

przewoźnik



Wojna

14

Licencje dla lekkich aut

30

Pakiet Mobilności

34

Zapisz się na trening bezpiecznej
i ekonomicznej jazdy

2



Zapisz się na trening bezpiecznej i ekonomicznej jazdy.

Skorzystaj z wiedzy, która pozwoli Ci zaoszczędzić na kosztach zużycia paliwa i poprawi bezpieczeństwo Twojej kadry.

Wybierz szkolenie najlepiej dopasowane do potrzeb Twojej firmy:
Driver Training, Eco Training lub Eco Onboard Training

www.mercedes-benz-trucks.com/pl_PL/brand/trucktraining



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Mercedes-Benz są znakami towarowymi należącymi do Mercedes-Benz Group AG.

**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**



**Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
Zarząd Zrzeszenia zwołuje
ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **25 maja 2022 r. (środa)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

w sali konferencyjnej w **Windsor Palace Hotel**
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD

Jan Buczek

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej



KONTAKT
✉ uslugi@zmpd.pl



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





Tadeusz Wilk
Radca prezesa ZMPD

Bez ciężarówek pomoc nie dojedzie na Ukrainę

Polscy przewoźnicy solidaryzują się z walczącą o niepodległość Ukrainą. Odpowiedzieli na apel naszego społeczeństwa i przewożą pomoc humanitarną do Ukrainy. Dzielną postawą wykazują się kierowcy, którzy wjeżdżają do ogarniętego walkami kraju. Bez nich organizacje humanitarne miałyby poważny problem z dostarczeniem pomocy. Niemal dwa razy więcej samochodów z Polski i z innych krajów Europy wjeżdża do Ukrainy

niż przyjeżdża stamtąd po pomoc. Apeluję do blokujących przewozy na granicy z Białorusią o ostudzenie emocji i niełamanie prawa. Dokąd nie ma decyzji Unii Europejskiej o zamknięciu granicy, firmy wykonują przewozy na wschód. Przewożą ładunki nieobjęte sankcjami, które trafiają m.in. do krajów Azji Środkowej. Niepokoi nas coraz większa agresja na przejściach granicznych, której ofiarą padają przede wszystkim kierowcy.

Polityczny nacisk osi 58

Choć wyznaczenie limitu nacisku osi na podłoże jest zadaniem technicznym, równie dużo do powiedzenia co drogowcy mają politycy.

Skorpiony, makaron i samochody, czyli Dakar 2022 70

Co zaskoczyło mnie na Rajdzie Dakar? Zimno! Co było najbardziej przełomowe? Rajdówki Audi napędzane piekielnie wyjąłymi silnikami na prąd.

Drakońskie podatki mają zmniejszyć emisję CO2 40

Koszty działającego w Polsce transportu drogowego rzeczy wzrosną o 5,6 mld euro, gdy emitowane przez niego gazy cieplarniane zostaną objęte europejskim systemem handlu uprawnieniami ETS.



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:

Alicja Chodorowska, Kacper Jeneralski, Piotr Mikiel

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład: Adrian Podbielski

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

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

Polski transport gaśnie 8

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia sytuację międzynarodowego transportu drogowego oraz pomoc państwa dla tej branży.



Pod górkę dla najłżejszych przewoźników 30

Przewoźnicy międzynarodowi używający lekkich samochodów zostaną poddani już od maja takim samym rygorom jak firmy z dużymi ciężarówkami. ZMPD może pomóc w pokonaniu tej administracyjnej przeszkody.

Pakiet Mobilności – wyjaśnienia Komisji Europejskiej 36

Chociaż Komisja Europejska pracuje nad Pakietem od dawna, a zbiór dyrektyw opublikowano dwa lata temu, dopiero teraz Bruksela opublikowała wyjaśnienia, jak należy rozumieć różne zapisy całego pakietu prawnego.

Polski transport gaśnie	8
Przewoźnicy potrzebują pomocy	12
Dramat przewoźników wschodniego rynku	14
Przewoźnicy w cieniu wojny na Ukrainie	16
Szlaban na przewozy do Rosji	20
Fotomorgana. Nie czas na żarty...	26
Pod górkę dla najłżejszych przewoźników	30
Najważniejsze zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców	34
Pakiet Mobilności – wyjaśnienia Komisji Europejskiej	36
Drakońskie podatki mają zmniejszyć emisję CO2	40
Kosztowny tłok na frankfurckim lotnisku	44
Dziękujemy i życzymy powodzenia!	46
Jak obniżyć wydatki na paliwo?	50
Polski międzynarodowy transport drogowy	52
Retro. Polityczny nacisk osi	58
Unijny Pakiet Mobilności. Ubezpieczenie zdolności finansowej od 2501 kg DMC	66
Skorpiony, makaron i samochody, czyli Dakar 2022	70

Polski transport gaśnie

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim ocenia sytuację międzynarodowego transportu drogowego oraz pomoc państwa dla tej branży.



W środowisku przewoźników wrze, słyhać nawoływania do powszechnego protestu.

Czy ZMPD stanie na czele strajku?

ZMPD jest stowarzyszeniem, a do akcji protestacyjnych są uprawnione organizacje związkowe. Stworzyliśmy wiele lat temu Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, aby ta organizacja prowadziła tego rodzaju akcje. Ona istnieje do dziś i uważamy, że powinna realizować swoją misję.

Z przerażeniem patrzymy na ceny na stacjach paliw, tym bardziej że paliwo to 40 proc. wszystkich kosztów w transporcie. To oczywiste, że firmy nie są i nie będą w stanie ponieść dodatkowych obciążeń. Nie

chcemy przerzucać podwyżek cen paliwa na odbiorców, ale nie mamy innego wyjścia. Inaczej towar nie zostanie dostarczony. Do tego doszedł jeszcze wzrost wynagrodzeń i utrudnienia wynikające z Pakietu Mobilności. Szaleńczo rosnące koszty sprawiły, że branża gaśnie, znika. W związku z tym rysuje się czarny scenariusz powszechnego protestu przewoźników. Nawoływania do niego są niepokojące, ale bardziej niepokoi milczenie rządu.

Jakie propozycje ZMPD składało rządowi?

Od lat mówimy, że jest możliwość zamortyzowania potężnych wzrostów cen na stacjach paliw. Przewoźnicy mię-

dzynarodowi chyba już we wszystkich krajach Unii Europejskiej korzystają z możliwości zwrotu części akcyzy za paliwo. Jest to jedna z dozwolonych metod wsparcia sektora. U nas, mimo że proponowana kwota jest symboliczna, ciągle nie możemy się tego od rządzących doprosić, nawet rozmowy na ten temat. Relatywnie mamy najdroższe paliwo w Unii. Nie opłaca nam się kupować w hurcie, musimy na stacjach. Rząd wprawdzie obniżył VAT, ale cena wcale nie spadła, a wręcz przeciwnie, na skutek wojny w Ukrainie i spadku wartości złotego poważnie wzrosła. Tymczasem my nie możemy odliczać tyle VAT-u ile byśmy chcieli. Przecież można by wprowadzić regułę, że przewoźnikom, tak jak rolnikom, sprzedają

się nieco tańsze paliwo, żeby mogli konkurować z firmami rumuńskimi czy węgierskimi.

Według ostatniej ankiety BIG InfoMonitor, ponad dwie trzecie firm transportu drogowego rozważa zakończenie działalności. Czy ZMPD ubiega się dla nich o rządową pomoc?

Na początku marca wysłaliśmy do premiera pismo, informując o tej sytuacji branży. Wskazaliśmy obszary wymagające natychmiastowej reakcji. Najwięcej kłopotów sprawiał Polski Ład. Rząd wreszcie zapowiedział rozwiązanie tego problemu, uwzględniając m.in. nasze postulaty. Haniebna agresja Rosji na Ukra-

inę sprawiła, że ten problem znalazł się na drugim planie.

Z powodu wojny w Ukrainie Sejm przyjął 12 marca pakiet ułatwień dla przedsiębiorców. Jak ZMPD ocenia ułatwienia administracyjne dla przewoźników?

Rząd przygotował ustawę bardzo pospiesznie i zawiera kilka luk. Przedłużone wizy dla kierowców z obywatelstwem ukraińskim miały jedynie krajową ważność i nie uprawniały do wjazdu do innych krajów UE. Dopiero 24 marca Senat przyjął ustawę o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, która określa, że to wojewodowie będą wydawali wklejki do paszportów z unijną wizą dla kierowców ukraińskich.

Nie jest rozwiązana sprawa wiz dla kierowców białoruskich, którzy obawiają się powrotu do swojego kraju i szukają możliwości przedłużenia wiz krajowych na miejscu. Uważamy, że powinni uzyskać automatyczne przedłużenie wiz, analogicznie do kierowców ukraińskich.

W jaki sposób środowisko przewoźników włączyło się w pomoc Ukrainie?

W całym środowisku organizowane są spontaniczne akcje pomocy dla ludności ukraińskiej. Są firmy, które większość taboru i pracowników kierują do przewozów humanitarnych. Trudno dziś oszacować wartość materialną tych działań. To przede wszystkim koszty paliwa i zatrudnienia kierowców. Nie to jest w tej akcji najważniejsze. Dobrze, że zwolnienie z opłat drogowych e-Toll pomogło zredukować część kosztów przewozów humanitarnych. Wielu naszych członków przyjęło pod swój dach ukraińskie rodziny, wykazując tak potrzebną aktywność i ofiarność. Również ZMPD jako stowarzyszenie włączyło się do akcji humanitarnej za pośrednictwem zaprzyjaźnionej organizacji ASMAP Ukraina.

Jak ZMPD tłumaczy nadal trwające komercyjne przewozy na wschód?

Przewoźnicy międzynarodowi wykonują swoje usługi na podstawie pra-

wa, które jednoznacznie określa zakres oraz możliwości naszego funkcjonowania i do niego się dostosowujemy.

Jednocześnie prosimy wszystkie agendy rządowe, aby dbały o przestrzeganie prawa i umożliwiły przewoźnikom pracę w tym trudnym czasie, gdy emocje biorą górę nad porządkiem. Wspieramy naszych przedsiębiorców, którzy nie chcą oddać swojego, wypracowanego przez lata, miejsca na rynku przewozów dalekowschodnich największym konkurentom, czyli firmom rosyjskim i białoruskim.

Polscy przedsiębiorcy są związani długoterminowymi umowami z firmami z całej UE. Jeśli nie będzie decyzji Brukseli o całkowitym zakazie handlu z Rosją, to gdyby zbojkotowali przewozy na wschód na własną rękę, skończyłoby się to wysokimi karami umownymi.

Ukraińscy kierowcy – co zrozumiałe – odmawiają jazdy do Rosji i Białorusi. Polscy przewoźnicy stanęli przed trudnym dylematem. Dzwonią do nas i pytają, co mają robić. Słyszymy w słuchawce: załadowałem sprzęt budowlany, koparki, wybuchła wojna, nie pojechałem na rozładunek do Białorusi, teraz codziennie naliczają mi kary za niedostarczenie sprzętu, a sprzedawca nie chce go już przyjąć, bo zamknął miesiąc i u niego ten sprzęt występuje jako towar sprzedany. Jechać czy nie? Pyta, czy jeśli pojedzie, to go osłonimy. My jednak nie mamy żadnych instrumentów, których moglibyśmy w tym celu użyć. Nasi przewoźnicy mają długoletnie zobowiązania kontraktowe. Na Kaukaz wożą np. materiał hodowlany przygotowywany na zachodzie. Czy on służy do celów militarnych? Procesu nie można wstrzymać. Jak? Uśpić te zwierzęta? Doszliśmy do wniosku, że nie możemy podejmować decyzji za polityków i za strategów militarnych. Nie chcemy rozstrzygać dylematów geopolitycznych, chcemy stosować się do przepisów. Dopóki będzie taka możliwość, będziemy podejmowali się przewozów.

Jakie towary zostały objęte unijnymi sankcjami?

Mówiąc o aktualnych sankcjach warto porównać je z tymi, które zostały nałożone w 2014 roku. Wtedy



Pakiet Mobilności dotyczy kluczowego rynku dla 38 tysięcy firm transportu drogowego zarejestrowanych w Polsce. Wszyscy z dużym niepokojem patrzymy na najbliższą przyszłość i zastanawiamy się, co będzie dalej.

obejmowały one głównie towary podwójnego zastosowania, używane do celów pokojowych, ale i wojennych. Teraz UE poszła dalej – dodała towary wykorzystywane w rafinacji ropy, towary wykorzystywane w przemyśle lotniczym i kosmicznym. Ostatnio Unia uzupełniła tę listę o alkohol, wyroby tytoniowe, kosmetyczne i perfumy, torebki i walizki, wyroby z naturalnego futra i jedwabiu, dywany, wyroby jubilerskie, silniki morskie, motocykle, samochody elektryczne, zegarki, obiekty artystyczne i kolekcjonerskie.

Sankcje wobec Białorusi dotyczyły głównie zamrożenia funduszy ludzi reżimu i przekazywania towarów niebezpiecznych. Ostatnio UE wprowadziła dalsze ograniczenia w handlu towarami wykorzystywanymi do produkcji lub wytwarzania wyrobów tytoniowych, paliw mineralnych, substancji bitumicznych i gazowych produktów węglowodorowych, produktów chlorku potasu, wyrobów z drewna, wyrobów cementowych, wyrobów żelaznych i stalowych oraz wyrobów gumowych.

Dalsze sankcje nałożono również na eksport towarów i technologii podwój-

nego zastosowania oraz niektórych zaawansowanych towarów i technologii, które mogą przyczynić się do rozwoju wojskowego, technologicznego, obronnego i bezpieczeństwa Białorusi, a także ograniczenia w świadczeniu powiązanych usług.

■ Jaka jest skala przewozów na wschód?

Przed agresją rosyjską na Ukrainę niemal 2000 polskich przewoźników drogowych woziło towary na wschód – do Białorusi i do Rosji oraz dalej, m.in. do Kazachstanu czy Mongolii, innych krajów Azji Środkowej czy krajów kaukaskich. Można to przeliczyć na mniej więcej 15 tysięcy pojazdów, czyli szacunkowo 20 tysięcy kierowców i innych pracowników firm transportowych. Teraz podmioty wykonujące przewozy w kierunkach wschodnich są, pośrednio, ofiarami rosyjskiej agresji.

■ Jeżeli unijni politycy zakazą przewozów samochodowych do Rosji i Białorusi, czy ZMPD wystąpi do rządu z wnioskiem o odszkodowanie dla przewoźników specjalizujących się w tym kierunku?

Ministrowie transportu Polski, Litwy, Łotwy i Estonii wystąpili do Komisji Europejskiej z propozycją zamknięcia unijnej granicy z Rosją i zawieszenia stosowania Konwencji TIR w międzynarodowym przewozie towarów z zastosowaniem karnetów TIR w przewozach z Federacją Rosyjską i Republiką Białorusi.

Ponadto we wspólnym liście padła propozycja wykluczenia obu tych państw z Międzynarodowego Forum Transportowego (ITF) oraz cofnięcia zezwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) na przewozy drogowe wykonywane przez przewoźników mających siedzibę na ich terytoriach.

W związku z tą deklaracją wystąpiliśmy 24 marca do Ministerstwa Infrastruktury z pytaniem, jakie rozwiązania pomocowe dla branży resort przygotował na okoliczność kolejnego ograniczenia naszej działalności

■ Przewoźnicy domagali się rekompensaty wyższych kosztów spowodowanych Pakietem Mobilności. Czy jest jakiś postęp w tej sprawie?

Rząd po cichu przygotował projekt ustawy, w którym odniósł się bezkrytycznie do przepisów Pakietu Mobilności. W ostatniej chwili udało się nam wprowadzić niewielkie kosmetyczne zmiany, ale co do meritum nie otrzymaliśmy rekompensat ogromnego wzrostu kosztów funkcjonowania. Mieliśmy wracać do tematu, ale wybuchła wojna.

Tymczasem przedsiębiorcom trudno jest odzyskać wydatki poniesione na koszty bezpośrednie na wolnym rynku, ponieważ na nim funkcjonują przewoźnicy z różnych krajów. Jeżeli polskie firmy będą droższe, ich miejsce zajmą przedsiębiorstwa z tańszych państw. Dobrze ponad 90 proc. polskich przewoźników obsługuje rynki krajów Unii Europejskiej. Na wschód i południe (Turcja) jeździ niewielki procent polskiego transportu – rzędu 3-4 proc. Zatem Pakiet Mobilności dotyczy kluczowego rynku dla 38 tysięcy firm transportu drogowego zarejestrowanych w Polsce. Wszyscy z dużym niepokojem patrzymy na najbliższą przyszłość i zastanawiamy się, co będzie dalej.

AKADEMIA
SZKOLENIOWA
ZMPD

ON-LINE / STACJONARNIE



Kompetencje zawodowe przewoźnika

Potwierdź kompetencje zawodowe przewoźnika certyfikatem wymaganym od 21 maja 2022 do otrzymania licencji również na transport lekki od 2,5 t do 3,5 t DMC



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ
zeskanuj kod

ZAPISZ SIĘ NA NAJBLIŻSZE SZKOLENIE CPC
www.zmpd.pl/szkolenieCPC

KONTAKT

E-mail szkolenia@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38

Biuro ZMPD Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78 (pok. 5)

www.szukolenia.zmpd.pl

WYSOKA ZDAWALNOŚĆ



Przewoźnicy potrzebują pomocy

Skutki wojny na Ukrainie i Pakiet Mobilności zdominowały spotkanie przedstawicieli Regionów oraz władz statutowych ZMPD.

Robert Przybylski

Na zaproszenie ZMPD w spotkaniu przewodniczących Regionów ZMPD udział wzięli: minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, sekretarz stanu Rafał Weber i dyrektor Departamentu Transportu MI Renata Rychter.

Minister Adamczyk zasygnalizował możliwość zamknięcia granic unijnych w przewozach na wschód. Podkreślił, że decyzja należy do Rady Unii Europejskiej. – W ub. tygodniu odbyła się Rada UE, na której szefowie rządów debatowali nad możliwymi sankcjami wobec Rosji. Sankcje na transport w kierunku wschodnim mogą pojawić się w szybkim terminie – uprzedził minister.

Dodał, że Ministerstwo Infrastruktury pamięta o ochronie polskich firm specjalizujących się w przewozach na wschód. – W tym pakiecie antyputnińskim znajdzie się pomoc dla firm transportowych, które poniosły real-

ne straty w związku z wojną na Ukrainie, i które prowadziły transport na kierunku wschodnim – obiecał minister Adamczyk.

Szef resortu wskazał, że ruch na polsko-białoruskiej granicy zmaleł od początku wojny o ponad 40 proc.

Co dalej z granicami

Prezes ZMPD Jan Buczek przestrzegł przed pomysłami zawieszenia działania karnetów TIR w przewozach do Rosji. – Rosja tylko czeka na taki gest, bo z karnetów korzystają przede wszystkim polscy przewoźnicy. Gdyby karnety zniknęły, polskie firmy musiałyby korzystać z gwarancji rosyjskich. Rosja od lat blokuje system TIR, uniemożliwiając wprowadzenie elektronicznego karnetu TIR. Jest to działanie sprzeczne z interesem polskiego przewoźnika. Karnet chroni przed udostępnieniem wszystkich informacji o przewożonym ładunku. Karnet TIR daje niezależność uczestnikowi rynku przewozowego – podkreślił prezes ZMPD.

Przewoźnicy domagają się udrożnienia granic. Reprezentacja ZMPD z Janem Buczkiem, Tadeuszem Gajownikiem i Karolem Rychlikiem spotkała się z ukraińskimi aktywistami blokującymi odprawy w Koroszczynie. – Przekonaliśmy Ukraińców do nieblokowania przejścia i 22 marca odblokowali je. Trwa nasz protest i polega on na pilnowaniu przejścia w Koroszczynie, aby nie zostało zablokowane – wyjaśnia prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej Tadeusz Gajownik.

Nadmienia jednak, że kolejka nie jest rozładowana, kończy się w Międzyrzeczu Podlaskim. – Od 19 marca kolejka tirów ma 50-60 km długości, w zależności od tempa pracy celników. Na 12-godzinnej zmianie w Koroszczynie odprawianych jest 200 pojazdów, gdy możliwości przejścia wynoszą 800 pojazdów. Ale urzędnicy celni mają sprawdzić dokładnie oraz powoli i to jest problemem – zaznacza Gajownik.

Podobnie ocenił sytuację Tomasz Rejek z Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, wskazując

na ponad dobowe kolejki w Bezedach i w Grzechotkach. – Odbieramy to jako złośliwość i zniechęcanie przewoźników do transportu do Kaliningradu – stwierdził Rejek.

Równe obowiązki

Prezes Buczek podniósł kwestię równoprawności przepisów i regulacji. – Rosjanie wpisali do zasad transportu np. obowiązek wjazdu do Rosji przez Krasną Gorkę. Tam jesteśmy szykanowani i dochodzi do wymuszeń. Może powinniśmy wskazać, że jedynym przejściem drogowym dla rosyjskich aut jest Koroszczyna? Nie będą wówczas mogli korzystać z przejazdu przez Litwę. Jeśli mamy leasingowane pojazdy, musimy pokazać tłumaczony na rosyjski dokument mówiący o pozwoleniu na używanie tego taboru, podczas gdy rosyjscy przewoźnicy mogą dowolnie zmieniać naczepy i nie muszą okazywać tłumaczonych i uwiarygadnianych dokumentów – wymienił zapisy prezes ZMPD.

Kolejnym problemem jest brak kontroli zezwoleń. – Potok białoruskich i rosyjskich pojazdów ma niewypełnione zezwolenia. Uważam, że dokładnie takie same obowiązki powinny dotyczyć przewoźników rosyjskich i polskich – podkreślił prezes Buczek.

Dyrektor Departamentu Transportu MI Renata Rychter przyznała, że konieczne jest wzmocnienie kontroli przewozów firm rosyjskich. – Brakuje w pełni kompleksowego systemu elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych – dodała pani dyrektor.

Podaje, że w wynikach kontroli wiadać, że proporcje kontroli przewoźników białoruskich i rosyjskich rosną. – W przypadku rosyjskich samochodów 60-70 proc. kontroli kończy się naruszeniami, a czasem zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego – podała przykład dyrektor Rychter.

Pomoc dla przewoźników

Przedstawiciele regionów domagają się pomocy od państwa, wskazując nie tylko na odcięcie od przewozów na wschód, ale i na gwałtownie rosnące koszty paliw oraz wynagrodzeń kierowców. – Przewidywane są rekompensaty dla firm, które zaprzętały handlu z Rosją i Białorusią. Je-



stem przekonany, że firmy transportowe, które jeździły na wschód, zostaną objęte pomocą. W tarczy antyputnińskowej takie firmy mogą liczyć na rekompensaty. Zajmuje się nią PFR i ma wypracować mechanizmy, podobnie jak opracował je dla potrzeb Tarczy Antykowidowej – wyjaśnił sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber.

Przyznał jednak, że na ceny paliw rząd nie ma wpływu. – Każdy kraj boryka się z tego typu sytuacją – przypomniiał wiceminister.

Małgorzata Zdrodowska ze Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia alarmowała, że firmy mają problemy z leasingami i spłatą rat do banków.

– Potrzebna jest realna pomoc finansowa – podkreśliła Zdrodowska.

Przewodniczący domagali się również pomocy w zatrudnianiu kierowców z Ukrainy i Białorusi. – Urzędy wojewódzkie uprościły proces ubiegania się o zezwolenia na pracę. Ale w ustawie trzeba jeszcze wsparcia wydawania karty pobytu. To byłby komplet regulacji, na które pozwala Konwencja wykonawcza do Układu z Schengen – dodała dyr. Rychter.

Poinformowała, że Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do UE z wnioskiem o zawieszenie zapisów Pakietu Mobilności w zakresie obowiązkowych powrotów i skróceniu przerwy w kabotażu.



Dramat przewoźników wschodniego rynku

Napaść Rosji na Ukrainę zrujnowała także rynek przewozów na wschód. Szansą dla przewoźników specjalizujących się w obsłudze tego kierunku mogą być magazyny, których budowa spodziewana jest we wschodniej Polsce.

Robert Przybylski

Już 10 marca zniknęły ładunki ze wschodu na zachód Europy, a kilka dni wcześniej wyraźnie zmalały przewozy na wschód, chociaż z Rosji wjeżdża dużo samochodów.

Nadawcy wycofali się z kontraktów, importerzy stracili możliwości zapłaty. W rezultacie popyt zmalał, a wraz z nim opłaty za przewóz. – Ceny spadły o połowę, a koszty, przede wszystkim paliwa, rosły niebotycznie. W rezultacie wielu przewoźników rozważa wycofanie się z działalności transportowej – tłumaczy Ewa Śliwa z Rady ZMPD.

Przedsiębiorcy ratują się zleceniami z innych rynków, o co w ostatnich dniach jest coraz trudniej. – Z zachodu nie ma jak ściągnąć aut, zlecenia pozniwały z giełd – niepokoi się Ewa Śliwa. Firmy stoją także przed problemem braku rąk do pracy. Od wybuchu wojny do 10 marca na Ukrainę wyjechało 70 tys. osób.

Ukraińskie firmy w Polsce

Niektórym ukraińskim przewoźnikom udało się w ostatniej chwili

przerzucić do Polski samochody, więc będą mogli kontynuować działalność w Polsce po zarejestrowaniu firmy. Ułatwienia przewiduje zarówno uchwalona przez Sejm ustawa, jak i unijna dyrektywa o czasowej ochronie osób uciekających z Ukrainy.

Z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej wynika, że na koniec 2021 roku firm z kapitałem ukraińskim działających w Polsce i zajmujących się drogowym transportem towarów, głównie obsługujących rynek ukraiński, było 1815. Stanowi to 43 proc. zagranicznych spółek o takim profilu działalności. To blisko 4-krotnie więcej niż białoruskich i 7-krotnie więcej niż niemieckich.

COIG podaje, że wśród nowych spółek (niezależnie od rodzaju działalności), co roku przybywa od 6000 do 10 000 firm z kapitałem zagranicznym. W 2015 roku było ich 6706, a w 2021 roku już 10 494. Blisko 60 proc. wszystkich aktywnych podmiotów zagranicznych zarejestrowano w ostatnich 5 latach. Najwięcej wykazało kapitał z Ukrainy, Niemiec i Holandii. Ponadto COIG informuje, że co roku 3500 - 4000 firm zmienia właścicieli z polskich na zagranicznych. Z rejestrów COIG wynika,

że jako główny przedmiot działalności najwięcej firm z zagranicznym kapitałem wymienia transport drogowy towarów. Było to 4139 spółek, pozostałe wykazały doradztwo - 3600, roboty budowlane związane ze wzniesieniem budynków - 3595, sprzedaż hurtową - 3390 firm.

Pomoc w kolejkach na granicy

Wszystko wskazuje na to, że z powodu wojny rynek przewozów na wschód czeka zapaść. Przewoźnicy przynajmniej odzyskali samochody, które w momencie wybuchu wojny dostarczały ładunki. Na początku wojny, pod koniec lutego, na Ukrainie było 800-1000 polskich ciężarówek.

W pierwszym tygodniu konfliktu niemal wszystkie wróciły. Największym problemem był przejazd samochodami, których ukraińscy kierowcy nie mogli opuścić Ukrainy. Tamtejszy rząd zakazał wyjazdu mężczyznom w wieku do 60 lat.

Region Podkarpacki Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych znalazł kierowców ukraińskich nieobjętych zakazem wyjazdu z Ukrainy. – Inspekcja Trans-



portu Drogowego zgodziła się, aby z powodu wojny ci starsi kierowcy nie musieli mieć na krótkim odcinku przejazdu przez granicę świadectwa kierowcy. – Dzięki tej postawie przewoźnikom udało się odzyskać ludzi i tabor – podkreśla przewodniczący Regionu Tadeusz Furmanek. Dodaje, że granica z Ukrainą jest nadal otwarta: – Przez przejścia jadą ciężarówki z pomocą humanitarną. Przewoźnicy chętniej uczestniczyliby w przewozach na Ukrainę, gdyby nie obawiali się w drodze powrotnej utknięcia przed terminalami po tamtej stronie granicy i rekwizycji taboru.

Piotr Ozimek, który wysłał na Ukrainę 3 samochody z darami przyznaje, że powrót jest problemem. – Moja ciężarówka czekała dobę na przejechanie granicy. Samochódjechał na pusto i musiał odstać w normalnej kolejce – opisuje Ozimek.

Ministerstwo Finansów przypomina, że wysyłka pomocy humanitarnej także podlega kontroli celnej. Powołało w każdej izbie administracji skarbowej koordynatora ds. pomocy humanitarnej. Resort zniósł podatek od darowizn, preferencja obowiązuje od 24 lutego do końca grudnia br.

Przez przejścia jadą ciężarówki z pomocą humanitarną. Przewoźnicy chętniej uczestniczyliby w przewozach na Ukrainę, gdyby nie obawiali się w drodze powrotnej utknięcia przed terminalami po tamtej stronie granicy i rekwizycji taboru.

Nowa geografia logistyki

Zmienia się nie tylko korytarze transportowe, ale również infrastruktura logistyczna, w tym lokalizacja magazynów, co może ożywić Podkarpackie i Lubelskie. – Konflikt wojenny będzie miał z pewnością również wpływ na krajobraz logistyki magazynowej. Już w tej chwili spływają do Cushman & Wakefield zapytania o powierzchnię magazynową, związane z chęcią ograniczenia ryzyka i dywersyfikacji miejsca magazynowania lub też wprost z koniecznością uruchomienia operacji poza Ukrainą. Rynek naszych wschodnich sąsiadów, a w szczególności obwody lwowski i wołyński, jest miejscem zlokalizowania producentów wielu podzespołów – informuje dyrektor Działu Industrial & Logistics Polska, dyrektor E-Commerce CEE, Cushman & Wakefield Damian Kołata.

Zapewnia, że polski rynek nieruchomości magazynowych w żaden sposób nie powinien zahamować, a wręcz przeciwnie. – Szacujemy wzrost popytu, przewidujemy, że wschodnia Polska, która nazywana była dotąd rynkiem wschodzącym, będzie dobrym miejscem służącym do organizacji skutecznego łańcucha dostaw w zakresie pomocy Ukrainie, a także dla tych przedsiębiorstw, które zdecydują się na przeniesienie, przynajmniej czasowe, produkcji do Polski – twierdzi Kołata.

Podobnego zdania jest rektor Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu Justyna Osuch-Mallett. – Niewykluczona jest fala dużych inwestycji w Polsce, nawet o charakterze globalnym. Jednak przesunięcia inwestycji na wschód, do krajów o niższym koszcie pracy, nie będą możliwe w najbliższym czasie – podkreśla Osuch-Mallett.

Przewoźnicy w cieniu wojny na Ukrainie

Zmieniająca się z godziny na godzinę sytuacja w Ukrainie przysparza wielu problemów także przewoźnikom międzynarodowym, rezygnującym z obawy o zdrowie i życie kierowców z realizowania transportów na wschód. Zapytaliśmy kilku z nich o ich sytuację tydzień po rozpoczęciu wojny. Z uwagi na okoliczności nie ujawniamy personaliów rozmówców.

Piotr Gawelczyk

Przewoźnik 1.

Jeździliśmy do Ukrainy, ale w tej chwili wszystkie auta mamy już pościągane. Nie mam kierowców z Ukrainy, ale zatrudniam prawie dziesięciu kierowców z Białorusi. To chłopaki z Brześcia; nie są za wojną.

Przewoźnik 2.

Przenieśliśmy się na zachodnią Europę, a wszystkie wyjazdy do Ukrainy mamy wstrzymane. Na szczęście w ostatniej chwili udało się ściągnąć do Polski wszystkie nasze ciężarówki, chociaż mosty były już powysadzane. Ostatnie nasze ciężarówki zjechały do Polski z Ukrainy na przełomie lutego i marca, kilka dni po rozpoczęciu wojny. Na szczęście nie było żadnych problemów – ani Ukraińcy, ani Polacy ich nie stwarzali. Oczywiście trzeba było wymienić kierowców na granicy, młodzi Ukraińcy zostali wojowaci, do bazy zjechali starsi, powyżej 60. roku życia. Wracaliśmy z Dniepropietrowska, tysiąc kilometrów w tydzień. Zaliczyliśmy po drodze wszystkie wsie w Ukrainie, jakie tylko były dostępne, żeby móc przejechać omijając rzeczki i mostki i dostać się do Hrebennego.

Tam drogi i mosty są uszkodzone, miasta nie żyją, nie ma odbiorców towarów. I w ten sposób zakończyliśmy naszą przygodę transportową z Ukrainą... Na jak długo? Trudno odpowiedzieć na to pytanie, proszę zapytać o to Putina. Szykują się na przejęcie władzy. Jaka to będzie Ukraina? Czy będzie z zależnym od Rosji prezydentem, czy coś na kształt tzw. republik Donieckiej i Ługańskiej? Jeśli wygra ta druga opcja, to my pasujemy. Już nigdy tam nie pojedziemy, dlatego że nie chcemy ryzykować ani życiem ukraińskich kierowców, ani utratą naszego mienia. A jeździliśmy do Ukrainy przez ostatnich 18 lat. W naszej firmie mamy ok. 70 ciężarówek, w Ukrainie mamy obecnie ok. 20 ukraińskich kierowców, reszta jeździ po Europie Zachodniej. Nie chcą wracać, chcą jeździć tam do końca świata.

Nie znam firmy transportowej, która w obecnej sytuacji pozwoliłaby so-

bie na wypłatę wynagrodzenia z góry, nawet pensji minimalnej. Dziś składki na ZUS za jednego kierowcę to prawie cztery tysiące złotych. Zastanawiamy się, jak dalek działać, czy będziemy istnieć. Na szczęście jesteśmy firmą wielobranżową, więc bezpośrednio zagrożenie upadłością nie jest duże, ale daliśmy sobie miesiąc, żeby zobaczyć, jaki będzie rozwój sytuacji. Przez ten czas będziemy jeździć po zachodniej Europie. Jeśli sytuacja się nie unormalizuje, to być może drastycznie zredukujemy liczbę pojazdów. Od 1 lutego warunki dla transportu stały się nieznosne, do tego doszła ta straszna wojna.

Jak na razie nasze bezpośrednie straty to kilkaset tysięcy złotych – kupujemy hurtowo paliwa w Ukrainie, prawdopodobnie przepadnie nam kilkadziesiąt tysięcy litrów, które mieliśmy do odebrania. A przyjmując 50 tys. litrów po pięć złotych, to już jest 250 tys. zł. Poza tym wykonaliśmy przewozy na rzecz ukraińskich spedycji, które dziś mają wyłączone telefony. I nawet kiedy je wreszcie znowu włączą, to prawdopodobnie dowiemy się, że już nie istnieją, mają nowy NIP i ich firma nazywa się jakoś tam-bis. I tych pieniędzy też nie odzyskamy.

Pyta pan, czy puściłbym ukraińskich kierowców, żeby walczyli o swój kraj? Nie mam żadnego prawa ich zatrzymywać. To ich wola. Jeśli chcą pracować, to pracują, jeśli chcą zjechać do domu, żeby w tych trudnych chwilach być z rodziną czy walczyć, to na pewno to zrobią. Nikogo nie będę zatrzymywał – jeśli nie będą chcieli pracować, to mogą śmiało jechać do domu. Pojazdy mam własne, żadnego w kredycie.

Paliwo kosztuje już 5,90 zł, w Europie stawki nie wzrosły. Pracujemy na przeczekanie, ku chwale. Czy myślałem, żeby zmienić kierunek na Białoruś i Rosję? Proszę pana, mam w większości ukraińskich kierowców. Oni tam po prostu nie pojedą. Koniec, kropka. W mojej firmie ukraińscy kierowcy od 2014 roku wzbranieli się przed pracą w Rosji. O ile jeszcze dałoby się ich namówić na wyjazd na Białoruś, to Rosja odpada. Kiedy im to proponowałem mówili, że wolą już zrezygnować z pracy. „Do okupantów jeź-

dzić nie będziemy” – tak mi mówili. A sam pan widzi, co się dzieje – rosyjscy kierowcy są atakowani, w ich samochodach wybijane są lampy, odkręcane numery rejestracyjne, są bici.

Ukraińiec nie pojedzie do Rosji. Czy mówią coś o tej wojnie? Proszę pana, o tym nie trzeba nawet mówić... Jesteśmy stale podpięci pod ukraińską telewizję, widzimy, co tam się dzieje. Dzieje się źle, ten kraj będzie w rozsypce. Jeśli nawet dostaną go z powrotem, to tam będzie co robić. Infrastruktura drogowa i kolejowa już są zniszczone – Ukraińcy wykorzystują podkłady kolejowe jako zasieki na czołgi. Tną, rozbierają po to, by pociągi z paliwem nie mogły dojechać i zasilić rosyjskich wojsk. Ten kraj będzie zaczynał od zera. To jest biedne państwo, nie stać ich na tego typu wydatki. Jeśli uda się im przetrwać, ale Unia Europejska nie pomoże, to będzie tam katastrofa. Nigdy z tego dołka nie wyjdą.

Kary umowne za zerwanie kontraktów? Dziś nie ma kontraktów obwarowanych karami umownymi - mamy czas wojny i wszyscy to rozumieją, że jest przerwa w dostarczaniu towarów. Wszyscy czekają na rozwój sytuacji - nasi partnerzy chcieliby kupować i sprzedawać, my chcielibyśmy im te towary dostarczać. Zresztą towar, który przewoziliśmy - zwykle sprzęt RTV/AGD, trochę odzieży - jest dziś w Ukrainie po prostu zbędny. Sam pan rozumie, że w czasie wojny nikt się nie stroi.

Co by się musiało stać, żebym wrócił do Ukrainy? Musiałaby wrócić do tej postaci, w której była. Jeśli będzie to Ukraina bezprawia, to się tam już na pewno nie pojawimy. Pieniądze nie są tego warte.

Przewoźnik 3.

Już nie jeździmy do Ukrainy. Jak tylko zaczęła się wojna, natychmiast zawróciłem wszystkie auta, które jechały w tamtą stronę. W dniu wybuchu wojny mieliśmy w drodze cztery samochody. Moje pojazdy jeżdżą też na Rosję, ale ładunki są odwoływane, my sami też rezygnujemy z niektórych transportów. Jestem znany od Moskwy po Ukrainę, mam ponad stu ludzi i nie chciałym ich narażać.

Każdy ma swoją politykę, jeden reaguje tak, drugi inaczej. Jeżdżę jeszcze na Rosję i Białoruś, bo nie da się

z dnia na dzień zatrzymać przewoźników. Towar był załadowany tydzień temu, trzeba go dowieźć. W tym momencie moje samochody są albo na urzędach celnych, albo na rozładunkach. Ktoś, kto ma pięć samochodów, może zatrzymać przewozy w każdej chwili, ja nie – u mnie przez Białoruś na Rosję średnio w tygodniu szło 40 ciężarówek. Pracujemy cały czas nad tym, by wszystkie samochody i wszyscy kierowcy bezpiecznie wrócili do Polski. Nie wiem, co będzie za godzinę czy w następnym dniu, dlatego trudno mi prorokować, co dalej. Obserwujemy sytuację, czekamy na jakieś rozwiązania.

Ukraińców nie mamy, mamy za to Białorusinów. Tłumaczę im, żeby zachowywali się neutralnie wobec nas i innych narodowości, nie jest naszym celem wywoływanie jakichkolwiek napięć czy konfliktów. Poczekaamy na koniec wydarzeń.

Ile straciłem? Szacunki się zaczną, jak usiądziemy do podliczania strat.

Przewoźnik 4.

Nie robimy już przewozów do Ukrainy. Ostatni transport był tydzień temu (w dniu rozpoczęcia wojny – przyp. red.), ledwo zdążyliśmy przyjechać. Wróciliśmy z towarem na miejsce załadunku, klienci odmówili kontynuacji transportu. Mieliśmy samochód w Mołdawii, wrócił przez Rumunię, żeby było bezpiecznie.

Zawsze o tej porze mieliśmy w Ukrainie dużo samochodów, teraz mieliśmy to szczęście, że zdążyły się rozładować i były na granicy. Głównie chłodnie – pięć samochodów. Zatrudniamy Ukraińców, dwóch było na pauzie i już nie zdążyli wjechać do Polski; trzech jest u nas w kraju, nie zjeżdżają do domu. Ci kierowcy mają rodziny w miarę blisko granicy – niedaleko Lwowa, więc ich najbliżsi są w miarę bezpieczni. A muszą pracować, żeby utrzymać rodzinę, na pauzy zawsze wracali do domu. Na razie żony nie kazały im wracać. Jak będzie niebezpiecznie, to ściągną je do Polski.

W sumie mamy 40 samochodów, w tym 17 chłodni, którymi non stop jeździliśmy tylko do Ukrainy. Co my mamy teraz robić? Na Zachodzie ogranicza nas Pakiet Mobilności, w Polsce Nowy Ład, na Wschodzie wojna. Jesteśmy w takim a nie innym miejscu,

pewnie byłoby łatwiej, gdyby nasza firma znajdowała się na zachodzie Polski. Nastawiliśmy się na Wschód, bo co – pojedę na Zachód i zaraz będę musiał wracać?

Nasza firma istnieje 30 lat. Różne były momenty, różne zawirowania, ale zawsze dawaliśmy sobie jakoś radę. Dzisiaj dobija nas Pakiet Mobilności. To gwóźdź do naszej trumny. Ile do tej pory straciliśmy pieniędzy? K...wa, tego się nie da powiedzieć. 200-300 tys. zł na tę chwilę. Dzisiaj wracam chłodnią z Warszawy za 900 euro. I to jest dziś dobra cena... Nie wiem, co mam teraz z tymi samochodami zrobić. Jesteśmy udupieni, k...wa, totalnie. Gdyby Unia zawiesiła Pakiet Mobilności, to byłby dla nas tlen. Koszty mnie tak zżerają, że nie wiem, co robić. Nie śpię po nocach. Po raz pierwszy od początku działalności firmy. Jak Ukraina nie da rady, to już nie ma dla nas światełka w tunelu.

Przewoźnik 5.

Już nie jeździmy. Czas przeszły dokonany. W ostatniej chwili nie puściłem samochodów do Ukrainy. Jeden wrócił do Polski po rozładowaniu w środę 23 lutego o godzinie 21. Drugiego miałem załadowanego w poniedziałek w Niemczech. Dojechał do granicy, ale już wiedziałem, że coś się dzieje i wstrzymałem kierowcę dosłownie 150 metrów przed granicą. Teraz (środa, 2 marca – przyp. red.) kończą go rozładowywać, musiałem pojechać na urząd celny, bo jechał pod karnetem TIR. Jestem bardzo zadowolony, że nie złapała mnie wojna. Nie wiem, co bym zrobił, trzeba byłoby wtedy porzucić samochód i wracać jak najszybciej do Polski. Do Kijowa by już nie dojechał.

Mam sześć samochodów, wszystkie jeździły do Ukrainy. Dwa auta były już w czwartek, pierwszego dnia wojny, pod załadunkiem.

Muszę się dowiedzieć, ile klient wróci mi za transport, jestem w trakcie negocjacji. Nie mam Ukraińców, samych Polaków. Dziwiłbym się, gdyby ktoś wypłacał Ukraińcom pensję z góry, ja bym się chyba na to nie odważył.

Przewoźnik 6.

Nie mamy Ukraińców. Bardzo dużo jeździliśmy na Wschód – Ukraina, Rosja, Białoruś, wszystkie nasze



transporty szły w tym kierunku, na dwie firmy mamy łącznie 60 ciężarówek. Z Ukrainy ściągnęliśmy wszystkie pojazdy, na Białorusi i w Rosji jeszcze są. Jeździmy blisko, do Brześcia, mam kilka ładunków, które pojechały, właśnie jestem na linii z wieloletnim partnerem w Rosji z Niżnego Nowogrodu, który błaga mnie, by dowieźć mu towar. Nie wiem, co zrobić. W Ukrainie straciliśmy już bardzo dużo pieniędzy, jakieś 150 tys. euro, jeśli nie więcej.

Firmę mam od 1994 roku, jeździmy też po Skandynawii, ale powroty są przez wschód. Nie mamy Ukraińców, tylko Białorusinów. To ludzie, którzy pracują w Polsce od wielu lat.

Przewoźnik 7.

W Ukrainie mamy cztery załadowane towarami samochody, właśnie w tej chwili kierowcy przejeżdżają z Medyki na Korczową, stamtąd będziemy ich zabierać. To Ukraińcy, ale w wieku 60 plus. Wyciągnąłem już wcześniej pięć samochodów. Jeszcze tylko te cztery i zajmiemy się innymi sprawami, rodzinami kierowców. Niektóre z nich są już w Polsce - wynajęliśmy

Pakiet Mobilności to gwóźdź do naszej trumny. Gdyby Unia zawiesiła Pakiet Mobilności, to byłby dla nas tlen. Koszty mnie tak zżerają, że nie wiem, co robić. Nie śpię po nocach. Po raz pierwszy od początku działalności firmy. Jak Ukraina nie da rady, to już nie ma dla nas światełka w tunelu.

im hostel i zapewniamy pełne utrzymanie. Te rodziny, które są w Ukrainie, na razie nie chcą wyjeżdżać do nas. Dzisiaj jadę z kierowcami na granicę, żeby zawieźć potrzebne rzeczy dla uchodźców. Zgłaszają się do nas kierowcy, którzy oferują się z różnymi rzeczami potrzebnymi dla kobiet i dzieci. Zgłosiliśmy się do Krakowa, gdzie jest centrum pomocy, ale muszę mieć chwilę spokoju, żeby to wszystko jakoś poogarniać.

Trochę mnie martwi obsługa ubezpieczeniowa, bo w czasie wojny ubezpieczenia nie działają. To nas nieco wstrzymuje od pełnego zaangażowania się w pomoc. Mam trzech Ukraińców, na razie chcą jeździć, rodzina jednego z nich jest u nas, pozostałe dwie w Ukrainie.

Jest jeszcze kolejny problem – jestem też spedytorem, mam tam ukra-

ińskie samochody załadowane moim towarem. Nie wiem, jak się z tym uporać.

Ile straciłem? Dwa miliony złotych. To tylko straty na już. Liczymy, że koncerty, dla których jeździliśmy, wykażą się jakąś empatią. Niektóre firmy w Kijowie, dla których jeździliśmy, pewnie już nie istnieją.

W sumie mamy 34 Ukraińców, dwóch pojechało walczyć. Do Ukrainy jeździliśmy od zawsze, czyli od ponad 20 lat. Na szczęście COVID trochę nas przystopował, bo przed pandemią mieliśmy sto procent samochodów jeżdżących po Ukrainie. Teraz jeździły one tylko rotacyjnie. Mamy trochę leasingów, w sumie mamy 48 samochodów plus dwa jeszcze nowe u dealera. Dziś na bazie stoi 11 ciężarówek, dla których nie mam kierowców.

R Z E C Z P O S P O L I T A  P O L S K AKontrola
granicznaGŁÓWNE KIERUNKI
PRZEWOZÓW HANDLU
ZAGRANICZNEGO ROSJI
W 2020 ROKU
W MLN TON

Finlandia	5,6
Ukraina	3,8
Polska	3,8
Niemcy	2,9
Litwa	2,4
Łotwa	2,4
Armenia	1,6
Estonia	1,4

Źródło: ASMAP

Szlaban na przewozy do Rosji

Politycy stoją przed decyzją o zamknięciu transportu pomiędzy Unią i Rosją oraz Białorusią. Rozważane jest wykluczenie Rosji z systemu EKMT i zawieszenie TIR.

Robert Przybylski

Rządy krajów unijnych zastanawiają się, czy nałożyć blokadę na przewozy drogowe między UE i Rosją oraz Białorusią. Tymczasem społeczne protesty przeciw tym przewozom przybierają na sile. Grupy protestujących blokują przejazd tirów i w rezultacie, mimo spadku rosyjskiego importu z Europy o 60 proc., kolejka aut w Koroszczyźnie ma rekordową długość, a czas oczekiwania na wjazd na terminal wynosi od

40 do 50 godzin. Kierowcy poddani presji coraz bardziej agresywnych protestujących czują się niepewnie.

Już na początku marca minister infrastruktury Ukrainy Oleksandr Kubrakow domagał się od UE nowych sankcji transportowych dla Rosji i Białorusi. – Oczekujemy odmowy wydawania zezwoleń transportowych dla okupanta i jego sojuszników – podkreślał Kubrakow.

Wskazywał, że transportem samochodowym przewożone jest zakupione w Unii Europejskiej zaopatrzenie dla agresora.

Kto może zamknąć granicę?

Krajowa Administracja Skarbowa przypomina, że Polska jako członek Unii Europejskiej jest częścią unii celnej. Duże samochodowe przejścia graniczne z Rosją (lub wiodące do niej) znajdują się nie tylko w Polsce. Długie kolejki do odprawy czekają także na przejściu Kamienny Łog pomiędzy Litwą i Białorusią. Ruch odbywa się również przez Łotwę, Estonię oraz Finlandię.

KAS informuje, że „na polskiej granicy zewnętrznej odprawy są

dokonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym rozporządzeniami i decyzjami Rady UE. Każdy wywóz towarów poza europejski obszar celny podlega kontroli granicznej realizowanej przez polskie służby”.

Administracja podkreśla, że większość transportów realizowanych przez terytorium RP to tranzyt z innych krajów Unii Europejskiej m.in. do Rosji. Wywożone z UE są wyłącznie towary nieobjęte sankcjami wywozowymi.

Premier Morawiecki stwierdził 12 marca w Lublinie, że Polska jest gotowa na dalsze ograniczenie handlu z Rosją. „Na polsko-białoruskiej granicy każda ciężarówka, każdy tir sprawdzany jest na wszystkie możliwe sposoby, czy nie przewożone są tam materiały nie tylko wojskowe, o charakterze tzw. podwójnego użytku, takie, które mogą być użyte na cele wojskowe” – podkreślił premier.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk przypomina, że decyzje o zamknięciu unijnej granicy mogą podjąć jedynie szefowie rządów unijnych państw na Radzie Europy.

Rozważane zawieszenie TIR i EKMT

Dyskusje o zamknięciu granicy dla tirów trwają wśród unijnych polityków od początku marca. Delegacje ministerstw ds. transportu Polski, Ukrainy, Austrii, Czech, Francji, Niemiec oraz unijnej Komisarzy ds. transportu omawiały 11 i 12 marca kwestie usprawnienia udzielanej Ukrainie pomocy w związku z rosyjską napaścią. Unijni liderzy postanowili na spotkaniu w Wersalu 11 i 12 marca uniezależnić kraje UE od rosyjskiej ropy i gazu.

W sprawie kontynuacji przewozów drogowych 17 marca rozmawiali ministrowie ds. transportu: minister infrastruktury Andrzej Adamczyk oraz wiceminister Rafał Weber z Polski, minister gospodarki i infrastruktury Estonii Taavi Aas, minister transportu Łotwy Talis Linkaits oraz minister transportu i komunikacji Litwy Marius Skoudis. – Podejmujemy inicjatywę jasno pokazującą jednoznaczne potępienie dla działań Rosji i Białorusi wobec Ukrainy, wskazując na konieczność ochrony

naszych interesów gospodarczych, zapewnienia bezpieczeństwa wykonującym przewozy oraz solidarności z pokrzywdzonymi – powiedział minister Andrzej Adamczyk. Ministrowie 23 marca wezwali komisarzy UE ds. transportu do podjęcia pilnych działań dla ograniczenia transportu drogowego i morskiego do i z Rosji oraz Białorusi.

Ministrowie zaproponowali wprowadzenie czasowego całkowitego zakazu wykonywania przewozów towarów z i na terytorium Rosji i Białorusi. Ponadto we wspólnym liście padła propozycja wykluczenia Federacji Rosyjskiej i Republiki Białorusi z Międzynarodowego Forum Transportowego (ITF) oraz cofnięcia zezwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) na przewozy drogowe wykonywane przez przewoźników mających siedzibę na terytorium tych państw. Rozważana jest również potrzeba zawieszenia stosowania Konwencji o międzynarodowym przewozie towarów z zastosowaniem karne- tów TIR (Konwencja TIR) w przewozach z Federacją Rosyjską i Republiką Białorusi.



Fot. Straż graniczna

Polska jako członek Unii Europejskiej jest częścią unii celnej. Dlatego decyzję o zamknięciu unijnej granicy mogą podjąć jedynie szefowie rządów unijnych państw na Radzie Europy.

Zależności światowego handlu

Kraje uprzemysłowione nie chcą zgodzić się na zawieszenie handlu, ponieważ z Rosji pochodzi blisko połowa palladu, ten kraj jest też głównym producentem niklu, platyny i srebra oraz poważnym dostawcą sztucznych nawozów.

Eurostat informuje, że w 2021 roku Rosja była piątym największym partnerem UE, jeśli chodzi o unijny eksport. Jego wartość w 2021 roku sięgnęła 89,3 mld euro i była podobna do osiągniętej od 2015 roku, w pierwszym pełnym roku sankcji nałożonych na Rosję po zajęciu przez nią Krymu.

Wartość wyeksportowanych maszyn i samochodów sięgnęła 39 mld euro, chemii 20 mld euro. Niemcy wyeksportowały dobra wartości 26,8 mld euro, Polska 8 mld euro, Holandia 8 mld euro, Włochy 7,7 mld euro.

Rok 2021 zakończył się w wymianie handlowej UE z Rosją deficytem 69 mld euro. Unia zawdzięcza go im-

portowi nośników energii. W tej grupie towarowej deficyt wyniósł 98 mld euro. Największy deficyt zanotowała Holandia (18,7 mld euro) przed Polską (8,7 mld euro), Włochami (6,3 mld euro) i Finlandią (4,8 mld euro).

Na dobrach przemysłowych się nie kończy. Rosja i Ukraina dostarczały na światowe rynki jedną trzecią zbóż i ONZ obawia się, że w nadchodzącej jesieni w wielu krajach może pojawić się głód. FAO spodziewa się wzrostu cen żywności o 20 proc. W lutym wskaźnik cen żywności FAO sięgnął nowych rekordów, a ceny zbóż powiększyły się w ostatnim miesiącu o połowę.

Tymczasem ograniczenia w transporcie lotniczym i morskim już doprowadziły do gwałtownego spadku rosyjskiego importu. W tygodniu od 14 do 20 marca zmalał on w stosunku do okresu 14-20 lutego o 62 proc., wynika z danych firmy nadzorującej terminowość transportu FourKites. Import dóbr przemysłowych zmalał o 65 proc., zaś konsumenckich o 60 proc.

Ograniczenia na kolei

Niepewna jest przyszłość przewozów kolejowych pomiędzy UE i Rosją. Z Nowego Jedwabnego Szlaku już wycofują się duzi armatorzy i coraz częściej pojawiają się pytania, czy kolejowe przewozy przez Rosję i Białoruś są bezpieczne i czy politycy powinni pozwolić na ich funkcjonowanie. – Umowa o Międzynarodowej Towarowej Komunikacji Kolejowej SMGS daje możliwość wstrzymania ruchu pociągów z powodu siły wyższej, co w przeszłości miało już miejsce. W przypadku zamknięcia przejść granicznych decyzja nie zależy od przewoźników kolejowych, mogą oni w tym przypadku jedynie powołać się na wspomnianą już siłę wyższą, należy jednak pamiętać, że zamknięcie łańcuchów dostaw oznacza poważne perturbacje dla wszystkich uczestników łańcuchów transportowych. My jako organizacja będziemy zawsze wspierać rozwój przewozów międzynarodowych – zapewnia przewodniczący Komitetu Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD), prof. Akademii Leona Koźmińskiego Mirosław Antonowicz.

Tym razem może być inaczej. – Jeżeli doszłoby do wstrzymania przewozów kolejowych pomiędzy UE i krajami WNP, przewozy na kolejowym Jedwabnym Szlaku będą poważnie

NAJ
NIE
BIERZE SIĘ
ZNIKAĆ

LOTOS BIZNES – ZYSK DLA FIRM



- > rabat na paliwa
- > fakturowanie zbiorcze
- > międzynarodowy zasięg
- > elastyczny model rozliczeń: karty bezgotówkowe, gotówkowe i pre-paidowe
- > pełna kontrola i zarządzanie kartami online



Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678
z tel. komórkowych: 58 326 43 00
e-mail: biuro@lotosbiznes.pl
www.lotos.pl

 **LOTOS**



Fot. Straż graniczna

Państwa graniczące z Rosją apelują do rządów pozostałych krajów UE o zamknięcie portów morskich dla rosyjskich i białoruskich statków, wzywają komisarzy UE ds. transportu do podjęcia wszelkich niezbędnych środków mających na celu zakazanie lub dalsze ograniczenie cumowania rosyjskich i białoruskich statków w unijnych portach.

zagrożone, być może zwiększą się przewozy alternatywnymi szlakami, tj. korytarzami TRACECA i korytarzem transkaspijskim lub bezpośrednio do portów rosyjskich na Morzu Bałtyckim. Atrakcyjność tureckiego korytarza jest na chwilę obecną mniejsza, cały czas jeszcze przewozy tranzytowe przez Rosję i Białoruś, a więc i Polskę, są najatrakcyjniejszą drogą dla wszystkich: szlak oferuje dużą przepustowość i korzystne parametry np. w zakresie czasu czy ceny – porównuje Antonowicz.

Zamknięte niebo i porty

Unia zamknęła przestrzeń powietrzną dla rosyjskich samolotów pod koniec lutego. – W transporcie lotniczym występują zakłócenia związane z zamknięciem korytarzy powietrznych nad Rosją i Ukrainą oraz zakazem korzystania z rosyjskich samolotów

w przestrzeni powietrznej Ameryki Północnej i Europy. Prowadzi to do ograniczenia przepustowości i dłuższych czasów realizacji dostaw oraz ma oczywisty wpływ na wzrost stawek transportowych – ocenia dyrektor zarządzający Kuehne+Nagel w Polsce Wojciech Sienicki.

Państwa graniczące z Rosją apelują do rządów pozostałych krajów UE o zamknięcie portów morskich dla rosyjskich i białoruskich statków. Ministrowie ds. transportu Polski, Litwy, Łotwy i Estonii wezwali komisarzy UE ds. transportu do podjęcia wszelkich niezbędnych środków mających na celu zakazanie lub dalsze ograniczenie cumowania rosyjskich i białoruskich statków w unijnych portach.

Będzie to administracyjne usankcjonowanie poczynań przemysłu transportowego. Od 17 marca Maersk nie przyjmuje zamówień na przewozy do Rosji, podobnie postąpiło więk-

szkość armatorów. Spedytorzy spodziewają się opóźnień w dostawach z powodu terminali zapchanych ładunkami do Rosji. – Wprowadzenie przez większość armatorów restrykcji doprowadzi siłą rzeczy do zmniejszenia przeładunków, co powinno być już widoczne w marcowych danych. Informacje o znacznych spadkach, napływające z rosyjskich portów na Bałtyku, zdają się potwierdzać te przewidywania. W podobnej sytuacji co DCT Gdańsk znajdzie się Port Hamburg, dla którego rynek rosyjski jest równie istotny. Zatory na placach składowych, spowodowane wstrzymaniami w drodze kontenerami, pogłębią dotychczasowe uciążliwości we wszystkich europejskich portach obsługujących statki oceaniczne. Niemniej w dłuższej perspektywie drastyczne ograniczenie dostaw będzie boleśniejsze – ostrzega przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński.

Badająca przepływy ładunków firma FourKites oblicza, że notowane 20 marca opóźnienia w załadunkach towarów eksportowych są o 26 proc. wyższe niż w okresie od 14 do 20 lutego, czyli przed wybuchem wojny. W przypadku przeładunków opóźnienia są o 8 proc. większe niż w połowie lutego, zaś importowe są o 4 proc. większe.



Płynność i ochrona dla transportu

- Kupujemy i zarządzamy Twoimi fakturami
- Otrzymasz pieniądze na konto w 48h
- Wyplacimy Ci do 100% kwoty faktury
- Bez opłat abonamentowych
- 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.



Skorzystaj z szybkich płatności.
Zamów ofertę na invoitix.com
lub mailowo sales@invoitix.com

invoitix ag
Badstrasse 4
5400 Baden, Szwajcaria

invoitix ag
przedstawicielstwo
w Polsce
sales@invoitix.com

fotomorgana

#SOLIDARNIzUKRAINA

**Nie czas
na żarty...**

Sprzedaż opon wyższa niż w rekordowym 2018 roku

W 2021 roku europejski rynek wtórny przekroczył 13,5 mln opon do samochodów ciężarowych i był o 12 proc. większy niż rok wcześniej, wynika z danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Wyróbów Gumowych ETRMA. Wzrost popytu był szczególnie wyraźny w pierwszej połowie 2021 roku. W ostatnim kwartale wyniósł tylko 1 proc. W Polsce sprzedaż na rynku wtórnym opon do samochodów ciężarowych przekroczyła 900 tys. sztuk i wzrosła o 14 % w stosunku do roku 2020, pobiła także rekord z 2018 roku, wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Wielton zawiesił dostawy do Rosji

Spółka wstrzymała dostawy od 24 lutego. W 2021 roku przychody z rynku rosyjskiego wyniosły 255,8 mln zł, co stanowiło ok. 9,5% sprzedaży Grupy. Do lutego 2022 roku Rosja zaliczana była przez Grupę Wielton do rynków strategicznych. W 2021 roku Grupa sprzedała na rynku rosyjskim 2353 produkty, co dało jej 9. miejsce na rynku nowych naczeł i przyczep z udziałem 3,8%. Z powodu wojny niemożliwe są dostawy naczeł na Ukrainę. W 2021 roku przychody z rynku ukraińskiego wyniosły 43,7 mln zł (324 produkty), co stanowiło ok. 1,6% sprzedaży Grupy. W 2021 roku Grupa zdobyła na rynku ukraińskim 12-procentowy udział.

Nowe serwisy Mercedes

Mercedes-Benz Trucks Polska odnotował w roku 2021 rekordową liczbę zamówień na samochody nowe, używane, części zamienne, usługi oraz kontrakty serwisowe. Firma otworzyła trzy nowe serwisy: we Wrocławiu, Jeżewie i Pile. W tym roku w Rudzie Śląskiej powstanie kompleksowy obiekt sprzedający samochody nowe, serwis, części zamienne, a do tego TruckStore. Spółka zaoferuje Mercedes-Benz Trucks Connectivity, jako nowoczesną formę obsługi sprzedaży pojazdów, a poprzez platformę Daimler Trucks WebParts sprzedaż części.



Parlament Europejski przyjął dyrektywę o eurowiniecie

PE pozwolił na pobór myta w zależności od wielkości emisji CO2. Od 2030 roku dla pojazdów ciężkich (ciężarówek, tirów i autobusów) na całej sieci bazowej TEN-T znikną winiety. Państwa członkowskie nadal będą mogły zachować winiety dla określonych części sieci, jeśli udowodnią, że nowy sposób pobierania opłat generuje koszty administracyjne nieproporcjonalne do spodziewanych przychodów. Parlament zgodził się także na zastosowanie od 2026 roku obniżonych stawek (łącznie z zerową) dla pojazdów „ekologicznych”. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego

alarmuje, że transport samochodowy będzie płacił za emisję CO2 zarówno w opłatach drogowych, jak i innych podatkach. IRU ma nadzieję, że Komisja Europejska uwzględni zasadę unikania podwójnego opodatkowania transportu w pracach nad europejskim systemem handlu emisjami. IRU dodaje, że KE powinna także pamiętać o potrzebach transportu ciężkiego podczas przyznawania funduszy na infrastrukturę paliw alternatywnych. Państwa członkowskie UE nie mają obowiązku pobierania myta.



Nowe samochody diagnostyczne ITD

Radom, Poznań, Rzeszów i Opole z pierwszymi Mobilnymi Jednostkami Diagnostycznymi. Są one wyposażone w urządzenia, które pozwalają precyzyjnie skontrolować stan techniczny ciężarówek oraz mniejszych pojazdów. Mobilne Jednostki Diagnostyczne są w pełni zautomatyzowane, a ich rozłożenie trwa kilkanaście minut. Największym ich atutem jest rozstawienie linii diagnostycznej na niewiel-

kiej powierzchni punktu kontrolnego, czy parkingu przy drodze. Tuż po zatrzymaniu pojazdu inspektorzy mogą sprawdzić m.in. układ kierowniczy, hamulcowy i stan zawieszenia. ITD dysponowała do tej pory trzema, ale starszego typu mobilnymi stacjami diagnostycznymi. Nowe, zaprojektowane na potrzeby Inspekcji, trafią do wszystkich Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego.

Pod górkę dla najłżejszych przewoźników

Przewoźnicy międzynarodowi używający lekkich samochodów zostaną poddani już od maja takim samym rygorom jak firmy z dużymi ciężarówkami. ZMPD może pomóc w pokonaniu tej administracyjnej przeszkody.

Robert Przybylski

Znowelizowane 28 stycznia ustawy o transporcie drogowym i o czasie pracy kierowców wprowadzają obowiązki uzyskania do 20 maja 2022 roku zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej dla firm transportowych w przewozach międzynarodowych posiadających w swojej flocie wyłącznie 3,5-tonowe samochody dostawcze.

Dokumenty wymagane do prowadzenia transportu międzynarodowego będą takie same jak dla firm używających duże samochody ciężarowe. Inna jest tylko wysokość zabezpiecze-

nia finansowego. Stąd pomoc ZMPD, które od dekad zbiera doświadczenie w branży, może być wielkim ułatwieniem dla przedsiębiorców w załatwieniu formalności.

Konieczne będzie zgłoszenie do GITD wszystkich furgonów o dmc od 2,5 do 3,5 tony (dla pojazdu lub zestawu) jeżdżących w przewozach międzynarodowych. W każdym samochodzie będzie musiał znajdować się wypis z licencji wspólnotowej.

Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu KE - DG Move uprzedza, że nowe obowiązki zależą od charakteru przewozów, a nie od wpisu w dowodzie rejestracyjnym. Biuro Transportu Międzynarodowego przypomina, że od 2019 roku dokumenty składane są wyłącznie drogą elektroniczną.

Najpierw Certyfikat Kompetencji Zawodowych

Od 5 lutego 2022 roku przedsiębiorcy wykonujący przewozy międzynarodowe samochodami o dmc od 2,5 do 3,5 tony (dla pojedynczego auta i zespoły pojazdów) mogą ubiegać się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej i wypisów z tej licencji dla każdego samochodu.

Przedsiębiorca musi uzyskać Certyfikat Kompetencji Zawodowych, do którego może przygotować się w ZMPD. Zajęcia Akademii ZMPD odbywają się regularnie i oferowane są w różnych formułach: stacjonarnej (trwającej 5 dni) i hybrydowej (3 dni on-line i 2 dni stacjonarne).

Program szkolenia obejmuje:

- prawo cywilne, prawo handlowe, prawo socjalne, prawo podatkowe;
- działalność gospodarczą i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa;
- dostęp do rynku;
- normy techniczne i techniczne aspekty działalności;
- bezpieczeństwo drogowe.

Każdy z uczestników otrzymuje aktualny podręcznik oraz dostęp do rozwiązywania elektronicznych testów wiedzy zlokalizowanych na internetowej platformie szkoleniowej: czas dostępu 30 dni na podstawie otrzymanego drogą mailową loginu i hasła dostępu - blok 100 testów egzaminacyjnych wielokrotnego wyboru, generowanych losowo z bazy 1400 pytań, których układ i ilość w teście są identyczne jak na egzaminie.

W całej Europie nie ma parkingów strzeżonych, a MOP-y mają co najwyżej restaurację i toaletę. Brakuje nawet MOP-ów przy autostradach, więc kierowcy parkują samochody na wjazdach i wyjazdach z autostrady lub MOP.

Głos przewoźników lekkiego transportu

Za nowe regulacje zapłacą konsumenci

Robert Olszewski
właściciel firmy Robi

Wyższe wymogi administracyjne zapewne zniechęcą część przewoźników i samochodów będzie mniej. Klienci będą musieli się dostosować do tego, inaczej ustawić produkcję i całą logistykę, a my będziemy wozić to co nam zleca.

Polscy przewoźnicy już stracili przez Pakiet Mobilności. Transport stał się działalnością o dużym ryzyku. Na kierowców i przedsiębiorców czyha dużo kar, niemal za wszystko. Są kary, o których się nie wie. Przyjmiesz mandat, to przyznasz się, a odmówisz, to funkcjonariusze aresztują auto. Przy własnym wdrożeniu karach można stracić wszystko. Weźmy jako przykład nocleg: Pakiet Mobilności wymaga, aby kierowca odbył pauzę w hotelu. Gdzie on ma zostawić załadowany samochód, kto upilnuje towar? W całej Europie nie ma parkingów strzeżonych, a MOP-y mają co najwyżej restaurację i toaletę. Brakuje nawet MOP-ów przy autostradach, więc kierowcy parkują samochody na wjazdach i wyjazdach z autostrady lub MOP.

Do tego dochodzi droższe paliwo, nowe opłaty, licencje. Pakiet zdecydowanie podnosi koszty. Nigdy nie narzekałem, ale teraz w transporcie jest źle. Transport lekki będzie jeszcze lżejszy, bo bez tachografu będą samochody do 2,8 tony dmc.

W transporcie lekkim powstało dużo firm bez kapitału, przez co są problemy. Generalnie dla transportu problemem jest wzrost kosztów, choćby wynagrodzeń, które są o 2,6 tys. zł wyższe od planowanych dwa miesiące temu. Ponosimy jedne z większych w Unii kosztów wynagrodzenia. Do tego dochodzą administracyjne ograniczenia w kabotażu, a sprawę komplikują najróżniejsze przepisy. Co kraj to inna regulacja, choć niby jesteśmy w Unii. W rezultacie administracja w firmach transportowych coraz więcej kosztuje i staje się czasochłonna. Do rozliczania czasu pracy kierowcy niezbędne są procesjonalne firmy, ponieważ proces jest bardzo skomplikowany. A za te wszystkie szykany ostatecznie zapłaci Kowalski czy Schmidt.

Jestem małym trybikiem w wielkim mechanizmie gospodarczym. Kładę uszy po sobie i dostosowuję się do wszystkiego. Przewoźnicy pracują na małych marżach, a skoro mają zobowiązania leasingowe, będą musieli spłacać raty i jednocześnie zjadać własny ogon. Uważam, że do jesieni, najpóźniej początku zimy, sytuacja wyklaruje się. Teraz trwa przeciąganie rozmów i opór klientów przed płaceniem wyższych stawek, ale ostatecznie podwyżki i tak zostaną przerzucone na klientów.

Zabezpieczenie

Kierowcy furgonów jeżdżących w ruchu międzynarodowym, jeżeli są obywatelami państw spoza UE, będą musieli uzyskać świadectwo kierowcy. Jeżeli kierowca ma status rezydenta, nie musi występować o świadectwo kierowcy.

Przedsiębiorca musi wykazać się zdolnością finansową: 1800 euro na pierwszy lekki pojazd i 900 euro na

każdy kolejny. Dla firm wykorzystujących ciężki tabor zabezpieczenie wynosi 9 tys. euro na pierwszy samochód i 5 tys. na każdy kolejny.

Przedsiębiorca musi również przedstawić zaświadczenie z Krajowego Rejestru Karnego dla właściciela firmy oraz osoby zarządzającej transportem (jeżeli jest zatrudniona). Do wniosku należy dołączyć wykaz pojazdów przewoźnika z marką, modelem, la-

downością, dmc pojazdu, numerem VIN i numerem rejestracyjnym auta. Za wykonywanie przewozów bez uzyskania licencji wspólnotowej grozi kara 12 tys. zł.

Pracownicy BTM podkreślają, że większość wniosków odrzucana jest z powodów formalnych: braku danych lub niewłaściwego formatu pliku. Pomoc ZMPD pozwoli sprawnie i skutecznie złożyć wniosek. ■

Terminy płatności wynoszące 45/60 dni to porażka. Większość firm je stosuje, a chcąc szybciej swoje pieniądze odzyskać trzeba obniżyć kwotę czasem nawet o chore 10 proc. Cały czas trzeba upominać się o płatności, gdyż na terminowość nie ma co liczyć, jedynie stali klienci lub porządne firmy są fair. Dobra windykacja to podstawa w tej branży.

Głos przewoźników lekkiego transportu

W dwa lata odejdę od transportu

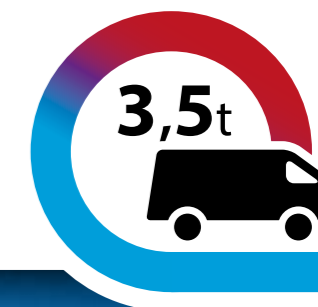
Filip Skarżyński
właściciel firmy FS Logistic

Będę składał dokumenty do GITD, czekam na wyniki egzaminu na certyfikat, muszę wykupić licencję. Dla mniejszych firm dobrym rozwiązaniem jest wykup ubezpieczenia, które jest gwarantem finansowym zamiast wyciągów z konta. Wyплаты dla kierowców według nowych reguł stosowałem wcześniej, więc dla mnie to nie jest cios, natomiast dla firm, które inaczej rozliczały pracę kierowców, zmiana będzie bardzo zauważalna.

W ciągu dwóch lat mam zamiar odejść od transportu, ponieważ koszty prowadzenia działalności są coraz wyższe, a nie przekłada się to na proporcjonalny wzrost stawek transportowych. Zmniejszam swoją firmę do jednego auta, którym sam jeżdżę, ponieważ przy obecnych kosztach nie ma dużej różnicy, czy będę jeździł sam dla siebie (małe koszty), czy zatrudnię kierowców (duże koszty, a nie zawsze idzie za tym większy zysk...). Nie mam problemu z kierowcami. Gdy dawałem ogłoszenia na „praca kierowca” na FB, w jeden dzień zamykałem listę. Jedyny problem to trafić na dobrą osobę, żeby nie zepsuła renomy firmy. Aut na rynku jest bardzo dużo, widać to po Euro-pie, gdzie 80 proc. spotykanych busów ma polskie rejestracje. Terminy płatności wynoszące 45/60 dni to porażka. Większość firm je stosuje, a chcąc szybciej swoje pieniądze odzyskać trzeba obniżyć kwotę

czasem nawet o chore 10 proc. Cały czas trzeba upominać się o płatności, gdyż na terminowość nie ma co liczyć, jedynie stali klienci lub porządne firmy są fair. Dobra windykacja to podstawa w tej branży. Wszystkie auta są podpięte pod GPS. Odczytuję, ile czasu kierowca jechał, dla potrzeb IMI zaznaczamy granice. Sam to robię, jest to proste, ale pracochłonne. Kontrole już są, funkcjonariusze pytają o tachobook. Za brak tej książki lub błędy w zapisach kara wynosi 1400 euro w Hiszpanii - płatności tylko gotówką, w Niemczech słyszałem o 1600 euro. Stawki kar są takie same jak w przypadku dużych aut, ale nasze zarobki są znacznie mniejsze. Na dodatek kontrole są czasem złośliwe i przypominają szykanowanie. Hiszpańskie służby zamykają autostradę i kierują ruch przez parkingi. W ten sposób wyłapują wszystkie zagraniczne samochody. Służby niemieckie są najbardziej łagodnie nastawione do Polaków, a znając niemiecki można się wybronić. Jechałem bez urlopowki, a miałem wszystkie pozostałe dokumenty. Trafiłem na miłych policjantów, porozmawialiśmy o ich policyjnym BMW i skończyło się pouczeniem. Pomimo wdrożenia nowych regulacji busy nie wymrą. Do miasta nie można wjechać dużym samochodem, a po drugie nie zawsze potrzebne jest duże auto.

**LICENCJA
TRANSPORTOWA**



**Nowe regulacje
prawne dla busów
od 2,5 t DMC
do 3,5 t DMC**

**Nie wiesz jak
zdobyć licencje?**

**Złożymy wniosek
za Ciebie!**

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

zeskanuj kod

**OFERTA DEDYKOWANA dla transportu lekkiego od 2,5 do 3,5 t DMC**

1. Wniosek o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika
2. Wniosek o wydanie świadectwa kierowcy
3. Certyfikat kompetencji zawodowych - szkolenie przygotowujące

**KONTAKT**

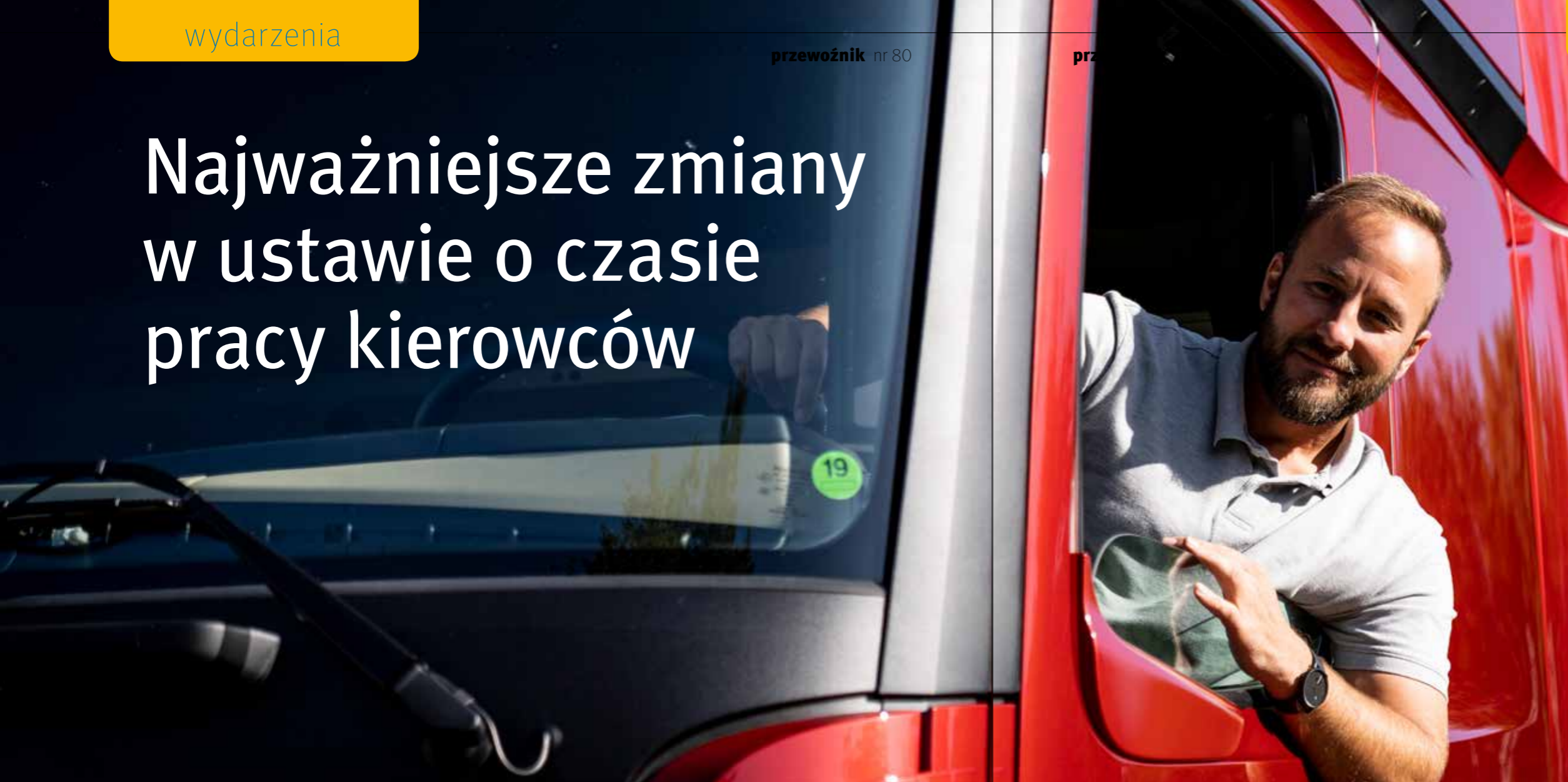
E-mail licencja.transportowa@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38 lub 69

Biuro ZMPD Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78 (pok. 5)

www.zmpd.pl/licencjatransportowa

Najważniejsze zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców



Od 2 lutego obowiązują nowe zasady wynagrodzeń kierowców w ruchu międzynarodowym. Wprowadzone przez Sejm zmiany wychodzą naprzeciw apeli środowiska oraz dostosowują krajowe regulacje do unijnych rozporządzeń.

Piotr Mikiel

Ustawą z dnia 26 stycznia 2022 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r., poz. 209) dokonano istotnych zmian w zakresie wynagradzania kierowców w ruchu międzynarodowym.

Podstawowym celem zmian zawartych w ustawie o czasie pracy kierowców jest transpozycja do polskiego porządku prawnego art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020

roku, ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE, dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów, oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, zwanej dalej dyrektywą (UE) 2020/1057, stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I.

Wymiar opodatkowania do wysokości średniej

Przedmiotowa dyrektywa, która weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020

roku, nałożyła na państwa członkowskie obowiązek wprowadzenia środków niezbędnych do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego.

Ma to nastąpić poprzez zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami.

W celu realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku (K11/15) wprowadzono w ustawie rozwiązanie, które spowo-

dowało odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie międzynarodowym. Zmianę tę wprowadzono poprzez zmianę definicji podróży służbowej, zawartej w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców oraz dodanie nowego art. 21b. Przepis ten wyraźnie wskazuje, że kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 roku – Kodeks pracy. Zarazem utrzymano możliwość pozostawania w podróży służbowej w przypadku kierowcy wykonującego krajowe przewozy drogowe.

Jednocześnie, w związku z likwidacją możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej, wprowadzono rozwiązanie, które umożliwi pracodawcom obniżanie podstawy

wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne oraz wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych.

W tym zakresie wprowadzono rozwiązanie, o które postulowało środowisko przewoźników drogowych, aby zrównać sytuację kierowców w transporcie międzynarodowym z innymi polskimi pracownikami wykonującymi swoją pracę poza granicami kraju. Takie odesłanie spowoduje możliwość korzystania przez przewoźników z obniżenia podstawy wymiaru składek na podatek dochodowy i ubezpieczenia społeczne. Jednakże obniżenie wskazanych stawek będzie mogło nastąpić tylko do wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ustalanego corocznie.

Archiwum na 10 lat

W art. 25 ustawy dokonano modyfikacji przepisów regulujących prowa-

Obniżenie podstawy wymiaru składek na podatek dochodowy i ubezpieczenia społeczne od wynagrodzenia kierowcy będzie mogło nastąpić tylko do wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ustalanego corocznie.

dzenie ewidencji czasu pracy kierowców. Wskazano wprost, aby ewidencja czasu pracy była przechowywana przez okres dziesięciu lat po zakończeniu okresu nią objętego zamiast dotychczasowego okresu trzech lat, w celu zachowania zgodności z art. 94 pkt 9b Kodeksu pracy. Ewidencja czasu pracy kierowców może być prowadzona w postaci papierowej lub elektronicznej.

Uzupełniono brzmienie art. 26 ustawy, który określa elementy, od których nie można uzależniać wysokości składników wynagrodzenia. I tak dodatki do wynagrodzenia nie mogą być uzależnione od przebytej odległości, ilości przewożonych rzeczy, ale także dodatkowo od szybkości dostawy. W tym zakresie dostosowano brzmienie krajowych regulacji z przepisami UE, a konkretnie z art. 10 rozporządzenia 561/2006.

Ponadto doprecyzowano brzmienie art. 27 ust. 1 ustawy, poprzez odwołanie do art. 9 ust. 6, który wskazuje, że za czas dyżuru wynikający z okresów przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, wypłaca się wynagrodzenie w wysokości 50 proc. wynagrodzenia określonego stawką godzinową lub miesięczną.

Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców w zasadniczej części weszły w życie 2 lutego 2022 roku.



Pakiet Mobilności – wyjaśnienia Komisji Europejskiej



Alicja Chodorowska

Choć Komisja Europejska pracuje nad Pakietem od dawna, a zbiór dyrektyw opublikowano dwa lata temu, dopiero teraz, tuż przed wejściem kluczowych postanowień PM, Bruksela opublikowała wyjaśnienia, jak należy rozumieć różne zapisy całego pakietu prawnego.

W skład tzw. Pakietu Mobilności I wchodzi następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – obowiązuje od 20 sierpnia 2020 roku,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE

i dyrektywy 2014/67/UE, dotycząca delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego – obowiązuje od 2 lutego 2022 roku,

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 oraz (WE) nr 1072/2009 – obowiązuje od 21 lutego 2022 roku.

Komisja Europejska opracowała wyjaśnienia i interpretację niektórych zagadnień i przepisów zawartych w aktach wchodzących w skład Pakietu i przekazała je w tzw. pytaniach i odpowiedziach (Q&A). Priorytetem Komisji było zapewnienie jednakowego i spójnego wdrażania nowych przepisów. Zestaw Q&A ma służyć również jako przewodnik dla kierowców, przewoźników drogowych i organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa, w celu zapewnienia jednolitego stosowania i kontroli przepisów w całej UE.

Branża nadal czeka na wytyczne dotyczące zmian w rozporządzeniach o dostępie do zawodu przewoźnika i rynku przewozów drogowych, czyli rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i 1072/2009. Szczególnie zmiany w tym ostatnim rozporządzeniu, które wprowadzają tzw. cooling off period pomiędzy operacjami kabotażowymi, budzą wiele wątpliwości, chociażby co do sposobu obliczania tego okresu karencji.

Komisja Europejska wydała już instrukcję dotyczącą przepisów dyrektywy nr 2020/1057, czyli lex specialis, oraz do rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Wytyczne do rozporządzenia dostępne są we wszystkich językach narodowych i zamieszczone na stronie Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG Move https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en), wy-

tyczne do dyrektywy dostępne są jedynie w języku angielskim.

Jest to obecnie jedyna oficjalna wykładnia dotycząca delegowania i regulacji czasu jazdy i odpoczynku kierowców w transporcie.

Powroty kierowcy

Od 20 sierpnia 2020 roku obowiązują nowe przepisy w zakresie czasu jazdy i odpoczynku kierowcy, w tym:

- zmiana dotycząca odpoczynków tygodniowych, czyli możliwości odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (24 godz.) z rzędu, poza granicami kraju, dla kierowców wykonujących transport międzynarodowy,
- zakaz odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.) i odpoczynku trwającego ponad 45 godz. w kabinie pojazdu,

Komisja Europejska wydała już instrukcję dotyczącą przepisów dyrektywy nr 2020/1057, czyli lex specialis, oraz do rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Jest to obecnie jedyna oficjalna wykładnia dotycząca delegowania i regulacji czasu jazdy i odpoczynku kierowców w transporcie.

- obowiązkowy powrót kierowcy do bazy lub miejsca zamieszkania kierowcy w każdym 4-tygodniowym okresie lub w przypadku odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (24 godz.) z rzędu, przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego w 3. tygodniu

- zmianą art. 12 rozporządzenia wprowadzono możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o 1 godzinę na dotarcie do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy dla

odbioru odpoczynku tygodniowego lub o 2 godziny (pod warunkiem odbioru 30 min. przerwy) na dotarcie do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.). Najwięcej wątpliwości i pytań wśród przewoźników budzą kwestie dotyczące powrotu kierowcy. W szczególności, jak należy rozumieć i stosować zobowiązanie do powrotu kierowcy do „siebie” oraz jakie są obowiązki i prawa pracodawcy i kierowcy.

Komisja wyjaśniając napisała: „w art. 8 ust. 8a rozporządzenia odniesiono się do dwóch możliwych miejsc powrotu, które pracodawca musi zaproponować i zorganizować, a mianowicie do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla

go przedsiębiorstwa, mogą obejmować na przykład bilety lub wszelkie inne dokumenty potwierdzające inne ustalenia dotyczące podróży (np. dowód, że kierowca pojechał z powrotem do „domu” minibusem zapewniowanym przez pracodawcę”.

Obowiązek rejestracji danych w tachografach dotyczy pojazdów, do których stosuje się rozporządzenie (WE) nr 561/2006, tj. pojazdów używanych do przewozu towarów, których maksymalna dmc, łącznie z dowolną przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 tony, a od 1 lipca 2026 r. także do pojazdów od 2,5 tony.

danego kierowcy w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub do miejsca zamieszkania kierowcy, jeżeli to ostatnie różni się od miejsca prowadzenia działalności przez pracodawcę, do kierowcy należy wybór jednej z dwóch możliwości oferowanych przez pracodawcę.” Chociaż kierowca może wybrać miejsce odpoczynku, to nie zwalnia pracodawcy z obowiązku zorganizowania pracy w sposób umożliwiający regularny powrót do „siebie”. Obowiązek ten spoczywa na przedsiębiorstwie transportowym niezależnie od tego, co deklaruje kierowca i bez względu na to, co robi.

Podsumowując, pracodawca ma obowiązek zaoferować kierowcy, poprzez odpowiednią organizację pracy, możliwość powrotu do miejsca zamieszkania, albo do swojego centrum operacyjnego, które jest zwyczajową bazą dla tego kierowcy.

Kolejna wątpliwość dotyczy sposobu, w jaki przedsiębiorstwo transportowe powinno udowodnić, że tak zorganizowało pracę, aby kierowca miał możliwość powrotu do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego przedsiębiorstwa.

W wyjaśnieniach KE stwierdza: „Przedsiębiorstwa transportowe wykorzystują zapisy tachografu, plany pracy kierowców lub inne dokumenty, aby wykazać, że wypełniają swoje obowiązki w zakresie organizacji powrotów kierowcy (motyw 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006). Inne dokumenty potwierdzające, że pracodawca zaoferował kierowcy rzeczywistą możliwość powrotu do miejsca zamieszkania, albo do centrum operacyjne-

Dowody muszą być przechowywane w siedzibie przedsiębiorstwa i przedstawiane na żądanie organów kontrolnych państwa członkowskiego siedziby pracodawcy lub organów kontrolnych wszelkich innych państw członkowskich. Spoczywający na pracodawcy obowiązek umożliwienia regularnego powrotu kierowcy ma charakter organizacyjny, w połączeniu z obowiązkiem prowadzenia odpowiednich rejestrów do celów kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy. W związku z tym oświadczenie/odstąpienie podpisane przez kierowcę (np. w ramach umowy o pracę lub oświadczenia o rezygnacji z prawa powrotu, tj. zanim kierowca otrzyma ofertę od pracodawcy), przewidujące zrzeczenie się prawa do wyboru powrotu do „siebie”, nie może zwalniać pracodawcy z obowiązku zaoferowania rzeczywistej możliwości powrotu ani z obowiązku odpowiedniego zorganizowania pracy.

Delegowanie kierowców

W pytaniach i odpowiedziach Komisji z zakresu czasu jazdy i odpoczynku znalazły się także kwestie związane z:

- zakazem wykorzystywania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie pojazdu;
- zasadami odbioru dwóch tygodniowych odpoczynków skróconych pod rząd;
- zasadami stosowania wyjątków od przepisów, opisanymi w art. 12 rozporządzenia;
- zasadami stosowania nowych regulacji dzielonego odpoczynku

w przypadku przewozy promowej. Nowe przepisy dotyczące delegowania kierowców w transporcie drogowym (dyrektywa 2020/1057), przyjęte w lipcu 2021 r. jako część Pakietu Mobilności, zaczęły obowiązywać od 2 lutego 2022 r. Komisja opracowała wielojęzyczny portal dla przewoźników drogowych (<https://www.postingdeclaration.eu/landing>), który umożliwia złożenie:

- deklaracji delegowania do państw członkowskich, do których kierowcy będą delegowani;
- dokumentów dla organów państw członkowskich, do których kierowcy zostali delegowani, gdy organy te zażądają takiego działania.

Aby pomóc branży we właściwym stosowaniu nowych przepisów, Komisja przygotowała pierwszy zestaw pytań i odpowiedzi. Celem tych wytycznych jest głównie wyjaśnienie, kiedy rozpoczyna się i kończy delegowanie, w oparciu o różne scenariusze konkretnych operacji transportowych.

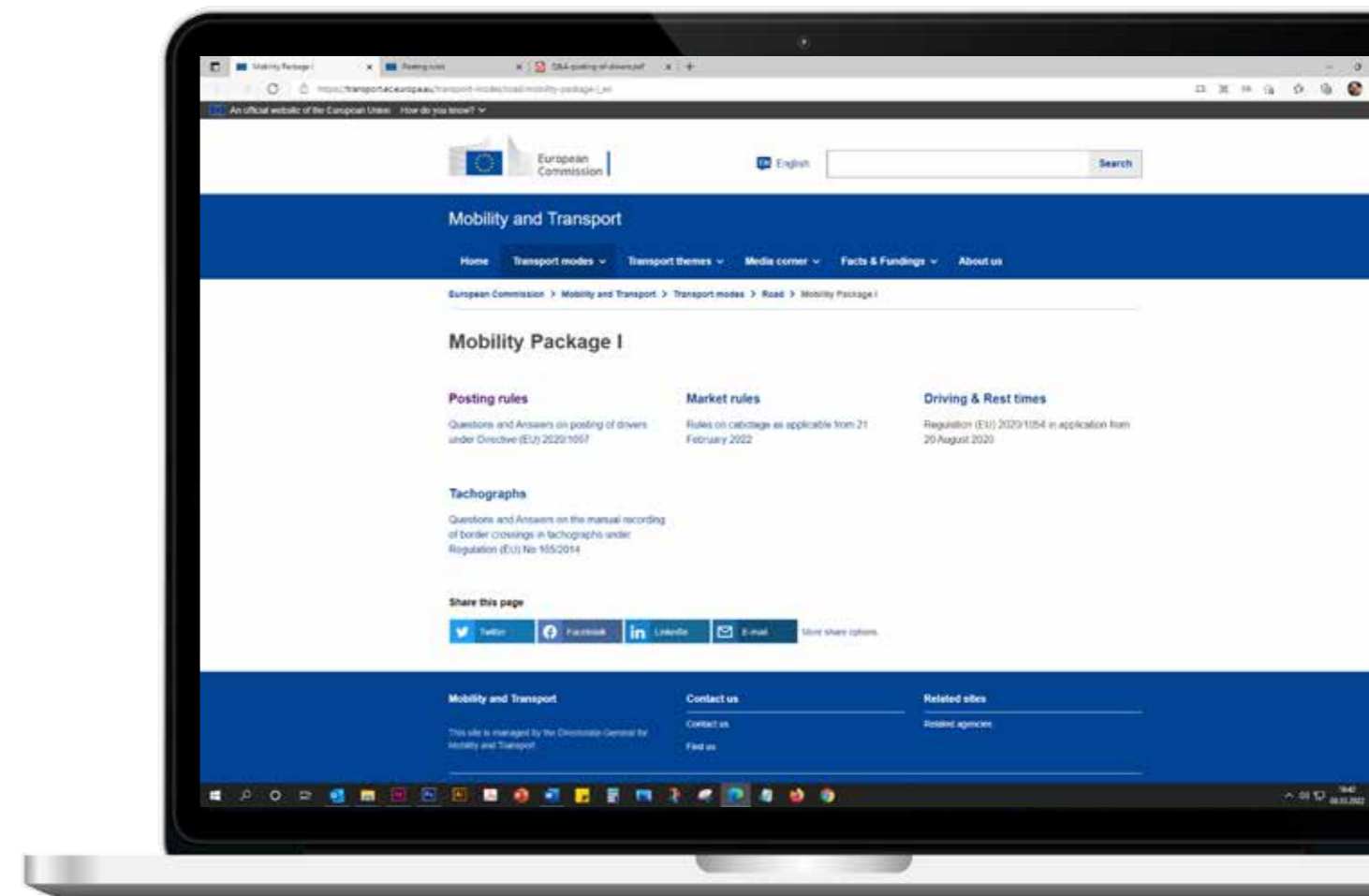
W opracowaniu znajdują się również dodatkowe zestawy szczegółowych pytań i odpowiedzi na temat delegowania kierowców, które dotyczyć będą m.in. zasad delegowania w transporcie pasażerskim, odcinka drogowego transportu kombinowanego oraz operacji transportowych z krajami trzecimi.

W pierwszej serii wyjaśnień Komisja odniosła się m.in. do kwestii zastosowania dyrektywy (UE) 2020/1057 do kierowców pracujących na własny rachunek.

KE przypomina, że artykuł 1 ust. 2 dyrektywy stanowi: „Te szczególne przepisy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które stosują środek ponadnarodowy, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE. Z brzmienia art. 1 ust. 2 wynika, że tylko zatrudnieni kierowcy są objęci dyrektywą (UE) 2020/1057”.

Komisja wypowiedziała się również w sprawie zastosowania dyrektywy (UE) 2020/1057 do operacji na własny rachunek: „Dyrektywa (UE) 2020/1057 nie wyłącza wyraźnie ze swojego zakresu operacji „na rachunek własny”.

Jednak operacje transportowe wykonywane na potrzeby własne muszą mieć charakter „jedynie pomocniczy” w stosunku do ogólnej dzia-



Wytyczne do rozporządzenia dostępne są we wszystkich językach narodowych i zamieszczone na stronie Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en



łalności przedsiębiorstwa (zob. art. 1 ust. 5 lit. d) pkt (v) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009). Celem dyrektywy (UE) 2020/1057 jest bowiem określenie szczegółowych przepisów dotyczących sektora transportowego, co sugeruje, że dotyczy to wyłącznie kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorców, którzy świadczą usługi transportowe w państwie członkowskim innym niż państwo siedziby. Jednakże ogólne zasady dotyczące delegowania pracowników określone w dyrektywie 96/71/WE mogą mieć zastosowanie do kierowców zaangażowanych w operacje nieobjęte dyrektywą (UE) 2020/1057.

Kolejne ważne dla przewoźników wyjaśnienie dotyczy tego, czy dyrektywa (UE) 2020/1057 ma zastosowanie do wszystkich pojazdów użytkowych bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą czy liczbę pasażerów.

W odpowiedzi czytamy: „Dyrekty-

wa (UE) 2020/1057 określa szczegółowe przepisy dotyczące delegowania kierowców. Należy je interpretować z uwzględnieniem przepisów unijnych mających zastosowanie do tego konkretnego sektora gospodarki”.

Zwolnienie dotyczące dwustronnej działalności transportowej w odniesieniu do pasażerów, ustanowione na mocy art. 1 ust. 4, dotyczy przewozów międzynarodowych okazjonalnych lub regularnych przewozów pasażerskich w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Ma zastosowanie do przewozów międzynarodowych wykonywanych pojazdami przeznaczonymi ze względu na konstrukcję i wyposażenie do przewozu więcej niż dziewięciu osób wraz z kierowcą. Ponadto dyrektywa (UE) 2020/1057 zawiera wiele odniesień do informacji o obowiązku rejestracji danych w tachografach, które zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 są

obowiązkowe tylko w odniesieniu do pojazdów, do których stosuje się rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (tj. pojazdów używanych do przewozu towarów, których maksymalna dmc, łącznie z dowolną przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 tony – a od 1 lipca 2026 r. także do pojazdów od 2,5 tony).

Komisja przypomina również, że dyrektywa 96/71/WE ma zastosowanie do wszelkiego ponadnarodowego świadczenia usług, obejmującego delegowanie pracowników, niezależnie od sektora gospodarki (wyrok z 1 grudnia 2020 r., Federatie Nederlandse Vakbeweging, sprawa C-815/18, EU:C:2020:976, pkt 33). A zatem w zakresie, w jakim nie mają zastosowania szczególne przepisy określone w dyrektywie (UE) 2020/1057, zasady ogólne o delegowaniu pracowników mogą nadal mieć zastosowanie.

Drakońskie podatki mają zmniejszyć emisję CO₂



Koszty działającego w Polsce transportu drogowego rzeczy wzrosną o 5,6 mld euro, gdy emitowane przez niego gazy cieplarniane zostaną objęte europejskim systemem handlu uprawnieniami ETS.

Robert Przybylski

Z unijnej propozycji nazwanej Fit for 55 wynika, że muszą zostać zaktualizowane zasady handlu emisjami (ETS). Komisja Europejska chce tego dokonać poprzez szybsze zmniejszenie limitu uprawnień i włączenie do systemu ETS transportu morskiego i lotniczego. Dla budynków i transportu drogowego KE zaproponowała stworzenie oddzielnego systemu ETS, który zacznie działać w 2026 roku.

Równocześnie jednak trudno oprzeć się wrażeniu, że unijni politycy traktują powyższe działania jako utrudnienie życia społeczeństwu, ale nie sobie. Na szczyt klimatyczny w Glasgow politycy przelecieli prywatnymi odrzutowcami. Po mieście wozili ich specjalnie sprowadzone na tę imprezę elektryczne Tesle, do których ładowania ściągnięto dieslowskie generatory.

Na dodatek Bruksela zaproponowała zwolnienie prywatnych odrzutowców z podatku klimatycznego, podobnie jak prywatnych jachtów, zakwalifikowanych jako kutry ryba-

ckie. Komisja, w imię ochrony klimatu, odmawia społeczeństwu możliwości korzystania z prywatnych aut z tradycyjnymi silnikami. Jednocześnie akceptuje wykonywanie przez linie lotnicze tysięcy rejsów bez pasażerów. Według obecnego prawa jest to niezbędne, aby nie utraciły dostępu do lotnisk. Sama Lufthansa do końca marca dokona 18 tys. takich lotów.

Koszty o jedną piątą w górę

KE argumentuje, że sektory transportu i budownictwa nie wykazały zna-

czącego postępu w dekarbonizacji, pomimo że odpowiadają za znaczącą część emisji unijnej gospodarki: transport za ponad 20 % emisji w UE, budynki ponad 30 %.

Nowy podatek będzie poważnym obciążeniem społecznych budżetów, bo już pod koniec stycznia 2022 roku tona CO₂ kosztowała tyle samo, co baryłka ropy naftowej, czyli blisko 85 dol. Komisarz Timmermans uważa, że cena tony dwutlenku węgla powinna dojść do 300 euro.

Analitycy Banku Pekao w raporcie „Wpływ Pakietu Fit for 55 na polską gospodarkę” szacują, że emisje dwutlenku węgla z transportu ciężarowego będą kosztować w 2030 roku 5,6 mld euro, to jest 25,2 mld zł. Tylko w 2026 roku polscy nabywcy usług transportu drogowego zapłacą dodatkowo ponad 0,5 mld euro za emisję CO₂.

Pakiet klimatyczny Timmermansa

Co to jest Fit for 55?

Komisja Europejska przyjęła 14 lipca 2021 roku pakiet wniosków nazwany Fit for 55. Celem jest zmniejszenie do 2030 roku emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 proc. w porównaniu z 1990 rokiem. Z emisji rozliczani będą użytkownicy gruntów, transportu, a narzędziem wymuszającym obniżenie emisji CO₂ będzie dodatkowe opodatkowanie, czyli opłaty za każdą wyemitowaną tonę CO₂. Fit for 55 przewiduje reformę unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS). W ramach tego systemu obowiązuje limit uprawnień do emisji gazów cieplarnianych podzielony na określone instalacje (10 tys. jednostek obejmujących 40 % całościowych emisji), który co rok maleje, prowadząc do stopniowej „dekarbonizacji” Europy. W system włączone są: sektor elektroenergetyczny, przemysł i loty wewnątrz UE.

Pieniądze z ETS trafiają bezpośrednio do państw członkowskich, które organizowały aukcje pozwoleń do emisji. Pakiet Fit for 55 zakłada, że co czwarte euro pozyskane z aukcji dla nowych gałęzi gospodarki trafi do Brukseli, która będzie je rozdysponowywała według własnych kryteriów.



Według danych GUS, przychody transportu samochodowego w 2020 roku wyniosły 134 mld zł, zatem jego objęcie systemem ETS zwiększy koszty o blisko 19 proc.

Eksperti Polskiego Instytutu Ekonomicznego (PIE) w raporcie „Impact on Households of the Inclusion of Transport and Residential Buildings in the EU ETS” (“Wpływ włączenia transportu i budynków mieszkalnych do EU ETS na gospodarstwa domowe”) podkreślają, że wprowadzenie dodatkowych podatków bez narzędzi pomocowych będzie oznaczać dla UE średni wzrost wydatków na energię dla 20 % najuboższych gospodarstw domowych aż o 50 %, a w Polsce średnio nawet o 108 %!

W przypadku transportu PIE szacuje wzrost kosztów o 44 %. Autorzy wskazują, że dodatkowe obciążenia podatkowe z tytułu emisji w latach 2025-2040 wyniosą dla unijnych gospodarstw domowych 1,11 bln euro.

Wirtualne dopłaty

To nie to koniec złych wiadomości dla przewoźników oraz ich klientów. Droższy będzie także tabor. Przewoźnicy muszą liczyć się z co najmniej dwa razy wyższą ceną elektrycznych lub wodorowych ciężarówek. Wyższe o 100 proc. ceny ta-

boru przełożą się na 30-procentowy wzrost cen usług transportowych.

Zasięg elektrycznych i wodorowych ciężarówek jest mniejszy niż obecnych, wyposażonych w silniki wysokoprężne, zatem podobnie jak w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych, do zastąpienia 10 klasycznych samochodów może być potrzebnych kilkanaście pojazdów z napędem alternatywnym. Wyższe nakłady dodatkowo podniosą cenę usług.

Rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego narzuca każdemu państwu członkowskiemu nowe, zaostrzone cele zmniejszenia emisji z transportu drogowego. Państwa mają także zadbać o dofinansowanie budowy infrastruktury do ładowania elektrycznych i wodorowych pojazdów.

KE obiecuje, że przejście na nowe pojazdy ma być dofinansowane z opłat za emisję CO₂. Według Komisji łącznie dopłaty sięgną 2 mld euro. Będą niezbędne, bo od 2035 roku przewoźnicy mają rejestrować jedynie bezemisyjne ciężarówki. Jednak biorąc pod uwagę, że w Europie rejestrowanych jest każdego roku co najmniej 250 tys. ciężkich pojazdów w cenie 80 tys. euro każdy, a pojazdy elektryczne są dwa razy droższe, firmy na ich zakup wydadzą 40 mld euro. Jest to o

20 mld euro więcej niż na ciężarówkę z klasycznym napędem i unijna dopłata 2 mld euro jest znikoma w stosunku do potrzeb.

Kilowaty nie na straty

Obłożenie paliw kopalnych podatkiem od emisji CO₂ sprawi, że staną się one bardzo drogie. Z wypowiedzi Timmermansa wynika, że jest to celowe działanie, aby przejście na jeszcze droższy prąd lub wodór nie było szokiem. Zatem nie ma co liczyć, że za kilka lat prąd lub wodór będą tańsze, za to od teraz paliwa kopalne staną się droższe.

Inwestorzy w wodorową i elektryczną infrastrukturę będą oczekiwali zwrotu nakładów w nowe elektrownie, niezależnie, czy będą to farmy wiatraków z towarzyszącymi im elektrowniami gazowymi, czy farmy fotowoltaiczne lub elektrownie atomowe.

Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych prognozuje w raporcie „Polska Net-Zero 2050”, że dynamika średnich kosztów wytwarzania energii elektrycznej w Polsce będzie w kolejnych latach rosła, z 1 proc. do 1,7 proc. w 2040 roku, i w 2050 roku koszty będą o 60 proc. wyższe od notowanych w 2020 roku.

CAKE oblicza, że przełoży się to na 25-procentowy wzrost cen energii

elektrycznej. Jednocześnie zastrzega, że nie uwzględniło niebagatelnych kosztów budowy sieci przesyłowej. Natomiast ceny paliw ropopochodnych w 2050 roku wzrosną o 100 proc.

Autorzy raportu CAKE przewidują, że zużycie prądu przez transport wyniesie w 2030 roku 5 TWh, zaś w 2050 roku może sięgnąć 50 TWh, z czego połowę zużyje transport towarowy. Analitycy Centrum spodziewają się także dużego wzrostu popytu na wodór, który w 2040 roku może wynieść 40 tys. ton i aż 280 tys. ton w 2050 roku.

Centrum prognozuje, że w 2035 roku ciężarowe samochody z napędem elektrycznym i wodorowym będą stanowiły 2 proc. floty, a w 2050 roku ten odsetek powiększy się do blisko 70.

Kosztowna sieć ładowarek

Niezbędna jest budowa sieci ładowarek. European Alternative Fuels Observatory, czyli europejska organizacja podająca liczbę zainstalowanych ładowarek, nie ma nawet kategorii ładowarek dla ciężarówek.

Z racji dużych pojemności akumulatorów, muszą to być punkty dużej mocy, sięgającej nawet 1,2 MW. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA alarmuje, że bu-

dowa sieci dużych ładowarek dla ciężarówek (o mocach dochodzących do 1 MW) oraz wydajnych stacji wodoru powinna zacząć się w najbliższych latach, jeżeli unijne cele mają zostać osiągnięte.

KE szacuje, że w Unii potrzeba będzie na początek kilka tysięcy ładowarek. ACEA stwierdza, że propozycje Komisji są niewystarczające. Przemysł uważa, że faktyczne potrzeby są 2-3-krotnie większe. Tylko w Polsce w 2025 roku powinno działać 600 stacji ładowania dla ciężarówek, a 5 lat później już 2050. Ich zakup będą musieły pokryć przewoźnicy. Jedna ładowarka dużej mocy to wydatek 300-400 tys. zł.

ACEA szacuje, że w 2030 roku po europejskich drogach będzie jeździć 270 tys. ciężkich samochodów o napędzie elektrycznym, pobierających prąd z baterii.

Do tego pojawiają się ciężarówki wodorowe, wytwarzające elektryczność z wodoru. Stowarzyszenie przypomina, że np. stacje wodorowe powinny być już w 2027 roku rozstawione co 300 km przy głównych drogach.

Z samochodów na pociągi

Komisja Europejska zakłada, że jeśli transport drogowy nie zostanie obję-

ty systemem ETS, wówczas do 2030 roku obniży emisję dwutlenku węgla o 7,7 proc. w stosunku do roku 2005, czyli do poziomu sprzed dużej ekspansji tej branży. Eksperti Banku Pekao podkreślają, że będzie to możliwe jedynie dzięki przeniesieniu części przewozów na kolej.

Raport CAKE przewiduje, że osiągnięcie celów założonych przez Brukselę w Pakiecie Fit for 55 wymusi korzystanie z paliw alternatywnych. CAKE szacuje, że w 2030 roku 21 proc. przewozów towarowych w Polsce odbywać się będzie za pomocą samochodów wykorzystujących prąd lub wodór. W 2050 roku będzie to już połowa przewozów.

Analitycy Banku Pekao podają, że po 2026 roku 60 mld tkm przejmie kolej. Pozwoli to zmniejszać po 2026 roku emisję CO₂ transportu drogowego o 2-5 proc. rocznie. Autorzy raportu zastrzegają, że kolej zacznie przejmować przewozy samochodowe, jeżeli wybuduje na czas terminale intermodalne.

Bank Pekao ocenia, że gospodarstwa domowe w 2030 roku będą musiały zapłacić za użytkowanie aut osobowych dodatkowo 1,9 mld euro za koszty uprawnień do emisji CO₂. Opłata będzie pobrana w wyższych cenach paliw ropopochodnych. ■

Kosztowny tłok na frankfurckim lotnisku



Do portu lotniczego cargo we Frankfurcie zjeżdżają ciężarówki z całej Europy. Duży tłok oraz brak parkingów zniechęcają kierowców do świadczenia usług dla Fraportu. Uważają, że za braki w przepustowości lotniskowej infrastruktury płacą tylko oni, i to słoną cenę.

Robert Przybylski

Z Polski na lotnisko we Frankfurcie trafia każdego roku kilkaset tysięcy ton ładunków. Kierowcy zarzucają administracji portu lotniczego, że nie stworzyła im odpowiednich warunków pracy. Brakuje miejsca na parkingach, a nieprawidłowo parkujące samochody są odholowywane za bardzo wysokie stawki. – Dla kierowcy to może być utrata miesięcznej wypła-

ty. Taka kara nie jest motywacją do wyboru tej profesji. Potem załadownicy apelują do młodych, aby wybierali zawód kierowcy, jednocześnie nie robiąc nic, aby im ten wybór ułatwić – wskazuje przewoźnik z Opolskiego Karol Kasprzyk, który od dekad pracuje w transporcie drogowym.

Wyścigi z holownikiem

Kasprzyk alarmuje o fatalnej sytuacji kierowców ciężarówek dowożących lub odbierających towar z Terminalu

Cargo na lotnisku we Frankfurcie. – W obrębie spedycji nie ma parkingów dla ciężarówek. Jest jeden płatny parking na całym lotnisku, kosztujący 1 euro za godzinę. Kierowcy korzystający z niego muszą pokonywać na piechotę do trzech kilometrów, aby załadować w spedycji dokumenty dotyczące ładunku – opisuje Kasprzyk.

Trudno dziwić się, że samochody stają blisko biur spedycji, tym bardziej jeśli przewóz jest pilny. Kasprzyk uważa, że warunki pracy zniechęcają kierowców do obsługi

klientów frankfurckiego lotniska. – Wynajęta przez lotnisko firma holująca Safar buszuje po terenie Terminala Cargo. Jej pracownik jeździ samochodem osobowym i gdzie tylko jakiś pojazd stoi nie tak, podaje przez CB radio jego lokalizację. Holownicy tak szybko przyjeżdżają, że kierowca nawet nie zdąży wrócić do samochodu – zaznacza Kasprzyk.

Maria Linden, rzeczniczka spółki Fraport, która zarządza terenem lotniska, zapewnia, że Fraport określił reguły, według których podwykonawca ma świadczyć usługi. – W miejscach nieprzeznaczonych do parkowania kierowcy mają 30 minut na załatwienie spraw, po czym firma może przystąpić do usuwania auta. W strefach, w których nie wolno zatrzymywać się, tolerancja wynosi 15 minut. – Jest to więcej niż wymagają niemieckie przepisy ruchu drogowego, a ponadto pojazd może być odholowany tylko wtedy, gdy nie ma kierowcy. Nieobecność prowadzącego daje powód, aby przypuszczać, że samochód został pozostawiony na kilka godzin lub nawet dni – wyjaśnia Linden.

Kosztowne holowanie na frankfurckim lotnisku

Spotkanie z ekipą jest kosztowne. – Jeżeli holownik podjedzie do auta, a kierowca zdąży wrócić, wówczas musi zapłacić 550 euro. Jeżeli ekipa już zaczęła przygotowywać się do usunięcia pojazdu (np. rozłożyła widły), opłata wzrasta do 1200 euro! Natomiast za odholowanie samochodu do bazy firmy Safar, która jest położona 25 km od lotniska, trzeba zapłacić 2600 euro plus 50 euro za każdy rozpoczęty dzień postoju na parkingu firmowym – podaje stawki Kasprzyk.

Ocenia, że firma holownicza chętniej bierze się za samochody na zagranicznych rejestracjach. Linden broni się przed zarzutem dyskryminacji pokazując statystyki. W okresie od 1 października 2021 roku do 28 lutego br. firma usunęła łącznie 560 pojazdów. Spośród nich 51 proc. (286 aut) miało zagraniczne tablice rejestracyjne. – Nie ma zatem podstaw do stwierdzeń, że firma holująca działa wybiórczo i stosuje dyskryminujące kryteria – uważa rzeczniczka.

Według danych BAG, w listopadzie

2021 roku udział samochodów zagranicznych w ruchu po niemieckich drogach wyniósł niemal 42 proc. Zatem z porównania może wynikać, że jednak wśród karanych jest nadreprezentacja samochodów zagranicznych.

Infrastruktura pęka w szwach

Lotnisko usprawiedliwia sposób działania natłokiem samochodów. Linden przyznaje, że ubiegły rok był wyjątkowo pracowity dla lotniczych przewoźników ładunków. Port Lotniczy Frankfurt przeładował w 2021 roku ok. 2,3 mln ton ładunków.

Rekordowy wynik cieszy dyrekcję lotniska, ale oznacza wzmożony ruch samochodów wokół magazynów kompleksu CargoCity South. – Zdajemy sobie sprawę, że brakuje miejsc parkingowych wokół obiektów wynajmowanych przez spedytatorów. Niemniej naszym dużym zmartwieniem były ciężarówki pozostawione poza parkingami lub miejscami postoju. Zdarzało się, że takie samochody stały tam przez kilkanaście dni, utrudniając sprawny przejazd innym samochodom. Takie blokady utrudniają funkcjonowanie odpraw. W ostatnim roku zrobiło się na naszym terenie tłoczno także za sprawą furgonów. W rezultacie wynajęliśmy firmę Safar, aby usunęła samochody, które utrudniały ruch – tłumaczy rzeczniczka. Kasprzyk uważa, że czas faktycznej tolerancji jest znacznie krótszy.

Linden podkreśla, że zarząd portu lotniczego we Frankfurcie robi wszystko co możliwe, aby poprawić sytuację i zmniejszyć zatłoczenie. – Latem planujemy otworzyć nowy parking dla ciężarówek w pobliżu CargoCity South. Pomieści on 60 ciężarówek. W kwietniu podłączymy do systemu zawiadywania dokami kolejną firmę obsługującą ładunki, co umożliwi kierowcom umówienie się na dokładną godzinę na za- lub rozładunek w CargoCity South. Ten krok także ułatwi pracę kierowcom – zapewnia Linden.

Powszechny europejski problem

Brak parkingów dotyka nie tylko Fraportu, ale jest bolączką w całej Europie. W UE jest tylko 300 tys. miejsc par-

kingowych dla tirów. Brakuje 100 tys. miejsc, a zupełna katastrofa jest z bezpiecznymi miejscami parkingowymi. W Wielkiej Brytanii, regionach Niemiec, Francji lub Holandii napady na zaparkowane ciężarówki są smutną codziennością.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU szacuje, że tylko 3 proc. miejsc parkingowych (7000)



znajduje się na bezpiecznych parkingach. Według IRU bezpieczny parking powinien znajdować się co 100 km wzdłuż dróg sieci TEN-T.

Z funduszy Łącząc Europę (CEF) Komisja Europejska przeznaczyła w ub.r. 100 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów dla tirów. Komisja oczekuje zgłoszeń inwestorów zainteresowanych wybudowaniem parkingów z finansową pomocą funduszu CEF. KE obiecała przeznaczyć na poprawę parkingów ponad 600 mln euro w nadchodzących trzech latach.

Inicjatywie przyklasnęły też związki zawodowe, które zaniepokojone są napadami na kierowców i malejącym ich bezpieczeństwem. Kierowcy wskazują, że brak bezpieczeństwa i zapewnienia podstawowych wymogów sanitarnych jest najpoważniejszym czynnikiem zniechęcającym do pracy za kółkiem.

Dziękujemy i życzymy powodzenia!



Tuż przed świętami Bożego Narodzenia, 20 grudnia ub.r., Zrzeszenie pożegnało dwie koleżanki, które przeszły na emeryturę: Anitę Rusztecką i Ewę Pęzińską.

Robert Przybylski

Prezes ZMPD Jan Buczek podziękował obu paniom za pracę i życzył pomyślności na kolejnym etapie życia. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu – Zespołu ds. TIR Joanna Popiołek podkreśliła pełny profesjonalizm obu pań i ich zaangażowanie.

TIR w rozkwicie

Anita Rusztecka przepracowała w Zespole TIR 21 lat. – Koleżanka poleciła mnie ówczesnej dyrektor Ewie

Suszyńskiej. Wcześniej pracowałam w przedsiębiorstwie handlu zagranicznego Orbis, które zajmowało się wyposażeniem hoteli oraz importem artykułów spożywczych. Pracowałam w dziale technicznym, odpowiadającym za wyposażenie hoteli.

Po przyjeździe do ZMPD od razu trafiłam do Departamentu TIR. Był to dla mnie ogromny przeskok: byłam przyzwyczajona do żywej rozmowy, a zamiast tego na początek musiałam poznać przepisy. Kompletnie coś innego. Z pracy intensywnej musiałam przestawić się na teoretycznie spokojniejszą – wspomina Anita Rusztecka.

Przyznaje, że praca okazała się znacznie ciekawsza, bo nie ograni-

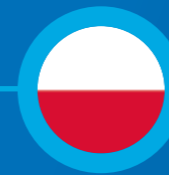
czała się tylko do poznawania nowych przepisów, ale oznaczała także spotkania z ludźmi, zarówno podczas rozwiązywania problemów, jak i na międzynarodowych konferencjach.

Anita trafiła na rozkwit systemu TIR. – Gdy zaczynałam pracę pod koniec 2000 roku, ZMPD wydawało rocznie tylko 200 tys. karnetów, a dekadę później przeszło 300 tys. Wtedy mieliśmy bardzo dużo pracy, ale i bardzo dużo satysfakcji, bo widać było jak się rozwija transport – podkreśla Anita.

Zajmowała się głównie współpracą z IRU. – Poznałam cały zespół IRU w Genewie. Do moich obowią-



**OPŁATY
DROGOWE**



Trackimo - urządzenie do poboru opłat dostępne od ręki w sklepie ZMPD

Trackimo TRKM -1000 + abonament

- >> Lokalizator GPS e-Toll gotowy do użycia od razu po podłączeniu
- >> Karta SIM nie wymaga rejestracji
- >> Bez umowy, na własność, bez opłat miesięcznych
- >> Sygnały wizualne i dźwiękowe o problemach z łącznością GSM/GPS i niskim stanie środków na rachunku IKK
- >> Do samodzielnego montażu do gniazda zapalniczki w każdym rodzaju pojazdu lub na stałe w instalację 12V/24V
- >> Urządzenie z abonamentem 12 miesięcy w wyjątkowo niskiej cenie: 365,04 zł netto



ZAMÓW URZĄDZENIE Trackimo przez e-sklep
www.uslugi.zmpd.pl/sklep

OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

E-mail sklep@zmpd.pl

Biuro ZMPD Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

www.uslugi.zmpd.pl





ZMPD zostało uznane przez IRU za organizację wyróżniającą się, wręcz wzorcową w zakresie procedury TIR. Zapewne z tego powodu do szkoleń związanych z Konwencją TIR oraz rozlicznych spotkań z przewoźnikami doszły nam szkolenia zagraniczne.

ków należało także pomaganie przewoźnikom. Zatrzymywały ich urzędy celne, więc dzwonili do nas skarżąc się, że „stoi samochód i nie wiemy czego chcą”. Nauczyłam się wtedy, że trzeba pytać obie strony, bo zdarzało się, że problem leżał gdzieś indziej niż wskazywał przewoźnik lub jego kierowca – opisuje Anita.

Sporne kwestie rozwiązywała poprzez IRU i stowarzyszenie lokalne w danym państwie. – Dogadywaliśmy się i to działało. Tych interwencji było bardzo dużo, także na rzecz obcych przewoźników, którym po-

magalam wyjaśnić problemy w polskim urzędzie – dodaje Anita.

Przed nią zasłużona emerytura. – Będą miała dużo czasu na własne pomysły, które zamierzam realizować – kończy Anita.

Elektroniczny karnet

Ewa Pęzińska trafiła do zespołu TIR z polecenia koleżanki. – Przedtem pracowałam ponad 10 lat w Uniwersalu, niemal 10 lat w Unimesko, do ZMPD przyszedłam z centrali handlu zagranicznego Ars Polona. Praca w ZMPD była zupełnie inna niż dotychczasowe, ale ja właśnie szukałam czegoś innego i z chęcią zmieniłam tematykę. Najpierw uczyłam się Konwencji TIR i równocześnie nawiązywałam kontakty z przewoźnikami oraz organizacjami w Polsce i zagranicą. Po jakimś czasie razem z Justyną Wasążnik zaczęłam zajmować się aplikacją TIR-EPD. To nowoczesna i wygodna usługa, która służy do wprowadzania danych zawartych w karnecie papierowym do wersji elektronicznej, co znakomicie usprawnia przewozy. Z Justynką i Anitą Rusztecą brałyśmy udział w pracach ONZ nad wprowadzeniem e-TIR, co niestety dotychczas się nie udało, głównie z racji małego zain-

teresowania władz celnych niektórych państw.

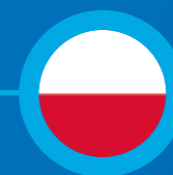
Ewa przypomina, że ZMPD zostało uznane przez IRU za organizację wyróżniającą się, wręcz wzorcową w zakresie procedury TIR. – Zapewne z tego powodu do szkoleń związanych z Konwencją TIR, prowadzonych w Polsce przeze mnie i koleżanki z zespołu TIR oraz rozlicznych spotkań z przewoźnikami, doszły nam szkolenia zagraniczne. Ja zajmowałam się tematyką TIR-EPD – dodaje. Jej zdaniem to szkoda, że tak dobry i sprawdzony system TIR jest coraz mniej doceniany i wypierany przez procedury zdecydowanie mniej przyjazne dla przewoźników.

- Zrzeszenie było dla mnie przyjaznym miejscem pracy. Zawsze mogłam liczyć na wsparcie koleżanek z zespołu TIR. Potrafiły stworzyć taką atmosferę, że człowiekowi chciało się przychodzić do biura. Najlepszym dowodem jest to, że przepracowałam w ZMPD 17 lat. Chciałabym, aby koleżanki i koledzy, którzy tam dziś pracują, za kilka lat mogli powiedzieć to samo. Życzę wszystkim pracownikom i dyrekcji, aby standardy pracy nie uległy zmianie, a ZMPD było ostoją spokoju i życzliwości dla wszystkich, którzy wstępują w jego progi - podsumowuje Ewa.

Axxès
OFICJALNY PARTNER

eTOLL

OPŁATY
DROGOWE



e-TOLL + A1 + A4

Axxès B`Moov
urządzenie
w technologii
GPS do poboru opłat
w trybie odroczonej płatności



9 krajów + 2 mosty + 2 tunele
= 1 urządzenie B`Moov w trybie Post-Pay



- Duński most STOREBAELT
- Szwedzki most ORESUND
- Belgijski tunel LIEFKENSHOEK
- Niemiecki tunel HERRENTUNNEL

NOWOŚĆ

DARMOWE APLIKACJE przez pierwsze 6 miesięcy

+ **Axxès Fleet Manager [AFM]**

Aplikacja do geolokalizacji i zdalnego pobierania danych dot. przejazdów.

+ **Axxès Data Connect [ADC]**

Aplikacja do automatyzacji raportowania danych GPS.



OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

E-mail uslugi@zmpd.pl Tel. +48 22 536 18 50

Biuro ZMPD (pok. nr 1) Warszawa 00-175, Al. Jana Pawła II 78

<https://uslugi.zmpd.pl/oplaty-drogowe/axxes>

Jak obniżyć wydatki na paliwo?



liwia podejmowanie działań korygujących i efektywną naukę ekonomicznych nawyków prowadzenia auta.

Po drugie: dobrze planuj i optymalizuj trasy

Większy przebieg, to większe zużycie paliwa. Najbardziej ekonomiczne kilometry to te, których nie trzeba przejechać! We flotach transportowych nabicie kilometrów jest nie do uniknięcia, ale niepotrzebne objazdy, stanie w korkach, puste przebiegi da się zminimalizować. Profesjonalna nawigacja dostosowana do typu pojazdu z informacjami w czasie rzeczywistym o natężeniu ruchu i utrudnieniach na trasie to nieoceniona pomoc. Dodatkowo dzięki systemowi telematycznemu nie tylko można wyznaczyć optymalną trasę, ale za jednym kliknięciem można także zoptymalizować całą sekwencję obsługi zleceń tak, by przejazd był jak najbardziej efektywny pod kątem pokonywanej odległości i zużycia paliwa.

Po trzecie: zadbaj o opony

Powolne wycieki ciśnienia w oponach powodują wzrost zużycia paliwa o 2,5 %, a spadek ciśnienia o 20 % (poniżej zalecanego) może skutkować wzrostem zużycia paliwa nawet o 5 %! A mimo to wciąż około 20 % opon w pojazdach użytkowych na drogach ma za niskie ciśnienie. Ręczne sprawdzanie stanu opon przez kierowców jest czasochłonne, a do tego nie wszystkie problemy są oni w stanie zauważyć i zidentyfikować. Warto postawić na automatyzację, wykorzystując systemy TPMS zintegrowane z platformą telematyczną. Przykładowo WEBFLEET TPMS wykorzystuje czujniki umieszczone na każdej oponie, które na bieżąco dostarczają informacji o poziomie ciśnienia i temperatury. System identyfikuje ewentualne problemy i przesyła informacje do menedżera floty w WEBFLEET oraz kierowcy, którzy otrzymują w czasie rzeczywistym powiadomienia o konieczności podjęcia działań.

Webfleet Solutions Poland

Działalność w branży transportowej nie jest łatwa. Chaos i wzrost kosztów, spowodowanych dostosowaniem do regulacji Pakietu Mobilności, dodatkowo pogłębiła sytuacja za wschodnią granicą i rosnące ceny paliw. W badaniu sondażowym przeprowadzonym na zlecenie Webfleet Solutions w listopadzie

zeszłego roku wśród polskich przewoźników, na pytanie o największe wyzwania w nadchodzących miesiącach wskazali oni na trzy główne obszary: wzrost kosztów pracy i niedobór kierowców, wzrost cen paliw oraz redukcja emisji CO2.

Teraz, jak nigdy dotąd, każda oszczędność jest na miarę złota. Gdzie ich szukać? Jakie kroki podjąć, żeby obniżyć wydatki?

Po pierwsze: monitoruj styl jazdy kierowców

Sposób prowadzenia pojazdu może mieć wpływ nawet na 30 % całkowitych kosztów posiadania pojazdu (TCO). Niewłaściwe nawyki i technika jazdy powodują nie tylko większe zużycie paliwa, ale także zwiększają koszty serwisowania i obsługi technicznej. Systemy telematyczne dają pełen wgląd w zachowania na drodze i pozwalają szybko zidentyfikować ob-

szary wymagające poprawy. Przykładowo rozwiązanie WEBFLEET OptiDrive 360 zapewnia bieżący monitoring stylu jazdy pod kątem 8 kluczowych parametrów, opisujących wydajność i ekonomiczność jazdy, takie jak m.in.: przekraczanie prędkości, praca na biegu jałowym, nagłe hamowania, utrzymywanie stałej prędkości, zużycie paliwa, ekologiczna prędkość czy tocznienie pojazdu. System nie tylko mierzy i ocenia styl jazdy, ale dzięki aktywnemu coachingowi w trakcie jazdy, umożli-

POLSKI MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY

1. Miejsce polskich przewoźników w wykonanej pracy przewozowej w UE

280 748
Liczba pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony

346 600
Liczba zatrudnionych kierowców

162 mld zł
Roczna wartość rynkowa usług przewozowych

37 860
Liczba firm transportowych

231,1 mld tkm
Roczna praca przewozowa

4,81 zł
Średni koszt wozokilometra

0,21 zł/km
Średnia rentowność usługi przewozowej

140 000 km
Średni roczny przebieg pojazdu ciężarowego

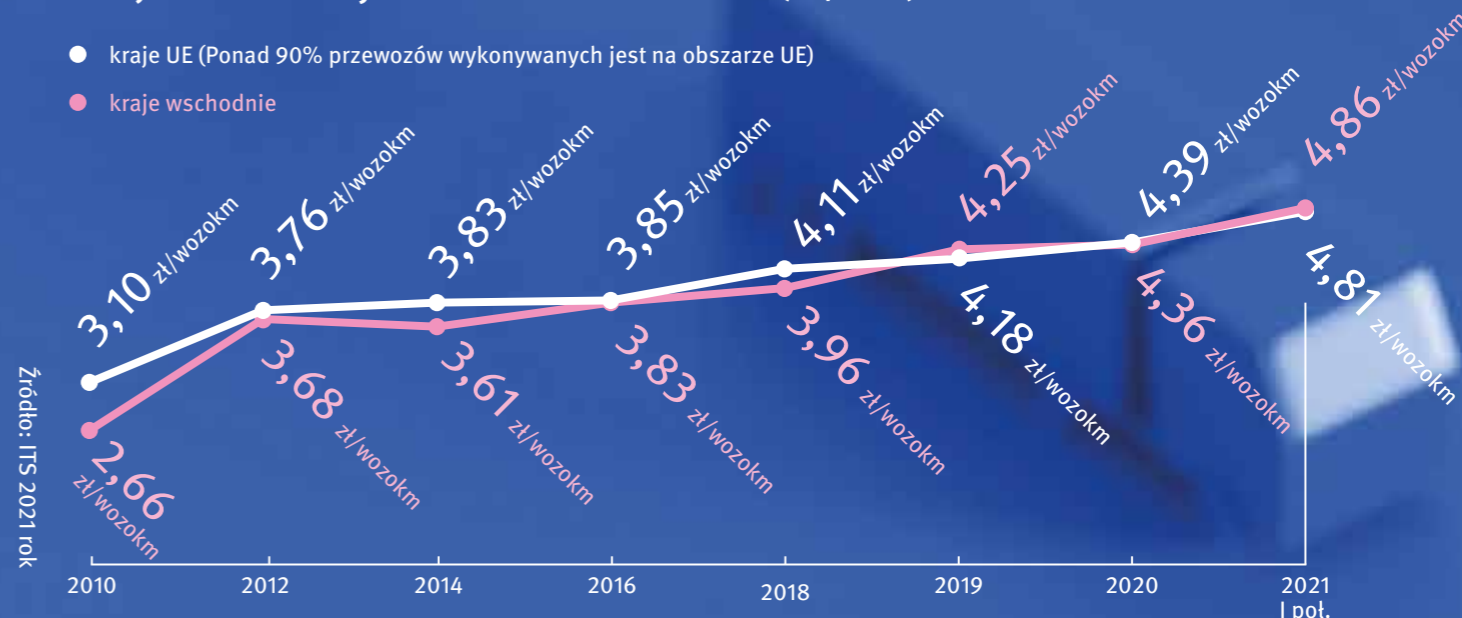
6,9%
Transport w PKB



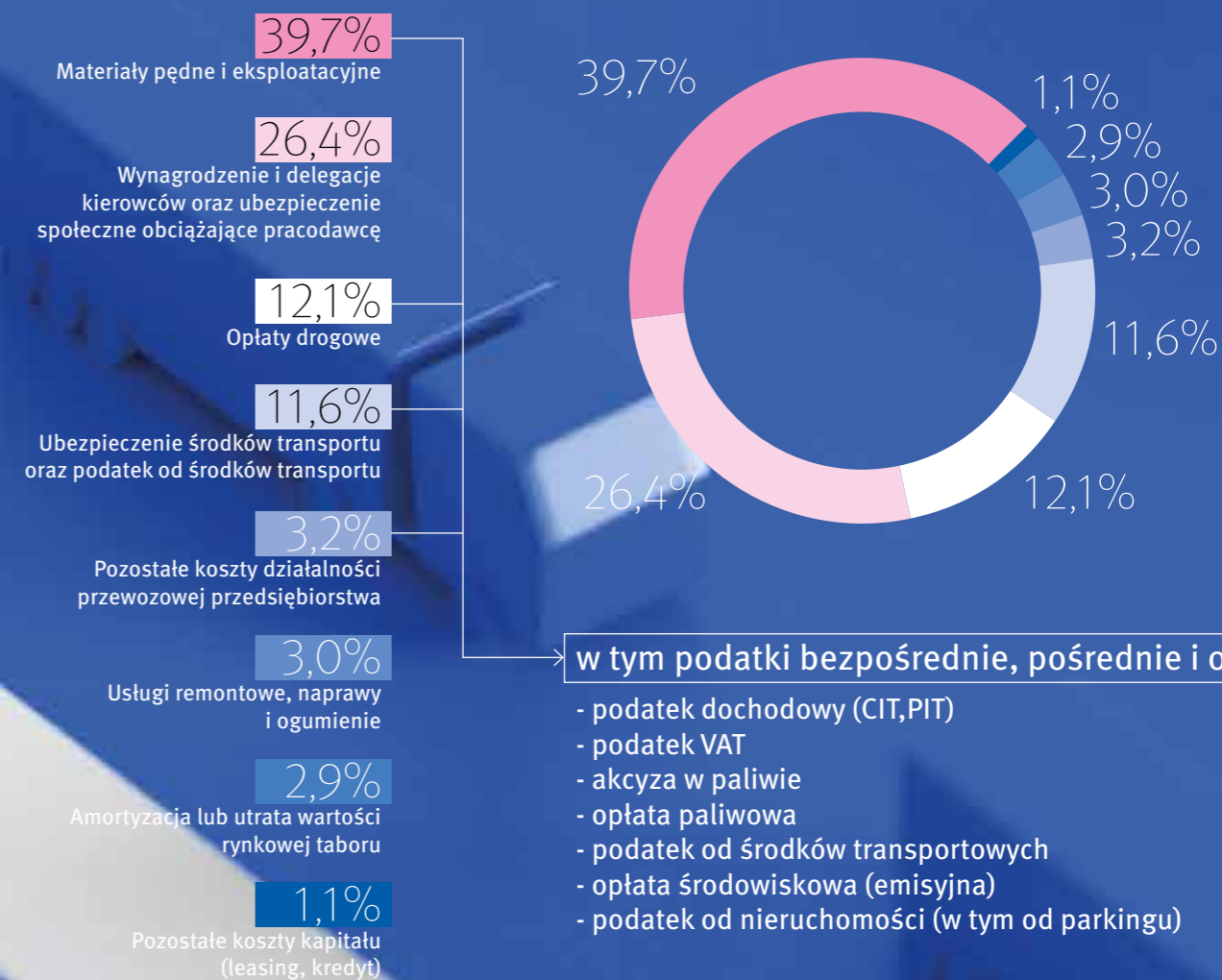
STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

1. Średnie koszty 1 wozokilometra w relacjach z rynkami innych krajów UE i z rynkami wschodnimi (zł/km)

- kraje UE (Ponad 90% przewozów wykonywanych jest na obszarze UE)
- kraje wschodnie



2. Struktura kosztu 1 wozokilometra



STRUKTURA KOSZTÓW W TRANSPORCIE

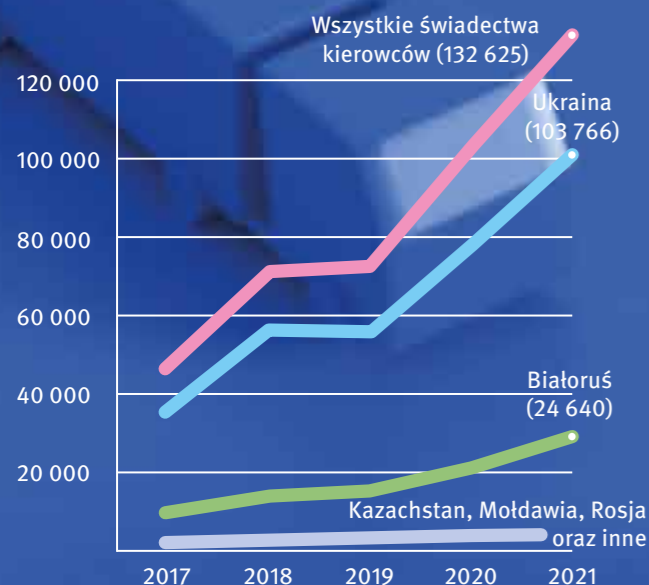
3. Średnie koszty 1 wozokilometra oraz średnie stawki przewozowe (zł/km) w relacjach z rynkami innych krajów UE

Rok	Stawka	Koszt	Średnie koszty 1 wozokilometra (zł/km)	rentowność usługi przewozowej
2015	4,17	3,94	0,23 zł/km	[5,5%]
2016	4,04	3,85	0,19 zł/km	[4,7%]
2018	4,25	4,11	0,14 zł/km	[3,5%]
2019	4,34	4,18	0,16 zł/km	[4,1%]
2020	4,53	4,39	0,14 zł/km	[3,1%]
2021 (I poł.)	4,81	5,02	0,21 zł/km	[4,2%]

Wzrasta roczna wartość rynkowa usług przewozowych, która wynosiła w 2008 r. 44,6 mld zł, w 2020 roku wynosiła 139,3 mld zł, a w I połowie 2021 roku wzrosła do 162 mld zł (wzrost od 2008 roku ponad czterokrotny).

4. Liczba wydanych świadectw kierowców na przestrzeni lat 2017–2021

Od kilku lat systematycznie wzrasta liczba obcokrajowców zatrudnionych na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym. Od roku 2020 do 2021 nastąpił wzrost zatrudnienia o 24% (z 103 154 na 132 625).



Źródło: GITD 2021 rok

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

5. Struktura wypadków drogowych według pojazdu sprawcy



50%

0 tyle zmalał w latach 2005-2020 udział w wypadkach drogowych z winy kierującego pojazdem ciężarowym. Ponad połowa wypadków była spowodowana w 2020 r. przez kierowców zagranicznych.

18%

0 tyle wzrosła liczba rejestracji pojazdów ciężarowych w ostatnich 10 latach. [2011 r. – 2 892 064 | 2020 r. – 3 529 716]

Źródło: ITS 2021 rok

Źródło: KGP 2021 rok

Źródło: GUS 2021 rok

INFORMACJA O BRANŻY TRANSPORTOWEJ

6. Liczba pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwach transportu międzynarodowego według norm emisji zanieczyszczeń

Polscy przewoźnicy posiadają jedną z najnowocześniejszych flot w Europie. Pojazdy spełniające wymagania norm Euro 5 i Euro 6 emisji zanieczyszczeń spalin stanowiły w 2021 r. 90,6%. Średni koszt zakupu nowego zestawu drogowego (ciągnik siodłowy plus naczepa chłodnia) wynosi ok. 800 tys. zł brutto.

Liczba samochodów ciężarowych zasilanych paliwem alternatywnym CNG

2017 r.: 2 315 (ciągników siodłowych: 78)
2018 r.: 2 405 (ciągników siodłowych: 177)
2019 r.: 2 846 (ciągników siodłowych: 1 867)
2020 r.: 4 157 (ciągników siodłowych: 3 315 - WZROST 45%)

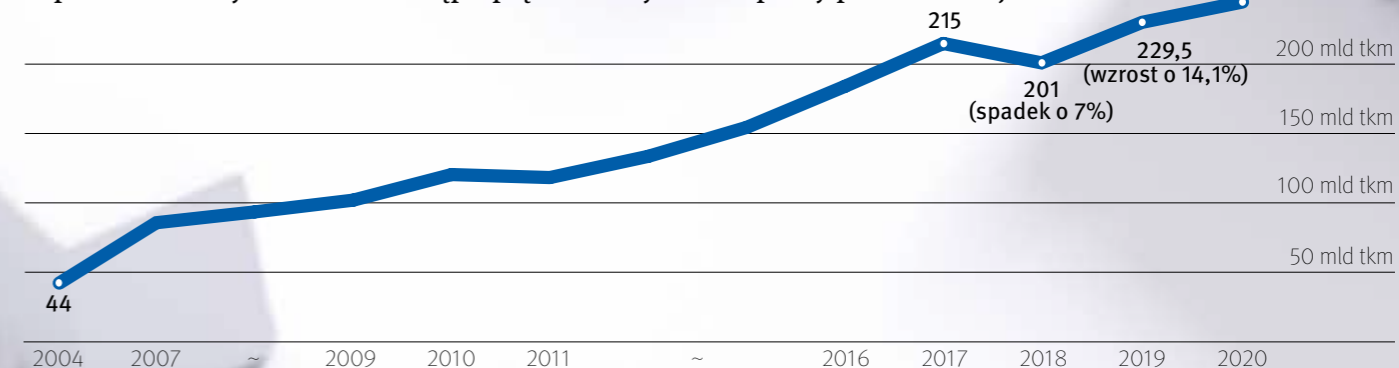


Źródło: GITD

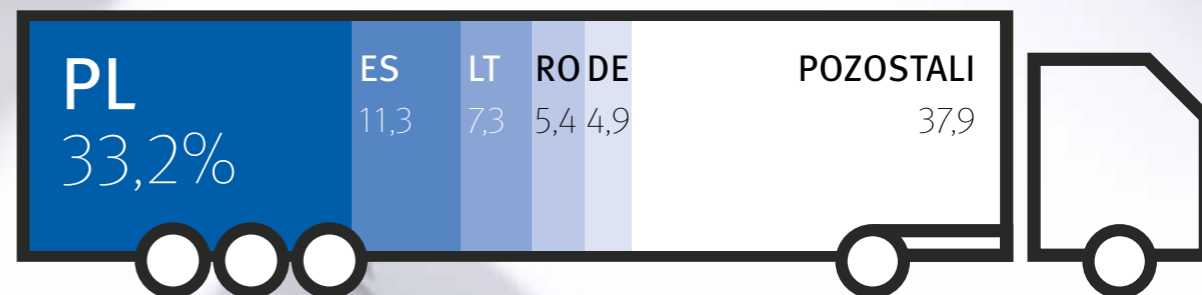
7. Polscy przewoźnicy MTD na rynku UE

Praca przewozowa wykonana przez polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie drogowym na przestrzeni lat wyrażona w tonokilometrach.

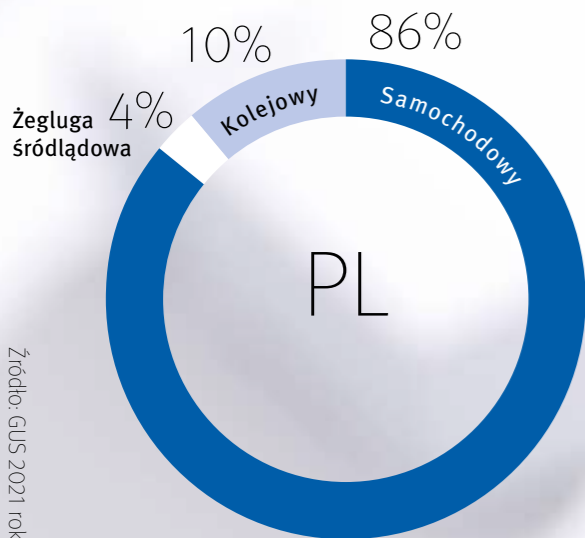
W przedstawionym okresie nastąpił pięciokrotny wzrost pracy przewozowej.



Udział polskich przedsiębiorców w rynku międzynarodowego transportu drogowego w UE w 2020 r. [%]



Źródło: Eurostat



Źródło: GUS 2021 rok

8. Udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach rzeczy

Transport drogowy jest najbardziej elastycznym sposobem przewozu „door-to-door” i atrakcyjnym cenowo.

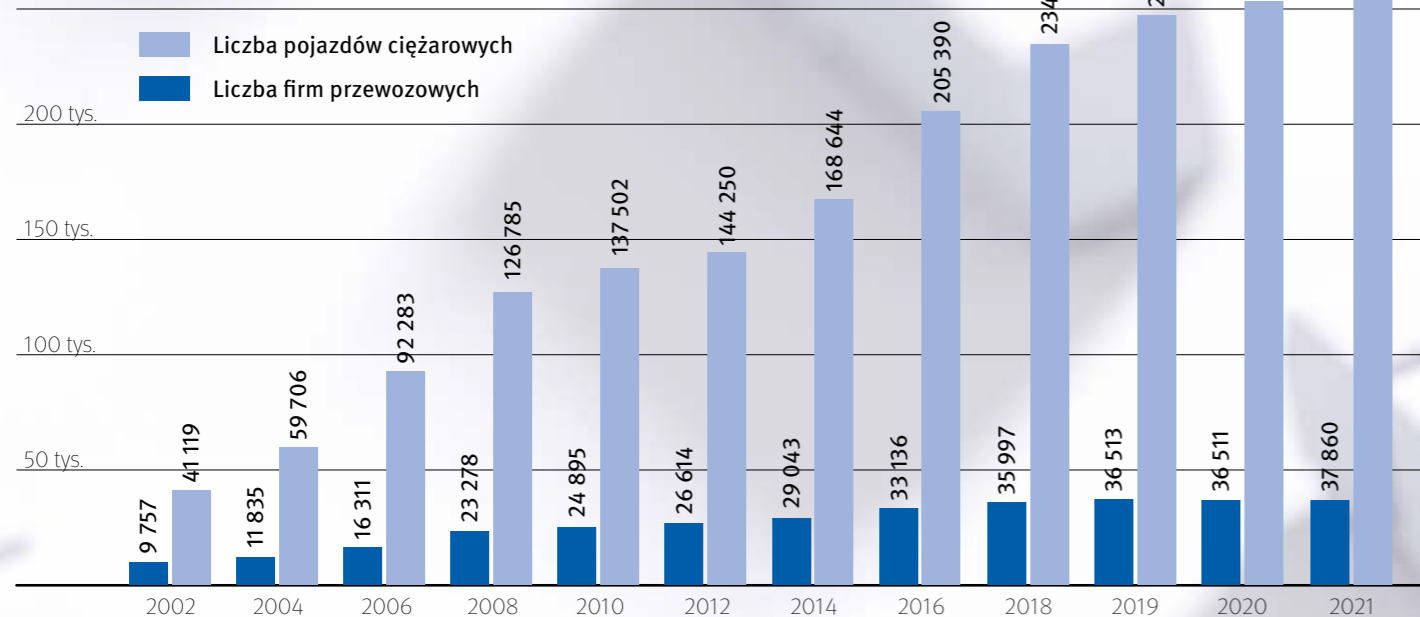
87% ładunków w Polsce zostało przewiezionych transportem drogowym.

78% ładunków w Unii Europejskiej zostało przewiezionych transportem drogowym.

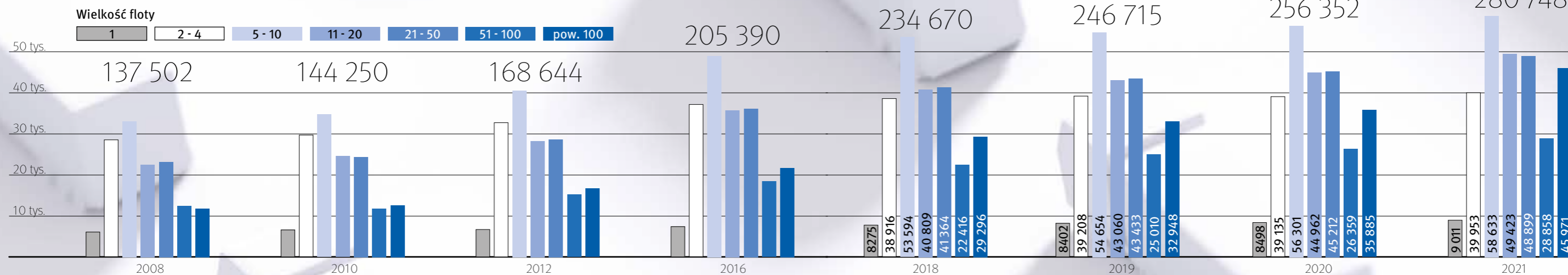
16,3% ładunków w UE zostało przewiezionych transportem kolejowym, a 5% ładunków żegluga śródlądową.

9. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w Polsce

W okresie ostatnich 20 lat liczba firm przewozowych wzrosła prawie pięciokrotnie, a liczba pojazdów ciężarowych prawie dziesięciokrotnie. Działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego prowadzona jest w przeważającej części przez małe firmy rodzinne.



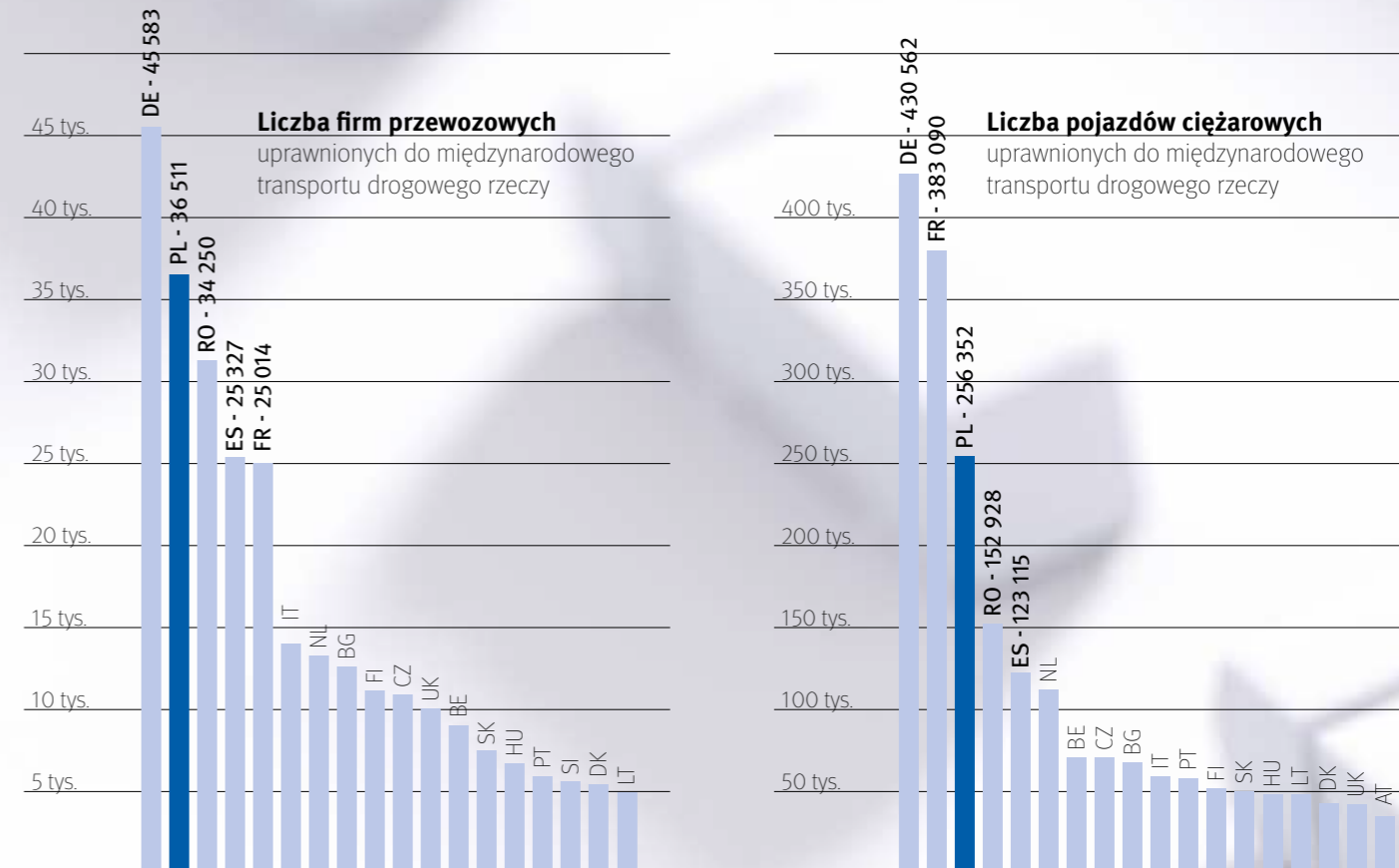
Źródło: GłITD



Źródło: GłITD

10. Liczba firm przewozowych i pojazdów ciężarowych w UE

Polska zajmuje drugą pozycję w UE pod względem liczby firm przewozowych, a trzecią pod względem liczby pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Liczba firm przewozowych w UE w 2020 r. zmalała o 0,4% (w Polsce pozostała na tym samym poziomie), a liczba pojazdów ciężarowych w 2020 r. wzrosła o 2,8% (w Polsce o 3,9%).



Źródło: Komisja Europejska 2020 rok

11. Liczba pojazdów w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu drogowego w Polsce - struktura

W Polsce najwięcej jest firm przewozowych posiadających od 5 do 10 pojazdów ciężarowych, a najmniej tych posiadających 1 pojazd ciężarowy. Struktura przedsiębiorstw według liczby pojazdów w firmach przewozowych nie uległa zasadniczym zmianom od ponad 10 lat.

Polityczny nacisk osi

Choć wyznaczenie limitu nacisku osi na podłoże jest zadaniem technicznym, równie dużo do powiedzenia co drogowcy mają politycy.



Robert Przybylski

Nacisk osi napędowej na podłoże jest kluczowym parametrem dla konstruktorów ciężarówek, ich użytkowników oraz właścicieli dróg. Dojście do europejskiego standardu trwało całe dekady, a droga do unijnego obciążenia 11,5 tony pojedynczej osi napędowej rozpoczęła się tuż po drugiej wojnie światowej.

Odbudowa z demobilem

Amerykańska armia kupiła podczas konfliktu, do grudnia 1945 roku, blisko 2,4 miliona 2,5-tonowych, 3-osio- wych ciężarówek. W Europie Amerykanie zgromadzili po wojnie kilkaset tysięcy niepotrzebnych pojazdów wojskowych. Stały na czternastu głównych składowiskach, skąd kupowały je administracje państw (np. Polska, Czechosłowacja) i przedsiębiorcy. Amerykanie przekazali Francji 140 tys. pojazdów, z których 40 tys. sta-

nowiły przyczepy i naczepy. Trafiły do państwowego przedsiębiorstwa sprzedaży niepotrzebnego wyposażenia wojskowego (SNVS).

Jego pracownicy oceniali, że 40 tys. pojazdów jest w dobrej kondycji, 30 tys. nadaje się do remontu, a drugie tyle jest w złym stanie. Najpopularniejszych, skrzyniowych ciężarówek GMC o ładowności 2,5 tony było ponad 20 tys. Do tego Amerykanie zostawili we Francji 6 tys. 4-5 tonowych ciągników siodłowych, które współpracowały z 10-tonowymi naczepami

i kilkaset ciężkich pojazdów o ładowności powyżej 6 ton.

Dla Paryża była to nieoceniona pomoc przy odbudowie kraju. Na początku 1946 roku liczba ciężarówek była mniejsza w stosunku do stanu z 1939 roku o 29 proc., ale modeli najcięższych, o ładowności dziesięciu ton i powyżej, było o 53 proc. mniej. Rząd wprowadził reglamentację samochodów i trafiły one tylko do najbardziej potrzebujących.

Amerykanie z misji pomocy ekonomicznej w Europie Zachodniej oceniali, że gospodarka francuska wyglądała najgorzej spośród państw tego rejonu. Niemcy zostawili francuski przemysł zniszczony, огоłocony z zapasów i kapitałów obrotowych. Pojawiła się inflacja, już w sierpniu 1945 roku nowe ciężarówki podrożały o 450 proc. w stosunku do cen przedwojennych.

Francuski rząd nie kontynuował przedwojennej polityki tępienia transportu drogowego. W zamian zaproponował Plan Monneta, który przewidywał na lata 1947-1950 skierowanie na koleje 38 proc. środków odbudowy, 6 proc. na żeglugę śródlądową i 26 proc. na transport drogowy.

Pierwszeństwo miały koleje, dzięki czemu w 1950 roku ruch kolejowy, w stosunku do 1938 roku, wzrósł o 180 proc., dynamika transportu drogowego wyniosła 133 proc. zaś żegluga śródlądowej 130 proc.

W rezultacie udział przewoźników drogowych w całości pracy przewozowej w 1951 roku wyniósł 10,5 proc., o 0,5 punktu proc. więcej niż w 1947 roku, gdy udział żegluga śródlądowej wzrósł z 15 do 17 proc. Resztę zajmowała kolej.

Upłynniany samorządom i firmom zdemobilizowany park również przyspieszył odbudowę gospodarki w Wielkiej Brytanii, krajach Beneluxu, Niemczech, we Włoszech. Transport drogowy szybko rósł na znaczeniu także w wymiarze międzynarodowym, bo pozwolił sprawniej niż koleje połączyć wszystkie kraje kontynentu.

Na początek ramy prawne

Drogę powojennym międzynarodowym przewozom samochodowym przecierali operatorzy autokarowi. Z ich inicjatywy w 1947 roku w Kopenhadze narodził się Board for Coach and Truck Transport (BITAC). W tym



Dla wielu przedsiębiorców pierwszymi powojennymi ciężarówkami były samochody z demobilu, jak ten 1,5-tonowy Chevrolet z napędem na gaz drzewny.

Celem powołanej 23 marca 1948 roku w Genewie Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU była reprezentacja branży transportu drogowego na forum międzynarodowym, a w szczególności przed Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem Transportu Lądowego.

samym czasie inne organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportu drogowego z Francji, Belgii i Holandii postanowiły powołać międzynarodową organizację podobną do kolejowego UIC.

Przedstawiciele przewoźników przygotowali statut takiej organizacji i 25 lutego 1948 roku doszli w Brukseli do porozumienia, aby wspólnie stworzyć International Road Transport Union, czyli Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU.

Celem IRU była reprezentacja branży na forum międzynarodowym, a w szczególności przed Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem Transportu Lądowego. Umowę powołującą IRU podpisali 23 marca 1948 roku w Genewie przedstawiciele narodowych zrzeszeń z: Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i Szwecji. Już 16 lutego 1949 roku IRU uzyskała status pozarządowej organizacji konsultacyjnej, nadanej przez EKG ONZ.

Prawnicy z Komitetu Transportu Lądowego ONZ już wcześniej pracowali nad prawem regulującym międzynarodowy transport drogowy. Przygotowali Porozumienia o wolnym przewozie drogowym, które składały się z trzech części: Umowy tranzytowej,

Umowy o wolnym przepływnie niebędącym tranzytem oraz Umowy o ułatwieniu przewozów pasażerów.

Umowę tranzytową podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry i Włochy.

Po kilku miesiącach wytężonej pracy, 16 czerwca 1949 roku były gotowe dwie konwencje: o pojazdach użytkowych oraz o przewozie rzeczy drogami. Nowe przepisy uprościły przewozy międzynarodowe. Ciężarówki z towarem (i autobusy z pasażerami) mogły wjeżdżać do obcego kraju bez płacenia cła za pojazd.

Kierowca wypełniał tryptyk i karnet CPD (czyli Carnet de passage en douane) – taki sam od 1913 roku wypełniali kierowcy podróżujący przez europejskie granice samochodami osobowymi. Z kolei tranzyt towarów został ułatwiony przez karnet TIR, który był odpowiednikiem karnetu CPD. Zamiast sprawdzać towar na granicach, celnicy kontrolowali go podczas załadunku i u celu.

Integracja handlem

Amerykani naciskali na integrację europejskich państw a handel i transport były jednymi z narzędzi do osiągnięcia

Po wojnie Mercedes oferował samochody średniej klasy tonażowej z osiami o nacisku 8 ton.



nięcia tego celu. Już na samym początku pojawiły się trudności spowodowane różnymi limitami mas i wymiarów ciężarówek.

Przewoźnicy z krajów o bardziej restrykcyjnych limitach narzekali, że są na straconej pozycji w stosunku do operatorów mogących wykorzystywać pojazdy o większej ładowności. Każdy kraj bronił własnej polityki transportowej i dopiero po wielu dyskusjach państwa uchwały 19 września 1949 roku w Genewie Konwencję o ruchu drogowym. Stała się pierwszą próbą regulacji mas i wymiarów samochodów ciężarowych. Tekst okazał się jednak tak ogólny, że szybko stracił znaczenie.

Traktat powołujący Europejską Wspólnotę Węgla i Stali podpisali 18 kwietnia 1951 roku przedstawiciele sześciu krajów. W tym samym roku belgijski minister Paul-Henri Spaak zaproponował integrację branży transportowej do traktatu wspólnego i harmonizację stawek przewozowych.

Ta propozycja także spotkała się z oporem, a sprzeczne interesy

państw doprowadziły do jej pogrzebania. Doszło natomiast do porozumienia w sprawie ułatwień celnych. EKG ONZ we współpracy z IRU w 1954 roku przygotowała Konwencję dotyczącą ułatwień celnych dla przewoźców pasażerskich oraz Generalne porozumienie dotyczące ekonomicznych regulacji w międzynarodowych przewozach drogowych. W kolejnym roku państwa przyjęły Porozumienie w sprawie znaków drogowych i prac drogowych.

W 1955 roku na żądanie EKG ONZ, IRU powołała specjalizowane stowarzyszenie Transfrigoroute Europe, aby ułatwić transport towarów łatwo psujących się. Samochody przewożące łatwo psującą się żywność nie musiały tracić czasu na granicach.

IRU wraz z Międzynarodową Izbą Handlową, International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) oraz Insurance Union przygotowały raport wstępny nazwany Raportem Bagge, który stanowił bazę dla stworzenia Konwencji ONZ dotyczącej drogowego przewozu rzeczy (CMR), która datowana jest na 19 maja 1956

roku. Przystąpiło do niej 10 państw (Austria, Belgia, Dania, Francja, Holandia, Jugosławia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Polska i Włochy).

Konwencja weszła w życie dopiero w 1961 roku. Opóźnienie wzięło się z kłótni nadawców i przewoźników, którzy spierali się o sposób naliczania i wysokość odszkodowania za straty powstałe w transporcie.

W 1956 roku pojawiły się: Konwencja celna o czasowym wwozie pojazdów użytkowych, Konwencja celna o obrocie kontenerowym, Konwencja o opodatkowaniu samochodów używanych do międzynarodowych przewozów pasażerskich, Konwencja o opodatkowaniu samochodów używanych do międzynarodowych przewozów towarowych. Ten pakiet legislacyjny stał się kamieniem węgielnym przewozów drogowych.

Międzynarodowe spojrzenie

Równie znaczące zmiany zachodziły w wielkiej polityce, spowodowane szybkim rozwojem gospodarczym i związaną z tym chęcią wprowadze-

nia ułatwień w handlu międzynarodowym. Traktaty Rzymskie z 25 marca 1957 roku powołały od 1 stycznia Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Był to krok w kierunku wspólnego rynku. Artykuł 74 traktatu mówił o liberalizacji transportu drogowego, natomiast art. 75 wymagał od Rady Ministrów stworzenia wspólnych reguł przewozów międzynarodowych, natomiast art. 77 przewidywał koordynację prac przez Radę Ministrów.

Tymczasem przewoźnicy oczekiwali ułatwień i ujednoczenia reguł technicznych. W 1952 roku sekcja Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ powołała Grupę Roboczą nr 29 (WP29) w celu przygotowania wymagań technicznych dla samochodów. WP29 współpracowała z podobną komisją EWG.

Kluczową sprawą stały się naciski osi, a stroną w tych dyskusjach byli nie tylko przewoźnicy samochodowi oraz zarządy dróg, ale także koleje i nadawcy, którzy oczekiwali jak najtańszego transportu.

Ponieważ pracę prowadziła europejska komisja ONZ, politycy wzięli pod uwagę doświadczenia wszystkich krajów, przede wszystkim USA, gdzie transport samochodowy rozwijał się najszybciej.

W Ameryce wraz z rosnącymi przewozami coraz częściej okazywało się, że samochody ciężarowe są zbyt małe. Przedsiębiorcy wskazywali, że ładowność zestawu w zależności od regulacji stanowych sięga od kilkunastu do 20 ton, gdy ładowność wagonów kolejowych wynosi 60 ton.

Za powiększeniem wymiarów pojazdów byli także amerykańscy producenci naczip i zabudów. Wyliczali, że koszty prowadzenia firmy przewozowej (podatki, pensje) w USA tak bardzo wzrosły, że przedwojenne regulacje nie dają możliwości zarobku.

Nadwoziowcy uważali, że szerokość pojazdów powinna być zwiększona do 102 cali (2,59 m), co zapewni więcej miejsca dla bliźniaczych kół, umożliwi lepsze chłodzenie bębnow oraz zwiększy stabilność porzeczną auta.

Władze zwlekały z podjęciem decyzji, za to podniosły w 1949 roku limit prędkości ciężarówek: dla sztywnych z 28 mph do 35 mph (56 km/h), zaś z przyczepami i naczipami z 23 do 26 mph (42 km/h).

Drogowcy mają głos

Ostatecznie federalne przepisy od 1 lipca 1956 roku zwiększyły maksymalną masę zestawu do 72 tys. funtów (32,7 tony), nacisk osi pojedynczej do 18 tys. funtów (8,1 tony) i podwójnej do 32 tys. (14,5 tony). Szerokość nie mogła przekraczać 96 cali (2,43 m).

Szerokość była mniejsza od postulowanej przez przemysł, bo amery-

Koleje Niemieckie spowodowały wprowadzenie od 1954 roku podatków od samochodów ciężarowych skierowanych na utrzymanie kolei, technicznych restrykcji wymiarów samochodów, zakazu jazdy ciężarówek w niedziele, obowiązkowego wyposażenia aut w tachografy.

kańskie drogi w większości składały się z jednopasmowych, wąskich szlaków, które z trudem mieściły gęstniejący ruch.

Przeciwnie liberalizacji były także wpływowe koleje. Lata wojny przyniosły kolejom spore zyski, jednak po wojnie popyt na przewozy szynowe powtórnie zmalał, w 1949 roku o 28 proc. w stosunku do 1944 roku i kolej nie chciała wzmocnić konkurenta.

Amerykanie jako pierwsi przeprowadzili próby wpływu nacisku osi na trwałość nawierzchni dróg. Badania prowadziła rządowa agencja AASHO (American Association for State Highway Officials) na torze testowym. Wybudowała go w Ottawie w stanie Illinois pomiędzy sierpniem 1956 i wrześniem 1958 roku.

Seria testów wykonanych od października 1958 roku do listopada 1960 roku posłużyła do analizy problemu i lepszego zrozumienia przez specjalistów AASHO oddziaływania kół na jezdnię.

Badania wykazały, że tempo niszczenia nawierzchni jest zależne od kwadratu nacisku osi. Do tych badań odwoływała się Komisja Europejska podczas tworzenia wytycznych oraz krajowe grupy robocze, w tym francuska Komisja Laval. Dane z badań posłużyły jako podstawa tworzonego w UE systemu ograniczeń wymiarów i mas.

Nie wszyscy jednak godzili się na przeszczepianie amerykańskich badań na europejski grunt. Prezes zakła-

dów Berliet Paul Berliet przekonywał, że rezultaty amerykańskich badań nie są wiarygodne w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej z powodu różnic w budowie dróg pomiędzy regionami.

Berliet argumentował, że drogi budowane przez AASHO miały delikatną strukturę, aby przyspieszyć zniszczenie. Na dodatek ich konstrukcja nie była przystosowana do przemarzania.

Francuz wskazywał także na wyni-

ki prób z Lahr w Niemczech, które pokazywały ściślejsze powiązanie zniszczenia nawierzchni z częstotliwością przejazdów niż z wielkością nacisku osi. Z tych powodów także MAN był przeciwny zastosowaniu w Europie rezultatów badań AASHO.

Kolejarze żądają ochrony

W Niemczech także trwały zmagania zwolenników i przeciwników cięższych samochodów. Koleje Niemieckie, które miały duży wpływ na federalną politykę transportową, spowodowały wprowadzenie utrudnień dla przewoźników drogowych. Od 1954 roku pojawiły się podatki od samochodów ciężarowych skierowane na utrzymanie kolei, techniczne restrykcje wymiarów samochodów, zakaz jazdy ciężarówek w niedziele, doprowadzono także do wprowadzenia tachografów.

Żadne ograniczenia nie były jednak w stanie spowolnić rozwoju tak potrzebnego gospodarce transportu drogowego. Przez całą dekadę lat 50. tempo wzrostu ilości ładunków przewożonych samochodami wynosiło 10 proc. rocznie.

Gdy okazało się, że kontrolowane przez koleje ceny nie dość skutecznie zniechęcały do korzystania z ciężarówek, w latach 1955-1958 rząd podniósł pięciokrotnie podatek od dalekodystansowych przewozów samochodowych, co zaznaczyło się 11-procentowym spadkiem tego typu usług.

Niemiecki minister transportu Hans-Christoph Seeböhm wskazywał, że od 1950 do 1954 roku przewozy samochodowe (w tonach) niemal podwoiły się, gdy kolejowe wzrosły o niecałe 15 proc. Równie źle wyglądała statystyka, gdy wzięto pod uwagę udziały: ciężarówki powiększy-

napędowej właśnie 13 ton. Taki standard przyjęły władze po wojnie, gdy dużym powodzeniem cieszyły się kupowane z demobilu amerykańskie zestawy z ciągnikiem o nacisku 13 ton pojedynczej napędzanej osi. Berliet, Bernard, Willeme, Unic produkowali właśnie takie ciągniki siodłowe.

wę normy nacisków osi, jednak bez efektów. Obaj niemieccy producenci nie oferowali ciężkich modeli i nie było w ich interesie otwieranie rynku dla konkurencji, nawet krajowej, jak Faun lub Kaelble.

Niemiecka administracja przez kilkanaście lat opierała się wprowadzeniu w Europie 13-tonowego standardu, wybierając amerykańskie normy. Zarazem niemieccy przemysłowcy (zleceniodawcy transportu), chętnie wybraliby cięższy standard.

Spór o naciski osi miał także wymiar globalny: czy EWG powinna przyjąć 10-tonowy standard nacisku osi i przyjąć w ten sposób amerykańskie normy (większość stanów wybrała 10 ton, władze federalne usankcjonowały ten wybór dopiero w 1974 roku), co ułatwiłoby sprzedaż amerykańskich ciężarówek bez modyfikacji w Europie i europejskich w USA?

Francuscy producenci byli szczególnie aktywni, domagając się od polityków norm, które postawiłyby tamę amerykańskiej ekspansji w Europie. Wskazywali na coraz większą sprzedaż amerykańskich ciężarówek Mack we Francji i w Holandii.

Dwa obozy

W październiku 1960 roku Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT) przyjęła w Hadze rezolucję promującą unifikację mas i wymiarów. Ponieważ pomysły były blisko niemieckich (wówczas bardzo restrykcyjnych), nie zostały zaakceptowane przez Holandię i Włochy, natomiast ratyfikowały je Niemcy i Francja, mimo sprzeciwu producentów ciężarówek.

W kolejnych latach Komisja Europejska podjęła kilka prób ujednoczenia regulacji mas i wymiarów ciężarówek, jednak pomimo tych wysiłków kilka kwestii pozostało nierozwiązanych, przede wszystkim wielkość nacisku osi.

Ta niewyjaśniona sytuacja była niewygodna dla przewoźników i producentów taboru. Firmy transportowe, niepewne reguł, opóźniały wymianę taboru. Producenci ponosili wysokie koszty dostosowania modeli do wymagań eksportowych. Rząd włoski zdecydował się opublikować w październiku 1961 roku krajowe regulacje. Państwa Beneluksu przyjęły włas-

Nacisk 13 ton możliwy był także dzięki innowacjom poczynionym przez producenta opon Michelin. Ten dostawca opanował produkcję opon radialnych, które miały wyjątkowo niskie opory toczenia i upowszechniły się w latach 50. Michelin uważał, że standardem powinno być 13 ton.

Michelin oraz Dunlop brały udział w ADPVI (Association for the Development of the Productivity of Commercial Vehicles), stowarzyszeniu założonym w 1959 roku przez Paula Berlieta dla wsparcia prac nad adopcją 13-tonowej regulacji.

Członkami ADPVI były poza wymienionymi: Pegaso, Marrel, Kleber-Colombes i Unic. Członkowie stowarzyszenia skontaktowali się z pracownikami Komisji Gospodarczej i Społecznej KE, członkami europarlamentu, przygotowali ulotki mówiące o zaletach przyjęcia większych nacisków osi. Robili to tylko w ich mocy, aby europejskie grupy robocze odrzuciły wynik prób AASHO.

W kwietniu 1958 roku odbyły się nawet negocjacje pomiędzy Renault i Mercedeselem w sprawie przyjęcia 10-tonowego standardu w Europie. Niemcy właśnie zmniejszyli dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej z 10 do 8 ton. Renault proponowało powrót do poprzednich regulacji. W sprawozdaniu delegacja francuska przyznawała, że Niemcy są za przyjęciem 13-tonowego limitu, jednak żaden z nich nie chciał złożyć podpisu na dokumencie, wskazując na jasne stanowisko ministra Seeböhma.

Renault kilkakrotnie konsultowało z Daimler-Benz i Volkswagemem spr-

Francuscy producenci byli szczególnie aktywni, domagając się od polityków norm, które postawiłyby tamę amerykańskiej ekspansji w Europie. Wskazywali na coraz większą sprzedaż amerykańskich ciężarówek Mack we Francji i w Holandii.

ły je z 60 do blisko 69 proc., a koleje zmniejszyły z 30 do 20,5 proc. Niemiecki parlament podzielił rządowe obawy o przyszłość kolei i zaakceptował propozycję restrykcyjnych przepisów w marcu 1955 roku, weszły one w życie 1 stycznia 1958 roku.

Obniżono maksymalny nacisk pojedynczej osi napędowej z 10 na 8 ton. Przeciw zmianie było BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie, niemieckie stowarzyszenie przemysłu), które argumentowało, że nowa regulacja jest sprzeczna z regułami wspólnego rynku. Jednak państwo postanowiło chronić koleje, które gwałtownie traciły udziały w przewozach.

BDI uważało również, że minister robi wszystko, aby opóźnić na szczeblu unijnym porozumienie dotyczące wspólnych mas i wymiarów ciężarówek. Stowarzyszenie podkreślało, że na dodatek ministerstwo nie osiągało celów, pod jakimś wprowadziło nowe regulacje: zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z badań IRU wynikało, że Niemcy mają jedną z najgorszych sieci drogowych wśród badanych 13 państw Europy. BDI wskazywało na niedostateczną sieć drogową, na którą z powodu nowych regulacji wjedzie więcej pojazdów. BDI alarmowało także, że rośnie liczba wypadków drogowych.

Kto kogo przekona?

Francuzi obstawali przy 13-tonowym limicie, który wynikał z historycznej zaszłości. Była nią popularność naczepr współpracujących z ciągnikami siodłowymi o nacisku pojedynczej osi



Przykład francuskiego zestawu z osią napędową o nacisku 13 ton.

ne przepisy w październiku 1962 roku.

W Europie państwa podzieliły się na dwa obozy: będący za 10-tonowym limitem dla pojedynczej osi i przeciwny, opowiadający się za 13-tonowym. NRF i Holandia optowały za naciskiem 10 ton i po 1973 roku uzyskały wsparcie Wielkiej Brytanii, Danii oraz Irlandii, gdy te kraje dołączyły do EWG.

Francuzom i Włochom zależało na utrzymaniu dochodowości sektora transportowego, zaś krajom z przeciwnej grupy na uniknięciu wysokich kosztów przebudowy dróg w razie dopuszczenia samochodów z 13-tonowym naciskiem osi. Ważnym argumentem była także ochrona kolei przed samochodową konkurencją.

W połowie lat 60. rząd francuski opowiadał się za 13 tonami nacisku, co pozwoliłoby ograniczyć rynkowe wpływy angielskiej i amerykańskiej konkurencji. Spośród dużych państw z własną produkcją ciężarówek, Francja czuła się najsłabszym. Niemcy produkowali dwa razy więcej samochodów ciężarowych, Wielka Brytania

cztery razy więcej, a USA piętnaście razy więcej niż Francja.

Paul Berliet uważał, że dopuszczenie mniejszych nacisków osi było próbą anglo-amerykańskiego przemysłu samochodowego, aby sprzedawać w Europie ciężarówki bez żadnych modyfikacji. 10-tonowy limit faworyzowałby także niemieckich producentów. Tymczasem już w połowie 1971 roku mieli oni jedną trzecią francuskiego rynku.

Berliet uważał, że przyjęcie mniejszego limitu zada firmie straty. Rząd początkowo szacował odszkodowania dla tej firmy na poziomie 33 mln francuskich franków i 7-9 mln francuskich franków dla Saviem (należący do Renault producent ciężarówek). Po ponownej analizie administracja wyliczyła, że odszkodowanie dla Berlieta mogłoby wynosić 83-111 mln francuskich franków.

Komisja zniecierpliwiona długimi negocjacjami zaproponowała w styczniu 1976 roku „europejski standard”, czyli 5-osioowy zestaw o dmc 40 ton, z naciskiem osi napędowej 10 ton

i mocą jednostkową 7 KM/tonę.

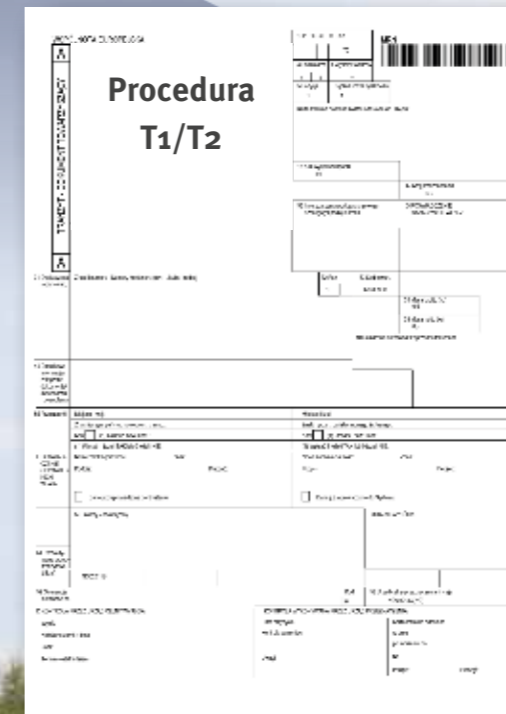
Państwa członkowskie nie poparły tej propozycji, za to 18 maja 1978 roku 6 krajów osiągnęło kompromis i zgodziło się na 11 ton nacisku osi. Jednak i ta regulacja nie weszła w życie z powodu sprzeciwu nowych krajów członkowskich, przede wszystkim Wielkiej Brytanii, która nie chciała odstąpić od 10 ton. Duńczycy zapowiedzieli, że zostaną przy 8-tonowym limicie.

Ostatecznie Rada Europy doszła do porozumienia i Komisja Europejska przygotowała dyrektywę z 24 lipca 1986 roku, która od 1 stycznia 1992 roku wprowadzała jako unijny standard pojazdy z naciskiem 11,5 tony na pojedynczą oś napędową: w pół drogi między propozycją francuską i niemiecką. Jedynie Wielka Brytania oraz Irlandia zachowały czasowo limit 10,5 tony na oś.

Korzystałem z opracowania Marine Moguen-Toursel „Emergence and transfer of vehicle safety standards: why we still do not have global standards”

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





Unijny Pakiet Mobilności Ubezpieczenie zdolności finansowej od 2501 kg DMC

LUTZ ASSEKURANZ

W 2022 wchodzi w życie szereg nowych regulacji zawartych w unijnym, pierwszym Pakiecie Mobilności, dlatego należy się przygotować. Lutz Assekuranz może być pomocny!

Przyjrzyjmy się bliżej trzem zapisom Pakietu Mobilności, które będą obowiązowały 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.

Wymóg zezwolenia od 2501 kg DMC, od 21 maja

Kolejną, ważną datą jest sobota, 21 maja 2022 r. Od tego dnia wszystkie transgraniczne przewozy wykonywane w ramach zarobkowego transportu drogowego pojazdami o masie powyżej 2,5 ton DMC będą podlegały obo-

wiązności uzyskania zezwolenia. To, co do tej pory dotyczyło przewoźników dysponujących pojazdami powyżej 3,5 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 wykazującej, że na każdy rok działalności transportowej jest w dyspozycji firmy kapitał w wysokości 1800 euro na pierwszy i po 900 euro na każdy kolejny pojazd silnikowy lub zespół pojazdów o masie 2,5 do 3,5 ton DMC – zawierając odpowiednie ubezpieczenie działalności zawodowej przewoźnika drogowego. Jest to produkt, który Lutz Assekuranz, jako jeden z pionierów w tej dziedzinie, oferuje z po-

wodzeniem 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.

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 r.

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!

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 przypominaemy 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 urzędowego zatrzymania pojazdu, które następnie spowoduje opóźnienie dostawy lub nawet utratę towaru z powodu konfiska-

ty/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.

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



UZEMNIENIE ZAUFANIA
KOMPETENTNE DORADZTWO
SZYBKĄ LIKWIDACJĄ SZKÓD
SIĘĆ EKSPERTÓW
RZETELNA INFORMACJA

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

<p>Punkt kontaktowy w Warszawie ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa tel.: (22) 536 18 84, fax.: (22) 536 18 85 lutz@zmpd.pl</p>	<p>Biurowo w Wiedniu Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H. A-1120 Wien Meidlinger Hauptstr. 51-53 tel.: +43 1 8175573 16 office@lutz-assekuranz.eu</p>	<p>Regionalne punkty kontaktowe: 68 328 34 72 Zielona Góra 723 688 208 Szczecin 723 688 221 Stryków 17 860 32 48 Rzeszów</p>
--	---	---

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

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

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

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

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

Fotoradar z mikrofonem

Ponad 600 zł mandatu będą mogli dostać kierowcy złapani przez nowe foto-urządzenie zamontowane przy ulicach Francji w Paryżu, Nicei i Lyonie. Radary nie mierzą prędkości, a liczbę decybeli emitowanych przez samochód czy motocykl. Na razie trwają testy, ale od czerwca ruszy normalna praca. System będzie zautomatyzowany, tak jak w przypadku normalnych fotoradarów.

Więzenie za tablice

Ministerstwo Sprawiedliwości przygotowuje zmiany w Kodeksie karnym. Pojawiła się propozycja, żeby kradzież tablic rejestracyjnych stała się przestępstwem zagrożonym karą więzienia od 3 miesięcy do 5 lat. Dziś kara to góra miesiąc aresztu i 5000 zł grzywny. Nowe prawo zrówna kradzież tablic ze znacznie groźniejszymi przestępstwami, takimi jak na przykład namawianie do samobójstwa.

Utrata samochodu za alkohol

Kolejne zmiany w Kodeksie karnym dotyczą pijanych kierowców. Rząd przyjął projekt zmian, które przewidują konfiskatę samochodu w przypadku prowadzenia pod wpływem alkoholu. Jeśli kierowca zostanie przyłapany z zawartością ponad 1,5 promila alkoholu we krwi, straci samochód. Jeśli samochód nie należy do niego, straci jego równowartość. Również straci samochód ten, kto spowoduje wypadek mając ponad 0,5 promila. Limit 0,5 promila będzie też dotyczył recydywistów, niezależnie od tego, czy wpadli podczas kontroli, czy po kolizji.



600 zł mandatu dla zbyt głośnych pojazdów

Boom na elektryki i hybrydy

W styczniu 2022 zarejestrowano w Polsce aż o 30 proc. więcej nowych samochodów hybrydowych i elektrycznych w porównaniu do ubiegłego roku. Było to 6 tys. egzemplarzy takich aut. Najwięcej klasycznych hybryd, bo aż 4700. Elektryki miały w tej grupie mniejszy udział, ale większy wzrost, bo zarejestrowano aż dwa i pół razy więcej aut na prąd. Największym elektrycznym hitem stał się Ford Mustang Mach E. Na polskie drogi wyjechały 93 takie auta.

Unia nie chce hybryd plug-in

W Unii Europejskiej pojawia się coraz więcej nieprzychylnych głosów na temat hybryd typu plug-in, czyli ładowanych z gniazdzka. Tego typu samochody mogą pokonywać kilkadziesiąt kilometrów na samym prądzie. Problem w tym, że kierowcy nie chcą ich ładować, a wtedy jazda nie jest ekologiczna. Podawane przez producenta dane dotyczące zanieczyszczeń i spalania też przestają być aktualne, jeśli baterie są puste. Być może pojawią się wkrótce naciski, żeby producenci sprzedawali więcej elektryków, a mniej takich hybryd.

Szkoda całkowita

Powstał ranking samochodów, które najczęściej ulegają szkodzie całkowitej. Na podstawie zgłoszeń ubezpieczycieli ustalono, które samochody najczęściej ulegają szkodzie jakiej nie oplaca się naprawiać na koszt ubezpieczyciela. Wygrało BMW serii 3 - aż 3,9 proc. egzemplarzy uległo szkodzie wycenionej na około 40 tys. zł. Samochody wróciły na drogi po naprawach przeprowadzanych później na własną rękę w niezależnych serwisach. Na drugim miejsc jest Audi A3, a na trzecim Audi A6.

Alkohol po wypadku

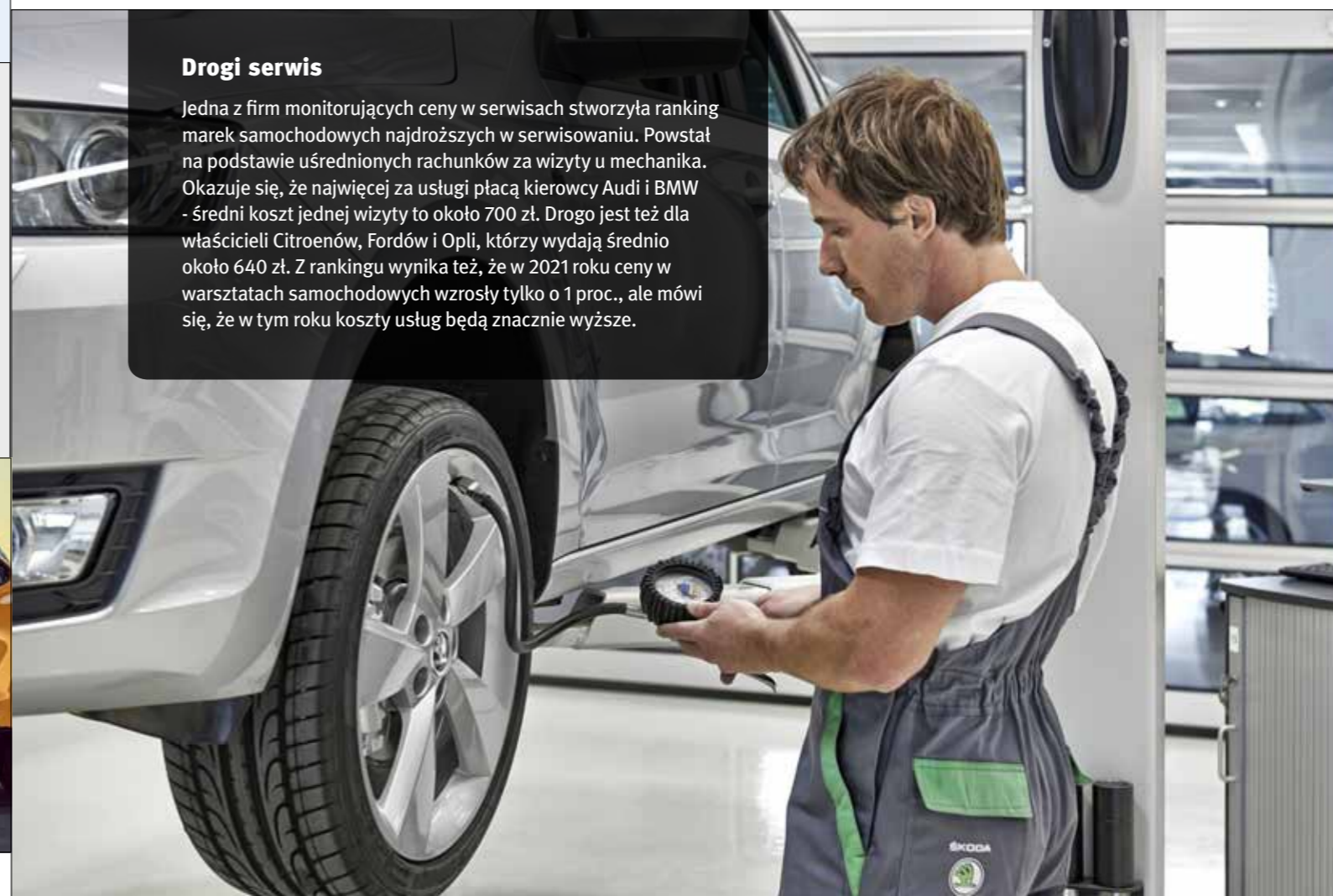
Ministerstwo Sprawiedliwości przygotowało projekt, który przewiduje zmiany w traktowaniu kierowców, którzy piją alkohol tuż po zdarzeniu drogowym. Często ta technika ma zamaskować fakt, że prowadzili pod wpływem. Zgodnie z projektem uczestnik wypadku, który napije się alkoholu nawet już w obecności patrolu policji, będzie traktowany jak osoba prowadząca pod wpływem.

Drogi serwis

Jedna z firm monitorujących ceny w serwisach stworzyła ranking marek samochodowych najdroższych w serwisowaniu. Powstał na podstawie uśrednionych rachunków za wizyty u mechanika. Okazuje się, że najwięcej za usługi płać kierowcy Audi i BMW - średni koszt jednej wizyty to około 700 zł. Drogo jest też dla właścicieli Citroenów, Fordów i Opli, którzy wydają średnio około 640 zł. Z rankingu wynika też, że w 2021 roku ceny w warsztatach samochodowych wzrosły tylko o 1 proc., ale mówi się, że w tym roku koszty usług będą znacznie wyższe.

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 najlepiej znają kierowcy BMW, przynajmniej ci z Wysp. 1001 kierowcom zadano pięć pytań dotyczących różnych zagadnień drogowych. Najlepiej odpowiadali kierowcy Citroenów, a najgorzej BMW.



Skorpiony, makaron i samochody, czyli Dakar 2022

Co zaskoczyło mnie na Rajdzie Dakar? Zimno! Co było najbardziej przelomowe? Rajdówki Audi napędzane piekielnie wyjąłymi silnikami na prąd.



przewoźnik nr 80



Kacper Jeneralski

Tegoroczny, już 44. Rajd Dakar ze sportowej strony był pełen nowości. Czołówka kierowców przesiadła się z aut typu buggy napędzanych na tylną oś do ogromnych aut 4x4 klasy T1+. Regulamin pozwolił montować w nich znacznie większe koła, zarezerwowane do tej pory dla buggy.

Teraz auta 4x4 mają 37-calowe opony zamiast 32-calowych. Nowe „tejedynki” mają też szerszy rozstaw kół. Efekt? W 2021 roku Stephane Peterhansel zwyciężył w buggy, w tym rajdzie najszybsze auto tego typu prowadzone przez Kubę Przygońskiego było szóste. Czołówkę zdominowały T1+. Wielkim wydarzeniem było wejście do gry fabrycznego zespołu Audi. To wiel-

ka inwestycja marki w rajdy 4x4, połączona z rewolucją. Audi RS Q e-tron to hybryda. Dwa silniki elektryczne umieszczone są na dwóch osiach, a pomiędzy nimi znajduje się bateria oraz spalinowy generator prądu.

Ekspresowy wyjazd na Dakar

O tym, że przyjdzie mi relacjonować tegoroczny, styczniowy terenowy maraton dowiedziałem się na dobę przed wyjazdem, tyle czasu zostało na spakowanie. Co potrzebne jest na Dakarze? Namiot, porządny śpiwór, materac, plecak i ciepłe ubrania! Jak zimno tam bywa, miałem okazję przekonać się już pierwszej nocy w namiocie.

Znaczna część osób podążających za rajdem, ale też mechanicy czy obsługa techniczna, śpi w namiotach. Dakarowy biwak to wielkie wę-



drowne miasteczko, które nigdy nie zasypia. Przez całą dobę słychać tu generatory prądu, klucze udarowe, silniki i kompresory ze sprężonym powietrzem.

Od trzech lat impreza rozgrywana jest w Arabii Saudyjskiej, a tam w styczniu bywa zimno. Dżudda, z której startował maraton, przywitała nas piękną pogodą i 30 stopniami Celsjusza. Tuż po starcie na pierwszym biwaku, położnym na wyży-

nie koło miasta Ha'il, mogłem się przekonać, że pustynia to nie tylko upał.

Temperatura w nocy w namiocie spadała do 4 stopni, w dzień czasem nie przekraczała 14. Do tego doszły ulewy, które przetrwały się powódź. To o tyle osobliwe, że przeważnie jest tu sucho. Średnio w tym kraju spada rocznie 9 cm deszczu.

Nocleg w Rijadzie w hotelu w połowie rajdu był na-



grodą i szansą na zregenerowanie się. Druga połowa rajdu to już wyższe temperatury i wiatr unoszący ogromne ilości piasku. Ten wlezi wszędzie, pod ubrania, do butów, do namiotów (nawet kiedy są zamknięte) i we wszystkie szczeliny sprzętu elektronicznego, fotograficznego czy filmowego.

W pustynnej Arabii Saudyjskiej

Saudyjczycy zadeklarowali, że będą organizować Rajd Dakar przez 10 lat, a ta edycja była trzecia. Półwysep Arabski, na którym leży Arabia Saudyjska, to najgorętsze miejsce na ziemi. Latem temperatura osiąga 54 stopnie. Zapytałem raz

kierowcę taksówki co robi, kiedy jest tak gorąco. Odpowiedział, że siedzi w domu z zasłoniętymi oknami i pije herbatę.

Dopiero wieczorem ulice miast ożywają, wtedy da się przeżyć na zewnątrz. Prawie cała powierzchnia kraju to pustynia, a pod nią znajduje się 25 proc. światowych zasobów ropy naftowej. Nic dziwnego, że paliwo kosztuje tam w przeliczeniu 2,5 zł, a terenowe samochody z dużymi silnikami są bardzo popularne. W Arabii Saudyjskiej obowiązuje surowe prawo. Zakazany jest alkohol i w przeciwieństwie do innych muzułmańskich krajów nie ma go nawet w hotelach. Za picie grozi kryminal.

Prawa kobiet, które publicznie chodzą całkiem zakryte, są znacząco ograniczone. Dopiero w 2018 roku pozwolono kobietom samodzielnie prowadzić samochody. Narkotyki to temat karany śmiercią, a nawet niektóre leki nieświadomie przywiezione do kraju mogą być źródłem kłopotów. Pornografia to sprawa kryminalna, a za nią mogą być uznane materiały, które w naszym świecie pornografią nie są.

Cały internet jest kontrolowany, komunikatory nie mogą być szyfrowane. Instytucja państwowa, która zajmuje się kontrolą całego internetowego ruchu, pilnuje nie tylko szacunku do Koranu. Wszelkie sprzeciwy wobec władzy są bezwzględnie karane, za działalność wrotową można stracić życie.

W porównaniu do rozśpiewanej i roztańczonej Ameryki Południowej nowe miejsce Dakaru jest więc bardzo surowe. Jest jednak pewien plus. Bezwzględna kontrola spowodowała, że Arabia nie ma tak wielkiego problemu z koronawirusem. To być może uratowa-

ło Dakar w dobie pandemii i w ogóle umożliwiło jego organizację.

Debiut Audi

Przedziwna maszyna, jaką jest Audi RS Q e-tron, napędzana jest silnikami elektrycznymi. Jednak przy dzisiejszym stopniu zaawansowania prac nad bateriami, pokonywanie kilkuset kilometrów odcinków dziennie nie byłoby możliwe bez postoju.

Dlatego za plecami kierowcy i pasażera znajduje się dwulitrowy, czterocylindrowy spalinowy silnik. Jednostka pochodzi z wyścigów DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) i produkuje prąd przez cały czas. Jednak kiedy auto jedzie słychać złowrogie wycie elektrycznych komponentów. W przeciwieństwie do drogowych elektryków, te silniki wcale nie są ciche. Dźwięk jest nieco przerażający, nawet kiedy auto stoi wydobywają się z niego kosmiczne dźwięki.

Zdaniem konkurencji na samej baterii niemiecka rajdówka nie przejechałaby nawet prologu. Efekt jest taki, że na etap Audi, choć napędzane elektryką, i tak zabiera 300 litrów paliwa w baku. To dużo, ale konkurencja, czyli auta czysto spalinowe biorą 600 litrów benzyny.

Pod kątem konstrukcji wszystko poza układem napędowym jest tu standardowe, jak w innych samochodach na Dakarze. Przestrzenna rurowa klatka bezpieczeństwa, oczywiście z karbonu, zawieszenie o potężnym skoku z zawanowanymi amortyzatorami typu „coil over”.

Audi ma w sumie aż 3 silniki i baterię. Jest przez to o około 200 kilogramów cięższe od konkurencji. To mogło być główną przy-

czyną kłopotów zespołu w pierwszej połowie rajdu. Już drugiego dnia Stéphane Peterhansel urwał koło. 14-krotny zwycięzca Dakaru uderzył w kamień, zdeformował koło i dosłownie wyrwał tylną piastę z fragmentami elementów zawieszenia.

Tego typu usterki zdarzały się dzień po dniu nie tylko Peterhanselowi. Mniejsze lub większe kłopoty z autem mieli też Carlos Sainz i Mattias Ekström. Audi przed startem w Dakarze nie wzięło udziału w ramach treningu w żadnym innym rajdzie.

To był sportowy debiut konstrukcji. Przed rajdem odbywały się tylko testy, między innymi w Hiszpanii. Kłopoty z zawieszeniem mogły być spowodowane większą masą auta. Jednak po dniu przerwy w połowie rajdu usterki zniknęły. Kierowcy hybryd zaczęli wygrywać etapy. To tempo pozwala powiedzieć z całą pewnością, że w przyszłym roku Audi będzie zdolne wygrać rajd.

Czołówka

W tym roku zwyciężył prawdopodobnie najbardziej sympatyczny dakarowiec, czyli wiecznie uśmiechnięty Katarczyk Nasser Al-Attiyah. Prowadził swoją toyotę specyfikacji T1+ pewnie i przez cały rajd utrzymywał bezpieczną przewagę nad rywalami. Nasser był do bólu konsekwentny i skoncentrowany. To najsukceszniejsza metoda wygrywania Dakaru: przez dwa tygodnie jechać szybko, ale bez nadmiernego ryzyka. I tak Katarczyk dopisał czwarte zwycięstwo w Dakarze do swojego CV.

Drugi był wirtuoz rajdów płaskich, siedmiokrotny mistrz świata WRC,

czyli Sebastien Loeb. Trzeci na podium zameldował się Yazeed Al-Rajhi, kierowca pochodzący z Rijadu, stolicy Arabii Saudyjskiej. Przyniósł gospodarzom wiele radości pokazując klasę na oesach. Yazeed jest tak popularny w swoim kraju, że nawet kierowca taksówki pytał mnie, czy go znam.

A co z klasą ciężarówek? Tu przez prawie cały rajd było niemal pewne, że wygra Kamaz. Rosjanie zdominowali tę klasę w ostatnim czasie. Kamaz to dla nich niemal religia. Rajd wygrał Dmitry Sotnikov w Kamazie. Pojazdy tej marki zajęły nie tylko całe podium, ale również 4. miejsce, nie dając szans konkurentom.

Tragiczny wypadek

Ostatniego dnia otrzymaliśmy informację o wypadku, do jakiego doszło na publicznej drodze. Samochód serwisowy ekipy PH Sport zderzył się z cywilnym samochodem ciężarowym. Do wypadku doszło w czasie podróży na metę rajdu. Niedługo po tym władze rajdu poinformowały o śmierci 20-letniego Quentina Levallee. Członek francuskiego zespołu stał się 68. ofiarą śmiertelną w historii rajdu.

Życie na biwaku

Funkcjonowanie w biwakuwej rzeczywistości nie jest zupełnie łatwe. Powtarzalność codziennych czynności, przeprowadzki z biwaku na biwak samolotem, czy składanie zakurzonego namiotu nad ranem powoduje, że pod koniec rajdu każdy uczestnik tej imprezy myśli o powrocie do domu. Każdy, od kierowcy, przez kucharza, dziennikarza czy sprzętacza musi przejść swój dwutygodniowy maraton.





Przed wyjazdem na pustynię moją uwagę wzbudził jeden niepokojący fakt, o którym przeczytałem w sieci. Półwysep Arabski zamieszkały jest przez najbardziej jadowitego skorpiona na świecie. To *Androctonus crassicauda*. Jest w stanie zabić zdrowego mężczyznę. Kiedy połączymy taką wiedzę z widokiem namiotu, wyobraźnia zaczyna działać, a człowiek zagłada do butów, kiedy je zakłada. Nie spotkałem skorpiona. Bardziej doświadczeni uczestnicy imprezy uspokoili mnie, że oni też nie mieli z nim do czynienia w poprzednich latach. Być może

dlatego, że biwaki znajdowały się na płaskich piaszczystych terenach, których ta istota ponoć nie zamieszkuje.

W Arabii Saudyjskiej wieprzowina jest surowo zabroniona, nie wolno jej jeść, a nawet posiadać. Kuchnia to głównie wołowina, drób oraz, a może przede wszystkim, baranina. Przy wielu zakazach i surowym prawie jedno trzeba Saudyjczykom przyznać: kuchnię mają świetną.

Chętnie czerpią też z kuchni innych krajów, na przykład burgery robią wyśmienite. Dlatego dakarowa stołówka jest ulubio-

nym miejscem wszystkich mieszkańców biwaku. Poza daniami serwowanymi o określonych porach jest tam jedna święta rzecz. To miska makaronu. Niezależnie od pory dnia i nocy zawsze można liczyć na ciepłą pastę serwowaną od ręki.

Kiedy zawodnicy wracają spóźnieni po kłopotach na etapie, kiedy mechanicy kończą naprawy samochodów nad ranem, zawsze czeka na nich jedzenie. Motocykliści, którzy narażeni są na największy wysiłek, otrzymują szybką przekąskę w papierowej torbie od sędziów na mecie każdego etapu. W ich przypadku regeneracja jest najbardziej istotna, ale wszystkich obowiązuje ta sama zasada – trzeba dużo jeść, znacznie więcej niż zwykle.

Dakar Classic

Równoległe z głównym rajdem rozgrywany jest też Dakar Classic, czyli rajd samochodów, które startowały w Dakarze przed rokiem 2000. To impreza polegająca na jeździe na regular-

ność. Są sportowe emocje, ale nie ma typowego ścigania na czas. Chodzi o to, żeby pokonywać kolejne części odcinków specjalnych ze średnią prędkością podaną w opisie trasy. Najlepsze w Dakarze Classic są samochody, które w nim startują. Odwiedzanie parku serwisowego z klasycznymi rajdówkami to jak oglądanie kolekcji najfajniejszych „resoraków”. W stawce pojawiło się kilka egzemplarzy Porsche 911, stare Toyota Land Cruiser, ale też auta rajdowe z dawnej grupy „B”. Te ostatnie zostaną wykreślone z regulaminu, już w tym roku zostały dopuszczone warunkowo.

Classic zaczyna być coraz bardziej popularny i rozrasta się, dlatego organizator postanowił zawęzić trochę grupę samochodów dopuszczanych do tej imprezy. W końcu to rajd towarzyszący.

Jak człowiek czuje się po rajdzie? Każdy chce wracać do domu. Każdy jest w swego rodzaju transie, ale niemal każdy po paru dniach odpoczynku wie, że chce kiedyś wrócić na Dakar. ■

ZALICZKOWY ZWROT PODATKU VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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



Upgreat.

Nowy Actros L. Bardziej odprężająca jazda, bardziej wydajna praca, bardziej komfortowe przebywanie w kabinie: Nowy Actros L definiuje na nowo klasę premium Mercedes-Benz Trucks. Więcej informacji na stronie internetowej www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

