

przewoźnik

UE otworzyła się dla Ukrainy

6

**Polska wprowadza
Pakiet Mobilności**

12

Licencje dla busiarzy

26

Piękno inteligencji

66



ZMPD **BOX**.pl

15 domen
1 urządzenie

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

Ukraińska konkurencja będzie mocniejsza

Komisja Europejska przyznała Ukrainie dostęp do unijnego rynku przewozów drogowych. Ukraińscy przewoźnicy będą mogli wykonywać bez zezwolenia przewozy dwustronne i tranzytowe przez co najmniej najbliższy rok. Dodatkowo rządy krajów unijnych przyznały Ukrainie oraz Mołdawii status kandydata do Unii Europejskiej. Powyższe decyzje spowodują istotne zmiany w europejskim transporcie drogowym. Choć oba państwa staną się członkami Unii za wiele lat, już teraz wzrośnie konkurencja,

a musimy pamiętać, że w poczekalni jest jeszcze Gruzja. Może powtórzyć się sytuacja z czasów akcesji Polski do Unii Europejskiej. Wówczas kraje na podstawie indywidualnych decyzji znosiły zezwolenia i liberalizowały dostęp do własnych rynków transportu drogowego. Pamiętamy też dobrze nasze obawy, że mocne finansowo firmy z Niemiec zaleją nasz rynek. Dlatego ważne jest, aby otwarciu rynków towarzyszyło przyjęcie przez kandydujące państwa tych samych regulacji.

Nie ma odwrotu od elektrycznych ciężarówek

50

Napaść Rosji na Ukrainę przyspieszyła „zieloną rewolucję”, czyli przejście na elektromobilność, także w transporcie drogowym.

Ukraina w WPT

18

Kijów przygotował system elektroniczny do kontroli tranzytu, ale problemem będzie znalezienie gwarantów.

Ineos Grenadier

72

Nowe auto terenowo-użytkowe z Wielkiej Brytanii ma w sobie coś z Land Rovera Defendera, ale i z Mercedesa klasy G.



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 Gawęlczyk, 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 zastrzeżona sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum periodyku „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Na europejskim rynku będzie zamieszanie

6

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu o skutkach zniesienia zezwoleń dla ukraińskich przewoźników oraz przewidywanych zmianach na europejskim rynku transportu drogowego.



Wszystkie plagi egipskie transportu

10

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o nierównej walce przewoźników z administracją unijną i krajową.

Rządowa pomoc dla przewoźników

16

Przewoźnicy drogowi apelują o pomoc państwa. Wskazują, że ich konkurenci z innych krajów Europy już taką dostali.

Na europejskim rynku będzie zamieszanie	6
Wszystkie plagi egipskie transportu	10
Delegowanie kierowcy na terytorium Polski	12
Rządowa pomoc dla przewoźników	16
Ukraina wchodzi do WPT, ale przewozy na T1/T2 zaczną się nieprędko	18
Fotomorgana. Komu ciasteczka	20
Busiarze na unijnym torze przeszkód	26
Zagubione płatności myta	30
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	32
Zebrania Regionalne ZMPD	38
Nie ma odwrotu od elektrycznych ciężarówek	50
Ubezpieczyciele rozliczą kierowców i firmy z bezpieczeństwa jazdy	54
Sposób na rosnące koszty w transporcie: Jak oszczędzać dzięki telematyce?	58
Retro. Drobnica sprzed sześćdziesięciu lat	60
Piękno inteligencji	66
Pamiętajcie o terminach	68
Ineos Grenadier	72

Na europejskim rynku będzie zamieszanie

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu o przewidywanych zmianach na europejskim rynku transportu drogowego.

■ **Jaka jest opinia przewoźników o otwarciu przez Komisję Europejską unijnego rynku transportu drogowego dla ukraińskich firm?**

Dobrze, że Unia Europejska objęła wsparciem Ukrainę, że myśli w jaki sposób ułatwić funkcjonowanie jej gospodarki, ale nie może zapominać o własnych przedsiębiorcach. Nowe projekty nie mogą doprowadzić do trwałego zaburzenia konkurencyjności, która przez wiele lat była oczkiem w głowie Komisji Europejskiej. Wraz z innymi przewoźnikami z Europy Środkowo-Wschodniej przez lata musieliśmy dostosowywać się do warunków konkurencji, zaakceptować przepisy narzucone przez Brukselę. Dopuszczenie ukraińskich firm już dziś bez warunków wstępnych na rynek unijny może spowodować poważne perturbacje. Dlatego uważamy, że te decyzje powinny być wypracowane w konsultacji z branżą transportową, aby w przyszłości uniknąć potrzeby naprawiania przepisów.

■ **Czy pozostaną dwustronne umowy z Ukrainą?**

Uważamy, że umowy powinny być dwustronne, a od rządów oczekujemy propozycji sensownego okresu przejściowego, który pozwoli ukraińskim przewoźnikom dostosować się do unijnych warunków rynkowych. Rozumiemy też obecne, jednorazowe

poluzowanie w regułach wydawania zezwoleń na przewozy paliw lub ziarna i produktów rolniczych. Można się z tym zgodzić, ale nie może to być wolna amerykanka. Ewidencja przewozów jest konieczna. Umowy obowiązują, państwo ukraińskie istnieje. Podobnie oceniamy specustawę o zatrudnieniu Ukraińców.

Nie wiemy, jak zakończy się ten konflikt i kiedy. Z jego powodu wymiana towarowa będzie utrudniona i zawężona. Fabryki są zburzone, więc nie ma czego wozić. W skali całego kraju podaż ładunków będzie ograniczona i popyt na transport zmaleje. Więc dla ukraińskich firm unijny rynek może być jedyną szansą na zarobek. Będzie zamieszanie.

■ **Czy infrastruktura graniczna zdoła obsłużyć rosnące przewozy?**

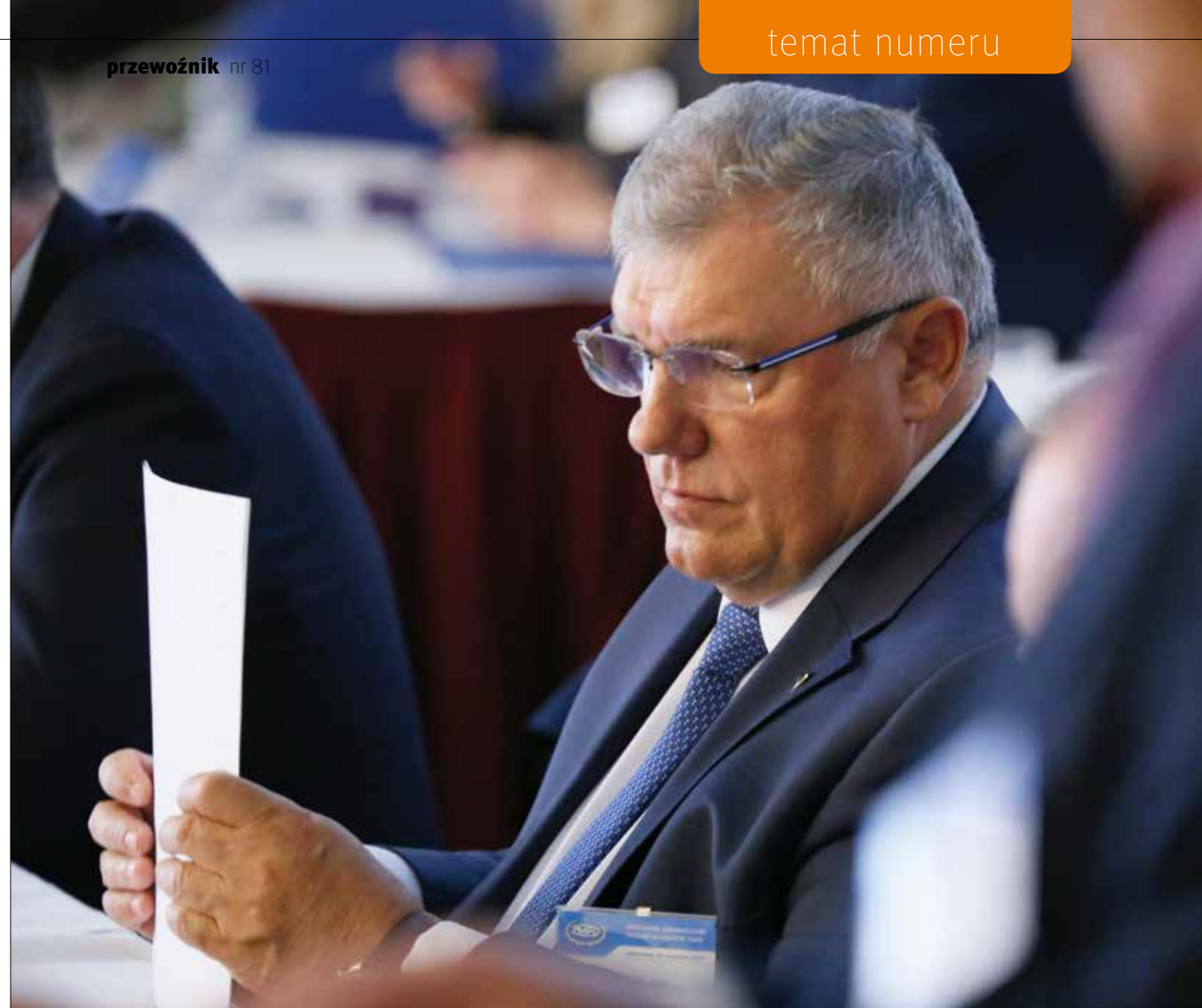
Myślę, że administracja polska i unijna doskonale rozumie, że doświadczenia z funkcjonowania transportu międzynarodowego między Polską i Ukrainą pokazały, że przez wiele lat doprowadzono do zaległości w infrastrukturze terminalowej i w budowie dróg, które dopiero teraz są odrabiane. Przez lata ciężarówka stała nierezadko po kilka dni w kolejkach, zanim dojechały do odprawy granicznej.

W tych warunkach ukraińscy przewoźnicy potrafili wypracować zysk na zaniżonych względem polskich prze-

woźników cenach. Dopiero gdy skończyły się im zezwolenia, polscy przewoźnicy realizowali kontrakty handlowe. Z drugiej strony przepustowość granic nie daje przesłanek do zwiększania ilości przewozów towarów, ponieważ nawet w dniach zmniejszonego ruchu utrzymywały się długie kolejki na terminalach. Dlatego uważamy, że wszelkie akcje przewozu towarów, jak choćby obecnie zboża z Ukrainy, powinny odbywać się przez wydzielone przejścia graniczne, aby nie zakłócać normalnych przewozów. Koszty kilkudniowych przesto- jów w oczekiwaniu na wjazd, jak również na wyjazd z Ukrainy są bardzo dotkliwym czynnikiem eliminującym polskich przewoźników z tego rynku.

■ **Wśród przewoźników narasta nerwowość, domagają się od rządu, aby wymógł złagodzenie Pakietu Mobilności. Będzie strajk i blokady dróg?**

Tupanie nogami i próby łagodzenia zasad mogą nam się odbić czkawką. Właśnie zakończyły się konsultacje Ministerstwa Infrastruktury w zakresie oceny i ewentualnych prac nad obowiązującym i bardzo krytykowanym przez przedsiębiorców Pakietem Mobilności. Podczas prowadzenia tych prac zmuszeni jesteśmy brać pod uwagę różne aspekty, również związane z przyszłą perspektywą poszerzenia UE.



Te obawy, które mieli twórcy przepisów zrównujących warunki konkurencyjności, czyli MiLog, Loi Macron, jakie w efekcie doprowadziły do uchwalenia Pakietu Mobilności, towarzyszą teraz przewoźnikom w Polsce. Za chwilę możemy spotkać się z lustrzanym odbiciem sytuacji sprzed lat. Tym razem przewoźnicy ukraińscy, mołdawscy, gruzińscy mogą stać się bezpośrednim zagrożeniem dla naszych firm.

Trudno się dziwić podenerwowaniu w całej polskiej gospodarce i w całym państwie. Dotyczy wszystkich branż i całego społeczeństwa. Wszyscy są świadomi, że dorobek ich życia może lec w gruzach. Składa się na to kilka czynników. Zarządzanie państwem, w którym dobrostan państwa i obywateli nie jest priorytetem, doprowadziło do wielu wypaczeń. Część spo-

Za chwilę możemy spotkać się z lustrzanym odbiciem sytuacji sprzed lat. Tym razem przewoźnicy ukraińscy, mołdawscy, gruzińscy mogą stać się bezpośrednim zagrożeniem dla naszych firm.

czeństwa przyzwyczała się do eksperymentów, a na skutki działań i braku należytej dbałości o naszą gospodarkę między innymi my, jako przedstawiciele branży transportowej, wielokrotnie zwracaliśmy uwagę.

■ **Czy Zrzeszeniu uda się przekonać rząd, aby obniżył akcyzę od paliwa?**

Podnosiliśmy tę kwestię w Ministerstwie Infrastruktury i Ministerstwie Finansów, alarmowaliśmy pre-

miera o tym stanie rzeczy, jednak bezskutecznie. Premier nie znalazł czasu, aby nam odpowiedzieć. Konieczne jest stworzenie systemu zwrotu akcyzy. Jest ona na poziomie bliskim minimalnego, narzuconego przez UE. Zatem odpis dla przedsiębiorcy byłby symboliczny. Istnieje obawa, że kiedy zmieni się struktura cen, akcyza jako czynnik kosztotwórczy może wzrosnąć. Chcemy być wówczas w posiadaniu takiego instrumentu prawnego, jakim jest zwrot akcyzy. To narzędzie wykorzy-



„Branża transportu komercyjnego potrzebuje systemu zachęt, by w ramach dostępności przechodzić na pojazdy bezemisyjne, a nie systemu karania i kolejnych opłat, przy bardzo słabo rozwiniętej infrastrukturze paliw alternatywnych.

stywane w niemal wszystkich krajach.

To zadanie nie zostało odłożone w ZMPD na półkę. Starania w tym zakresie trwają, bowiem konkurencja dla firmy, która jest uczestnikiem międzynarodowego rynku, nie jest jedynym problemem. Wydawałoby się, że dla każdego państwa eksporter towarów czy usług powinien być oczkiem w głowie, bo to właśnie te firmy poprzez swoją kreatywność doprowadzają do zrównania lub wręcz do nadwyżki bilansu handlowego i płatniczego.

Nasza branża w skali rocznej wypracowuje 30 mld zł nadwyżki w bilansie usług transportowych, co dla rządu powinno być sygnałem, że ta część gospodarki wymaga szczególnego traktowania. Nie jest jednak dla nas zaskoczeniem, że obecny rząd, tak jak i poprzednie, niewiele dla branży zrobił, wychodząc zapewne z założenia, że zawsze byliśmy w stanie sami o siebie zadbać. Ale tym ra-

zem natrafiłszy na blokowanie inicjatyw przedsiębiorców, co przełożyło się na gospodarkę, w tym na naszą branżę.

Nie jesteśmy w stanie, operując na międzynarodowym rynku transportowym, przenieść wzrastających kosztów na klienta, bowiem każdego dnia mamy do czynienia z konkurencją z innych państw, które dostrzegają rolę i wysiłki swoich przewoźników i traktują ich jak kury znoszące złote jaja.

■ **Dopiero po zgodzie Parlamentu Europejskiego na objęcie transportu drogowego systemem opłat za emisję dwutlenku węgla IRU wyraźnie opowiedziało się przeciw temu rozwiązaniu. Dlaczego tak późno?**

IRU jest organizacją, która funkcjonuje między młotem i kowadłem, a przy tym stara się patrzeć w przyszłość, na daleką perspektywę, i kładzie nacisk na zrównoważony roz-

wój. Do tego dochodzi fakt, że cały czas brukselscy urzędnicy silą się na „obiektywizm”, ale nie rozumieją wielu zależności. Próbują koloryzować i poprawiać świat według swoich wyobrażeń, nie biorąc pod uwagę aspektów praktycznych.

W opinii IRU i ZMPD branża transportu komercyjnego potrzebuje systemu zachęt, by w ramach dostępności przechodzić na pojazdy bezemisyjne, a nie systemu karania i kolejnych opłat, przy bardzo słabo rozwiniętej infrastrukturze paliw alternatywnych. Niektóre kraje już takiego wsparcia swoim przewoźnikom udzielają.

■ **Jak ZMPD ocenia wdrożenie licencjonowania przewoźników lekkich, tzw. busiarzy?**

Dostrzegamy dość spore zainteresowanie wsparciem merytorycznym firm, które dotychczas w ogóle nie musiały przejmować się ograniczeniami, ponieważ nie obowiązywały ich żadne reguły wykonywania usług transportowych. Teraz zmuszone są spełnić cały szereg warunków, podobnie jak my. Widzimy wyraźnie zwiększone zainteresowanie dostępem do informacji o warunkach wykonywania transportu międzynarodowego i wsparciem w rozwiązaniu nowych dla nich problemów.

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

Wszystkie plagi egipskie transportu

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o nierównej walce przewoźników z administracją unijną i krajową.

■ **Dlaczego organizacje przewoźników wystosowały do Ministerstwa Infrastruktury apel o zmniejszenie obciążeń kosztami pracy?**

Wdrożone w lutym nowe regulacje bardzo podniosły koszty pracy, a w połączeniu z droższym paliwem sytuacja płynnościowa naszych członków staje się bardzo trudna. Stąd apel do ministerstwa o nowe rozwiązania finansowe, które dadzą przewoźnikom nieco oddechu. Nie chodzi o powrót do delegacji, choć często formułowane są takie oczekiwania, ale wprowadzenie jakiegoś instrumentu finansowego, ulga w opłacaniu składek ZUS, podatku dochodowym lub jeszcze innym rozwiązaniu, które mogłoby choć trochę zmniejszyć koszt funkcjonowania firm transportowych, zwłaszcza w tym szczególnie trudnym dla branży roku.

■ **Ministerstwo zasignalizowało, że gotowe jest rozważyć zmianę przepisów i zezwolić na rozliczanie przewozów bilateralnych przy pomocy diet. Jak przewoźnicy oceniają to rozwiązanie?**

Na pierwszy rzut oka może się to podobać, zwłaszcza tym przewoźnikom, którzy mają stałe kontrakty i od lat wykonują tylko przewozy dwustronne między Polską a innym kra-

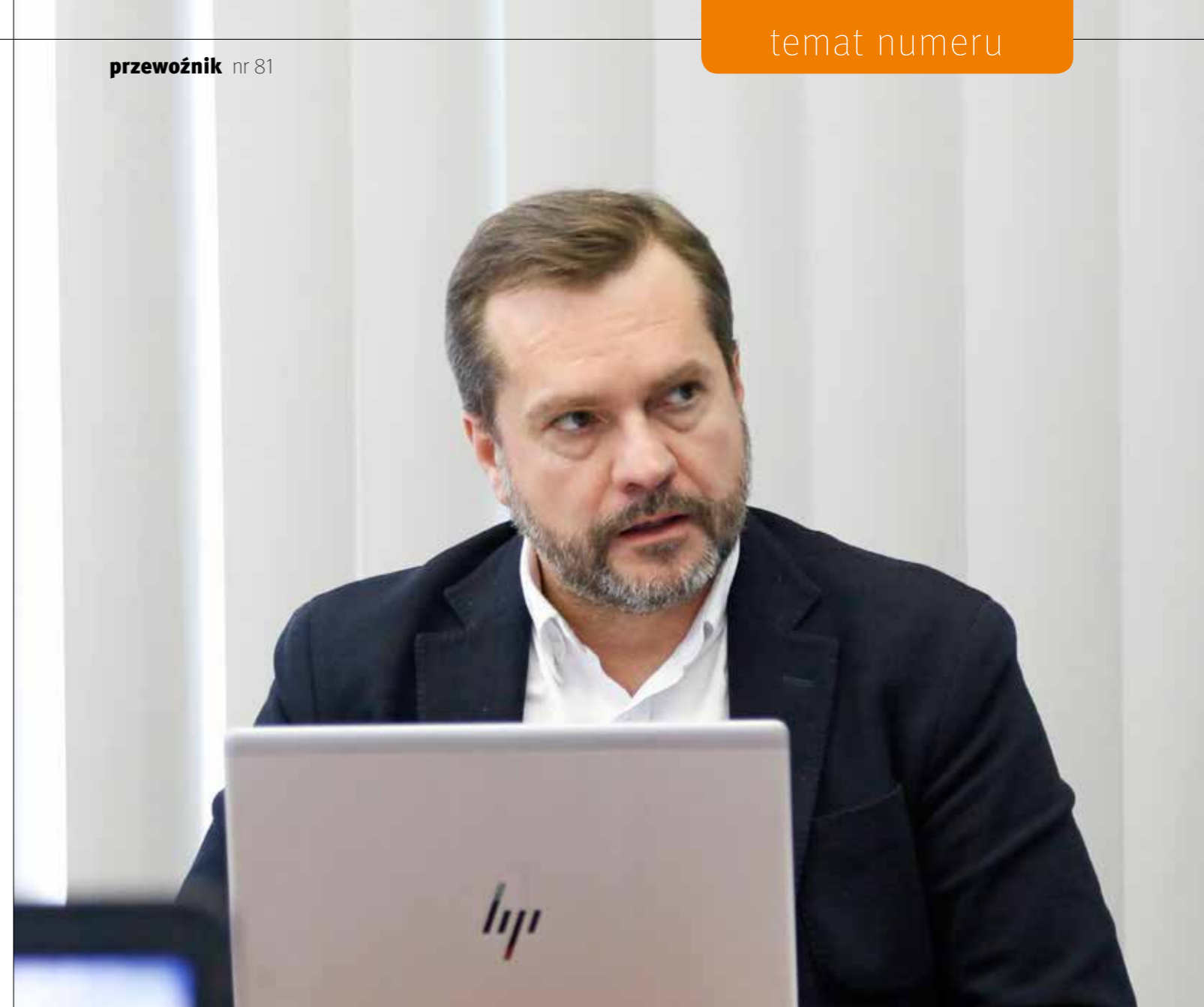
jem. Jednak jeśli głębiej przeanalizujemy tę propozycję, to w dłuższej perspektywie przyniesie ona więcej strat niż pożytku. Po pierwsze dokona kolejnego zróżnicowania zasad wynagradzania kierowców. Dzisiaj różnicuje ze względu na zakres wykonywanych przewozów, a mianowicie na przewóz krajowy i międzynarodowy. Jak racjonalnie wytłumaczyć, że kierowca wykonujący przewóz po kraju jest w podróży służbowej, a kierowca w ruchu międzynarodowym już nie? Według mnie to przykład nierównego traktowania osób wykonujących zasadniczo tę samą pracę, która polega na kierowaniu pojazdem. Wcześniej czy później to rozwiązanie powinno zostać zmienione. Natomiast propozycja Ministerstwa Infrastruktury zmierza do kolejnego podziału, tym razem poprzez zróżnicowanie kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym, na tych wykonujących przewozy dwustronne i na tych wykonujących pozostałe przewozy (przewozy kraje trzecie czy kabotaż). Obawiam się, że to rozwiązanie doprowadziłoby w firmach przewozowych do strasznego bałaganu, protestów niektórych kierowców, a przede wszystkim jeszcze bardziej skomplikowałoby sposób rozliczania wynagrodzeń. Na tym skorzystałyby przede wszystkim komercyjne firmy, które świadczą usługi rozliczania płacy kierow-

ców. Bez specjalistycznego programu żaden przedsiębiorca nie byłby w stanie samodzielnie wyliczać wynagrodzeń. Firma wysyłająca samochód w trasę nie zawsze wie, po ilu dniach kierowca wróci na bazę i jakie przewozy będzie wykonywał. Dla przedsiębiorców ważne są przewidywalne koszty pracy, a firmy chciałyby także uniknąć niejasności i ryzyka kar w stosunkach z organami państwa przyjmującego oraz zarzutów dyskryminacji ze strony kierowców.

■ **Jaka jest zatem ocena ostatnich regulacji płacowych?**

Ministerstwo Infrastruktury prosi o przedstawienie propozycji. Wracamy więc do dyskusji nad Pakietem Mobilności, czyli do tego, co powinno odbyć się 1,5 roku temu. To co wypracowaliśmy jest optymalne. Dla polskich firm kluczowe były zmiany związane z warunkami wynagrodzenia kierowców. Podkreślę, że zmiany wprowadzone unijnymi przepisami dotyczącymi delegowania pracowników spowodowały konieczność odejścia od dotychczasowych podróży służbowych kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Od końca 2020 roku środowisko przewoźników drogowych domagało się od rządu rozpoczęcia prac i dyskusji nad nowym modelem wynagradzania kierowców. Pomimo ape-



li ze strony środowiska, aby jak najszybciej rozpocząć dyskusję w tym zakresie, dopiero pod koniec lipca 2021 roku MI przedstawiło projekt nowelizacji krajowych przepisów wdrażających Pakiet Mobilności i dokonujących zmiany podróży służbowej kierowcy.

Propozycja nie zawierała żadnych instrumentów finansowych, które rekompensowałyby zwiększony koszt wynikający z opodatkowania i oskładkowania wszystkich należności, które wypłacane są kierowcy. Takie rozwiązanie podniosłoby drastycznie koszty pracy, w skrajnych przypadkach nawet o 100 proc.

■ **Jak rząd zareagował na wyliczenia branży?**

Rząd tłumaczył, że nie może być uprzywilejowania jednego środo-

Dla przedsiębiorców ważne są przewidywalne koszty pracy, a firmy chciałyby także uniknąć niejasności i ryzyka kar w stosunkach z organami państwa przyjmującego oraz zarzutów dyskryminacji ze strony kierowców.

wiska. Mimo to branża poszukiwała lepszego rozwiązania, ponieważ rząd nie chciał zgodzić się na wprowadzenie płacy sektorowej. Dochodziły też argumenty ze strony związków zawodowych, oczekujących zdecydowanego podniesienia socjalnego zabezpieczenia kierowców (emerytalnego i chorobowego).

■ **Jakie rozwiązanie zaproponowała branża?**

Forum Transportu Drogowego po-

wołało zespół ekspertów do wypracowania rozwiązań. Zaproponował on, aby zastosować rozwiązania analogiczne do tych, jakie od lat stosuje branża budowlana, wysyłając swoich pracowników na czas realizacji kontraktu za granicę. Przepisy krajowe umożliwiają m.in. zmniejszenie podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne (100 % wartości diety) i podatku (30% wartości diety). Rząd zgodził się na wprowadzenie dla branży transportowej takiego

rozwiązania. To była kluczowa rzecz, jaką udało się nam zmienić. W wyniku przyjętych przez rząd rozwiązań, udało się ograniczyć wzrost kosztów pracy do 20-35 proc., co zależało w zasadzie od dwóch czynników,

trudniejszych w ostatnich 10 latach. Pojawiły się w nim wszystkie „plagi egipskie”: od wysokich cen paliw, inflacji, poprzez brak kierowców, po regulacje Pakietu Mobilności i wzrost kosztów pracowniczych.

Rok 2022 pozostanie dla branży transportu drogowego jednym z najtrudniejszych w ostatnich 10 latach. Pojawiły się w nim wszystkie „plagi egipskie”: od wysokich cen paliw, inflacji, poprzez brak kierowców, po regulacje Pakietu Mobilności i wzrost kosztów pracowniczych.

tj. wysokości podstawy wynagrodzenia i rodzaju wykonywanych przez kierowców przewozów, tj. podlegających pod delegowanie czy też nie.

■ **Ta regulacja została ekspresowo przygotowana. Znacznie dłuższa była walka o Pakiet Mobilności...**

W tym przypadku złagodzyliśmy dolegliwość sankcji. Z kluczowych zmian, które udało się przeferować, wymienię radykalne zmniejszenie restrykcji związanych z nieprawidłowym wykorzystywaniem świadectw kierowcy. Kary za niekompletne wnioski, np. brak badań, były w pierwotnej wersji drakońskie. W przypadku wykrycia błędów kolejne świadectwo nie mogło być wydane przed upływem 12 miesięcy! Z uwagi na ogromne trudności z kierowcami na rynku, powyższa sankcja była bardzo dotkliwa. Sukcesem jest obniżenie jej z 12 miesięcy do 30 dni.

Te prace legislacyjne odbywały się w okresie panującej pandemii, a także nasilającej się w drugiej połowie 2021 roku inflacji, która m.in. doprowadziła do wzrostu cen paliw. Odczuła to cała branża, ale podwyżki szczególnie boleśnie dotknęły przedsiębiorców mających pojazdy LNG. Ta proekologiczna inwestycja okazała się daleko nieopłacalna.

■ **Dlaczego nie udało się rozwiązać problemu wiz dla zagranicznych kierowców?**

Rok 2022 pozostanie dla branży transportu drogowego jednym z naj-

Z powodu wojny na Ukrainie pogłębił się problem z kierowcami. Wraz ze wzrostem taboru wzrasta liczba zagranicznych kierowców. Rosnące floty wymagają zatrudnienia coraz większej liczby kierowców spoza UE. Można im przedłużyć wizy tylko wydawane na mniej niż rok, gdy ponad 90 proc. kierowców miało wizy roczne. Dla nich zostaje tylko karta pobytu.

ZMPD od początku pandemii domaga się wprowadzenia takich rozwiązań, które umożliwią kierowcom spoza UE wydanie kolejnej wizy na terytorium RP. Kwietniową nowelizacją ustawy o cudzoziemcach umożliwiono Ministrowi Spraw Zagranicznych stworzenie listy państw oraz określenie dodatkowych warunków, które muszą być spełnione, aby cudzoziemiec mógł uzyskać lub przedłużyć wizę naszego kraju bez konieczności powrotu do kraju zameldowania. O to wnioskowała ZMPD i oczekujemy pilnie wdrożenia tego rozwiązania. Chodzi nam w szczególności o kierowców ukraińskich i białoruskich, ponieważ pracowników tych dwóch narodowości jest najwięcej w polskich firmach transportowych.

Rozwiązanie tej kwestii jest dla branży jednym z najistotniejszych problemów.

■ **Administracja potknęła się także na wdrożeniu profilu kierowcy zawodowego. Ten problem jest już chyba naprawiony?**

Poza fundamentalnymi problemami branża zмага się także z niedoskonałościami organizacyjnymi związanymi z wdrażaniem profilu kierowcy zawodowego, który wymagany jest w przypadku odbycia kolejnego szkolenia okresowego oraz uzyskania przez obcokrajowca karty kwalifikacji kierowcy.

Ten dokument potwierdza pozyskanie wszystkich badań dla tych obcokrajowców, którym nie może zostać wymienione prawo jazdy z wpisanym kodem 95. Muszą oni uzyskać dodatkowy dokument, to jest kartę kwalifikacji kierowcy. Kwiecień był newralgicznym miesiącem i mamy nadzieję, że administracja ten problem techniczny z uzyskiwaniem profilu kierowcy już na dobre rozwiązała.

■ **Co z rynkami wschodnimi?**

Przedłużająca się wojna na Ukrainie powoduje, że rynek przewozów na wschód pozostaje bardzo niepewny. Przewoźnicy borykają się z ograniczeniami przewozów na Białorusi, a dodatkowo w dalszym ciągu niepewna jest sytuacja z Rosją. Nie wiadomo, czy ten kraj wprowadzi odpowiedź na sankcje UE, które zakazały wjazdu przewoźnikom rosyjskim i białoruskim do Unii.

Polscy przewoźnicy wykorzystują zezwolenia białoruskie i rosyjskie, ale wielką niewiadomą jest jak będą wyglądały te przewozy w 2023 roku. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że państwa nie wymienią się kontyngentem zezwoleń na kolejny rok. Polska administracja raczej nie wystąpi o zezwolenia z powodów politycznych. Rosjanie ich nie potrzebują, bo mają zakaz wjazdu. Chyba że wojna zakończy się w tym roku. Wskazane jest utrzymanie kontyngentu także w kontekście rozruchu jedwabnego szlaku.

Nie możemy zbagatelizować tego rynku. Pomimo tego, że w całościowej i ogólnej pracy przewozowej polskich firm rynek przewozów na wschód jest niewielki, ale jest to jednak 2 tys. firm, co nie jest małą liczbą. Strumień ładunków na wschód pomagał także zrównoważyć rynek przewozów międzynarodowych. ■

Delegowanie kierowcy na terytorium Polski

Unijny Pakiet Mobilności pozwala także Polsce na ochronę rynku przed nieuczciwą konkurencją zagranicznych przewoźników drogowych. Rząd przygotowuje odpowiednie rozwiązania.

Alicja Chodorowska

Jedną z regulacji wchodzących w skład Pakietu Mobilności jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 ustanawiająca przepisy szczególne do dyrektywy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (tj. dyrektyw 96/71/WE oraz 2014/67/UE) w odniesieniu do kierowców w sektorze transportu drogowego.

Szczegółowym celem powyższych przepisów specjalnych dla sektora transportu - lex specialis - jest zapewnienie z jednej strony odpowiednich

warunków pracy i ochrony socjalnej kierowcom, z drugiej - odpowiednich warunków do prowadzenia działalności gospodarczej i uczciwej konkurencji przewoźnikom drogowym w warunkach wysokiego stopnia mobilności siły roboczej.

Delegowanie w nowej ustawie

Dyrektywa 2020/1057/UE zostanie wdrożona do polskiego prawodawstwa oddzielną ustawą. Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego (UC 124) jest właśnie procedowany. 19 kwietnia br. pojawił się na stronie Rządowego Centrum Le-

gisacji, a pod koniec maja zakończył się etap konsultacji publicznych.

Zakres przedmiotowy projektowanej regulacji obejmuje w szczególności zasady delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania (w tym w ramach kontroli drogowej), współpracy między Inspekcją Transportu Drogowego i Państwową Inspekcją Pracy w zakresie ww. kontroli oraz współpracy z właściwymi organami innych państw członkowskich dotyczącej delegowania kierowców.

Projekt ustawy zakłada, analogicznie jak to jest w przepisach dyrekty-



Do kierowcy delegowanego na terytorium Polski z Unii i kierowcy delegowanego na terytorium Polski z państwa trzeciego będą miały zastosowanie przepisy ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług w zakresie zasad i warunków wynagradzania.

wy, wyłączenia w stosowaniu zasad delegowania w stosunku do kierowców wykonujących przewozy tranzytowe przez terytorium Polski, przewozy dwustronne, jak również niektóre przewozy typu cross trade, jeśli są wykonywane w ramach przewozu dwustronnego.

Do kontroli zasad delegowania na drodze została wyznaczona Inspekcja Transportu Drogowego.

Zakres dokumentów, jakimi musi okazać się kierowca podczas kontroli drogowej, również jest analogiczny jak w przepisach wdrażanej dyrektywy i ogranicza się do trzech dokumentów:

- kopii zgłoszenia delegowania,
- dowodów potwierdzających wykonywanie przewozów drogowych na terytorium RP w postaci listów przewozowych (CMR),
- zapisów tachografu, zawierających symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał pod-

czas wykonywania międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych.

Do kontroli po okresie delegowania uprawniona ma zostać Państwowa Inspekcja Pracy lub Inspekcja Transportu Drogowego.

Rejestracja kierowców

Powyższe wymagania stawiać będzie polska ustawa w stosunku do kierowców z państw członkowskich UE. Projektowane krajowe przepisy regulują także kwestię warunków delegowania na terytorium RP kierowców z państw trzecich.

Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie zobowiązany do:

- złożenia do Państwowej Inspekcji Pracy zgłoszenia delegowania kierowcy, każdorazowo, najpóźniej

w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu formularza elektronicznego,

- wystawienia każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenia delegowania kierowcy.

Zarówno potwierdzenie, jak i zgłoszenie delegowania będzie obowiązkowo zawierało informacje o numerze odpowiedniego zezwolenia wymaganego w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy lub formularza jazdy w transporcie pasażerskim.

Kierowcą delegowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego nie będzie kierowca, który:

- wykonuje przejazd tranzytem,
- wykonuje przewóz dwustronny rzeczy lub przewóz dwustronny osób.

Do kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i kierowcy delegowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego będą miały zastosowanie, zgodnie z projektem, odpowiednie przepisy ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług w zakresie zasad i warunków wynagradzania.

Przewidywany termin wejścia w życie przepisów ustawy, to 14 dni od dnia ogłoszenia.



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

Rządowa pomoc dla przewoźników



Przewoźnicy drogowi apelują o pomoc państwa. Wskazują, że konkurenci z innych krajów Europy już taką dostali.

Robert Przybylski

Bezprecedensowy wzrost cen paliwa oraz rosnące lawinowo inne koszty, m.in. na skutek wojny na Ukrainie, spowodowały w całej Europie liczne protesty przewoźników, którzy zablokowali drogi m.in. w Hiszpanii, Francji, Czechach, Włoszech, Wielkiej Brytanii i Niemczech. Domagali się pomocy państwa i wiele rządów zdobyło się na takową.

Włoski rząd szybko pomógł

Po trzech dniach negocjacji ze stroną społeczną włoski rząd już 21 marca przyjął dekret z mocą ustawy, mający złagodzić skutki kryzysu wywołanego napaścią Rosji na Ukrainę. Obniżył o 25 centów cenę ON (zarówno na stacji, jak i w dostawach do bazy) i przeznaczył 0,5 mld euro na pomoc dla przewoźników.

Ustawa wprowadziła klauzulę korekty cenowych do umów na transport. Przepis umożliwił automatyczne sto-

sowanie klauzuli paliwowej w sytuacji, gdy zmiana cen przekracza wartość przyjętą jako odniesienie w momencie zawierania umowy lub ostatniej korekty o 2 proc.

W przypadku umów niepisanych wynagrodzenie będzie ustalane na podstawie indykacyjnych wartości kosztów działalności przedsiębiorstwa transportu drogowego publikowanych i okresowo aktualizowanych przez Ministerstwo Zrównoważonej Infrastruktury i Mobilności.

Ponadto przewidziano wsparcie sek-

tora sumą 15 mln euro na rok 2022, którą Centralny Komitet Rejestru Przewoźników Drogowych przekazał spółkom w formie redukcji opłat za przejazd autostradami, oraz dodatkowo 5 mln € dla właścicieli firm przewozowych prowadzących pojazdy na ryczałtową redukcję nieudokumentowanych wydatków.

Dekret przewidział także zwolnienie przewoźników towarowych w roku 2022 z wpłaty składki do Urzędu Regulacji Transportu. Oznacza to oszczędność około 1,4 miliona euro i przyniesie korzyści około 3114 firmom zajmującym się transportem towarów. W przypadku zamówień publicznych możliwa jest nawet 50-procentowa korekta cen oraz wydłużenie terminu wykonania zamówienia.

Hiszpania łagodzi skutki wojny

Po serii protestów przewoźników hiszpański rząd wprowadził dekret, którym obniżył ceny paliw (w tym ON, biodiesla, CNG, LNG i AdBlue) o 20 centów. Rabat dotyczy dostaw na stacje paliw oraz do baz przewoźników. Od 15 kwietnia cena początkowa i rabat muszą być wskazane na fakturze.

Państwo przeznaczyło na bezpośrednią pomoc dla firm transportowych 450 mln euro. Na samochód o dmc powyżej 3,5 tony wypłata wyniosła 1250 euro, na pojazd o dmc od 2,5 do 3,5 tony 500 euro, zaś na autobus 950 euro. Wnioski o dopłaty rząd przyjmował do 30 kwietnia.

Firmy, które otrzymują pomoc, nie mogą dokonywać zwolnień pracowników do 30 czerwca. Spółki, które nie zalegają z daninami, mogą ubiegać się o odroczenie zapłaty zaliczek podatków do 4 miesięcy, nie przekraczając łącznie 16 miesięcy. Zawieszona płatność jest oprocentowana w wysokości 0,5 proc.

Rząd przyspieszył także zwrot podatku od paliwa i wprowadził rozliczenie miesięczne zamiast kwartalnego. Łączna wartość pakietu pomocowego sięgnęła miliarda euro.

Francja pomaga nadzwyczajnie

Rząd zaoferował 9 kwietnia pomoc przewoźnikom ładunków i osób,

z natychmiastowym wejściem w życie przepisów. O pomoc mogli ubiegać się przewoźnicy na wynajem, którzy nie zalegali z opłatami na koniec 2019 roku.

Firmy mające samochody o dmc do 3,5 tony otrzymywały 300 euro pomocy na pojazd, w przypadku aut o dmc od 3,5 do 7,5 tony pomoc wynosiła 400 euro, od 7,5 do 26 ton 600 euro i powyżej 26 ton 750 euro. Przyczepo o masie 12 ton lub większej uprawniały do otrzymania 550 euro pomocy, zaś ciągniki siodłowe 1300 euro.

Zainteresowani uzyskaniem pomocy musieli zarejestrować się w Agencji Usług i Płatności do 31 maja 2022 roku i tam złożyć wymagane dokumenty. Ewentualne odwołania zgłoszenia można składać do końca sierpnia.

Francuskie stowarzyszenie FNTR już domaga się od rządu przygotowania pakietu pomocowego związanego z wdrożeniem paliw alternatywnych. FNTR podkreśla, że po ostatnich podwyżkach sytuacja rodzimych przedsiębiorców branży transportu drogowego jest słaba i muszą otrzymać wsparcie na zakup taboru oraz infrastruktury do ładowania baterii. Łączna wartość rządowej pomocy szacowana jest na 0,5 mld euro.

Rumunia dopłaca do paliwa

W połowie maja rząd rumuński zdecydował o dopłacie 0,5 lei do każdego litra ON kupowanego przez rumuńskie firmy transportu drogowego. Pomoc przewidziana jest dla 3 tys. firm transportu ładunków i osób. Z powodu wywołanych wojną na Ukrainie znaczących podwyżek cen (z 6 do 8,5 lei za litr ON), koszty operacyjne transportu drogowego towarów wzrosły o 21 proc. między grudniem 2021 a kwietniem 2022 roku. W kwietniu br. cena paliwa stanowiła 55 proc. kosztów operacyjnych przewoźników, gdy w grudniu 2021 roku 47 proc.

Komisja Europejska zaakceptowała tę pomoc 28 czerwca. Wsparcie ma łączną wartość 60,7 mln euro (300 mln lei) i skierowane jest do różnej wielkości firm transportu drogowego towarów i osób, posiadających ważną licencję wspólnotową, dotkniętą obecnym kryzysem.

Beneficjenci będą uprawnieni do otrzymywania określonych kwot pomocy w formie dotacji bezpośrednich.

Pomoc nie przekroczy 400 tys. euro na każde przedsiębiorstwo i zostanie przyznana do 31 grudnia 2022 roku.

Europejscy kolejarze też dostali dopłaty

Wysokie ceny energii przeraziły także kolejarzy. Hiszpańskie przedsiębiorstwa transportu kolejowego wystąpiły do rządu w Madrycie o pomoc, aby zapobiec zakłóceniom w świadczeniu usług transportowych. Dostały wsparcie od hiszpańskiego Centrum Promocji Transportu Towarów Kolejami (CPTMF), które poprosiło o spotkanie w tej sprawie z szefową Ministerstwa Transportu, Mobilności i Spraw Miejskich Raquel Sanchez Jimenez w celu omówienia tej kwestii. Według tej organizacji koszty energii trakcyjnej wzrosły w Hiszpanii o 80 %, a aktualna sytuacja ma poważny wpływ na rynek i zachowania klientów.

Węgierskie stowarzyszenie Hungrail już w grudniu 2021 roku ostrzegало o niebezpieczeństwie 300-procentowego wzrostu cen energii trakcyjnej od stycznia 2022 roku w przypadku braku interwencji ze strony rządu. Hungrail i 20 węgierskich spółek kolejowych we wspólnym oświadczeniu stwierdziło, że „węgierski rynek kolejowych przewozów towarowych może się załamać z powodu eksplozji cen energii elektrycznej”. Przewoźnicy zaapelowali o zmniejszenie obecnych cen energii do uśrednionej ceny z roku 2021.

Belgijski przewoźnik Lineas wprowadził od 1 kwietnia „dynamiczną dopłatę” do usług, która w zależności od kraju świadczenia usługi będzie wynosić od 3,5 % do 8,1 %. Dopłata będzie co miesiąc indeksowana. Firma nie ukrywa, że w krajach, w których władze państwowe zdecydują się na dopłaty lub rekompensaty ta „dynamiczna dopłata” będzie mniejsza.

Na Słowacji ceny energii elektrycznej wzrosły ze 136 euro za megawatogodzinę (MWh) do 162 euro dla umów rocznych i do 250 euro dla umów kwartalnych. Prywatny dostawca energii dla kolei słowackich - firma A.En Slovensko zagroziła wstrzymaniem dostaw energii trakcyjnej na obowiązujących warunkach. W negocjacje włączyło się słowackie Ministerstwo Transportu i konfliktu udało się uniknąć.

Ukraina wchodzi do WPT, ale przewozy na T1/T2 zaczynają się nieprędko

WPT

Kijów przygotował elektroniczny system do kontroli tranzytu, ale problemem będzie znalezienie gwarantów.

Robert Przybylski

Przedstawiciele Generalnej Dyrekcji ds. Podatków i Unii Celnej Komisji Europejskiej (DG TAXUD) wzięli udział na Ukrainie w kończących odbiory próbach systemu informatycznego NCTS (skomputeryzowany system tranzytowy). Służba Celna Ukrainy uważa, że jest w pełni przygotowana technicznie do przystąpienia do europejskiej Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej.

System informatyczny gotowy

W próbach brali udział także reprezentanci administracji celnej Austrii, Belgii, Bułgarii, Macedonii Północ-

nej i Rumunii, którzy pomogli Ukrainie przetestować krajowy wniosek NCTS. – Strona europejska przywiązuje dużą wagę do testowania przed przystąpieniem do międzynarodowego systemu tranzytowego, gdyż Konwencja skupia 36 krajów. Mówimy, że jeśli problem pojawia się w jednym kraju, staje się problemem dla wszystkich innych krajów. Dlatego celem testów jest upewnienie się, że Ukraina może wchodzić w interakcje z innymi domenami, że ukraiński system obejmuje wszystkie scenariusze tranzytowe i że system działa tak samo we wszystkich krajach – tłumaczy międzynarodowy ekspert ds. celnych EU4PFM Vitanis Alishauskas.

Kolejnym krokiem powinna być misja ewaluacyjna DG TAXUD, aby stosowanie systemu wspólnego tranzytu rozpoczęło się jeszcze w 2022 roku. – Stosowanie wspólnej procedury tranzytowej jest niezwykle korzystne dla podmiotów gospodarczych i już dziś polscy przewoźnicy z powodzeniem ją stosują w przewozach np. do Turcji, Anglii czy Szwajcarii. Ta procedura pozwala na szyb-

ki, pozbawiony formalności na granicy przewóz towarów, wszystkie dane są przekazywane bezpiecznym systemem celnym (NCTS), komunikacja między urzędami odbywa się elektronicznie, a zatem w czasie realnym – opisuje zastępca dyrektora Departamentu Transportu – Zespołu ds. TIR w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Joanna Popiołek.

Potrzebny dobry system gwarancyjny

Zastrzega jednak, że wyzwaniem będzie znalezienie na Ukrainie gwarantów dla należności celno-podatkowych i jest sceptyczna co do szybkich efektów wejścia Ukrainy do systemu WPT. Nawet po zakończeniu wojny, gdy przewozy rozwiną się, przewoźnicy i nadawcy nie powinni liczyć na niskie stawki z tytułu otwierania tranzytów. Te ostatnie są związane z wielkością ryzyka przypadku zabezpieczeń należności celno-podatkowych. – Ryzyko niezamknięcia procedury tranzytowej jest bardzo wysokie. Tymczasem gwarant tak długo

zabezpiecza sumę należności celno-skarbowych, dopóki procedura tranzytowa nie zostanie zamknięta. Następuje to w momencie wprowadzenia towaru do kolejnej procedury celnej przewidzianej przepisami. Jednak zapowiedź wejścia Ukrainy do systemu WPT to dobra wiadomość i wszyscy obserwujemy ten proces z dużym zainteresowaniem i chętnie będziemy współpracować z ukraińskimi partnerami – zapowiada Joanna Popiołek.

Podkreśla, że potrzebny będzie dobry system gwarancyjny oparty na bankach i ubezpieczycielach. Na gwarancje potrzebne będą duże pieniądze. Cło oraz VAT to średnio 30 proc. obrotów handlu zagranicznego. Ukraina znalazła się w 2021 roku na 17. miejscu w rankingu największych partnerów handlowych Unii Europejskiej, stanowiąc 1,3 proc. unijnego eksportu (28,3 mld euro) oraz 1,1 proc. importu (24,1 mld euro). Największym w Unii partnerem Ukrainy jest Polska, zarówno w imporcie (4,2 mld euro), jak i eksporcie (6,3 mld euro), czyli na nasz kraj przypada blisko jedna piąta wymiany handlowej Ukrainy z UE.

Tymczasem działające w Polsce agencje celne już cierpią na brak kapitału obrotowego oraz finansowania gwarancji tranzytowych. Wyczerpały się one na skutek wprowadzenia Brexitu i konieczności zabezpieczania w transzycie ładunków z tamtego rynku.

Joanna Porath z agencji celnej AC Porath wylicza, że do obsługi handlu Ukrainy z UE agencje musiałyby wpłacić do administracji celnych 0,5 mld zł tytułem zabezpieczenia należności celno-skarbowych. – Nie wspominam o towarach akcyzowych, bo tam wchodzi w grę jeszcze większe kwoty. Przy tego typu towarach zabezpieczenie wielokrotnie przekracza wartość celną towaru deklarowaną na fakturze – najczęściej są to miliony złotych – podkreśla Porath.

Odmienne prawo

Porath wskazuje, że działające w Unii Europejskiej agencje celne nie mają w tej chwili takich możliwości komunikacyjnych z organami celnymi Ukrainy, jakie mają zagwarantowane z organami administracji celnej z pozostałych krajów członkowskich.

– W codziennej pracy agenta celnego – gdzie komunikacja z urzędami celnymi w całej Unii Europejskiej odbywa się wyłącznie za pomocą komunikatów elektronicznych – widzimy tutaj bardzo duży problem oraz jednocześnie wyzwanie. Dodatkowym utrudnieniem jest fakt obowiązywania na Ukrainie innych przepisów Prawa Celnego niż w całej Unii Europejskiej – mowa tu o pakiecie Unijny Kodeks Celnny wraz z przepisami do niego się odnoszącymi – porównuje Porath.

Konwencja o Wspólnej Procedurze Tranzytowej z 20 maja 1987 roku stanowi podstawę dla procedur tranzytowych stosowanych w przewozach dóbr pomiędzy krajami Unii i Strefy Wolnego Handlu (EFTA, do której należą Islandia, Lichtenstein, Norwegia i Szwajcaria), Turcji (od 1 grudnia 2012 roku), Macedonii (od 1 lipca 2015 roku), Serbii (od 1 lutego 2016 roku) i Wielkiej Brytanii (od 1 stycznia 2021 roku). Polska także była w WPT od 1 lipca 1996 roku do momentu wejścia do Unii Europejskiej. Konwencja WPT zastąpiła porozumienia zawierane pomiędzy EWG i krajami niestowarzyszonymi po 1968 roku.



We władzach ZMPD ciężka praca, całe życie w drodze na ciasteczkach.

No ale ciasteczko piękne, aż bym ugryzł.

Komu ciasteczka

Jan Buczek, Sławomir Kostjan

Ja nie chcę, wolę coś konkretnego.

Każdy chce ugryźć, ale konkurencja silna.



Artur Kamiński, Zbigniew Dobrzyński



Poczekajcie z tymi ciasteczkami, zaczniemy od listy kandydatów.

Najważniejsze żeby listy były takie same, pokaż swoją.

Zygmunt Sieńko, Jan Buczek

Moja ma inny kolor, ale nazwiska chyba się zgadzają.



Krzysztof Maliszewski



Czerwona kartka dla Białej - no proszę!

Mariusz Szabała



Miliardowe inwestycje w cyfrowe spedycje

Tylko w pierwszym kwartale roku inwestycje w cyfrowe spedycje sięgnęły 1,2 mld dol., szacuje firma badawcza Transport Intelligence. Jest to o 50 proc. więcej niż nakłady w całym 2021 roku. TI wskazuje, że zainteresowaniem cieszą się firmy większe, jak Flexport (w lutym otrzymał zastrzyk 935 mln dol.), sennder, Zencargo, InstaFreigh i Forto. Założyciele tych firm spodziewają się coraz trudniejszego dostępu do nowego kapitału, ponieważ fundusze będą domagać się zysków. Spółki Flexport, sennder i Forto wyceniane są na ponad miliard dolarów każda.



Na świecie brakuje 2,6 mln kierowców

IRU oblicza, że tylko w Europie brakuje 380 tys. kierowców ciężarówek, czyli co dziesiąte miejsce pracy kierowcy jest nieobsadzone. IRU ostrzega, że w tym roku ta liczba wzrośnie zarówno z powodu wzrostu popytu na transport, jak i odejść na emeryturę. Braki są powszechne. W Rosji, Uzbekistanie i na Ukrainie brakuje łącznie 160 tys. kierowców, w Iranie 44 tys., w Turcji 82 tys. i 1,8 mln w Chinach. Zarazem na świecie 50 mln ludzi pozostaje bez pracy. IRU uważa, że szansą dla przewoźników jest zatrudnienie kobiet. Na świecie stanowią 3 proc. zatrudnionych w tym zawodzie, w Chinach ich udział dochodzi do 5 proc., a w USA do 8 proc. Przyciągnąć do zawodu ma także rosnące wynagrodzenie. W Wielkiej Brytanii w ub.r. płace wzrosły o 18 proc., w USA dynamika wzrostu jest 5-krotnie większa od historycznej średniej.



Podliczenie Tarczy Finansowej PFR

W ramach dwóch Tarcz Finansowych PFR wypłacił 353,5 tys. przedsiębiorstw 73,2 mld zł wsparcia. W ramach umorzeń na kontach przedsiębiorców zostanie 43,8 mld zł, a 29,4 mld zwracają do PFR. Organizator szacuje, że pomoc uchroniła 600 tys. miejsc pracy. Wśród beneficjentów 8 proc. stanowią firmy z branży transportowo-magazynowej. Średnia kwota wsparcia dla mikrofirm wyniosła 69 tys. zł w Tarczy Finansowej PFR 1.0 oraz 81 tys. zł w Tarczy Finansowej PFR 2.0. Dla MSP wsparcie wyniosło (odpowiednio) 576 tys. i 530 tys. zł. Duże firmy otrzymały średnio 36 mln zł. W podsumowaniu Tarczy Finansowej PFR wskazuje, że na 353 551 firm, które otrzymały pomoc, tylko 167 uległo likwidacji, a 19 restrukturyzacji, czyli 0,05 % objętych wsparciem.

Spśród firm, którym PFR udzielił wsparcia, 819 otrzymało wezwanie do zwrotu całości subwencji. 2412 firm nie otrzymało umorzenia subwencji w programie z uwagi na ryzyko nadużyć, a wobec 500 podmiotów organy prowadzą postępowania w sprawie możliwości wyłudzenia subwencji. Przedsiębiorcy złożyli 628 874 wnioski, w tym 546 776 w ramach tarczy Finansowej PFR 1.0. W pierwszej tarczy 36,7 % wniosków było odrzuconych, w ramach drugiej 39,3 %. Wśród dużych firm 61 % wniosków było odrzuconych. Na potrzeby Tarczy państwo wyemitowało obligacje o średnim oprocentowaniu 1,57 %, które będą spłacane do września 2030 roku. Łączne koszty obsługi programu wyniosą 1,69 mld zł, a łączne koszty odsetek 6,53 mld zł. Całkowity koszt programu przez 10 lat wyniesie poniżej 2% PKB.



Elektryczny długodystansowy Mercedes

We wrześniu Mercedes zaprezentuje elektrycznego Actrosa w wersji długodystansowej. W przyszłym roku auto trafi do prób u klientów, a produkcja ruszy w 2024 roku. Elektryczny ciągnik siodłowy będzie miał 500 km zasięgu na jednym ładowaniu akumulatora. Ładowanie od 20 do 80 proc. pojemności akumulatora zajmie niecałe 30 minut. W eActrosie LongHaul zastosowano akumulatory z ogniwami wykonanymi w technologii litowo-żelazowo-fosforanowej (LFP). Odnaczają się one długą żywotnością oraz większą energią użyteczną niż inne typy. Daimler Truck, Grupa Traton i Grupa Volvo stworzyły spółkę do budowy sieci publicznych ładowarek w Europie. W kwestiach związanych z ładowaniem pojazdów w ich bazach operacyjnych Mercedes-Benz Trucks współpracuje z fir-

mami Siemens Smart Infrastructure i ENGIE. Daimler Truck uczestniczy w projekcie „Ładowanie z wysoką mocą pojazdów w ciężarowym transporcie dalekobieżnym” (HoLa). Celem projektu, realizowanego pod patronatem VDA, jest zaprojektowanie, budowa i eksploatacja infrastruktury ładowania o wysokiej mocy dla akumulatorowo-elektrycznych pojazdów eksploatowanych w ciężarowym transporcie dalekobieżnym. W czterech lokalizacjach w Niemczech powstaną po dwa punkty ładowania z systemem ładowania megawatowego MCS (Megawatt Charging System), które zostaną wypróbowane w warunkach rzeczywistej eksploatacji. Od 2039 roku Daimler Truck w ofercie będzie miał w Europie, Japonii i Ameryce Północnej tylko samochody neutralne pod względem emisji CO2, liczonej od zbiornika do kół.

Busiarze na unijnym torze przeszkód



Komisja Europejska i konkurencja rzucają kłody pod nogi busiarzy. Pomimo rygorów Pakietu Mobilności ich przyszłość wydaje się jednak niezagrażona.

Robert Przybylski

Nie nastąpił oczekiwany zalew GITD przez wnioski o licencje dla przewoźników samochodami lekkimi. Główny Inspektorat Transportu Drogowego poinformował, że wydał w styczniu 294 zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego samochodami o dmc od 2,5 do 3,5 tony, w lutym 360, miesiąc później 485

i w kwietniu 561. Łącznie do 12 maja Biuro ds. Transportu Międzynarodowego GITD zarejestrowało 2194 wnioski.

GITD zarejestrowała 3162 wnioski i do 25 maja wydała 1457 licencji wspólnotowych oraz 10 901 wypisów z tych licencji. Biorąc pod uwagę, że przewoźników, którzy taką licencję musieli uzyskać do 21 maja jest - jak szacuje firma Done! Deliveries - 10 tys., klientów czekało nieprzyjemne zaskoczenie. Barometr Done! Deliveries, który agreguje dane z licznych wewnętrznych i zewnętrznych źródeł, wskazał, że liczba dostępnych przewoźników operujących transportem do 3,5 tony w okresie od 21 do 25 maja spadła o 67 proc.

Done! Deliveries szacuje, że 10-11 proc. przewoźników używających aut lekkich wycofa się z biznesu. Jednak nawet klientom trudno jest ocenić, jakie będą skutki zmniejszenia podaży i nowych regulacji.

GITD rozpatruje wnioski w jeden miesiąc, ale trzeba liczyć się z tym, że termin ten może się wydłużyć ze względu na niekompletność składanych dokumentów. Z analiz Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD wynika, że ok. 70 proc. wniosków zawiera braki formalne, jak nieprawidłowe wypełnienie druku, np. błędy w wykazie pojazdów.

Poważne kary za brak licencji

Za brak licencji firma transportowa może otrzymać karę w wysokości nawet 12 tys. zł za każdą kontrolę drogową. – Tak wysokie kary mają na celu powstrzymanie przewoźników przed nielegalnymi praktykami na rynku transportowym i wyjazdami bez licencji. Jeśli firma busiarska ma 100 kierowców i 50 z nich zostanie tylko raz skontrolowanych w ciągu 3 miesięcy, to przewoźnik, który zlekceważył przepisy, może dostać karę

w wysokości nawet 600 tys. zł – podlicza Ordon.

Kumulacja to nie wszystko, bowiem firma może utracić nawet dobrą reputację, a wraz z nią licencję wspólnotową. – Już sam fakt niewyposażenia kierowcy w wypis z licencji, może wiązać się z 1 BPN (bardzo poważne naruszenie) nałożonym na firmę. Trzy takie sytuacje w ciągu roku mogą spowodować wszczęcie postępowania przez GITD w zakresie utraty dobrej reputacji, a w konsekwencji utratę uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego – opisuje ekspert ds. Rozwoju i Szkoleń, Grupa Inelo Mateusz Włoch.

Do ubiegania się o licencję wspólnotową niezbędne jest spełnienie kilku wymogów przez przewoźników:

- posiadanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,
- dostęp do bazy transportowej z wymaganą liczbą miejsc parkingo-

wych, odpowiadającą przynajmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez firmę do organu, który wydaje zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,

- posiadanie dobrej reputacji, stanowiącej warunek prowadzenia działalności, co oznacza, że przewoźnik nie może być skazany za poważne przestępstwa ani nie mogą ciążyć na nim sankcje za poważne naruszenia, zwłaszcza dotyczące przepisów wspólnotowych związanych z transportem drogowym,
- posiadanie zdolności finansowej, która wynosi 1800 euro na pierwszy pojazd oraz 900 euro na każdy dodatkowy wykorzystany pojazd,
- wyznaczenie zarządzającego transportem, który posiada certyfikat kompetencji zawodowych,
- kierowcy spoza Unii Europejskiej muszą posiadać dodatkowo świadectwo kierowcy i wypis z licencji na każdy pojazd.

Nowe regulacje

Pakiet Mobilności dla busiarzy

Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony zostali objęci przepisami w zakresie dostępu do rynku przewozowego Unii Europejskiej poprzez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012.

KE tłumaczy, że zmiana rozporządzenia 1071/2009 miała na celu określenie wspólnych przepisów unijnych tak, aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. W tym kontekście nowe przepisy mają na celu zrównanie warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami.

W związku z tym od 21 maja 2022 r. przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem ww. pojazdów zobowiązani są do posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej.

Certyfikat kompetencji zawodowych

Przedsiębiorcy, aby otrzymać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego muszą m.in. posiadać odpowiednie kompetencje zawodowe. Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huptyś przyznaje, że przepisy unijne stanowią, że państwa członkowskie mogą zwolnić z egzaminów potwierdzających posiadanie odpowiednich kompetencji zawodowych osoby, które wykażą, że przez okres 10 lat od 4 grudnia 2009 roku nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób co najmniej w jednym państwie członkowskim.



Polska nie skorzystała z tej możliwości w 2011 roku, w ustawie o transporcie drogowym nie przewidziano zwolnienia z egzaminów na certyfikat kompetencji zawodowych. – Obecnie nie było również uzasadnienia do wprowadzenia takiego zwolnienia względem przedsiębiorców wykonujących przewozy pojazdami poniżej 3,5 tony. Warto wziąć pod uwagę, że obie grupy przedsiębiorców przystępują do tego samego egzaminu i uzyskują taki sam certyfikat kompetencji zawodowych – podkreśla rzecznik MI.

Zaznacza, że do czasu wdrożenia Pakietu Mobilności I polscy przedsiębiorcy wykonujący przewozy pojazdami o dmc od 2,5 t do 3,5 t, w odróżnieniu np. od rozwiązań stosowanych w Niemczech, nie byli objęci regulacjami prawnymi w zakresie prawa transportowego. – Posiadanie wiedzy m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawa cywilnego, podatkowego oraz handlowego niewątpliwie usprawnia zarządzanie przedsiębiorstwem oraz pozwala wykonywać przewozy zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego – wskazuje Huptyś.

Dodaje, że do objęcia tej grupy przedsiębiorców koniecznością uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowej składają również wyniki kontroli przeprowadzonych przez Inspekcję Trans-

portu Drogowego w 2021 r. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. – W tym przypadku na 8042 przeprowadzonych kontroli w obszarze dotyczącym tylko masy i wymiarów pojazdu nałożono łącznie 7305 mandatów karnych – informuje rzecznik MI.

Nowe regulacje mają poprawić przestrzeganie przepisów. Nowy taryfikator mandatów, obowiązujący od 1 stycznia 2022 roku nakłada dodatkowe kary za przeładowanie busów. – Przeładowanie pojazdu o 100 kg będzie sankcjonowane dodatkową karą dla firmy w wysokości 500 zł, a za nadmiarowe 800 kg zostanie naliczona dodatkowa kara w wysokości 2000 zł – zauważa Włoch.

Dobre perspektywy dla branży

Firmy spedycyjne i kurierskie korzystające z przewozów lekkimi samochodami uważają, że niezależnie od regulacji ten segment rynku ma przed sobą przyszłość. – Przedsiębiorcy od dawna zdają sobie sprawę z nadchodzących zmian w przepisach i przygotowują na nie swoje firmy i pracowników. Nie da się jednak ukryć, że nowe przepisy mogą wpłynąć na podwyżki cen usług transportowych. Właściciele firm będą musieli bowiem ponieść większe wydatki związane z wdrożeniem Pakietu Mobilności. Podwyżki

cen zauważalne są zresztą już teraz, zarówno na trasach krajowych, jak i międzynarodowych – wskazuje CEO Clicktrans Michał Brzeziński.

Zmieniają się także oczekiwania społeczne. – Wymuszają upowszechnienie usług i towarów dostępnych na życzenie. Wszystko przechodzi na funkcjonowanie w trybie „on demand”, nie tylko transport. Z branży e-handlu wyłonił się quick commerce, w którym na zakupiony produkt czekamy kilkadziesiąt minut. W związku z tym sektor transportowy i organizacji transportu musi zmierzać w kierunku „on demand” – uważa prezes Done! Deliveries Damian Misiak.

Dobłą ilustracją rosnącego zapotrzebowania na przewozy ekspresowe jest właśnie firma Done! Deliveries. Jej przychody urosły w niecałe 9 lat od 0 do 110 mln zł. – Na ten rok planujemy uzyskać 180 mln zł przychodu, w czym pomaga wzrost cen transportu i kurs euro, ale realny wzrost sięgnie 45 proc. – szacuje prezes Done! Deliveries.

Wzrosty widoczne są także w rocznikach GUS. Urząd podaje, że w 2020 roku w zarobkowym transporcie samochodowym zarejestrowanych było 39,6 tys. samochodów ciężarowych o dmc do 3,5 tony, co stanowi 8,7 proc. całej floty tego segmentu rynku. W porównaniu do 2015 roku liczebność wzrosła o 21 proc., a udział we flocie powiększył się o 0,6 pp. ■

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



Zagubione płatności myta

Przewoźnicy obawiali się komplikacji w funkcjonowaniu nowego systemu poboru myta e-TOLL. Po roku od wprowadzenia systemu to KAS ma zastrzeżenia do jego funkcjonowania, wskazując na niedziałające rozliczenia.

Robert Przybylski

Powodem zmartwienia administracji skarbowej są urządzenia pokładowe i telematyczne (OBU i ZSL). Choć dopuszczone przez KAS do użytkowania dopiero po próbach, niektóre z nich wykazują się małą skutecznością. Przekazują dane lokalizacyjne z opóźnieniem, przez co uniemożliwiają rozliczenie opłat.

Kilka procent OBU i ZSL nie działa

KAS szacuje, że problem dotyczy kilku procent urządzeń. Zaniepokojony sytuacją szef KAS wysłał w marcu do operatorów pismo, w którym przypomina, że wymagania techniczne przewidują przesyłanie pakietu danych geolokalizacyjnych co 60 sekund, tymczasem z analizy danych wynika, że niektóre urządzenia przekazują pakiety po kilku minutach, a nawet po kilkudziesięciu dniach.

Ostrzeżenie, że niezachowanie wymagań technicznych i przekazywanie danych z opóźnieniem będzie skutkowało wykreśleniem operatora z rejestru uiszczających opłat elektroniczną. – Otrzymałem ogólny list KAS, wysłany do wszystkich operatorów, ale nie wiem co działo się dalej. U nas wszystko działa i nie mamy zgłoszeń bezpośrednich reklamacji – zapewnia właściciel kluczoborskiej firmy Geobox Łukasz Szlagor.

Firma posiada kilka tysięcy urządzeń. O rząd wielkości większym operatorem jest radomska spółka Telekom Technologia, której uwagi z racji na skalę działania, są bardziej mia-

rodajne w ocenie działania systemu e-TOLL. – Nie ma tygodnia, żeby nie było uniemożliwiającego rejestrację nowych urządzeń pokładowych zawieszenia się systemu, nieksięgowania środków bądź zablokowania salda – przyznaje Karol Kobyłecki z Telekom Technologia.

Tłumaczy, że problemy występują, gdy pojazd np. stanie na poboczu płatnej drogi i zgasi silnik. Urządzenie wysła parametry informujące o położeniu auta i przełączy się w tryb małego zużycia energii. Podobnie jest, jeśli pojazd straci zasięg, np. w lesie, a w tym miejscu jest parking. Auto stanie na pauzie, kierowca pobierze nocny odpoczynek (9 godzin) i urządzenie dopiero drugiego dnia prześle dane. Także wtedy dane z ostatniej minuty z poprzedniej doby trafiają na serwer. – Tych przypadków nie ma jednak wiele. Czasem zdarzy się awaria lokalnego nadajnika sieci komórkowej, jak stało się np. ostatnio, gdy z przeciążenia stanął na jeden dzień i nie było zasięgu – tłumaczy Kobyłecki.

Pomimo sygnalizowanych nieprawidłowości, przegląd sprawności urządzeń nie doprowadził do połowy maja do usunięcia żadnego urządzenia z rejestru dopuszczonych.

Rekordowe wpływy w marcu

Jednocześnie KAS podliczył wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego. W marcu wyniosły one rekordowe w historii poboru myta w Polsce 208,2 mln zł, z czego niemal 16,9 mln zł pochodziło z opłat pojazdów lekkich.

Marcowy wynik jest o 10,6 proc. wyższy w stosunku do marca 2021 roku. Wpływy w kwietniu 2022 roku przekroczyły 161,7 mln zł (w tym

15,5 mln zł od pojazdów lekkich), co oznacza ponad 9-procentowy spadek w stosunku do tego samego miesiąca wcześniejszego roku. Kwiecień jest tradycyjnie słabszym miesiącem od marca.

Najwyraźniej użytkownicy „dotarli” się z systemem, bowiem maleje liczba reklamacji, których w marcu i kwietniu napłynęło 4300. W styczniu zgłoszeń reklamacyjnych było niemal 12 tys., w lutym niecałe 6 tys. W marcu i kwietniu br. funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej przeprowadzili łącznie 19 449 kontroli na drogach i nałożyli 6 (słownie: sześć) kar grzywny w formie mandatu karnego na kierowców pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony. Przy podobnym natężeniu kontroli mundurowi nałożyli w styczniu 48 kar, w lutym 17.

Równocześnie przewoźnicy zegnają się z systemem viaToll. Wnioski o zwrot kaucji za urządzenia do starego systemu i zwrot pieniędzy z kont składają od 1 września 2021 roku - do 25 kwietnia do KAS napłynęły 109 872 wnioski. Administracja zaznacza, że cały czas napływają, a warto wiedzieć, że operator viaToll wydał ponad milion urządzeń.

Brakuje EETS

Dla przewoźników ważnym narzędziem płatności są karty paliwowe. Operatorzy stracili rynek na przejściu na nowy system poboru myta. Z danych KAS wynika bowiem, że przy pomocy kart flotowych pobierane jest nieco ponad 5 proc. myta, czyli 3-4-krotnie mniej niż w poprzednim systemie viaToll. Operatorzy mieli kłopoty z uruchomieniem swoich płatności z przyczyn technicznych.

WPŁYWY DO KRAJOWEGO FUNDUSZU DROGOWEGO W 2021 ROKU, W MLN ZŁ

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury



Innym powodem niższego odsetka może być brak możliwości wnoszenia opłat uniwersalnym urządzeniem EETS, które działa w całej Europie. Wbrew zamierzeniom KAS jeszcze nie uruchomiła wnoszenia opłat usługą EETS, która jest powszechnie wykorzystywana przez przewoźników międzynarodowych.

KAS wyjaśniała w liście do redakcji „Rzeczpospolitej”, że dostawca Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej może rozpocząć pobór opłat, gdy zaakceptuje warunki, podpisze umowę oraz z pozytywnym wynikiem ukończy testy akredytacyjne. „Od 7 maja 2021 r. Szef KAS ogłosił gotowość do podpisania umów z dostawcami EETS oraz rozpoczęcia testów akredytacyjnych. Do chwili obecnej, pomimo zaakceptowania warunków umownych przez niektórych dostawców, żaden z nich nie podpisał umowy”.

KAS planowała na luty podpisanie umowy z pierwszym dostawcą, jednak te plany nie ziściły się. KAS podkreśla, że „Jeżeli założymy, że dostawca ten ukończy testy akredytacyjne z wynikiem pozytywnym podczas pierwszej próby, uruchomienie opłat w ramach usługi EETS przez tego dostawcę stanie się możliwe jeszcze w pierwszej połowie bieżącego ro-

ku”. Zapewnia, że „nie stwierdzono technicznych przeszkód do rozpoczęcia działania dostawców EETS”.

Ile to kosztowało?

Wzrost opłat i malejąca liczba reklamacji oraz kar wskazują, że system działa lepiej, chociaż w pierwszych miesiącach po uruchomieniu użytkownicy nie oszczędzili mu krytyki. Problemy uwidoczniły się załamaniem wpływów w październiku, gdy były o ponad 37 proc. mniejsze r/r. W całym 2021 roku do KFD wpłynęło 1,87 mld zł, o 5 proc. więcej niż rok wcześniej. Niewielki wzrost wynika ze zniżek, którymi Ministerstwo Finansów zachęcało do korzystania z e-TOLL. Gdy system działał równoległe z viaTOLL, obniżka wynosiła 25 proc., a wprowadzona w ostatnim kwartale 2021 roku redukcja opłat na zakup urządzeń wyniosła 30-proc. stawek.

Krajowa Administracja Skarbowa poinformowała, że wydała na przygotowanie e-TOLL 284,4 mln zł, gdy resort finansów szacował koszt budowy nowego systemu na 448,1 mln zł. Przedłużenie działania poprzedniego systemu viaToll oraz wcześniejsze podejścia kosztowały jednak – jak wynika z danych zebranych w Biuletynie

Informacji Publicznej – ponad 600 mln zł. Wszystkie te wydatki obciążą jednak już zamknięty projekt.

Rząd już uprzedza, że Krajowy Plan Odbudowy przewiduje automatyczne wprowadzanie obowiązku uiszczania opłat od pojazdów ciężkich (o dmc powyżej 3,5 tony) na wysokopręstych drogach po oddaniu ich do użytkowania.

W pierwszym etapie rząd wprowadzi opłaty na dodatkowych 1400 km dróg krajowych, w szczególności autostrad i dróg ekspresowych.

W dalszej kolejności ww. system poboru opłat będzie obowiązywał na kolejnych nowych drogach, których budowa planowana jest w następnych latach. Rozszerzenie systemu opłat będzie technicznie możliwe dzięki zbudowaniu systemu poboru opłat e-TOLL. Poprzedni – według Ministerstwa Infrastruktury – był zbyt kosztowny i nie gwarantował przy jego powiększaniu zwrotu nakładów.

Rząd tłumaczy planowane podwyżki „wyrównaniem konkurencji międzygałęziowej”, czyli zmniejszeniem przewagi kosztowej przewoźników samochodowych nad kolejowymi. Daty poszerzenia sieci dróg płatnych rząd nie podał, choć KPO ma zakończyć się do sierpnia 2026 roku.

Zgromadzenie Ogólne Delegatów

W Jachrance odbyło się 25 maja Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Uczestnicy Zgromadzenia, któremu przewodniczył Wojciech Sienicki, podkreślili wysoki, merytoryczny poziom obrad.

Piotr Gawelczyk

W swoich wystąpieniach zwracali uwagę na niespotykaną dotąd bardzo trudną sytuację polskiego międzynarodowego transportu drogowego. Krytycznie ocenili dotychczasową postawę przede wszystkim ministrów odpowiedzialnych za resort infrastruktury, finansów oraz rozwoju, zarzucając im jedynie pozorowane ruchy mające uspokoić szybko narastającą frustrację przedstawicieli jednej z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki. Wypunktowali brak konkretnych działań, mających na celu pomoc przewoźnikom drogowym, na których w krótkim czasie spadło wiele dodatkowych, wysokich obciążeń

wynikających m.in. z wojny w Ukrainie, Pakietu Mobilności oraz zmian podatkowych zawartych w tzw. Polskim Ładzie.

Rosyjska agresja doprowadziła de facto do końca przewozów na Wschód i gigantycznego wzrostu cen paliw, a nowe unijne przepisy spowodowały wzrost wynagrodzeń kierowców. Tymczasem ze strony rządzących nadal nie widać zdecydowanych, konkretnych działań w postaci choćby kroplówki dla będących na krawędzi upadłości przedsiębiorstw.

Przewoźnikom nie wystarczy już solenne, wielokrotnie powtarzane zapewnienia przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury o „zrozumieniu problemu i planowanej pomocy”. – Ministerstwo infrastruktury udaje, że nie rozumie problemów branży, któ-

rą reprezentuje, lub – co gorsza – nie udaje – mówili delegaci.

Domagali się przywrócenia drożności przejść granicznych, na których kolejki tirów mają rekordowe długości pomimo zmniejszonego ruchu. Przypomnieli, że państwo od lat nie przygotowało elektronicznego systemu kontroli zezwoleń.

Denerwują przedsiębiorców także wydłużające się procedury administracyjne podczas szkoleń kierowców i wydawania im wiz.

Delegaci uważają, że współpraca na linii resort – przewoźnicy istnieje jedynie na poziomie zapewnień i „poklepywania po plecach”, tymczasem bez natychmiastowych rozwiązań, które mogłyby przynieść ulgę zagrożonym bankrutem właścicielom firm, przyszłość do niedawna perły w koronie polskiego biznesu

rysuje się w czarnych barwach.

ZMPD przyjęło w ostatnim okresie 48 członków, w tym 41 wspierających. Żadna organizacja w Polsce nie przetwarza tak dużej ilości informacji dotyczących branży międzynarodowego transportu drogowego jak ZMPD.

Zrzeszenie przeznaczyło część rezerwy na 65-lecie organizacji na zakup pomocy dla Ukrainy: medykamentów, opasek uciskowych, agregatów prądotwórczych, butów i kamizelek. – ASMAP Ukraina podziękowało nam za tę pomoc i zrobiło to nawet podczas spotkania IRU – dodał prezes Jan Buczek. ZMPD pomogło także agendom pomocowym ONZ w nawiązaniu kontaktów z przewoźnikami, którzy transportują pomoc dla Ukrainy.

Delegaci udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu. Delegaci przyjęli także sprawozdanie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2022 rok. Podnieśli też składkę członkowską z 400 na 600 zł. ■







Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD



Zebrania Regionalne ZMPD przebiegały pod znakiem wyborów na nową kadencję

REGION: Małopolski, Podkarpacki i Świętokrzyski



Jan Paździorko przewodniczący Regionu Małopolskiego



Tadeusz Furmanek przewodniczący Regionu Podkarpackiego



Bonifacy Sornat przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego

Członkowie ZMPD z trzech regionów: małopolskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego wzięli udział w zebraniach regionalnych. Zebrania odbyły się 8 czerwca 2022 r. w miejscowości Łęki Dolne.

Sławomir Jeneralski

Najważniejszym zadaniem uczestników był wybór delegatów, którzy będą reprezentować regiony na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD, wybór przewodniczących regionów, a także udzielenie rekomendacji kandydatom do władz Zrzeszenia. Wybory nowych władz odbędą się 7 grudnia 2022 r.

Rekomendacji do władz ZMPD uczestnicy zebrania udzielili:

- do Rady ZMPD – Andrzejowi Kucy (region podkarpacki), Bonifacemu Sornatowi (region świętokrzyski),
- do Komisji Rewizyjnej ZMPD –

Janowi Paździorko (region małopolski).

Przewodniczącym Zebrania Regionalnego został wybrany Robert Hnat, sekretarzem Bonifacy Sornat. W Komisji Mandatowo-Skrutacyjnej zasiadli: Tadeusz Furmanek (przewodniczący) oraz Stanisław Sieńko i Zbigniew Włodarczyk. Władze ZMPD obecnej kadencji reprezentowali: prezes Jan Buczek, wiceprezes Jerzy Szepietowski oraz przewodniczący Komisji Rewizyjnej Zygmunt Sieńko.

Dwóch pracowników firm należących do ZMPD otrzymało odznaczenia IRU dla najlepszych kierowców:

- Krzysztof Gałka z Przedsiębiorstwa Wielobranżowego Master Marek Porczak Sp. J.

- Dariusz Drożdż z Natanek Nova Sp. z o.o. Sp. K.

Dyskusję zdominowały problemy branży – Pakiet Mobilności, wzrost kosztów zatrudnienia, katastrofalne ceny paliw. Prezentację na ten temat przeprowadziła Alicja Chodorowska z Departamentu Transportu ZMPD.

Nerwowość wśród przewoźników odzwierciedlały głosy domagające się spektakularnych działań. – Trzeba zorganizować protest ogólnopolski i zablokować transport, wtedy rządzący potraktują nas poważnie – mówili przewoźnicy. – Skoro na dzisiejszym zebraniu trzy regiony reprezentuje dwudziestu kilku przewoźników, to kto będzie protestować? Czy wystarczy determinacji? – pytał retorycznie Jan Buczek.



Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Małopolski

Jan Paździorko – przewodniczący regionu
Wojciech Kardas
Andrzej Klimek
Adam Łoziński
Jan Kusiek
Mariusz Miś
Zbigniew Natanek

Region Podkarpacki

Tadeusz Furmanek – przewodniczący regionu
Kazimierz Czaja
Robert Hnat
Andrzej Kuca
Czesław Baran

Region Świętokrzyski

Bonifacy Sornat – przewodniczący regionu
Zbigniew Włodarczyk

Rekomendacje do władz ZMPD z 8.06.2022 r.

Do Komisji Rewizyjnej

Jan Paździorko

Do Rady

Andrzej Kuca
Bonifacy Sornat

REGION: Lubelski



Sławomir Kostjan – przewodniczący Regionu Lubelskiego

Przewoźnicy biorący udział w Zebraniu Regionu Lubelskiego ZMPD w Kocku, które odbyło się 9 czerwca 2022 r., wybrali delegatów na kolejną kadencję.

Sławomir Jeneralski

Nowo wybrani delegaci wezmą udział w wyłanianiu władz Zrzeszenia na lata 2023 – 2026. Przewodniczącym zebrań został Sławomir Kostjan, a sekretarzem Ewa Śliwa. Sławomir Kostjan został też wybrany przewodniczącym regionu na następne lata.

Prezes ZMPD Jan Buczek mówił o działaniach podejmowanych wspólnie z prezesem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników w Międzyrzeczu Podlaskim Tadeuszem Gajownikiem, między innymi dotyczących analizy wdrażania Pakietu Mobilności w innych państwach Unii Europejskiej w celu porównania z identycznym procesem w Polsce.

Ważnym zadaniem zebrań regionalnych jest udzielanie rekomendacji kandydatom do władz statutowych ZMPD. Tylko osoby posiadające rekomendację swojego środowiska będą mogły kandydować w wyborach, zaplanowanych na 7 grudnia 2022 r.

W regionie lubelskim rekomendację otrzymali:

- do Zarządu ZMPD: Tadeusz Gajownik, Marcin Potapczuk
- do Komisji Rewizyjnej ZMPD: Henryk Hałajko, Ewa Śliwa.
- do Rady ZMPD: Sławomir Kostjan. Liczeniem głosów zajmowała się trzy-

osobowa, wybrana przez uczestników zebrań komisja w składzie: Krzysztof Maliszewski (przewodniczący), Kazimiera Borkowska, Anna Panasiuk.

Organy statutowe ZMPD reprezentowali: prezes Jan Buczek, wiceprezes Jerzy Szepietowski, członek Zarządu Zofia Stępnicka, pełniący obowiązki przewodniczącego Rady Zbigniew Dobrzyński oraz troje jej członków: Ewa Śliwa, Artur Kamiński i Karol Rychlik, a także przedstawiciel Komisji Rewizyjnej Mariusz Kassjaniuk.

Oprócz części wyborczej wynikającej z zapisów Statutu ZMPD, był też czas na dyskusję merytoryczną. Jan Buczek mówił o sytuacji wewnątrz ZMPD, dotyczącej m.in. konieczności redukcji kosztów funkcjonowania organizacji, a jednocześnie poszukiwania nowych źródeł dochodów. – Nie jest łatwo, ale działamy – mówił prezes.

Pojawił się też odwieczny temat kolejek na przejściach granicznych. Zda-



niem przewoźników potrzeba sprawnego systemu rejestracji elektronicznej oraz walki z opieszałością służb granicznych. – Celnicy powinni wziąć się do roboty – mówił Jan Buczek. – Jeżeli celników jest za mało, to trzeba zwiększyć ich liczbę. Tworzenie aplikacji nic nie załatwi. Po stronie rządzących brakuje woli politycznej, żeby rozwiązać problem – dodał prezes ZMPD. Zdaniem Sławomira Kostjana trzeba szukać osób, które mogłyby kandydować w następnych wyborach do Parlamentu jako reprezentanci środowiska przewoźników. – Prezes Buczek powinien być takim kandydatem – przekonywał Sławomir Kostjan. Tradycją zebrań regionalnych jest wręczanie wyróżnień IRU dla najlepszych menedżerów i kierowców.

Wyróżnienie dla wybitnego menedżera transportu drogowego otrzymał Przemysław Panas.

Wręczone zostały także wyróżnienia dla najlepszych kierowców.

Otrzymali je:

- Wiesław Jacak z firmy HOLLEX TRANSPORT SP.J. Sławomir Wójcik, Artur Wójcik
 - Przemysław Andrzej Kośmider, Marek Matyjasek, Andrzej Witek z firmy KOTRANS Wojciech Kot
 - Sławomir Łasocha z firmy MAGPOL Piotr Magdziak
 - Janusz Szpura z firmy FHU Iwona Chomicz
 - Mikołaj Szuryn, Wołodimir Hnidenko z firmy BOR-TOM K. Borkowska, T. Borkowski SP.J.
 - Wołodimir Nierubacki z firmy BOR-TOM Tomasz Borkowski
- Szczególne wyróżnienie otrzymała firma ANGELA GROUP z siedzibą w Srebrzyszcach. ZMPD uhonorowało ją za „niestrudzone realizowanie przewozów do Ukrainy z pomocą humanitarną”. Wyróżnienie odebrała z rąk Jana Buczka współwłaścicielka firmy, Natalia Płachetko.

Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Lubelski

Sławomir Kostjan – przewodniczący regionu
Tadeusz Gajownik
Adam Łukasik
Kazimierz Sylwoniuk
Henryk Hałajko
Krzysztof Maliszewski
Agnieszka Grochowska
Edward Leszczyński
Marcin Potapczuk
Jacek Sulej
Piotr Frąc
Anna Panasiuk
Jarosław Jakoniuk
Leszek Kopeć
Andrzej Borychowski
Janusz Izdebski
Andrzej Siuj
Krzysztof Barczuk
Hubert Kopiś
Alfred Celiński
Sławomir Radzikowski
Aleksander Chałabis
Andrzej Biernacki
Michał Mitura

Rekomendacje do władz ZMPD z 9.06.2022 r.

Do Zarządu

Tadeusz Gajownik
Marcin Potapczuk

Do Komisji Rewizyjnej

Henryk Hałajko
Ewa Śliwa

Do Rady

Sławomir Kostjan

REGION: Łódzki i Mazowiecki I



Podczas Zebrania Regionalnego, które odbyło się 27 czerwca 2022 r. w Rawie Mazowieckiej, członkowie ZMPD z Regionów Łódzkiego i Mazowieckiego I wybrali nowych przedstawicieli na Zgromadzenie Ogólne Delegatów.

Sławomir Jeneralski

Przewodniczącymi Regionów ponownie zostali wybrani Gerard Kaczmarczyk (Region Łódzki) oraz Artur Kamiński (Region Mazowiecki I). Zadaniem zebrań regionalnych jest także udzielenie rekomendacji kandydatom do organów statutowych.

Członkowie Regionu Łódzkiego nie udzielili żadnych rekomendacji

Członkowie Regionu Mazowiecki I zarekomendowali:

- Jana Buczka – na funkcję Prezesa
- Artura Kamińskiego – do Zarządu
- Bogusława Zimnego – do Zarządu
- Artura Kamińskiego – do Komisji Rewizyjnej ZMPD

- Artura Kamińskiego – do Rady
- Roberta Nitek – do Rady
- Bogusława Zimnego – do Rady.

Obrady otworzył pełniący obowiązki przewodniczącego Rady ZMPD Zbigniew Dobrzyński. W wyniku wyborów przewodniczącym zebrania został Artur Kamiński, a sekretarzem Bogusław Stopa. Nad przebiegiem głosowań czuwała Komisja Mandatowo-Skrutacyjna, w skład której weszli: Mirosław Kaczorowski (przewodniczący), Jolanta Czarnecka oraz Andrzej Lenkiewicz.

Wśród problemów branży, omawianych w ramach seminarium prowadzonego przez Alicję Chodorowską z Departamentu Transportu, najczęściej komentarzy wywołał brak kierowców, a zwłaszcza kłopoty z uzyska-

niem prawa pracy przez kierowców ze Wschodu, w tym z Ukrainy.

Prezes ZMPD Jan Buczek mówił m.in. o staraniach Zrzeszenia podejmowanych na rzecz kształcenia kierowców w polskich szkołach i o konieczności wspierania tego procesu przez przewoźników. – Przewoźnicy z Sochaczewa wspierają szkołę w Teresinie – podał przykład Jan Buczek.

Prezes ZMPD wręczył też wyróżnienie IRU dla najlepszego kierowcy. Witold Wieczorek, właściciel firmy Usługi Transportowe, odebrał odznaczenie dla kierowcy Wołodymira Gorawczuka.

Organy statutowe ZMPD na zebraniu reprezentowali: Jan Buczek, Jerzy Szepietowski, Euzebiusz Gawrysiuk, Zbigniew Dobrzyński, Artur Kamiński oraz Bogusław Zimny.



Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Mazowiecki I

Artur Kamiński – przewodniczący regionu
Jan Buczek
Łukasz Kaczorowski
Mirosław Kaczorowski
Tomasz Kalisiak
Tomasz Nagłowski
Robert Nitek
Wojciech Wylot
Bogusław Zimny

Region Łódzki

Gerard Kaczmarczyk – przewodniczący regionu
Jolanta Czarnecka
Ryszard Karpiński
Artur Przygodzki
Marek Ziółkowski

Rekomendacje do władz ZMPD z 27.06.2022 r.

Na funkcję prezesa

Jan Buczek

Do Zarządu

Artur Kamiński
Bogusław Zimny

Do Komisji Rewizyjnej

Artur Kamiński

Do Rady

Artur Kamiński
Robert Nitek
Bogusław Zimny

REGION: Mazowiecki III

We wtorek 28 czerwca 2022 r. w Chodowie odbyło się kolejne Zebranie Regionalne członków ZMPD. Wybrali oni delegatów na ZOD.



Piotr Prudzyński – przewodniczący Regionu Mazowieckiego III

Sławomir Jeneralski

Przebieg wyborów regionalnych nadzorowała Komisja Mandatowo-Skrutacyjna, w skład której weszli: Joanna Wojtczuk – przewodnicząca, Andrzej Bulik – sekretarz oraz Mariusz Kassjaniuk – członek. Za stołem przewodniczącym zasiadł: przewodniczący zebrania, którym został wybrany Jan Oleksiuk, oraz sekretarz, członek Zarządu ZMPD, Eugeniusz Gawrysiuk.

Obrady zgodnie ze statutem rozpoczęła p.o. przewodnicząca Rady ZMPD Zbigniew Dobrzyński. W zebraniu uczestniczyli też - prezes ZMPD Jan Buczek, wiceprezes Jerzy Szepie-

towski oraz członek Zarządu Krzysztof Strzała. Obecni też byli przedstawiciele Rady Zrzeszenia: Ewa Śliwa, Karol Rychlik i Artur Kamiński oraz Komisji Rewizyjnej Mariusz Kassjaniuk.

Ważną częścią spotkania było udzielenie rekomendacji kandydatom regionu do organów statutowych ZMPD. Tylko osoby dysponujące rekomendacją swojego środowiska będą mogły kandydować w wyborach zaplanowanych na 7 grudnia 2022 roku.

Rekomendacje otrzymali:

- do Zarządu ZMPD Karol Rychlik
- do Rady ZMPD: Euzebiusz Gawrysiuk i Stanisław Lecyk
- do Komisji Rewizyjnej Mariusz Kassjaniuk.

Funkcję przewodniczącego Regionu Mazowieckiego III na kolejną ka-

dencję uczestnicy zebrania powierzyli Piotrowi Prudzyńskiemu.

Ogromne emocje zebranych wzbudził problem kolejek na granicy w Koroszczynie. Przewoźnicy mówili o bulwersującym zjawisku polegającym na formowaniu przez policję - wedle nieznanymi kryteriów - kolumn uprzywilejowanych przewoźników i przeprowadzaniu ich do bram terminalu, z ominięciem kilkudniowej kolejki.

Członkowie ZMPD dyskutowali także o konieczności natychmiastowego rozwiązania kluczowego obecnie dla polskiego międzynarodowego transportu drogowego problemu dotyczącego wiz dla ukraińskich i białoruskich kierowców. Dziś ze względu na brak odpowiednich przepisów w polskim prawie nie mogą oni wykonywać pracy.

Piotr Prudzyński pytał, czy ZMPD w związku z trudną sytuacją transportu międzynarodowego zorganizuje akcję protestacyjną. Wywiązała się dyskusja, która nie doprowadziła jednak do ustaleń dotyczących formy ani terminu ewentualnej akcji.

Tradycyjnie zwieńczeniem obrad było wręczenie wyróżnień IRU dla najlepszych kierowców.

Robert Stępień (Stępień Sp. z o.o.) odebrał wyróżnienia dla trzech kierowców: Marcina Strzelca, Jerzego Żaczka i Artura Pawłaka, a Waldemar Borkowski (WIMAK Sp. J.) dla Mirosława Niedziółki.

Pełna lista wyróżnionych była znacznie dłuższa:

- Jerzy Kina, Bogdan Wilczyński, Ry-

szard Ludwig, Jan Kotewicz, Grzegorz Pietrkiewicz, Tomasz Jurgawka, Krzysztof Staszak, Paweł Kosiński, Paweł Pokrywczyński, Andrzej Smolarek, Sławomir Mierczak, Andrzej Kurasz, Marek Kopciński, Kazimierz Rykała, Wojciech Paliga, Marian Słupski, Brunon Stankowski, Jarosław Szafranski, Paweł Moćko, Grzegorz Sałamaucha, Adam Krakowski, Roman Stępień z firmy Link Sp. z o.o.

- Grzegorz Podgórný z firmy Anbek-Transport

- Wiesław Radzikowski z firmy Fast-Trans Wiesław Radzikowski

- Paweł Chraniuk z firmy Usługi Transportowe PAX Paweł Chraniuk.

Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Mazowiecki III

Karol Rychlik
Mariusz Biernacki
Jan Oleksiuk
Aneta Boruta
Jarosław Rozwadowski
Euzebiusz Gawrysiuk
Adam Mazuruk
Agnieszka Nowosielska
Joanna Wojtczuk
Andrzej Bulik
Mariusz Kassjaniuk
Dariusz Paczusi
Stanisław Lecyk
Adam Pałka
Elżbieta Fedoruk
Maciej Groszek
Sławomir Juszczyk
Dariusz Moczulski
Przemysław Stefaniuk

Rekomendacje do władz ZMPD z 28.06.2022 r.

Do Zarządu

Karol Rychlik

Do Komisji Rewizyjnej

Mariusz Kassjaniuk

Do Rady

Euzebiusz Gawrysiuk
Stanisław Lecyk

REGION: Mazowiecki II



Podczas zebranie regionalnego, które odbyło się w Grabowie koło Ostrołeki 29 czerwca 2022 r. członkowie ZMPD z Regionu Mazowieckiego II wybrali nowych przedstawicieli na Zgromadzenie Ogólne Delegatów.

Sławomir Jeneralski

Przewodniczącym Zebrania Regionalnego został wybrany Jerzy Szepietowski, a sekretarzem Paweł Gajda. Proces wyborczy organizowała i nadzorowała Komisja Mandatowo-Skrutacyjna w składzie: Kazimierz Ducki – przewodniczący, Iwona Bagińska – sekretarz, Tyberiusz Drzyżguła i Stanisław Strzała – członkowie.

Funkcję przewodniczącego regionu uczestnicy zebrania powierzyli, kolejny raz, Jerzemu Szepietowskiemu.

Rekomendacje do organów statu-

towych ZMPD na następną kadencję otrzymali:

- do Zarządu ZMPD: Zbigniew Dobrzyński, Krzysztof Strzała, Łukasz Twardowski
- do Komisji Rewizyjnej ZMPD: Zbigniew Dobrzyński, Ryszard Borkowski
- do Rady ZMPD: Kazimierz Ducki, Krzysztof Strzała, Jerzy Szepietowski, Łukasz Twardowski, Paweł Jarema.

W zebraniu uczestniczyła grupa reprezentantów organów statutowych: prezes Jan Buczek, członkowie Zarządu: wiceprezes Jerzy Szepietowski oraz Euzebiusz Gawrysiuk i Krzysztof

Strzała; członek Komisji Rewizyjnej Rady: Zbigniew Dobrzyński, Ewa Śliwa, Karol Rychlik i Kazimierz Ducki.

Gośćmi specjalnymi Zebrania Regionalnego byli przedstawiciele Mazowieckiego Szpitala Specjalistycznego w Ostrołce – dyrektor Paweł Natkowski i jego zastępca Mariusz Kozicki, którzy wręczyli dyplomy z podziękowaniem za współpracę z ZMPD podczas akcji niesienia pomocy Ukrainie. Odebrali je Jan Buczek, Jerzy Szepietowski, Ryszard Borkowski, Maciej Borkowski, Bogdan Szczubełek oraz reprezentant firmy MKW Suchecy. ■



Jerzy Szepietowski
przewodniczący
Regionu Mazowieckiego II



Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Mazowiecki II

Jerzy Szepietowski – przewodniczący regionu

Robert Drzyżguła

Iwona Bagińska

Ryszard Borkowski

Stanisław Mierzejewski

Bogdan Szczubełek

Zbigniew Dobrzyński

Tyberiusz Drzyżguła

Paweł Kozłowski

Krzysztof Strzała

Kazimierz Ducki

Paweł Jarema

Stanisław Strzała

Marek Powierza

Piotr Kowalewski

Paweł Panaszekiewicz

Janusz Gęsina

Sylwester Gałązka

Mieczysław Kaczyński

Łukasz Twardowski

Rekomendacje do władz ZMPD z 29.06.2022 r.

Do Zarządu

Zbigniew Dobrzyński

Krzysztof Strzała

Łukasz Twardowski

Do Komisji Rewizyjnej

Zbigniew Dobrzyński

Ryszard Borkowski

Do Rady

Kazimierz Ducki

Krzysztof Strzała

Jerzy Szepietowski

Łukasz Twardowski

Paweł Jarema

REGION: Podlaski

Członkowie ZMPD z Podlasia wybrali nowych przedstawicieli na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Zebranie odbyło się 30 czerwca 2022 r. w Białymstoku.



Sławomir Jeneralski

Władysław Żero został wybrany na przewodniczącego Regionu Podlaskiego ZMPD. Zastąpił na tym stanowisku Małgorzatę Zdrodowską.

Uczestnicy zebrania udzielili rekomendacji przewoźnikom z regionu, którzy 7 grudnia 2022 r. na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD będą się ubiegać o wybór do organów statutowych Zrzeszenia:

- do Zarządu ZMPD – Małgorzata Zdrodowska
 - do Rady ZMPD – Tadeusz Wiśniewski
- Funkcję przewodniczącego Zebrania Regionalnego uczestnicy powierzyli Władysławowi Żero, sekretarzem został Mikołaj Linkiewicz. W Komisji Mandatowo-Skrutacyjnej zasiadli Jan Werdecki – przewodniczący, Ewa Wiśniewska – sekretarz oraz Jerzy Jurkin – członek Komisji.

Organy statutowe ZMPD reprezentowali: Jan Buczek, Jerzy Szepietowski, Euzebiusz Gawrysiuk, Małgorzata Zdrodowska, Karol Rychlik oraz p.o. prze-

wodniczącego Rady ZMPD Zbigniew Dobrzyński, który otworzył obrady.

Zebranie Regionalne było też okazją do wręczenia wyróżnienia IRU dla najlepszego kierowcy. Otrzymali je dwaj pracownicy z firmy Adampol: Trayan Uładzimir i Piotr Chocie. Wyróżnienia wręczał prezes Adampolu Krzysztof Dakowicz.

Zebranie Regionalne w Białymstoku było ostatnim przed przerwą wakacyjną. Jesienią odbędą się trzy zebrania, podczas których przewoźnicy z kolejnych dziewięciu regionów Zrzeszenia wybiorą delegatów na ZOD ZMPD. ■



Władysław Żero
przewodniczący
Regionu Podlaskiego



Delegaci na ZOD 2023/2026

Region Podlaski

Władysław Żero – przewodniczący regionu
Tadeusz Wiśniewski
Ryszard Butkiewicz
Jerzy Jurkin
Marek Kopiczko
Andrzej Kondracki
Henryk Pruszyński
Jarosław Jurewicz



Rekomendacje do władz ZMPD z 30.06.2022 r.

Do Zarządu

Małgorzata Zdrodowska

Do Rady

Tadeusz Wiśniewski

Nie ma odwrotu od elektrycznych ciężarówek

Napaść Rosji na Ukrainę przyspieszyła „zieloną rewolucję”, czyli przejście na elektromobilność, także w transporcie drogowym.



Robert Przybylski

Wojna na Ukrainie doprowadziła do niesłychanych wzrostów ceny ropy naftowej. Wysokie ceny paliw sprawiają, że przejście na kosztowne ciężarówki elektryczne nie będzie tak bolesne.

Wielki biznes słowami unijnych polityków przekonuje, że cała transformacja dokona się w najbliższej dekadzie. Tylko niemiecki przemysł samochodowy zainwestuje w latach 2022-2026 ponad 220 mld euro w elektromobilność.

Jednak przyglądając się bilansom, trudno oprzeć się wrażeniu, że jest to skok na główkę do basenu bez upewnienia się, czy jest w nim woda. Producenci ciężarówek udowadniają, że ich elektryczne modele są równie

praktyczne jak konwencjonalne. Jednak porównanie kosztów jest na tym etapie niemożliwe.

Rachunki w powietrzu

Cena elektrycznej ciężarówki jest 3 razy wyższa od dieslowskiej. Producenci obiecują, że za 3 lata różnica będzie 2-krotna. Nie wiadomo, jaka jest trwałość samochodu i akumulatora trakcyjnego. Kolejne zapowiedzi wskazują na co najmniej 10-letni okres trwałości. Nie jest także znana wartość końcowa pojazdu, niezbędna do wycięcia raty najmu lub leasingu.

Koncerny samochodowe zakładają taki sam spadek wartości dla obu wersji. Jest to inwestycja w przyszłość, bo rynek na używane elektryczne ciężarówki jeszcze nie istnieje. Przewoźnicy nie chcą narażać się na koszt wymiany litowo-jonowego akumulatora.

Wreszcie nie ma jasności, jaka będzie cena 1 kWh energii elektrycznej. Zależy ona od sposobu pobierania energii: z sieci napowietrznej, ładowarki wolnej lub ładowarki szybkiej. Nigdzie nie ma dostępnych komercyjnie ładowarek dla samochodów ciężarowych, jednak analogie z samochodami osobowymi mówią wszystko. Według cennika Greenway koszt kilowatogodziny w ładowarce wolnej wynosi od 1,02 do 1,15 zł. Wykorzystanie ładowarki średniej mocy (do 100 kW) to już opłata od 1,37 do 1,62 zł, zaś dla dużej mocy cena skacze do 1,58-1,84 zł.

Dla aut osobowych ładowarka dużej mocy ma powyżej 100 kW, zaś dla ciężarówek potrzebne będą ładowarki nawet o 10-krotnie większej mocy, czyli 1 MW. Takie urządzenia, zwane megaladowarkami, produkuje tylko kilka firm na świecie (w tym zielonogórska Ekoenergetyka oraz warszawski Medcom), a ceny samego urządzenia oraz podłączenia do sieci energetycznej z zapewnieniem mocy nie są jeszcze znane.

Tymczasem producenci ciężarówek zapewniają, że koszty eksploatacji i zakupu będą niższe dla modeli elektrycznych, co przewoźnicy muszą przyjąć na wiarę.

Niepomyślny bilans energetyczny

W zbiorniku paliwa 1 litr oleju napędowego zawiera 10 kWh energii. Zatem przeciętna dalekodystansowa ciężarówka, która tankuje 1100-1300 li-



trów ON, magazynuje ponad 11 tys. kWh. Tymczasem stosowane w 40-tonowych zestawach akumulatory litowo-jonowe obecnej generacji mieszczą 300-400 kWh.

Volvo wylicza, że 40-tonowy zestaw na przejechanie kilometra potrzebuje 1,6 kWh.

Dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wskazują, że w Polsce na koniec 2020 roku zarejestrowanych było ponad 740 tys. ciężarówek o dmc powyżej 3,5 tony. W tej liczbie mieści się ponad 370 tys. ciągników siodłowych.

Zakładając, że cała flota ciągników jest zelektryfikowana i że ciężki pojazd pokonuje rocznie 60 tys. km, a każdy zużywa od 1,1 do 1,6 kWh na kilometr, roczne zapotrzebowanie na energię elektryczną wyniesie od 24,4 do 35,5 TWh. Faktyczne zużycie może być jeszcze większe. – Nasze badania wskazują, że dobowe przebiegi elektryków są większe niż modeli spalinowych – podkreśla dyrektor Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności w SGH prof. Wojciech Paprocki.

Polskie Sieci Elektroenergetyczne podają, że w 2020 roku zużycie prądu w Polsce przekroczyło 165 TWh. – Znaleźnieniem dodatkowych mocy jest dużym wyzwaniem, któremu Polska będzie musiała w kolejnych latach sprostać, ponieważ już teraz tych rezerw mamy niewiele – uważa wiceprezes zarządu Medcom Piotr Wroński.

Szef elektromobilności Scanii Fredrik Allard oblicza, że w 2030 roku w Szwecji elektryczne ciężarówki rocznie zużyją 7 TWh, to jest 5 proc. zużycia kraju. – Potrzeba coraz więcej energii; bez wątplenia jest to wyzwanie dla Europy. Jednak zauważamy, że w Szwecji powstają farmy morskie i skala tych nakładów jest większa niż niedawno przewidywaliśmy. Nie mamy wyboru, musimy pozbyć się rosyjskiego paliwa – uważa Allard.

Z bilansem energii nie lepiej jest w Europie. Wszystkie kraje UE wyprodukowały w 2019 roku 2778 TWh energii elektrycznej. W Unii zarejestrowanych jest 5 mln ciężkich samochodów ciężarowych, 1,3 mln średnich i 0,6 mln autobusów. Tylko ciężkie samochody ciężarowe o dmc powyżej 16 ton zużyją docelowo od 780 TWh do 1560 TWh energii rocznie, zakładając przebieg roczny 60 lub 120 tys. km.

Nadchodzi druga generacja baterii

Volvo uruchomiło w Gandawie (Belgia) produkcję akumulatorów wykorzystujących ogniwa Samsung SDI. Z ogniw tej firmy korzystają także Scania i MAN. Daimler wybrał chińskiego dostawcę CATL (Contemporary Amperex Technology Co. Limited), zarówno dla amerykańskiej marki Freightliner, jak i europejskiego Mercedesa. Z chińskim partnerem przygotowuje aku-

Rządowe dopłaty

Dofinansowanie do elektrycznych ciężarówek

Rządy chcą dofinansować elektryfikację transportu ciężkiego. Rząd niemiecki oferuje dopłaty sięgające 80 proc. różnicy ceny pojazdu z dieslem, włączając do dofinansowania wydatki na ładowarkę. Skomplikowane są jednak formalności. Rządy Hiszpanii i Szwecji oferują mniej, bo tylko 40 proc. różnicy ceny, ale za to prosta i szybka jest procedura pozyskania tych funduszy.

W Holandii stowarzyszenie przewoźników TLN zaproponowało, aby fundusz dopłat tworzyć z części wpływów z elektronicznego mycia, które po 2024 roku znacznie działają w Holandii.

W Polsce Centrum Unijnych Projektów Transportowych nie przewiduje dopłat do elektrycznych ciężarówek.

mulatory kolejnej generacji, które będą używane w modelach elektrycznych koncernu nawet po 2030 roku.

Także konkurencyjni producenci ciężarówek przedstawiają za kolejne 2-3 lata elektryczne modele z akumulatorami drugiej generacji. W tej samej objętości i przy tej samej masie mieszczą 800 kWh energii.

CATL jest największym na świecie producentem akumulatorów litowo-



-jonowych, mając jedną trzecią globalnego rynku. Jest także wiodącym dostawcą akumulatorów trakcyjnych dla ciężarówek i autobusów. Do marca 2021 roku wyprodukował blisko 345 tys. takich akumulatorów. Europejski wiodący producent akumulatorów do elektrycznych autobusów, pruszkowski Impact Clean Power Technology, dostarcza rocznie ponad tysiąc akumulatorów.

Scania i MAN, czyli Grupa Traton, zainwestowały w szwedzką firmę Northvolt i z nią przygotują kolejną generację akumulatorów o większej gęstości energii, którą można będzie ładować większymi prądami. Wiceprezes wykonawczy, dyrektor ds. operacji handlowych w Scanii Mats Gunnarsson podkreśla, że Scania już jest pewna, że ciężarówki elektryczne będą tak trwałe i wygodne w użytkowaniu jak diesle. – Za rok zaprezentujemy 40-tonowe zestawy, których akumulatory pozwolą na jazdę przez 4 godziny. Szybkie, trwające 45 minut ładowanie megaladowarką pozwoli na kolejną 4,5-godzinną jazdę – opisuje przyszłe rozwiązanie Gunnarsson.

Producenci akumulatorów i ogniw twierdzą, że za 5-7 lat przedstawiają akumulatory litowo-jonowe ze stałym elektrolitem, które będą jeszcze wydajniejsze i pozwolą 40-tonowym zestawom na przebiegi nawet 800 km na jednym ładowaniu.

Kluczowe ładowarki

Bez ładowarek elektromobilność nie wystartuje. Dlatego Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA wzywa Komisję Europejską do zrewidowania dyrektywy o infrastrukturze dla paliw alternatywnych (AFID) z 2014 roku. ACEA uważa, że znowelizowany dokument powinien doprowadzić do znacznie szybszej rozbudowy stacji ładowania dla aut elektrycznych (oraz stacji wodoru).

ACEA zaznacza, że pojazdy ciężkie mają inne niż samochody osobowe wymagania wobec sieci ładowania. Powołując się na raport McKinsey ACEA wskazuje, że w 2030 roku powinno być zainstalowanych w Europie 279 tys. ładowarek dla ciężkich pojazdów, w tym 84 proc. w bazach. Pozostałe powinny stanąć na parkingach i w miejscach nocnego postoju taboru. Fundusze na inwestycje powinny pochodzić z programów pomocowych do walki ze skutkami pandemii.

Przedstawiciele Scanii przyznają, że budowa infrastruktury ładowania jest wyzwaniem. – Przewidujemy, że niecała jedna trzecia elektrycznych ciężarówek będzie ładować się publicznie. Reszta procesów ładowania będzie się odbywała z użyciem prywatnych ładowarek stojących przy magazynach i na bazach. Wspólnie z Daimlerem i Volvo stworzyliśmy fundusz 500 mln euro, którego celem jest wybudowanie 1700 stacji ładowania w Europie. Ta inicjaty-

wa jest otwarta na innych uczestników. W Szwecji całe nakłady na infrastrukturę ładowania są zwracane przez państwo – tłumaczy Fredrik Allard.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Żuchowski zaznacza, że ładowarki są już budowane w miejscach obsługi podróżnych. – W MOP kategorii 1, składających się z parkingu i toalet, mamy w całym kraju 11 punktów ładowania pojazdów. Na MOP kategorii 2 i 3, które zarządzane są przez dzierżawców (obiekty mają stacje paliw – kategoria 2 i dodatkowo hotel – kategoria 3) GDDKiA podpisała 35 umów na realizację 55 ładowarek. Planujemy jeszcze 35 postępowań. Kluczową barierą są jednak możliwości przyłączeniowe – przyznaje Żuchowski.

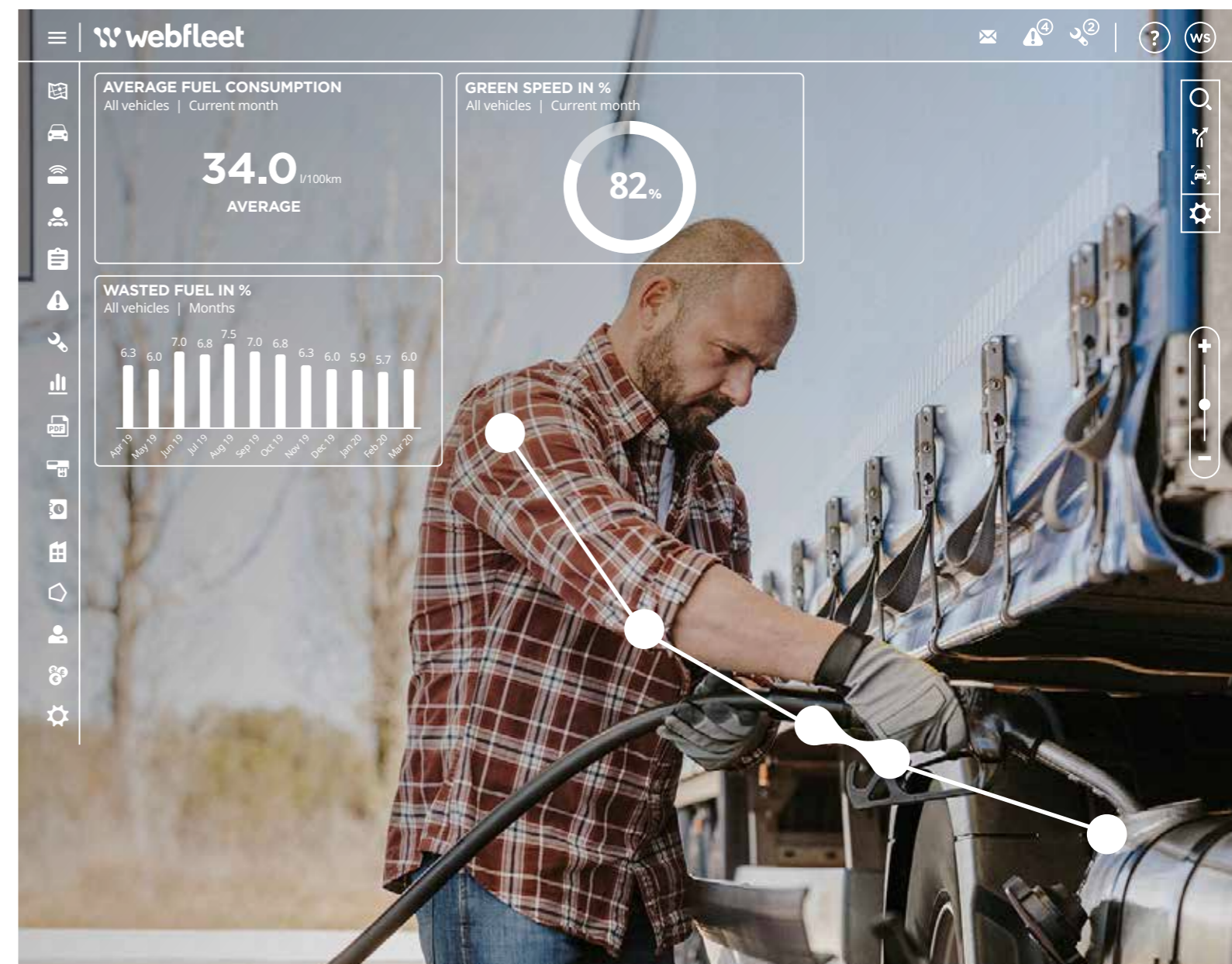
Przypomina, że dyrektywa AFID wymaga, aby w 2030 roku łączna moc ładowarek na MOP wynosiła 1400 kW, w tym jedna ładowarka miała moc 350 kW. W 2035 roku łączna moc ma już wynosić 3,5 tys. kW, a na parkingach mają znajdować się co najmniej dwie ładowarki o mocy po 350 kW.

Prezes Ekoenergetyki Bartosz Kubik uważa, że wymagania dyrektywy są przestarzałe. – Infrastrukturę budujemy na kilkanaście lat i powinniśmy wziąć pod uwagę nadchodzące technologie. W elektromobilności szerzej będą używane akumulatory nadające się do ładowania dużymi prądami i jako kraj powinniśmy wziąć to pod uwagę – zaznacza Kubik.



Obniż koszty paliwa nawet o 15% i zredukuj emisję CO₂

Odkryj WEBFLEET, rozwiązanie numer jeden w Europie do zarządzania flotą.



Chcesz obniżyć koszty operacyjne i zwiększyć efektywność paliwową? Z WEBFLEET zredukujesz zużycie paliwa w swojej flocie - zachowując najwyższy poziom bezpieczeństwa i wydajności.

Let's drive business. Further.

Ubezpieczyciele rozliczą kierowców i firmy z bezpieczeństwa jazdy

Rozpiętość cen polis ubezpieczeniowych wzrośnie, a niesubordynowani kierowcy będą drożsi dla przewoźników.

Robert Przybylski

17 czerwca zakłady ubezpieczeń uzyskały dostęp do informacji o mandatach i punktach karnych. Pozwalają na to zmiany w ustawie „Prawo o ruchu drogowym”. Dostęp do danych możliwy będzie za pośrednictwem narzędzi Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Ubezpieczyciele poznają informacje o rodzaju wykroczeń lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego, w tym o kierowniku pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Towarzystwa ubezpieczeniowe dostaną też dane o liczbie popełnionych wykroczeń lub przestępstwach w ruchu drogowym oraz klasyfikacji popełnionych czynów. Wraz z wejściem w życie nowych przepisów ubezpieczyciel pozna liczbę punktów karnych, któ-

re kierowca ma na swoim koncie oraz jakie mandaty zostały mu wręczone. Dowie się ponadto, czy mandat został opłacony oraz kiedy wykroczenie lub przestępstwo na drodze zostało popełnione.

Rzecznik prasowy Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego Damian Ziąber zaznacza, że mandat nałożony poza Polską i nieodnotowany w bazie danych w Polsce oznacza zupełnie coś innego niż mandat nałożony w Polsce. – Jako kraj udostępniamy dane dotyczące sprawców naruszeń, ale według mojej wiedzy informacje o zagranicznych mandatach w Polsce przetwarzane nie są – zaznacza rzecznik UFG.

Stawki zróżnicowane czy tylko droższe?

Polska Izba Ubezpieczeń zaznacza, że wejście w życie nowych przepisów nie oznacza, że automatycznie każda umowa ubezpieczenia zawierana od tej daty będzie uwzględniała kolejny czynnik ryzyka. Zakłady ubezpieczeń

potrzebują czasu na uzyskanie odpowiednich certyfikatów dostępu, przygotowanie tariff, itp.

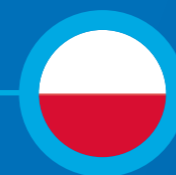
PIU podkreśla, że nowe przepisy mają funkcję przede wszystkim prewencyjną, jednak przyznaje, że szkodowi kierowcy zapłacą więcej. – Kierowcy, którzy nagminnie łamią przepisy drogowe stanowią większe ryzyko. Ich składki ubezpieczeniowe będą więc to większe ryzyko odzwierciedlały. Duże znaczenie może mieć też częstość popełniania wykroczeń – tłumaczy analityk Polskiej Izby Ubezpieczeń Monika Chłopik.

Nowe przepisy niepokoją branżę transportową. – Obawiamy się interpretacji przepisów ze strony firm ubezpieczeniowych – stwierdza dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska-Rybicka. – Pytanie pierwsze z brzegu – czy punkty karne, które otrzyma kierowca zawodowy podczas jazdy prywatnym samochodem osobowym, będą automatycznie naliczane przewoźnikowi? Czy punkty karne, które otrzyma właściciel fir-

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
- Szwedzi 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>



my przewozowej podróżując swoim prywatnym samochodem, będą brane pod uwagę przy zawieraniu umów OC dla całego taboru należącego do firmy? Takich wątpliwości jest więcej – wskazuje Brzezińska-Rybicka.

Odwracając sytuację – skoro składki ubezpieczeniowe mogą być podwyższone, czy będą one obniżane za bezpieczną jazdę? W teorii tak być powinno, bo tego typu rozwiązania posłuży każdemu, a zwłaszcza uczestnikom ruchu drogowego. – Dziś stawki ubezpieczeniowe firm transportowych wahają się od kilku do kilkudziesięciu tysięcy złotych za pojazd. Każde ich podwyższenie - a mówi się o podwyżkach rzędu kilkuset procent! - stanowić będzie kolejny, po znanych już problemach wpływających na drastyczne pogarszanie się sytuacji finansowej polskiego międzynarodowego transportu drogowego, ból głowy przewoźników. To już nawet nie następny kamyk do ogródka, a głaz, tym trudniejszy do uniesienia, że borykamy się już z ograniczeniem przewozów na Wschód spowodowanych wojną w Ukrainie, brakiem kierowców, przepisami Pakietu Mobilności i Polskiego Ładu oraz rosnącymi cenami paliw – wymienia Brzezińska-Rybicka.

Indywidualne decyzje ubezpieczycieli

PIU zaznacza, że trudno określić konkretną datę, od której ubezpieczyciele wprowadzą taryfikatory uwzględniające punkty karne i mandaty. – To za-

wsze indywidualna decyzja zakładu, jaki wpływ na wysokość składki za ubezpieczenie będą miały informacje o punktach karnych. Należy jednak liczyć się z tym, że będzie podobny jak historii o przebiegu ubezpieczenia – przyznaje Chłopik.

Przypomina, że umowy ubezpieczenia zawierają kierowcy z różnych grup ryzyka. – Podobnie będzie w przypadkach, gdy kierowcy pożyczają sobie samochody. Pamiętajmy, że w momencie zawarcia umowy na polisę OC deklarujemy, kto będzie jeździł autem. Jeśli podamy nieprawdę, wypadek spowoduje np. młody kierujący, zakład ubezpieczeń może dokonać korekty składki – ostrzega analityk PIU.

Dodaje, że od polityki konkretnego zakładu ubezpieczeń będzie zależało, czy punkty i mandaty karne otrzymane podczas jazdy autem służbowym będą przekładać się na taryfę dla auta prywatnego i na odwrót.

Brzezińska-Rybicka zapewnia, że z całą bezwzględnością należy tępić jazdę pod wpływem alkoholu czy też innych środków odurzających. – Firmy przewozowe regularnie uczulają na to swoich kierowców i szkolą ich w tym zakresie, mimo że to właśnie kierowcy zawodowi stanowią najbezpieczniejszą grupę użytkowników dróg – podkreśla przedstawicielka ZMPD.

PIU wyjaśnia, że taryfy są bardzo złożone i zakładają wiele czynników ryzyka. Pod uwagę brane są parametry pojazdu, takie jak: typ samochodu (np. osobowy, dostawczy), czy pojazd jest użytkowany prywatnie czy służbowo, marka i model auta, rok jego

produkcji i pierwszej rejestracji, typ nadwozia, rodzaj paliwa, pojemność i moc silnika, miejsce zakupu pojazdu, dotychczasowy i deklarowany przebieg. Po drugie pod lupę brany jest użytkownik samochodu, w tym: wiek kierowcy/głównego użytkownika, wiek kierowcy/użytkownika dodatkowego, liczba lat posiadania prawa jazdy, historia ubezpieczeniowa, miejsce zamieszkania oraz stan cywilny i liczba dzieci.

Przedstawiciele branży ubezpieczeniowej podkreślają, że powyższa lista nie jest pełna. Izba zaznacza, że niektóre parametry są elementem przewagi konkurencyjnej ubezpieczyciela i nie wszystkie są ujawniane. Ponadto parametry te nie są nigdzie regulowane, więc ich stosowanie to element polityki cenowej ubezpieczyciela i szacowania przez niego ryzyka.

Wielkie koszty wypadków drogowych

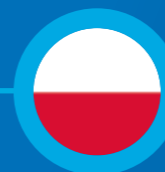
Według danych opracowanych przez działającą przy Ministerstwie Infrastruktury Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, koszty wszystkich zdarzeń drogowych Polsce w 2021 roku wyniosły 39,3 mld zł. – Pomimo znaczącego spadku liczby tych wydarzeń, polskiego społeczeństwa nie stać na ponoszenie wciąż wysokich kosztów wypadków. Dlatego działania podejmowane przez MI i KRBRD skupiają się przede wszystkim na zmniejszeniu liczby ofiar. Szansy tej upatrujemy w realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 – stwierdza wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Łącznie koszty zdarzeń drogowych stanowiły 1,5 proc. polskiego PKB, w porównaniu do 2018 roku nastąpił spadek o 1,2 punkt proc.

KNF podlicza, że w 2021 roku towarzystwa ubezpieczeniowe zebrały niemal 15 mld zł składki OC oraz 9,7 mld zł składki AC, gdy wypłaty sięgnęły 9,3 mld zł z OC i 6 mld zł z AC. Wartość wypłaconych przez towarzystwa ubezpieczeniowe odszkodowań osobowych na skutek wypadków drogowych wyniosła 478 mln zł, czyli trzykrotnie mniej niż w roku 2018. W zdarzeniach drogowych wzięło udział 713 467 pojazdów i było to o 10 proc. mniej niż w roku 2018. ■



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 pojeździe 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

Sposób na rosnące koszty w transporcie: Jak oszczędzać dzięki telematyce?

Dariusz Terlecki
Regional Director Poland & EE
Webfleet Solutions

Webfleet Solutions Poland

Szybko rosnące koszty operacyjne firm transportowych wymuszają na przewoźnikach poszukiwanie oszczędności i optymalizację działań. Systemy telematyczne, które dostarczają rzetelnych i dokładnych danych o wykorzystaniu floty oraz jej kluczowych parametrach, takich jak m.in. spalanie, przebiegi, awarie i przestoje, zadania serwisowe, pozwalają łatwo identyfikować obszary, gdzie obniżenie kosztów można szybko osiągnąć. Jednym z najbardziej oczywistych kierunków i pierwszych wyborów operatorów flot jest przyjrzenie się kosztom paliwa, które stanowią mogą nawet 38 %, całkowitych kosztów posiadania pojazdu ciężarowego. Zatrudnienie do tego zadania telematyki umożliwia obniżenie zużycia paliwa nawet o 15-20 %, głównie dzięki optymalizacji tras i obsługi zleceń (minimalizacja pustych i niepotrzebnych przebiegów) oraz doskonaleniu stylu jazdy (m.in. eliminacja nieekonomicznych nawyków, przekraczania prędkości, pracy na biegu



jałowym). Dodatkowymi i bardzo ważnymi benefitami osiąganymi niejako 'przy okazji' jest poprawa bezpieczeństwa i obniżenie kosztów serwisowania. Bardzo cenne wsparcie nie tylko w odpowiednim szkoleniu kierowców, ale także w proaktywnym zapobieganiu incydentom drogowym oferuje telematyka wideo. Rozwiązanie takie jak WEBFLEET Video integruje nagrania z kamer samochodowych z danymi na temat jazdy zapewniając pełen wgląd w sytuację na drodze, pozwala szybko i sprawnie procesować wszelkie roszczenia ubezpieczeniowe, ale nade wszystko unikać zagrożeń. Wbudowana w kamery sztuczna inteligencja identyfikuje ryzykowne zachowania kierowcy i go alarmuje, dzięki czemu może podejmować działania korygujące. Redukcja kosztów napraw, usuwania szkód, przestojów i składek ubezpieczeniowych to bezpośrednie korzyści z tego typu systemów. Niebagatelny koszt w eksploatacji pojazdów ciężarowych stanowią wydatki na

opony (ok. 5 % TCO), dlatego warto zwrócić baczniejszą uwagę na ich właściwy dobór i zarządzanie. Systemy monitorowania ciśnienia i temperatury (TPMS) sprzężone z telematyką mierzą parametry opon 24/7 i wysyłają natychmiastowe powiadomienia o wszelkich nieprawidłowościach zanim doprowadzą do kosztownych awarii i przestojów. Utrzymanie właściwego ciśnienia w oponach ma też duży wpływ na zużycie paliwa i okres użytkowania opon – ciśnienia niższe o 20 % od prawidłowego, to spalanie wyższe nawet o 5 % i skrócenie normalnego okresu eksploatacji do 75 %. Brak kierowców i ciągle powiększająca się luka w zatrudnieniu na tym stanowisku sprawia, że trzeba zwrócić szczególną uwagę na zatrzymanie i odpowiednie wykorzystanie zasobów kadrowych, które już posiadamy. Z pomocą przychodzą nowoczesne technologie, w tym telematyka, które umożliwiają automatyzację części procesów (usprawnienie pracy, eliminacja

zadań administracyjnych), lepsze planowanie i optymalizację obsługi zleceń (wzrost wydajności). Już teraz dostępne są aplikacje takie jak WEBFLEET Work App, za pomocą której kierowcy mogą korzystać z nawigacji oraz wydajnie zarządzać swoimi codziennymi zadaniami przy wykorzystaniu dowolnego urządzenia mobilnego z systemem Android, a więc bez konieczności zakupu czy instalacji dodatkowych urządzeń. Kierowcy mogą łatwo zobaczyć nadchodzące zlecenia i automatycznie udostępnić dane dyspozytorowi, komunikować się z biurem, dostarczać dokładnych informacji o czasie przybycia (ETA), rejestrować godziny pracy oraz przejazdy służbowe i prywatne. Wszystko w jednej aplikacji. Korzyści dla przewoźników i możliwości generowania oszczędności dzięki telematyce są tym większe, im większy zakres jej zastosowania i większy zakres pozyskiwanych oraz analizowanych danych.

Drobnica sprzed sześćdziesięciu lat



W czasach gomułkowskich powstało odpowiedzialne za rozwój sieci drobnicowej Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej. Wspominamy jego początki.

Robert Przybylski

Pod koniec lat 50. rosnąca produkcja przemysłu ciężkiego i górnictwa powodowała zadyszkę kolei. Praca przewozowa PKP w 1955 roku wyniosła 52 mld tkm, a 5 lat później już 66,5 mld tkm, co stanowiło niecałe 62 proc. pracy przewozowej kraju, gdy na transport samochodowy przypadło zaledwie 5,4 proc. – Jesienią kolej zatykała się, ponieważ nie była w stanie obsłużyć wszystkich przewozów – wspomina Józef Stelmachowski, który w drugiej połowie lat 60. był studentem Wyższej Szkoły Ekonomicznej we Wrocławiu i stypendystą PKP.

Szpeciallyści od drobnicy

Szczególnie kłopotliwe dla kolei były przesyłki drobnicowe (o masie poniżej 4 ton), które wymagały całej sieci połączeń i dużej liczby wagonów krytych, np. we wrocławskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych przesyłki drobne stanowiły 0,6 proc. ładunków, ale wymagały 3,2 proc. ogólnej liczby wagonów. W przypadku wagonów krytych przewozy drobnicy zajmowały 13 proc. tego taboru.

Specjaliści od drobnicy

Ministerstwo Komunikacji przewidywało, że transport samochodowy odciąży kolej od kłopotliwych przewozów na małe odległości oraz od drobnicy. Resort przewidywał, że przewozy samochodowe będą rosły szybciej

od pozostałych gałęzi transportu i np. na Dolnym Śląsku będą w 1969 roku większe o 155 proc. w stosunku do 1960 roku, gdy dla całego transportu dynamika wyniesie 135 proc.

Docelowym rozwiązaniem miało być wydzielenie obsługi przesyłek drobnych w nowej organizacji spedycyjnej. Uchwała Rady Ministrów nr 359/61 z 13 września 1961 roku w sprawie usprawnienia transportu samochodowego ustalała zasady rozwoju spedycji, polegające na:

- współpracy z transportem kolejowym,
- przewozach drobnicy w ramach regularnej komunikacji towarowej,
- obsłudze przewozów scentralizowanych,
- przewozach ładunków ciężkich i ponadwymiarowych.

Finałem przekształceń było powołanie przez Ministra Komunikacji 1 maja 1963 roku Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej, które należało do Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej. Rolą PSK było odciążenie kolei od przewozów drobnicowych poprzez przerzucenie części ładunków na samochody. Nowe przedsiębiorstwo miało także zająć się na wyłączność obsługą torów ogólnego użytku i oferować przewozy na małe odległości.

PSK przejęło od PKP i PKS środki trwałe, w tym magazyny. PSK odzworowało podział PKP na Dyrekcje Okręgowe, których było 8. Każdy okręg dzielił się na rejony, a te na ekspedycje terenowe. Najmniejszą jednostką PSK była agencja, w której pracowały pojedyncze osoby.

Do nowego przedsiębiorstwa kolej delegowała 2 tys. pracowników, PKS 6 tysięcy. Długoletni pracownik PSK Tadeusz Wilk wspomina, że jego ojciec pracował w ekspedycjach PSK Gdańsk Południe i Gdynia. – Wcześniej ojciec był zawiadowcą stacji PKP, a w 1963 roku został kierownikiem ekspedycji rejonowej w Gdyni, a następnie zastępcą kierownika największej w oddziale gdańskim ekspedycji Gdańsk Południe. W PSK dostał 3,5 tys. zł, gdy na kolei miał 2200 zł – porównuje Wilk.

Stare magazyny bez zaplecza

Resort komunikacji tworzył przedsiębiorstwo unikając większych inwestycji. Dla celów rozliczeniowych PKP pobrało wagi kolejowe, zaś PKS samochodowe. Na większe budowy rząd nie przewidywał funduszy. Krakowski Oddział PSK był rozrzucony po całym mieście: miał biura w czterech lokalizacjach, a 80 proc. budynków przejętych przez PSK Kraków nadawało się do remontu. Podobnie było w pozostałych oddziałach.

Dyrektor Zarządu Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej w Warszawie Zarządzeniem nr 0/15/64 z 29 stycznia 1964 roku powołał Oddział PSK we Wrocławiu. Skonsolidował on sieć drobnicową wrocławskiej DOKP z 314 stacji do 8 ekspedycji rejonowych oraz 28 ekspedycji terenowych.

Stelmachowski kończąc studia w październiku 1969 roku przeszedł w wieku 23 lat z PKP do PSK Opole,

skuszony podobnie jak większość pracowników przedsiębiorstwa lepszym wynagrodzeniem niż w PKP. – Działaliśmy na terenie Dolnośląskiej DOKP. W jej ramach stacja Kędzierzyn Koźle stanowiła jeden okręg, a stacje Brzeg, Nysa, Paczków i inne drugi okręg, który pokrywał dwie trzecie obecnego województwa opolskiego. W Opolu pracowaliśmy w starych magazynach kolejowych. Ceglane, parterowe budynki były ciasne, z trudem mieściły przesyłki i były zadymione spalinami wózków widłowych Rak. Miały rampy: kolejową z jednej strony i samochodową z drugiej. W niektórych obiektach zdarzały się nawet drewniane rampy, co utrudniało pracę i poruszanie się sprzętu. Raki musiały jeździć po wąskich rampach magazynowych, nie słyszałem jednak, aby zdarzyły się wypadki. Rampy przystosowane do wozów konnych nie pasowały do wysokości platform różnych samochodów. Najpierw używaliśmy blach, potem wykonaliśmy we własnym zakresie solidniejsze pomosty. W jednym z trzech magazynów zrobiliśmy dyspozytornię, u szczytu własnymi rękami postawiliśmy biurowiec. Podjęliśmy się modernizacji i budowy zaplecza socjalnego, żeby było gdzie przebrać się i umyć – opisuje Stelmachowski.

Popyt na usługi musiał być ogromny, skoro już po dwóch pierwszych latach działania krakowski oddział PSK uzyskał wyniki porównywalne z PKS. Z drugiej strony było to o tyle ułatwione, że obowiązywała taryfa urzędowa, nie było konkurencji, podobnie jak możliwości negocjacji cen, a PSK miał np. 20 proc. marży przy wykorzystaniu aut w kursach powrotnych. W oddziale wrocławskim PSK przeładunki drobnicy w latach 1965-1969 wzrosły o blisko 14 proc., do przeszło 309 tys. ton.

Stelmachowski podkreśla jednak, że praca był ciężka, nikt się do niej nie garnął. – Do dziś pamiętam wieczne użeranie się z ludźmi i trudne warunki pracy. Palety nie były rozpowszechnione, a ich popularyzacja oraz organizacja wykorzystania były jednym z zadań PSK. Bywało, że z towaru na palecie w samochodzie ładunek luzem umieszczaliśmy w magazynie, a następnie z magazynu na paletę na samochodzie, bo nie było jak załadowanej palety przenieść. Mieliśmy także polskie stalowe pojemniki na kół-

kach, o pojemności 2 m3 i radzieckie o pojemności 3 m3, tzw. szafy, bo przypominały właśnie ten mebel. Niekonserwowane i niezadbane były często niefunkcjonalne – opisuje Stelmachowski.

Kontenery trafiały na odkryte, skrzyniowe Stary, które transportowały przesyłki na ostatniej i pierwszej mili. Większe pojemniki wymagały przeładunku żurawiem, ale PSK w Opolu nie miało takowego na wyposażeniu. – Dopiero później otrzymaliśmy żuraw na podwoziu Stara 66 – pamięta Stelmachowski.

Liniowe kursy

DOKP Wrocław szacowała, że powołanie PSK pozwoliło w 1967 roku tylko w tym okręgu zaoszczędzić 34 tys. wagonów w stosunku do 1964 roku. Celem, jaki rząd postawił dyrekcji PSK, było także zwiększenie efektywności transportu samochodowego i likwidacja kursów z pojedynczą, niewielką przesyłką.

PSK zorganizowało przewozy drobnicy trzema kategoriami połączeń samochodowych: liniami stałymi, przewozami bezpośrednimi i z wykorzystaniem pustych przebiegów. Oddział Wrocław PSK mógł pochwalic się osiągnięciami w wykorzystaniu linii regularnych. O ile w 1964 roku, przed powołaniem oddziału, tylko 25 proc. tonażu drobnicy trafiało do klientów liniami regularnymi, to w 1967 roku ten udział przekroczył 49 proc.

Dyrekcja uważała, że odsetek powinien dojść do 60-70 wszystkich przewozów. – Samochody kursujące na liniach były oznakowane, a częstotliwość kursowania zależała od potrzeb: codzienne, 2 razy w tygodniu. Z większymi ośrodkami mieliśmy bezpośrednią komunikację. Potrzebny był co najmniej tydzień, aby przesyłka trafiła do odbiorcy – informuje Stelmachowski. Przeciętny czas przewozu przesyłki między ekspedycjami wynosił 3-4 dni, ale zdarzały się kierunki jak Wrocław-Kielce lub Wrocław-Białystok, gdzie trzeba było 6 dni. Do Warszawy dojeżdżały w 5 dni.

Dzięki PSK wzrosło także wykorzystanie ładowności ciężarówek: z 7,7 tony w 1965 roku do 10,8 tony dwa lata później. Racjonalny załadunek nie był taki prosty, ponieważ palety były

nieznane, a jednostki ładunkowe były najróżniejsze. Przykładowo we wrześniu 1968 roku PSK Wrocław przewiozło samochodami 538,2 t, z tego 26 proc. było w skrzyniach, 6 proc. w pojemnikach, 14 proc. luzem i 7 proc. w beczkach. Po 2-4 proc. przypadało na obitki, pudła, worki, bębny, kosze, wiązki, bele, kregi, paczki, itp.

Bywały też przewozy całopojazdowe. – Obsługiwaliśmy 3-4 razy tygodniowo ciąg przesyłek do portu w Gdyni, duże transporty przy obsłudze fabryki obuwia Otmęt oraz spore potoki na ścianę wschodnią do eksportu na wschód – wymienia Stelmachowski.

W latach 60. rząd podjął decyzję, że transport samochodowy musi być wykorzystany w obie strony i walkę z pustymi przejazdami zlecił PSK. Przedsiębiorstwo koordynowało wyjazd ciężarówek z terenu. – Robota polegała na zgraniu auta z ładunkiem, co nie zawsze się udawało. Jeśli przed kierowcą była dalsza droga, to PSK musiało zgodzić się, aby ciężarówka jechała na pusto. Stempel „Brak ładunku” zwalniał z odpowiedzialności za pusty przejazd.

Kierowcy fałszowali pieczętki, dawali łapówki, bo np. nie chcieli czekać do 7 rano aż otworzy się spedycja, a planowali ruszyć z powrotem już o 4 rano – przyznaje Stelmachowski.

Co piąty ze zgłaszających się samochodów nie posiadał odpowiedniego oplandekowania lub mocnych podłóg dla załadunku ciężkich przesyłek. Jednak Oddział Wrocław poprawiał wyniki i liczba załadowanego taboru wzrosła w 1968 roku do niemal 19 tys. jednostek, co stanowiło 20-procentową poprawę w stosunku do 1965 roku.

Szufle „sercówki”

PSK zajmowało się nie tylko towarami drobnicowymi. Jego rolą była również obsługa bocznicowa wybranych przedsiębiorstw, także w zakresie ładunków masowych, oraz obsługa torów ogólnego użytku (OTOU). Ta usługa rozwijała się stopniowo i obejmowała kolejne stacje w całym kraju do połowy lat 70. – To był dobry pomysł, bo zwalniał firmy od organizacji transportu. Gorzej było z przygotowaniem działalności w PSK, ponieważ brakowało sprzętu i ludzi. Na wytypowanych stacjach trzeba było przy-

jąć ładunki i przewieźć je do klienta, z którym PSK miało podpisaną umowę. To dotyczyło ładunków drobnicowych i masowych, zarówno po stronie dostaw, jak i nadań. PSK miało obowiązek taką umowę zawrzeć i dlatego znałem wszystkie przedsiębiorstwa w okolicy. Taką stację mieliśmy w Brzegu – wskazuje Stelmachowski.

Zastrzega, że były wyjątki, jak np. obsługa armii radzieckiej. – Na stacji w Brzegu, gdzie były tory ogólnodostępne dla radzieckich jednostek wojskowych stacjonujących w Polsce, radzieccy żołnierze przeładowywali wagony ręcznie. Nie spieszyli się przy tym – opisuje Stelmachowski.

Wrocławski oddział PSK pod koniec lat 60. miesięcznie przeładowywał w ramach OTOU średnio po 600-800 ton na każdej stacji za wyjątkiem Wrocławia, gdzie przeładunki sięgały 3-4 tys. ton. Dla wszystkich stacji okręgu masa towarów sięgała miesięcznie średnio 6-7 tys. ton, ale w jeśninnym szczycie, który przypadał na październik, była dwa razy większa.

Obowiązkiem PSK było rozładowanie wagonów i dostarczenie ładunku do odbiorcy, a także odbiór ładunku od nadawcy i załadunek wagonów.

Do przeładunku wagonów nie było odpowiednich maszyn. Pierwsze suwnice były zawodne. Psuły się chwytaki pracujące przy zbrzylnych materiałach. – Przy sypkich jak piasek, żwir lub groszek pracowały pięknie, ale gdy trafił się koks, sprzęt trapiły same awarie. Stosowaliśmy sprzęt jak można było wtedy kupić, np. opracowany dla rolnictwa, a nie typowy do rozładunku wagonów. W importowanych z NRD hydraulicznie operowanych chwytakach pękały gumowe węże, rozcinane przez bryły materiału. Gdy chwytak się zepsuł, nasi pracownicy mieli szufle „sercówki” i jeżeli brali z dołu i prowadzili szufłę po równym, to robota nawet szła. Tempo wyladunku było ważne, ponieważ kolej domagała się szybkiego zwrotu wagonów i za opóźnienia płacono osiowo. To były duże sumy, ale przy stole odwoływaliśmy się od kar. Kolej również nie była bez winy, bo np. przed świętami podstawiała nam bardzo dużo pociągów. Kolejarze szli na święta, a my zostawialiśmy z robotą i natłokiem wagonów. Jednak muszę przyznać, że kierownik operacyj-

ny PKP i operacyjny PSK żyli ze sobą dobrze i w „zrozumieniu potrzeb” – z uśmiechem dodaje Stelmachowski.

Powołanie PSK doprowadziło do skrócenia przestojów wagonów. W 1965 roku liczba przetrzymywanych wagonów w DOKP Wrocław wyniosła blisko 3,2 tys., zaś dwa lata później zmalała do 613.

Biblia spedytora

Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej działało na podstawie dekretu Rady Państwa o przewozie przesyłek i osób kolejami, Regulaminu zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym, a także Regulaminu PSK. Do tego były cenniki: Taryfa kolejowa PKP, Taryfa Transportu Samochodowego i Spedycji, a także Taryfa PSK. Te regulaminy i taryfy były wykorzystywane w zależności od realizowanych przewozów. Zatem pracownicy PSK musieli znać postanowienia wszystkich tych dokumentów, aby móc je stosować w praktyce. – Te książki formatu A4 liczyły po kilkadziesiąt stron każda. Kalkulacje cen zawierały wszystkie elementy, a same ceny były sztywne, nie podlegające negocjacji. Także w cenniku określone zostały kary za nieterminowe dostawy. Regulamin przewidywał wiele wyłączeń (np. warunki pogodowe) i w rezultacie klientom było trudno dochodzić roszczeń. Nikt nie mówił o zysku – opisuje działanie przedsiębiorstwa kierownik siedleckiej ekspedycji PSK Zdzisław Wakuła.

Wakuła dodaje, że taryfy kolejowe były niższe od samochodowych. – Było to wyraźnie widoczne przy przewozie ziemniaków. W latach 60. i 70. chłopcy często wysyłali po kilka worków ziemniaków dzieciom w miastach. Nadając na kolej chłop płacił 100 zł, zaś gdy nie było połączenia kolejowego i ziemniaki jechały ciężarówką, płacił tysiąc złotych. Uczciwie byłoby wyciągnąć średnią z tych dwóch stawek, ale taki cennik długo był stosowany i pracownik PSK z równą łatwością przybijał na liście przewozowym pieczętkę z napisem „transport kolejowy”, jak i „transport samochodowy”. Przesyłki były wykonywane za parę groszy. Jedynie przedsiębiorstwo dopłacało i dopiero po kilku latach resort zorientował się w nadużyciach – wspomina Wakuła.



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Taryfy były skomplikowane i obliczanie ich wymagało biegłości. Dlatego resortowi trudno było złapać kogoś za rękę i udowodnić naumyślne działanie na szkodę przedsiębiorstwa, przypuszcza kierownik.

Tadeusz Wilk, który od 1967 roku pracował w PSK Gdańsk wspomina, że spedycji uczył się na książkach Józefa Kunerta. – Jedna była krótka, druga długa. To była biblia spedytora. W pracy wszyscy jej używali. Gdy pojawiała się wątpliwość, słyszało się: „zobacz jak jest u Kunerta”. W każdej spedycji był zacytowany egzemplarz, a Kunert opisuje wszystkie formuły handlowe i warunki: od ubezpieczeń po obliczanie stawek – wyjaśnia Wilk.

Podkreśla, że wyliczenie nie było takie proste, ponieważ nie dość, że taryf było kilka, to obowiązywały zdefiniowane zasady ich stosowania. – Np. w PSK przy ładunkach powrotnych, które trafiały na samochody, ale z ruchu kolejowego, musiały być stosowane taryfy kolejowe. Ona uwzględniała wartość towaru (miała pewne cechy

taryfy „ad valorem”), no i oczywiście odległość przewozu – wskazuje Wilk.

Zarówno poprawność wyliczeń opłat, jak i same dostawy podlegały kontrolom oraz reklamacjom. – W PKS i PSK funkcjonowały całe komórki zajmujące się reklamacjami. A te napływały, bo z kolei kontrole skarbo-we u klientów mogły zarzucić im brak dbałości o finanse przedsiębiorstw, w których pracowali i narażenia firm na straty. Więc przychodziły reklamacje o 25 zł. W Gdańsku w budynku obok dyrekcji kolejowej po drugiej stronie ulicy Błędnik było biuro, w którym mieściła się komórka reklamacji taryfowych Oddziału PSK w Gdańsku. Pracowało w niej nawet kilkanaście osób – szacuje Wilk. I przypomina, że nie było wówczas komputerów, a i z pomocami do pracy biurowej nie było najlepiej.

– Podstawą buchalterii był zeszyt, a bywało, że i tak w kącie trafiała się zapomniana przesyłka. Listy przewozowe wskazywały jakie przesyłki

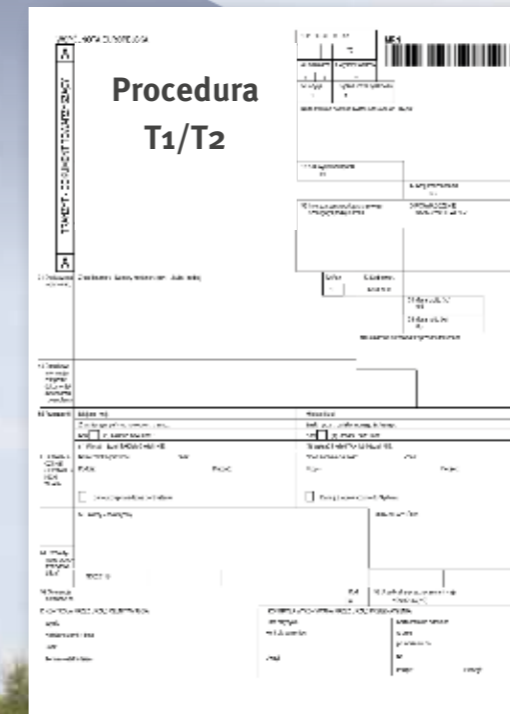
są w ma-gazynie, ale zdarzało się, że przesyłka zginęła i poszukiwania trwały pół roku. Jeśli papiery były w porządku, to jakoś szło – dodaje Stelmachowski.

Wilk wspomina, że PSK okresowo robiło remanent. – Zostawało nam trochę przesyłek bez dokumentów i dokumenty bez przesyłek. Pierwszym krokiem było dopasowanie jednych do drugich, ale na koniec i tak zostawały przesyłki bezdokumentowe. Pamiętam jedną skrzynię, do której nie mogliśmy dopasować żadnego listu przewozowego. Musieliśmy komisyjnie ją otworzyć. Znaleźliśmy tam granaty. Kazałem skrzynię ustawić jak najdalej, na skraju działki i wezwałem żołnierzy z pobliskiej jednostki. Stwierdzili, że są to ćwiczebne granaty i je zabrali – dodaje Wilk.

Pomimo trudności PSK rozwijało działalność i w 1970 roku masa przesyłek drobnicowych obsługiwanych przez PSK wzrosła do blisko 4 mln ton. PSK dała podwaliny pod rozwój spedycji drobnicowej w Polsce. ■

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





Piękno inteligencji

Najnowszy Actros L jest źródłem inspiracji także dla artystów – nowy ShowTruck Mercedes-Benz Trucks Polska twórczo nawiązuje do poprzedniego i podkreśla innowacyjność oraz design tego inteligentnego pojazdu

Po dwóch latach „panowania” charakterystycznego ShowTrucka na bazie Actrosa, który grafiką nawiązującą do innowacyjnej technologii zdobył serca wielu kierowców i miłośników ciężarówek, przyszedł czas na kolejny pojazd demonstracyjny Mercedes-Benz Trucks Polska. – To już pewna tradycja w naszej firmie – mówi Igor Kaczorkiewicz Head of Product & Marketing, PR w Mercedes-Benz Trucks Polska. – Poprzednie edycje pojawiały się co roku, ale ostatnia cieszyła się tak dużym powodzeniem, że postanowiliśmy przedłużyć jej „kadencję” o rok. Teraz okazało się, że inteligencja i innowacyjność Actrosa – tym razem w udoskonalonej wersji L – wciąż jest artystycznie inspirująca, co bardzo nas cieszy.

Autorem tegorocznej edycji jest artysta grafik i ilustrator Mateusz Nowakowski, który ma na swoim koncie zarówno formy mniejsze, jak i wielkoformatowe, np. murale, ale ShowTruck jest pierwszym w jego karierze samochodem ciężarowym. – Jeśli chodzi o pojazdy, to wcześniej miałem do czynienia m.in. z karbonowymi rowerami, co wymagało nie lada precyzji. Z kolei murale oznaczają konieczność panowania nad wielką formą. W przypadku ciężarówki trzeba było połączyć te dwa elementy: precyzję i dużą powierzchnię, co okazało się bardzo ciekawym wyzwaniem – mówi Mateusz Nowakowski.

Projekt nowego ShowTrucka, który wygrał konkurs zorganizowany przez Mercedes-Benz Trucks Polska, nawiązuje przede wszystkim do innowacyjności Actrosa. – To dla nas najistotniejsze, bo to właśnie obszar, w którym nasz pojazd najbardziej się wyróżnia: takie systemy jak MirrorCam, Multimedia Cockpit czy Active Drive Assist (w Actrosie L w nowej wersji) całkowicie odmieniają sposób jazdy i wciąż są nowością – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Drugim elementem, który tym razem chcieliśmy podkreślić jeszcze bardziej, jest wsparcie kierowcy. Bazą ShowTrucka jest nowy Actros L, wersja modelu jeszcze bardziej zorientowana na jego potrzeby. Kabina została lepiej wyciszona, pojazd ma nowe reflektory LED, które zapewniają wyjątkową widoczność na drodze, a także fotel z wielopunktową regulacją oraz wiele innych elementów. Słowem, Actros L został udoskonalony pod kątem wydajniejszej pracy, lepszego prowadzenia i większego komfortu. Chcieliśmy pokazać, że jest „inteligentną maszyną”, która wspiera kierowcę w każdym obszarze jego kontaktu z pojazdem. Jak powyższe cechy wpłynęły na wyobraźnię artysty? – Skupiłem się przede wszystkim na wydobyciu organicznego charakteru projektu, obłe linie nawiązują tu do synaps – odnoszących się do inteligencji maszyny, przesyłu informacji – tłumaczy Mateusz Nowakowski. – Jednocześnie nie chciałem przytłoczyć swoją

pracą pięknego designu, nad którym pracowali projektanci Mercedes-Benz Trucks. Actros, którego zobaczyłem w rzeczywistości dopiero po zatwierdzeniu projektu, okazał się bardzo dopracowaną pod tym względem bryłą, dlatego chciałem, żeby moje grafiki raczej wydobyły jego stylistykę, współpracowały z nią, niż przykrywały. Pojazd miał też więcej niuansów, przetłoczeń niewidocznych wcześniej na zdjęciach, co sprawiło, że musiałem nieco zmodyfikować projekt.

Wzór, którym ozdobiony został nowy ShowTruck, powstał na bazie szkiców, a następnie został przeniesiony na samochód. Artysta użył w tym celu precyzyjnie naklejanych szablonów, wyznaczających przestrzenie oraz linie do pomalowania. Grafiki powstały niemal wyłącznie przy zastosowaniu lakieru samochodowego. – Chodziło m.in. o to, żeby uniknąć ewentualnych niepożądanych reakcji chemicznych z istniejącym lakierem. Większość fragmentów malowałem markerami, sprejami i pędzlami ręcznie. Na koniec całość została wypolerowana i pokryta lakierem bezbarwnym.

Cały ten proces trwał ponad miesiąc, a jego spektakularne efekty już niebawem będzie można zobaczyć na drogach i podczas licznych wydarzeń, organizowanych m.in. przez Mercedes-Benz Trucks Polska. – Mamy zamiar, podobnie jak w przypadku poprzedniego ShowTrucka, zbudować rodzinę pojazdów demonstracyjnych wzorowanych na oryginale, tak żeby były dostępne do testowania w naszej sieci dealerskiej w całej Polsce. Ten pierwszy, oryginalny egzemplarz będziemy natomiast wykorzystywać podczas różnych eventów, a mogę obiecać, że atrakcji w tym roku nie zabraknie, dlatego zachęcam do śledzenia naszego profilu na Facebooku – tam na bieżąco będziemy informować o naszych planach – podsumowuje Igor Kaczorkiewicz.



Jeszcze większe bezpieczeństwo
Lepszą widoczność zapewniają światła LED

Technologia inspirowa design
Grafiki na pojeździe symbolizują inteligentne rozwiązania na pokładzie





Pamiętajcie o terminach

LUTZ ASSEKURANZ

Przygotowaliśmy krótki przegląd terminów przedawnień i opóźnienia dostawy. W przypadku szkód powstałych w sektorze drogowego transportu towarów zawsze trzeba przestrzegać terminów przedawnień.

Uszkodzenia, braki towaru

W przypadku widocznych uszkodzeń i braków należy zgłosić zastrzeżenia zgodnie z art. 30 CMR (najpóźniej) w momencie dostawy. Konwencja CMR wprowadza rozróżnienie pomiędzy „wspólnym” sprawdzeniem towaru przez odbiorcę i przewoźnika oraz brakiem takiego „wspólnego” sprawdzenia. Ten drugi przypadek ma miejsce na przykład wtedy, gdy towar zostaje dostarczony pod nieobecność odbiorcy. Zastrzeżenie bezpośrednio, zgłaszane w momencie dostawy, nie wyma-

ga w żadnym razie formy pisemnej, ale w przypadku jej braku mogą jednak powstać problemy dowodowe. Forma pisemna jest natomiast wymagana w przypadku zastrzeżeń dotyczących niewidocznych szkód i braków – należy je zgłosić w ciągu 7 dni (z wyłączeniem niedziel i dni świątecznych).

Opóźnienie dostawy. Zgodnie z art. 30 ust. 3 CMR opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane do przewoźnika w terminie 21 dni od momentu dostarczenia towaru. Zastrzeżenie to musi zostać zgłoszone na piśmie. W tym przypadku wlicza się niedziele i dni świąteczne.

Terminy przedawnienia

Zgodnie z art. 32 CMR wszelkie roszczenia wynikające z przewozów podlegających Konwencji CMR przedawniają się po upływie 1 roku lub po upływie 3 lat w przypadku złego zamiaru lub „rażącego niedbalstwa” w rozumieniu art. 29 CMR. Różny jest jednak początek bie-

gu przedawnienia. Jedynie w przypadku częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy początek biegu terminu jest taki sam jak dzień wydania towaru. W razie całkowitego zaginięcia termin przedawnienia rozpoczyna się dopiero 30. dnia po upływie umówionego terminu dostawy lub – gdy nie uzgodniono terminu dostawy – 60. dnia po przyjęciu towaru do transportu przez przewoźnika. W takich przypadkach należy zauważyć, że bieg tych terminów może ulec zawieszeniu i to od momentu złożenia pierwszej pisemnej reklamacji wobec przewoźnika do momentu, gdy zostanie ona przez niego odrzucona na piśmie.

Przepisy Konwencji CMR przewidują również trzeci początek biegu terminu przedawnienia, który ma zastosowanie „we wszystkich innych przypadkach” poza już wymienionymi. W praktyce dotyczy to głównie roszczeń z tytułu przewoźnego, przy czym 12-miesięczny termin przedawnienia zaczyna biec dopiero po 3 miesiącach od zawarcia umowy przewozu, czyli przewoźne przedawnia się po 15 miesiącach od zawarcia umowy

przewozu. Wskazane jest wprowadzenie w księgowości odpowiedniego „systemu wczesnego ostrzegania o przedawnieniu się roszczeń z tytułu przewoźnego”.

Należy zauważyć, że sytuacja prawna została przeanalizowana w tym artykule wyłącznie pod kątem możliwości zastosowania przepisów Konwencji CMR i że istnieją tu również subtelnosci, które wykraczają poza zakres niniejszej publikacji. Z uwagi na złożoność tego zagadnienia zalecamy, aby obsługę szkód już na wczesnym etapie powierzać w ręce ekspertów, jakimi są pracownicy firmy Lutz Assekuranz.

Opóźnienie dostawy – możliwość zastosowania odpowiedzialności ograniczonej do kwoty przewoźnego (art. 23 ust. 5 CMR)

Sytuacja wyjściowa jest taka. Z powodu poważnej awarii przewoźnik, któremu powierzono transport pomarańczy, dostarcza towar dopiero po uzgodnionym terminie dostawy. Z powodu opóźnienia wszystkie pomarańcze zostały narażone na uszkodzenie i w momencie dostarczenia ich do odbiorcy miały już obniżoną wartość.

Odbiorca uważa, że towar został uszkodzony i domaga się odszkodowania, odpowiadającego obniżeniu jego wartości (art. 25 w związku z art. 23 ust. 1-4 CMR). Przewoźnik podnosi, że szkoda została spowodowana opóźnieniem, dlatego też przysługuje odszkodowanie tylko do wysokości przewoźnego (art. 23 ust. 5 CMR). Komu należy przyznać rację?

W tym przypadku rację ma odbiorca. Szkody na towarze (zwane również uszkodzeniami w substancji przesyłki), jeżeli powstały w wyniku opóźnienia dostawy, podlegają odszkodowaniu zgodnie z art. 25 w związku z art. 23 ust. 1-4 CMR. Nie ma tu zastosowania ograniczenie odpowiedzialności do wysokości uzgodnionego przewoźnego.

Jeżeli odbiorca oprócz szkody na towarze poniesie także szkodę majątkową, należy sprawdzić – zgodnie z międzynarodowym orzecznictwem – czy obie szkody wynikają z tej samej przyczyny, czy też nie. Odszkodowanie za obydwie szkody przysługuje tylko wtedy, gdy przyczyny są różne. Oto przykład.

Jak należałoby ocenić tę sytuację,

gdyby pomarańcze wypadły na drogę podczas transportu i wszystkie uległyby uszkodzeniu, a opóźnienie dostawy wynikałoby z konieczności ich zebrania, w związku z czym odbiorca poniósłby np. koszty za wynajem powierzchni na swoje stoisko targowe, które wówczas stałoby puste?

Również i w tym przypadku można dochodzić jedynie odszkodowania za szkodę na towarze zgodnie z wymienionymi wcześniej przepisami, regulującymi kwestię odpowiedzialności. Szkoda spowodowana opóźnieniem, dotycząca majątku odbiorcy – w tym przypadku koszt wynajmu powierzchni – nie podlega dodatkowej rekompensacie, po-

nieważ szkoda na towarze i szkoda majątkowa mają tę samą przyczynę (wypadnięcie pomarańczy z ciężarówki). Należy jednak zauważyć, że nie wszystkie sądy rozstrzygnęłyby tę kwestię jednakowo.

W praktyce wielu przewoźników ma stałe wątpliwości co do prawidłowości i kompletności zgłaszanych wobec nich roszczeń odszkodowawczych. Mamy nadzieję, że dzięki tej publikacji udało się wyjaśnić Czytelnikom kwestie, które zostały w nim omówione. W przypadku jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt z firmą LUTZ ASSEKURANZ.

www.lutz-assekuranz.eu

reklama

LUTZ ASSEKURANZ
WZAJEMNE ZAUFANIE
KOMPETENTNE DORADZTWO
SZYBKA LIKWIDACJA SZKÓD
SIĘĆ EKSPERTÓW
RZETELNA INFORMACJA

UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

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

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

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

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

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

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

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

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

Groźne piątki i poniedziałki

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny opublikował dane, z których wynika, że najczęściej szkód komunikacyjnych zdarza się w poniedziałki i piątki. Chodzi o liczbę, a nie rodzaj szkód. Przez pierwsze trzy miesiące tego roku Polacy zgłosili 425 tysięcy szkód. Aż 35 proc. z nich wydarzyło się w poniedziałki i piątki. To szkody z OC i AC. Według UFG najbezpieczniejsze z kolei są weekendy.

Hulajnoga z siodełkiem

Luka w przepisach może spowodować problemy właścicieli hulajnóg z siodełkami. Według obecnych przepisów hulajnoga, którą można poruszać się po drogach, nie może mieć siodełka. Jeśli je ma, staje się pojazdem, który powinien być zarejestrowany. W teorii jazda po publicznych drogach tak wyposażoną hulajnogą jest niezgodna z prawem. Nawet jeśli to pojazd przeznaczony dla osób starszych, które mają kłopoty z poruszaniem się.

Kartridże z wodorem

Toyota jest znana z pierwszego seryjnie produkowanego samochodu na wodór, czyli modelu Mirai. Teraz proponuje nowy sposób tankowania tego ekologicznego paliwa. Zamiast napełniać wodorem bak, mielibyśmy wymieniać przenośne zbiorniki z wodorem. Prototyp takiej butli ma 40 cm wysokości i 17,5 cm szerokości. Waży trochę ponad 5 kg. Zbiornik jest tani w produkcji i pozwoli uprościć dystrybucję wodoru. Nie będzie trzeba budować specjalnych rurociągów.



425 000 szkód



Łatwiej o ładowarkę

Własna ładowarka przy miejscu postojowym w bloku? Teraz to łatwiejsze i nie zależy od widzimisię wspólnoty mieszkaniowej. Według nowych przepisów, żeby założyć ładowarkę na terenie wspólnoty czy spółdzielni trzeba zrobić ekspertyzę techniczną budynku. Jeśli nie ma technicznych przeciwwskazań, to zarządca budynku nie ma prawa odmówić nam montażu takiego urządzenia. Wcześniej bywało różnie.

Wrangler się wywraca

Amerkańscy specje od bezpieczeństwa przebadali Jeepa Wranglera pod względem bezpieczeństwa jazdy. Już w 2020 roku podczas testu po uderzeniu w przeszkodę, auto przewróciło się na bok. Jeep wprowadził zmiany, żeby poprawić stabilność, niestety niewiele dały. W trakcie powtórzonych testów Wrangler znów się przewrócił. Wypadł też słabo w czasie uderzenia bocznego.

Drogowa żaglówka

Horonuku – takie imię nosi wehikuł, który wkrótce ma pobić drogowy rekord prędkości pojazdu napędzanego wiatrem. Drogowy żagłowiec został stworzony przez nowozelandzkich mistrzów żeglarstwa wodnego. Ekipa właśnie prowadzi próby. Obecny rekord wynosi 203 km/h, a Horonuku ma pojechać szybciej. Próba odbędzie się na dnie wyschniętego jeziora w Australii.

Nowe tablice rejestracyjne

W trzech polskich miastach postanowiono wprowadzić nowe tablice rejestracyjne. We Wrocławiu, Krakowie i Poznaniu skończyły się lub wkrótce skończą kombinacje cyfr na tablicach rejestracyjnych. Postanowiono więc zmienić początkowe litery właściwe dla danego miasta. Dlatego zamiast PO pojawi się PY, zamiast KR będzie KK, a w miejscu oznaczeń DW będziemy widywać DX.

Największy Defender

Rekordową liczbę miejsc ma pokazany niedawno Land Rover Defender o oznaczeniu 130. Najdłuższa wersja ma 536 centymetrów, a w kabinie przy trzech rzędach siedzeń będzie mogło podróżować nawet 8 osób. W większości aut z trzema rzędami foteli do kabiny wchodzi maksymalnie 7 osób. W najmocniejszej wersji Defender 130 może mieć silnik o mocy 400 koni mechanicznych.

Suzuki na konsolę

Wraz z nową wersją gry Gran Turismo pojawi się wirtualne Suzuki z silnikiem od Hayabusy. Oprócz motocyklowego silnika wirtualny kabriolet mają napędzać też 3 silniki elektryczne. Auto przy masie 970 kg ma 400 koni mechanicznych. Niestety szalony kabriolet z twarzą Suzuki Swifta raczej nie pojawi się w salonach.



Ineos Grenadier



„Lepsze wrogiem dobrego” i „Funkcjonalność ponad styl”. To główne dewizy, jakimi najwyraźniej kierowali się twórcy nowego auta terenowego użytkowego z Wielkiej Brytanii. Auto, które ma w sobie coś z Land Rovera Defendera, ale i z Mercedesa klasy G.

Kacper Jeneralski

W motoryzacyjnej nomenklaturze istnieje określenie „dinozaur”, jako wyrażenie szacunku i uznania wobec samochodów, które zostały skonstruowane kilkadziesiąt lat temu i są z nami do dziś. Samochodów, które nadal są produkowane, bo ich pierwotny projekt był na tyle dobry, że nie warto było go nadmiernie modyfikować przez długie lata.

Ineos Grenadier nie jest dinozaurem, bo dopiero powstał, a w zasadzie powstaje, bo testy fabryczne trwają. To terenówka z krwi i kości, oparta na ramie, z dwoma sztywnymi mostami i reduktorem. Dziś na rynku jest już coraz mniej takich konstrukcji.

O ile bogatego mieszkańca podmiejskiej willi może to nie martwić, bo chętnie wsiądzie do SUV-a, to są kierowcy, którzy potrzebują terenów-

ki o charakterze użytkowym, a tu robi się krótka ławka.

Sąd rozstrzygnął

Pomysłodawcą i twórcą marki Ineos jest sir Jim Ratcliffe, brytyjski milioner, potentat branży chemicznej. Grenadier powstał trochę z chęci zarobienia paru dodatkowych funtów, ale w dużej mierze także z pasji i tęsknoty za starymi terenówkami. Ratcliffe nie mógł pogodzić się z tym, że stary Land Rover Defender nie będzie już produkowany.

Nowy okazał się dla niego zbyt osobowy. Jest luksusowy, ale nie dość terenowy. Ponoć milioner chciał pierwotnie wykupić linię produkcyjną starego Defendera. Kiedy powstał projekt Grenadiera producent Land Rovera poszedł do sądu, twierdząc, że auto za bardzo przypomina Defendera. Zarzuty zostały oddalone przez brytyjski sąd.

Sercem Grenadiera będzie sześciocylindrowy silnik BMW, trzylitrowa

jednostka sprawdzona w wielu wyuczynowych konstrukcjach. Można wybrać diesla lub benzynę, z tym że wybór nie wpływa na cenę. Benzyniak ma 286 koni i 450 Nm momentu obrotowego. Diesel to 249 koni i 550 Nm.

Skrzynia biegów to automat, manualna nie jest dostępna. Reduktor w starym stylu obsługiwany jest dźwignią. A ponieważ auto wyposażone jest w centralny mechanizm różnicowy, może jeździć po drogach utwardzonych w trybie 4x4.

Jazda z napędem na samą tylną oś, jak innych terenówek, nie jest możliwa. Centralny mechanizm ma blokadę, a za dopłatą można będzie zamówić blokady przedniego i tylnego mostu oraz bardziej terenowe opony. Wspomniane blokady dyferencjałów mają zabezpieczenie, jeśli zapomnimy o ich wyłączeniu, to powyżej 75 km/h same się wyłączą, żeby nie zużywać nadmiernie opon i nie powodować nadmiernych przeciążeń w układzie napędowym.





Wyposażenie konsultowane z serwisem

Wyposażenie dodatkowe w przypadku terenówek to temat rzeka. Każdy, kto kupuje tego typu auto, ma jakieś wymagania i najczęściej nie może obyć się bez modyfikacji i doposażania samochodu. Ineos dopuszcza takie działania i nie grozi utratą gwarancji, o ile wszystko będzie konsultowane z serwisem.

Sam producent oferuje sporo dodatkowych elementów. Snorkel, czyli terenowy dolot powietrza wyniesiony jest na poziom dachu - głębokość brodzenia Grenadiera to 80 cm. Jeśli do kabiny dostanie się woda, bo wjedziemy w głębokie błoto, to można będzie ją usunąć przy pomocy 5 korków spustowych przewidzianych na tę okoliczność.

Możliwe jest zamontowanie wyprawowego bagażnika dachowego, który podczas dynamicznej jazdy może być obciążany 150 kilogramami. Zamontujemy tam też namiot wyprawowy, bo na postoju dach zniesie łącznie aż 450 kg. Można założyć fabryczne osłony podwozia: jedna zabezpiecza przód auta, druga tył, a trzecia, dodatkowa, zbiornik paliwa. W opcji jest listwa ledowa o mocy 1080 lumenów.

Drzwi obudowane są listwami, do których można przytwierdzić ekwipunek, na przykład pasy narzędziowe. Można zażyczyć też sobie montaż fabrycznej wyciągarki o uciążu 5,5 tony. To wyciągarka marki Red Winches używana przez NATO.

Na dachu znajdują się charakterystyczne uchwyty przydatne w ogrodzie, ale można je wymienić na okna typu „safari”, znane z Defenderów. Dodatkowe wyposażenie można będzie podłączać do poprowadzonych już fabrycznie dodatkowych instalacji zasilania. Ich centrum dowodzenia znajduje się pod sufitem i przypomina trochę kokpit samolotu. To nie przypadek, bo człowiek, który to projektował, jest ekspertem z branży lotniczej.

Tyłna kłapa jest pionowo dzielona, jak w samochodach dostawczych. Proporcje to 70/30. Na większym skrzydle drzwi znajduje się koło zapasowe. Zostało zamontowane w nietypowy sposób - „odwrotnie”. To spowodowało odsłonięcie wnęki w feldze, a w niej znalazł się niewielki, ale praktyczny schowek na dodatkowy ekwipunek.

Trzy wersje na początek

Auto na początku występować będzie w trzech wersjach, jednej bardziej osobowej z 5 miejscami w kabine. Będą też dwie wersje użytkowe, 2- i 5-miejscowa. Ta z dwoma rzędami siedzeń różni się od osobowej głównie pojemnością bagażnika. Drugi rząd siedzeń przesunięto do przodu, aby kosztem miejsca na nogi powiększyć bagażnik. Dwumiejscowa wersja zmieści z tyłu europaletę i będzie to europaleta, która dotrze na koniec świata. W planach jest jeszcze jedna, najdłuższa wersja z otwartą pa-

ką. Tam oprócz dwóch rzędów siedzeń będzie do dyspozycji też skrzynia typowa dla pickupów.

Ineos Grenadier to połączenie ducha wyspiarzy z niemiecką technologią. Proces tworzenia auta zaczął się 5 lat temu. W tym czasie powstało 120 różnego rodzaju prototypów, a testowe auta przejechały 1,8 miliona kilometrów.

Jego konstrukcja pozbawiona jest wszelkiego rodzaju zbędnych dodatków, w tym luksusowych gadżetów. Wszystko po to, żeby auto było możliwie bezawaryjne. Jeśli zepsuje się na odległych bezdrożach, to klient będzie mógł je sam naprawić, wspierając się czynną 24 godziny na dobę linią telefoniczną z technicznym wsparciem. Niezbędne części dotrą do niego ekspresowym kurierem. Za bieżący serwis ma być odpowiedzialna sieć BMW oraz warsztat Boscha.

Dla kogo jest Ineos Grenadier? Na pewno nie dla ludzi, którzy lubią SUV-y, będzie dla nich zbyt spartański. Żeby docenić zalety tego auta trzeba mieć trochę inny rodzaj fantazji, być miłośnikiem off roadu. Jest jeszcze jedna ważna grupa, to wszelkiego rodzaju służby. Z przecieków wiadomo, że wstępne zainteresowanie tym autem pojawiło się wśród pograniczników, ratowników górskich, policji i innych profesji potrzebujących do pracy prostego i wytrzymałego auta. Kto wie, może Grenadier pojawi się też jako narzędzie pracy naszych mundurowych? ■

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



Pierwszy zaczyna, ostatni kończy.

Gotowy o każdej porze. Mercedes-Benz Trucks oferuje pojazdy, które pozwalają być zawsze doskonale przygotowanym do transportu budowlanego. Niezależnie od tego, czy chodzi o wszechstronnego Arocsa, czy o niezawodnego Atego: warianty do jazdy w ruchu drogowym oraz z napędem na wszystkie koła są nie tylko niestrudzonymi towarzyszami, ale także prawdziwymi profesjonalistami do zadań w budownictwie. Dowiedz się więcej: www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

