

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Znikające rynki wschodnie

8

Wierzę w dobre uczynki

14

Myto po nowemu

46

**Mercedes-Benz TruckTraining
– zawodowcy dla zawodowców**

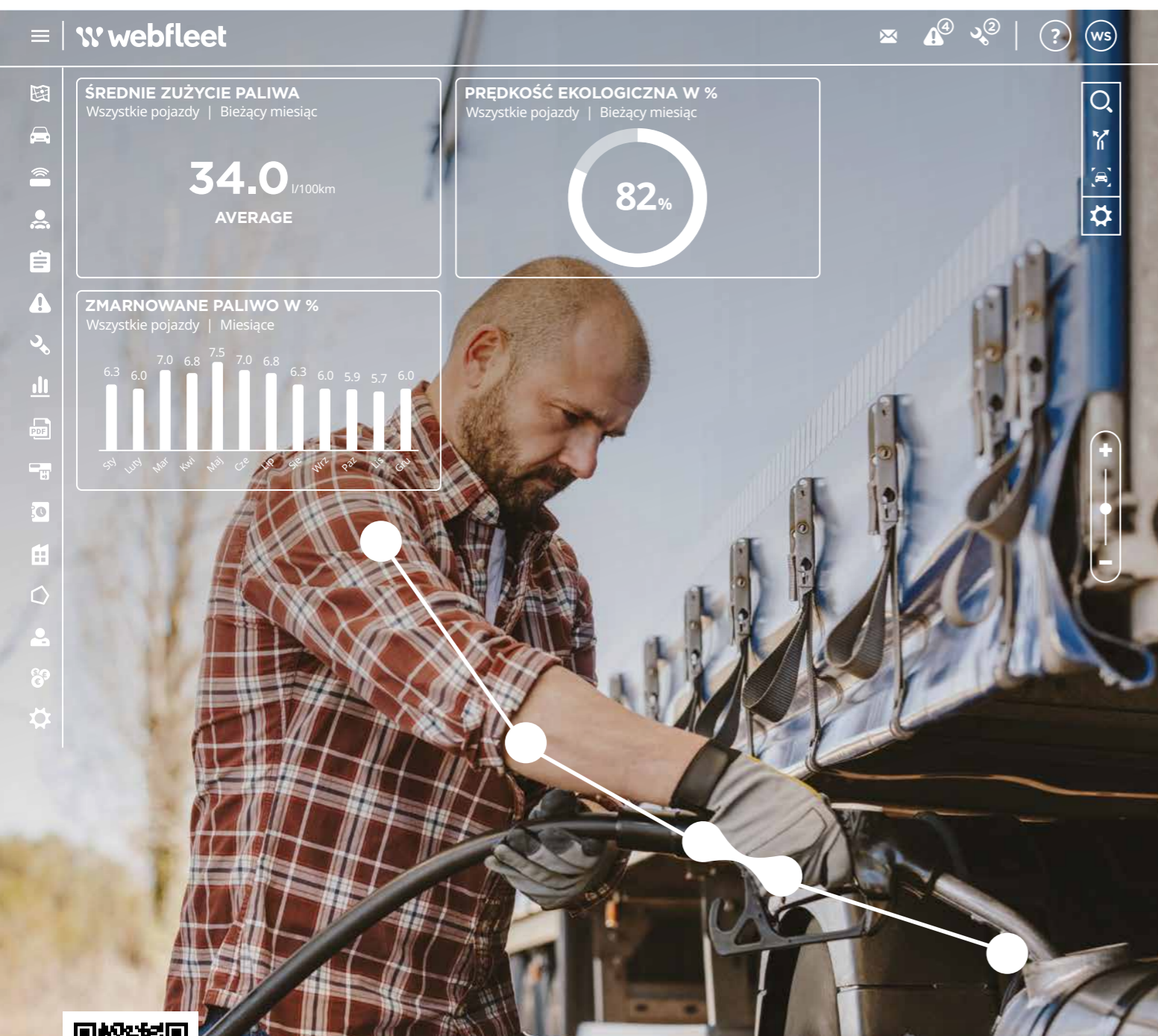
64



Chcesz obniżyć koszty paliwa nawet o 15%?

Z Webfleet to zrobisz.

Ty wiesz, dokąd i jak prowadzić swój biznes. My pomagamy Ci tam dotrzeć. Zużywaj mniej paliwa, popraw bezpieczeństwo, zwiększ wydajność – jakiegokolwiek cele chcesz realizować, doceniane na świecie rozwiązanie Bridgestone do zarządzania flotą daje Ci wgląd w dane i narzędzia, których potrzebujesz, aby je osiągnąć.



Dowiedz się więcej:
webfleet.com | 22 346 00 94
Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD



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

które odbędzie się w dniu **31 maja 2023 r. (środa)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD

Jan Buczek
Jan Buczek



17 domen / 1 urządzenie



Wkrótce nowe kierunki

ZMPD **BOX**.pl

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

KONTAKT
uslugi@zmpd.pl



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

ZMPD 1957 1957



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Wiosna przynosi ożywienie

Trwające od ponad dwóch kwartałów spowolnienie gospodarcze przyniosło zachwianie równowagi między popytem a podażą w usługach transportowych, co boleśnie odbija się na kondycji finansowej przewoźników. Na to nakładają się skutki toczącej za naszą granicą wojny, wywołanej przez Rosję. Są to czynniki, na które nie mamy najmniejszego wpływu.

Jesteśmy na początku cyklu corocznego wzrostu podaży ładunków i możemy spodziewać się odczuwalnej poprawy koniunktury gospodarczej. Rodzi to nadzieję, że, jak zwykle, nastąpi zwyżka zapotrzebowania na transport, co następnie przełoży się na kondycję przedsiębiorców. Tego sobie i kolegom, polskim przewoźnikom życzę.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU ma 75 lat

52

Powołana w Genewie przez 8 krajowych stowarzyszeń transportowych, aby odbudować transport i wymianę handlową w powojennej Europie, jest mocnym głosem branży transportu drogowego.

Nadchodzi norma Euro 7

40

Za kilka lat zacznie obowiązywać nowa norma czystości spalin dla transportu ciężarowego. Już wiadomo, że wymusi znaczne podwyżki cen samochodów.

Jak dojechać i nie zmarznąć

72

Czy można zimą jeździć elektrykiem we względnie komfortnie, kiedy temperatury spadają poniżej zera?



Kwartalnik ZMPD „Przewoźnik”

ISSN 1899-9719

Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

Robert Przybylski – redaktor naczelny, Anna Brzezińska-Rybicka, Anna Wrona, Piotr Gawelczyk, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski, Piotr Mikiel, Joanna Popiótek

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład:

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

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

Nikogo nie obchodzi tłok na przejściach granicznych 10

Wielkości przewozów samochodowych na Ukrainę powróciły do poziomów przedwojennych. Widać to niestety po długich kolejkach ciężarówek czekających na przekroczenie granicy i chaosie transportowym.



Przewoźnicy przejdą na biopaliwa czy elektryki? 36

Jaki napęd powinny mieć pojazdy użytkowe Komisja Europejska uważa, że przede wszystkim elektryczne. Przemysł jest zdania, że jest to podejście mało pragmatyczne i domaga się szerokiego dopuszczenia biopaliw.

Nowe napędy muszą się opłacać 34

Administracyjne ustawienie celu zero emisyjności przez transport bez zachęt finansowych nie odniesie sukcesu. Konieczne jest doprowadzenia do opłacalności takiego przejścia oraz funkcjonalności nowych napędów.

Znikające rynki wschodnie	8
Nikogo nie obchodzi tłok na przejściach granicznych	10
Zalew firm z zagranicznym kapitałem	12
Wierzę w dobre uczynki	14
Polscy przewoźnicy protestują przeciw utracie rynków wschodnich	20
Fotomorgana. Wiosna Panie Prezesie!	24
Dla nas nie ma rzeczy niemożliwych	30
Ponad 3 dekady pracy dla polskiego transportu	32
Nowe napędy muszą się opłacać	34
Przewoźnicy przejdą na biopaliwa czy elektryki?	36
Transport zapłaci jeszcze jeden podatek od emisji	38
Nadchodzi norma Euro 7	40
Wspólny wysiłek redukcyjny spadnie także na przewoźników	42
Lata czekania na wyrok lub decyzję	44
Myto po nowemu: trzęsienie ziemi dla transportu	46
Zarobki kierowców nie maleją	48
Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU ma 75 lat	52
Nowa szefowa DKV Mobility w Polsce	54
Przyczepy i naczepy coraz częściej z osobną telematyką	56
Retro. Ciężarówka z wielkich planów	58
Mercedes-Benz TruckTraining - zawodowcy dla zawodowców	64
Spedytor ma obowiązek informowania o limitach odpowiedzialności w prawie przewozowym!	66
Jak dojechać i nie zmarznąć	72



Znikające rynki wschodnie

Rosjanie, odmawiając wydania Polsce zezwoleń, wstrzymują przewozy, a na przyszłość zamykają sobie granicę.

Robert Przybylski

Po raz kolejny okazało się, że Rosja nie dotrzymuje umów. Nie przekazała Polsce zezwoleń na drugi kwartał 2023 roku, do czego zobowiązała się. Dla części polskich firm obsługujących klientów w Rosji i w krajach Azji Środkowej oznacza to usunięcie z rynku. Ich samochody nie wjadą do Rosji z przewozami dwustronnymi i tranzytowymi, kontrakty nie zostaną wypełnione.

Ładunki przejmują firmy z innych krajów, a stawki wyraźnie wzrosły, ale z tych okoliczności nie skorzystają polscy przewoźnicy. Zaledwie w lutym wydawało się, że polskie podmioty zdołają się utrzymać na wschodnim rynku. Rosja zgodziła się na przedłu-

żenie ważności ubiegłorocznych zezwoleń do końca lutego.

Polska proponowała, aby ich ważność przedłużyć na cały rok, ponieważ w 2022 roku przewoźnicy wykorzystali zaledwie 60 tys. blankietów i spokojnie wystarczyłoby ich na rok bieżący.

Korespondencja w tej sprawie toczyła się od początku listopada 2022 roku, ostatecznie Rosjanie odrzucili ten pomysł. Stwierdzili, że na ten rok przygotowują od marca nowe zezwolenia w ilości 55 tys., które będą wydawane kwartalnie. W pierwszym kwartale Rosjanie nadesłali zgodnie z umową 3220 zezwoleń na kraje 3 i 1380 ogólnych.

Miesięcznie o kropelce

Moskwa domaga się, aby Polska wpuszczała jej samochody. Polska nie ma jednak manewru, ponieważ

byłoby to złamaniem piątego pakietu sankcji, które dopuszczają wjazd zarejestrowanych w Rosji ciężarówek na teren Unii Europejskiej tylko w wyjątkowych wypadkach.

W tej sytuacji Rosja nie przekazała puli zezwoleń na drugi kwartał. – Wszystko wskazuje na to, że będziemy zmuszeni co kwartał prowadzić wymianę korespondencji, żeby zrealizowali zobowiązania – przypuszcza prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek.

Rosyjskie pomysły przekazywania zezwoleń w trybie kwartalnym od początku budziły nieufność strony polskiej. Radca Prezesa ZMPD Tadeusz Wilk przypomina, że w tym trybie otrzymują rosyjskie zezwolenia Litwini i Łotysze oraz Białorusini. – Oni ciągle skarżyli się na traktowa-

nie przez Rosjan, którzy gdy chcieli, to przekazali zezwolenia, jeśli nie, to sobie coś wymyślili i w ten sposób powstrzymywali białoruską konkurencję. A Rosjanie do Białorusi wjeżdżają bez zezwoleń – zaznacza Wilk.

Przykład Białorusinów skazuje, że polscy przewoźnicy nie mają co liczyć na słowność strony rosyjskiej. Muszą się liczyć z kolejnymi opóźnieniami w przekazywaniu zezwoleń lub wręcz na całkowite wstrzymanie ich wydawania.

Na to się zresztą zanosili. Kwartał na pulę liczy 13 750 sztuk, ale Rosjanie nie przekazują jej w całości, lecz wbrew umowie w miesięcznych transzach po 4460, co dodatkowo utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorców.

Wielu już znalazło sobie inne kierunki do obsługi, jeszcze inni jeżdżą do krajów Azji Środkowej szlakiem południowym. Jest on droższy od północnego, ale w obecnej sytuacji jest jedynym otwartym dla polskich firm.

Co po wojnie?

Odcinając polskie firmy od wschodnich rynków Rosjanie utrudnią sobie funkcjonowanie po wojnie. Polscy przedsiębiorcy nie będą potrzebowali tytułu zezwoleń co Rosjanie, więc pula wymiany zmaleje akurat wtedy, gdy Rosjanie będą zwiększać przewozy.

Wówczas oni znajdą się w sytuacji, w jakiej są dzisiaj polscy przedsiębiorcy. Dla Rosjan perspektywy powinny być niepokojące, ponieważ ich firmy transportowe wyraźnie zaczynają się rozrastać. Po pierwszym kwartale rejestracje samochodów ciężarowych wzrosły o 21 proc. w stosunku do analogicznego okresu roku 2022, zaś w marcu dynamika nawet przekroczyła 51 proc., do 11,3 tys. sztuk. Pomimo dużych zakupów logistycy obawiają się w ruchu dalekobieżnym deficytu 10 tys. samochodów ciężarowych.

Należy spodziewać się, że po zawarciu pokoju wymiana towarowa będzie odbudowywać się, a potencjał będzie spory. W 2022 roku granicę polsko-białoruską przekroczyło ponad 602 tys. samochodów ciężarowych, niemal o połowę mniej niż w 2021 roku. W tym roku Polska i Białoruś nie wymieniły się zezwoleniami na transport. Samochody z Polski wjeżdżają na Białoruś po wykupieniu za 200 euro zezwolenia.

Zarazem Białoruś cały czas atakuje polską granicę nacierającymi. W obecnej, napiętej sytuacji, polski rząd nie wyklucza całkowitego zamknięcia granicy z Białorusią; wspominali o tym przy różnych okazjach wiceszef MSZ Paweł Jabłoński oraz wiceszef MSWiA Maciej Wąsik. Konkurencją są także firmy zakładane we Polsce przez kapitał białoruski i rosyjski.

Białoruska konkurencja

Napływ kapitału jest ogromny, przenoszą się bardzo duże firmy. Często rejestrowane są np. w willach, w których działają np. gabinety kosmetyczne lub dentystyczne. Jeżdżą poniżej kosztów polskich przedsiębiorców, którzy przypuszczają, że konkurenci transferują zyski na wschód, do firm-matek. Z analiz przeprowadzonych przez Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej wynika, że na łączną liczbę 4980 spółek z kapitałem białoruskim zarejestrowanych w Polsce na początek stycznia 2023 roku, 885 zajmuje się transportem drogowym towarów i jest to najpopularniejsza specjalizacja.

Białorusini coraz chętniej inwestują w Polsce. Firm białoruskich, które rozpoczęły działalność w 2022 roku było 1745, rok wcześniej powstało ich 886, a w 2020 roku 469.

Na mniejszą skalę działają firmy z kapitałem rosyjskim. W Polsce na początek 2023 roku działały 1474 takie spółki, w których jednym z udziałowców jest rosyjska firma lub osoba fizyczna będąca obywatelem Rosji (lub beneficjentem rzeczywistym). W 2022 roku powstały 194 takie spółki, rok wcześniej 235, w 2020 roku 145. Transportem drogowym towarów (najliczniejsza kategoria) zajmuje się 97 spółek.

Nikogo nie obchodzi tłok na przejściach granicznych



Wielkość przewozów samochodowych na Ukrainę powróciła do poziomów przedwojennych. Widać to niestety po długich kolejkach ciężarówek czekających na przekroczenie granicy i chaosie transportowym.

Robert Przybylski

W 2022 roku po raz pierwszy w historii ruch ciężarówek na granicy polsko-ukraińskiej przekroczył milion przejazdów. Potok ładunków nie maleje, o czym zapewniają przedstawiciele dużych firm logistycznych jak Raben i DSV.

W marcu funkcjonariusze KAS odprawili na drogowych przejściach granicznych ponad 167,2 tys. samochodów ciężarowych, o 60 proc. więcej niż w marcu 2022 roku. Większość odprawionych pojazdów przekroczyła granicę polsko-ukraińską. Do tego KAS odprawił do 4 kwietnia 50 251 transportów z pomocą humanitarną.

W cieniu spotkania prezydentów

Chociaż rządy obu krajów rozbudowują przejścia graniczne i otwierają nowe,

sytuacja na granicy jest bardzo zła. Samochody tkwią w długich kolejkach, a położenie czekających w kabinach kierowców jest nie do pozazdroszczenia. Wielu już rzuciło pracę i poszukano firm, które jeżdżą w innych kierunkach. Przewoźnicy mieli nadzieję, że niedawna wizyta prezydenta Ukrainy Wołodymyra Zełenskiego przypomni o niezłatwionej sprawie granic.

Prezydenci Polski i Ukrainy spotkali się 5 kwietnia w obecności przedstawicieli polskich przedsiębiorców. Po przemówieniach obu głów państw miała miejsce dyskusja panelowa, w której udział wzięli m.in. prezes zarządu BGK Beata Daszyńska-Muzyczka i prezes PFR Paweł Borys. Przedsiębiorcy mieli przypisaną rolę obserwatorów. – Dyskutancti mówili o ogromnych pieniądzach przeznaczonych na pomoc bieżącą i w perspektywie na odbudowę Ukrainy, co najbardziej zajmowało dyskutanctów. Wielokrotnie pojawiały się informacje, choć brakowało liczb, o ogromnym wzroście wymiany handlowej mię-

dy Polską i Ukrainą. Nikt jednak nie zastanowił się nad wstydlivą kwestią, którą jest brak umiejętności zarządzania procesami na przejściach granicznych, w wyniku których towar z tygodniowym opóźnieniem przekracza polsko-ukraińską granicę. Na granicy mamy od czynienia z humanitarną katastrofą. Kierowcy, pozbawieni dostępu do urzędzeń sanitarnych, sterczą tydzień w szczerym polu. Od przewoźników słyszymy, że funkcjonariusze skarżą się, że mają uszkodzone lub wadliwie funkcjonujące urządzenia i nie mogą z nich w pełni korzystać. Z powodu nie naprawionej wagi w Kukurykach Skarb Państwa traci dziennie 100 tys. zł. Taki bałagan skutkuje też stratami dla przewoźników – alarmuje prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek.

Zagrożenie bankructwami

Właśnie potężne straty i nieefektywność już kilkakrotnie spowodowała od-

olne, spontaniczne protesty polskich przedsiębiorców na przejściach granicznych, a ostatnio, 22 marca, także na obwodnicy Warszawy, gdy w konwoju zjechało ponad 300 ciężarówek. Jednym z postulatów protestujących było wprowadzenie zezwoleń dla przewoźników z Ukrainy.

Przedsiębiorcy podkreślali, że zniesienie zezwoleń dla firm ukraińskich dotyczyło ruchu dwustronnego i tranzytowego, jednak przewoźnicy ukraińscy wykorzystują sytuację i podejmują ładunki w przewozach do krajów trzecich oraz w kabozażu.

Ukraińska konkurencja ma niższe koszty od polskich firm, które muszą stosować się do regulacji narzuconych przez Pakiet Mobilności. Pogarszającą się sytuację gospodarczą widać w danych Krajowego Rejestru Długów. Według najnowszych danych polskie firmy są zadłużone na 9,07 mld zł. Kontrahentom nie płaci 264,5 tys. przedsiębiorstw. Średnie zadłużenie każdego z nich wynosi 34,3 tys. zł. W transporcie odsetek przedsiębiorstw wskazujących zatory płatni-

cze jako poważną barierę w działalności sięga 30 proc.

Prezes ZMPD dodaje z żalem, że podczas spotkania z prezydentami zabrakło nawet drobnej refleksji nad sytuacją branży transportowej. – To na jej barkach spoczywa wymiana towarowa prowadzona w trudnych warunkach. Nie dostrzega się faktu, że polscy przewoźnicy zostali wyparci z rynku ukraińskiego poprzez regulacje unijne, znoszące zezwolenia i wszelką ewidencję ruchu, co pośrednio doprowadziło do katastrofy zbożowej – przypomina prezes ZMPD.

Wskazuje, że nikt nie dostrzega problemów polskich przewoźników. – Dzisiejsza fatalna sytuacja materialna branży transportowej grozi bankructwami. Te upadłości są niezamierzonym skutkiem pomocy Ukrainie, która już od roku odbywa się w niezwykle chaotycznych warunkach. Od dłuższego czasu dopominamy się o regulacje i uporządkowanie sytuacji, ale do dzisiaj nie doczekaliśmy się żadnego systemowego rozwiązania – przypomina Buczek.

Ukraińskie firmy w Polsce

Ukraińscy przedsiębiorcy masowo zakładają firmy w Polsce. COIG podlicza, że w 2022 roku wśród nowo rejestrowanych firm w KRS, pojawiło się 11 595 spółek z udziałem kapitału zagranicznego. Jest to najwyższy wynik w historii, większy o 10,49 % w stosunku do 2021 roku.

Najwięcej nowych firm ma kapitał z Ukrainy (4821), z Białorusi (1769) i Niemiec (418). Nowo rejestrowane firmy z kapitałem zagranicznym to głównie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (1022) jest transport międzynarodowy.

COIG wylicza, że w Polsce działa 25 289 spółek, w których jednym z udziałowców jest ukraińska firma lub osoba fizyczna posiadająca ukraińskie obywatelstwo (lub jest beneficjentem rzeczywistym). Transportem towarów zajmuje się 2079 spółek i jest to najczęściej występujący typ działalności wśród firm z kapitałem ukraińskim.

reklama

17 domen
1 urządzenie

Rozliczymy Twoje opłaty drogowe w Bułgarii

w trybie odroczonej płatności

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej



Zalew firm z zagranicznym kapitałem

Rozwinięta infrastruktura prawna i organizacyjna zachęca zagraniczny kapitał do zakładania w Polsce działalności w branży transportowej.

Robert Przybylski

Co piąta nowa firma ma zagraniczny kapitał

GITD wydał w 2022 roku niesamowicie dużą liczbę 10 171 nowych uprawnień do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, blisko 3 razy więcej niż w poprzednich latach. Powodem skokowego przyrostu nowych podmiotów jest rejestracja przewoźników mających lekkie floty, wojna oraz Pakiet Mobilności.

Z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej wynika, że w KRS zagraniczni inwestorzy zarejestrowali w 2022 roku 2779 firm zajmujących się transportem drogowym. Jest to najpopularniejsza branża wśród ubiegłorocznych inwestorów pochodzących z zagranicy. Zakładając, że wszystkie te firmy złożyły do GITD wnioski o wydanie licencji na transport międzyna-

dowy, stanowią one 23,3 proc. podmiotów z uprawnieniami uzyskanymi w ub.r.

COIG podaje, że jako główny przedmiot działalności najwięcej firm wskazało transport drogowy towarów, były to 1022 spółki, gdy rok wcześniej COIG naliczył 811 spółek, a w 2020 roku 792.

Wśród zagranicznych inwestorów zdecydowanie na pierwszym miejscu znajdują się Ukraińcy. Działających w Polsce firm ukraińskich zajmujących się drogowym transportem towarów było 2079, białoruskich 885, ro-

syjskich 97. Do tego wyniku możemy doliczyć jeszcze 167 firm litewskich i 34 łotewskie.

Zachodni kapitał jest znacznie skromniej reprezentowany. Z danych COIG wynika, że zarejestrowanych w KRS firm niemieckich było 298, holenderskich 129, włoskich 60, francuskich 37, belgijskich 31 i hiszpańskich 19.

Jako główny przedmiot działalności najwięcej firm wskazało transport drogowy towarów - 4553 spółki, roboty budowlane związane ze wzniesieniem budynków - 3759 firm. COIG podaje, że na koniec 2022 roku 4279 firm z zagranicznym kapitałem zajmowało się drogowym transportem towarów i jest to piąta pod względem popularności specjalizacja.

Mniej aut w firmie

Biuro ds. Transportu Międzynarodowego przy GITD podaje, że licencje na przewóz rzeczy posiadało na koniec 2022 roku 44 499 firm, o 6639 więcej niż rok wcześniej. Z porównania tej liczby oraz nowo utworzonych wynika, że 3532 firmy zostały zlikwidowane. To także wyjątkowo duża liczba, ponieważ w poprzednich latach było to z reguły 2-2,5 tys. firm. W 2021 roku zniknęło 2627 przedsiębiorstw.

Statystyki GITD wskazują, że w międzynarodowym transporcie dro-

gowym działa 44 499 firm, dysponujących 292 793 samochodami. Daje to średnio 6,6 samochodu na firmę, gdy w 2021 roku średnia wynosiła 7,4. Wynika z tego, że wśród nowych podmiotów przeważają mniejsze firmy. Przeciętnie miały 2,8 samochodu na podmiot, gdy np. wśród firm odnawiających uprawnienia średnia wyniosła 7,4, a zatem była taka sama jak przeciętna dla wszystkich firm w 2021 roku. W 2021 roku w tej kategorii sięgała ośmiu pojazdów na podmiot.

Udział samochodów z homologacją Euro VI wyniósł 71,4 proc., gdy rok wcześniej wyniósł 64,3 proc. W liczbach bezwzględnych takich samochodów przybyło niemal 28 tys., gdy z Euro V ubyłoby 9 tys. Spadki nie mogą dziwić, ponieważ Komisja Europejska zatwierdziła normę Euro VI w 2014 roku, która zaczęła obowiązywać od 1 września 2015 roku, zatem pojazdy spełniające starszą normę powoli wykuszają się z racji wieku.

Na drogach też więcej samochodów

Interesujące jest porównanie statystyki GITD z danymi operatorów myta. W minionym roku KFD zebrała w opłatach za drogi 2,11 mld zł, o 12,3 proc. więcej niż w 2021 roku. Krajowa Administracja Skarbowa podaje, że liczba pojazdów lekkich

i ciężkich zarejestrowanych w systemie e-TOLL na koniec 2022 roku wyniosła 2 603 tys.

KAS informuje, że 8,73 proc. wpływów przekazanych do KFD za okres grudzień 2022 r. – luty 2023 r. pochodziło z EETS. Odsetek wpłat kartami flotowymi był nawet wyższy i wyniósł 9,22 proc., to jest o ponad 4 pp. więcej niż w grudniu 2021 roku, co wskazywałoby na rosnący ruch właśnie pojazdów obsługujących transport międzynarodowy.

Obserwacje potwierdza także statystyka BAG. W niemieckim systemie zarejestrowanych jest 1,6 mln samochodów ciężarowych, z których 230,3 tys. ma polskie rejestracje. Za Odrą kilometrów samochodów z rejestracjami niemieckimi zmalał w 2022 roku w stosunku do 2021 roku o 2,4 proc., gdy ruch aut zagranicznych wzrósł o 0,4 proc. Poważny udział miały samochody z polskimi tablicami, które przejechały o 5,1 proc. więcej kilometrów (7,7 mld, z czego 7 mld km przebyły zestawy o co najmniej pięciu osiach), co stanowi 18,6 proc. wszystkich przejechanych kilometrów po niemieckich drogach płatnych.

Samochody z litewskimi rejestracjami zwiększyły przebiegi o 4 proc. - do 1,3 mld km, natomiast z holenderskimi zmalały o 1,4 proc. (do 1 mld km), z rumuńskim spadek wyniósł 2,2 proc. - do 1,3 mld km.

Wierzę w dobre uczynki

Sześćoletnia córka pyta mnie czasem: tatusiu, a czemu ty zawozisz tyle rzeczy dzieciom na Ukrainie, skoro one wszystko mają, tak jak my? Mówię jej wtedy: córusiu, tam jest wojna i cierpienie, trzeba pomagać. Aha...

Piotr Gawelczyk

Minęła pierwsza rocznica barbarzyńskiej napaści Rosji na Ukrainę. Świat podziwia bohaterską obronę Ukraińców i pospolite ruszenie Polaków, którzy w obliczu tragedii sąsiada ruszyli im na pomoc i nadal się zatrzymują. Wśród nich są też polscy międzynarodowi przewoźnicy drogowi. Posłuchajmy ich opowieści.

Jest dobrze, bomby nie spadają

Kamil Suchecki, MKW Suchecki

Mamy ok. 90 ciągników siodłowych i sto naczip, zatrudniamy ponad stu kierowców. Zajmujemy się transportem międzynarodowym, jeździmy głównie po Europie Zachodniej i krajach bałtyckich – przedstawia się Kamil Suchecki, właściciel firmy MKW Suchecki.

Wojna... Trudno to sobie w głowie poukładać. Żeby coś takiego wydarzyło się w świecie, który wydawał się bezpieczny? To jest niemożliwe, abstrakcyjne. Przerazające, jak dużo osób – dziadkowie, ojcowie, bracia, mężowie, synowie i córki – nie wróci do domu. Jak czytam, ilu niewinnych ludzi ginie...

24 lutego o 5 rano dostałem informację od naszego kierowcy - Białorusina o ataku na Ukrainę. Podesłał nawet film z nagraniem, jak rosyjskie

czołgi wjeżdżają do Ukrainy. Ten kierowca działał w antyłukszenkowej opozycji, protestował przeciwko sfałszowanym wyborom. Został aresztowany i skazany na dziewięć lat kolonii karnej.

Już tego samego dnia wieczorem pojechaliśmy busem po ludzi na granicę. Jeździliśmy jeszcze w sobotę i w niedzielę. To, co się wtedy działo, przeszło moje największe wyobrażenia. To było jak pospolite ruszenie, mnóstwo osób jechało na granicę, żeby odebrać zupełnie obcych przecięt ludzi i przewieźć ich w bezpieczne miejsce. Byłem pełen podziwu dla Polaków, każdy pomagał jak mógł. Na Facebooku stworzyły się grupy, ludzie bezinteresownie jechali po 300-400 km, np. z Gdańska, na granicę tylko po to, by kogoś zabrać i zawieźć tam, gdzie trzeba. Ciągle słyszałem: „Jak nie masz gdzie, to weźmiemy cię do siebie”.

27 lub 28 lutego 2022 r. wracaliśmy autokarem z granicy w Korczowej z dziećmi z Donbasu. To była długa droga, wieźliśmy je do jednego z ośrodków pod Warszawą. Dzieciaki miały od roku do 16-17 lat. Przez pierwsze dwie-trzy godziny panowała kompletna cisza. Nikt się nie odzywał, wszystkie dzieci były w szoku. Dopiero po jakimś czasie złapał się kontakt, zaczęliśmy rozmawiać. Kiedy dojechaliśmy na miejsce, poczuły się wreszcie bezpieczne. Wtedy puściły im emocje, zaczęły płakać, bardzo czule się z nami pożegnały. Serce się rozdzierało. To były sieroty, ich rodzice zginęli w walkach o Krym.

Za każdym razem jak o tym mówię, to łzy się cisną do oczu. Jaka to tragedia, zwłaszcza dla tych najmłodszych. W tak młodym wieku przeżywają już dwie wojny, najpierw w 2014 roku, a teraz drugą.

Wielkiego kontaktu z tymi osobami nie ma, w większości przypadków były to jednorazowe historie, choć jestem zapraszany przez nich na Facebooku do grona znajomych. Wiem, że niektórzy są w Niemczech, niektórzy na Litwie. Najważniejsze, że są bezpieczni. Staram się nie wchodzić w głębsze relacje po to, żeby móc normalnie funkcjonować. Ale gdyby ktokolwiek odezwał się do mnie nad ranem czy w nocy z prośbą o pomoc, na pewno bym nie odmówił. Na zasadzie: Przychodzi zadanie do wykonania i trzeba je jak najlepiej zrealizować.

Dziś potrzeba przewozu ludzi z granicy zmniejszyła się, bo i uciekających już nie ma tyłu co wtedy, poza tym sporo osób wraca do siebie. Z biegiem czasu, mimo że słabsza, to jednak ta pomoc ciągle jest. To naturalne – ludzie pomagają, ale też powoli wracają do swoich zajęć. Jednak nadal widzę, że jeśli ktokolwiek potrzebuje pomocy, to ją otrzymuje. Pomagają zwykli ludzie, pomagają i samorządy, chociaż już się o tym tak głośno nie mówi jak wcześniej.

Na początku marca 2022 roku pierwszy raz jechaliśmy z rzeczami do Borysławia. 20-30 km z granicą stali ukraińscy żołnierze w kominarkach. Szykany na drogach, ciągle sprawdzanie dokumentów i samochodów. Czuć było grozę, atmosferę wojny. Gdybym



był bliżej frontu, to pewnie bym się bał, ale na pewno i tak bym nie zrezygnował. Zresztą człowiek z biegiem czasu przyzwyczaja się, nawet do spadających bomb. Po kilku tygodniach nie wszyscy już szli do schronów. Nie dziwię się, ludzie muszą przecież jakoś żyć, funkcjonować.

Dużo rzeczy woziliśmy do partnerskiego powiatu. Cały czas mam kontakt np. z Igozem, odpowiedzialnym za odbiór pomocy humanitarnej. Zawsze mówi, że jest dobrze, bo bomby nie spadają. Ale ciągle potrzebuję wszystkiego. Dlatego na tyle ile możemy, to pomagamy. Przed świętami Bożego Narodzenia zrobiliśmy zbiórkę żywności wśród przedsiębiorców i zakładów produkcyjnych. Przygotowaliśmy paczki dla dzieci i starszych osób, by chociaż symbolicznie nikomu niczego nie zabrakło.

Pyta pan, czy warto. Co to w ogóle za pytanie? Warto było, warto jest i warto będzie pomagać. Niektórzy mówią: gdzie ty jedziesz, taka śnieżyca, tyle kilometrów. A ja się wtedy uśmiecham i mówię: trudno, jakoś to

„ Nie patrzmy się na innych, i nie wymagamy, żeby robili to samo co my. Dochodzą do nas opinie, że ludzie z okolicy są dumni z tego co robimy, ale nam nie chodzi o aplauz. Robimy to wszystko z własnej, nieprzymuszonej woli.

będzie. Ja i moje rodzeństwo byliśmy tak wychowani, żeby nie być obojętnym na ludzkie cierpienie.

Zwątpienie? Nie, chociaż czasami czyta się różne rzeczy, ostatnio o tej korupcji w Ukrainie... Ale nie patrzę na ludzi na najwyższych szczeblach władzy, takich, którzy jeżdżą Teslami, ale na tych zwykłych, najbardziej potrzebujących. Na dzieci, które straciły rodziców. To mnie utwierdza w przekonaniu, że warto pomagać. I nigdy tego zdania nie zmienię. Być może mamy z bratem w sobie taki gen. Nie zastanawiamy się, czy jest ryzyko, czy go nie ma. Kiedy widzimy, że ludzie cierpią i potrzebują pomocy, to jeśli mamy taką możliwość, to działamy, zupełnie bezinteresownie.

Czy jestem zmęczony? Nie. Nam z bratem pomaganie sprawia satysfakcję i nie męczy. Raczej napędza i motywuje do działania. Ono nas buduje, po prostu lepiej się z tym czujemy.

Nie patrzmy się na innych, i nie wymagamy, żeby robili to samo co my. Dochodzą do nas opinie, że ludzie z okolicy są dumni z tego co robimy, ale nam nie chodzi o aplauz. Robimy to wszystko z własnej, nieprzymuszonej woli.

Od początku wojny mówiłem, że wcześniej czy później pojawią się wątpliwości, czy warto pomagać. Wiedziałem, że do Polski przyjadą różni Ukraińcy. Będą tacy, którzy podziękują za ciepłą herbatę i kanapkę, a będą tacy, którzy będą narzekać,



Ta wojna jest bardzo blisko nas. Wiele osób chyba nie zdaje sobie sprawy, jak cienka jest granica bezpieczeństwa. A ryzyko, że wojna przyjdzie do nas, jest olbrzymie. Jeśli teraz nie pomożemy Ukraińcom – my jako wspólnota europejska – to oni sami sobie nie poradzą.

że internet jest za słaby lub temperatura w pokoju wynosi nie 21, a 19 stopni. Ale przecież Polacy też uciekali w czasie II wojny światowej na Zachód i też byli różni. Taki jest świat.

Nie chciałbym mówić, ile nas ta pomoc już kosztowała. Nie chcę nawet szacować, zachowam to dla siebie. Grunt, że jeszcze wszystkiego nie wydaliśmy. Musimy dbać o to, by firma funkcjonowała jak najlepiej i na jak najwyższym poziomie. Nasi pracownicy, których traktujemy jak rodzinę, pewnie nie byłiby do końca zadowoleni, gdyby widzieli, że pomagamy tylko Ukraińcom. Inna sprawa, że zdecydowana większość mocno się w tę pomoc zaangażowała.

Nie dzielimy doby na osiem godzin pracy, osiem godzin życia prywatnego i osiem godzin snu. Jak coś trzeba zrobić w nocy czy nad ranem, to się to robi i już. Może nie tak, by pracujemy na okrągło, ale czasem cedujemy obowiązki na naszych pracowników po to, żeby firma mogła odpowiednio funkcjonować, żeby pomoc

nie rzutowała na nią negatywnie. Na szczęście jesteśmy we dwóch z bratem, mamy też dwie siostry, które nas wspierają. Nasza mama, chociaż już na emeryturze, jeśli jest taka potrzeba, także działa w firmie. Tata zmarł siedem lat temu.

Czy nasze rodziny się nie buntują? To trudny temat. Czasami żona mówi mi, że jestem za mało w domu, że zaniedbuję domowe obowiązki. Wtedy tłumaczę, że nasze dzieci są zadbane, niczego im nie brakuje, że teraz jest czas na pomaganie innym.

Chciałbym te wszystkie wartości, które odziedziczyliśmy po rodzicach, przekazać swoim dzieciom. Jak sięgam pamięcią, w dzieciństwie nie mieliśmy większych luksusów; od zawsze pracowaliśmy i pomagaliśmy rodzicom. Przeszliśmy dobrą szkołę życia. Zostaliśmy tak wychowani, że dla nas nie stanowi problemu pobudka w środku nocy czy nad ranem i jazda przez 24 godziny, żeby komuś pomóc. Czasy bardzo się zmieniły. Nie miałem tylu zabawek, nie korzystałem z dobrodziejstw techni-

ki, jak dzisiejsze dzieciaki. Moje mają teraz 4 i 6 lat. Starsza córka pytała mnie: tatusiu, a czemu ty zawiesz tyle rzeczy, ubrania i jedzenie dzieciom, skoro one wszystko mają tak jak my? Tłumaczę wtedy: córusiu, one tego nie mają, tam jest wojna i cierpienie, trzeba im pomagać. Aha... Myślę, że wtedy trochę dociera do nich.

Ta wojna jest bardzo blisko nas. Wiele osób chyba nie zdaje sobie sprawy, jak cienka jest granica bezpieczeństwa. A ryzyko, że wojna przyjdzie do nas, jest olbrzymie. Jeśli teraz nie pomożemy Ukraińcom – my jako wspólnota europejska – to oni sami sobie nie poradzą. Przegrają, a Rosja stanie się jeszcze bardziej agresywna i agresywnymi metodami będzie dążyła do kolejnych ekspansji.

Jak długo będziemy pomagać? Tak długo, jak będzie potrzeba.

Boże, co ja tu robię?

Mariusz Suhecki, MKW Suhecki

Od samego początku wojny iskrą, która rozpałała u wszystkich chęć do pomocy, była Swietłana, partnerka jednego z naszych kierowców, która już od kilku lat mieszka w Ostrołęce. Zaczarowała wszystkich ludzi w mieście i powiecie. Była nieoceniona zwłaszcza podczas przejazdów do Ukrainy.

Już przy pierwszym wyjeździe zabraliśmy ze sobą najpotrzebniejsze rzeczy – żywność i środki czystości, które zorganizowało miasto i powiat. W pierwszych tygodniach wojny byliśmy kilkanaście razy na granicy, jeździliśmy autobusami i busami używanymi bezkosztowo przez firmę transportową Darex z Ostrołęki mojego kolegi, Dariusza Nowaka. Ogromny szacunek i podziękowania. Dostaliśmy też duże wsparcie ze strony ostrołęckiej stacji paliw BP. Dostaliśmy w bonach 20 tys. zł do wykorzystania na paliwo.

Zabieraliśmy ludzi do Ostrołęki, głównie kobiety i małe dzieci. Nie zawsze chciały z nami jechać, większość z nich twierdziła, że ma już „coś umówionego”. Po kilku godzinach okazywało się, tak nie jest, nie mieli się gdzie podziać. Zabieraliśmy je ze sobą, a w Ostrołęce i okolicznych gminach były już dla nich

przygotowane odpowiednie miejsca z ciepłym jedzeniem i zakwaterowaniem. Na granicę jeździliśmy codziennie niemal w trybie ciągłym – wróciłem ja, jechał mój brat Kamil, jeździli też inni.

W sumie przewieźliśmy blisko tysiąc Ukraińców. W czasie podróży przeważnie panowała zupełna cisza. Widać było niepewność, pytali się między sobą po cichu, gdzie jedziemy, gdzie jest ta Ostrołęka, co tam się będzie działo, co dla nas będzie, czy rzeczywiście będzie się gdzie schronić. Bali się, że trafią tam, gdzie tej opieki zabraknie. Młodsze dzieci spały zmęczone po spędzeniu nocy czy kilku godzin na granicy, po tych starszych widać było, że zastanawiają się, co dalej z nimi będzie.

Spośród wielu historii utkwiała mi w pamięci zwłaszcza jednej rodziny. To było pięć osób: matka, córka – na moje oko 16-18 lat – i trójeczka najmłodszych. Myślałem, że wszyscy pojedą z nami. Matka jednak została na granicy. Zapytałem, dlaczego nie wsiada z nami. Zapłakana powiedziała, że w Ukrainie zostały kolejne dzieci i mąż i musi do nich wrócić. Żegnając się z częścią swojej rodziny niemal namiętnie najstarszą córkę na opiekunkę. Ta matka miała świadomość tego, że tej grupki może już więcej nie zobaczyć. Jednak wracała do męża i do pozostałej dwójki.

Kiedy patrzyło się, jak na jednym siedzeniu siedziała matka, trzymająca na jednym kolanie jedno dziecko, na drugim drugie, a pośrodku trzecie – to zrobiło wrażenie nawet na największym twardzieli. Takie obrazy zostaną mi w pamięci do końca życia. Ktoś powie – no dobra, na zachodzie Ukrainy jest spokojnie. Ale proszę mi wierzyć, sam widziałem bardzo dużo. Niebezpieczeństwo jest w każdej części Ukrainy.

Z niektórymi Ukraińcami mamy kontakt, spotykamy się co jakiś czas, rozmawiamy telefonicznie. Mieszkają blisko nas, nawiązały się bliskie relacje, jak na przykład z rodziną z trójką dzieci. Mąż na początku został w Ukrainie, po kilku miesiącach przyjechał. Całkiem nieźle dają sobie radę.

Jeździłem do Ukrainy z pomocą humanitarną, do miejscowości Pryłuki, jakieś 160 km za Kijowem, i do Za-



Jestem pełen podziwu dla tych setek ludzi, którzy chcieli pomagać. Ramię w ramię pomagały konkurencyjne firmy, ludzie organizowali się na własną rękę. Wielu pomagało materialnie, wielu fizycznie, a jeszcze inni modlitwą.

sławia – to miasta partnerskie Ostrołęki. Przejazdy przez granicę nie stanowiły większego problemu, wszystko szło sprawnie. Jeździliśmy nawet w nocy, kiedy był zakaz ruchu. Mimo licznych posterunków na drodze przepuszczano nas bez problemów, nasz pojazd był odpowiednio oznakowany. Woziliśmy bardzo dużo żywności zbieranej przez ostrołęcki sztab kryzysowy, dużo odzieży, sporo sprzętu medycznego.

To, co zobaczyłem na miejscu, było przerażające. Byłem w Buczy i Borodiance, widziałem Irpień i miasto Browary. Zniszczone mosty, zniszczone drogi i płonące jeszcze budynki. Strach? To mało powiedziane. Ciężko było ustać na nogach, kiedy wychodziło się z samochodu. Serce biło niesamowicie. Kiedy przejeżdżałem przez Kowel, spadały bomby. Wtedy pomyślałem sobie: Boże, co ja tu robię? Czy Ty chcesz, żebym tak postępował? Było naprawdę niebezpiecznie. Nie wiem, czy warto to opisywać, bo rodzina do dziś nie jest chyba do końca świadoma

tego, co tam przeżyłem i zobaczyłem. Żony nas nie zostawiły, chociaż często przez długi czas nie było nas w domach. Ale absolutnie nie żałuję. Co więcej – pojechałbym tam w każdej chwili. Zresztą już wiem, że niedługo szykuje się kolejny taki wyjazd. Jestem zwarty i gotowy. W człowieku zaczęły się budzić takie myśli, że ta wojna jest przecież zaledwie kawałek od naszego państwa i miasta. I to również dobrze mogło się to zdarzyć u nas.

Jestem pełen podziwu dla tych setek ludzi, którzy chcieli pomagać. Ramię w ramię pomagały konkurencyjne firmy, ludzie organizowali się na własną rękę. Wielu pomagało materialnie, wielu fizycznie, a jeszcze inni modlitwą. Dziękuję zarządowi naszej firmy i naszym pracownikom za wyrozumiałość i pomoc.

Na koniec jeszcze jeden obrazek: Wiedzieliśmy, że po drugiej stronie granicy czekało mnóstwo ludzi i potrzeba kanapek. Ludzie z Ostrołęki i okolic spontanicznie się zbrali i przygotowali ten posiłek. Ogromne



za to brawo i podziękowanie, to było wspaniałe. Zrobiliśmy kilka tysięcy sztuk.

Do Lwowa i Kijowa raczej jest spokojnie, od czasu do czasu słycać alarmy

Paweł Kaczmarzyk, przewoźnik z Makowa Mazowieckiego

Pawła Kaczmarzyka złapaliśmy w chwili, gdy wrócił z kolejnego kursu do Ukrainy. Jeździ średnio raz w tygodniu, wozi, co się da: żywność, konserwy.

Wyjeżdżał z Ukrainy w dniu wojny, ok. godz. 1 w nocy, był z powrotem już w następnym tygodniu. W poprzednim roku zrobił ponad 60 kursów, w tym też pewnie będzie podobnie. Dlatego raczej nic go już nie zaskoczy. Rutyna. Jak mówi, najgorzej jest wtedy, kiedy strajkują rolnicy. Blokują na ostro. Nie przepuszczają nikogo, ani paliwa, ani nic.

Wie wszystko i spokojnie tłumaczy: Na CMR-ce musi być zaznaczo-

ne, że jedziesz z pomocą humanitarną. Albo się robi ID, albo odprawę uproszczoną. Przewozy humanitarne wracają do Polski bez kolejki. Na początku wojny, kiedy się ją omijało, inni kierowcy tylko ręce podnosili, żeby jechać dalej. U celnika dłużej niż pięć minut nie byłem. Kiedy stałem na stacji na pauzę, to nie płaciłem. Najczęściej jeżdżę sam. Niedawno nie puścili do Polski naszego ukraińskiego kierowcy, w tej chwili Ukrainiec może wyjechać tylko w ukraińskim samochodzie.

Ostatnio Ukraińcy nawet posterunki drogowe pozdejmowali. Wcześniej, jak się wjeżdżało do większej miejscowości, to pilnowali. Były porobione zagrodzenia, samochodem trzeba się było wyłamać, zwolnić. Do nas, kierowców ciężarówek, nie przycepiali się. Bardziej sprawdzali osobówki. Zaglądali, kto jedzie.

Do Lwowa i Kijowa raczej jest spokojnie, od czasu do czasu słycać alarmy. We Lwowie na początku wojny Ruscy coś rozwalili, zginęły dwie osoby. Chyba celowali w wę-

zeł kolejowy, ale z ich precyzją walenie gdzie indziej. Dalsze trasy – jak najbardziej, nie boję się. Na początku wojny mieliśmy jechać do Odessy, ale nasz kierowca powiedział, że nawet jak nie było wojny, to tam nie jeździł. Jak powiedział, „za Kijowem to już tylko Moskale”. Zresztą pojedzie pan w róg Ukrainy, koło Użgorodu czy Mukaczewa. Tam się pan po ukraińsku nie dogada, wszyscy starsi ludzie mówią tam po węgiersku.

Stołem operacyjnym był blat od drzwi

Mirosław Szczepankowski, Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce

Rozpoczęcie przez Rosjan drugiego etapu wojny w Ukrainie dla każdego normalnego człowieka musiało być szokiem. Dla nas tym większym, że od lat mamy bliskie relacje z Ukrainą, przede wszystkim dzięki naszemu ostrołęckiemu Stowarzyszeniu Sympatyków 5 Pułku Ułanów Za-

sławskich. Poprzez to stowarzyszenie prowadzimy wiele charytatywnych, społecznych i patriotycznych działań. Kiedy wybuchła pełnoskalowa wojna czułem się odpowiedzialny za to, żeby przyjąć przyjaciół z pomocą. Wrażliwości na półce w sklepie nie ma.

Niektórzy mają problem ze zrozumieniem tego, co się dzieje niemal na naszych oczach, niektórym ciągle trzeba tłumaczyć. Na szczęście nie ma wśród nich wielu przewoźników. Wręcz przeciwnie, chętnie pomagają. Dużo pomocy humanitarnej wozi np. Paweł Kaczmarzyk z Makowa Mazowieckiego. Radziłem się go w wielu kwestiach granicznych, jakie procedury trzeba spełnić przewożąc pomoc humanitarną. Generalnie wygląda to bardzo sprawnie; pomoc humanitarna jedzie na szlaban bez kolejki, sporządzanie dokumentów jest łatwe, wystarczy mieć spis artykułów. Dobrze, jak jest podana waga i liczba, bo to jest potrzebne do statystyk. Daje się to celnikowi i to wszystko, można jechać. Zresztą przed wyjazdem można zrobić – tak jak ja – odprawę elektrotechniczną. A w Ukrainie daje się ten spis, żeby wiedzieli, dokąd i dla jakiej organizacji ta pomoc idzie. Ani polska, ani ukraińska strona nie robią żadnego problemu. Każdy spokojnie sobie z tym poradzi.

Na początku inwazji, na Niedzielę Palmową, udało mi się zorganizować pierwszy wyjazd z pomocą humanitarną. Skrzyknęliśmy się w kilku przewoźników, członków naszego stowarzyszenia. Zorganizowaliśmy zbiórkę rzeczy, odzieży i pieniędzy, za które kupiliśmy cztery tony konserw. To wszystko spakowaliśmy u mnie na bazie i pojechałem z towarem swoim samochodem do Zaslawia. Mieli tam ok. trzech tysięcy wewnętrznych uciekinierów. Konserwy od razu pojechały na front. Wracałem kilka dni później. Nie było łatwo – w kolejce spędziłem tydzień. Ale warto było.

Widziałem wiele. Przejeżdżałem nocą przez takie miasteczka jak nasze powiatowe, leżące w sporej odległości od granicy. Wrażenia dojmujące. Nie ma ani jednego światła, ani jedna uliczna lampa się nie świeci, ludzie przemieszczają się z latarkami lub lampkami w dłoniach. Od ra-

zu miałem skojarzenia z latami 60., kiedy byłem dzieckiem i na prowincji nie było jeszcze prądu. Ten świat wrócił. To było bardzo smutne, przynębiające wrażenie. Tym bardziej mnie to przekonało do tego, by pomagać Ukrainie za wszelką cenę, bo inaczej z takimi lampkami będziemy chodzić w Polsce i to już niedłu-

cia walczą na froncie, jak i dla dzieci-uciekierów wojennych. Zorganizowaliśmy sto paczek z żywnością i słodyczami. Było dużo wzruszeń, nawet w tej chwili trudno mi o tym mówić. Wdzięczność tych ludzi za to, co się dla nich robi... Emocje aż ściskają za gardło. Najbliższe plany to wyjazd na Wielkanoc.

Chciałbym, żeby nasze wnuki i prawnuki w naszym wspólnym, dobrze pojętym interesie, dla naszego bezpieczeństwa i przyszłości pokoleń, poszły za nami. My już jesteśmy na życiowym finiszu, teraz pora na naszych następców.

go. Tego się bardzo obawiam. Dlatego raz jeszcze głośno mówię: z całą mocą trzeba dać Ukrainie wszelkie wsparcie, także po to, by oddalić zagrożenie od nas.

Kolejny wyjazd – latem. Ktoś mi odpowiedział, że nasz szpital w Ostrołęce wysłał jakąś partię sprzętu medycznego do Ukrainy. Przewieźli to bracia Sucheccy, którzy wykonali kilkanaście lub kilkadziesiąt przewozów z różną pomocą. Poza tym uczestniczyli w zbiórkach pieniężnych, włączają się też w nasze wspólne akcje. Poszedłem do dyrektora szpitala z pytaniem, czy może ma jakiś sprzęt, który można by przekazać szpitalowi w Zaslawiu, do którego przywożą rannych żołnierzy z frontu. Oni potrzebowali wszystkiego, zresztą jakość tego, co już mieli, była, mówiąc łagodnie, średnia. Operacje były przeprowadzane doraźnie na sprzęcie absolutnie poligonowym. Stołem operacyjnym był blat od drzwi. Odzew ze strony dyrektora naszego szpitala był natychmiastowy i bardzo pozytywny. Przewieźliśmy dwa stoły operacyjne, 20 łóżek szpitalnych i wiele innego sprzętu. Ponadto miasto ufundowało ok. 50 tys. medykamentów potrzebnych do operacji. Nie mieliśmy akurat wolnego samochodu, dlatego wszystko zapakowaliśmy na samochód firmy braci Sucheckich.

Przed Bożym Narodzeniem czułem się w obowiązku zorganizować zbiórkę dla dzieciaków z ukraińskich rodzin, których ojcowie i bra-

Poza czysto materialną, najpotrzebniejszą pomocą działamy też w sferze kulturalnej. Jest do odremontowania przepiękny kompleks kościelno-klasztorny, w którym działa rzymskokatolicka parafia. Wystąpiłem z wnioskiem do ministra kultury i dziedzictwa narodowego, by stworzyć tam ośrodek kultury. Najbardziej zależy mi na ożywieniu wymiany kulturalnej, zwłaszcza wśród młodzieży.

Chciałbym, żeby nasze wnuki i prawnuki w naszym wspólnym, dobrze pojętym interesie, dla naszego bezpieczeństwa i przyszłości pokoleń, poszły za nami. My już jesteśmy na życiowym finiszu, teraz pora na naszych następców. Kiedy zorganizowałem spotkanie z młodymi przewoźnikami, żeby zachęcać ich do działania i uświadomić im, że moje pokolenie powoli już odchodzi, przyszło trzydziestu chłopca. Dlatego jest nadzieja na przyszłość. Zresztą, gdyby jej nie było, to po co żyć?

To prawda, że historia między naszymi narodami nie była łatwa. Wszystko się wie i pamięta, ale są wyższe cele. Dziś jest zupełnie inna perspektywa, nakazująca patrzeć dalej, w przyszłość, oczywiście nie zapominając o tragicznych wydarzeniach, które miały miejsce. To jednak nie ten czas, nie ten moment.

Proszę pana, ja mam dzieci, wnuki. Wiem doskonale, że Ukraina walczy nie tylko o swoją niepodległość, lecz także o naszą, moją rodzinę i mojego kraju.

Polscy przewoźnicy protestują przeciw utracie rynków wschodnich

Przewoźnicy przedstawili w Ministerstwie Infrastruktury propozycje zmian prawa, które dadzą branży szansę konkurencji z firmami ze wschodu na równych prawach.



Piotr Gawelczyk

Samorządny protest przewoźników specjalizujących się w obsłudze rynków wschodnich dał pierwsze owoce. W poniedziałek 3 kwietnia delegacja protestujących przedstawiła w Ministerstwie Infrastruktury swoje postulaty. Strona rządowa zapowiedziała analizę możliwości wdrożenia i skutków postulatów. Kolejne spotkanie zaplanowano na 21 kwietnia.

Rozmowy są skutkiem protestu ostrzegawczego polskich międzynarodowych przewoźników drogowych realizujących przewozy na wschód, który odbył się w środę 22 marca. Przedsiębiorcy podczas akcji protestacyjnej przedstawili na naczepach i ciągnikach postulaty i komentarze dotyczące aktualnej sytuacji: „Początek upadku transportu polskiego”, „Stop dla białoruskich i rosyjskich naczep!”, „Transport drogowy naszym dobrem narodowym”, „Nie dla firm z białoruskim i rosyjskim kapitałem w Polsce!”, „Przywrócić zezwolenia dla firm transportowych z Ukrainy”. Zapowiedzieli, że na razie to tylko akcja ostrzegawcza. Inspiratorami protestu byli przedsiębiorcy z Łukowa.



Ponad trzysta ciągników i naczep

Protest przybrał spektakularną formę – ponad trzysta ciągników siodłowych i naczep, które zgromadziły się na jednym z MOP na południowym wschodzie od Warszawy, przejechało obwodnicą stolicy – najpierw A2, potem S8 do miejscowości Marki, by wrócić tą samą drogą.

Przed przejazdem przewoźnicy i patronujący wydarzeniu politycy Konfederacji zorganizowali konferencję, podczas której przedstawili najważniejsze postulaty:

- zakaz wjazdu białoruskich i rosyjskich naczep,
- zakaz prowadzenia działalności w Polsce firm z rosyjskim i białoruskim kapitałem,
- wprowadzenie odpowiedzialności nadawcy za płatność dla przewoźników
- przywrócenie zezwoleń dla firm ukraińskich.

Ciężarówki powinny pracować, a nie stać. – Jest środa, dzień roboczy. Za nami stoi masa ciężarówek. Te ciężarówki nie powinny tutaj być, tylko jeździć i zarabiać pieniądze. Ale przyjechaliśmy tu, bo jesteśmy zdesperowani. Polityka rządu to nie tyl-

ko nasz, transportowców, problem, tylko problem całego społeczeństwa. To wszyscy Polacy poniosą konsekwencje takich, a nie innych działań, które doprowadzą do upadku naszej branży. Bo zgadnijcie, do kogo przyjdzie rząd, kiedy w budżecie nagle pojawi się dziura finansowa. Do was wszystkich – mówili protestujący przedsiębiorcy.

Protest to wynik złej polityki rządu

Jak podkreślano, protest jest wyrazem sprzeciwu wobec złej polityki rządu, który nie tylko zgodził się na Pakiet Mobilności, wprowadził Polski Ład, podwyższył podatki, ale także, według protestujących, realizuje błędną politykę wschodnią.

Głos przewoźników

Grochem o ścianę

Przedsiębiorcy od lat powtarzają prośby o wsparcie branży transportowej i ochronę przed nieuczciwymi kontrahentami.

Przedsiębiorcy transportowi są słabszą stroną umowy przewozowej i to zamawiający narzuca warunki płatności. Praktyka wskazuje, że często stroną zlecającą jest pośrednik, który znika bez uregulowania należności za transport. Ta kwestia nie jest unormowana od lat. – Postulaty wprowadzenia współodpowiedzialności za usługę przewozową nie tylko dla spedycji, ale i nadawcy to postulat, który ZMPD zgłasza od wielu lat i mimo że ta kwestia nie budzi prawie u nikogo większych wątpliwości, to nie znajduje zrozumienia u przedstawicieli rządu – przypomina dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w ZMPD Piotr Mikiel.

Tym razem podczas rozmów z protestującymi oraz reprezentantami stowarzyszeń przewoźników, przedstawiciele MI zobowiązali się do przeprowadzenia konsultacji w tym zakresie z Ministerstwem Rozwoju i Technologii. Ich wyniki przedsiębiorcy mają poznać pod koniec kwietnia.



Ten rynek zamknął się dla przewoźników z Polski, a tymczasem nasz kraj stoi otworem dla firm z kapitałem rosyjskim, białoruskim i ukraińskim. – Jesteśmy zwolennikami konkurencji, ale na równych zasadach. Dziś białoruskie służby żądają idących w setki tysięcy euro kaucji od naszych przewoźników, zatrzymują polskie ciężarówki. To jest zabijanie polskiej branży transportowej, która przynosi państwu 6 proc. PKB – podkreślało podczas kolejnych wypowiedzi. – Walczymy o to, by branża przetrwała, byśmy mieli chociaż jedną gospodarczą perłę, z której możemy być dumni. Polska stała się bramą dla wschodnie-

go kapitału do wchodzenia, poprzez branżę transportową, na rynek unijny. Firmy ze wschodnim kapitałem rejestrują się w Polsce w salonach kosmetycznych czy wirtualnych biurach, optymalizują się finansowo, wykazują zyski tam, gdzie są niższe podatki, a działają na rynku wewnątrzunijnym – dodawali kolejni mówcy. Ostrzegają, że branża tego nie wytrzyma.

W wielu opiniach powtarzano, że dziś w naszym kraju łatwiej jest działać firmom białoruskim i ukraińskim, a nawet rosyjskim, niż polskim. Branża tego nie wytrzyma, a to będzie oznaczało kryzys gospodarczy, bezrobocie, jeszcze większy deficyt bu-

dżetowy. – Zarznięcie naszej branży to zbrodnia, która przyniesie dziesiątki miliardów złotych strat, bo przecież połowa gospodarki jest związana z transportem – mówili przewoźnicy.

Ukraińscy przewoźnicy rosną w siłę

Pojawił się także postulat wznowienia systemu wymiany zezwoleń z Ukrainą. Od blisko roku polski przedsiębiorca, obciążony dodatkowo Pakietem Mobilności i Polskim Ładem, musi konkurować na tamtym rynku z przewoźnikiem ukraińskim, wolnym od tych obciążeń. Protestujący podkreślali, że ukraiński transport szybko rośnie; w ubiegłym roku na tamtym rynku odnotowano rekordy sprzedaży ciężarówek. Przewozy wzrosły o 50 proc. kosztem polskich przewoźników, którzy gorączkowo zastanawiają się, który kierunek obrać, żeby nie stracić firm.

Przewoźnicy dali rządowi dwa tygodnie na realizację postulatów. Po tym czasie planują zaostrzenie strajku, włącznie z wjazdem do największych miast w Polsce. Warto zwrócić uwagę na wysoki poziom organizacji protestu i jego spokojny przebieg. Należy także nadmienić, że przewoźnicy poruszali się jedynie prawym pasem, nie blokując przejazdu innym uczestnikom ruchu drogowego.



<https://uslugi.zmpd.pl/SKLEP>



Urządzenia dedykowane branży transportu drogowego



Dostępne on-line w sklepie ZMPD

- /Urządzenia do poboru opłat
- /Tachografy i akcesoria
- /Plakietki ekologiczne
- /Druki przewozowe
- /Książki transportowe
- /Urządzenia elektroniczne, w tym specjalnie wzmocnione terminale dla kierowców WEBFLEET współpracujące z aplikacją Webfleet Work App.

* Aplikacja Webfleet Work App umożliwia wysyłanie listy zamówień do wykonania i prowadzi kierowcę do wyznaczonego celu dzięki Google Maps lub TomTom Truck. Archiwizuje wykonane zlecenia w WEBFLEET. Zapewnia dwustronną komunikację.

fotomorgana

Czuję wiosnę nosem.



Wiosna Panie Prezecie!

Karol Rychlik

Ja w tę wiosnę nie wierzę.
Kurteczka i kalesony
to podstawa!



Jan Buczek

Słuchaj, kurtka, to jeszcze
rozumiem. Ale te kalesony
to już chyba przesada?



Wojciech Wylot



Patrz,
co za malkontent.

Wiesław Starostka

Gdzie w kwietniu
kupić kalesony?!



Tyberiusz Drzyzguta

U mnie wszystkie wykupione.



Euzebiusz Gawrysiuk

Podobno rzucili wiosenna reformy.



Anna Panasiuk

Mam jedne po babci, mogę pożyczyć.



Andrzej Biernacki

Ja też poszukam. Może na pawlaczu?



Jan Paździorko

Tutaj mamy kilka sztuk na czarną godzinę.



Radosław Jerka

Co oni wygadują?!
Wolę już wiosenne obietnice polityków.



Robert Hnat

Opony dla ciężarówek Euro VII

Komisja Europejska i Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon ETRMA uzgodniły, że w czasie zbliżonym do wprowadzenia ciężarówek klasy Euro VII, na rynek trafią opony odporne na ścieranie. Przemysł tłumaczy, że chodzi o zmniejszenie ilości pyłów emitowanych przez ścierające się opony. Ograniczony będzie także opór toczenia, głośność i przyczepność do mokrej nawierzchni badana dla nowych oraz używanych opon. Trwają uzgodnienia cykli badawczych, w jakich mają się odbywać pomiary krytycznych wielkości. Normy, tworzone w ramach regulacji ONZ, będą obowiązywać także produkty importowane do Unii Europejskiej.



Sprzedaż paliw w 2022 roku

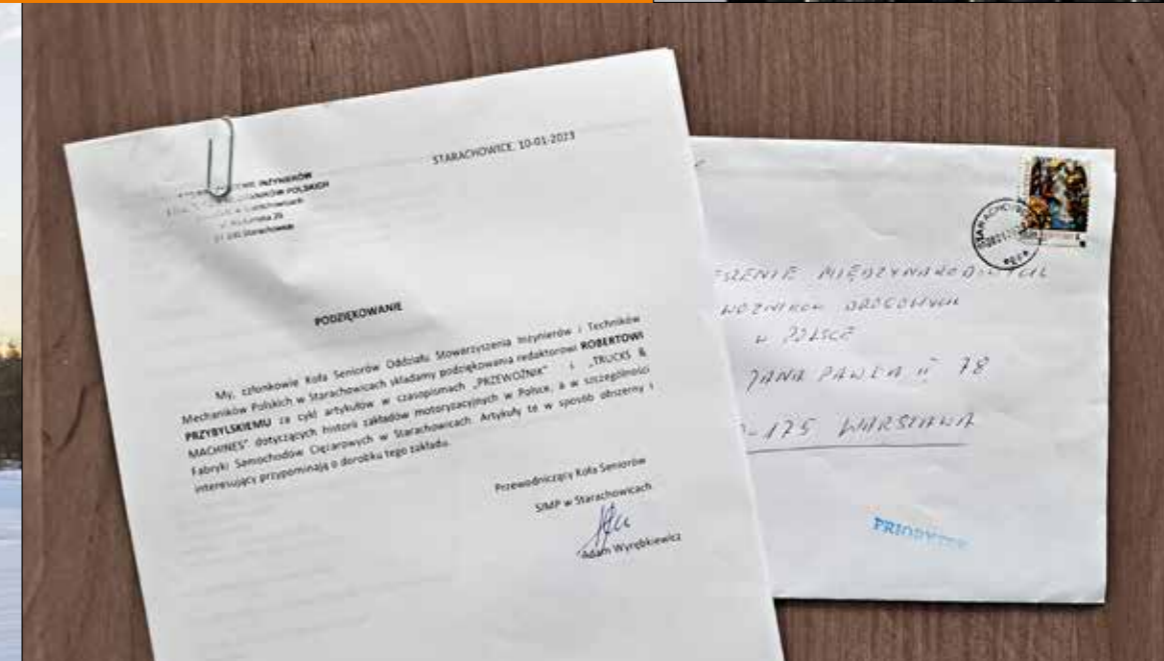
W 2022 roku zmotoryzowani kupili 22,7 mln m³ oleju napędowego, o 3 proc. więcej niż w 2021 roku. Sprzedaż benzyn sięgnęła niecałe 7,2 mln m³ i była o 5 proc. wyższa niż rok wcześniej, wynika z danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego. Łącznie popyt na paliwa samochodowe zwiększył się o 4 proc. POPIHN podlicza, że blisko jedna trzecia oleju napędowego pochodziła z importu. Organizacja zwraca uwagę, że znaczną część sprzedaży stanowiły zakupy dokonywane przez kierowców ukraińskich.



Trzy tysiące kilometrów na prądzie

Ciągnik siodłowy eActros 300 z próbnej serii przejechał z koła podbiegunowego do Stuttgartu. Wcześniej inżynierowie Mercedes-Benz Trucks poddali pojazd intensywnemu sprawdzianowi w warunkach zimowych w ramach testów w fińskim Rovaniemi. W temperaturze sięgającej nawet 25 stopni mrozu koncentrowano się na właściwościach jezdnych na oblodzonych i zaśnieżonych drogach, a także na charakterystyce rozruchu oraz ochronie przed mrozem komponentów napędu, oprogramowania i złącz. W drodze powrotnej postanowiono przede wszystkim dokładnie przystąpić się załadowanemu do 25 ton eActrosowi w rzeczywistym ruchu drogowym.

Ciągnik siodłowy ma 3 pakiety akumulatorowe, każdy o pojemności 112 kWh, dające zasięg do 220 km. Dwa silniki elektryczne zapewniały wysoki moment obrotowy w całym zakresie prędkości obrotowej. Kierowcy zauważyli, że nawet w temperaturze poniżej zera kabina rozgrzewała się stosunkowo szybko. Aby nie zużywać do tego zbyt wiele energii z akumulatorów, a tym samym nie zmniejszać zasięgu, pojazd był wstępnie klimatyzowany przy stacji ładowania. Podczas przejazdu dwa pojazdy robiły przerwy na ładowanie akumulatorów średnio trzy razy dziennie. Samo ładowanie z dostępnych publicznie stacji szybkiego ładowania prądem stałym przebiegało bez problemów.



Podziękowania dla redakcji od Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich

Zarząd oddziału SIMP w Starachowicach uprzejmie prosi o zamieszczenie w kwartalu „Przewoźnik” załączonego do niniejszego pisma podziękowania dla redaktora Roberta Przybylskiego.

Nasze środowisko techniczne z uznaniem czyta zamieszczone w Waszym czasopiśmie artykuły dotyczące nieistniejącej już Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach. Doceniamy dbałość o szczegóły oraz wytrwałość, z jaką redaktor Przybylski przedstawia historię naszego zakładu:

„My, członkowie Koła Seniorów Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich w Starachowicach składamy podziękowania redaktorowi Robertowi Przybylskiemu za cykl artykułów w czasopiśmie „Przewoźnik” i „Truck & Machines” dotyczących historii zakładów motoryzacyjnych w Polsce, a w szczególności Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach. Artykuły te w sposób obszerny i interesujący przypominają o dorobku tego zakładu.”



Dla nas nie ma rzeczy niemożliwych

Z okazji Dnia Kobiet ZMPD zorganizowało 8 marca wyjątkowe spotkanie wyjątkowych kobiet.

Piotr Gawelczyk

Panie uczestniczące w spotkaniu stwierdziły: decydując się na pracę w świecie męczyzn wychodzimy ze strefy komfortu. Same sobie zawieszamy wysoko poprzeczkę. Jest nam trudniej, bo bardzo dużo wymagamy od siebie. Nasze wysokie kompetencje zawodowe przebijające szklany su-

fit, w połączeniu z empatią i wysokim morale tworzą doskonały fundament do zdobywania świata.

Dzień Kobiet był idealną okazją do tego, by panie zajmujące się szeroko rozumianym transportem mogły w swoim gronie i w niezobowiązującym klimacie porozmawiać na nurtujące je tematy. Organizatorem spotkania było ZMPD.

Na zaproszenie dyrektora Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Anny Brzezińskiej-Rybickiej, będącej jednocześnie moderatorem tego wydarzenia, odpowiedziało kilkadziesiąt kobiet, które w otwartej i często żywiołowej dyskusji dzieliły się swoimi doświadczeniami i przemyśleniami na temat roli i miejsca pań w transporcie i szerzej, w świecie biznesu.

Wśród uczestniczek spotkania były kobiety będące zarówno właścicielkami firm transportowych, pracujące w transporcie, logistyce i na styku z tą branżą, kierujące ciężarówkami, jak również przedstawicielki administracji państwowej i mediów oraz te, które utożsamiają się z transportową rodziną.

W ponadgodzinnej dyskusji wyraźnie wybrzmiał przekaz: dla nas nie ma rzeczy niemożliwych. Kobiety są w stanie przebić szklany sufit, rozwijać się w biznesie, przy jednoczesnym pogodzeniu pracy z rodzicielstwem. Potrzeba im tylko więcej odwagi, bo świetne kompetencje mają już od dawna. Problemem natury mentalnej jest to, że kobiety stawiają sobie samym bardzo wysokie wy-



magania, co widać chociażby w przypadku aplikowania na konkretne stanowiska pracy. Wątpliwości pojawiają się nawet w przypadkach, gdy kobieta spełnia sto procent stawianych wymagań. Uczestniczki spotkania kładły duży nacisk na wzajemne wspieranie się, mówiły także o dużym znaczeniu mentorek, wprowadzających młode kobiety w tajniki biznesu, w tym także w branży transportowej. Taka pomoc dodaje sił i rozwija skrzydła zwłaszcza tym paniom, które mimo wszystko nie zawsze czują się pewnie w męskim świecie.

Panie podkreśliły także swoje pozytywne cechy, takie jak dobra organizacja i umiejętność planowania, wysoki poziom etyczny i merytoryczny, a także miękkie zdolności, jak wrodzona empatia i – nie mniej ważna – umiejętność słuchania.

Dużą część spotkania poświęcono sprawie macierzyństwa. Jedna z pań przywołała historię z własnego życia, kiedy to po urodzeniu pierwszego dziecka, po czterech latach od zatrudnienia pracodawca postanowił rozwiązać z nią umowę o pracę. – Bardzo mocno to przeżyłam. Mając 3-letnią córkę i 10-miesięcznego synka zupełnie od zera utworzyłam filię firmy, do której rekrutowałam pracowników przez rok. Jestem dumna z siebie – powiedziała jedna z uczestniczek spotkania. Przypomniano o niezbyt często prezentowanej roli kobiety jako matki wychowującej synów.

Kobiety są w stanie przebić szklany sufit, rozwijać się w biznesie, przy jednoczesnym pogodzeniu pracy z rodzicielstwem. Potrzeba im tylko więcej odwagi, bo świetne kompetencje mają już od dawna.

Tymczasem właśnie odpowiednie wychowanie ma kolosalny wpływ na to, jak dorośli mężczyźni postrzegają kobiety. – Od urodzenia budujemy ich szacunek do kobiet. Wychowujemy chłopców tak, by byli wspaniałymi mężczyznami, by nikt nie zarzucał im seksizmu i szowinizmu – apelowały uczestniczki dyskusji. Zwróciły także uwagę na to, że kobiety nadal są oceniane za wygląd, mężczyźni zaś za merytorykę. – Nie ma naszej zgody na takie podejście – mówiły jednym głosem. Duże poruszenie wzbudził problem traktowania kobiety jako produktu marketingowego, który ma poprawiać wizerunek firmy. Uczestniczki spotkania nie kryły oburzenia takim podejściem.

Ważnym elementem dyskusji były także zarobki. Jak wynika z przytoczonych podczas rozmowy danych GUS, na 166 zawodów w 150 z nich mężczyźni nadal zarabiają dużo więcej. Na szczęście jest coraz więcej firm, które przy proponowaniu uposażenia kierują się jedynie umiejętnościami i wiedzą kandydujących,



a nie płcią. W zachodnich firmach, z których polskie biorą przykład, to już niemal standard.

Na zakończenie padła propozycja dalszych spotkań w gronie kobiet, co spotkało się z aplauzem uczestniczek.

Ponad 3 dekady pracy dla polskiego transportu

Andrzej Lenkiewicz rozbudował Sekcję Serwisową ZMPD, która jest jednym z najważniejszych departamentów Zrzeszenia. Od początku tego roku jest na emeryturze.



Robert Przybylski

A ndrzej zaczął pracę w ZMPD w 2009 roku, ale jego kontakty z ZMPD są o blisko dwie dekady dłuższe. – Od czasów, kiedy był w Animex-Trans, przychodził po zezwolenia do ZMPD. Wydawaliśmy je według rozdzielnika przygotowanego przez departament prowadzony przez Grzegorza Ociesę w Ministerstwie Transportu – wspomina Beata Skibińska.

Lenkiewicz jest związany z transportem drogowym „od zawsze”. Zaraz po studiach rozpoczął pracę w dziale transportu Centrali Handlu Zagranicznego Animex, potem w spółkach Animex-Trans oraz JAS-FBG. Poznał też transport od dru-

giej strony, kiedy był dyrektorem BOTM i dystrybutorem satelitarnego systemu Qualcomm.

W 2009 roku zgłosił się na ogłoszony przez ZMPD konkurs na szefa Sekcji Serwisowej. – Było kilku kandydatów i w finale wybrali mnie spośród trzech – wspomina rekrutację Lenkiewicz.

Dodaje, że Sekcja Serwisowa funkcjonowała już 3 lata, ale zajmowała się drobiazгами. Pracowało w niej 5-6 osób. – Obsługiwaliśmy zwrot VAT jako podwykonawca Vialtisa i był pomysł, żeby się usamodzielnic. Na początku pracy trafił do nas przedstawiciel firmy Kapsch, który pilnie poszukiwał kogoś z autorytetem, kto szybko zbuduje sieć. Wybrał ZMPD i z Wiesławem Starostką oraz Jerzym Kwaśniewskim poświęciliśmy godziny na negocja-

cje. Kwaśniewski rozstawiał po kątach jedną z najdroższych kancelarii i dzięki niemu udało się wynegocjować dobry kontrakt. Sekcja stanęła na nogi, gdy wszedł viaToll – wspomina Lenkiewicz swoje początki w ZMPD.

Obsługując system poboru opłat drogowych, ZMPD zdobyło wiedzę o sposobie funkcjonowania systemu poboru myta. Równolegle Sekcja rozwijała ofertę zwrotu VAT, a dział funkcjonował na własnym rachunku.

Na początku drugiej dekady XXI wieku szybko zwiększał się transport do Rosji, co napędzało dział wizowy. – Na jego biurkach piętrzyły się sterty paszportów kierowców. Ambasada rosyjska miała swoje „moce przerobowe” i nie chciała od nas przyjmować dużej liczby paszportów. Jej pracownicy wskazywali, że mają limit 50 paszportów dziennie. Przez ASMAP i konsulat w Moskwie naciskaliśmy na zwiększenie limitu – opisuje Lenkiewicz.

Na miejscu, w Warszawie, ZMPD też pracowało nad kontaktami z ambasadą. – Grałem w tenisa z konsulem i to był sympatyczny człowiek. Dzięki tym kontaktom pracownicy konsulatu stali się mniej konfrontacyjni i trochę pomagali – przyznaje Andrzej.

Duże przewozy do Rosji trwały do wprowadzenia przez Rosję w 2014 roku embarga na polskie produkty (po ataku Moskwy na Ukrainę).



Andrzej Lenkiewicz z zespołem ds. opłat drogowych.



Zdjęcie przedstawia całą Sekcję Serwisową: zespoły ds. opłat drogowych, wiz, ubezpieczeń i zwrotu VAT.

W następstwie tego liczba wydawanych wiz zaczęła gwałtownie maleć. Drugą oprócz embarga przyczyną zmniejszenia zapotrzebowania na wizy była duża liczba kierowców białoruskich i ukraińskich zatrudnianych przez polskie firmy, którzy wiz nie potrzebowali.

W tym samym czasie szybko rozwijała się współpraca z austriackim partnerem ubezpieczeniowym ZMPD, firmą LUTZ. W związku z zakończeniem okresu przejściowego na kabotaż po naszej akcesji do EU, byliśmy w stanie oferować ubezpieczenie OCP, początkowo chyba jako jedyni w Polsce, które pokrywało ryzyka związane z tymi przewozami.

Wkrótce potem rozpoczęliśmy współpracę z partnerami, dzięki którym mogliśmy oferować system

opłat drogowych EETS. To rozwiązanie jest proponowane przewoźnikom od sześciu lat. Najpierw dostawcą urządzeń był Vialtis, następnie Acces, a równolegle pojawił się Satellic.

Belgijski Satellic miał tylko jeden punkt obsługi poza swoim krajem, właśnie w Warszawie, w siedzibie ZMPD. Był on bardzo potrzebny, bo jeszcze przed uruchomieniem systemu ZMPD miało mnóstwo zapytań o te urządzenia. – Gdybyśmy otrzymali je 2 tygodnie wcześniej, mielibyśmy do dziś ogromną część rynku – zapewnia Lenkiewicz.

Po tym sukcesie za pośrednictwem belgijskiego operatora ZMPD nawiązało kontakt z T-Systems, czyli z Toll4Europe. – Wspólnie testowaliśmy ich urządzenia i od począt-

ku oferowaliśmy je mniejszym przewoźnikom (duże floty obsługiwane są przez takich graczy jak UTA lub DKV). Nasz wybór miał tę zaletę, że upadek pojedynczego klienta nie mógł zachwiać firmą, a nam doskonale udało się opanować płatności. Nie mamy wpadek – podkreśla Lenkiewicz.

Za najciekawszy okres w swojej karierze zawodowej Andrzej uznaje pracę w Animex-Trans, gdy firma przechodziła z gospodarki centralnie planowanej do rynkowej. – Musieliśmy Animex z urzędu zamienić w spółkę – wyjaśnia.

Andrzej zapowiada, że na emeryturze nie będzie się nudził. – Teraz będę miał czas na żeglarsstwo, narciarstwo oraz czwórkę wnuków – wymienia zajęcia.

Nowe napędy muszą się opłacać

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego **Jakub Faryś** w rozmowie z **Robertem Przybylskim** opisuje plany elektryfikacji transportu drogowego.



■ **Komisja Europejska zamierza wprowadzić do transportu ciężkiego pojazdy bezemisyjne do 2040 roku. Opór wśród przewoźników jest ogromny, boją się wielkich kosztów tego przejścia. Jak przemysł wyobraża sobie transformację na nowe napędy?**

Komisja Europejska przygotowała narzędzia, które administracyjnie przyspieszą przejście na nowe napędy. Są to: objęcie transportu drogowego systemem handlu emisjami ETS 2

(Euro Truck Simulator 2), eurowinieta wyliczana z emisji CO2 i nowa norma czystości spalin Euro VII.

Jednak naszym zdaniem administracyjne ustawienie celu zero emisyjności przez transport bez zachęt finansowych nie odniesie sukcesu. Konieczne jest doprowadzenia do opłacalności takiego przejścia oraz funkcjonalności nowych napędów.

■ **Przewoźnicy sparzyli się na LNG, tymczasem stawka w elektrykach jest jeszcze wyższa,**

a z nią rośnie ryzyko strat...

W odróżnieniu od samochodów osobowych, gdzie cena zakupu auta jest dużą częścią całkowitych kosztów eksploatacji a paliwo małą, w transporcie ciężkim koszty energii są bardzo ważne. Biorąc pod uwagę obecny kryzys energetyczny nie wiemy, ile będzie kosztował prąd w najbliższych latach. Mamy nadzieję, że sytuacja unormuje się i ceny prądu będą konkurencyjne w stosunku do paliw płynnych obciążonych ETS 2. A to oznacza, że eksploatacja bateryjnych pojazdów zeroemisyjnych będzie opłacalna.

■ **Jaka jest praktyka w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o dopłaty do bateryjnych modeli?**

Rządy kilkunastu unijnych krajów oferują dopłaty do elektrycznych ciężarówek, sięgające do 80 proc. różnicy w cenie. Tak jest np. w Niemczech.

■ **Jak przygotowują się na elektryczne ciężarówki koncerny motoryzacyjne?**

Przemysł już opracował samochody ciężarowe z napędem baterijnym. Mamy gotowe modele dostawcze w klasie średniej i ciężkiej, nawet ciągniki siodłowe. Trwają prace nad napędami wodorowymi. Takie ciągniki siodłowe będą pokazane w najbliższych latach.

■ **Czy napędy wodorowe będą konkurować z elektrycznymi?**

Technologia wodorowa będzie współistniejącą na rynku. Nie wiemy w jaki sposób przebiegnie po-

dział: czy na krótkie dystanse będą wykorzystywane napędy bateryjne, zaś na długie wodór, czy też będą wykorzystywane w obydwu tych segmentach rynku. Niezależnie od podziału bez infrastruktury nie będzie sukcesu, mimo że rozporządzenie AFIR zaostrzyło cele w stosunku do pierwotnego planu.

■ **No właśnie, pojazd to nie wszystko, potrzebna jest sieć ładowania...**

Przejście na zeroemisyjność wymaga zbudowania od zera stacji ładowania, jednak nasze oczekiwania różnią się od Komisji Europejskiej. Rozporządzenie AFIR przewiduje instalację ładowarek dla samochodów ciężarowych, ale zakres dyrektywy budzi obiekcje. Na koniec 2030 roku KE spodziewa się, że moc ładowania pojedynczej strefy ładowania wyniesie 3500 kW, w której co najmniej 2 ładowarki będą miały moc po 250 kW. Jest to zdecydowanie za

mało. Postulujemy łączną moc strefy ładowania 6,5 MW na punkt i co najmniej 4 ładowarki po 1,2 MW.

■ **Gdzie powinny stanąć te urządzenia?**

Nasze oczekiwania różnią się od Komisji Europejskiej. Rozporządzenie AFIR przewiduje instalację ładowarek dla samochodów ciężarowych, ale zakres dyrektywy budzi obiekcje.

Transport dalekodystansowy będzie wykorzystywać przede wszystkim publiczne ładowarki. Około połowy zatrzymań pojazdów ciężarowych w EU odbywa się na 10 proc. parkingów. To z jednej strony dobra informacja, bo tyle miejsc jest konieczne do elektryfikacji w pierw-

szym etapie. Ale zarazem jest to wyzwanie, bo na największych parkingach zatrzymuje się bardzo dużo pojazdów ciężarowych, więc potrzebna jest bardzo wysoka moc przyłączeniowa. W pierwszym okre-

sie, do 2030 roku, konieczne będzie na każdym parkingu kilkadziesiąt miejsc z ładowarkami. Na dodatek ich sieć musi być równomiernie rozmieszczona w całej Europie, ponieważ białe plamy na mapach oznaczać będą wykluczenie transportowe.

reklama

Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
www.dls-logistics.de



30-dniowy termin płatności

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY

Andrzej Hische
Tel. 0049/4107/8770 2140
a.hische@dls-logistics.de

TRANSPORT KRAJOWY

Jacek Cymański
Tel. 795 492 782
j.cymanski@dls-logistics.de

DLS zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe lub zestawy celem realizacji transportów planekowych lub chłodniczych w relacjach:

PL-EU-PL / Zachodnia Europa / PL-PL / PL-CZ

Oferujemy bezpłatnie naczepy planekowe i chłodnicze. Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

DLS zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- natychmiastowa płatność z potrąceniem 3% skonto
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE

Przewoźnicy przejdą na biopaliwa czy elektryki?



Jaki napęd powinny mieć pojazdy użytkowe? Komisja Europejska uważa, że przede wszystkim elektryczne. Przemysł jest zdania, że jest to podejście mało pragmatyczne i domaga się szerokiego dopuszczenia biopaliw.

Robert Przybylski

Komisja Europejska zaproponowała, aby od 2030 roku emisja CO2 nowych autobusów miejskich była o 90 proc. mniejsza niż dla modeli z 2019 roku. Takiej samej redukcji oczekuje dla nowych samochodów ciężarowych, ale do 2040 roku.

Bruksela spodziewa się, że Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej zaaprobuje te cele oraz pośrednie etapy ograniczeń emisji dwutlenku węgla samochodów ciężarowych:

- 45 proc. redukcji emisji od 2030 r.,
- 65 proc. redukcji emisji od 2035 r.

Komisja przekonyuje, że wniosek „doprowadzi do obniżenia popytu na importowane paliwa kopalne oraz do zwiększenia oszczędności energii i efektywności energetycznej w unijnym sektorze transportu. Przyniesie on korzyści europejskim przewoźnikom i użytkownikom dzięki zmniejszeniu kosztów paliwa i całkowitych kosztów własności oraz zapewni szersze rozpowszechnienie bardziej energooszczędnych pojazdów”.

Komisja zapewnia, że proponowane nowe normy CO2 są zgodne ze zwiększonymi ambicjami klimatycznymi UE, pakietem „Gotowi na 55” i porozumieniem paryskim. – W 2050 r. prawie wszystkie pojazdy na naszych drogach muszą być bezemisyjne. Wymaga tego nasze prawo o klimacie, domagają się tego nasze miasta, a producenci już się do tego przygotowują. Dzięki dzisiejszemu wnioskowi zadbamy o to, by nowe samochody ciężarowe coraz mniej zanieczyszczały środowisko – podkreśla wiceprzewodniczący wykonawczy do spraw Europejskiego Zielonego Ładu Frans Timmermans.

Przeciw tak wyśrubowanym celom są również Bułgaria i Włochy. Razem wymienione kraje stanowią 42 proc. populacji, gdy blokująca mniejszość to 35 proc. Jeżeli niemieckie partie nie osiągną porozumienia, wówczas KE będzie musiała zmienić założenia, a całość prac przesunie się prawdopodobnie na kolejną kadencję Euro-parlamentu.

Zaskakujący brak jednomyślności

27 i 28 lutego br. w Sztokholmie odbywał się szczyt Rady Unii Europejskiej ds. Transportu i Energii. Polskę reprezentował minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, który zaznaczył, że dążenie do redukcji emisji nie może przebiegać w oderwaniu od realiów rynku i możliwości obywateli.

Przypominał, że w związku z wojną na Ukrainie konieczne są fundusze na obronność Europy, dla bezpieczeństwa tej części świata.

Natomiast premier Mateusz Morawiecki uważa, że „w warunkach obecnego kryzysu cele przyjęte przez Parlament Europejski w ramach Europejskiego Zielonego Ładu są zbyt radykalne, zbyt optymistyczne”.

Nie tylko Polska nie poparła pomysłów Komisji Europejskiej. Głosy krytyki padły ze strony niemieckiej partii FDP. Jej lider i zarazem minister finansów koalicyjnego rządu Christian Lindner powiedział: „Naszym celem jest dopuszczenie do rejestracji samochodów z silnikami spalinowymi po 2035 roku”. Jego partyjny kolega i minister transportu Volker Wissing stwierdził, że Komisja Europejska „musi dostarczyć” bardziej elastyczne podejście w sprawie stosowania paliw syntetycznych.

Przeciw tak wyśrubowanym celom są również Bułgaria i Włochy. Razem wymienione kraje stanowią 42 proc. populacji, gdy blokująca mniejszość to 35 proc. Jeżeli niemieckie partie nie osiągną porozumienia, wówczas KE będzie musiała zmienić założenia, a całość prac przesunie się prawdopodobnie na kolejną kadencję Euro-parlamentu.

Przemysł domaga się wsparcia

Przemysł jest ostrożniejszy w reakcjach od polityków. We wspólnym liście do Komisji Europejskiej Międzynarodowa Unia transportu Drogowego IRU, Europejska Rada Spedytorów CLECAT i FuelsEurope – reprezentujące operatorów transportu drogowego, spedytorów i dostawców energii – wezwały do pełnego i równego uznania płynnych paliw neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla do silników spalinowych. Autorzy listu

uważają, że zasilane takimi paliwami diesle powinny być w przyszłości dopuszczone do użytku obok napędów elektrycznych i wodorowych.

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA domaga się unijnego wsparcia dla rządów i przemysłu w budowie infrastruktury ładowarek oraz produkcji neutralnych węglowo paliw.

ACEA szacuje, że aby osiągnąć do 2030 roku 45-procentową redukcję, po unijnych drogach będzie musiało jeździć ponad 400 tys. ciężarówek z zerową emisją, a corocznie musiałyby być rejestrowanych co najmniej 100 tys. nowych zeroemisyjnych ciężarówek.

Wymagałoby to uruchomienia w UE w ciągu zaledwie siedmiu lat ponad 50 tysięcy ładowarek o mocach odpowiednich dla ciężarówek. ACEA oblicza także, że konieczne byłoby uruchomienie 700 stacji tankowania wodoru.

ACEA wraz z IRU zaapelowały do unijnych polityków o szybkie wdrożenie infrastruktury ładowania ciężarówek i tankowania wodoru w sieci TEN-T. Obie organizacje uważają za niezbędne zapewnienie dużej liczby stacji ładowania na każdym bezpiecznym i chronionym parkingu dla pojazdów użytkowych do 2027 roku wraz z opcją pełnej ich rozbudowy do 2030 roku i uwzględnienie szczególnych potrzeb pojazdów ciężarowych poprzez ustanowienie wysokich wymogów w zakresie mocy wyjściowej dla infrastruktury ładowania.

Więcej zdrowego rozsądku

IRU oczekuje więcej pragmatyzmu od polityków we wprowadzaniu regulacji. – Samochody ciężarowe są czym innym niż osobowe i chociaż nasz sektor w pełni popiera pomysł dekarbonizacji, sposoby uzyskania neutralności węglowej powinny pozostać otwarte. Unia nie może pozwolić sobie na eksperymenty – podkreśla dyrektorka przedstawicielstwa IRU w Brukseli Raluca Marian.

IRU domaga się pozwolenia używania neutralnych węglowo paliw (biodiesel, LNG), które emitują tyle samo węgla, ile pobrały go w produkcji. Takie paliwo pozwoli zostawić w użytkowaniu silniki tłokowe. – Pomimo wsparcia ograniczenia emisji,

Komisja pozostawia samochodom napędzanym węglowo neutralnym paliwem tylko 10 proc. sprzedaży nowych pojazdów – wskazuje przedstawicielka IRU. – W Unii zarejestrowanych jest 7 mln ciężkich pojazdów. Jeżeli jako branża możemy liczyć tylko na niewielki odsetek sprzedaży z silnikami spalinowymi, pojawiają się wątpliwości, czy jest to dla nas realny wybór – zastanawia się Raluca Marian.

Jeszcze trudniejsza sytuacja jest w przewozach autobusowych, w których propozycja KE nie pozostawia nawet kilku procent sprzedaży dla modeli z silnikami spalinowymi. KE wyobraża sobie, że nadzór nad przestrzeganiem norm sprawować będą cyfrowe urządzenia. IRU ostrzega, że takie rozwiązanie niesie niebezpieczeństwo cyberataku i niepotrzebnie komplikuje działalność.

Wybór paliwa prawem przewoźnika

IRU, CLECAT i FuelsEurope argumentują, że operatorzy transportu drogowego i spedytorzy muszą mieć możliwość decydowania, która technologia najlepiej nadaje się do różnych rodzajów operacji, aby osiągnąć zakładany cel: neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 roku.

Zrealizowanie tego zadania zależy jednak od opcji technologicznych dozwolonych przez nadchodzące przepisy, które mają wpływ zarówno na pojazdy, jak i na infrastrukturę.

Przedstawicielka IRU w Brukseli uważa, że proponowane przez UE przejście na zeroemisyjne napędy jest zbyt ryzykowne z punktu widzenia finansowego. – Łańcuchy logistyczne, które zaopatrują obywateli UE w żywność, lekarstwa i inne niezbędne artykuły, nie powinny podlegać niepewnemu skokowi w ciemność, który mógłby zagrozić ich stabilności – zaznacza Marian.

Przekonuje, że propozycja ograniczenia emisji CO2 dla europejskiego sektora logistycznego powinna uwzględniać wszystkie opcje osiągnięcia neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla. – Całkowite odejście od silników spalinowych można określić jedynie jako niepotrzebny i ryzykowny eksperyment – ostrzega przedstawicielka IRU.

Transport zaptłaci jeszcze jeden podatek od emisji

Przewoźników drogowych czeka od 2027 roku podatek od emisji dwutlenku węgla. Ma on zachęcić do wyboru zeroemisyjnych samochodów.

Robert Przybylski

Od 2027 roku Unia Europejska zacznie naliczać podatek od ciężarówek i autobusów emitujących CO₂. Opłaty za ETS 2 powinny zastąpić krajowe podatki od emisji dwutlenku węgla, o ile krajowe są niższe od regulacji unijnych. Będą doliczone do ceny paliwa i płacone przez koncerny paliwowe.

Coraz droższe certyfikaty

Wprowadzenie ETS 2 zostanie opóźnione o rok, jeśli ceny energii „będą zbyt wysokie”. KE zaproponowała limit cenowy pozwoleń na emisje wynoszący 45 euro za tonę CO₂ do 2031 roku. Jeżeli w podanym okresie cena go przekroczy, KE zwiększy pulę przeznaczoną dla transportu, co ma przywrócić założone 45 euro.

Po 2031 roku cena będzie wynikiem „gry rynkowej”. KE zaproponowała także podobny do opisanego powyżej mechanizm cenowy, który zapobiegnie zbyt dynamicznym podwyżkom cen uprawnień.

International Emissions Trading Association (IETA) spodziewa się wzrostu cen emitowanego dwutlenku węgla. Według niektórych szacun-

ków tona może kosztować już w 2030 roku 90 euro, a są analitycy szacujący ją na 140 euro. Takie wyceny automatycznie podniosą koszty transportu po 2031 roku, gdy najprawdopodobniej (decyzję podejmie Komisja Europejska) zniknie limit cenowy, którym objęty zostanie transport.

Zwolennicy tzw. ekologicznej polityki uważają, że cena 45 euro za kilogram CO₂ jest zbyt niska i nie pokrywa kosztów zastosowania bezemisyjnych technologii. Uważają, że powinna sięgać nawet 300 euro za tonę.

Ciągnik z naczepą o dmc zestawu do 40 ton emituje na kilometr 650-750 gramów CO₂. Roczny przebieg wynosi średnio 120 tys. km, zatem roczna emisja dwutlenku węgla wyniesie od 78 do 90 ton. Przemnażając te liczby przez maksymalną cenę 45 euro otrzymujemy od 3,5 tysiąca do ponad 4 tys. euro opłaty na samochód.

Podatek obciąży wszystkie rodzaje transportu drogowego

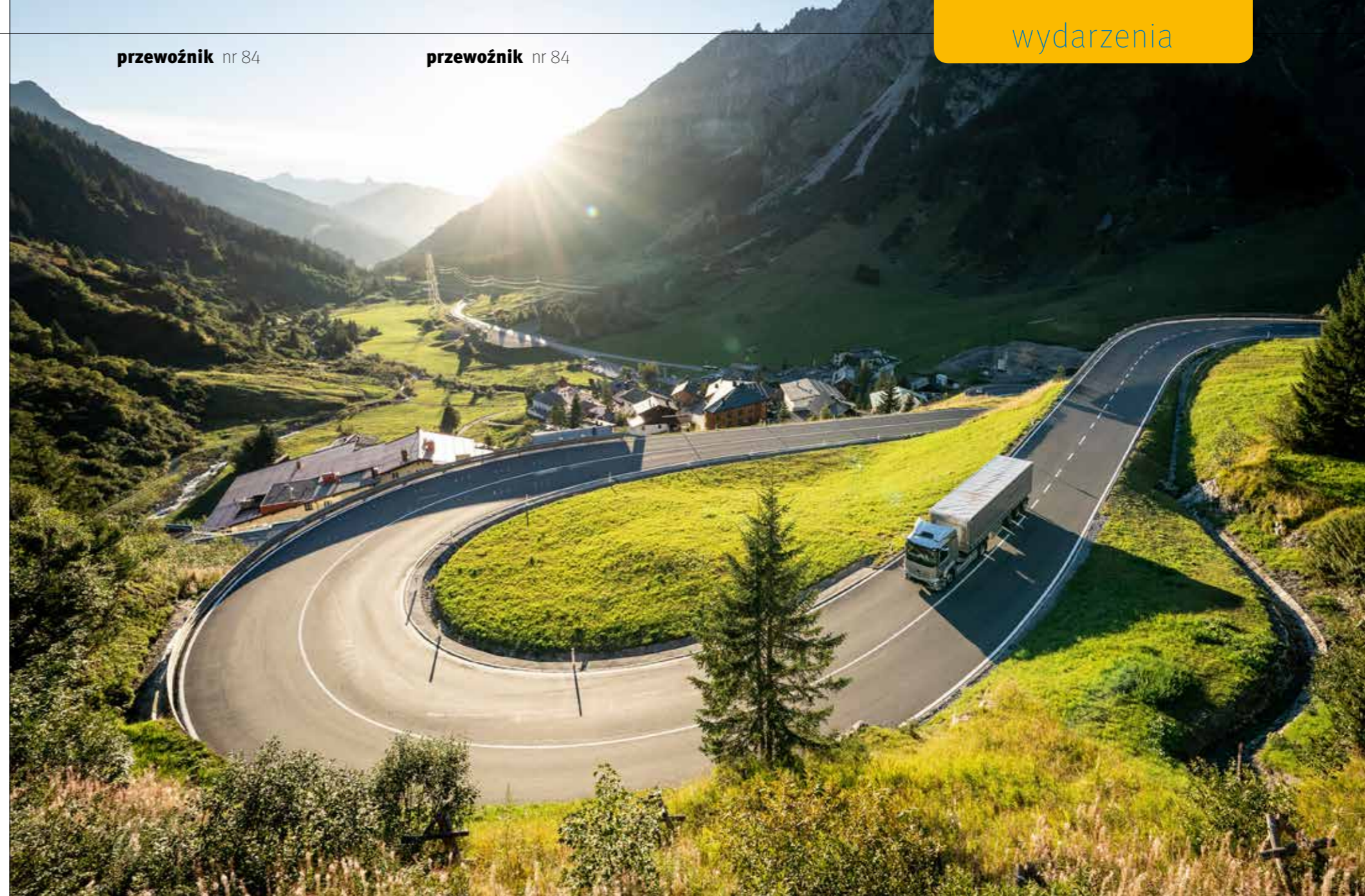
Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU doprowadziła do jednoczesnego opodatkowania emisji dwutlenku węgla ze wszystkich rodzajów transportu samochodowego. IRU przekonało polityków, że wcześ-

niejsze opodatkowanie transportu zarobkowego doprowadzi klientów do wyboru aut osobowych i trwałego obniżenia atrakcyjności przewoźników publicznych, a w konsekwencji ich poważnych kłopotów finansowych.

Najprawdopodobniej w 2027 roku flota tzw. zeroemisyjnych ciężarówek będzie niewielka. – Dlatego w znacznym stopniu ETS 2 będzie funkcjonować jako kara dla tych operatorów, którzy nie przechodzą na zeroemisyjne napędy – przyznaje przedstawicielka IRU w Brukseli Raluca Marian.

W sumie porozumienie jest chwalebne przez IRU. – Nie jest ono doskonałe, ale widać przynajmniej, że zwyciężył pragmatyzm. Aby dojść do tej pozycji przebyliśmy długą drogę, co widać m.in. po datach wejścia w ży-

przewoźnik nr 84



cie oraz po niepraktycznym rozróżnieniu pomiędzy prywatnymi i komercyjnymi pojazdami – podkreśla reprezentantka IRU.

Największy przewoźnik w Europie, litewska Girteka, nie widzi zagrożenia w nowym obciążeniu. – Wprowadzenie transportu do systemu handlu emisjami z założenia jest bardzo dobrym rozwiązaniem, gdyż pozwoli przyspieszyć dochodzenia do zeroemisyjnego transportu. Jednak jeśli jego wdrożenie nie zostanie poparte zmianami w pozostałych obszarach, może przyczynić się do kolejnych zaburzeń w łańcuchach dostaw i wzrostu cen paliw, a to może prowadzić do znaczącej konsolidacji na rynku logistycznym – wskazuje prezes zarządu Girteka Poland Ellina Lolis.

Dekarbonizacja i drogi

Pieniądze pochodzące z ETS 2 trafią do kasy unijnej oraz państw członkowskich. Będą mogły być użyte na „dekarbonizację”. Nie udało się uzgodnić, że fundusze mają trafiać tylko na drogi.

Komisja Europejska przyznaje, że wprowadzenie ETS 2 może uderzyć w państwa i podmioty słabsze ekonomicznie. Dlatego proponuje stworzenie Społecznego Funduszu Klimatycznego, zasilanego w połowie z wpłat na ETS 2. Z niego pochodzić będą dopłaty, mające ułatwić przejście na droższe paliwa. Fundusz rozpocznie działalność w 2026 roku i ma działać do 2032 roku. Budżet funduszu wyniesie początkowo 65 mld euro, z czego połowę finansowania zapewnią pań-

stwa członkowskie. Pieniądze trafią przede wszystkim na docieplanie budynków i bezpośrednie wsparcie najbiedniejszych. Z tej puli pomoc mogą otrzymać także przewoźnicy. Łącznie może to być 87 mld euro, co wydaje się sumą daleko niewystarczającą. Tylko w Niemczech państwo może przeznaczyć na dopłaty do rosnących cen energii 200 mld euro.

UE zakłada, że do 2055 roku emisje CO₂ zmaleją o 55 proc. w porównaniu do 1990 roku. Od czasu wprowadzenia EU ETS w 2005 roku emisje zmniejszyły się o 42,8 proc. w objętych nim najważniejszych sektorach: wytwarzanie energii elektrycznej i ciepłej oraz w energochłonnych instalacjach przemysłowych. Regulacje wymusiły duże inwestycje modernizacyjne w wymienionych przemysłach.

przewoźnik nr 84

przewoźnik nr 84

Nadchodzi norma Euro 7

Za kilka lat zacznie obowiązywać nowa norma czystości spalin dla transportu ciężarowego. Już wiadomo, że wymusi znaczne podwyżki cen samochodów.

LIMITY CZYSTOŚCI SPALIN, PROPOZYCJE

w mg/kWh	Euro VI c	Euro 7 zimny silnik	Euro 7 ciepły silnik
NOx	460	350	90
Sadza	10	12	8
Liczba cząstek stałych PM10 (na kWh)	6 ¹¹	5 ¹¹	2 ¹¹
CO	4000	3500	200
NMOG	160	200	50
Formaldehyd	Nie objęto	30	30

Źródło: The ICCT

Joanna Popiołek

Trzy cele nowej normy

Transport osobowy i ciężarowy postrzegane są jako wysokoemisyjne i odpowiadające w Unii Europejskiej za ponad 6 proc. całkowitej emisji gazów cieplarnianych i innych substancji szkodliwych. Dlatego od wielu lat ogranicza się emisje zanieczyszczeń z pojazdów drogowych, w tym tlenków azotu i pyłów, poprzez wprowadzanie kolejnych norm Euro.

W ramach poprawy ekologiczności transportu drogowego, Komisja Europejska zaproponowała nową normę Euro 7 dla pojazdów ciężarowych z terminem obowiązywania od 2027 roku. Obecnie w UE trwają prace legislacyjne nad tym projektem.

Euro 7 ma trzy cele: zaostrzenie limitów emisji, zapewnienie pełnego przestrzegania przepisów i uproszczenie procedur regulacyjnych. Nowa norma obejmuje zarówno pojazdy lekkie, jak i ciężkie. Dlatego, w przeciwieństwie do Euro 6, nie będzie podzielała na dwa standardy (tj. Euro 6 dla samochodów osobowych i dostawczych oraz Euro VI dla pojazdów ciężarowych).

Poza tym norma Euro 7 od pierwszego dnia jej obowiązywania obejmie swoim zakresem nowe homologacje typu oraz nowe rejestracje pojazdów. W przeszłości bywało, że norma była wdrażana najpierw poprzez nowe homologacje pojazdów, a potem w kolejnym roku wprowadzano obowiązek rejestracji nowych pojazdów ją spełniających. Będą ustanowione nowe limity dla nieuregulowanych jeszcze

i emitowanych z rury wydechowej zanieczyszczeń: niemetanowych gazów organicznych (NMOG), formaldehydu i N₂O (HCHO), tlenku diazotu. Rewolucyjną propozycją jest również ustalenie limitów emisji cząstek stałych przez opony i układy hamulcowe.

Istotną nowością będzie konieczność instalowania czujników i urządzeń monitorujących, aby sprawdzać rzeczywiste emisje zanieczyszczeń. Dane z tych sprawdzeń będą automatycznie przesyłane do serwerów służb kontrolnych. Dodatkowo będą monitorowane i udostępniane dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa przez pojazd.

Norma Euro 7 ustanowi minimalne wymagania dotyczące trwałości akumulatorów, a także wymusi na producentach pojazdów zainstalowanie urządzenia monitorującego ich stan. Dodatkowo systemy w pojeździe np. hybrydowym będą umożliwiały ko-

rzystanie tylko z napędu elektrycznego, gdy będzie poruszał się po zielonej strefie (geofencing).

W marcu 2023 roku stanowisko w zakresie nowej normy Euro 7 przyjęła Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), której aktywnym członkiem jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Nowe normy tak, ale...

Generalnie branża międzynarodowego transportu drogowego przyjmuje tę propozycję jako ważny element poprawy jej efektywności ekologicznej. Uważa jednak, że konieczne jest uwzględnienie dodatkowych warunków:

- zmiany muszą dotyczyć wszystkich dostępnych układów napędowych pojazdów,
- zapewniona musi być równowaga

między kosztami a korzyściami z nowych technologii,

- pożądane jest wdrożenie systemu zachęty do wcześniejszego, dobrowolnego wdrożenia normy Euro 7.

Ponadto wdrażanie nowych standardów (w tym dla emisyjności zanieczyszczeń generowanych przez opony i hamulce) musi być zgodne z dotychczasowym dorobkiem innych organizacji międzynarodowych takich jak ONZ.

Konieczne jest także określenie zasad pomiaru zanieczyszczeń generowanych przez opony i hamulce oraz zakresu odpowiedzialności producentów tych części. Ich nowe normy emisyjności nie mogą mieć wpływu na bezpieczeństwo drogowe.

Do danych z urządzeń monitorujących emisję spalin i zużycie paliwa dostęp byłby możliwy jedynie dla służb kontrolnych, na ściśle określonych zasadach. Nie ma zgody na blokadę silni-

ka z powodu utrzymującego się wysokiego poziomu emisji spalin.

Data wdrożenia Euro 7 powinna być ponownie rozważona. Proponowanie roku 2027 nie zapewni producentom wystarczająco dużo czasu na wdrożenie nowych wymogów technicznych, tym bardziej, że są oni obecnie mocno zaangażowani w proces przygotowywania pojazdów zeroemisyjnych.

Samochody ciężarowe i autobusy z homologacją Euro 7 mają spełniać normę czystości spalin przez 8 lat lub 160 tys. km przebiegu. Norma Euro 7 plus przewiduje wydłużoną trwałość do 10 lat, gdy norma Euro VI zapewniała spełnianie limitów czystości spalin przez 5 lat lub 160 tys. km przebiegu. Średni wiek samochodów użytkowanych w Unii Europejskiej wynosi 11,8 roku. W dziesięciu unijnych krajach o najstarszej flocie średnia wieku pojazdów wynosi od 14,2 do 17 lat.

Wspólny wysiłek redukcyjny spadnie także na przewoźników

Obowiązek redukcji emisji CO2 obejmie wszystkie podmioty i diametralnie zmieni rynek transportu drogowego. Do działania w nowych warunkach przygotowują się najwięksi gracze branży transportowej i spedycyjnej.

Robert Przybylski

Duzi przewoźnicy już ogłosili zakupy elektrycznych ciężarówek, a wśród nich są: Girtka, która nabędzie 600 Scanii, Maersk - 450 Volvo, DB Schenker - 100 MAN-ów, Hegelmann - 50 Mercedesów, Amazon - 20 Volvo.

Firmy nie poprzestają na bateryjnych pojazdach, ale próbują także wodorowych. Szwajcarskie firmy (od sieci handlowych poprzez spedycje po przewoźników) użytkują 47 wodorowych ciężarówek Hyundai, tankujących na 12 stacjach wodorowych.

Samochód ciężarowy na ogniwa paliwowe wykorzystywany jest przez oddział DB Schenker w Kolonii w codziennej obsłudze połączenia między Kolonią i belgijskim Eupen. DB Schenker jest pierwszym dostawcą usług logistycznych w Niemczech, który eksploatuje pojazd na ogniwa paliwowe (FCEV) w kategorii 40 ton.

Wspólny wysiłek i nowy cel

Podjęte w Paryżu w 2015 roku zobowiązania państw do zmniejszenia emisji CO2 przekładane są na poszczególne gałęzie przemysłu, w tym na transport. Parlament Europejski przyjął 14 marca 486 głosami za, przy 132 głosach przeciw i 10 głosach wstrzy-

mujących się zmianę tzw. rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.

Rozporządzenie to określa wiążące roczne redukcje emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym, ogrzewaniu budynków, rolnictwie, małych instalacjach przemysłowych i gospodarce odpadami. Rozporządzenie dotyczy każdego państwa członkowskiego. Obecnie reguluje około 60 proc. wszystkich emisji w Unii Europejskiej.

Zmienione prawo zwiększa cel redukcji emisji gazów cieplarnianych na poziomie Unii w 2030 roku. Nowy cel wynosi 40 proc. (poprzednio 30 proc.) w porównaniu z poziomem z roku 2005. Po raz pierwszy wszystkie państwa członkowskie muszą ograniczyć emisję gazów cieplarnianych. Ich cele krajowe mają mieścić się w przedziale od 10 do 50 proc. Cele na 2030 rok dla każdego państwa członkowskiego są oparte na PKB na mieszkańca i opłacalności.

Przekroczenie limitu emisji będzie karane finansowo, zatem w firmowych rachubach, także tych dotyczących wyboru przewoźnika samochodowego, dojdzie jeszcze jeden parametr – koszt emisji CO2.

Państwa członkowskie będą musiały również co roku dokładać starań, by nie przekroczyć swojego rocznego przydziału emisji gazów cieplarnianych. – Rozporządzenie to duży krok naprzód w realizacji celów kli-



matycznych Unii. Dzięki nowym zasadom dotyczącym krajowych redukcji emisji swój wkład wniosą wszystkie państwa członkowskie. Zlikwidujemy też istniejące luki prawne. To wyraźny sygnał, że Unia traktuje poważnie swoje zobowiązanie do bycia globalnym mistrzem w zakresie konkurencyjnej i skutecznej agendy klimatycznej – podkreśla sprawozdawczyni Jessica Polfjärd (EPL, Szwecja).

Rozporządzenie musi zostać przyjęte przez kraje członkowskie.

Ambitne czy realistyczne cele?

Nie wszystkie państwa podzielają punkt widzenia europosłów. – Naszym celem jest zwrócenie uwagi europejskim partnerom, że cele klimatyczne mogą być ambitne, ale muszą być realistyczne i uwzględniać sytuację i historię gospodarek poszczególnych państw. Dotyczy to szczególnie sektora transportu. Musimy brać pod uwagę możliwości polskich przedsiębiorców i obywateli – mówi minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Nie ma pewności, jaki ostatecznie kształt przyjmą zapisy, jakie współczynniki zostaną przyjęte do wyliczenia np. pomocy dla przedsiębiorcy energetyki biedniejszych państw lub grup społecznych. Jednak trzeba mieć świadomość, że w nowe źródła energii zostały zainwestowane tak duże pie-

niądze, że nie ma mowy o odroście. Co najwyżej transformacja może potrwać nieco dłużej.

Komisja proponuje cel zerowych emisji od 2030 roku dla nowych autobusów miejskich i redukcję emisji CO2 o 90 proc. dla nowych samochodów ciężarowych do 2040 roku.

Komisja planuje stopniowe wprowadzanie surowszych norm emisji CO2 dla prawie wszystkich nowych pojazdów ciężkich o certyfikowanych emisjach CO2 w porównaniu z poziomami z 2019 r., w szczególności:

- 45 proc. redukcji emisji od 2030 r.;
- 65 proc. redukcji emisji od 2035 r.;
- 90 proc. redukcji emisji od 2040 r.

Jednocześnie KE szacuje, że do 2050 roku przewozy samochodami ciężarowymi wzrosną o 54 proc.

Rządowe zachęty

Zakupy taboru z alternatywnymi napędami wspierane są przez rządy. Szwajcarski w ramach zachęt nie pobiera myta od wodorowych (i elektrycznych) pojazdów, pozwala także używać ich nocą. Myto od 40-tonowego zestawu z silnikiem diesla wynosi ponad 0,9 franka szwajcarskiego za kilometr.

Z zachęt korzysta każdy podmiot, który spełnia warunki, w tym np. austriacka firma Gebrüder Weiss. Od ponad dwóch lat używa wodorowej ciężarówki Hyundai na krótkich tra-

sach dystrybucyjnych w Szwajcarii. Firma zamierza powiększyć wodorową flotę o region południowych Niemiec i Austrii i skorzystać z tamtejszych dopłat do pojazdów napędzanych alternatywnie.

Znacznie więcej niemieckich firm korzysta z ciężarówek bateryjnych i sporo jest zainteresowanych zakupem całych elektrycznych flot. Wyłumaczeniem popularności jest rządowy program wsparcia zakupu ciężarówki, nazwany KsNI-Förderprogramm, czyli "Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur" (KsNI).

Przewiduje on pokrycie 80 proc. dodatkowych kosztów pojazdu z napędem alternatywnym ponad cenę wersji z dieslem. Popularność programu dopłat zaskoczyła urzędników, bo nawet w drugim naborze finansowania czas oczekiwania na rozpatrzenie wniosku sięga pół roku.

Dlaczego niemieccy przewoźnicy rzucili się na dopłaty? Nikogo nie stać na wypracowanie przy obecnych stawkach przewozowych kapitału pozwalającego na inwestycję 200 czy 300 tysięcy euro na elektryczną ciężarówkę.

O potrzebie wprowadzenia dopłat dla rodzimych firm na zakup taboru i ładowarek wie także Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ale zdobycie finansowania na dopłaty jest w obecnych warunkach sporym wyzwaniem.



Lata czekania na wyrok lub decyzję

Przewoźnicy skarżą się na przewlekłość spraw prowadzonych przez administrację i sądy. Po latach procesów często już sami nie wiedzą na czym stoją i zaskakiwani są decyzjami organów państwa.

Robert Przybylski

Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego skontrolowali samochód jednej z firm i 8 stycznia 2021 roku wydali decyzję. Przedsiębiorca wniósł odwołanie 18 stycznia 2021 roku, które GITD rozpatrywał przez 2 lata i 1 miesiąc - do 28 lutego 2023 roku.

W tym czasie przewoźnik nie dostał żadnego pisma z informacją o przedłużeniu terminu wydania decyzji. – Wydanie decyzji w II instancji, pomimo uchybienia terminu do jego rozpatrzenia, nie ma wpływu na ważność samej decyzji – zaznacza dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel.

Wskazuje, że Kodeks postępowania administracyjnego mówi, że „Załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej – nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia wszczęcia postępowania, zaś w postępowaniu odwoławczym – w ciągu miesiąca od dnia otrzymania odwołania”.

KPA przewiduje sytuacje, w których dochodzi do opóźnień wydania de-

cyzji. „O każdym przypadku niezakończenia sprawy w terminie organ administracji publicznej jest obowiązany zawiadomić strony, podając przyczyny zwłoki, wskazując nowy termin załatwienia sprawy oraz pouczając o prawie do wniesienia ponaglenia”.

KPA daje stronie prawo do wniesienia ponaglenia. Na koniec kodeks mówi, że „Pracownik organu administracji publicznej podlega odpowiedzialności porządkowej lub dyscyplinarnej, albo innej odpowiedzialności przewidzianej w przepisach prawa, jeżeli z nieuzasadnionych przyczyn nie załatwił sprawy w terminie lub prowadził postępowanie dłużej niż było to niezbędne do załatwienia sprawy”.

Sprawy formalne

Jeszcze dłużej trwa sprawa dotycząca kontroli SENT. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej przeprowadzili 4 października 2017 roku o godz. 22.40 w miejscowości Gołuski przy autostradzie A2 kontrolę przewozu towaru. Zweryfikowali dane w zgłoszeniu SENT i nałożyli karę na firmę transportową za przewóz 22,5 tony oleju roślinnego za braki w zgłoszeniu. Pracownik firmy nie podał w formularzu danych przewoźnika, numeru identy-

fikacji podatkowej przewoźnika, numerów rejestracyjnych zestawu, dat rozpoczęcia przewozu i planowanego zakończenia.

Po uzyskaniu informacji od kierowcy firma uzupełniła dane i wniosła o umorzenie postępowania, ponieważ były to pierwsze dni od wprowadzenia systemu. Przypomniała, że ustawa SENT weszła w życie 18 kwietnia 2017 roku, okres przejściowy (bez nakładania mandatów) trwał do 1 maja 2017 roku, zaś objęcie ustawą SENT przewożonego towaru nastąpiło 22 września 2017 roku, gdy kontrolę przeprowadzono 4 października 2017 roku.

Jednak naczelnik Wielkopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego nałożył 27 marca 2018 roku na przewoźnika karę 5 tys. zł za brak danych w zgłoszeniu.

Przewoźnik wniósł odwołanie do dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Poznaniu, który decyzją z 14 listopada 2018 roku utrzymał w mocy decyzję pierwszej instancji. Natomiast Wojewódzki Sąd Administracyjny wyrokiem z 14 kwietnia 2019 roku stwierdził nieważność decyzji dyrektora Izby wskazując, że organem właściwym jest dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Olsztynie.

Dyrektor Izby w Olsztynie utrzymał wyrok pierwszej instancji decyzją



z 2 października 2019 roku. Przewoźnik wniósł odwołanie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, który wyrokiem z 16 stycznia 2020 roku uchylił zaskarżoną decyzję.

Dyrektor Izby wniósł skargę kasacyjną od opisanego wyroku, którą Naczelny Sąd Administracyjny oddalił wyrokiem z 2 lipca 2020 roku. Następnie dyrektor Izby rozpatrując 5 lutego 2021 roku sprawę, ponownie utrzymał w mocy decyzję organu pierwszej instancji.

WSA rozpatrując kolejną skargę spółki oddalił ją wyrokiem z 27 maja 2021 roku, od którego firma odwołała się do NSA. Najwyższa instancja rozpatrując skargę kasacyjną uchyliła decyzję WSA wyrokiem z 16 listopada 2021 roku. Wskazała, że w znowelizowanej ustawie SENT Sejm zmienił organ odwoławczy od decyzji naczelnika urzędu celno-skarbowego. W nowym brzmieniu był nim „dyrektor izby administracji skarbowej właściwy ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celno-skarbowego, który wydał decyzję w pierwszej instancji”.

Siódmy wyrok

Prawomocnym wyrokiem z 8 lutego 2022 roku WSA w Olsztynie uchylił

zaskarżoną decyzję dyrektora Izby w Olsztynie z 5 lutego 2021 roku. Sąd wskazał, że znowelizowana ustawa SENT zmieniła organ odwoławczy na naczelnika izby właściwej dla miejsca kontroli.

Pracownik organu administracji publicznej podlega odpowiedzialności porządkowej lub dyscyplinarnej, albo innej odpowiedzialności przewidzianej w przepisach prawa, jeżeli z nieuzasadnionych przyczyn nie załatwił sprawy w terminie.

Sprawa wróciła do dyrektora Izby w Poznaniu, który decyzją z 15 czerwca 2022 roku utrzymał decyzję pierwszej instancji z 27 marca 2018 roku o wymierzeniu kary pieniężnej, dodając, że spółka dysponuje środkami na zapłatę kary. Dyrektor uznał także, że zachowana została zasada proporcjonalności kary, wynoszącej 5 tys. zł przy zapłacie za przewóz przekraczającej 7,6 tys. zł. Organ w uzasadnieniu dodał, że „Wysokość ma charakter odstraszający i prewencyjny”.

Nie dopatrzyl się także naruszenia ważnego „interesu publicznego”, który miałby umożliwić mu podjęcie de-

cyzji o odstąpieniu od nałożenia kary pieniężnej.

Spółka wniosła do WSA skargę na tę decyzję. Pełnomocnik firmy zarzucił naruszenie przepisów, czyli zasady dwuinstancyjności postępowania

administracyjnego oraz brak proporcjonalności kary.

23 listopada 2022 roku WSA uchylił decyzję organu, wskazując, że nie jest w interesie publicznym nakładanie na przewoźnika dolegliwych kar pieniężnych za formalne uchybienia, usunięte w trakcie kontroli. WSA podkreślił, że ustawa SENT nie ma charakteru fiskalnego, lecz prewencyjny.

Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Poznaniu odwołał się 10 stycznia 2023 roku od wyroku WSA i wniósł do NSA skargę kasacyjną. Przewoźnik czeka na siódmy wyrok w tej sprawie.

Myto po nowemu: trzęsienie ziemi dla transportu

Kraje członkowskie powinny uruchomić najpóźniej do 24 marca 2024 roku system poboru myta, w którym wysokość stawek będzie uzależniona od wielkości emisji dwutlenku węgla. Dla transportu drogowego będzie to trzęsienie ziemi.



Robert Przybylski

Niemcy zaczną stosować nowe zasady jako pierwsi, od 1 grudnia 2023 roku, Austria już ogłosiła, że przewiduje wprowadzenie nowego systemu w lutym 2024 roku. Polska także jest zobowiązana do uruchomienia naliczania myta w zmodyfikowany sposób.

Pięć klas pojazdów

Do obliczenia wysokości opłaty KE podzieliła pojazdy na pięć klas emisji. Pojazdy klasy 1 zapłacą maksymalną stawkę za dostęp do drogi, niezależnie od tego, jaką klasę czystości spalin spełniają. Będą to opła-

5 proc., zaś klasa 1 to pojazdy nie należące do żadnej innej kategorii. Dane do klasyfikacji pojazdu powinien dostarczyć jego producent.

Dyrektywa zezwala, aby do końca 2025 roku państwa nie pobierały myta dla pojazdów zeroemisyjnych. Od 1 stycznia 2026 roku redukcja myta nie może przekraczać 75 proc. stawki pojazdów klasy 1.

KE nie opublikowała wielkości referencyjnej, która obliczona jest na podstawie zsumowania emisji pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w 2019 roku. W kuluarach mówi się, że nadal trwa obliczanie tej wielkości, a ponieważ był to pierwszy rok raportowania emisji rejestrowanych pojazdów do państwowych baz danych, system obliczania nie jest perfekcyjny i wymaga udoskonalenia.

Autobusom się nie upiecz

Przepisy dyrektywy o opłatach drogowych dotyczą początkowo tylko pojazdów 2-osioowych (sztywne i ciągniki) oraz 3-osioowych (sztywne i ciągniki). KE podzieliła pojazdy ciężkie (o dmc powyżej 3,5 tony) na 18 grup, w zależności od zastosowania (np. wywrotki, pojazdy komunalne i specjalistyczne) i dopuszczalnej masy całkowitej. KE zakłada, że emisje CO2 zmniejszą się w stosunku do 2019 roku o 15 proc. do 2025 roku i o 30 proc. do 2030 roku.

Samochody ciężarowe są znacznie bardziej zróżnicowane od osobowych, więc badanie każdej wersji

z osobna jest zupełnie niepraktyczne. Do pomiaru ilości wytwarzanego przez ciężarówkę dwutlenku węgla służy komputerowy program VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool).

Przygotowywany od ponad dekadę przez Uniwersytet w Grazu program ma policzyć, ile CO2 wyprodukuje ciężarówka w zależności od wybranej przez klienta kompletacji (wielkość kabiny, moc silnika, przełożenia). Do wyników nie wlicza się przyczep i naczepek.

Nauczona doświadczeniem KE obawia się, że z czasem rozróżnienie między wartościami wylicznymi i rzeczywistymi stanie się zbyt duże, aby wyniki VECTO traktować jako miarodajne i planuje, aby od 2027 roku nadzorować rzeczywiste emisje dwutlenku węgla. Posłużą do tego dane z czujników umieszczonych w samochodzie, w tym mierników ciężaru ładunku.

KE grozi producentom, że emisje ponad limity będą karane dodatkowymi opłatami 4250 euro za każdy gram CO2 za tkm w 2025 roku i 6800 euro w 2030 roku. Cały system licze-

nia emisji CO2 i karania za ich nadmierny poziom wprowadzany jest w klasie ciężkiej, ale KE już zaproponowała, aby do grupy nadzorowanych dodać mniejsze ciężarówki (o dmc powyżej 7 ton), autobusy miejskie, autokary i przyczepy. Dla nowo objętych pojazdów rokiem referencyjnym będzie 2025.

Propozycja zakłada także 45-procentową redukcję emisji po 2030 roku, 65-procentową po 2035 roku i 90-procentową po 2040 roku.

Szansa dla kolei

Nowe zasady obliczania wysokości myta wprowadziła uchwalona w maju 2022 roku dyrektywa o opłatach drogowych. Najpóźniej od 24 marca 2024 roku jego wysokość nie będzie zależała od klasy czystości spalin Euro, lecz od wielkości emisji dwutlenku węgla.

Przewoźnicy drogowi już sprawdzają możliwości stosowania zeroemisyjnych pojazdów. Rząd niemiecki ułatwia ten rekonesans, dopłacając 80 proc. różnicy w cenie między spalinowym i elektrycznym pojazdem.

Szwajcaria zniosła opłaty myta dla bateryjnych i wodorowych ciężarówek. To niebagatelna zachęta, ponieważ najcięższe zestawy płacą tam 90 centów za kilometr.

KE planuje także, aby administracyjnie zakazać rejestracji aut (także ciężarowych) z silnikami spalinowymi. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU stwierdziła niedawno, że potrzebne jest bardziej pragmatyczne podejście i pozostawienie także po 2035 roku pojazdów z silnikami tłokowymi.

Propozycja KE zakazu rejestracji aut z silnikami spalinowymi nie zyskała akceptacji Niemiec. Wiceprzewodniczący wykonawczy Komisji Europejskiej ds. Europejskiego Zielonego Ładu i europejski komisarz ds. ochrony środowiska Frans Timmermans zapewnił 24 marca, że Komisja Europejska zgodziła się na pozostawienie możliwości rejestracji pojazdów spalinowych, o ile będą one spalały paliwa syntetyczne, których ślad węglowy jest neutralny. Jej urzędnicy przygotowują odpowiednie przepisy do jesieni 2024 roku.

reklama

Szwajcaria (Inca, Ocular), Dania (Inca, StoraBent), Polska, Szwajcaria, Lichtenstein, Włochy, Węgry, Bułgaria, Niemcy, Austria, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia, Liechtenstein, Tunel, Warnowtunnel, Herentunnel

ZMPD BOX .pl

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

17 domen
1 urządzenie

Skandynawia
Poszerzamy horyzonty
Twojego biznesu

Zarobki kierowców nie maleją

Z powodu szalejącej inflacji, która miała bezpośredni wpływ na decyzje o podniesieniu wynagrodzenia minimalnego oraz podniesieniu diety za delegacje krajowe, rosną koszty wynagrodzeń.

Robert Przybylski

W 2023 roku rząd podnie- sie dwukrotnie wynagrodzenie minimalne – od 1 stycznia wynosi ona 3490 złotych brutto, a z dniem 1 lipca wzrośnie do 3600 złotych brutto.

Kierowcy międzynarodowi nie wykonują podróży służbowych, w związku z czym nie przysługują im zwroty kosztów pod postacią diet oraz ryczałtów za nocleg. Zajmujące się wyliczaniem czasu pracy i wynagrodzeń In-

elo zauważa, że wynagrodzenie coraz częściej przedstawiane jest jako tzw. kabinówka, czyli podział wynagrodzenia w przeliczeniu na dzień pobytu w trasie.

Ponad 20 proc. wzrostu w rok

Stawki są zróżnicowane między innymi w zależności od rodzaju ładunku czy regionu, można jednak przyjąć, że w ostatnim czasie standardowo znajdują się one w przedziale od 370 zł do 430 zł w transporcie międzynarodowym. Jest to łączne dzienne wynagrodzenie, uwzględniające pensję za-

sadniczą, nadgodziny, dyżury, prace w nocy, premie i płace sektorowe.

Inelo zaznacza, że na wysokość wynagrodzeń ma wpływ także niedobór pracowników, który razem z inflacją wyraźnie wpływa na proponowane i oczekiwane wynagrodzenie w transporcie.

Raport Polskiego Instytutu Transportu Drogowego oraz Webfleet pokazał, że wynagrodzenie netto kierowców zawodowych w Polsce sięgnęło na koniec 2022 roku 7700 zł (mediana) lub 7671 (średnia). Oznacza to, że średnia pensja netto kierowców wzrosła o 21,6 % w stosunku do roku poprzedniego.

VARTA PROMOTIVE AGM TO RÓWNIEŻ OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA.

REDUKCJA PRACY SILNIKA NA BIEGU JAŁOWYM POZWALA NA ZMNIJSZENIE ZUŻYCIA PALIWA I KOSZTÓW Z NIM ZWIĄZANYCH.

Dane dostarczane przez floty transportowe pokazują, że czas pracy silnika na biegu jałowym w celu naładowania akumulatorów na postoju jest krótszy nawet o 75%, dzięki zastosowaniu VARTA w technologii AGM (w porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi*).

W przeliczeniu na tygodniowy okres pracy kierowcy:



3 l.

zużycia paliwa na biegu jałowym na godzinę



6 godz.

krótszy czas pracy na biegu jałowym, dzięki technologii AGM (w porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi)



18 l.

oszczędność paliwa na tydzień
Koszt paliwa: ok. 2,00EUR/l



Aż do **36 €** oszczędności w ciągu tygodniowego okresu pracy kierowcy:

* Źródło: Clarios – na podstawie danych flot transportowych



VARTA ProMotive AGM to zwiększona odporność w zakresie głębokiego rozładowania oraz doskonała moc rozruchowa zapewniająca wystarczającą energię do uruchomienia pojazdu – nawet po dłuższym postoju.

- Krótszy czas pracy na biegu jałowym pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa
- Odbiorniki energii elektrycznej mogą stale zapewniać odpowiedni komfort kierowcy
- Redukcja emisji NOx/CO₂ i poziomu hałasu wpisuje się w strategię zrównoważonego rozwoju



NAJWYŻSZA
ODPORNOŚĆ
NA DRGANIA

ORYGINALNA
CZĘŚĆ
ZAMIENNA

WYPRODUKOWANO
W NIEMCZECH



OSZCZĘDZAJ PALIWO I PIENIĄDZE.
Dołącz do VARTA Fleet Program i zyskaj dostęp do eksperckiej wiedzy na temat akumulatorów oraz szkoleń.
www.varta-partner-portal.com

Pewny start to akumulator **VARTA**



Polaków i coraz bardziej odczuwają to firmy, w szczególności handlowe, usługowe oraz hotele i restauracje – wylicza prezes zarządu EFL Radosław Woźniak.

Tylko 2% przedsiębiorców ma większe plany inwestycyjne niż w ostatnich miesiącach ubiegłego roku. Niemal wszyscy spodziewają się utrzymania dotychczasowego poziomu (97%). Podobnie jak w poprzednim pomiarze, opinie dotyczące inwestycji nie pokrywają się z tymi dotyczącymi zapotrzebowania na finansowanie zewnętrzne. W najnowszym pomiarze odsetek firm przewidujących wzrost zapotrzebowania na finansowanie zewnętrzne wzrósł z 18% w I kwartale 2023 roku do 26% w II kwartale tego roku.

Główny indeks Barometru EFL na II kwartał br. wyniósł 47,7 pkt. i jest o 0,8 pkt. niższy niż kwartał wcześniej. Odczyty „pod kreską”, czyli poniżej progu 50 pkt., utrzymują się od końca 2021 roku. Eksperti EFL podkreślają, że nastroje w sektorze MŚP są słabe, ale stabilne. W tym kwartale szokują prognozy sprzedażowe, które jeszcze nigdy w historii badania (czyli od 2015 roku) nie były tak pesymistyczne. Niecały 1% firm liczy na większe zamówienia w najbliższych miesiącach, a co czwarta obawia się ich spadku. Rośnie zapotrzebowanie na zewnętrzne finansowanie, co jest konsekwencją problemów z płynnością finansową, a nie planów inwestycyjnych.

Próg OR to poziom ograniczonego rozwoju firm z sektora MŚP, który wynosi co najmniej 50 pkt. w Barometrze EFL. Stanowi algorytm stworzony na podstawie danych zgromadzonych w trakcie badania przedsiębiorców dotyczących 4 sfer: poziomu sprzedaży, planowanych inwestycji w środki trwałe, płynności finansowej i zapotrzebowania na zewnętrzne finansowanie. Przyjmuje wartości od 0 do 100, przy czym zagregowany wynik powyżej 50 pkt. oznacza, że występują sprzyjające warunki do rozwoju sektora MŚP, natomiast wynik niższy oznacza, że warunki te są niekorzystne. Wartość wskaźnika na poziomie 47,7 pkt. po raz szósty z rzędu nie przekroczyła progu OR, co oznacza, że mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa widzą niewielkie szanse na rozwój w najbliższych miesiącach.

Blisko 60 proc. pytanym na potrzeby raportu kierowców potwierdziło podwyżki, a jedna trzecia zapewniła, że wysokość wypłat nie zmieniła się. Ubiegłoroczny wzrost kosztów pracy spowodowany był wojną na Ukrainie i odpływem kierowców, rosnącą inflacją oraz wprowadzeniem kolejnych przepisów Pakietu Mobilności.

Wynagrodzenia rosną wraz z doświadczeniem. Przy rocznym stażu zarobki wynoszą 7150 zł, przy ponad 10-letnim 8 tys. zł. 82 proc. ankietowanych pracuje u jednego pracodawcy mniej niż 5 lat. Kierowcy busów zarabiają średnio 5172 zł (średnia), zaś mediana ich zarobków wynosi 4400 zł.

Zadowoleni proporcjonalnie do wypłat

Badania PITD pokazują, iż 80% kierowców jest zadowolonych z wykonywanej pracy. Wśród zarabiających 7700 zł (mediana) lubiących pracę było 80 proc. respondentów, zaś wśród kierowców zarabiających 7500 zł odsetek lubiących pracę wynosił 20%.

W stosunku do zeszłorocznego raportu widać kilkuprocentowy wzrost poziomu satysfakcji z podejmowanej pracy – 8%. Powodem zadowolenia jest dla kierowców poznawanie nowych miejsc, elastyczne godziny pracy, a najmniej beneficji. Największym wyzwaniem dla kierowców jest jednak rozłąka z najbliższymi, co powoduje, iż praca staje się często niewygodna.

Przedsiębiorcy oferują kierowcom także dodatkowe korzyści: blisko 18 proc. ankietowanych może korzystać ze służbowego telefonu do celów prywatnych, 16 proc. ma dodatkowe ubezpieczenie, co ósmy korzysta z bonów okolicznościowych, świadczeń socjalnych i dopłat do dojazdów do pracy.

Z badania wynika, że 91 proc. pytanym kierowców ma umowy o pracę. Wśród ankietowanych 830 kierowców, 90 proc. prowadzi zestawy z naczepą, a 6 proc. busy (o dmc do 3,5 tony). Ponad połowa (53 proc.) pracuje w ruchu międzynarodowym, 8 proc. jeździ poza UE i 22 proc. w ruchu lokalnym. 69 proc. respondentów ma mniej niż 40 lat.

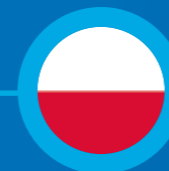
Zły czas na podwyżki

Dla przedsiębiorców parcie pracowników na wypłaty przychodzi w najtrudniejszym momencie. Według danych Trans Info indeksy stawek są niższe o połowę w stosunku do ubiegłego roku. Nawet marzec nie przyniósł poprawy sytuacji. Stawki cały czas znajdują się na opadającym kursie, a nadwyżka podaży taboru nad popytem utrzymuje się.

Recesja konsumencka jest coraz bardziej widoczna. – W lutym sprzedaż detaliczna spadła o 5% r/r oraz 3,6% m/m. Na plusie były tylko samochody, odzież i farmaceutyki, pozostałe kategorie jak paliwa czy meble i RTV/AGD odnotowały spadki. Wysoka inflacja zmniejsza siłę nabywczą



OPŁATY
DROGOWE



e-TOLL + A4

e-TOLL w trybie odroczonej płatności przez Telepass

14 krajów = 1 urządzenie

OFERTA

Oferujemy korzystną umowę w trybie Post Pay:

- o gwarancja bezpieczeństwa;
- o szybka i bezbłędna rejestracja;
- o brak konieczności ciągłego monitorowania salda;
- o przejrzysty system fakturowania;
- o konkurencyjne warunki prowizyjne;
- o rabaty za korzystanie z płatnych dróg;
- o możliwość obniżenia kosztów poprzez usługę zwrotu podatku VAT zawartego w opłatach drogowych;



- POLSKA
- FRANCJA
- AUSTRIA
- BELGIA
- BUŁGARIA
- NIEMCY
- WĘGRY
- HISZPANIA
- PORTUGALIA
- SZWAJCARIA
- WŁOCHY
- DANIA
- SZWECJA
- NORWEGIA

1957

ZMPD

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>

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU ma 75 lat



Dokładnie 23 marca IRU obchodziła 75-lecie. Powołana w Genewie przez 8 krajowych stowarzyszeń transportowych, aby odbudować transport i wymianę handlową w powojennej Europie, jest mocnym głosem branży transportu drogowego.

Robert Przybylski

Prezes ZMPD Jan Buczek podkreśla wyjątkową rolę, jaką odegrało IRU wytyczając przez wiele dziesięcioleci kierunki rozwoju transportu drogowego. Jako globalny gwarant w systemie TIR w bardzo trudnym, powojennym czasie stała się promotorem międzynarodowej współpracy, rozwoju i pokoju. System TIR do tej pory jest najbezpieczniejszym systemem gwarancji celnych. Konwencję TIR podpisała także Polska, a krajowym gwarantem jest ZMPD, które zostało przy-

jęte do IRU podczas wiosennej sesji 23 kwietnia 1958 roku. Od 2013 roku Jan Buczek był 5 razy wybierany do Prezydium IRU. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego działa w blisko 80 krajach całego świata.

Powojenna odbudowa

Politycy i działacze gospodarczy zniszczonych wojną krajów Europy Zachodniej poparli ideę międzynarodowej współpracy. Stopniowo obniżali cła i wprowadzali ułatwienia w przepływie kapitału i dóbr, a nowa polityka administracyjnych ułatwień objęła także międzynarodowy transport samochodowy.

Na bariery w przewozach międzynarodowych jako pierwsi natrafili właściciele szwedzkich przedsiębiorstw autobusowych, którzy zaraz po wojnie wozili wycieczki na południe Europy. Poszukiwali kontaktu z towarowymi przewoźnikami holenderskimi, słynącymi z doświadczenia w przekraczaniu granic państw kontynentalnej Europy. Tak w Kopenhadze w 1947 roku narodził się Board for Coach and Truck Transport (BITAC). Jego członkowie wybrali na prezesa dr. F. Ernsta Spata (Holendra). Biuro BITAC powstało w Genewie, a sekretarzem generalnym został Szwed płk Carl Petersen.

W tym samym czasie inne organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportu drogowego z Francji, Belgii i Holandii postanowiły powołać międzynarodową organizację podobną do kolejowego UIC. Obie grupy dyskutowały między sobą kształt takiej organizacji i 25 lutego 1948 roku doszły w Brukseli do porozumienia, aby wspólnie stworzyć International Road Transport Union, czyli Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU.

Jako główny cel IRU wyznaczono reprezentację branży na forum międzynarodowym, a w szczególności przed powstałą w 1947 roku Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem Transportu Lądowego.

Umowę powołującą IRU podpisali 23 marca 1948 roku w Genewie przedstawiciele narodowych zrzeszeń z Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji i Wielkiej Brytanii. Już 16 lutego 1949 roku IRU uzyskała status pozarządowej organizacji konsultacyjnej, nadany przez EKG ONZ.

Tymczasowe ułatwienia

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

Zostały one podpisane w grudniu 1947 roku w oddzielnych turach. Umowę tranzytową podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry i Włochy.

Umowę o wolnym przepływie niebędącym tranzytem podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.

Umowę o ułatwieniu przewozów pasażerów podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy. Porozumienia były pomyslane jako tymczasowe, ważne do 1949 roku.



Szesnasty Światowy Kongres IRU w Oslo (Norwegia), 1978 rok. Mówcy na kongresie: Czapski (PL), Featherstone (UK), Dreskonfeld (D) i Ljunberg (S)

Panowała powszechna zgoda, że konieczne są ułatwienia w organizacji międzynarodowych przewozów pasażerskich. Rozumiano je jako transport tych samych osób tym samym pojazdem, a podróż zaczynała się i kończyła w tym samym miejscu.

W 1948 roku 14 krajów zgodziło się na swobodne wykonywanie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Oznaczało to, że do ich wykonywania nie było konieczne pozwolenie administracyjne lub było wydawane automatycznie. Warunkiem było spełnienie przez kraj wzajemności oraz podporządkowanie się prawu i regułom technicznym oraz administracyjnym danego kraju.

Usprawnienie przewozów towarów

Przewozy rzeczy były bardziej skomplikowane od pasażerskich, wymagały regulacji prawnych, celnych i technicznych oraz współdziałania przemysłu. Powstanie IRU umożliwiło sprawne prowadzenie konsultacji.

W ich wyniku powstały 16 czerwca 1949 roku dwie konwencje: o pojazdach użytkowych oraz o przewozie rzeczy drogami, które uprościły przewozy międzynarodowe. Ciężarówki z towarem (i autobusy z pasażerami) mogły wjeżdżać do obcego kraju bez płacenia cła za pojazd.

Kierowca wypełniał tryptyk i karnet CPD (czyli Carnet de passage en douane) – taki sam od 1913 roku wypełniali kierowcy podróżujący przez europejskie granice samochodami osobowymi. Z kolei tranzyt towaru ułatwił karnet TIR, który był odpowiednikiem karnetu CPD. Pomysł polegał na za-

stąpieniu celnych kontroli granicznych inspekcjami podczas załadunku i u celu.

Wielu przedstawicieli ministerstw finansów, celników i policji było sceptycznych co do możliwości uszczelnienia systemu zaproponowanego w Konwencji TIR z 1949 roku. Obawiali się, że zamiast ułatwić transport, zachęci przemysłowców do działania na wielką skalę. Dlatego administracje celne nie przejawiały entuzjazmu wobec nowego rozwiązania.

Przeważała jednak opinia Francuzów, że stary system jest nieprzydatny w powojennych warunkach, należy dać szansę nowym przepisom. Przekonywanie trwało ponad 2 lata i pierwszy przewóz rzeczy samochodami przez granicę pod osłoną karnetu TIR odbył się 9 stycznia 1952 roku. Do końca roku IRU rozprowadziło jeszcze 3 tys. karnetów TIR.

Z czasem okazało się, że nie nastąpiła fala kontrabandy, a celnicy są w stanie skutecznie kontrolować należności dla skarbu państwa. W 1960 roku przewoźnicy wykorzystali 100 tys. karnetów! Dwa lata wcześniej Komisja Transportu Lądowego EKG ONZ przygotowała Konwencję TIR, która weszła w życie 1959 roku.

Ułatwienia w transporcie międzynarodowym przyniosły wzrost obrotów handlu zagranicznego i rozwój gospodarki kontynentu. Już w 1952 roku Europa przekroczyła poziom gospodarczego rozwoju zanotowany w 1938 roku. W dekadzie lat pięćdziesiątych średni wzrost gospodarczy krajów Europy Zachodniej sięgnął 3,9 proc., gdy w okresie przemysłowego boomu 1870-1913 wynosił on 2,7 proc.

Nowa szefowa DKV Mobility w Polsce



10 pytań na start do Anny Biekionis, nowej Country Manager DKV Mobility w Polsce.

■ **Jak się pani czuje w nowej roli? Dla polskiego oddziału DKV Mobility to pierwsza taka zmiana po niemal ćwierć wieku prowadzenia firmy przez Michała Bałakiera.**

Podekscytowana i bardzo zapracowana, to na pewno. Jednak odpowiem też – zaskakująco spokojnie. Do tej roli przygotowywałam się od miesiący. A jeśli spojrzeć szerzej, na ludzi, klientów i relacje w firmie, to znacznie dłużej, bo wiele lat temu objęłam stanowisko menedżera zespołu. Dobrze wiem więc, gdzie jestem, z kim pracuję oraz jakie zadania przede mną stoją.

■ **Od jak dawna zna pani firmę?**

Pracuję tu od 22 lat. Można powiedzieć, że karta DKV towarzyszyła mi

od zawsze. Ale patrzę na ten czas przede wszystkim przez pryzmat zmian na rynku, „dojrzenia” wraz z klientami, którzy teraz dominują w przewozach międzynarodowych w całej Europie. Przeszliśmy razem zmiany systemów płatności, nowe technologie w opłatach drogowych, niejedyn krzyż i sporo zwycięstw. To szmat czasu i worek doświadczeń, które teraz bardzo mi pomagają.

■ **W firmie dużo się dzieje. Co rusz proponujecie klientom zupełnie nowe usługi, sieć się powiększa, wchodzić w obszar nowych technologii i telematyki. Jak odpowiada na to rynek?**

Dobrze, bo też zmieniły się czasy. Nasi klienci, po wyzwaniach ostatnich dwóch lat, stali się niezwykle elastyczni, szybko podejmują decyzje, powszechnie korzystają z nowinek technologii, z aplikacji, smartfonów, nowych usług. Są teraz bardziej otwar-

ci na doradztwo i wprowadzanie niestandardowych rozwiązań. Takie zmiany wymogły na nich – i na nas – czasy pandemii oraz wojny. Po prostu najlepiej poradzi sobie ci przewoźnicy, którzy nie bali się wyzwań, potrafili szybko przestawiać się na nowe rynki, trasy i towary.

■ **Czy stąd wzięło się dążenie DKV Mobility, tak wyraźne w ostatnich latach, by wprowadzać nowe usługi oparte na technologiach i partnerstwach? Nie tylko rozwijać sieć i skalę, ale też otwierać zupełnie nowe drogi?**

Z pewnością był to jeden z powodów. Sięgamy po nowe, ale też wzmacniamy rdzenne kompetencje, jak paliwo i opłaty drogowie. Rozwój sieci stacji paliw posuwa się do przodu, utrzymując nas na pozycji dostawcy największej, niezależnej od marek sieci akceptacji. Liczba standardowych stacji paliw wynosi dziś około 63 000 lokalizacji, a do tego już wiele lat temu postawiliśmy na paliwa alternatywne. Dziś możemy się pochwalić blisko 20 000 stacji, które umożliwiają tankowanie gazu LNG, CNG, LPG i wodoru.

Najnowszą odnogą stało się tworzenie infrastruktury dla aut na prąd, aby można przy pomocy jednej karty paliwowej rozliczać takie transakcje. Pokazujemy, że oferta DKV Mobility jest na równi kierowana do posiadaczy aut osobowych, jak i profesjonalnego transportu. W Polsce coraz bardziej popularne jest inwestowanie w całe floty elektryków, które są przyjazne dla środowiska i świetnie sprawdzają się w dużych aglomeracjach. Podpisujemy umowy z lokalnymi, ale i międzynarodowymi operatorami ładowarek, aby ich klienci mogli w łatwy sposób rozliczać koszty zasilania aut.

■ **Sieć punktów ładowania bardzo dynamicznie się rozwija. W listopadzie ubiegłego roku DKV Mobility podpisało umowę z polskim operatorem ładowarek Elocity.**

To prawda. Elocity dołączyło do nas z siecią 700 punktów. Wcześniej oferowaliśmy w Polsce ładowarki GreenWay, EV Plus, EV Box, LMS PL, Ionity czy PowerDot. Specjalna karta, której używamy do płatności za prąd - DKV Card +Charge - jest dziś akceptowana jako środek płatniczy na około 413 tysiącach stacji ładowania w całej Europie. Mamy w zespole kilku pasjonatów samochodów elektrycznych, więc staram się ich wspierać nowymi pomysłami na rozwój tego rynku.

■ **Obok paliwa, drugą ważną pozycję w kosztach transportu stanowią opłaty drogowie.**

W tym segmencie zaszły chyba największe zmiany. Kiedy dołączyłam do firmy pod koniec lat 90-tych, obsługiwaliśmy rozliczenia w ramach Telepass we Włoszech, który był jedynym nowoczesnym systemem poboru myta w Europie. Reszta działała na winietach lub różnego rodzaju biletach za przejazd. Osobiście towarzyszyłam wdrożeniu każdego nowego systemu, bo i DKV Mobility starano się oferować tam swoje usługi najszybciej, jak to możliwe.

Tak doszliśmy do nowej ery opłat drogowych - standardu EETS i jednej metody rozliczania myta w wielu krajach. To ogromny postęp. Dziś ta usługa jest u nas dostępna w 16 systemach poboru opłat w 13 krajach Europy za pośrednictwem urzędzenia DKV BOX EUROPE. Ostatnie rozszerzenie było w lutym - o mosty w Danii i Szwecji. Traktujemy wsparcie w rozliczaniu opłat drogowych przede wszystkim jako zdjęcie z barków przewoźników dużego tematu finansowego. Nie tylko ułatwiamy wszelkie formalności, ale też pilnujemy, aby typ i wysokość opłaty była najlepiej dobrana do danego rodzaju auta i przewozu. Ideą jest uproszczenie całego procesu, by klient nie marnował swoich zasobów i był bardziej konkurencyjny. Zapewniamy też zwroty VAT od transakcji za opłaty drogowo- a to kolejne źródło oszczędności.

■ **Właśnie, sprawa oszczędności. Zwroty VAT od paliwa i innych zakupów zostawiają sporo w kieszeni przewoźników. Czy z tego samego powodu DKV Mobility zdecydowało się zainwestować w telematykę?**

Od kilku lat dużo mówi się o platformie DKV LIVE.

Efektywność kosztowa to jedno z największych wyzwań naszych klientów. A DKV LIVE służy im jako platforma inteligentnych usług cyfrowych, które sprawiają, że mają swoją flotę jak na dłoni. Na tej platformie firmy mogą w czasie rzeczywistym sprawdzić, gdzie, kiedy i ile paliwa jest tankowane. Wszystkie transakcje są automatycznie rejestrowane, a system pomaga w nawigowaniu do stacji paliw - estymując czas, kiedy w danym pojeździe kończy się paliwo. Nazywamy to „cyfrowym zarządzaniem paliwem”. Dzięki połączeniu z telematyką możemy w czasie rzeczywistym śledzić każdy samochód na mapie, a już wkrótce - wysłać informacje do kierowcy. Albo też sprawdzać parametry silnika czy styl jazdy. Firmy oszczędzają dodatkowo dzięki cyfrowemu czytnikowi tachometrów. Myślę, że DKV LIVE to właśnie rodzaj serwisu na miarę swoich czasów - czerpie dane z wielu źródeł i systemów, aby klient mógł błyskawicznie robić z nich użytek. Mocno kibicuję rozwojowi tej usługi.

■ **Na stacjach DKV Mobility od niedawna można płacić zdalnie za pomocą smartfona. Czy to rozwiązanie się sprawdza?**

Tak, mamy coraz więcej takich stacji w całej Europie. Obecnie z funkcji APP&GO Mobile Payment można korzystać na około 4 000 punktów w Austrii, Belgii, Danii, Niemczech, Włoszech, Luksemburgu i Holandii. Płatności dokonywane są tu z poziomu aplikacji mobilnej DKV Mobility. Rozwiązanie to sprawdza się znakomicie, a klienci doceniają je za wygodę, bo nie trzeba wchodzić na stację tylko po to, by zapłacić.

■ **Zarządzanie firmą, która przeciera szlaki na tak wielu nowych polach, to niemałe wyzwanie. Jakie priorytety stawia pani przed polskim oddziałem?**

W centrum uwagi niezmiennie będzie klient. Staramy się wychodzić naprzeciw jego ciągle zmieniającym się potrzebom. Tak jak w poprzednich latach będziemy robić wszystko, aby mimo perturbacji w branży czuć, że ma przy sobie wiernego sojusznika i doradcę. Wspieramy naszych klientów w optymalizacji kosztów paliwa, bo z każdym powiększeniem sieci mamy



na tym polu większe możliwości. Chcemy też być pierwszym partnerem rozliczania opłat drogowych – w systemach i krajach zgodnych z EETS. Ale też tam, gdzie musimy korzystać z innej infrastruktury, czego przykładem jest wprowadzony ostatnio Box Scandic na państwa skandynawskie. Planujemy też dalszy rozwój platformy DKV LIVE, szczególnie w zakresie transparentności i kontroli nad wydatkami kierowców. Wszystko po to, żeby klienci czuli się z nami bezpieczni i doceniani.

■ **Jaką ma pani na to receptę?**

Stawiam na swój zespół. To ludzie, z których część znam od ponad 20 lat, a do nich co roku dołączają osoby młode i dynamiczne, z ciekawością świata, eksplorujące nowe rozwiązania i pełne inicjatywy. W tej inności i różnorodności widzę największą siłę. Staramy się, aby każdy miał u nas możliwość rozwoju, a swoją pasją i zaangażowaniem dzielił się z klientami. Działamy zespołowo, przy płaskiej strukturze firmy, wspieramy siebie nawzajem. Nastawiamy się na wspólne szukanie rozwiązań i to samo robimy dla naszych klientów. Dobre opinie ze strony klientów są dla nas największym motorem do działania. Mają aspirację jest, aby wartości takie jak szacunek, odpowiedzialność i dążenie do celu znajdowały odzwierciedlenie każdego dnia w działaniach polskiego oddziału.

Przyczepy i naczepy coraz częściej z osobną telematyką



Do niedawna panowało przekonanie, że dla dobrej komunikacji z kierowcą wystarczy zainstalować telematykę na ciągnikach i większość przedsiębiorstw pomijała montaż telematyki na naczepach. To się jednak szybko zmienia. Naczepa jako jednostka ładunkowa stała się najlepszym zasobem do raportowania i przesyłania informacji dotyczących ładunku i transportu.

Webfleet Solutions Poland

Coraz częściej mamy do czynienia z rozwiązaniami kompleksowymi i to właśnie one – zdaniem dostawców naczep mają największą przyszłość. Naczepy zaopatrzone są w pakiet telematyczny: monitorowanie ciśnienia w oponach, wspomaganie podjazdu do rampy oraz rozbudowany system zabezpieczeń nadwozia chłodni (monitorowanie położenia geograficznego, drzwi, temperatury chłodzenia, "kondycja" agregatu chłodniczego i stan sprzęgu). Telematyka dla naczep podąża też za trendem obserwowanym w innych dziedzinach, zaczynają dominować rozwiązania dla urządzeń mobilnych.

W odpowiedzi na zainteresowanie i potrzeby klientów rynek przyczep i naczep dynamicznie się rozwija, a ich sprzedaż w Polsce wciąż rośnie. W styczniu i lutym 2023 zarejestrowano 3606 nowych przyczep i naczep o dmc powyżej 3,5 t. Jest to rezultat o 52 % wyższy od osiągniętego rok wcześniej. W rankingu marek prowadzi Schmitz Cargobull (822 sztuk, +87 %) przed KRONE (754 sztuki, +31 %) i Wieltonem (610 egzemplarzy, +74 %). Te Dobre wyniki segmentu przyczep i naczep są skorelowane z dynamicznie rozwijającym się rynkiem ciągników samochodowych, który osiąga-

nął w lutym br. trzeci miesięczny rezultat (1894 sztuki, +50 %) odkąd rynek ten jest monitorowany.

Wyposażenie naczep i przyczep w osobne systemy telematyczne pozwala na bardziej elastyczne zarządzanie transportem i odpowiada na potrzeby zlecających. Firmy mogą monitorować pozycję naczep, a dzięki funkcji łączenia z ciągnikami (z ang. coupling) mają całkowitą pewność, że właściwe naczepy zostały przypisane do odpowiednich pojazdów, znajdują się na właściwych trasach i realizują odpowiednie zamówienia. Zarządzający flotą może podejrzeć widok trasy i dostarczyć dokładne dane klientom, a dzięki natychmiastowym powiadomieniom o wykryciu ruchu czy przekroczeniu granic wyznaczonego obszaru może zwiększyć bezpieczeństwo usługi. Poza wyświetlaniem bieżącej pozycji naczepy na mapie, telematyka dla naczep daje także możliwość nadzorowania poszczególnych parametrów technicznych pojazdu. Zarządzający flotą ma wgląd w dane dotyczące wydajności ich wykorzystania i może łatwo planować prace serwisowe, tak by unikać niepotrzebnych przestoju i utrzymać wysoką wartość parku flotowego. Zadania konserwacyjne mogą być organizowane w oparciu o drogomierz, czas pracy lub datę ostatniego przeglądu. Telematyka naczep jest też "strażni-

kiem" ponieważ zapobiega ingerencjom ze strony nieuprawnionych osób. Coraz bardziej liczą się odpowiednie certyfikaty świadczące o tym, że dana naczepa spełnia tego rodzaju wymagania (np. TAPA-TSR; Transported Asset Protection Association- Trucking Security Requirements).

Z jeszcze szerszymi wymaganiami spotykają się firmy oferujące transport przy pomocy naczep do przewozu towarów w temperaturze kontrolowanej, takich jak żywność, kwiaty, farmaceutyki, chemikalia. Zlecający i odbiorcy takich towarów oczekują pełnego monitoringu od producenta do konsumenta po to, by mieć pewność, że produkty nie straciły cech organoleptycznych bądź wartości fizykochemicznych. Rozwiązania dla chłodni bazują na zestawie certyfikowanych czujników temperatury rozmieszczonych równomiernie w przestrzeni ładunkowej naczepy. Przesyłają informacje o temperaturze w komorach naczepy bezpośrednio do systemu centralnego. Przebieg temperatur jest udokumentowany, stanowiąc jednocześnie potwierdzenie przewozu towaru w optymalnej temperaturze dla odbiorcy końcowego.

Telematykę dla naczep można zakupić osobno lub, w przypadku planowania rozbudowy floty, zdecydować się na naczepy z już wbudowanymi systemami. Niektórzy producenci oferują swoje,



autorskie rozwiązania, a część korzysta z systemów oferowanych przez dostawców telematycznych. Takim przykładem jest min. Wielton, który wyposaża swoje naczepy min. w telematykę Webfleet, pozwalającą za pomocą urządzeń Link 340 i usługi monitoringu i zarządzania zasobami Webfleet Asset Tracking monitorować potrzebne parametry. System pomoże usprawnić planowanie prac serwisowych w oparciu o drogomierz, czas pracy lub datę ostatniego przeglądu. W zależności od potrzeb przewoźnika system można rozbudowywać o dodatkowe funkcjonalności zapewniające odczyt danych o otwarciu przestrzeni ładunkowej czy temperatury przewożonych produktów. Tak wyposażone naczepy trafiły już na rynek polski i włoski.

Zarządzanie dużą liczbą naczep, przypinanych w trakcie całego procesu transportowego i zapewnienie bezpieczeństwa oraz wiarygodnych danych o przewożonym ładunku jest szczególnym wyzwaniem, dlatego firmy transportowe coraz częściej sięgają po telematykę dla naczep. Bardzo dynamicznie rozwija się także rynek najmu naczep i dla nich takie rozwiązania są praktycznie niezbędne – mówi Dariusz Terlecki, Dyrektor Regionalny Poland & EE, Webfleet.

Z Webfleet Asset Tracking korzysta Omega Transport. Jest to operator oferu-

jący szerokie spektrum usług transportowych obejmujących transport drogowy, morski, lotniczy, kolejowy, chłodniczy, FTL i LTL na terenie 21 krajów Unii Europejskiej wraz z Bałkanami, Szwajcarią i Wielką Brytanią. Firma dysponuje zróżnicowanym taborom, w tym naczepami standard, mega, double decker, open-box, naczepami podkontenerowymi i chłodniami.

Optymalizacja procesów transportowych ma ogromny wpływ na poprawę wszystkich procesów logistycznych w firmie – od działów zakupu, przez planowanie produkcji, aż po procesy magazynowania wyrobów gotowych i ich dystrybucję. Dzięki zastosowaniu transferu danych przez API, Webfleet umożliwia optymalizację tych procesów. Klienci Omega Transport będą mogli na bieżąco i w czasie rzeczywistym sprawdzać gdzie znajduje się ich ładunek i będą mogli określić kiedy znajdzie się w miejscu docelowym (Estimated Time of Arrival – ETA) – mówi Adrian Willis, Dyrektor operacyjny w Omega Transport.

Flota naczep Omega Transport posiada już pierwszą partię 100 zainstalowanych urządzeń telematycznych. Montaż został wykonany w planowanym czasie 1 miesiąca. W styczniu b.r. odbyły się pierwsze szkolenia z obsługi platformy Webfleet, wdrożono pierwsze raporty pozwalające ocenić efektywność floty naczep oraz

zrealizowano prace przy integracji z TMS. Platforma Webfleet dostarcza nam wymaganych danych pozycyjnych pozwalających optymalizować procesy logistyczne i zwiększać bezpieczeństwo towarów transportowanych przez flotę Omega Transport. Optymalizacja procesów przyczynia się także do ograniczenia emisji CO2. Dodatkowo system Webfleet jest łatwy i przyjazny w obsłudze – podsumowuje Adrian Willis.

Segment usług telematycznych dla przyczep i naczep będzie się dalej dynamicznie rozwijał z wielu powodów. Rosnące wymagania odnośnie jakości usług wymaga pełnego wglądu w proces i warunki transportu. Bez względu na to czy przewożoną jednostką ładunkową jest naczepa lub kontener, podróżujące bez ciągnika, klienci firm transportowych oczekują bieżącego dostępu do informacji dotyczących ładunku. Dla producentów systemów telematycznych to duża szansa na rozwój ponieważ branża naczepowa w Europie wciąż wykorzystuje systemy telematyczne w ograniczonym zakresie. Obecnie najczęściej używane są systemy służące do lokalizacji i śledzenia pojazdów, jednak rośnie także zapotrzebowanie na funkcjonalności związane z bezpieczeństwem, skutecznym monitorowaniem i optymalizacją wykorzystania zasobów.



Star 21 z kabiną N23 (karbidówką) podczas badań BKPMot w połowie lat 50.

Fot. PIMot

Ciężarówka z wielkich planów

Zaprojektowana dla wojska ciężarówka szosowa weszła do produkcji na dwa takty, a model 21 był przejściowy.

Robert Przybylski

Plan 6-letni przewidywał szybką rozbudowę przemysłu zbrojeniowego i wojska. Rząd wznosił nowe fabryki, z obsługą których kolej nie dawała sobie rady, i rosło znaczenie przewozów drogowych. Podczas planu 6-letniego w latach 1950-1955 przewozy towarowe wzrosły z 11 mln do 49 mln tkm; praca przewozowa ze 190 mln tkm do 1,1 mld tkm. W 1955 roku transport drogowy wykonał 18 proc. wszystkich przewozów towarowych w kraju.

W okresie 1950-1955 park ciężarówek powiększył się o 255 proc. Rozrósł się także przewoźnik publiczny, czyli Państwowa Komunikacja Samochodowa. Pomiędzy 1950 i 1955 rokiem wielkość parku samochodowego PKS wzrosła o 70 proc., przewozy pasażerskie o 108 proc. (z 69 mln do 143 mln osób rocznie), a liczba linii zwiększyła się z 720 do 1835.

Z braku samochodów duże znaczenie w pracy PKS miały zaprzęgi konne. Np. w 1950 roku łódzki PKS miał 122 autobusy, 207 samochodów ciężarowych, 58 przyczep i 94 zaprzęgi konne. Woźnice brali nawet udział w ruchu stachanowców. Z braku nowych

samochodów w PKS pracowało 35 tysięcy koni. Brakowało także autobusów, dlatego w komunikacji pasażerskiej tak często był spotykany Star 20 przystosowany do przewozu osób.

Samochodów ciężarowych potrzebowało także wojsko. W latach 1952-1953 powstały pierwsze zmotoryzowane związki taktyczne piechoty. W 1953 roku w stosunku do początku 1949 roku wojsko powiększyło przeszło 3-krotnie flotę samochodów ciężarowych - do 18 tysięcy.

Star-20 nie spełniał wymagań wojska z uwagi na niedostateczne własności trakcyjne, konstrukcyjne i materiałowe. W pismach do wicepremiera

i przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Hilarego Minca, wicepremiera i ministra obrony narodowej Konstanty Rokossowski krytykował jakość Starów-20 i alarmował, że jest ona coraz niższa.

Star 21 na poligonie

MON zakładało, że, wzorem radzieckiego ZiS 150, odświeżony Star powinien otrzymać 5-stopniową skrzynię biegów i przejść modernizację, która ułatwi użytkowanie tego modelu. Ministerstwo planowało, że nowy A21 stanie się środkiem transportu dla wszystkich rodzajów wojsk.

Zarząd III Głównego Zarządu Planowania Uzbrojenia i Techniki Wojskowej opracował warunki techniczne modernizacji Stara 20 oznaczone WTW/A-110, a wiceminister obrony narodowej zatwierdził je 24 kwietnia 1952 roku. Wojsko liczyło na 100-konny samochód, który będzie dzielił silnik z opracowanymi równocześnie ciągnikami artyleryjskimi i zostanie wprowadzony do produkcji razem z nimi w 1956 roku.

Już w lipcu 1952 roku Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego przygotowało dokumentację techniczną na partię prototypową A21. Szefostwo Służby Samochodowej MON zaaprobowało ją i zamówiło w Zakładach Starachowickich 10 prototypów. Duża liczba podyktowana była pilnością zadania i miała przyspieszyć badania.

Prezentacja prototypu 4-tonowego Stara 21 odbyła się 20 listopada 1952 roku. Pierwsze prototypy A21 trafiły najpierw do badań w BKPMot, a na początku sierpnia 1953 roku na Poligon Naukowo-Badawczy Sprzętu Pancernego i Motoryzacji. Próby u odbiorcy potrwały do końca października, a 7 listopada 1953 roku komendant Poligonu inż. płk Skopiniec zatwierdził sprawozdanie z badań Stara 21.

Jak widać z dat, tempo prac nad A21 nieco osłabło, ponieważ model A21 był tylko jednym z kilku samochodów opracowywanych przez BKPMot i korzystających m.in. z 5-stopniowej skrzyni biegów, która była najpoważniejszą nowością modelu.

Pozostałe samochody to artyleryjskie ciągniki: półgąsienicowy Star SG-10 oraz terenowe A44 i A66. Te modele miały priorytet i dla pierwszego



Star 21 był ostatnim modelem fabryki wyposażonym w kierunkowskazy ramienne.

Fot. PIMot

Komitet Techniczny Szefostwa Służby Samochodowej MON przyjął 15 lutego 1954 roku prototyp Stara 21 jako podstawę do opracowania dokumentacji na serię próbną, po uwzględnieniu zmian uzgodnionych z BKPMot.

w kolejności prac SG-10 wojsko zamówiło dwie skrzynie bez nadbiegu i jedną z nadbiegiem. W trakcie prób półgąsienicowego Stara okazało się, że skrzynie z nadbiegiem są bardziej praktyczne, jednak konieczna jest modyfikacja przełożeń. Szczególnie źle zestopniowany był trzeci bieg, konstruktorzy zmienili w 1953 roku jego przełożenie z 2,055 na 1,815. W lutym 1954 roku BKPMot przesłał do Zarządu XIII Sztabu Generalnego projekt nowej skrzyni 5-stopniowej dla samochodów A21, SG-10 oraz A66. Konstruktorzy wzmocnili obudowę, która pękła w kilku przypadkach podczas badań A44 i A66.

15 lutego 1954 roku Komitet Techniczny SSS MON przyjął prototyp Stara 21 jako podstawę do opracowania dokumentacji na serię próbną, po uwzględnieniu zmian uzgodnionych z BKPMot. Biuro zgodziło się na przekazanie dokumentacji do 1 maja 1954 roku.

Wojsko przewidywało, że na przełomie II i III kwartału 1954 roku prototypy A21 będą już po badaniach i Zakłady Starachowickie wykonają w tym czasie serię próbną Stara 21 liczącą 20 sztuk.

Okazało się jednak, że pozostałe za-

łożenia modernizacyjne, jak zastąpienie gaźnika Solex radzieckim K49A, nie zdało egzaminu. Czesi musieli zakończyć bezumowną produkcję gaźników Solex i żeby ratować projekt, BKPMot opracował w trybie pilnym gaźnik G43, wzorowany na gaźnikach Zenith.

Zakłady Starachowickie podają, że w 1953 roku wyprodukowały ponad 300 Starów 21 i jeszcze drugie tyle w kolejnym roku, jednak była to cała czas produkcja pilotażowa. Dopiero po ustaleniu ostatecznej kompletacji w 1955 roku MON i Ministerstwo Przemysłu Maszynowego dały zielone światło do produkcji.

Nowość ze Starachowic

Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego pochwalił się publicznie nowością na łamach tygodnika Motor w sierpniu 1955 roku. Periodyk następująco opisywał Stara 21: „Moc będzie tylko nieznacznie zwiększona, a może nawet pozostanie na niezmiennym poziomie (85 KM), natomiast górne pierścienie tłokowe będą chromowane, a dolne cynowane. Zastosowano tuleje z żeliwa krzemowo-chromowego (silchrom). Stopy korbowo-

dów zostaną zaopatrzone w podkładki regulacyjne, wykonane z cienkiej blachy, umożliwiające dociągnięcie łożysk. Krzywki wału rozrządu otrzymają inny kształt, który wpłynie na wydłużenie okresu użytkowania sprężyn zaworowych i polepszy warunki napełnienia cylindrów mieszanką”.

Następnie w tygodniku wymieniano kolejne zmiany: „Układ chłodzenia otrzyma pompę wody o większej wydajności, pas wentylatora uniemożliwiający poślizg, zastosowany zostanie termostat i wskaźnik temperatury wody. W układzie smarowania pojawi się filtr dokładnego oczyszczania oleju, znany z silnika M20 Warszawa. W kabinie pojawi się także wskaźnik ciśnienia oleju, podobny do stosowanego w Lublinie. Udoskonalenie odwietrznika obniży temperaturę oleju w misce olejowej”.

Zgodnie z wymaganiami MON konstruktorzy korzystali w pierwszej kolejności z części stosowanych w GAZ. Dziennikarz Motoru wymieniał, że „Star otrzyma znane z Lublina pompy paliwa, które są łatwe do obsługi i naprawy. Powiększony do 150 l zbiornik paliwa zostanie przesunięty z prawej na lewą stronę, dzięki czemu będzie można napełniać go z ruchomego dystrybutora. Korek wlewu paliwa jak z Lublina, tj. dwuzaworowy zupełnie szczelny, uniemożliwiający wydostawanie się ze zbiornika oparów paliwa. Podczas upałów parowanie paliwa przyczyniało się do powstawania dużych ubytków benzyny”.

W wałach napędowych drogą stal stopową zastąpiono tańszą stalą węglową z indukcyjnym hartowaniem czopów. Motor zapewniał, że „Lepsze materiały wydłużą przebieg donaprzączy z 30 tys. do 80 tys. km. Hamulec ręczny będzie działał na wał napędowy, nie na koła tylne. Z uwagi na zwiększenie ładowności do 4 ton wzmocnione są przednie resory”.

Zgodnie z życzeniem wojska konstruktorzy wyprowadzili rurę wydechową na bok („zniknie zasysanie spalin pod plandekę”). Hak holowniczy zapożyczyli z Lublina, ze sprężyną śrubową i zastosowali płaski, maszynowy zderzak z przodu, na czym zależało wojsku.

Motor zapowiadała, że pierwsze kabiny będą z głębokotłocznej blachy, następnie zostaną zastąpione uproszczoną szoferką zwaną „karbidówką”.

Motor zastrzegł jednak, że „Nowa kabina kierowcy otrzyma uszczelnienie i izolację przynajmniej na suficie. Szyby przednie otwierane na zewnątrz będą miały prowadnice, umożliwiające ustawienie okien w dowolnym położeniu. Szyby w oknach będą opuszczane”.

Na koniec periodyk zaznaczył, że pojawi się 5-stopniowa skrzynia biegów z nadbiegiem (0,845), zaś tylny most otrzyma przełożenie 7,17 zamiast 6,13. „Zmodernizowany Star będzie mógł holować 3-tonową przyczepę. Na czwartym bezpośrednim biegu samochód będzie miał większą siłę pociągową niż dotychczas” - opisywano. W jeździe solo, po płaskim, na piątym biegu spali mniej od Stara 20.

Na wniosek wojska konstruktorzy zastosowali 2-pięścieniowe koła, a nie jednopięścieniowe jak w Starze 20, oraz amortyzatory osi przedniej i pewniejsze prowadzenie resorów.

Przy okazji wymaganej przez wojsko modernizacji Ministerstwo Przemysłu Maszynowego pomyślało o potrzebach eksportowych, szczególnie do krajów cieplejszej strefy. Dla tych rynków inżynierowie BKPMot odsunęli chłodnicę od wentylatora i dodali pierścieni osłaniający. Zmienili osłonę wlotu powietrza i kształt obłachowania silnika dla ułatwienia przepływu powietrza, dodali także roletę chłodnicy i termostat.

Udoskonalili konstrukcję pompy olejowej, układu paliwowego i gaźnika. Wprowadzili odpowietrzenie komory korbowej dla zapobieżeniu wyciekom oleju. W 1956 roku czeskie gaźniki Solex zastąpili produkowanymi w Łodzi gaźnikami G-43. Silnik jednak nadal miał 85 KM, ponieważ inżynierowie cały czas pracowali nad mocniejszą jednostką.

Do produkcji

Poważne zadanie czekało Fabrykę Samochodów Ciężarowych, zakład musiał przygotować masową produkcję nowej skrzyni biegów. Docelowa wydajność fabryki wynosiła 25 tys. aut rocznie i taką przepustowość musiały mieć maszyny. Ważna była też wysoka jakość i powtarzalność, bo wojsko zapowiedziało, że nie odbierze produkcji niezgodnej z dokumentacją i przygotowywało w FSC stałą komisję odbiorczą, nazwaną przedstawi-

cielstwem wojskowym.

W styczniu 1956 roku Główny Mechanik FSC inż. Jan Nejthardt i jego zastępca Augustyn Wieczorek opracowali założenia konstrukcyjne i przygotowali rysunek koncepcyjny nowego agregatu do obróbki obudowy skrzyni 5-stopniowej. Gazeta zakładowa „Budujemy samochody” podkreślała, że „niewiele było ludzi, zarówno wśród naszej załogi, jak i Centralnego Zarządu, którzy wierzyliby szczerze w możliwość wykonania tego agregatu własnymi siłami. Zespół konstruktorów: Wieczorek, Glibowski, Wójcik, Pilecki, Molenda, Getlicer i Kowalik pod kierownictwem Nejthardta opracował dość szybko potrzebne plany i umieścił zamówienia w poszczególnych wydziałach”.

Fabryczny tygodnik dodawał, że „Dzięki wysiłkom Modelarni, Odlewni, Narzędziowni, a przede wszystkim Wydziału Remontowego, remontowcy pod kierunkiem tow. Szwaczki ukończyli już na początku grudnia 1956 roku montaż agregatu. Jeszcze brak było ostatecznej „kosmetyki” maszyny, a już przystąpiono do produkcji skrzyni. Agregat otrzymał „kosmetykę” w pełnym ruchu”.

Periodyk FSC podkreślił, że „Jeden z członków kierownictwa Centralnego Zarządu Produkcji Samochodów stwierdził, że jest to „majstersztik”. Takiej maszyny FSC nie nabyłaby nigdzie w kraju i za granicą, na dodatek nie ma dewiz. Pierwotnie koszt agregatu miał wynieść 1,3 mln zł, ale ostatecznie będzie to 1,1 mln zł”.

Na tej maszynie w grudniu ruszyła produkcja seryjnych obudów i od grudnia 1956 roku FSC liczyła oficjalny początek produkcji zmodernizowanego Stara. Tamtego miesiąca z fabryki wyjechało 5 pierwszych Starów 21. W styczniu 1957 roku nowych modeli było 100, a w kolejnym 200. Nie otrzymały one jednak zmodernizowanego silnika. Pod maską cały czas pracował znany ze Stara 20 silnik S42 z wylewanymi panewkami.

Jednocześnie zakład wygaszał produkcję modelu 20, którego w 1957 roku wypuścił 3 tysiące. Resztę, czyli blisko 7 tysięcy, stanowiły nowe Stary. Główny Konstruktor FSC Adam Trzciniński zapowiadał od 1957 roku wdrożenie do produkcji wersji pochodnych Stara 21.

Józef Szafranec z Działu Głównie-



Testy prowadzono w znacznej części po gruntowych drogach.

go Konstruktor (TK) podkreślał, że na początku 1957 roku konstruktorzy zunifikowali ramy Stara 21 z pochodnymi, dzięki czemu liczba asortymentu ram zmalała z 6 na 3, co ułatwiło pracę ramowni, magazynu i montażu.

Trzciniński ujawnił, że prototyp Stara 21L z wydłużonym o 85 cm rozstawem osi ukończył próby z wynikiem pozytywnym i należało oczekiwać jego produkcji w 1958 roku, co akurat nie ziściło się.

Cywilni odbiorcy

Na długą wersję niecierpliwie czekało Ministerstwo Przemysłu Spożywczego, które było największym klientem FSC. Szef Departamentu Transportu MPS Marek Chamiec ocenił dyplomatycznie, że Stary są „dobre, ale kabiny nieszczelne i zimne, a latem gorące. Sprzęgła, skrzynie biegów, hamulce – to główne bolączki. Ile Starów, tyle kłopotów z hamulcami.

I do tego te nieszczęsne regulatory napięcia. Mamy też bardzo poważne zastrzeżenia do mocowania tylnej klapy. Popatrzcie, ile wozów, tyle wzmocnień. W Starze C60 hak zaczepów jest za mały, język również za krótki, wobec czego bardzo często zdarzają się wypadki odcepienia”, wymieniał Chamiec.

Ciągnął dalej w rozmowie z zakładową gazetą FSC w artykule pt. Budujemy samochody w styczniu 1957

roku: „Nasz przemysł uważa, że Star to jeden z najlepszych samochodów, choć są tacy, którzy za żadne skarby nie chcą Starów i wolą Lubliny, albo uważają, że ma za małą nośność. My tylko twierdzimy, że ma za małą pakowność. Powinien mieć zdecydowanie większą skrzynię ładunkową. Wszelkie samochody przy przewozie konwi z mlekiem wykorzystywane są tylko w 70 proc., musimy sami przerabiać skrzynie, a to ciągnie za sobą koszt”, wskazywał szef departamentu.

Przypominał, że „Zdarza się nagminnie, że odbierane z fabryki wozy za bramą wysiadają. Oczywiście są to drobne defekty, dają się one usuwać natychmiast, ale naprawdę nie świadczą dobrze o was jako o producencie samochodów”.

Na zmodernizowany model czekał też Dział Eksportu starachowickiej fabryki, którego kierownik Eugeniusz Haman przyznawał, że do tej pory eksport odbywał się tylko do Iranu, gdzie trafiły Stary 20 ze wzmocnionymi resorami przednimi i ulepszonym filtrem powietrza. Po doświadczeniach z przegrzaniem samochodami FSC i Motoimport nie chciały sprzedawać Starów 20, tylko 21. „Produkcja nowego modelu rusza bardzo opieszale, 15 marca powinniśmy rozpocząć akwizycję Stara 21 w Norwegii, Finlandii, Egipcie, a 20 marca w Argentynie. Popyt na Stary w wymienionych krajach szacowany jest na 1000 sztuk.

Eksport w 1957 roku może przynieść 2,27 mln zł wpływów dewizowych, z czego 1,14 mln zł trafi na inwestycje oraz 1,71 mln zł na nagrody dla załogi” - podliczał Haman.

Motoimport przygotował całą akcję akwizycyjną, wiosną 1957 roku wystawił ciągnik z cysterną w Lipsku, a w drugim półroczu Stary 21 pokazał w Damaszku, Trypolisie, Wiedniu, Sao Paulo i Zagrzebiu.

Akcja przyniosła umiarkowany sukces. Eksport w 1958 roku sięgnął 1,6 tys. sztuk, a głównymi odbiorcami były Chiny, Bułgaria i nowa w tym gronie Hiszpania. Madrycka firma Commercial Star SA kupowała Stary 21 z kielecką kabiną, bez silnika, a następnie wyposażała je w 90-konne silniki Barreiros Diesel EB. Hiszpanie ocenili te auta jako najgorsze na rynku, więc importer zniknął po zakupie kilkudziesięciu podwozi Stara.

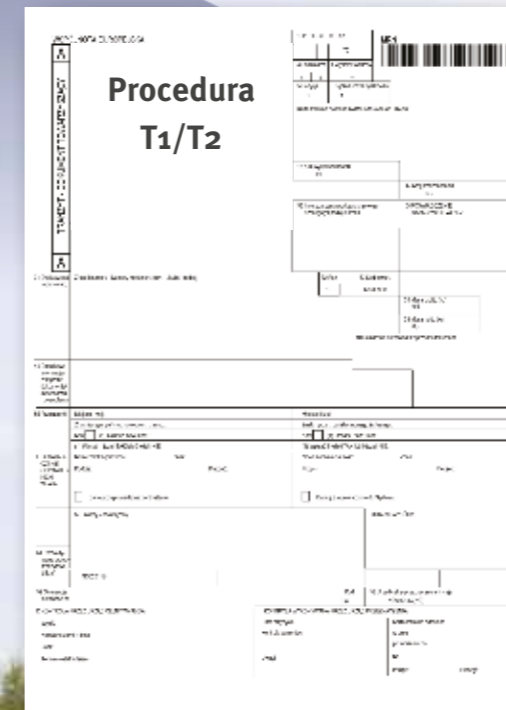
Także na krajowym rynku Star 21 szybko zniknął ze sprzedaży. W 1959 roku produkcja sięgnęła 9,4 tys. sztuk (była o 100 samochodów mniejsza niż rok wcześniej), w kolejnym fabryka przekazała klientom ostatnie 24 sztuki. Model 21 okazał się przejściówką do docelowego Stara 25. Łącznie FSC wyprodukowała przez ponad 4 lata 27 tys. Starów 21, niemal dwa razy mniej niż Stara 20.

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY



ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS



Procedura TIR
tel. 22 536 10 38, 32
e-mail: tir@zmpd.pl



Procedura T1/T2
tel. 22 536 10 40, 29, 36, 44
e-mail: transit@zmpd.pl

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl



Mercedes-Benz TruckTraining
to trójka wieloletnich profesjonalnych trenerów:
Marek Wawer, Ireneusz Chłopek i Ryszard Górski



Mercedes-Benz TruckTraining – zawodowcy dla zawodowców

Coraz bardziej zaawansowane systemy na pokładzie Actrosa w ogromnym stopniu ułatwiają kierowcy pracę. Jednak to od jego motywacji i umiejętności wykorzystania ich w praktyce zależy, czy jazda będzie faktycznie bezpieczna i oszczędna. W tym zakresie już od 22 lat wspierają klientów w Polsce profesjonalni trenerzy z Mercedes-Benz TruckTraining

Producent ciężarówek z gwiazdą oferuje swoim klientom usługi profesjonalnych trenerów już od 45 lat. W Polsce pierwsze szkolenia w zakresie bezpiecznej i ekonomicznej jazdy pojawiły się w ofercie 22 lata temu, pod nazwą Trucker Academy, zmienioną w 2018 na Mercedes-Benz TruckTraining. Od tego czasu są stale dostosowywane do aktualnych potrzeb klientów oraz rozwijającej się technologii. Trenerzy przeszkolili już łącznie ok. 16,5 tysiąca kierowców w Polsce i nie tylko.

– W grudniu 2022 roku organizacja, której jesteśmy częścią, Mercedes-Benz Trucks Polska, zmieniła nazwę na Daimler Truck Polska i zbiegło się to w czasie również z pewną ewolucją, którą przechodzi Mercedes-Benz TruckTraining – mówi Ireneusz Chłopek, TruckTraining Expert, koordynujący pracę trenerów. Do niedawna, we wszystkich kwestiach dotyczących szkoleń klient był kierowany przez dealera do Mercedes-Benz TruckTraining. – Chcemy jednak być bardziej dostępni dla klientów, dlatego począwszy od lutego zaprosiliśmy naszą sieć dealerską do szerszej współpracy. Wyszliśmy z założenia, że doradcy handlowi najlepiej znają potrzeby i problemy związane

z umiejętnościami kierowców w firmach, które obsługują. W ten sposób możemy podnieść jakość i liczbę szkoleń oraz rozszerzyć ofertę. Nasi trenerzy mogliby szkolić rocznie nawet 2000 kierowców i do takiego poziomu chcielibyśmy dojść, zajmując się już tylko samą realizacją treningów.

Zmiana sposobu zarządzania procesami szkoleniowymi wiąże się także z większymi możliwościami, jeśli chodzi o różnorodność treningów. Mercedes-Benz TruckTraining stale ma w ofercie trzy podstawowe typy szkoleń:

- Driver Training – w formie wykładu
- Eco Training – najpopularniejsze szkolenie z eco drivingu, składające się z trzech modułów, w tym dwóch praktycznych
- Eco OnBoard Training – szkolenie praktyczne w formie indywidualnego coachingu kierowcy

– Nawet w ramach tej podstawowej oferty mamy jeszcze dwa dodatkowe szkolenia: pierwsze, które przeprowadzają także Truck Experti dealera podczas wydania pojazdu, oraz Efficiency Guide, które jest bardzo dobrym uzupełnieniem i kontynuacją Eco Trainingu – wyjaśnia Ireneusz Chłopek. – Tu wykorzystujemy,

przewoźnik nr 84

podobnie jak w przypadku pozostałych praktycznych treningów, dane z systemu telematycznego Fleetboard i monitorujemy zdalnie pracę kierowców przez 4 tygodnie, a następnie raz w tygodniu omawiamy z kierowcami wyniki telefonicznie. Służą to z jednej strony utwierdzeniu kierowcy w prawidłowych nawykach albo korygowaniu na bieżąco ich błędów.

To jednak nie wszystko, co Mercedes-Benz TruckTraining ma do zaoferowania. W tym roku pojawia się w ofercie również szkolenia „skrojone na miarę”, opracowane z myślą już nie tylko o przewoźnikach, ale także firmach komunalnych, budowlanych oraz bardziej specjalistycznym transporcie, np. paliw płynnych. W tym wypadku, inaczej niż podczas szkoleń Eco Training oraz Eco OnBoard Driving, trenerzy będą wykorzystywać pojazdy klientów.

– Po dwóch trudnych latach widzimy wyraźnie, że podejście klientów do doskonalenia umiejętności kierowców mocno się zmienia – podkreśla Ireneusz Chłopek. – Ma to związek z rosnącymi cenami paliw, ale także coraz większą świadomością, jak wiele zależy od właściwego wykorzystania nowoczesnej technologii, którą oferujemy, m.in. inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control, MirrorCam oraz systemu telematycznego Fleetboard. Bezpieczna i ekonomiczna jazda oznacza też niższe koszty eksploatacji i dłuższą żywotność pojazdu, a to wszystko ma dziś duże znaczenie dla firm transportowych.

Przed trenerami Mercedes-Benz TruckTraining niebawem pojawią się także zupełnie nowe wyzwania związane z debiutem eActrosa, którego można będzie zamawiać już od lipca. W tym wypadku wydanie pojazdu, które obecnie trwa 2-4 godzin, zajmie już prawie cały dzień i będzie połączone nie tylko z jazdą demonstracyjną, ale i krótkimi jazdami samych kierowców. – Jedno jest pewne – choć rola kierowcy będzie się zmieniać i jego zakres kompetencji również, to z całą pewnością firmy będą potrzebować coraz lepiej wyszkolonych kierowców, a dbałość o ich rozwój oraz motywację jest jednym ze sposobów, by ich zatrzymać w firmie. W tym zakresie możemy z pełną odpowiedzialnością zapewnić naszym klientom skuteczne rozwiązanie i pełne wsparcie – teraz i w przyszłości – podsumowuje Ireneusz Chłopek.



Wydanie pojazdu
pozwala zapoznać się dokładnie z samochodem

Ireneusz Chłopek:
mamy możliwość przeszkolić nawet 2000 kierowców rocznie



Spedytor ma obowiązek informowania o limitach odpowiedzialności w prawie przewozowym!

Spedytor miał świadomość, że przedmiotem przewozu mają być dzieła sztuki, co wskazywało, że towar ten jest wart wielokrotnie więcej niż maksymalne przysługujące odszkodowanie, które wynika z górnego limitu.

LUTZ ASSEKURANZ

Informowanie o limitach odpowiedzialności to obowiązek spedytora

Prawie codziennie zdarza się, że poszkodowani są niezadowoleni z odszkodowań opartych na limicie kilogramowym, które dominują na gruncie prawa transportowego. Nie jest to złe samo w sobie – ale staje się problematyczne, gdy okoliczność ta jest dla poszkodowanego zaskoczeniem, na przykład dlatego, że jest on nowicjuszem w branży lub konsumentem. W takiej

sytuacji, bez zrozumienia problemu, o władnięci różnymi negatywnymi emocjami, czynią oni spedytorowi lub przewoźnikowi zarzuty, a niejeden z nich próbuje potem powoływać się na „błędne doradztwo”, co ma rozszerzyć roszczenie odszkodowawcze – w końcu w dzisiejszych czasach na wszystko trzeba znaleźć winnego.

Lekki i cenny ładunek wymaga większej staranności

W dobitny sposób pokazała to sprawa z roku 2012. Z Austrii do RPA miały zostać wysłane dzieła sztuki wykonane z porcelany pochodzącej z manufak-

tury Augarten. Zapytawszy o usługi zewnętrzne, jakie byłyby w tym przypadku potrzebne, spedytor zaproponował osobie zainteresowanej towarem (będącej jednocześnie zleceniodawcą) – konsumentowi, który był wyraźnie niedoświadczony – „transport po stałej stawce kosztów przewozu” w wysokości 1500 EUR, na co potencjalny klient zgodził się. Spedytor – który nie znał dokładnej wartości przesyłki – oprócz samego transportu musiał zadbać o opakowanie, odbiór towaru i załadunek.

Przedmioty te były przechowywane w dwóch kartonach z zabezpieczeniem drewnianym, pełniącym rolę ochrony krawędzi na dole i górze ze

wzmocnieniem ukośnym. W zakresie transportu lotniczego spedytor korzystał z usług podwykonawcy. Kartony te dotarły na lotnisko w Johannesburgu bez drewnianego zabezpieczenia. Pracownicy przewoźnika lotniczego usunęli je podczas lotu w sposób, który trudno było ustalić. Ze względu na brak zabezpieczenia krawędzi, dzieła sztuki w jednym z kartonów uległy zniszczeniu. Waga uszkodzonych dzieł sztuki wynosiła około 30 kg.

W związku z tym, że zgodnie z obowiązującym lotniczym prawem przewozowym (w tym przypadku: Konwencją Montrealską) przysługujące poszkodowanemu roszczenie odszkodowawcze ograniczało się do 19 SDR/

kg – co stanowi równowartość około 570 EUR – przyszło mu w końcu szukać możliwości rozszerzenia swojego roszczenia odszkodowawczego na drodze sądowej.

I rzeczywiście, Sąd Najwyższy w kraju siedziby spedytora (w tym przypadku: w Austrii) uznał w oparciu o krajowe prawo cywilne i prawo przedsiębiorstw, że spedytor naruszył przedumowny lub dodatkowy obowiązek ochrony interesów kontrahenta i dochowania należytej staranności.

Jedynie na marginesie należy wspomnieć, że pozwany w celu obrony powoływał się tu m.in. na argument, że spedytor w przypadku umowy o tzw. „spedycję po kosztach stałych” od-

powiada wyłącznie jako przewoźnik według prawa przewozowego, co jednak nie zostało uznane - odpowiedzialność ta odnosi się mianowicie tylko do usług, które spedytor świadczy w charakterze przewoźnika, a nie do usług typowych dla spedytora.

Nie tylko prawo przewozowe...

Spedytor miał świadomość, że przedmiotem przewozu mają być dzieła sztuki, co wskazywało, że towar ten jest wart wielokrotnie więcej niż maksymalne przysługujące odszkodowanie, które wynika z górnego limitu odpowiedzialności opartego na wadze

przesyłki. Spedytor musiał być tego świadomy tym bardziej, że wyraźnie zaoferował przewóz dzieł sztuki. Zarówno z uwagi na widoczny brak doświadczenia osoby zainteresowanej towarem, jak i na przypuszczalną wartość przesyłki, spedytor ma obowiązek uprzedniego poinformowania takiej osoby o ograniczeniach odpowiedzialności i doradzenia jej, w ja-

legają bezwzględnie obowiązującemu prawu przewozowemu, lecz ogólnemu prawu cywilnemu i prawu przedsiębiorstw” (które co do zasady kryje w sobie ryzyko nieograniczonej odpowiedzialności spedytora) znajdują jednak zasadniczo odzwierciedlenie w polskim porządku prawnym, a zatem są istotne także dla polskich spedytorów.

trzęsienie ziemi, zawalenie się mostów/magazynów, katastrofa morska itp. – tzw. ograniczona ochrona ubezpieczeniowa) lub ogólnie (tzw. pełna ochrona, przy czym dla obu wariantów obowiązuje zasada, że nie mogą mieć zastosowania żadne wyłączenia ubezpieczeniowe.

Wyłączenia spod ochrony ubezpieczeniowej obejmują: (1) zwykłe wyłączenia stosowane w większości ubezpieczeń mienia, takie jak wojna, strajk, interwencje organów władzy itp., ale także (2) wyłączenia szczególne, takie jak wady konstrukcyjne, przyjęte w obrocie handlowym standardowe różnice w ilości towaru, zardrapania/obtarcia, naruszenie przepisów urzędowych, brak opakowania odpowiedniego do metody wykonania transportu lub wahań temperatury itp. Niektóre z nich można wykreślić lub złagodzić za dodatkową składką.

W porównaniu z ubezpieczoną „deklaracją wartości przesyłki” (jak wspomniano powyżej), ubezpieczenie towaru na czas transportu ma tę zaletę, że nie trzeba sprawdzać odpowiedzialności przewoźnika, co w zależności od przypadku może zaoszczędzić sporo czasu. Poza tym ubezpieczenie to nie może się opierać na typowych dla prawa przewozowego ograniczeniach i wyłączeniach odpowiedzialności przewoźnika, takich jak „nieuchronność zdarzenia” czy „przedawnienie”, co mogłoby prowadzić do obniżenia wysokości lub nieprzyznania świadczenia ubezpieczeniowego. Ponadto odszkodowanie wypłacane jest zawsze osobie faktycznie zainteresowanej towarem, niezależnie od tego, czy jest ona bezpośrednio uprawniona do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika/spedytora, który spowodował szkodę.

Po raz kolejny okazuje się, że specjalistyczna wiedza się opłaca! Od momentu swojego powstania firma Lutz Assekuranz jest kompetentnym doradcą firm transportowych i logistycznych we wszystkich kwestiach związanych z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem. Jeżeli szukasz niezawodnego partnera, to skontaktuj się z nami już dziś - nasz zespół chętnie Ci pomoże.

www.lutz-assekuranz.eu

Ubezpieczenie towaru na czas transportu nie może się opierać na typowych dla prawa przewozowego ograniczeniach i wyłączeniach odpowiedzialności przewoźnika, takich jak „nieuchronność zdarzenia” czy „przedawnienie”, co mogłoby prowadzić do obniżenia wysokości lub nieprzyznania świadczenia ubezpieczeniowego.

ki sposób można je zrekompensować. Spedytor powinien być również uświadomić potencjalnemu nabywcy (zwłaszcza w przypadku planowanego transportu lotniczego), że wartość odpowiedzialności w razie powstania szkody i że wskazane jest jej podanie - w sensie deklaracji wartości przesyłki lub interesu w dostawie zgodnie z art. 22 ust. 3 Konwencji Montrealskiej.

Ze względów procesowych Sąd Najwyższy nie podjął w tej sprawie bezpośredniej decyzji co do konkretnej wysokości odszkodowania, lecz przekazał postępowanie do ponownego rozpoznania sądowi niższej instancji, przy czym stwierdził, że jeżeli uda się udowodnić brak doradztwa (oraz zasadniczą gotowość osoby zainteresowanej towarem do uiszczenia dopłat do przewoźnego lub dodatkowej składki ubezpieczeniowej), to należy uwzględnić roszczenie osoby zainteresowanej towarem o dalsze odszkodowanie (w wysokości rzeczywiście poniesionej szkody).

Oczywiście nie można zagwarantować, że taka sprawa zostałaby rozstrzygnięta w dokładnie taki sam sposób przez polski sąd. Zaprezentowane zasady, na których oparty jest powyższy wyrok, a w szczególności stwierdzenie, że „naruszone obowiązki doradztwa spedycyjnego nie pod-

Oferuj ubezpieczenie towaru na czas transportu!

Nie tylko w celu uniknięcia odpowiedzialności, lecz także w ramach budowania możliwie „bezproblemowej” współpracy biznesowej należy zawsze rozważyć zaoferowanie ubezpieczenia transportu towarów zleceniodawcom wysyłającym drogie, ale jednocześnie lekkie przesyłki.

Ubezpieczenie towaru na czas transportu, opracowane jako ubezpieczenie mienia, zapewnia odszkodowanie za rzeczywistą szkodę rzeczową (utrata/uszkodzenie) do wysokości uzgodnionej sumy ubezpieczenia (bez uwzględniania prawa regulującego odpowiedzialność spedytora/przewoźnika, a w szczególności zawartych w nim limitów kilogramowych). Oprócz wartości towaru można ubezpieczyć również opcjonalnie koszty przewoźnego, cła, koszty ubezpieczenia i inne koszty związane z transportem.

W zależności od wybranej formy ubezpieczenia, ochrona ubezpieczeniowa jest udzielana w oparciu o Ogólne Austriackie Warunki Ubezpieczenia Cargo lub (opcjonalnie) o uznane międzynarodowe Instytucje Klauzule ładunkowe (ICC) w przypadku bardzo szczególnych ryzyk (wypadek środka transportu, pożar,



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK 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

Biuro 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 rażąca niedbalstwo kierowcy (**art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe**) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- **Kabotaż** ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i 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.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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

Zastój na rynku wtórnym

Dramatyczne spadki na rynku używanych samochodów. W 2022 roku ruch w komisach i na portalach ogłoszeniowych zmalał o około 30 proc., o tyle spadła liczba przerejestrowań samochodów. Jeśli chodzi o import, to sytuacja wyglądała jeszcze gorzej, spadek sięgnął 40 proc. To wynik przestoju na rynku nowych samochodów. Opóźnione dostawy półprzewodników spowodowały sytuację, w której mniej nowych aut trafia do klientów, a ci z kolei nie sprzedają swoich używanych egzemplarzy.

Więcej z mandatów

Nowy taryfikator mandatów, który przyniósł znaczne podwyżki kar, spowodował, że policja wypisuje mniej druczków z karami. W 2022 roku w Polsce wystawiono 4 miliony mandatów, a o 650 tys. mniej niż rok wcześniej. Dochody z mandatów były za to ponad dwa razy wyższe i wyniosły prawie 1,4 miliarda złotych. Średnia wysokość mandatu w 2022 roku to 326 zł.

Mniej wypadków

Koniec z narzekaniem, że polskie drogi są najmniej bezpieczne w Europie. Komisja Europejska podsumowała statystyki wypadków drogowych w poszczególnych krajach wspólnoty. W całej Unii Europejskiej na drogach ginie średnio 46 osób na milion mieszkańców. W Polsce w 2022 roku ten współczynnik wyniósł 51. To daje nam 19. miejsce na 28 uwzględnionych krajów. Bardziej niebezpieczne okazały się takie kraje jak Włochy, Belgia czy Węgry.



30% mniej przerejestrowań samochodów



Niemcy likwidują

Polskie miasta myślą o wprowadzeniu stref czystego transportu, a Niemcy chcą je likwidować. Powód? Są niepotrzebne. Kilka samorządów w Badenii-Wirtembergii uznało, że powietrze w miastach jest na tyle czyste, że można zlikwidować zakazy wjazdu nawet dla najstarszych diesli. Powietrze oczyściło się między innymi dlatego, że park samochodów samoczynnie odnawia się, a starszych aut niespełniających norm ubywa z dróg w naturalny sposób.

Prawo jazdy wcześniej

Komisja Europejska zaproponowała obniżenie wieku, w jakim wydawane jest prawo jazdy. Uprawnienia zarówno na samochody osobowe, jak i ciężarowe można by zdobywać w wieku 17 lat. Młody kierowca musiałby jednak - do ukończenia 18 lat - kierować samochodem wyłącznie w towarzystwie osoby pełnoletniej. Prawo jazdy miałyby być też cyfrowe, a wymiana dokumentu mogłaby odbywać się online.



Tesla bez kierowcy

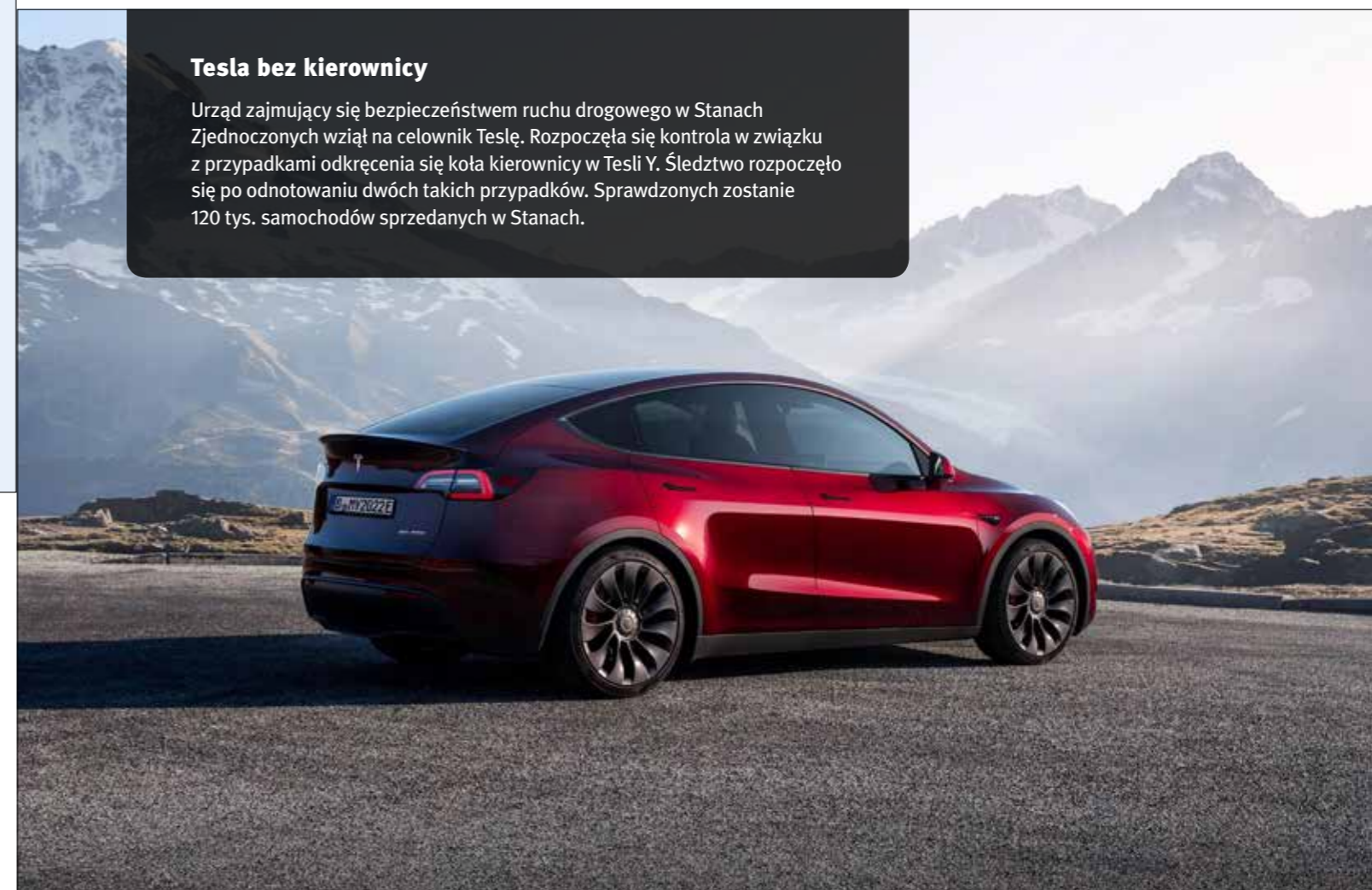
Urząd zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego w Stanach Zjednoczonych wziął na celownik Teslę. Rozpoczęła się kontrola w związku z przypadkami odkręcenia się koła kierownicy w Tesli Y. Śledztwo rozpoczęło się po odnotowaniu dwóch takich przypadków. Sprawdzone zostanie 120 tys. samochodów sprzedanych w Stanach.

Co kupują kobiety

Jakimi samochodami chcą jeździć kobiety? Badanie na ten temat przeprowadziła platforma Carsmile. Okazuje się, że w ostatnich miesiącach panie najchętniej wybierały SUV-y. Sam model nie jest istotny, liczy się typ nadwozia. Marki, które cieszyły się największym powodzeniem to: Toyota, Volkswagen, Mazda i Hyundai. Jeśli chodzi o pozostałe cechy, to najpopularniejsze są auta w kolorze czarnym z benzynowym silnikiem i automatem.

Napęd nowego Lambo

Następca Lamborghini Aventadora będzie hybrydą. Model Revuelto będzie miał benzynowy silnik V12, a oprócz niego na pokładzie znajdują się aż trzy silniki elektryczne. Łącznie zestaw motorów będzie generował około 1000 koni mechanicznych. Jeden z elektryków będzie współpracował z jednostką V12 i tylną osią, a dwa pozostałe będą napędzały przód. Na razie poznaliśmy tylko wygląd skorupowego nadwozia nowego Lambo, premiera auta przewidziana jest na 2024 rok.



Jak dojechać i nie zmarznąć

Jazda elektrycznym samochodem zimą to ciekawe doświadczenie. Baterie nie lubią zimna, kabinę trudniej rozgrzać, a zasięg może spaść drastycznie. Czy można jeździć elektrykiem we względnym komforcie, kiedy temperatury spadają poniżej zera? To miałem okazję sprawdzić podczas zimowych testów elektrycznych volkswagenów.

Kacper Jeneralski

Wyprawa w Bieszczady za kierownicami całej gamy Volkswagenów ID była swego rodzaju szkoleniem z zimowej jazdy autami na prąd. Nie ma co ukrywać, dziś dostępne baterie są jak się i podczas mrozów spadek zasięgu jest nieunikniony. Można natomiast zastosować kilka trików, które pozwolą nam zmniejszyć straty.

Rozgrzewka

Kluczowe jest to, jak przygotujemy samochód do jazdy. Warto pomyśleć o rozgrzaniu kabiny i samej baterii

przed podróżą. Sposobów jest kilka. Jeśli elektryk jest parkowany w garażu przy domowej ładowarce, to sytuacja jest idealna. Można zaprogramować komputer pokładowy tak, żeby podgrzał kabinę i baterię na jakiś czas przed jazdą. Korzysta wtedy z prądu z ładowarki, oszczędzając akumulatory.

Same akumulatory, kiedy są rozgrzane, działają o wiele sprawniej i po rozpoczęciu jazdy zimowe straty energii będą dużo niższe. Przeważnie takie ogrzewanie można zaprogramować w pokładowym komputerze albo zdalnie, korzystając z aplikacji na smartfon.

Nie masz akurat dostępu do ładowarki? Też rozgrzej auto przed startem. Jeśli samochód stoi gdzieś na parkingu pod chmurką bez dostępu

do prądu, a zaprogramujemy ładowanie wcześniej, to i tak zyskamy. Nie warto jednak ustawić wysokiej temperatury, a kilkanaście stopni.

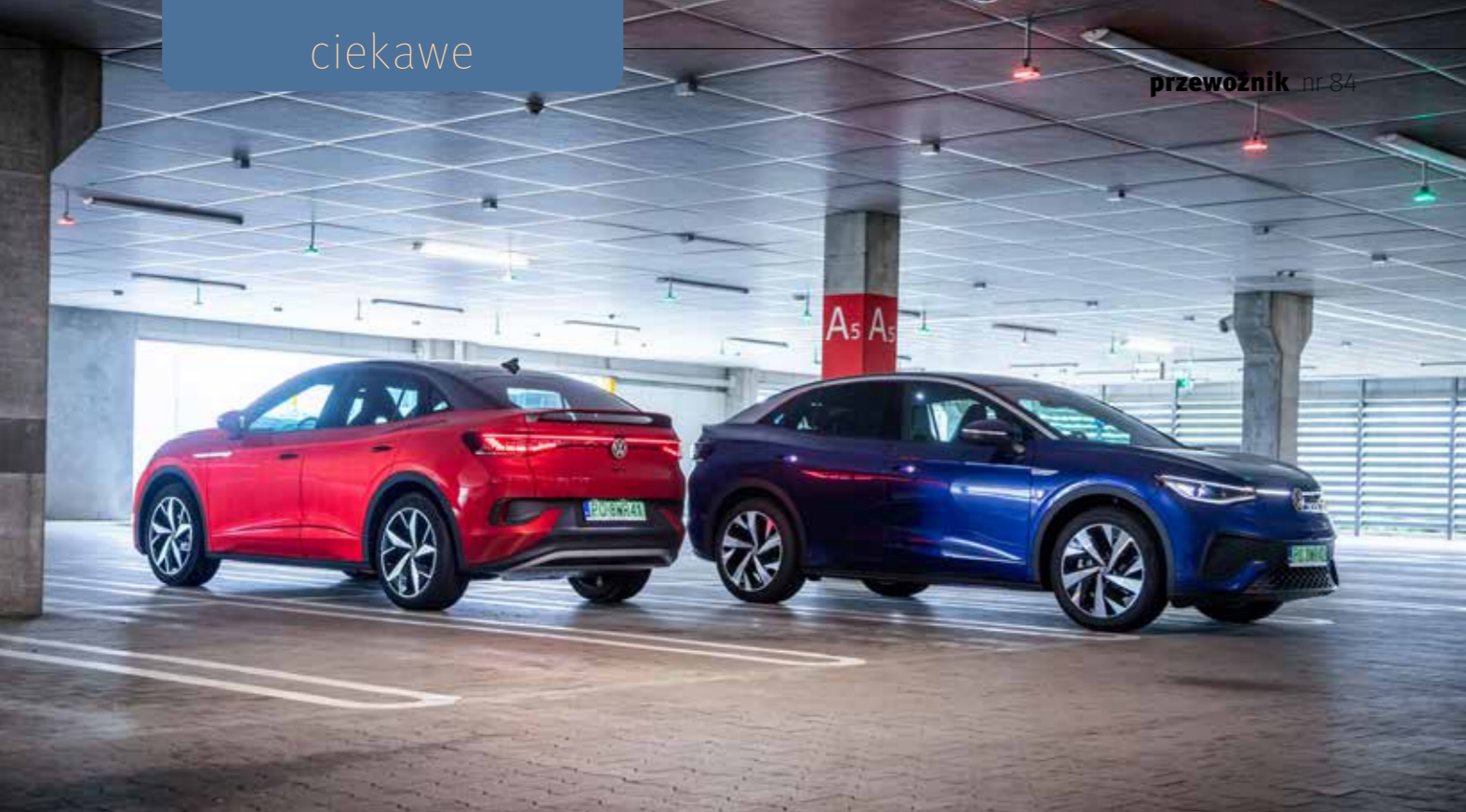
Grzanie podczas jazdy

To też wymaga odpowiedniej strategii. Procentowe straty zasięgu będą nawet dwukrotnie wyższe, jeśli postanowimy podróżować w temperaturze 21, a nie np. 18 stopni Celsjusza. Znacznie lepszym pomysłem jest jazda w chłodniejszej kabinie, ale z wykorzystaniem podgrzewania foteli i kierownicy. Nagrzewnica zużywa o wiele więcej prądu niż maty grzewcze w fotelach. Niektórzy producenci samochodów i osprzętu pracują już nad podgrzewanymi pasami bezpie-

czeństwa czy promiennikami montowanymi w przeciwslonecznych osłonach. Takie urządzenia mają znacznie mniejszy pobór energii, a zapewniają odpowiedni komfort cieplny.

Zaplanuj trasę

Podróżując dieslem, czasem bardziej opłaca się jechać okreśną drogą, ale autostradą. Przy prędkości 140 km/h i tak zyskamy na czasie. Z elektrycznym samochodem to tak nie działa. Dla dziś produkowanych aut na prąd rozsądne zużycie energii kończy się przy prędkościach rzędu 100-110 km/h. Powyżej tych wartości strata zasięgu zwiększa się drastycznie. Płynię z tego prosty wniosek, że dla kierowców aut na prąd autostrady



przestają mieć większy sens. Lepiej jest zaplanować podróż krótszą drogą, ale biegnącą przez drogi krajowe, bo na autostradzie i tak nie nadgonimy. Większa prędkość oznaczać będzie częstsze postoje przy ładowarce, wyższy koszt podróży i dłuższy czas spędzony w trasie.

Rekuperacja

Rekuperacja to odzyskiwanie energii z hamowania. Tak robią wszystkie elektryki i hybrydy. System rekuperacji daje spore korzyści podczas jazdy po mieście. Pozwala jeździć z wykorzystaniem wyłącznie pedału gazu – gdy zdejmemy z niego nogę, samochód automatycznie hamuje przy pomocy rekuperatora. Podczas jazdy na dłuższych odcinkach ze stałą prędkością nie warto ustawiać jednak silnej rekuperacji. Lepiej sprawdza się jazda techniką tak zwanego „zęglowania”. Kiedy samochód nabierze już prędkości, warto odjąć gaz i pozwolić kołom toczyć się bezwładnie, podtrzymując tylko prędkość muskając pedał gazu. Tocząc się nie zużywamy zbyt wiele energii i zasięg wzrasta. Istnieje też coś takiego jak inteligentna rekuperacja. Samochód wykorzystując mapy GPS przewiduje, kiedy zbliżymy się do ograniczenia prędkości, ronda, ciasnego zakrętu. Wtedy sam zawczasu zmniejsza prędkość rekuperatorem bez naszego udziału.

Z górki i pod górę

W Bieszczadach miałem okazję pokonać niejedno wzniesienie. Tu obowiązują bardzo ważne zasady. Po pierwsze: zakaz przyspieszania na podjazdach. O ile to możliwe nie zwiększamy prędkości, bo wtedy pobór energii wzrasta do maksymalnych wartości.

Lepiej lekko nabrać prędkości przed podjazdem, odjąć gaz i pozwolić autu wtoczyć się pod górę inercją. Taka taktyka opłaca się nawet wtedy, kiedy na podejździe mocno zwolnimy. Zanim będzie zjazd, podczas którego opłaca się rozpędzić auto z pomocą grawitacji.

Inne urządzenia pokładowe

Trzeba pamiętać, że każde urządzenie pokładowe ma swój pobór energii; głośna muzyka, długie światła, to wszystko wykorzystuje prąd. Nie ma miejsca na kompromisy typu: „jadę bez świateł, bo taniej”, ale warto przemyśleć rozsądne korzystanie z urządzeń pokładowych. Tak samo jak i zastanowić się nad pakowaniem do bagażnika masy niepotrzebnych rupieci. Samochód elektryczny i tak jest ciężki i tak samo jak w przypadku spalinowego dodatkowe kilogramy mają wpływ na zasięg.

Czy taktyka działa?

Po trzech dniach jazd po trasach różnego typu mogę śmiało potwierdzić: Tak, te triki pomagają przetrwać zimę w elektryku. Oczywiście, taka ekop jazda bywa męcząca. Ciągłe myślenie o zasięgu, zamiast delektowania się jazdą, też. Nie zmienia to faktu, że można utrzymać przyzwoity komfort w kabinie i zużycie energii przynajmniej zbliżone do deklarowanego przez producenta.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki
Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność
finansową firmy

**Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy**



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego





Actros L.

Innowacje mierzone kilometrami.

Dla wszystkich, dla których zwykła ciężarówka to za mało.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

