundai-KIA, BMW, Nissan-Renault i Honda. Niechęć okazały się też duże kraje: USA, Chiny, Niemcy i Japonia. „Za” była między innymi Polska! Spośród producentów, którzy chcą w ciągu dwóch dekad zrezygnować z silników spalinowych można wymienić Forda, General Motors, Mercedesa i Volvo.

Kia EV9

Podczas Salonu Samochodowego w Los Angeles Kia postanowiła pogodzić dwa światy: zamiłowanie zamożnych ludzi do SUV-ów i ekologię. Zaprezentowano potężną podwyższoną limuzynę EV9 z napędem elektrycznym. Znak rozpoznawczy to, oprócz kwadratowej bryły, brak słupka B. Oznacza to, że przednie drzwi otwierają się tradycyjnie, a tylne pod wiatr, dając niesamowicie szeroki dostęp do kabiny. Na razie to prototyp.

X5 M50d

Kierowcy BMW

Każdy stereotyp może być krzywdzący, ale każdy zawiera ziarno prawdy. Brytyjska firma leasingowa przeprowadziła badania na temat znajomości przepisów przez kierowców aut różnych marek. Wynika z nich, że przepisy najbardziej znają kierowcy BMW, przynajmniej ci z Wysp. 1001 kierowcom zadano pięć pytań dotyczących różnych zagadnień drogowych. Najlepiej odpowiadali kierowcy Citroenów, a najgorzej BMW.



Multivan na nowej platformie



Volkswagen dumnie prezentuje nowego Multivana, zrywając jednocześnie z tradycją.

Kacper Jeneralski

72 **O**co w tym chodzi? Do tej pory Multivan był zawsze luksusową, drogą wersją Transportera. Dostawczakiem przerobionym na limuzynę, który wyrobił sobie renomę i zyskał opinię wygodnej sali konferencyjnej na kołach. Transporter T7 jeszcze nie istnieje, powstanie za trzy, cztery lata. Nowy Multivan bazuje na osobowej modułowej platformie MQB, na której budowany jest na przykład Passat.

Silniki małej pojemności

To powoduje, że auto mocno się zmieniło. Zyskało bardziej osobowy charakter. Jest nieco niższe. Zdaniem producenta to plus, bo łatwiej nim wjechać do każdego garażu. Z perspektywy kierowcy czy pasażera nowy model wydaje się nieco mniej przestrzenny i nasuwa skojarzenia z Sharanem.

Osobowa platforma to także większy wybór silników. Multivan pierwszy raz w historii jest hybrydą i to plug in. Da się nim jeździć bezszelestnie na samym prądzie.



Według producenta może tak przejechać niespełna 50 kilometrów. W praktyce możemy odjąć od tego zasięgu 10 kilometrów, co nie zmienia faktu, że wiele osób codziennie do jazdy do pracy będzie mogło wykonywać na samym prądzie.

Hybryda to połączenie benzynowego silnika o pojemności 1,4 litra z elektrykiem. Zestaw ma 218 koni mechanicznych i 350 Nm momentu obrotowego. Dynamika jest poprawna, ale przy intensywnym przyspieszaniu słychać, że pod maską pracuje silnik o małym litrażu jak na gabaryty auta. W przyszłości hybryda ma mieć pojemność 1,5 litra, wtedy też pojawi się napęd na cztery koła. Tylnoś będzie napędzana wyłącznie silnikiem elektrycznym. Nowy model na razie nie występuje z napędem na cztery koła, dlatego starszy Multivan 6.1 4Motion przez trzy lata będzie produkowany równoległe z nową generacją. Poza hybrydą w ofercie będzie też tradycyjny 2-litrowy diesel o mocy 204 koni mechanicznych oraz benzynowy silnik 1,5 o mocy 136 koni.

Efektowna kabina

W kabinie mamy wirtualny kokpit i dotykowy ekran w centralnej części deski rozdzielczej. Jest nowocześnie, modnie i efektownie. Zlikwidowano jednak niepotrzebnie wiele fizycznych przycisków, które powodowały, że obsługa poprzedniego auta była bardzo intuicyjna.

Teraz, żeby wyłączyć na przykład sterowanie podgrzewanymi fotelami, trzeba wejść w głębsze menu, a to jest uciążliwe. Zlikwidowano też dwie dźwignie, nie ma lewarka skrzyni biegów ani hamulca ręcznego.

Wszystko sterowane jest dziś elektronicznie. Panel obsługi skrzyni i ręcznego został umieszczony na górze deski rozdzielczej. Jest niewielki, początkowo można mieć problemy z jego zlokalizowaniem. Multivan nie występu-





je już w wersji z manualną skrzynią biegów, dlatego taki zabieg był możliwy.

Poważne zamiany zaszły też w aranżacji wnętrza. W zależności od konfiguracji są dwa lub trzy rzędy siedzeń, ale każdy fotel jest oddzielny. Nie ma już ciężkiej przesuwnej trzyosobowej kanapy, jak to było wcześniej.

Każdy fotel można wyciągnąć w dwie sekundy. Choć fotele są lżejsze o 25 proc. od poprzedników, to nadal nie jest to waga piórkowa. Mimo to przeciętnie sprawny mężczyzna wyciągnie je bez zadyszki. Drugi i trzeci rząd siedzeń można skierować ku sobie, obracając o 180 stopni fotele drugiego rzędu. W ten sposób tworzymy salę konferencyjną ze stolikiem pośrodku.

Stolik jest zupełnie nowy, porusza się po szynach prowadzących od pierwszego do trzeciego rzędu siedzeń. Przypomina trochę samolotowe stoliki w klasie biznes. Moduł najpierw unosi się tworząc coś w rodzaju podłokietnika, a później wyjeżdżają z niego dwa blaty. Standardowo samochód może być wyposażony w jeden stolik, ale chętni mogą dokupić w serwisie drugi, bo oba jednocześnie zmieszczą się w kabinie. W razie potrzeby stolik może służyć jako podłokietnik kierowcy, co w poprzedniej generacji Multivana nie było możliwe.

Przesuwne tylne drzwi

Dostęp do tylnej części kabiny możliwy jest z obu stron. Multivan będzie teraz występował wyłącznie z dwoma przesuwnymi skrzydłami drzwi. Drzwi mogą być zautomatyzowane, tak samo jak tylna kłapa. W niej, tak jak w modelu California, może być ukryty zestaw kempingowy w postaci dwóch składanych krzeseł i małego stolika.

Prawie cały dach może być przeszklony. Nad pierwszym rzędem siedzeń może znajdować się małe okno dachowe, a nad resztą ogromna szyba. Nie jest otwierana, ale skutecznie doświetla wnętrze kabiny.

Ciekawostką jest cennik. W dobie koszmarnie drożących samochodów Multivan jest wyjątkiem. Jest nieco tańszy od poprzednika, jeśli porównamy wersje wyposażenia. Być może obniżyć cenę pomogła modułowa uniwersalna platforma podłogowa, na której budowanych jest wiele modeli Volkswagena.

Najtańszy model z benzynowym silnikiem to nieco ponad 190 tys. zł, najtańsza hybryda to trochę powyżej 230 tys. zł. Lista bazowych wersji kończy się na 266 tys. zł za hybrydę w wyposażeniu Energetic.

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie



Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





SmartTruck. Przejmij Stery.

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

Dowiedz się więcej na smarttruck.mercedes-benz.pl

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

