

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Nowe napędy 50

Przewozy na Wschód

10

Delegowanie po nowemu

14

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

66



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



Tadeusz Wilk
Radca prezesa ZMPD

Zaskakiwani przewoźnicy

Politycy zaskakują branżę transportową. Najnowszym przykładem jest wprowadzenie bez konsultacji ze środowiskiem zakazu wyprzedzania dla ciężarówek na dwupasmowych autostradach i drogach ekspresowych. Pomimo protestów firm transportowych, Sejm w znakomitej większości głosował za zakazem. Jakie efekty przyniesie zaproponowany przez Ministerstwo Infrastruktury kontrowersyjny i rzadko spotykany w innych krajach przepis zobaczymy – nasz kraj będzie „królikiem doświadczalnym”.

Także Bruksela zaskoczyła przedsiębiorców XI pakietem sankcji, w którym wbrew oczekiwaniom nie znalazł się zakaz wjazdu do UE naczep z rejestracją białoruską. Czy w związku z tym białoruska konkurencja umocni się na naszym rynku? A najważniejsze pytanie brzmi - jak przygotować się do funkcjonowania po wojnie. Trzeba o tym myśleć i działać już teraz, mówi prezes ZMPD Jan Buczek, co przypomina także w wywiadzie do tego numeru „Przewoźnika”.

Mercedes wprowadza do oferty elektryczne ciężarówki

50

Firma ze Stuttgartu rozpoczyna seryjną produkcję elektrycznych modeli, początkowo gamy dystrybucyjnej, a od końca przyszłego roku także dalekodystansowej.

Porozumienie ponad podziałami: zakaz wyprzedzania dla ciężarówek

16

W Sejmie doszło do porozumienia ponad podziałami i prawie jednogłośnie przyjęcia zakazu wyprzedzania dla ciężarówek. Protesty branży nie przyniosły skutku.

Espace po raz szósty, a po raz drugi jako SUV

72

Historia tego europejskiego pioniera segmentu vanów ma już 40 lat. Z tym, że słowo VAN jest już dziś nieaktualne, bo nowy Renault Espace to już druga z rzędu generacja tego auta nazywana przez Francuzów SUV-em.



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,
Miroslaw Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel,
Joanna Popiołek,
Anna Wieczorek.

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

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

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: papertinta.pl

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzeża 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.

Chcemy pomagać, ale nie możemy tego przyłacić utratą warsztatów pracy

6

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o zasadach przewozów na Wschód i przyszłości tego rynku.



Zawód kierowcy: Odpowiedzialność plus dobre perspektywy

38

ZMPD wspólnie z przedstawicielami firmy Mercedes-Benz Truck oraz kierowcami odwiedzili szkoły branżowe, prezentując perspektywy pracy w zawodzie kierowcy oraz wyposażenie najnowszych modeli ciężarówek

Odszkodowania dla przewoźników za zmwę cenową

48

Pierwsi polscy przewoźnicy już dostali odszkodowania za zmwę cenową producentów ciężarówek. Do zakończenia całości procesu zostało jednak jeszcze kilka lat.

Chcemy pomagać, ale nie możemy tego przyłacić utratą warsztatów pracy	6
Wojna zupełnie zmieniła rynek przewozów na Wschód	10
Idą zmiany. W wynagrodzeniach, delegowaniu...	14
Porozumienie ponad podziałami: zakaz wyprzedzania dla ciężarówek	16
Kosztowny brak parkingów	18
Wielka wpadka Komisji Europejskiej z tachografami	22
Tajemnica czarnej teczki	24
ZOD o przyszłości przewozów drogowych	30
Moda na zawód kierowcy	36
ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0 Zawód kierowcy: Odpowiedzialność plus dobre perspektywy	38
Świat staje przed Wami otworem	41
Nie mogę się doczekać, kiedy będę jeździć	43
Actros? Taka ciężarówka to nasze marzenie	45
Odszkodowania dla przewoźników za zmwę cenową	48
Mercedes wprowadza do oferty elektryczne ciężarówki	50
Unia obliczy emisję dwutlenku węgla od naczep	54
Infrastruktura paliw alternatywnych w planach UE	55
Przewoźnicy nie są gotowi na rewolucję	56
Przewóz towarów w temperaturze kontrolowanej z Webfleet Cold Chain	58
Star na lata osiemdziesiąte	60
Mercedes-Benz TruckTraining - zawodowcy dla zawodowców	66
„Rażące niedbalstwo” w drogowym transporcie towarów	68
Espace po raz szósty, a po raz drugi jako SUV	72

Chcemy pomagać, ale nie możemy tego przytłąć utratą warsztatów pracy

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o zasadach przewozów na Wschód i przyszłości tego rynku.



- Polscy przewoźnicy alarmują, że padają pod naporem ukraińskiej konkurencji. Jak pomóc naszym przedsiębiorcom, a jednocześnie wspierać napadnięty kraj?**

Dla wprowadzenia muszę cofnąć się o kilka dekad i przypomnieć, że od samego początku uczestniczę w wypracowaniu warunków dla transportu drogowego między naszymi państwami. Pierwsza komisja polsko-ukraińska poświęcona transportowi odbyła się z moim udziałem. Sytuacja nie była łatwa, bo wtedy na Ukrainie przewozy wykonywało głównie Sovtransawto i nieliczne inne firmy, jak np. Rapid, gdy my już mieliśmy więcej doświadczenia i poszukiwaliśmy nowych możliwości współpracy. Wówczas ustalaliśmy limity zezwoleń, aby rozwijać potencjał obu stron i zapewnić wszystkim jednakowe szanse.

Generalnie, systemy regulacyjne określają warunki konkurencji. Dzięki temu wszyscy możemy korzystać z dostępu do rynku, a uzgodnione teraz warunki dałyby ukraińskim przewoźnikom czas na zakup nowego taboru.

- Jeśli dobrze pamiętam, już wtedy pojawił się pomysł zniesienia zezwoleń?**

Przekonywałem administracje państw, aby zlikwidować zezwolenia. Dynamika rozwoju ukraińskiego transportu była dużo wyższa niż naszego i zakładałem, że kiedyś przetną się linie rozwoju obu rynków. Ukraina wycofała się jednak z tego pomysłu i chwala Bogu, że tak się stało, bo okazało się, że różnica w kosztach między polskimi i ukraińskimi przewoźnikami jest tak duża, że nie ma szans na konkurencję. Jednak dzięki zezwoleniom mogliśmy funkcjonować do końca stosowania tego systemu. Zgadzałem się tylko na dodatkowe zezwolenia i doszliśmy do 160 tys. zezwoleń i razem 320 tys. jazd, mając równy dostęp do rynku.

- Dopiero UE zniosła zezwolenia w 2022 roku, jak więc po ponad roku wygląda ten rynek?**

Pomimo wojny Ukraińcy potrafili uruchomić swoją gospodarkę, aby prowadzić obronę państwa. Przewoźnicy ukraińscy po przekroczeniu granicy szukają sposobu na zarobek. Do-

kład skala tej działalności pozostawała niewielka, nie wywoływała oburzenia. Polskie firmy i przewoźnicy w Polsce z rodowodem ukraińskim z przerażeniem patrzą na erozję stawek. W ub.r. wykonano 515 tys. przewozów samochodowych. Zatem wzrost był ponad 50-procentowy, ale polscy przewoźnicy nie mają szansy powrócić na ten rynek, bo dominują na nim ukraińskie firmy. Są to głównie przedsiębiorcy mający inną ideę funkcjonowania transportu, dysponujący taborom do przewozów lokalnych, którzy zaniżają stawki, nie patrząc na amortyzację.

- Wobec tego jak naprawić sytuację?**

Dokładamy wszelkich starań, aby pomóc Ukrainie prowadzić wojnę i wygrać ją. Cokolwiek jesteśmy w stanie udostępnić i oddać – udostępniamy. Państwo polskie zobowiązane jest do pomocy walczącemu sąsiadowi, a nasz minister na nasze prośby rozkłada ręce: przecież nie mogę wystąpić przeciw Ukrainie. Ale ten rozregulowany rynek chcemy uszczelnić i opracować zasady jego wspólnej eksploatacji. W przypadku

transportu międzynarodowego mamy do czynienia ze wzrostem konkurencji i ekspansją na rynek niezgodną z umowami. Prawo przewiduje kary dla przedsiębiorców ładujących samochody przewoźników bez uprawnień do wykonywania kabotażu lub przerzutów. Przedsiębiorcy na co dzień informują nas o takich przypadkach, kontrole wyłapują niewielką liczbę tych zdarzeń i proceder znakomicie rozwija się, rujnując polskie firmy. Przewoźnicy zaczynają protestować, także członkowie ZMPD, którzy mówią wprost: chcemy, aby reguły narzucone wszystkim były stosowane. Posłużę się stwierdzeniem: daliśmy palec, a wyrwano nam rękę.

Do naszych ukraińskich przyjaciół mówię: nie traktujcie nas jako tych, którzy są przeciwni waszym działaniom i chcą wam przeszkodzić. Rozumiemy, że pojawiacie się na naszym terenie, ale chcemy abyście stosowali się do reguł gry, jakie my stosujemy. Żywiłowa konkurencja niszczy także komercyjny, profesjonalny transport ukraiński, który od ponad pół roku opowiada się za wprowadzeniem zezwoleń.

Jedynym rozsądnym rozwiązaniem problemu jest powrót do zezwoleń, tym bardziej, że dotyczy on też innych państw: Rumunii, Słowacji i tam też przewoźnicy są przerażeni. Proponuję, aby w przewozach komercyjnych przywrócić instytucję zezwoleń na dotychczasowych zasadach.

- Czyli jednak powrót do zezwoleń?**

Uważam, że jedynym w tym momencie rozsądnym rozwiązaniem problemu jest powrót do zezwoleń, tym bardziej, że dotyczy on też innych państw: Rumunii, Słowacji i tam też przewoźnicy są przerażeni. Proponuję, aby w przewozach komercyjnych przywrócić instytucję zezwoleń na dotychczasowych zasadach, oczywiście z powiększonym marginesem dopasowanym do zwiększonej wymiany handlowej, aby zezwolenia nie skończyły się przed czasem. Nie możemy oddawać klientom naszego zysku za uśmiech, oni zarobią te pieniądze także bez naszego poświęcenia. Jeżeli Ukraina wejdzie do Unii Europejskiej, jej przedsiębiorcy będą musieli mieć pieniądze, aby sprostać wszyst-

kim unijnym wymaganiom i nie będzie ich stać na oddawanie frachtów za półdarmo.

Taka formuła byłaby właściwą próbą naprawy sytuacji. Jeśli nie da się tego zrobić, grozi nam konflikt między polskimi i ukraińskimi przedsiębiorcami. Chcemy pomagać, ale nie możemy tego przytłąć utratą warsztatów pracy.

- Jak zatem powinna być rozwiązana kwestia przewozu produktów rolnych?**

Transport ukraińskich produktów rolnych i produktów spożywczych wymagających natychmiastowego wywozu oraz przewozy humanitarne powinny odbywać się na podstawie nielimitowanych zezwoleń, które miałyby formę ankiety transporto-



wej. Urząd celny poświadczałby jazdę z towarem i dostarczenie odbiorcy. W podobnym trybie należy wykonywać przewozy wojskowe, które nie są w naszym zakresie działania.

Natomiast pozostawienie obecnego stanu rzeczy i skazanie tym samym na zrujnowanie profesjonalnych przewoźników byłoby lekkomyślne, bo dają oni nie tylko pracę oraz są dobrymi pracodawcami, ale i zapewniają przychody państwu. To byłaby strata, której naprawa potrwałaby pokolenia. Należy dołożyć wszelkich starań, aby utrzymać te przedsiębiorstwa.

■ **Czy można zauważyć analogię pomiędzy obecną sytuacją z Ukrainą i otwarciem rynku niemieckiego dla polskich przewoźników?**

Gdy UE otworzyła nam wspólny rynek, przede wszystkim niemiecki, chodziliśmy tam na baczność, bo wiedzieliśmy, że trzeba zastosować się do rygorystycznych zasad panujących na tamtym rynku. Po dwudziestu latach polscy przewoźnicy weszli na pier-

wotny rynek i udało im się pokonać konkurencję niemiecką. Obsługują nawet niemiecką pocztę i innych dużych klientów. Te nasze doświadczenia mogą pomóc wspólnie naprawić wspólnie sytuację na polsko-ukraińskim rynku.

Oczekiwania ukraińskich przewoźników są następujące: dopuście nam samochody Euro V, a są to co najmniej 13-letnie auta, gdy my pozbywamy się 5-6-letnich samochodów, bo są niekonkurencyjne. Dlatego uważamy, że minimalnym wymogiem powinno być Euro VI, oczywiście nie od jutra, ale stopniowo powinniśmy do tego dojść.

■ **Ukraina i jej odbudowa to także szansa dla naszych przedsiębiorców. Jak się do niej przygotować?**

Patrząc na rynek transportowy i Ukrainę uważam, że w niej będzie szansa dla całej gospodarki, ale już dzisiaj musimy inwestować w terminale graniczne. Do wojny obie strony wykonywały łącznie 320 tys. przewozów w obie strony. Dzisiaj ten nasz

zsumowany kontyngent urósł do przeszło miliona przejazdów. To oznacza, że musimy inwestować w dojazd do granicy i przejścia graniczne. Już dzisiaj trzeba myśleć o reformie służb, aby zapewnić jak największą przepustowość terminali i operacji. Infrastruktura musi być udrożniona po obydwu stronach i zapewnić sprawną realizację przyszłego, zwiększonego zapotrzebowania na transport.

Jednocześnie w ślad za wszelkiego rodzaju kredytami i wsparciem finansowym powinny iść zobowiązania do wykorzystania w dużym stopniu polskich produktów i usług, a wtedy wszyscy będziemy mieli równe możliwości skorzystania z odbudowy. Dzisiaj jednak liczy się wyłącznie zysk, wygrywa najtańszy, nie płaci się podatków, nie myśli kompleksowo, natomiast każdy chce mieć drogi, szkołę i szpital.

■ **Co z przewozami do Rosji? Jaka będzie ich przyszłość?**

Od początku agresji na Ukrainę Komisja Europejska wprowadza no-

we zasady i ograniczenia jako element powstrzymujący i prewencyjny. Mają one m.in. doprowadzić rosyjskich polityków do opamiętania, a rosyjskie społeczeństwo do refleksji, po to, by zmusiło polityków do postępowania zgodnie z zasadami XXI wieku.

■ **Co w sytuacji, gdyby Rosja zaczęła tępić polskich przewoźników?**

Przewozy zarówno nasze, jak i rosyjskich przewoźników są ograniczone. Gdyby okazało się, że Rosja chce się odgrywać na polskich przewoźnikach mamy mechanizm i natychmiast zablokujemy jakąkolwiek możliwość przejazdu pojazdom rosyjskim.

Rosja od lat nagina interpretację dwustronnej umowy o przewozach na swoją korzyść. Konkurencja z nimi nigdy nie odbywała się na równych prawach. Dzisiaj karta się odwróciła i sytuacja jest trudniejsza dla rosyjskich przewoźników. To jest ten moment, aby zastanowić się, w ja-

Rosja nagina od lat na swoją korzyść interpretację dwustronnej umowy o przewozach. Konkurencja z nimi nigdy nie odbywała się na równych prawach. To jest ten moment, aby zastanowić się, w jaki sposób kształtować wspólnie rynek, żeby więcej tego typu sytuacji się nie powtarzały.

ki sposób kształtować wspólnie rynek, żeby więcej tego typu sytuacji się nie powtarzały. Ale najpierw musi być spełniony warunek stawiany przez cały cywilizowany świat, czyli zaprzestanie działań wojennych na obszarze suwerennego państwa. Przecież Rosja podpisała się pod dokumentami powstania samodzielnego państwa ukraińskiego, tak jak pod gwarancjami bezpieczeństwa nuklearnego.

■ **Czego można spodziewać się w sprawie przewozów między Polską i Białorusią?**

Z Białorusią mamy innego rodzaju problem. Jest jak rozkapryszone dziecko, które chce zwracać na siebie

uwagę i nie bacząc na jakiegokolwiek zasady próbuje wykorzystać obecną sytuację. Przykładem może być budowa wzdłuż granicy centrów logistycznych, za pomocą których chciała przejąć cały rynek transportowy, co jej się nie udało. Tylko w Korei Północnej doszło do pełnego przejścia gospodarczych projektów przez państwo.

Nasi zleceniodawcy nie wyrazili zgody na to, aby administracja Białorusi zarządzała dostawami, więc system wymyślony w Mińsku nie za funkcjonował. Białoruś jako zaangażowane w wojnę państwo może teraz w sposób bardziej bezkompromisowy i jednostronny narzucać swoją wolę, co dla przedsiębiorców i wymiany towarowej jest niekorzystne.

Wojna zupełnie zmieniła rynek przewozów na Wschód

Od początku rosyjskiej inwazji na Ukrainę wykonywanie przewozów na Wschód staje się coraz większym problemem.

Miroslaw Jagielski

Wynika to z różnego rodzaju ograniczeń, w tym zakazów i nakazów, embarga, sankcji wprowadzanych zarówno przez Rosję i Białoruś, jak i Unię Europejską. Nieprzewidywalna sytuacja sprawia, że przewoźnicy drogowi tracą zainteresowanie wykonywaniem przewozów do tych krajów.

Dziś trudno jest oszacować liczbę polskich przedsiębiorców wykonujących przewozy na tym kierunku. Na pewno nie stanowią już 5 proc. wszystkich międzynarodowych przewoźników drogowych, jak było to jeszcze kilka lat temu, lecz znacznie mniej. Na rynku wschodnim pozostała już tylko nieliczna grupa związanych długofalowymi

kontraktami lub wykonujących przewozy tranzytowe do Azji Centralnej czy Mongolii, ale nie wiadomo, na jak długo.

Białoruś

Dotychczas nie ustalono kontyngentu zezwoleń na 2023 rok. Jedynym sposobem wjazdu pojazdu ciężarowego na Białoruś (oprócz skorzystania z zezwolenia EKMT) do najbliższego terminala przeładunkowego pozostaje wprowadzona 10 października 2022 roku możliwość zakupu białoruskiego zezwolenia, które kosztuje ok. 200 euro. Nic nie wskazuje na to, żeby te warunki uległy zmianie w najbliższym czasie.

Ponadto administracje państwowe obydwu krajów w tym roku wprowadziły kolejne ograniczenia.

Decyzją MSWiA, uzasadnianą ważnym interesem bezpieczeństwa państwa, od 10 lutego ruch na polsko-białoruskim przejściu granicznym w Bobrownikach został zawieszony do odwołania.

Z kolei władze białoruskie 17 lutego ogłosiły zakaz wjazdu od strony Litwy i Łotwy na terytorium tego kraju ciężarówek zarejestrowanych w Polsce.

Zarządzenie weszło w życie z dniem opublikowania.

Obecnie jedynym przejściem granicznym, przez które może wjechać na Białoruś ciężarówka na polskich numerach rejestracyjnych jest Koroszczyń – Kozłowicze.

W związku z białoruskimi zakazami, polskie MSWiA podjęło decyzję o ograniczeniu od 21 lutego ruchu towarowego na przejściu granicznym Koroszczyń – Kozłowicze dla pojazdów zarejestrowanych poza UE. Ograniczenie nie objęło naczep i przyczep zarejestrowanych na białoruskich (i rosyjskich) numerach.

Sytuacja ta spowodowała wzrost napięcia w środowisku polskich przewoźników. W maju doszło do protestów i zablokowania dojazdu na przejście drogowe na polsko – białoruskiej granicy w Koroszczyń. Część przewoźników nie poparła takiego działania, ale wszyscy zażądali zwiększenia liczby kontroli i ich efektywności w stosunku firm transportowych z białoruskim i rosyjskim kapitałem zakładanych w Polsce.

MSWiA opublikowanym 29 maja rozporządzeniem wprowadziło od

1 czerwca zakaz ruchu przez polskie przejścia drogowe z Białorusią (czyli obecnie przez Koroszczyń) przyczep i naczep zarejestrowanych w Rosji i Białorusi. Rząd białoruski zakazał od 3 lipca przemieszczania się przez terytorium Białorusi przyczep i naczep zarejestrowanych w Polsce. Będą one mogły wjeżdżać na Białoruś tylko przez polsko – białoruskie przejścia drogowe wyłącznie do specjalnie wyznaczonych miejsc celem wykonania przeładunku oraz powrotu do Polski lub przemieszczania się między wyznaczonymi miejscami na pusto. W wyznaczonych miejscach będzie mógł odbywać się tylko przeładunek, a przepinka naczep/przyczep zarejestrowanych w Polsce będzie zabroniona. Nadal jednak białoruskie naczepy i przyczepy (podobnie jak rosyjskie) mogą wjeżdżać na Litwę, Łotwę czy Estonię (i dalej do UE) od strony Białorusi i Rosji.

Ponadto od 1 czerwca w Rosji i Białorusi przestały obowiązywać międzynarodowe ubezpieczenia komunikacyjne (tzw. zielona karta), co zmusza polskich przewoźników do zakupu na granicy krajowych ubezpieczeń obowiązkowych w tych państwach.

Pod koniec marca strona rosyjska dała jedynie 4600 zezwoleń. Nie przekazano kolejnej transzy zezwoleń, więc w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego ich zabrakło. W tej sytuacji jedną możliwością wjazdu do Rosji są zezwolenia EKMT ważne na Rosję.

Rosja

Wjazd ciężarówek na polskich numerach rejestracyjnych do Rosji jest w dalszym ciągu teoretycznie możliwy na podstawie rosyjskich zezwoleń drogowych. Teoretycznie, ale nie w praktyce – dlatego, że ich nie ma. W wyniku ustaleń między polskim i rosyjskim ministerstwem miało dojść do przekazania stronie polskiej w 2023 roku 55 tysięcy rosyjskich zezwoleń, ale w cyklu kwartalnym, czyli po 13 750 zezwoleń na kwartał. Jednocześnie przedłużono termin ważności zezwoleń z kontyngentu ubiegłorocznego do 1 marca br. Jednakże pod koniec marca strona rosyjska dała jedynie 4600 zezwoleń. Nie przekazano kolejnej transzy zezwoleń, więc w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego ich zabrakło. W tej sytuacji

jedyną możliwością wjazdu do Rosji są zezwolenia EKMT ważne na Rosję.

Od 10 października 2022 roku obowiązuje ograniczenie wjazdu do Rosji dla przewoźników z krajów UE. Rosja zastosowała „model białoruski”, co oznacza, że dowóz ładunków jest możliwy do wyznaczonych terminali dla przeładunku lub przepinki naczep. Ponieważ Rosja (w przeciwieństwie do Białorusi) nie posiada jednak odpowiedniej infrastruktury terminali w pobliżu granic, ładunki są przewożone do składów czasowego przechowania na terenie wyznaczonych jednostek administracyjnych, o ile jest tam zapewniony dozór celny, czyli można dokonać zamknięcia procedury celnej. Wraz z zarządzeniem 10 października opublikowano listę towarów zwolnionych z zakazu przewozu przez przewoźnika

z UE. Trzeba jednak pamiętać, aby listę tych towarów rozpatrywać łącznie z wcześniejszą listą towarów objętych rosyjskim embargiem.

Oznacza to, że jeśli towar jest na liście zwolnień z zakazu, ale jednocześnie znajduje się w wykazie towarów objętych rosyjskim embargiem, może być przewieziony wyłącznie tranzytem przez terytorium Rosji do kraju trzeciego, np. do Kazachstanu. Natomiast docelowo do Rosji można wwieźć wyłącznie towar, który nie jest wymieniony w wykazie towarów objętych embargiem.

Możliwość wjazdu polskich cięż-

arów – nawet tylko do wyznaczonych terminali w głębi Rosji, nie spodobała się rosyjskim przewoźnikom drogowym, a koncepcja wprowadzenia całkowitego zakazu wjazdu do Rosji dla polskich pojazdów zaczęła być aktywnie promowana przez ich przedstawicieli w rosyjskim parlamencie. Duma Państwowa Federacji Rosyjskiej przyjęła 23 maja br. uchwałę skierowaną do rosyjskiego rządu z rekomendacją wprowadzenia takiego zakazu. Zaleca w niej wprowadzenie możliwości przemieszczania się polskich pojazdów od rosyjskiej granicy jedynie do najbliższych terminali celnych celem odzyskania rosyjskich przyczep lub naczep, albo dokonania przeładunku towarów na pojazdy przewoźników rosyjskich. Zaleciła również wprowadzenie zakazu tankowania pojazdów polskich przewoźników na rosyjskich stacjach paliwowych po cenach lokalnych. Dla polskich pojazdów miałyby być stosowane wyłącznie ceny obowiązujące w Unii Europejskiej.

W ostatnim czasie wzrasta zainteresowanie przewoźników transportami do krajów Azji Środkowej tzw. trasą południową, czyli przez Rumunię i Bułgarię, a następnie promem przez Morze Czarne do Gruzji i drogą przez Kaukaz do Baku oraz kolejnym promem przez Morze Kaspijskie do portu Aktau w Kazachstanie. Inną opcją jest przejazd łądem przez Turcję do Baku. Trasa południowa jest jednak dłuższa niż przez Rosję, co oznacza znacznie wyższe koszty przewozu i wzrost frachtu. Ponadto przeprawa promem przez Morze Czarne może być niebezpieczna ze względu

na prowadzone w pobliżu działania wojenne. Tak długą trasą nie można przewieźć zwierząt, które stanowią jedną z najważniejszych pozycji transportowych do krajów Azji Centralnej. To wszystko wpłynie na utratę konkurencyjności polskich przewoźników na rzecz rosyjskich czy kazachstańskich.

Ukraina

Warunki wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na Ukrainę determinuje umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, której obowiązywanie zostało przedłużone do 30 czerwca 2024 roku. Umową zliberalizowano przewozy - obecnie przewoźnicy unijni i ukraińscy mogą bez zezwoleń wykonywać przewozy drogowe towarów pomiędzy dowolnym krajem Unii Europejskiej a Ukrainą i odwrotnie. Oznacza to, że polski przewoźnik może wykonać przewóz np. z Niemiec na Ukrainę bez posiadania ukraińskiego zezwolenia. Zdarzają się jednak przypadki odmiennej interpretacji tego zapisu umowy przez ukraińskie służby kontrolne. Ukraińskie Ministerstwo Rozwoju Społeczności, Terytoriów i In-

frastruktury uważa, że taki transport nie podlega umowie między Ukrainą a UE o przewozie towarów i nie jest dwustronny, a zatem wymaga zezwoleń, mimo tego, że warunki umowy ograniczają konieczność posiadania ukraińskiego zezwolenia do przypadku wykonania przewozu na Ukrainę z kraju trzeciego (nie unijnego). Jednocześnie w umowie nie dokonano określenia ekologiczności pojazdów wykonujących przewozy, jakie istniało w warunkach kontyngentu wymiany zezwoleń. Skutek jest taki, że na polskich drogach ponownie pojawiły się ukraińskie ciężarówki Euro III i niższej kategorii.

Nie tylko kontrowersje dotyczące ukraińskich zezwoleń, ale przede wszystkim wypieranie polskich przewoźników z rynku przez ukraińskich konkurentów, spowodowało polskie protesty i blokady w pobliżu polsko - ukraińskich przejść drogowych w Dorohusku w maju br. Jednym z postulatów protestujących było przywrócenie systemu wymiany zezwoleń z Ukrainą.

Nadal nie jest rozwiązany problem gigantycznych kolejek na granicy ukraińsko - polskiej. Według strony ukraińskiej miało to nastąpić po wprowadzeniu w maju systemu kolejki elektronicznej. Tak się jednak nie stało.

31 maja odbyła się wideokonferencja resortów transportu Polski i Ukrainy w sprawie e-kolejki, wprowadzonej przez władze ukraińskie. Uczestniczący w niej przewoźnicy zgłosili szereg uwag do funkcjonowania tego systemu, głównie do czasu oczekiwania na wjazd do terminala. Dokuczliwy jest zwłaszcza zwyczaj powiadamiania kierowców o nowym, odległym terminie w momencie zbliżania się do odprawy. Kolejną sprawą dotyczyła przywrócenia odrębnej, nie elektronicznej kolejki dla pojazdów wyjeżdżających z Ukrainy na pusto, bo w e-kolejce muszą stać 6-7 dni. Strona ukraińska zapewniła, że podejmie działania dla poprawy sytuacji na przejściu.

Poprawianie niektórych procedur nie zmienia faktu, że generalnie wykonywanie przewozów na Wschód przez polskich przewoźników staje się coraz trudniejsze. Konsekwencje dla branży mogą być dramatyczne. ■

Uporządkowanie sytuacji związanej z kilkudniowym oczekiwaniem na granicy ukraińsko - polskiej w kolejce pojazdów wyjeżdżających z Ukrainy do Polski miało nastąpić, zdaniem ukraińskiej strony, po wprowadzeniu w maju systemu kolejki elektronicznej. Tak się jednak nie stało.



LOTOS BIZNES ZYSK DLA FIRM

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

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

Idą zmiany. W wynagrodzeniach, delegowaniu...

Ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wprowadza szereg istotnych zmian dla polskich przewoźników.

Alicja Chodorowska

Z prawie 1,5-rocznym opóźnieniem, ale już jest. Projekt ustawy wdrażającej do polskiego systemu prawnego zasady delegowania kierowców w transporcie drogowym trafił do Sejmu, a pierwsze czytanie odbyło się 16 czerwca br. Dlaczego ta ustawa jest tak ważna? Same zasady delegowania na teren Polski kierowców nie dotyczą polskich przedsiębiorców, jednakże w projekcie ustawy znalazły się też przepisy zmieniające do ustawy o czasie pracy kierowców, a tam z kolei są regulacje, które będą miały wymierny wpływ na koszty pracow-

nicze w polskich firmach przewozowych, choć nie tak duży, jak oczekivaliby tego przedsiębiorcy.

Wprowadzane regulacje są jedynie korektą do obowiązujących już przepisów i zasad wynagradzania kierowców, jednak uproszczą sposób naliczania wynagrodzenia kierowcy.

Uproszczenie wyliczania wynagrodzeń

Zmiana polega na możliwości odliczenia od podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne ujednoczonej i jednocześnie podwyższonej kwoty tzw. wirtualnej diety do wysokości 60 euro za każdy dzień pobytu kierowcy poza granicami Polski. Do tej pory przedsiębiorcy musieli niemalże z apteczną dokładnością wyliczać wynagrodzenie w oparciu o różne wysokości diet w zależności od tego, w którym kraju pracował kierowca. Średnia wysokość diet wynosiła 42 euro. Jest to zatem praktyczne rozwiązanie, którego branża od dłuższego czasu oczekiwała.

Warunek możliwości odliczenia pozostaje bez zmian, tj. dochód kierowcy w miesiącu musi być wyższy niż prognozowane przeciętne wynagrodzenie w gospodarce krajowej, które w roku 2023 wynosi 6935 zł.

Podwyższenie wysokości „diety wirtualnej” oznacza też podwyższenie możliwości obniżenia podstawy opodatkowania o kwotę 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą. Do tej pory było to 30 proc. wartości diety przysługującej w kraju, w którym pracował kierowca.

Dodatkowo zmiana wprowadza możliwość wypłaty wynagrodzenia za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe podlegające delegowaniu w dwóch ratach. W stałym i ustalonym z góry terminie pierwszej raty z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego, a drugiej niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21. dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

W uzasadnieniu do projektu ustawy Ministerstwo Infrastruktury wyliczyło, że dzięki wprowadzonym zmianom koszt przedsiębiorcy będzie niższy o 1400 zł na jednego kierowcę. Wyliczenie dotyczy 12-dniowego pobytu kierowcy za granicą, a zatem w przypadku pobytów dłuższych kwoty te będą inne.

Zezwolenia kasowane w SENT

Dodatkowo w ramach rządowej autokorekty (z 13 czerwca br.) do projektu ustawy o delegowaniu kierowców wprowadzone zostały zmiany do ustawy o monitorowaniu drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Propozycja ta zakłada wprowadzenie w stosunku do zagranicznego przewoźnika wykonującego przewóz drogowy na podstawie zezwolenia drogowego, albo na podstawie wielokrotnego zezwolenia EKMT, obowiązku zgłoszenia takiego przewozu do systemu monitorowania drogowego SENT. Zgłoszenie powinno być dokonane przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospo-

litej Polskiej i zawierać ma m.in. następujące dane:

- numer zezwolenia,
- państwo załadunku i rozładunku towaru,
- planowane miejsce i datę rozpoczęcia przewozu na terytorium RP,
- planowane miejsce i datę zakończenia przewozu na terytorium RP.

Powyższe regulacje, zgodnie z projektem, mają wejść w życie dopiero 1 stycznia 2025 roku.

Delegowanie kierowców do Polski

A co zawierają przepisy projektowanej ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym? Są wdrożeniem do polskiego prawodawstwa przepisów wchodzącej w skład Pakietu Mobilności dyrektywy 2020/1057/UE, czyli tzw. lex specialis.

Generalne zasady delegowania wynikają z przepisów dyrektywy i obowiązują kierowców wykonujących przewozy kabotażowe oraz cross-trade, a zwolnienie z zasad delegowania dotyczy przewozów tranzytowych i

bilateralnych. Przepisy ustawy obejmują również delegowanie kierowców z państw pozaunijnych. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będzie zobowiązany do każdorazowego zgłoszenia kierowcy delegowanego do Państwowej Inspekcji Pracy, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu formularza elektronicznego oraz każdorazowo wystawienia przed rozpoczęciem przewozu drogowego potwierdzenia na formularzu delegowania kierowcy.

Przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz przewoźnik drogowy z państwa trzeciego delegujący kierowcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w ustawie będzie podlegał karze pieniężnej w wysokości od 2000 zł do 3000 zł za każde naruszenie.

Przepisy dotyczące delegowania oraz wynagradzania kierowców mają wejść w życie 14 dni po opublikowaniu.

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

Porozumienie ponad podziałami: zakaz wyprzedzania dla ciężarówek

W Sejmie doszło do porozumienia ponad podziałami i prawie jednogłośnie przyjęcia zakazu wyprzedzania dla ciężarówek. Protesty branży nie przyniosły skutku.

Robert Przybylski

Prezydent podpisał pod koniec czerwca ustawę zakazującą samochodom ciężarowym o dmc powyżej 3,5 tony wyprzedzania samochodów ciężarowych, zakaz obowiązuje od 1 lipca 2023 roku. Przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury zapis brzmi: zakaz „wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze”.

Jeden pas wolny od ciężarówek

Nowe regulacje zobowiązują kierowców ciężarówek, by na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku korzystali wyłącznie z dwóch, znajdują-

cych się najbliższej prawej krawędzi jezdni, pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku.

Legislatorzy przyjęli, że naruszenie zakazu wyprzedzania to 8 punktów karnych i mandat w wysokości 1000 zł. Z kolei naruszenie obowiązku korzystania z określonych pasów ruchu na autostradzie i drodze ekspresowej jest zagrożone karą 6 punktów.

Politycy tłumaczą, że chodzi o to, aby na autostradach przynajmniej jeden pas ruchu był wolny od ciężarówek. Podczas trzeciego czytania znowelizowanej ustawy, za przyjęciem zakazu głosowało 429 posłów, przeciw było 13, a 9 wstrzymało się, zaś Senat nie wniósł poprawek.

Zakaz wyprzedzania będzie obowiązywał kierowców ciężarówek na drogach ekspresowych i autostradach, łącznie na blisko 5 tys. km głównych dróg. Co prawda ustawa zezwala na wyprzedzenie pojazdów prowadzących prace na poboczu (zakazu „nie stosuje się do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne, wysyłających żółte sygnały błyskowe”) oraz mających „wraż-

nie mniejszą prędkość”, jednak na to ostatnie sformułowanie kręcą nosem prawnicy.

Dyrektor Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury Renata Rychter tłumaczyła w Sejmie, że prawo jest na tyle elastyczne, że w przypadku wyraźnej różnicy prędkości pozwoli szybszej ciężarówce wyprzedzić wolniejszą, chodzi jednak o to, aby manewr trwał jak najkrócej.

Nieskuteczne protesty

Przedstawiciele przewoźników uważają, że zakaz jest szkodliwy i nie podniesie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zrozumiały jest na odcinkach dróg, ale nie na całej sieci. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek przypomina, że na świecie takich eksperymentów dotyczących zakazu wyprzedzania przez ciężarówki było bardzo dużo. – Wszystkie wykazały, że jest to bardzo chybotliwy pomysł, bo nie uzyskujemy podwyższenia bezpieczeństwa, wręcz przeciwnie – zwiększenie zagrożenia na drogach. Zakaz prowadzi do zakłócenia rytmiczności jazdy pojazdów



i do nieprzewidywalności samej trasy, co utrudnia przewóz towarów w łańcuchach dostaw – mówi Jan Buczek.

Wskazuje, że w dotychczasowym kodeksie istnieją przepisy zakazujące blokowania ruchu i wystarczy je egzekwować. Przedsiębiorcy dodają, że zakaz zmniejszy efektywność transportu drogowego, wolniejsza jazda może przełożyć się na mniejsze przebiegi dzienne, a w rezultacie mniejsze przychody, także skarbowe. – To nieelastyczne rozwiązanie, które wpłynie na zmniejszenie efektywności transportu. Kierowcom ciężarówek zabraknie na trasie 10-15 minut i kilka takich opóźnień może spowodować, że towar nie zostanie dowieziony na czas. Spadnie efektywność transportu. Nie wolno karać ciężarówek za to, że przeszkadzają osobówkom – uważa przedsiębiorca z Wrocławia Wojciech Sieńko. Zakaz może być problemem dla firm specjalizujących się w przewozach zwierząt lub ekspresowych,

dla których kary za opóźnienia sięgają tysięcy euro. Politycy nie przychyliłi się także do inicjatywy branży, aby ograniczyć stosowanie zakazu tylko do pory dziennej.

Poprawy nie będzie

Wyprzedzania w Europie może być coraz więcej. Największa na kontynencie firma transportowa Girteka ograniczyła prędkość swoich samochodów do 80 km/h. Niedawno Wielton ogłosił, że firmowe samochody mają ograniczoną prędkość do 85 km/h. Za kilka lat, gdy pojawią się elektryczne ciężarówki można spodziewać się (oceniając po elektrycznych osobówkach), że będą poruszać się one z prędkością mniejszą od dieslowskich. Zatem okazji do wyprzedzania będzie przybywać.

W Europie stosowane są aktywne zakazy, uruchamiane np. w Holandii, gdy gęstość ruchu sięgnie 2600 aut na godzinę lub udział ciężarówek

w ruchu przekroczy 9,6 proc. W Niemczech wartości graniczne to 3200 pojazdów na godzinę lub udział pojazdów ciężkich przekraczający 25 proc. całości ruchu.

W 2010 roku KE przeprowadziła badanie wpływu zakazu wyprzedzania dla ciężarówek na płynność ruchu na autostradach. Badanie nie wykazało jednoznacznie skrócenia czasu przejazdu aut osobowych ani wydłużenia jazdy ciężarówek z powodu wprowadzenia zakazu wyprzedzania. Autorzy raportu stwierdzili, że podobnie trudno ocenić wzrost bezpieczeństwa.

W tym samym pakiecie nowelizowanych ustaw rząd wprowadził darmowe autostrady dla aut osobowych. Zniesienie opłat dotyczy dróg zarządzanych przez GDDKiA. Wiceprezes ZDG Tor Adrian Furgalski podlicza, że odcinki mające być bezpłatne to 19 proc. ilostanu autostrad i o 200-230 mln rocznie mniej wpływów do KFD.

Kosztowny brak parkingów

Transport samochodowy dominuje w Unii Europejskiej, ale buduje się tu za mało parkingów. Szczególnie dotkliwy jest brak bezpiecznych miejsc do parkowania, co sprzyja kradzieżom ładunków.

Robert Przybylski

W Wielkiej Brytanii, niektórych regionach Niemiec, Francji i Holandii napady na zaparkowane ciężarówki są przykrą codziennością. – W ostatnim czasie można zauważyć rosnącą skalę kradzieży ładunków. Najczęściej łupem złodziei pada elektronika, w tym sprzęt RTV i AGD, a także alkohol o znacznej wartości czy półprzewodniki – szczególnie w okresie, gdy w Europie był odczu-

walny ich brak. Zjawisko to nasiliło się wraz z początkiem pandemii. Zorganizowane grupy przestępcze działają zwłaszcza na terenie Niemiec, Holandii, Skandynawii czy też Wielkiej Brytanii – wylicza dyrektor operacyjny w TC Kancelarii Prawnej Maciej Maroszyk.

W UE jest tylko 300 tys. miejsc parkingowych dla tirów. Brakuje 100 tysięcy, a zupełna katastrofa jest z bezpiecznymi miejscami parkingowymi. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU szacuje, że tylko 3 proc. miejsc parkingowych (7000) znajduje się na bezpiecznych

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

Z funduszy CEF Komisja Europejska przeznaczyła 100 mln euro na budowę bezpiecznych parkingów dla tirów. Kristian Schmidt, dyrektor ds. Transportu Lądowego Komisji Europejskiej poinformował, że od 2019 z funduszy europejskich powstały w UE 52 certyfikowane parkingi, co przekłada się na 7 tys. bezpiecznych miejsc parkingowych. To może wydawać się dużo, ale według europosła Władysława Gheorghe liczba ta pokrywa tylko 10 proc. potrzeb kierowców.

Nie tylko parking strzeżony

Także aplikantka radcowska w Kancelarii Prawnej Trans Lawyers Aleksandra Brzęczek przyznaje, że o kradzieżach ładunków słyszy się coraz więcej. – Zazwyczaj jest to spowodowane brakiem odpowiednich zapisów umownych, w których powinny się znaleźć zalecenia odnośnie postoju na parkingach strzeżonych, przestrzegania zaleceń nadawców, czy też lepszego, technicznego zabezpieczenia przewożonego towaru. Zwiększa się także pomysłowość i „profesjonalizm” osób dokonujących kradzieży, częstokroć są one przeprowadzane z użyciem przemocy, kierowcy są ogłuszani albo są wobec nich stosowane środki odurzające – opisuje Brzęczek.

Maroszyk zaznacza, że z uwagi na potencjalne straty, ogromnym prob-

lemem jest brak strzeżonych parkingów. – Wielu kierowców, wożąc nawet wysokowartościowe towary, zmuszonych jest do pozostawiania pojazdów na niestrzeżonych parkingach lub stacjach benzynowych. Stanowi to gratkę nie tylko dla zorganizowanych grup przestępczych, ale i działających w pojedynkę złodziei, którzy specjalizują się w rozcinaniu plandek i grabieży nawet w czasie, gdy kierowca znajduje się w kabinie – tłumaczy.

Towarzystwa ubezpieczeniowe starają się dopasować do realiów i braku parkingów strzeżonych. Grzegorz Król z zespołu ubezpieczeń majątkowych MSP w PZU przyznaje, że na drogowej mapie Europy jest coraz mniej tradycyjnych parkingów strzeżonych, gdzie wjazd i wyjazd są fizycznie nadzorowane przez człowieka. – Moim zdaniem, nie musi się to jednak przekładać bezpośrednio na większe straty

w transporcie drogowym. PZU rozszerzył ochronę ubezpieczeniową dla swoich klientów również na niestrzeżone parkingi (tzw. MOP-y), dzięki czemu przewoźnicy nie muszą za wszelką cenę szukać parkingów strzeżonych na trasie przejazdu – przypomina Król.

Dyrektor operacyjny w TUiR Warta odpowiedzialny za Centrum Likwidacji Szkód Transportowych Michał Wagner zaznacza, że parking strzeżony nie jest gwarancją bezpieczeństwa przewożonego ładunku. – Na tej chociażby podstawie w umowach ubezpieczenia wskazujemy, że pojazd może być zaparkowany jeszcze w innych miejscach, takich jak np. MOP-y przy autostradach i drogach ekspresowych, parkingi przy motelach, hotelach, pensjonatach czy urzędach celnych oraz w bazach samych przewoźników – wymienia Wagner.



Co z likwidacją szkód?

Przewoźnicy przyznają, że mają kłopot z likwidacją szkody, jeśli powstała ona na postoju, ale poza strzeżonym parkingiem. – W orzecznictwie pojawia się argumentacja wskazująca na to, że przewoźnik często nie ma realnej możliwości postoju na parkingu strzeżonym. Nie pozwala to na wypełnienie wszystkich proceduralnych zaleceń związanych z zapobieganiem powstawania szkód, przez co narastają konflikty zarówno pomiędzy stronami umowy przewozu, jak i z zakładami ubezpieczeń. Z perspektywy firmy spedycyjnej ważne jest więc opracowanie takiego wzoru umowy oraz procedur prawnych, które realnie będą chronić w przypadku kradzieży towaru – podkreśla Brzęczek.

Zaznacza, że świadomość wypracowania wewnętrznych procedur zapobiegania szkodom w dalszym ciągu jest niska. – Wielokrotnie popełniane są poważne błędy, co skutkuje odmową wypłaty odszkodowania przez zakłady ubezpieczeń. W wielu firmach wciąż brakuje procedur weryfikacji, czy przewoźnik spełnia inne, podstawowe wymagania, np. dysponuje polisą OCP oraz odpowiednim pojazdem (z usztywnioną zabudową). Zdarzają się przypadki, że instrukcje odnośnie parkingów strzeżonych czy też lepszego zabezpieczenia przesyłki są ignorowane – opisuje aplikantka radcowska w Kancelarii Prawnej Trans Lawyers.

Dodaje, że spedytory nie dostrzegają tego rodzaju wskazówek wśród wielu innych postanowień umownych, często sporządzanych w języku obcym. –

Ważne jest przekazanie informacji, czy przedmiotem transportu jest towar wysokowartościowy, co powinno wiązać się z wdrożeniem wyższych niż standardowych zasad bezpieczeństwa – podkreśla Brzęczek.

Promująca standardy bezpieczeństwa w transporcie organizacja TAPA raportuje, że tylko w marcu br. doszło w Europie do 400 napaści na ciężarówki. Z raportów TAPA wynika, że blisko 90 proc. kradzieży towaru zdarza się właśnie podczas transportu.

W 24 przypadkach wartość pojedynczej straty przekraczała 100 tys. euro, zaś średnia wartość sięgnęła 82 tys. euro. Towarzystwa ubezpieczeniowe uważają, że sytuacja nie zmienia się od lat. – Nie widzimy wzrostu skali kradzieży ładunków. Nadal sprawcy koncentrują się przede wszystkim na jego rodzaju. Prym wiodą oczywiście elektronika, alkohol, papierosy, markowe ubrania, buty czy sprzęt sportowy. Do takich kradzieży dochodzi raczej w listopadzie i grudniu w związku z wyprzedzami i świętami – wskazuje Wagner.

Wzrostu liczby kradzieży nie notuje także PZU. – Kradzieże ładunków stanowią ok. 10 proc. liczby wszystkich szkód zgłaszanych w ramach ubezpieczenia OCP - zarówno w ruchu krajowym, jak międzynarodowym. Jest to stała proporcja i nie obserwujemy zmian tego trendu w ostatnim czasie – zaznacza Król.

Elektroniczny nadzór

Maroszyk zauważa, że w kontrze do bandyckich zachowań rośnie popu-

larność elektronicznych systemów nadzoru ładowni. – Mowa tu m.in. o elektronicznych zamkach, które mają zwiększyć bezpieczeństwo ładunku, oraz o instalacji kamer i systemów GPS na naczepach. W przypadku kradzieży ładunku taka praktyka stosowana jest między innymi w celu udowodnienia lub zaprzeczenia niedbalstwa przewoźnika przed ubezpieczycielem. Jest to szczególnie ważne, gdyż zakres „winy” przewoźnika jest ciężki do zdefiniowania, stąd firmy chcą zawczasu zabezpieczyć się przed takimi sytuacjami. A inwestycja w nowoczesną technologię się zwraca, zapewniając bezpieczeństwo, kontrolę nad ładunkiem i wykonywaną trasą oraz ochronę przed ewentualnymi roszczeniami – tłumaczy Maroszyk.

Również ubezpieczyciele widzą, że coraz częściej ładunki wyposażone są w systemy GPS, a środki transportu posiadają dodatkowe zabezpieczenia, w tym nawet alarmy. – Takie zabezpieczenia pojawiają się zwłaszcza przy ładunkach tzw. wrażliwych, czyli sprzęcie AGD, elektronice, papierosach czy alkoholu – wymienia Wagner.

Zabezpieczenie ładunku przed szkodami, w tym kradzieżą, jest kluczowe, dlatego powinno być priorytetem dla właścicieli firm przewozowych. – Widzimy rosnące zainteresowanie elektronicznymi systemami nadzoru ładowni, chociaż cena takich rozwiązań pozostaje jeszcze relatywnie wysoka, co ogranicza ich popularność – zastrzega przedstawiciel PZU. ■

AKADEMIA
SZKOLENIOWA
ZMPD

ON-LINE / STACJONARNIE



Kompetencje
zawodowe
przewoźnika

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



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ
zeskanuj kod

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

KONTAKT

E-mail szkolenia@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38

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

www.szukolenia.zmpd.pl

WYSOKA ZDAWALNOŚĆ



Wielka wpadka Komisji Europejskiej z tachografami

Za opóźnienia we wdrażaniu tachografów nowych generacji przewoźnicy słono zapłacą. Wymiana jednego urządzenia może kosztować nawet 2 tys. euro.

Robert Przybylski

Pakiet Mobilności wymaga, aby od 21 sierpnia 2023 roku w nowych, po raz pierwszy rejestrowanych ciężarówkach i autobusach o dmc powyżej 3,5 tony montowane były inteligentne tachografy 2 wersji (G2V2). Jednak ich producenci nie są jeszcze gotowi. Pod koniec maja pierwszą unijną homologację na taki tachograf uzyskał VDO, natomiast Stoneridge ma otrzymać ją w najbliższych dniach, ale w momencie oddawania „Przewoźnika” do druku jeszcze jej nie miał.

Tymczasem harmonogram instalacji urządzeń G2V2 jest bardzo napięty: muszą zastąpić tachografy analogowe i cyfrowe pierwszej generacji we wszystkich pojazdach używanych do transportu międzynarodowego do końca 2024 roku, do 21 sierpnia 2025 roku muszą zastąpić w pojazdach transportu międzynarodowego tachografy inteligentne pierwszej generacji, a od 1 lipca 2026 roku muszą być montowane we wszystkich lekkich pojazdach o dmc powyżej 2,5 tony używanych w przewozach międzynarodowych.

Nowa generacja tachografów umożliwi dokumentację przewozów kabotażowych oraz delegowania pracowników. Urządzenia współpracują z nowymi kartami kierowców (obowiązkowe od końca 2024 roku, PWPW ma unijny certyfikat do ich wydawania) i pozwalają nie tylko określić kraj załadunku, ale także zapamiętują dane z 56 dni pracy (dotychczas 28 dni).

Oprogramowanie tachografów nowej generacji będzie aktualizowane poprzez internet, możliwa będzie także zdalna diagnostyka. Cyfrowe zapisy są lepiej chronione niż w poprzednich urządzeniach, zaś zapis lokalizacji potwierdzany jest przez nowatorski system certyfikacji sygnału pozycjonującego Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA), opracowany przez Europejską Agencję Kosmiczną w ramach programu Galileo.

Tachografy przejściowe

Właśnie z OSNMA jest problem, ponieważ technologia nie jest jeszcze gotowa i ma ruszyć dopiero z końcem tego roku. Komisja Europejska znalazła na to rozwiązanie i od sierpnia w nowo zarejestrowanych pojazdach będą

montowane tzw. tachografy przejściowe ze wszystkimi wymaganymi funkcjami, ale bez uwierzytelnienia lokalizacji. – Szacuje się, że te właściwe pojawią się dopiero w przyszłym roku. Niewykluczone, że dopiero za 2 lata. Ciekawostką tutaj jest to, że aktualizacja oprogramowania OSNMA dla tachografów przejściowych nie jest już obowiązkiem – zaznacza specjalista Tachospeed Expert Sebastian Słaby.

Mimo to za 2 lata w przewozach międzynarodowych mają być dopuszczone do ruchu wyłącznie pojazdy z najnowszą wersją tachografu. – Jeśli przewoźnik zdecydował się na zakup ciężarówki wyposażonej w smart tachograf I generacji w 2023 roku, to powinien być świadomy tego, że za dwa lata w tym pojeździe będzie musiał i tak wymienić tachograf na jego nowszą wersję (G2V2) – podkreśla ekspert Grupy Inelo Mateusz Włoch.

Tachografy inteligentne drugiej generacji wykorzystują technologię lokalizacji satelitarnej oraz interfejs Bluetooth do komunikacji z systemami transportowymi, zatem przewoźnicy nie mogą jedynie zaktualizować dotychczasowych tachografów.

Niezbędna jest ich fizyczna wymiana do sierpnia 2025 roku, wraz z koniecznością zastąpienia czujnika ruchu na nowy, ponieważ urządzenia te mogą skalibrować się wyłącznie z jednym tachografem. Przewoźnicy zatem zobowiązani są do wymiany tachografów na własny koszt, a już teraz związane jest to z wydatkiem w granicach kilku tysięcy złotych i najprawdopodobniej będzie tylko drożej.

Zakładając, że w Polsce kupowane jest rocznie 30 tys. ciężarówek, przedsiębiorcy mogą być zmuszeni do wydania dodatkowych 150-200 mln zł na nowe tachografy tylko z powodu opóźnień ich producentów.

Urządzeń nie zabraknie

Dyrektor marketingu firmy Drabpol Marek Magierski zapewnia, że VDO ma w planach rozpoczęcie w sierpniu dostaw „przejściowych” tachografów do producentów ciężarówek. „Następnie planowane są dostawy na rynek wtórny. Producent zabezpieczył się na okoliczność wzmożonych wymian tachografów, a co za tym idzie jest na nie przygotowany”, zapewnia Magierski.

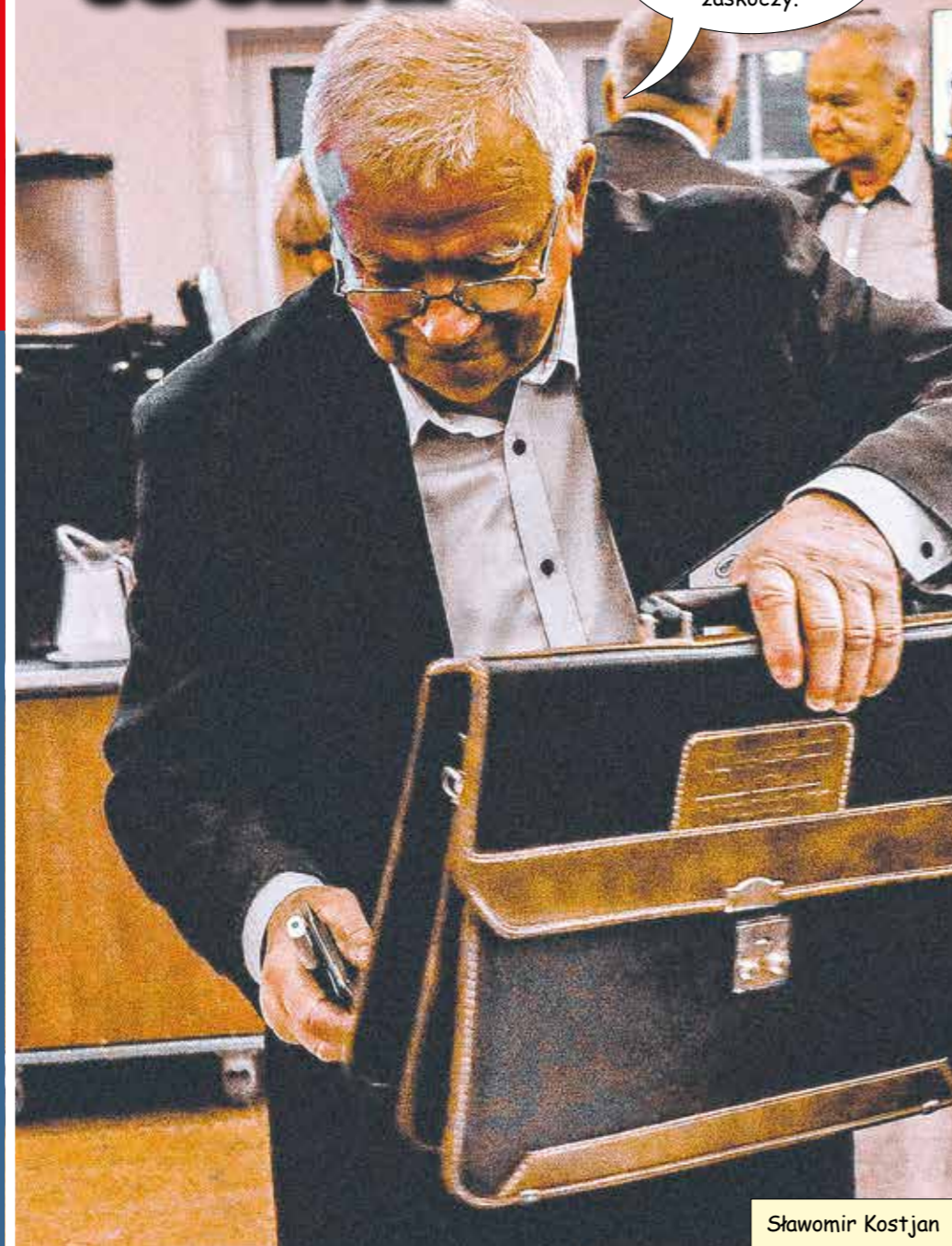
Z końcem maja bieżącego roku Con-

tinental uzyskał już homologację na najnowszy tachograf DTCO 4.1., o aprobatę typu ubiega się Stoneridge dla urządzenia SE 5000. Są to tachografy „przejściowe”. – To po prostu tachografy inteligentne drugiej wersji G2V2, które będą posiadały wszystkie wymagane funkcje, ale bez uwierzytelnienia lokalizacji pojazdu. Niemniej ich pozycja GNSS będzie prawidłowo zapisywana i wiarygodna dla służb kontrolnych. Mają być one montowane do czasu pojawienia się usługi OSNMA na rynku, czyli prawdopodobnie do końca maja 2024 roku z możliwością przesunięcia tego terminu na wypadek, gdyby prace nad technologią OSNMA się wydłużyły – wyjaśnia ekspert Grupy Inelo.

Nowe tachografy oznaczają nowy system kontroli, do czego przygotowują się służby. – Od końca 2024 roku inspektorzy podczas kontroli będą mogli sprawdzać dane na temat aktywności kierowców z ostatnich 56 dni (obecnie jest to 28 dni), a to oznacza, że wraz z nową generacją tachografów zostanie również rozbudowana pamięć samego urządzenia i kart kierowców – podkreśla Włoch.

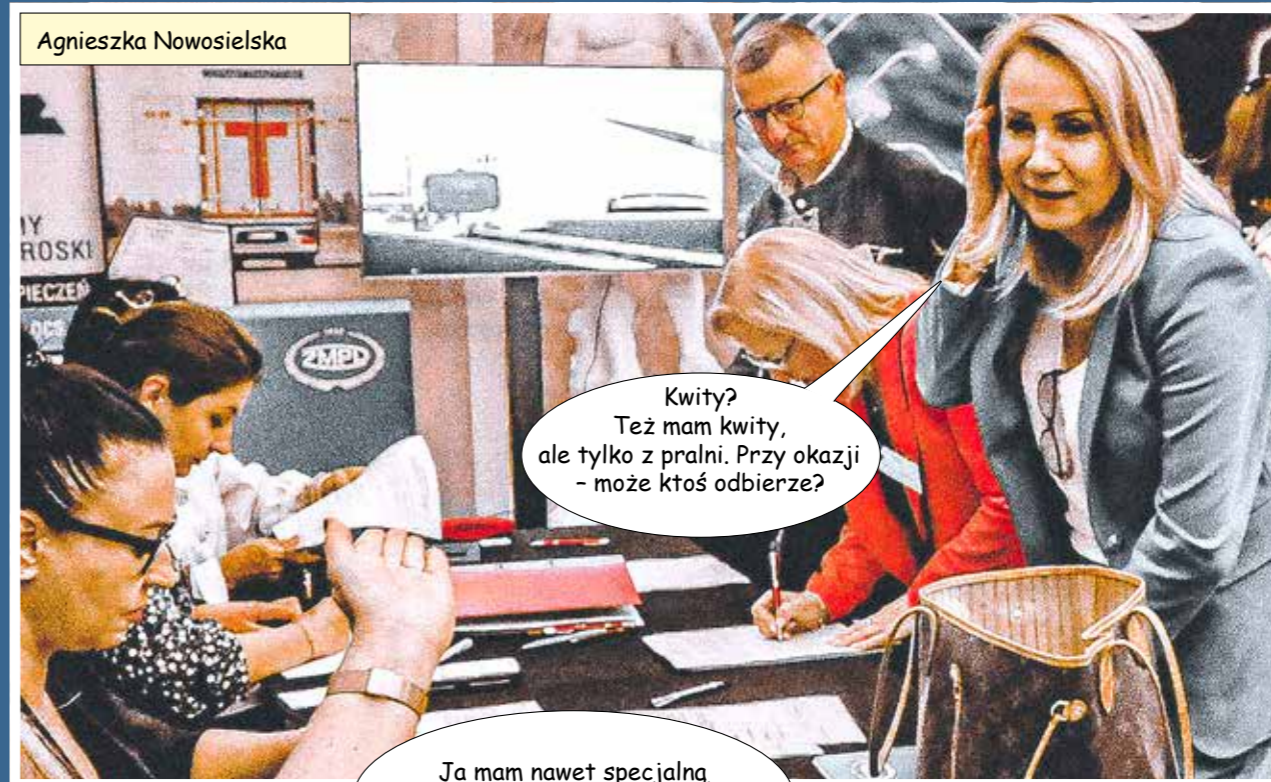
Nowe tachografy pozwolą na zdalne pobranie przez inspektorów transportu drogowego 25 parametrów (dotychczasowe umożliwiały pobór 19 parametrów), dzięki którym funkcjonariusze otrzymają wskazówki o potencjalnej manipulacji kierowcy przejeżdżającego pojazdu. – Służby kontrolne będą mogły zorientować się w sytuacji, czy dany kierowca nie przekroczył czasu jazdy: ciągłego, dziennego, tygodniowego lub nawet dwutygodniowego – wymienia Michał Franczyk z Grupy Inelo.

Tajemnica czarnej teczki



Zaraz wyciągnę coś, co was totalnie zaskoczy.

Sławomir Kostjan



Agnieszka Nowosielska

Kwity? Też mam kwity, ale tylko z pralni. Przy okazji - może ktoś odbierze?

Ja mam nawet specjalną listę. Zanotowałem sobie wszystkich, alfabetycznie.



Henryk Hałajko

Kurczę, niczego sobie nie przypominam. Może kiedyś nie zapłaciłem za parkowanie?



Wiesław Starostka



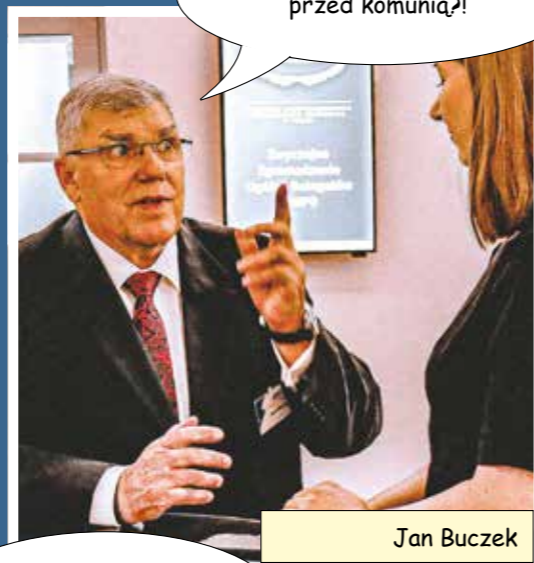
Arkadiusz Bińczak

Mama? Pamiętasz, jak wybiłem piłką szybę sąsiadom?



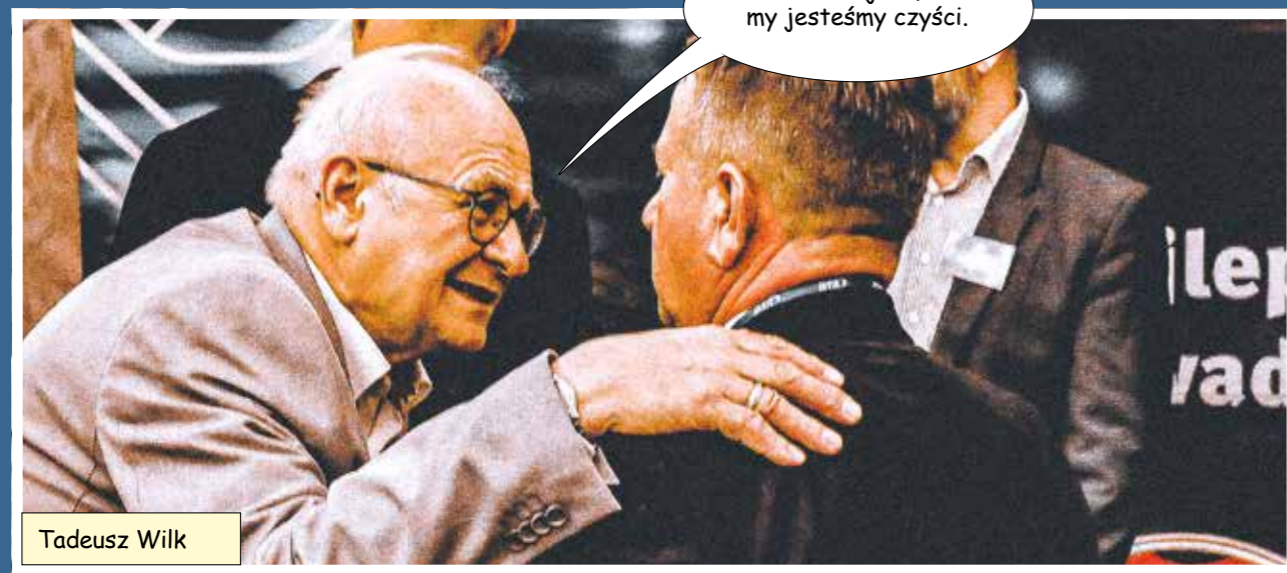
Tadeusz Furmanek

Myślisz, że dzisiaj dojdą do F...?



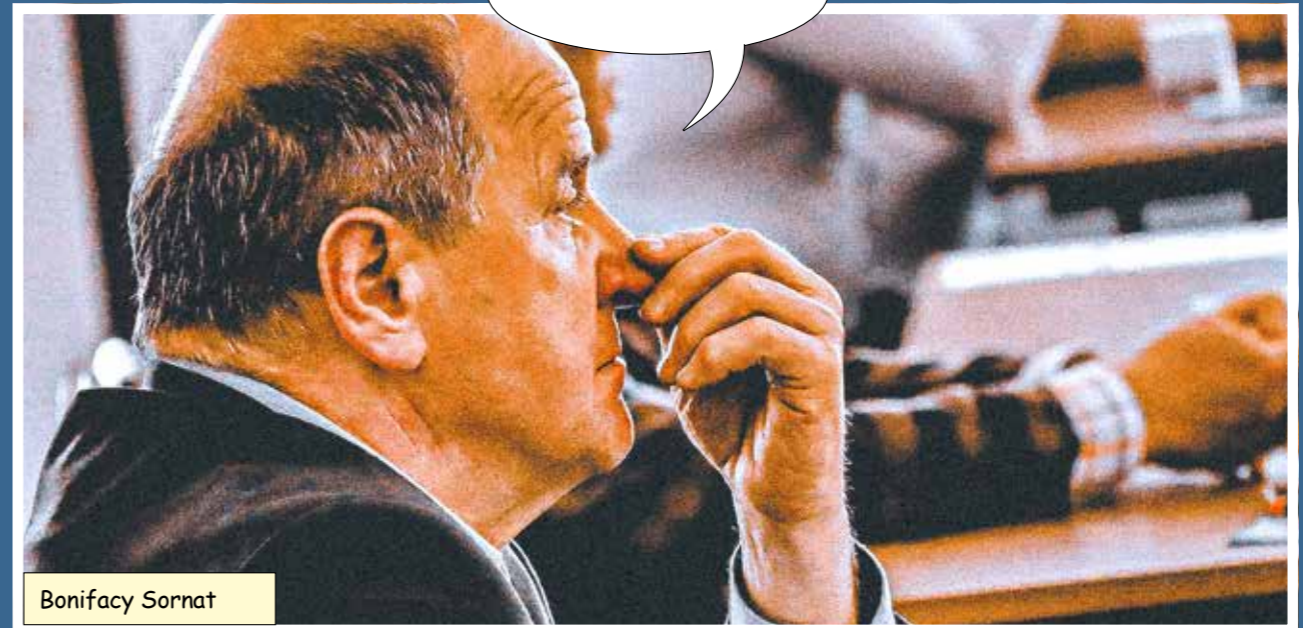
Jan Buczek

A czy Pani wie, co ja robiłem przed komunią?!



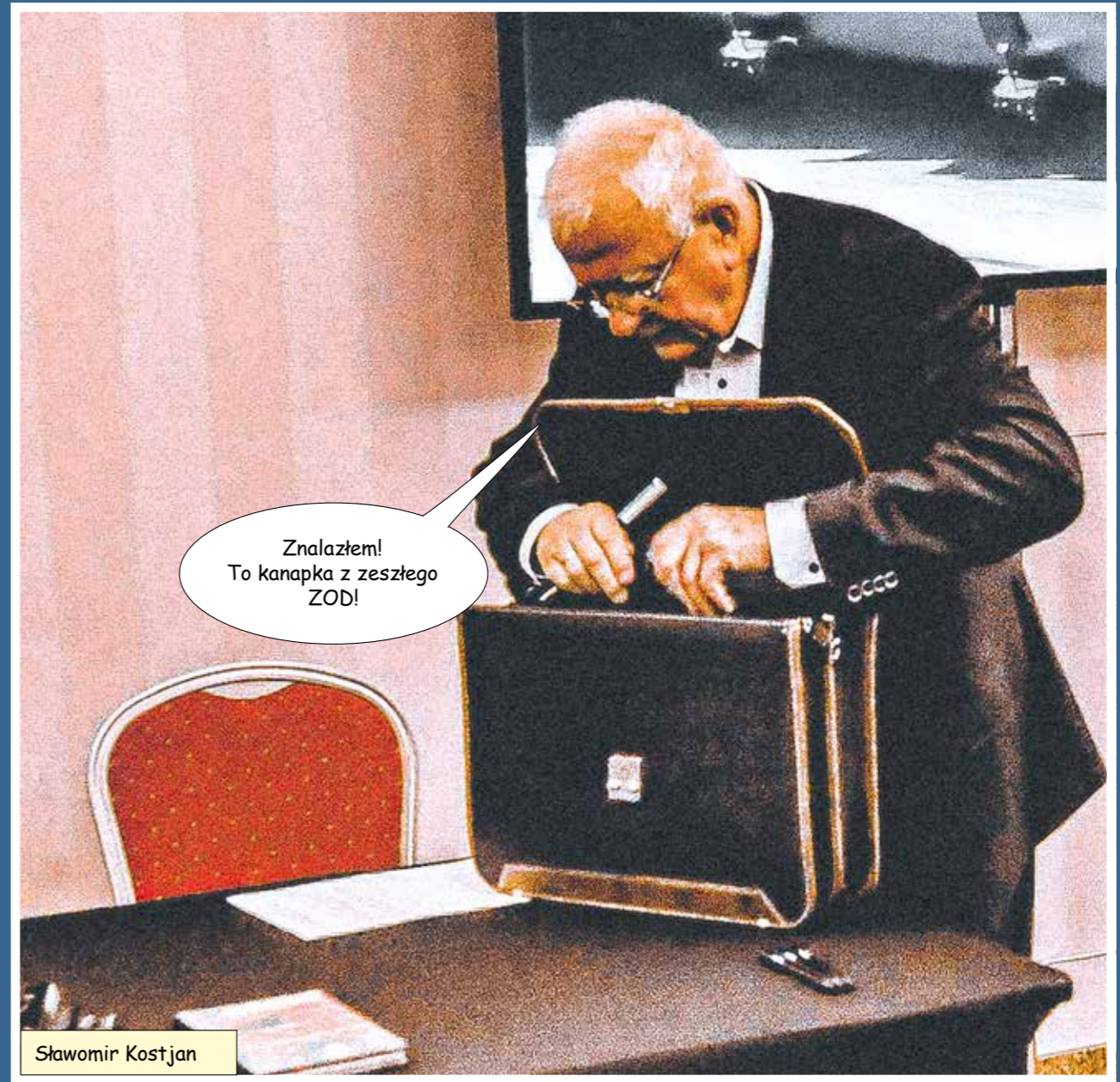
Tadeusz Wilk

Nie bój nic, my jesteśmy czyści.



Bonifacy Sornat

Coś mi tu śmierdzi...



Sławomir Kostjan

Znalazłem!
To kanapka z zeszłego ZOD!

Odszedł Jerzy Folwaczny



Z ogromnym żalem informujemy, że 18 maja 2023 r. zmarł delegat na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przez 4 kolejne kadencje (2008-2022) Jerzy Folwaczny. Śp. Jerzy Folwaczny, założyciel firmy rodzinnej Foltrans Center, przewoźnik z ponad 50-letnim

stażem, był członkiem ZMPD od 1993 roku. Cześć Jego Pamięci! Rodzinie i bliskim śp. Jerzego Folwaczno składamy wyrazy współczucia.

Pożegnaliśmy Jana Kaska



W środę 21 czerwca, w wieku 70 lat zmarł Jan Kaska, właściciel przasnyskiej firmy Jan Kaska - Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe i Spedycja Grok. Śp. Jan Kaska był delegatem na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przez dwie kolejne kadencje

(w latach 2014-2022), członkiem ZMPD był od 2003 roku. Pogrzeb odbył się w sobotę 24 czerwca w Kościele pw. Chrystusa Zbawiciela w Przasnyszu.

Zmarł Zdzisław Kordel



Po wyczerpującej chorobie odszedł 4 czerwca w wieku 73 lat. Był członkiem władz ZMPD, wspierał Zrzeszenie jako ekspert. W 2007 roku otrzymał Odznakę Honorową „Zasłużony dla ZMPD”. Związany z Gdańską Szkołą Wyższą od początku jej istnienia, był kierownikiem Zakładu Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego. Był także profesorem zwyczajnym

w Katedrze Logistyki na Wydziale Ekonomicznym UG. Cześć Jego Pamięci! Rodzinie i bliskim śp. Zdzisława Kordela składamy wyrazy współczucia.



Chłodnie Wieltonu z Bełchatowa

Wielton Reefer otworzy w Bełchatowie fabrykę naczept chłodni oraz komponentów do produkcji innego rodzaju naczept, w szczególności ścian i dachów do naczept furgonów oraz zabudów lekkich do 3,5 t. Wielton Reefer planuje wybudować halę produkcyjną wraz z niezbędną infrastrukturą oraz zakupić maszyny produkcyjne. Inwestycja będzie realizowana na działce o powierzchni 10,9 ha. Spółka wyda co najmniej 61 mln zł do końca 2028 roku i zatrudni przynajmniej 100 osób. W zamian za inwestycję otrzymała od Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej zwolnienie z podatku od osób prawnych w wysokości 40 mln zł.

Star. Kolebka polskiej motoryzacji

W lipcu ukazała się książka Roberta Przybylskiego o historii Starów oraz fabryki. Autor opisał nie tylko kolejne modele polskich ciężarówek, ale także losy fabryki na tle politycznym i gospodarczym kraju. Książka jest bogato ilustrowana, a wiele zdjęć jest po raz pierwszy publikowanych. Zawiera także ciekawe statystyczne zestawienia produkcji oraz danych technicznych różnych, w tym prototypowych, modeli.



Wpływy z myta w 2022 roku

W minionym roku Krajowy Fundusz Drogowy zebrał z opłat 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 miliony 603 tysięcy. 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., o ponad 4 pp. więcej niż w grudniu 2021 roku. KAS podała, że koszt budowy systemu SPOE KAS do końca roku 2021 wyniósł 284,8 mln zł.

Maleje dystrybucja karnetów TIR

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU informuje, że z powodu wojny na Ukrainie, pandemii i ograniczeń w ruchu pojazdów liczba karnetów wydanych w 2022 roku zmalała do 456 tys., gdy w 2021 roku wyniosła 711 tys. Ukraina była czwartym największym odbiorcą karnetów TIR.

Organizacja zanotowała zwiększone zapotrzebowanie na karnety TIR w krajach Azji Środkowej i krajach Zatoki Perskiej. Pomiędzy Indiami oraz Iranem odbył się pierwszy transport intermodalny z cyfrowym karnetem TIR. Kontener do tarł do irańskiego odbiorcy już po dniu od przybycia, gdy uprzednio odprawa celna zajmowała 5 dni.

ZOD o przyszłości przewozów drogowych



Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbyło się 31 maja, władze statutowe otrzymały absolutorium za ubiegły rok.

Piotr Gawelczyk

Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD, które odbyło się 31 maja w Jachrance koło Warszawy, delegaci udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu ZMPD. Przyjęli także sprawozdanie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2023 rok. W związku z rezygnacją Tadeusza Gajownika z funkcji członka Zarządu, delegaci podjęli decyzję o zmniejsze-

niu liczebności tego gremium do czterech osób.

Przewodniczącym Zgromadzenia został wybrany Karol Rychlik, wiceprzewodniczącym został Euzebiusz Gawrysiuk, sekretarzem zaś Ewa Śliwa.

Podczas obrad Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD odbyła się uroczystość wręczenia medali Prezydenta RP Andrzeja Dudy z okazji Stulecia Odzyskanej Niepodległości. Odznaczenia wręczyła doradca społeczny Prezydenta RP Agnieszka Lenartowicz-Łysik. Odznaczonymi zostali (w kolejności alfabetycznej):

- Anna Brzezińska-Rybicka
- Kazimierz Ducki

- Tadeusz Gajownik
- Piotr Mikiel
- Joanna Popiołek
- Zygmunt Sieńko
- Wiesław Starostka
- Jerzy Szepietowski
- Bogusław Zimny

Zgromadzenie Ogólne Delegatów zdominowały bieżące sprawy branży. Głównym tematem były problemy dotyczące polsko-ukraińskich przewozów. Prezes ZMPD Jan Buczek powiedział, że w 2022 r. ukraińskie firmy wykonały ponad 500 tys. przejazdów między Polską i Ukrainą, ponad dwa razy więcej niż w 2021 r. W związku z tym przypomniał o autorskim po-

myśle wprowadzenia trzech kategorii zezwoleń: pierwszej pod nadzorem MON (z jazdą powrotną na specjalnych warunkach), drugiej przeznaczonej do przewozu produktów pochodzenia rolnego i humanitarnych. Trzecia kategoria obejmowałaby czysto komercyjne przewozy, czyli asortyment transportowany przed wojną. Przyznał jednocześnie, że pomysł nie zyskał jednomyślności w środowisku przewoźników, co doprowadziło do zablokowania prac. W rezultacie KE przedłużyła Ukrainie zezwolenia na dotychczasowych zasadach.

Prezes przypomniał także, że ZMPD wyraziło sprzeciw wobec zakazu wyprzedzania się ciężarówek, przedstawiając resortowi odpowiednie argumenty za utrzymaniem status quo.

Przewoźnicy omówili także sytuację na granicy z Białorusią, na której działa tylko jedno przejście. Od 1

czerwca 2023 r. nie mogą przejeżdżać przez nie także naczepy z rejestracją białoruską i rosyjską.

Delegaci wysłuchali prezentacji przedstawicieli Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, którzy omówili sytuację prawną wprowadzania elektromobilności. Przypomnieli, że regulacje unijne, jak Pakiet Fit for 55, nie pozostawiają wątpliwości, że przejście na napędy elektryczne będzie konieczne.

Marek Wolfgiel przedstawił statystykę i analizę rynku pojazdów elektrycznych. W przypadku transportu ciężkiego na rynku pojawiają się pierwsze elektryczne modele, a rejestracje liczne są w pojedynczych sztukach. Taki model wystawił Mercedes-Benz. Elektryczny pojazd stanął przed wejściem do hotelu, w którym odbywały się obrady ZOD, wzbudzając duże zainteresowanie przewoźników.

Radca prawny PZPM Marcin Witaszek zaznaczył, że UE nieustannie zaostrza cele ekologiczne. Dodał, że kluczowym elementem rozwoju elektromobilności jest infrastruktura. Uprządkował, że pojawi się unijne rozporządzenie zmuszające państwa do jej rozbudowy. Ten proces wyraźnie postępuje w Niemczech i Holandii.

Po prezentacji wywiązała się dyskusja. Piotr Ozimek powiedział, że gdyby chciał połowę floty zastawić na napęd elektryczny, potrzebowałby 70 MWh mocy, więc pozbawiłby całe Tychy prądu. Karol Rychlik dopytywał z kolei o politykę transportową UE i przypomniał, że z powodu braku jakiegokolwiek infrastruktury za wschodnią granicą długo jeszcze nie będzie można wykonywać przewozów elektrycznymi pojazdami, co automatycznie spowoduje oddanie tego rynku w ręce innych przewoźników. ■



przewoźnik nr 85



przewoźnik nr 85





Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD





Moda na zawód kierowcy

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie była 25 maja miejscem debaty eksperckiej dotyczącej edukacji i pracy w branży TSL.

Piotr Gawelczyk

Uczestnicy debaty stanowili szeroki przekrój interesariuszy – wśród nich byli zarówno przedstawiciele branży TSL, Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, jak i uczelni oraz szkół zawodowych, wśród których znaleźli się uczniowie szkoły z Mińska Mazowieckiego.

Ilu brakuje kierowców?

Dyskusję moderował dr hab. Paweł Lesiak, kierownik podyplomowych studiów „Transport i Logistyka”, który rozpoczął od kluczowego pytania: ilu brakuje kierowców? Paneliści podkreślali, że co prawda nie ma dokład-

nych danych, lecz szacunkowo można liczyć, że deficyt kierowców w branży transportowej wynosi ok. 150-200 tys. osób. Jak widać, problem jest ogromny. Oczywiście to nie jest tak, że tyle pojazdów stoi w bazie i nie zarabia. Polskie firmy radzą sobie z tym problemem, sprowadzając pracowników m.in. z Ukrainy i Białorusi, a także coraz częściej z Azji. W sumie obcokrajowców zatrudnionych na stanowisku kierowcy w polskich firmach przewoźnych jest ok. 160 tysięcy.

Z tego widać, że – jak na razie – przewoźnicy jakoś sobie radzą z deficytem kierowców, ale nie znaczy to, że będą sobie radzić wiecznie. Ta grupa zawodowa jest coraz starsza – wiek kierowców jest wyższy niż średnia w całej gospodarce, z kolei liczba młodych kierowców jest niższa niż wiekowa średnia krajowa. Problem będzie narastał także z tego względu, że nadal 86,6 proc. całego transportu w Polsce wykonywana jest na kołach. I szybko to się nie zmienia.

Choć kierowca w transporcie międzynarodowym zarabia całkiem nieźle – mniej więcej dwukrotność średniej krajowej, to jednak nie ma, jak np. w Sta-

nach Zjednoczonych, modę na bycie kierowcą – w USA to wręcz styl życia. Dziś wiele młodych osób chce zostać youtuberami lub influencerami. Uczestnicy debaty zastanawiali się nad przyczynami takiego stanu rzeczy.

Konsternacja panelistów

Choć praca jest ciekawa i atrakcyjna, idealna dla osób, które nie lubią monotonii, a kierowcy mają do dyspozycji nowoczesne samochody, to jednak trudno ją pogodzić z życiem rodzinnym, a warunki na parkingach często wołają o pomstę do nieba. – Nikt nie chce spędzać w samochodzie całych tygodni. Kierowcy śpią w kabinach, nie mają się gdzie umyć. Poza tym dziś każdy pracownik dąży do równowagi między pracą a życiem rodzinnym – powiedział Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. Zagraniczni kierowcy często nie znają języka polskiego, co od razu stawia ich w trudnym położeniu. W szkołach i ośrodkach szkolenia kierowców brakuje nie tylko odpowiednio wyszkolonej kadry, lecz kadry w ogóle. Konkurencję firmom transportowym robi wojsko –



MON oferuje młodym ludziom-potencjalnym kierowcom, niezłe warunki finansowe – ok. 4-4,5 tys. zł netto plus dodatek za brak stałej kwatery.

Uczestnicy debaty z konsternacją przyjęli wypowiedź Juliusza Skurewicza, który stwierdził, że problem deficytu kierowców jest sztucznie wykreowany przez branżę, ponieważ nikt nie wie, ilu ich tak naprawdę brakuje, a szacunki są sprzed 6-7 lat. – Nie mogę się zgodzić z tą opinią – zareagowała rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska. – O tym, jak bardzo trudno pozyskać kierowców świadczy chociażby przykład przewoźników autokarowych. Branża turystyczna wychodzi z pandemii, ale przewoźnicy autokarowi muszą funkcjonować na mocno zaciągniętym hamulcu, bo nie ma kto jeździć. Kierowców szukają wszędzie – podkreśliła przedstawicielka ZMPD dodając, że kierowcy zawodowi to wysokiej klasy profesjonalści, mogący ustalać z pracodawcami odpowiednie warunki pracy. – Nie bez znaczenia jest wysokość wynagrodzenia. Ostatnio sporo rozmawiam z uczniami. Oni już teraz, na etapie edukacji, doskonale zdają sobie sprawę z tego, że zarobki są atrakcyjne nawet dla początkującego kierowcy. Wiedzą, że mając taką pensję, będą mogli wziąć kredyt i kupić mieszkanie – dodała dyr. Anna Brzezińska.

MEiN: Jesteśmy świadomi wagi problemu

Juliusz Skurewicz ad vocem w późniejszej wypowiedzi dodał, że brakuje polskich kierowców. – Na ich miejsce przyjdą jednak Ukraińcy, Rumuni, Kazachowie – wymieniał reprezentant PISiL. – Nie bardzo rozumiem, dlaczego skupiamy się na kierowcach. Postęp techniczny jest tak duży, że za kilka-kil-

kanaście lat pojazdy autonomiczne wyeliminują problem braku kierowców – spodziewa się Juliusz Skurewicz.

Zastępca dyrektora Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Edukacji i Nauki Marianna Brzozowska-Skwarek podkreśliła, że ministerstwo jest świadome problemu, lecz należy pamiętać, że głównym zadaniem resortu jest umożliwienie uczniom kształcenia na konkretnym kierunku. – Resort nie ma wpływu na wybór zawodu przez młodego człowieka, minister edukacji nie może sam wprowadzać zmian w podstawie programowej. Robi to na wniosek ministra właściwego – przypomniała Marianna Brzozowska-Skwarek. – Od 2019 r. ściślej związaliśmy kształcenie z pracodawcami. W każdej szkole kształcącej zawodowo jest obowiązek takiej współpracy, może ona przyjmować różne kształty. Poza tym warto przypomnieć, że corocznie publikowana jest prognoza zapotrzebowania na zawody. W ostatniej jest pięć dotyczących transportu. Realną korzyścią jest to, że te zawody otrzymują wyższą subwencję – dodała przedstawicielka MEiN.

ZMPD od lat promuje zawód kierowcy

Dyr. Anna Brzezińska podkreśliła wieloletnie zaangażowanie ZMPD w rozwiązanie tego problemu, najpierw poprzez starania o przywrócenie nauczania przyszłych kierowców w szkołach, a dziś w rozwijanie tego kierunku. – Jedną z naszych wielu aktywności na tym polu jest współpraca z firmą Daimler Truck Polska przy organizacji ogólnopolskiej akcji promującej zawód kierowcy „Actros Team. Ruszamy do szkół!” – przypomniała dyr. Anna Brzezińska.

Oddzielnym wątkiem w dyskusji była kwestia szkoleń i zdobywania ko-



mercyjnych uprawnień. Obecnie zdobycie prawa jazdy to koszt ok. 10-12 tys. zł. A będzie drożej. Wojciech Góra z Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców zwrócił bowiem uwagę na fakt, że obecna cena szkolenia dotyczy nauki na samochodzie ciężarowym z przyczepą. – Od 2025 r. nauka będzie się odbywała na ciągniku siodłowym z naczepą, co spowoduje wzrost kosztu kursu o ok. 2,5 tys. zł. – powiedział Wojciech Góra.

Debata była częścią Targów Pracy w branży TSL, a organizatorem wydarzenia było Studenckie Koło Naukowe Transportu, Spedycji i Logistyki SGH. ■

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Zawód kierowcy: Odpowiedzialność plus dobre perspektywy



Adrian „Trucker Packer” opowiadał o życiu kierowcy zawodowego, swoich początkach oraz spalaniu swojego Actrosa.

Piotr Gawelczyk

Odwiedziliśmy w Zespole Szkół Nr 1 im. Henryka Sienkiewicza w Łukowie rozpoczęliśmy po kilkumiesięcznej przerwie drugą edycję akcji Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i firmy Daimler Truck Polska, mającej w swojej ofercie marki Mercedes-Benz Trucks i Fuso, promującej w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy.

Hasło przewodnie wydarzenia to „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Przygoda i odpowiedzialność

W spotkaniu z blisko setką młodzieży 22 maja wzięli udział: miejscowy przewoźnik Jacek Sokół, influencer z Actros Team i zawodowy kierowca Adrian „Trucker Packer” Poździej oraz rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

Witając się z uczniami pokrótce przedstawiła branżę międzynarodowego transportu drogowego, a także samą organizację. – Bardzo dziękujemy za zaproszenie, cenimy sobie możliwość spotkania z wami, przy okazji gratulujemy pięknej szkoły – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. Gospodarzem wydarzenia był dyrektor Tadeusz Federczyk, który przywitał wszystkich uczestników, przede wszystkim uczniów z trzech klas o kierunku kierowca-mechanik.

W przeprowadzonych przez ZMPD konkursach, w których nagrodami były gadżety firmy Daimler Truck Polska, uczniowie odpowiadali na py-

tania dotyczące m.in. liczby firm i ciężarówek w transporcie międzynarodowym oraz liczby brakujących kierowców zawodowych. Atrakcją wydarzenia była możliwość zapoznania się z pojazdem Actros L. W czasie spotkania uczniowie mogli samodzielnie podnieść kabinę i przyrzeć się silnikowi, atrakcją była też możliwość wejścia do kabiny i wspólna przejażdżka. Wszyscy uczniowie otrzymali zestaw upominków.

Przewoźnik Jacek Sokół z Łukowa („wychowałem się za płotem waszej szkoły”) opowiedział młodzieży o pracy kierowcy zawodowego. – To bardzo, bardzo odpowiedzialny zawód. To nie jest tak, że robicie prawo jazdy i tylko jedziecie sobie z punktu A do punktu B. Wykonywanie zawodu kierowcy oznacza też wielką odpowiedzialność: za towar, za ludzi, których mijają na drodze, i pojazd, którym się poruszacie. W szkole dowiedziecie się, jak trzeba zabezpieczyć przewożony ładunek, który w momencie hamowania nie ma prawa się przesunąć – powiedział Jacek Sokół. – Każdy kierowca z kategorią prawa jazdy B powinien choć raz w życiu przejechać się zesta-

wem po to, żeby wiedział co to znaczy zjechać komuś drogę czy wymusić pierwszeństwo – dodał Jacek Sokół. Podkreślił jednak, że to nie tylko odpowiedzialna, ale przede wszystkim bardzo ciekawa praca, dająca także zadowolenie finansowe i perspektywę utrzymania siebie oraz, w przyszłości, całej rodziny. To również praca pewna, bo kierowców brakuje i będzie brakować. – Bycie zawodowym kierowcą to także wielka przygoda. Jeden z moich kierowców woził ze sobą rower i w wolnej chwili zwiedzał okolicę – powiedział Jacek Sokół.



Odważniki w kabinie

Opowiadając o codziennym życiu zawodowego kierowcy Adrian „Trucker Packer” Poździej wspominał m.in. o tym, jak spędza wolny czas na parkingach całej Europy. – Zamiast leniuchować, wyciągam „siłowy zestaw podróży” i ćwiczę. Robię to już od 20 lat. Ruch to zdrowie, zwłaszcza przy naszym siedzącym trybie pracy. Doszedłem do takiej formy, że, przygotowując się tylko i wyłącznie na parkingach, w 2020 r. wziąłem udział w zawodach kulturystycznych i zająłem w nich trzecie miejsce. Trenowałem nawet wtedy, kiedy padał deszcz czy śnieg. Po prostu zabrałem swoją pasję do ciężarówki. Dziś wożę ze sobą zestaw ok. 150 kg odważników, a zdarzało się, że miałem takie po 250-300 kg – zaznaczył „Trucker Packer”, proponując najodważniejszym wspólne ćwiczenia. Zakasał rękawy także dyrektor Tadeusz Federczyk, prezentując – jak się okazało – imponującą formę fizyczną.

Adrian wspominał także początki

swojej pracy „za kółkiem”. – Zaczęłem pracę w młodym wieku. Pamiętam, jak zrobiłem prawo jazdy i zapytałem wujka, czy nie pojechałby ze mną w pierwszą trasę, żeby pokazał mi, jak się taką ciężarówką jeździ. A wuj na to: Adrian, a ty zdałeś egzamin za świniaka, czy za umiejętności? Nie no, za umiejętności. W takim razie wsiadasz i jedziesz. Ale wuju, takim wielkim zestawem? Nie marudź. Kiedy zapytałem o nawigację, to tylko na mnie dziwnie spojrział i powiedział: jaka nawigacja? Bierzesz atlas i w drogę. No dobra, myślę sobie, jakoś dojadę. No i byłem w trasie dwa-trzy tygodnie, zjechałem do domu na 45 godzin i znowu trzy tygodnie w drodze. Świetna szkoła życia. Tak to wtedy było. Ale świat się zmienił, dziś można jeździć tak, jak się chce. Od niedawna mam własną firmę, zjeżdżam co drugi dzień do domu, bo mam rodzinę – opowiadał Adrian.

W trakcie ćwiczeń opowiedział o nawinkach technicznych Actrosa, zachwalając m.in. niewielkie spalanie. – Najmniej spalił mi 17,6 litra. Jeździ się nim lepiej niż osobówką – zapewnił Adrian. ■



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Świat staje przed Wami otworem

Siedlce były drugim przystankiem na wiosennej trasie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i firmy Daimler Truck Polska (w jej ofercie marki Mercedes-Benz Trucks i Fuso), promującej w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy.

Piotr Gawelczyk

Hasło przewodnie wydarzenia – „Actros Team. Ruszamy do szkół!”. Z uczniami spotkaliśmy się 23 maja, zaś gospodarzami wydarzenia byli dyrektor szkoły Leszek Rozbicki oraz wicedyrektor Agnieszka Affek-Starczewska. Uczniów ściągnął na plac manewrowy nie tylko brak lekcji i piękna pogoda, lecz przede wszystkim ciągnik siodłowy Actros L, którego wjazd wywołał spore poruszenie, oraz „robiący w internecie” influencer z Actros Team i jed-

nocześnie zawodowy kierowca Adrian „Trucker Packer” Poździej.

Od Azerbejdżanu po Maroko

Nie mogło też oczywiście zabraknąć przedstawiciela ZMPD, którym była rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, która zachęcała do dalszej nauki zawodu, wytrwałości w realizacji podjętej decyzji, mówiąc o możliwościach, jakie daje młodym ludziom praca w charakterze zawodowego kierowcy. Nie zabrakło też przeprowadzonych przez ZMPD konkur-

sów z nagrodami. W czasie spotkania uczniowie mogli samodzielnie podnieść kabinę i przyrzeć się silnikowi, atrakcją była też możliwość wejścia do kabiny. Wszyscy uczniowie otrzymali także zestaw upominków.

Gościem specjalnym wydarzenia był właściciel firmy transportowej Jakub Wereszczyński. Opowiedział on uczniom o specyfice branży, zwłaszcza międzynarodowego transportu drogowego, pokazując na przykładach, jak ciekawa jest to profesja. – Dziś pracodawcy dają możliwość dostosowania czasu pracy do potrzeb kierowcy. Możecie jeździć pojedynczo lub w podwójnej obsadzie, nie ma też problemów, gdy małżeństwa



przewoźnik nr 85



przewoźnik nr 85



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Nie mogę się doczekać, kiedy będę jeździć

O tym, że warto się uczyć, przekonuje uczennica technikum transportu drogowego **Anna Kukła**, w rozmowie z **Piotrem Gawelczykiem**

Piotr Gawelczyk

W ubiegłym roku jako jedyna dziewczyna w Polsce (!) zdała egzamin na kwalifikację TDR 01, dotyczącą eksploatacji środków transportu drogowego („przygotowanie do kierowania pojazdami samochodowymi w zakresie niezbędnym do uzyskania prawa jazdy kategorii B, C oraz kwalifikacji wstępnej, ocenianie stanu technicznego środków transportu drogowego, wykonywanie prac związanych z ich obsługą i przewozem drogowym rzeczy”). – Łącznie z dwóch egzami-

nów – teoretycznego i praktycznego – miałam ok. 90 proc. punktów. To zdaniu tego egzaminu czułam ogromną dumę i niesamowite szczęście – powiedziała nam Anna Kukła.

Co mówią koledzy na twój sukces?

Trochę zazdroszczą (śmiech). Z mojego kierunku z 16 osób w pierwszym terminie zdały tylko trzy.

Odnalazłaś się w męskiej klasie?

Dołączyłam do kolegów w II semestrze pierwszej klasy. Czy było ciężko? Nie, byłam podekscytowana i szczęśliwa, że udało mi się dostać tam, gdzie chciałam, na mój wymarzony kieru-

nek. Na początku były uwagi typu: kobieta?! A co ona tu robi? A później było już ok.

Pomogasz chłopakom w lekcjach? Zdarza się.

A dajesz ściągać? Pomidor (śmiech).

Jesteś lubiana? Myślę, że tak.

Traktujesz naukę poważnie? Tak, zdecydowanie. Od ponad sześciu lat moim marzeniem jest bycie zawodowym kierowcą.

chcą jeździć razem, a takie sytuacje też się zdarzają. To jest idealne rozwiązanie dla tych, którzy nie lubią zbyt długiej rozłąki. Gorąco zachęcam was do nauki i zdobywania kolejnych uprawnień. Kto wie, może za kilka lat traficie do pracy do mojej firmy – zwrócił się do uczniów.

Podkreślił, że dziś trudno chyba znaleźć podobny zawód, który w szybkim czasie pozwala osobom bez większego doświadczenia na bardzo godziwe zarobki. Nie bez znaczenia jest też fakt, że kierowcy mogą przy okazji poznać inne kultury. – Nasi pracownicy byli już w takich krajach jak Azerbejdżan, Maroko czy Iran. Kompletnie inny, bardzo interesujący świat. To też jest wartość do-

dana do tego zawodu – zaznaczył Jakub Wereszczyński.

Grunt to dobra organizacja

– Kiedy powiedziałem swoim kumpłom, że chcę być zawodowym kierowcą, od razu zaczęli mi odradzać, mówiąc np. że będę gruby. A ja miałem swój cel: chciałem jeździć i jednocześnie uprawiać sport. Naprawdę tanim kosztem można zadbać o zdrowie, czyli o to, co tak naprawdę mamy najcenniejszego. Tak przy okazji – rączka do góry: kto trenuje na siłowni? O, ile osób! Świetnie! – cieszył się Adrian „Trucker Packer” Poździej, który z po-

mością uczniów w części „rekreacyjnej” zorganizował błyskawiczną plenerową siłownię udowadniając, że dla chcącego nic trudnego. – Jak się ma zapał i chęci, to wszystko można sobie zorganizować tak, żeby i robota była wykonana, i człowiek czuł się dobrze. Grunt to odpowiednio wykorzystywać czas, jaki mamy do dyspozycji – powiedział Adrian. – Jeżdżę już 16 lat i szczerze wam powiem, że nie żałuję tego wyboru, tym bardziej że zarobiłem fajne pieniądze, które pozwoliły mi na założenie firmy transportowej. I wy też będziecie mieli taką możliwość. Swoją firmę powoli będę chciał rozwijać. Na razie mam dwa samochody, niedługo będzie trzeci. ■



■ **To ciekawe, bo większość dziewczyn chce być fryzjerkami lub manikiurzystkami.**

I tu ciekawostka: przez pół roku byłam w klasie fryzjerskiej (śmiejch).

■ **I co się stało? Nożyczki wypadły z ręki?**

Zdecydowanie nie czułam tego kierunku; wiedziałam, że to nie było to, co chciałam robić w życiu. Fryzjerstwo mnie męczyło, chodziłam do tamtej klasy z przymusu. A tutaj cała jestem szczęśliwa.

■ **Nie ma co ukrywać, stereotypy są, jakie są. Z typowo kobiecego kierunku przeczuciłaś się na typowo męski.**

Nie ukrywam, że było ciężko. Mama długo nie chciała się zgodzić. Teraz, biorąc pod uwagę moje wyniki, chyba już pogodziła się z moją decyzją. Tata wspierał mnie od samego początku. Zresztą to on pierwszy wsadził mnie do ciężarówka.

■ **Twój tata jest...**

Zawodowym kierowcą, jeździ „sólówką” po Polsce.

■ **No to nie dziwię się mamie...**

Od kiedy zaczęłam jeździć z tatą

w trasy, łapała się za głowę, choć jeszcze wtedy ludziła się, że to tylko taka forma zabawy, przyjemności, po to, żeby nie siedzieć w domu. Co nie było prawdą, bo od samego początku ciągnęło mnie do tego zawodu.

■ **Dokąd jeździliście z tatą?**

Głównie w okolicach Warszawy, teraz tata jeździ po całej Polsce.

■ **Rozumiem, że chciałabyś zrobić kolejny krok, czyli zagranicą?**

Oczywiście że tak. Razem z moim partnerem, bo on też jest kierowcą. Jest starszy ode mnie, jeździ już chyba od ośmiu lat. To takie nasze małe wspólne marzenie, żeby razem usiąść za kółkiem jednej ciężarówka i jeździć po całym świecie.

■ **W firmie, czy „na swoim”?**

Na początku w firmie, a potem zobaczymy, co życie przyniesie. Wiadomo, że fajnie mieć coś swojego, ale to jeszcze za wcześnie.

■ **Tak czy owak rozumiem, że jeśli będą jakiegokolwiek problemy, to masz się do kogo zgłosić.**

Mój partner to dla mnie ogromna pomoc i wsparcie. Na pewno na początku będę prowadzona przez niego

za rękę, a później... Zresztą, nie ma się czego bać. Sama myśl o wspólnej jeździe nakręca mnie.

■ **W takim razie pewnie chciałabyś mieć już szkołę z głowy?**

Przez chwilę miałam takie myśli, ale chciałabym czerpać z niej jak najwięcej wiedzy. Zresztą wykształcenie trzeba mieć, papieraś na pewno się przyda. Przede mną ostatni rok. Już nie mogę się doczekać, kiedy będę jeździła ciężarówką.

■ **No dobrze, ale żeby jeździć, trzeba mieć przecież prawo jazdy kat. C+E. No i?**

No i trzeba mieć też kwalifikacje do przewozu osób i rzeczy. Na razie mam kat. jazdy B, zdałam przed świętami Bożego Narodzenia, a C+E mam fundowane przez szkołę. Są małe komplikacje, liczę, że uda się je przeskoczyć. W Polsce dozwolona jest jazda dopiero od 21. roku życia, a ja mam 19 lat. I tu zaczynają się schody. Oczywiście wcześniej na prawo mogę zdać, ale nie mogę jeździć. Zobaczymy, jak i czy w ogóle uda się to przeskoczyć. Dwa lata to bardzo długo. Do tego czasu warto byłoby się gdzieś zaczepić. ■

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

Actros? Taka ciężarówka to nasze marzenie



Kilkudziesięciu uczniów wzięło udział w kolejnym spotkaniu wiosennej trasy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i firmy Daimler Truck Polska (w jej ofercie marki Mercedes-Benz Truck i Fuso), promującej w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy.

Piotr Gawelczyk

Hasło przewodnie wydarzenia to: „Actros Team. Ruszamy do szkół”. 6 czerwca Actros Team odwiedził Ostrołękę. Nasza wspólna akcja była głównym punktem Dni Otwartych Zespołu Szkół Zawodowych Nr 1 w Ostrołęce. Przez blisko dwie godziny uczniowie klas o profilu kierow-

ca-mechanik i technik transportu drogowego mieli wyjątkową okazję porozmawiać z przedstawicielami pracodawców z branży międzynarodowego transportu drogowego, a także posłuchać zawodowego kierowcy i wymienić z nim w podgrupach poglądy na interesujące ich tematy. Nie obyło się bez pamiątkowych zdjęć, okolicznościowych konkursów z nagrodami oraz – przede wszystkim – spędzania czasu w kabinie Actrosa L.

Praca czeka na chętnych

ZMPD było reprezentowane przez rzecznik prasową ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Annę Brzezińską oraz przewodniczącą Rady Zrzeszenia przedsiębiorcę Jerzego Szebietowskiego, prywatnie mieszkańca Ostrołęki. Natomiast firmę Daimler Truck Polska reprezentował zawodowy kierowca, influencer Artur



„ArtDrive” Szymański. Gościem specjalnym spotkania był właściciel firmy transportowej z Ostrołki Mariusz Suhecki.

– Niezmiernie się cieszę, że przyjechaliliśmy do tak pięknej szkoły. Słyszeliśmy od pana dyrektora, że jesteście bardzo zaangażowani, co ogromnie nas cieszy – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – Nasza organizacja powstała w 1957 r., zrzesza największą liczbę firm transportowych w Polsce, a ci przewoźnicy zatrudniają dziesiątki tysięcy kierowców i bardzo was potrzebują. Jestem przekonana, że będziecie mieli dużą satysfakcję, także finansową, z pracy w tym zawodzie – dodała dyr. Anna Brzezińska, zachęcając jednocześnie do kontaktu z ZMPD, do zaglądania na stronę internetową i media społecznościowe Zrzeszenia. – Jeśli jesteście zainteresowani karierą w zawodzie kierowcy, znajdziecie u nas wszystkie praktyczne informacje, które nie tylko pomogą wam w podjęciu ostatecznej decyzji, lecz także i w dalszej edukacji – dodała dyr. Anna Brzezińska, wyrażając nadzieję, że spotkanie będzie kolejnym impulsem do tego, by młodzi ludzie dalej podążali w wybranym przez siebie kierunku i osiągali kolejne poziomy wtajemniczenia. – Kto wie, może w przyszłości zostaniecie też właścicielami firm transportowych? – zakończyła dyr. Anna Brzezińska.

– Nie muszę wam chyba mówić, jak ważną dziedziną gospodarki jest transport – powiedział z kolei przewodniczący Rady Zrzeszenia Jerzy Szepietowski. – Kierowca zawodowy nie tylko prowadzi pojazd, lecz także wykonuje wiele innych czynności.

Musi wiedzieć jak załadować i rozładować towar, jak go rozmieścić, musi też przestrzegać licznych zasad i przepisów. Co najważniejsze jednak, to praca nie tylko bardzo dobrze płatna, lecz także dostępna „od ręki”. Zachęcam was do skończenia tej szkoły, namawiając swoich kolegów i znajomych, żeby tu przyszli – apelował Jerzy Szepietowski, który przyznał, że jego dzieci również kończyły tę placówkę.

Weekend nad oceanem

– Nie miałem od kogo złapać bakcyla, bo w mojej rodzinie nikt nigdy nie miał nic wspólnego z zawodem kierowcy. Wyprowadziłem się z domu w wieku 22 lat. Przeniosłem się do Wrocławia, 100 km od rodzinnej miejscowości. Mama chyba nawet nie wiedziała, że pójdę w transport – wspomniawszy swoje początki Artur „ArtDrive” Szymański. – Wszystko zaczęło się po obejrzeniu filmu „Konwój”. Każdy z chłopaków chciał być jak główny bohater. Niestety, nigdy nie wyjechałem do USA, niektórzy moi koledzy jeżdżą na dużo większych ciężarówkach. To też jest moje marzenie – dodał influencer. – Moja najdłuższa trasa to ok. 3500 kilometrów. Pojechałem na Wyspy Kanaryjskie, na które dopłynąłem promem. Spędziłem tam cały tydzień. Z pięć lat temu miałem okazję obejrzeć na żywo mecz Realu Madryt z gwiazdami Romy, w którym grał Zbigniew Boniek. Kiedyś zabrałem dziewczynę w trasę. Dojechalśmy do Portugalii, spędziliśmy cały weekend nad oceanem. Gdybym nie był kierowcą, na pewno nigdy bym

nie przeżył tych wszystkich przygód – powiedział Artur Szymański. A to było tylko kilka przykładów z życia za kółkiem „ArtDrive’a”, który szczegółowo opowiedział o praktycznych aspektach pracy kierowcy, a potem zaprosił wszystkich do kabiny Actrosa L, zachęcając do podjęcia pracy w zawodzie kierowcy. – Możecie poznawać nowe kultury, poznać wiele nowych osób – wymieniał pierwsze z brzegu zalety tej profesji. Jak zauważył, bycie zawodowym kierowcą to sposób na życie. Do tej profesji trzeba mieć pasję, bez niej praca w tym zawodzie tylko będzie męcząca. – Oczywiście zdarzają się trudne sytuacje, np. gdy trzeba wjechać 20-metrowym zestawem w ciasne uliczki pod domki jednorodzinne. Ale trzeba sobie jakoś radzić – wspominał.

Na pytanie o problemy w trasie tylko się uśmiechnął. – Mam szczęście, że omijają mnie przykre historie. Wczoraj dostałem przypomnienie w mediach społecznościowych, że od ośmiu lat mam zawodowe prawo jazdy. W tym czasie tylko raz miałem wystrzał opony. To faktycznie jakiś cud – powiedział Artur Szymański. Warto dodać, że Artur „ArtDrive” Szymański spełnia się nie tylko jako kierowca – założył fundację, dzięki której pomaga dzieciom i schroniskom na Dolnym Śląsku.

Rosłem razem z firmą

– Wymagajcie sami od siebie, nawet jeśli inni od was nie wymagają – apelował do młodzieży Mariusz Suhecki, prezes firmy transportowej MKW Suhecki z Ostrołki, opowiada-

jąc uczniom o życiu, zawodzie i swojej firmie. – Macie wspaniałych nauczycieli, którzy wskazują wam właściwą drogę. W życiu trzeba bardzo mocno nakreślić cele, które chcecie osiągnąć w swojej karierze – czy to szkolnej, czy – za chwilę – zawodowej. Nie zawsze będzie świecić tak piękne słońce, jak dziś. Może się zdarzyć, że deszczu będzie więcej, dlatego tak ważne jest trzymanie się obranego kierunku. Zawód kierowcy nie jest łatwy. To nie tylko piękny, duży samochód, do którego wsiadamy, jedziemy i jest super. Praca zawodowego kierowcy ma wiele różnych aspektów. Będą takie chwile, że ciężko będzie się wam podnieść z łóżka, ale trzeba wstać i iść dalej, do przodu. To podstawa, żebyście mogli się spełniać – powiedział Mariusz Suhecki. Podkreślił przy tym, że to kierowca decyduje o tym, jak długi czas będzie w trasie. Jak powiedział, w jego firmie przeważają trasy jednodniowe.

Wspomniał o początkach swojej rodzinnej firmy, która dziś zatrudnia 135 osób, w tym samych kierowców – 90. – Tata z mamą zaczęli działać w połowie lat 80. Jak łatwo policzyć, firma ma już ponad 30 lat. My jako dzieciaki rośliśmy razem z nią. Kiedy miałem 3-5 lat, tata zaczął zabierać mnie i moje rodzeństwo w trasę i pokazywał zawód od podszewki. Ciężko było sprostać oczekiwaniom

naszych rodziców, ale rok po roku udawało się to z coraz lepszym skutkiem. Mam nadzieję, że dziś idziemy w dobrym kierunku – powiedział lokalny przewoźnik. Opowiedział uczniom także o licznych przygodach w trasie. – Pamiętam, jak miałem 4, może 5 lat. Jechaliśmy z tatą Jeczem solówką z przyczepą po cement. W jedną noc mieliśmy z pięć wystrzałów opony. Tata musiał sobie sam z tym poradzić. On te koła, które ważą po 150 kg, wrzucał na pakę. Do dziś nie wiem, jak to robił – wspominał dawne dzieje.

Przyglądając się Actrosowi L tylko wzdychał. – Taka ciężarówka to jest nasze marzenie. Mamy na razie jedną „gwiazdę” na testach i mam nadzieję, że będziemy szczęśliwymi użytkownikami Mercedesa. To są już tak komfortowe pojazdy, że trudno sobie nawet wyobrazić, że czegoś tu jeszcze potrzeba. Jest wszystko: komfort jazdy, wygoda w odpoczywaniu, wszystkie możliwe systemy bezpieczeństwa i wszystkie możliwe systemy potrzebne do komfortu jazdy – komplementował Actrosa Mariusz Suhecki. Na koniec zaprosił wszystkich uczniów do swojej firmy. – Uważam, że ze wszystkich profesji, jakie są w branży transportowej, praca kierowcy jest najfajniejszym zajęciem – dodał Mariusz Suhecki.





Odszkodowania dla przewoźników za znowę cenową

Pierwsi polscy przewoźnicy już dostali odszkodowania za znowę cenową producentów ciężarówek. Do zakończenia całości procesu zostało jednak jeszcze kilka lat.

Robert Przybylski

Odszkodowania wypłacił DAF, który dla firm pokrzywdzonych przez kartel producentów ciężarówek. DAF poszedł na ugodę z należąca do kancelarii Hausfeld spółką windykacyjną Financialright, która reprezentuje kilkanaście tysięcy pokrzywdzonych podmiotów. Wśród nich są przewoźnicy z Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego. – Przedsiębiorcy otrzymali pieniądze, które spadły im

jak z nieba. Przewoźnicy są zadowoleni z tego zakończenia – zapewnia specjalistka ds. transportu w KPSPD Aleksandra Niećko.

Podkreśla, że uгода ma to do siebie, że kwoty są niższe niż byłyby w wygranym postępowaniu sądowym. Każdy przewoźnik został poinformowany o wysokości sumy do zwrotu. – Nie ujawnimy wysokości kwot – zastrzega Niećko.

Do zakończenia procesu jeszcze kilka lat

To nie koniec pracy kancelarii, bo cały czas toczy się proces z pozostałymi producentami. Złożyła ona pozwy przed sądami Wielkiej Brytanii, Holandii oraz Niemiec. Kluczowe było odrzucenie przez sąd zarzutów pozwanych, jakoby znowa cenowa nie stanowiła szkody dla firm transportowych, albowiem - jak twierdzili producenci - odrobili je we frachtach. Linia obrony producentów ciężarówek, w której podważali możliwość cesji wiarygodności także została obalona. Jesienią postępowania wejdą w de-

cydującą fazę, choć i tak nikt nie spodziewa się szybkiego rozstrzygnięcia. – Nie było żadnych obietnic, jeśli chodzi o termin to od razu mówiono, że trzeba uzbroić się w cierpliwość. Pandemia opóźniła rozprawy, które były odwoływane i postępowanie jest z tego powodu wydłużone dodatkowo o 2 lata – szacuje specjalistka.

Dodaje, że sprawy przewoźników KPSPD toczą się w rozprawach w ramach drugiego i trzeciego pozwu. – Wiosną i latem 2018 roku przesyłaliśmy dokumenty, aby w grudniu złożyć pozew przed sądem w Monachium. Nie uczestniczymy w posiedzeniach sądu, rozprawy podzielone są na powództwo pierwsze, powództwo drugie. W tym roku z obu powództw odbyło się kilka rozpraw. Nie wiemy, czy na rezultaty przyjdzie nam poczekać jeszcze 2 lata czy 5 lat – przyznaje Niećko.

Stowarzyszenie poprowadziło sprawę

Odszkodowanie liczone jest według algorytmów. – Na jego wysokość ma

wpływ m.in. czas użytkowania samochodu, stąd w przypadku aut sprzed 2010 roku przewoźnicy otrzymują najwyższą kwotę odszkodowania. Dlatego rocznik pojazdu oraz jakość przekazanych dokumentów mają znaczenie – podkreśla Niećko.

Zarząd KPSPD prowadził rozmowy z prawnikiem, który miał kontakt z firmą Financialright. Złożyła ona pozew w imieniu kujawsko-pomorskich przewoźników w 2018 roku. – Prawnicy Hausfeld zajęli się techniczną stroną przygotowań, natomiast my wszystko robiliśmy w imieniu przewoźników, którzy nie ponosili kosztów związanych z gromadzeniem dokumentów, ani nie musieli wykonywać ogromnej pracy administracyjnej. Stowarzyszenie zbierało umowy leasingowe, faktury wykupu, dowody rejestracyjne, wyciągi z rejestru handlowego i dane kontaktowe – wymienia Niećko.

Te wszystkie dane zostały wprowadzone do systemu Financialright i wysłane z załącznikami dokumentów w formacie PDF. – Każdy przewoźnik miał własne miejsce na portalu Finan-

cialright, w którym dane weryfikowała współpracująca kancelaria. Prawnicy wymagali szczegółowych informacji, łącznie z dokładnym opisem samochodu – zaznacza specjalistka.

Hausfeld i inni

Wiele kancelarii było chętnych do zajęcia się sprawą odszkodowań, ale wydaje się, że model zaproponowany przez kancelarię Hausfeld był najkorzystniejszy dla przewoźników. Prawnicy tej kancelarii zdobyli zewnętrzne finansowanie, więc przewoźnicy niczym nie ryzykowali dołączając do procesu. Hausfeld zastrzegła na początku, że jedna trzecia wypłaconego odszkodowania przypadnie kancelarii. – Niektórzy żądali wysokich kosztów już na wejściu. Niektóre kancelarie przyjmowały przewoźników mających ponad 20 pojazdów, natomiast kancelaria Hausfeld brała wszystkich – wskazuje specjalistka.

Hausfeld szacuje, że na skutek znowy poszkodowanych zostało 600 tys. przewoźników. Kancelaria reprezentuje kilkanaście tysięcy pokrzywdzo-

nych podmiotów, które kupiły łącznie 450 tys. ciężarówek.

Brytyjskie stowarzyszenie przewoźników RHA wynajęło kancelarie Backhouse Jones oraz Addleshaw Goddard, które reprezentują 10,5 tys. przewoźników. Ich pozwy dotyczą łącznie 250 tys. ciężarówek na 600 tys. nabytych w latach 1997-2011, kupionych jako nowe i używane, niezależnie od formy finansowania.

Tylko w sądzie okręgowym w Monachium toczy się 110 postępowań o odszkodowanie za znowę cenową producentów ciężarówek.

Sprawa odszkodowań dotyczy przedsiębiorców, którzy kupowali ciężarówki w latach 1997-2011. W 2016 roku KE nałożyła na producentów ciężarówek karę sięgającą 3,6 mld euro za znowę cenową, ale pozostawiła otwartą kwestię, czy nabywcy ciężarówek nie ponieśli w związku z tym szkody. Dopiero wyroki w 2022 roku potwierdziły, że do takich szkód mogło dojść. Prawnicy szacują, że szkody klientów producentów ciężarówek mogą sięgać 100 mld euro, czyli 5-6 tys. euro na ciężarówkę. ■

reklama

ZMPD BOX .pl

17 domen
1 urządzenie

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

Przemierzaj
Szwajcarię
z ZMPDBox

Mercedes wprowadza do oferty elektryczne ciężarówki



Firma ze Stuttgartu rozpoczyna seryjną produkcję elektrycznych modeli, początkowo gamy dystrybucyjnej, a od końca przyszłego roku także dalekodystansowej.



Robert Przybylski

Na nowych napędach na pewno nie ucierpi bezpieczeństwo i komfort pracy kierowcy. Unijne przepisy wymagają, aby elektryczne ciężarówki miały takie same systemy bezpieczeństwa i wspomaganie kierowcy jak wersje z napędem klasycznym. Podstawową różnicą, na jaką zezwala prawo, jest w przypadku najcięższych modeli większa o 2 tony dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zestawu pojazdów. Co zatem oferuje Mercedes?

Lekkie modele

Już można zamawiać lekką ciężarówkę Fuso o dmc od 4,25 do 8,55 tony, która jest dostępna z pakietami akumulatorów w trzech wielkościach (41 i 83 oraz 124 kWh), pozwalających na pokonanie do 70, 130 lub 200 km. Gniazdo CCS 2 pozwala w 4 godziny naładować wolną ładowarkę mały pakiet, a szybko w pół godziny. Ładowarka prądu zmiennego o mocy 11 kW kosztuje 3-4 tys. zł.

Nowy model otrzymał akumulatory zbudowane z ogniw przystosowanych do pracy w ciężkim transporcie (typ LFP), gdy e-Fuso pierwszej ge-

neracji używało ogniwa z samochodów osobowych, które mają mniejszą trwałość.

Akumulatory podwieszane są pod ramą, na której można zamontować nawet wywrotki, ponieważ elektryczny napęd ma mechaniczną, typową przystawkę odbioru mocy.

Umieszczenie akumulatorów pod ramą, zajmujących całą szerokość samochodu, zmusiło do zastosowania elektrycznej osi, w której silnik elektryczny (dostarczany wraz z przekładnią przez firmę Bosch) połączony jest z tylnym mostem.

Konstruktorzy Mitsubishi zastosowali oś De Dion, zapewniającą duży komfort jazdy i trwałość.

Druga generacja elektrycznych Fuso przygotowana jest w sześciu rozstawach osi i 42 wariantach, wreszcie dając użytkownikom szerszy wybór. Pierwsza generacja miała tylko jeden rozstaw osi i w zasadzie był to model badawczy. Fabryka w Kawasaki wyprodukowała tylko 450 sztuk pierwszej generacji e-Fuso, które były wyłącznie dzierżawione i wszystkie wróciły do producenta, po łącznym przebiegu 6 mln km.

Najnowsze elektryczne Fuso produkowane jest w Portugalii i jest to w pełni seryjnie wytwarzany model, który można także kupić, a nie tylko wynająć. Elektryczna ciężarówka

otrzyma znane systemy wspomaganie kierowcy, jak np. wspomagający hamowanie przed nagłą przeskodą, np. pieszym, system ABA 5. Można zamówić fabryczną sprężarkę do klimatyzacji, a przystawka odbioru mocy (szczytowa moc 26 kW i moment 225 Nm) ma oddzielny moduł sterujący.

Podgrzewanie wodne jest zbyt energochłonne (zabiera do 20 proc. zasięgu), w Fuso podgrzewane są oparcia, siedziska i kierownica. Samochód ma gwarancję na 3 lata lub 100 tys. km, zaś bateria na 6 lat lub 200 tys. km.

Średni tonaż

Mercedes przygotował także samochody średniotonażowe o dmc 19 ton w wersji 2-osiowej (ładowność bez zabudowy 10,6 tony) oraz 27 ton w wersji 3-osiowej (ładowność bez zabudowy 16,6-17,6 ton).

Elektryczne Actrosy oferowane są z pakietem trzech lub czterech litowo-jonowych akumulatorów o łącznej pojemności 336 lub 448 kWh, co pozwala na przejechanie 300 lub 400 km (stąd modele oznaczone są eActros 300 i eActros 400). Mercedes zastrzega, że faktyczny zasięg zależy od topografii, temperatury zewnętrznej i obciążenia pojazdu. Samochody zużywają według producenta 85 kWh



energii na 100 km, a podczas prób wynik był nawet niższy.

Zarówno Fuso jak i eActros korzystają z akumulatorów litowo-jonowych typu LFP (z potasem), które mają dużą trwałość i pozwalają na szybkie i wielokrotne ładowanie. W obu przypadkach dostawcą będzie chiński CATL, który specjalnie w tym celu zbudował zakład na Węgrzech, choć obiecywał dokonać tej inwestycji w Polsce, gdy sprzedawał akumulatory Solarisowi.

W przeciwieństwie do Fuso, dostawcą silnika elektrycznego stosowanego w eActors jest BorgWarner. Silnik o ciągłej 330 kW i szczytowej 400 kW zamocowany jest bezpośrednio do tylnego mostu, a moment trafia na przekładnię główną poprzez 2-stopniową skrzynię biegów. Pierw-

szy bieg służy do ruszania i przejście na drugi odczuwalne jest chwilowym opóźnieniem.

Instalacja elektryczna pracuje na napięciu 400 voltów, co ogranicza moc ładowania do 160 kW, jednak w przypadku eActros 300 nawet taka moc wystarczy, aby akumulatory naładować od 20 do 80 proc. w nieco ponad godzinę.

Gwarancja na akumulatory obejmuje 3 lata użytkowania lub przebieg do 250 tys. km oraz 1200 cykli ładowania. Oferowana jest gwarancja wydłużona na 6 lat i 360 tys. km przebiegu oraz 1800 cykli ładowania.

Mercedes obiecuje, że na koniec 2024 roku przedstawi seryjną wersję dalekodystansowego ciągnika o pojemności akumulatorów ponad 600 kWh, dających 500 km zasięgu. System elektryczny będzie pracował na 800 volt, co pozwoli na ładowanie dużymi prądami, nawet ładowarkami o mocy 1 MW. Zestaw o dmc 42 ton przewiezie 22 tony ładunku, a trwałość komponentów ma sięgnąć 1,2 mln km.

Doradcy i ładowarki

Chociaż budowa elektryka jest prostsza od modelu z silnikiem spalinowym, a hamowanie z odzyskiem energii standardem, to jednak koszty obsługi elektrycznych ciężarówek będą

podobne do dieslowskich. Konieczne będą przeglądy, wymiana oleju w silniku, skrzyni biegów i tylnym moście, a także kontrola cieczy chłodzącej silnik, akumulatory i rezystory (odbierają ciepło hamowania, gdy energii hamowania nie da się zmagazynować w akumulatorze).

Mercedes rozpoczyna w Polsce szkolenia doradców zakupowych, którzy nie tylko będą potrafili doradzić jaki model wybrać, ale pomogą także z doborem ładowarki. Infrastruktura do ładowania mają budować państwa oraz prywatne spółki jak np. Milence, powołana przez Daimlera, Tratona i Volvo. Z kapitałem pół miliarda euro zamierza w 5 lat wybudować 1700 ładowarek dużych mocy. Inwestycje skoncentrowane będą w Europie Zachodniej, gdzie ruch jest największy, więc polscy przewoźnicy będą prawdopodobnie musieli sami zainwestować w ten sprzęt.

Na pokazie Daimlera wystawiała się zielonogórska firma Ekoenergetyka, która do tej pory specjalizowała się w ładowarkach dla autobusów. Jej dziełem jest tysiąc ładowarek w Paryżu oraz potężna stacja ładowania na zajezdni autobusowej w Monachium.

Ekoenergetyka przygotowuje ładowarkę megawatową (ma urządzenie o mocy 600 kW), niedawno przemysł uzgodnił standardowe łącze dla takich ładowarek.

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



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



NAJWYŻSZA ODOPORNOSC NA DRGANIA ORYGINALNA CZĘŚĆ ZAMIENNA WYPRODUKOWANO W NIEMCZECH

Pewny start to akumulator **VARTA**

Unia obliczy emisję dwutlenku węgla od naczep

Bruksela planuje włączyć dyrektywę o eurowiniecie przyczepy i naczepy do klasyfikacji emisji dwutlenku węgla.

Anna Wieczorek

Komisja Europejska opublikowała 4 marca Dyrektywę (UE) 2022/362 zmieniającą Dyrektywę o eurowinieciach. Państwa członkowskie muszą wdrożyć przepisy do 25 marca 2024 roku.

Dyrektywa (UE) 2022/362 wprowadza nowe ramy dotyczące różnicy stawek opłat infrastrukturalnych, które będą opierać się na efektywności energetycznej i emisjach CO2 pojazdów silnikowych.

Dyrektywa wymienia obecnie pięć klas pojazdów silnikowych. Klasa 1 jest najniższa, klasa 4 obejmuje pojazdy niskoemisyjne, klasa 5 obejmuje pojazdy bezemisyjne. Pojazdy z silnikami spalinowymi będą należeć do klas 1-3.

W pierwszym kwartale bieżącego roku Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) skontaktowała się z IRU, której członkiem jest ZMPD, z propozycją zmiany legis-

lacyjnej. Pomysł polega na włączeniu przyczep i naczep do klasyfikacji pojazdów, które będą wykorzystywane do ustalania różnicy w stawkach dotyczących emisji spalin CO2.

I tutaj zaczynają się schody. Po pierwsze, unijny system standardów CO2 nie obejmuje wszystkich typów naczep i przyczep, w związku z tym data 25 marca 2024 roku jako zakończenie implementacji przepisów staje się nierealna.

Po drugie, to przewoźnik płaci za infrastrukturę drogową. Jeśli ma mniejszy wpływ na wybór naczepy, to ostatecznie naczepa z niższej klasy emisji, czyli mniej ekologiczna, może zaniżyć również emisyjność ciągnika, który sam należy do wyższej, bardziej ekologicznej klasy.

Kolejnym problemem są zależności w łańcuchu logistycznym. Właściciel naczep może inwestować w bardziej ekologiczne, ale nie otrzyma zwrotu za te inwestycje, ponieważ to właściciel ciągnika płaci za korzystanie z infrastruktury i on otrzyma zwrot w postaci mniejszego myta.

Należy również pamiętać o tym, że właściciele ciągników zmieniają naczepy, czyli de facto za każdym razem będą musieli informować o tym dostawcę usług myta.

Na koniec warto podkreślić, że istnieje VECTO, czyli narzędzie symulacyjne, które zostało opracowane przez Komisję Europejską i służy do określania emisji CO2 i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Od 1 stycznia 2019 roku narzędzie to jest obowiązkowe dla wyliczania emisji CO2 przez nowe samochody ciężarowe. Pytania, jakie się pojawiają, dotyczą zasad klasyfikacji pojazdów, które nie wchodzą w zakres VECTO, ale również kwestii odpowiedzialności przekazywania informacji o emisjach CO2 pojazdu do poborczy myta (kto to będzie robił?), czy ewentualnego wzajemnego uznawania informacji ustalonych przez państwa członkowskie pierwszej rejestracji pojazdu. Na razie jest zatem dużo pytań, a na odpowiedzi trzeba jeszcze poczekać.

Infrastruktura paliw alternatywnych w planach UE

Konieczne jest wybudowanie infrastruktury do ładowania pojazdów z napędem alternatywnym. Do inwestycji zmuszać ma właśnie przygotowywane unijne rozporządzenie.



Anna Wieczorek

Europejski Zielony Ład to długofalowa strategia UE na rzecz wzrostu, której celem jest neutralność klimatyczna UE do 2050 roku. Aby zrealizować ten cel, UE musi do 2030 roku ograniczyć emisję dwutlenku węgla o co najmniej 55 proc. w odniesieniu do poziomu z 1990 roku.

Osiągnięte w marcu br. wstępne porozumienie Komisji Europejskiej, Parlamentu i Rady to kolejny ważny krok w tym kierunku. Dotyczy ono rozporządzenia AFIR, czyli Rozporządzenia o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych, które określa docelową liczbę i rozmieszczenie stacji ładowania elektrycznych ciężarówek oraz autobusów i tankowania wodoru dla sektora drogowego.

Zgodnie z założeniami rozporządzenia infrastruktura ładowania elektrycznego dla pojazdów ciężarowych musi powstać do końca 2025 roku w postaci sieci podstawowej, o gęstości

jednej stacji umieszczonej co 120 km na 15 proc. całej długości sieci TEN-T.

Jest to niestety bardzo mało i branża transportu drogowego, na czele z IRU, uważa, że taka liczba stacji nie spełni założeń rozporządzenia. Dopiero zwiększenie gęstości rozmieszczenia infrastruktury ładowania elektrycznego w roku 2027 roku do 40 proc. długości sieci TEN-T, a następnie do 50 proc. w roku 2030 roku, zaspokoi najskromniejsze potrzeby przewoźników.

KE zakłada również, że do 2027 roku na każdym bezpiecznym parkingu będą co najmniej dwie ładowarki dla ciężarówek, a od końca 2030 roku co najmniej cztery. Dla tras o małym natężeniu ruchu są niższe wymagania. W przypadku wodoru rozporządzenie przewiduje do końca 2030 roku stworzenie co 200 km stacji tankowania wodoru o wydajności tony wodoru na dobę przy ciśnieniu 700 bar.

Oznacza to, że dopiero w 2030 roku przewoźnicy mogą poważnie myśleć o wykorzystaniu pojazdów z napędem alternatywnym, w tym elektrycznych, zwłaszcza w operacjach

średnio- i długodystansowych.

Kolejnym problemem jest brak zaangażowania państw członkowskich w zwiększenie ilości bezpiecznych miejsc parkingowych na sieci TEN-T, na których mają być rozmieszczone stacje ładowania elektrycznego i wodorowego.

Natomiast w kontekście wykorzystania wodoru warto podkreślić, że państwa członkowskie będą gotowe do budowy infrastruktury do tankowania wodoru do 2030 roku, w oparciu o plan, który ma zostać przygotowany w 2027 roku. Pomimo apeli branży transportowej, daty wdrożenia infrastruktury ładowania elektrycznego i tankowania wodoru nie są zbliżone, co nie daje przewoźnikom wyboru.

Na pocieszenie jest też dobra informacja. Komisja Europejska stworzy do 2027 roku unijną bazę danych, zawierającą przydatne informacje na temat dostępności, czasu oczekiwania i cen korzystania z AFIR. Przewoźnicy powinni mieć łatwy dostęp do tych informacji podczas planowania operacji.

Przewoźnicy nie są gotowi na rewolucję



Przejście na elektryczne samochody ciężarowe wymaga zaangażowania państwa – to opinia ZMPD przedstawiona na Energy Week 2023 w Szkole Głównej Handlowej.

Piotr Gawelczyk

Organizowany przez Studenckie Koło Naukowe Energetyki w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie pięciodniowy (15-19 maja) cykl spotkań i wykładów, poświęconych zagadnieniom współczesnej energetyki Energy Week 2023 był doskonałą okazją do wielowątkowej dyskusji na temat nieuniknionych zmian, jakie czekają gospodarkę i transport w najbliższych latach.

W panelu „Droga do zrównoważonego transportu” w gronie ekspertów zasiadła rzeczniczka prasowa ZMPD

Anna Brzezińska, która po krótkim przedstawieniu branży międzynarodowego transportu drogowego i roli, jaką odgrywa w nim ZMPD, zabrała głos m.in. na temat gotowości polskich międzynarodowych przewoźników drogowych do transformacji energetycznej, tj. przejścia na zeroemisyjność – z pojazdów zasilanych olejem napędowym na ciężarówki elektryczne. – Przewoźnicy nie są gotowi na rewolucję dotyczącą przejścia na zeroemisyjne pojazdy – powiedziała Anna Brzezińska, zwracając uwagę m.in. na niezwykle dziś wysokie koszty elektrycznych ciężarówek i mocno ograniczoną liczbę kilometrów, które można przejechać na jednym ładowaniu. Poruszyła bardzo ciekawą kwestię dotyczącą przewozów na Daleki Wschód, gdzie w rozsądnym terminie trudno spodziewać się co najmniej dostatecznej liczby stacji tankowania ciężarowych „elektryków”, nie mówiąc już o pełnym pokryciu transportowych szlaków.

Podkreśliła, że zdecydowana większość polskich międzynarodowych przewoźników drogowych dysponuje najnowocześniejszą, a co za tym

idzie najbardziej ekologiczną flotą pojazdów, spełniającą najwyższą obowiązującą dziś normę spalin Euro VI. Warto przy tym pamiętać, że są to pojazdy na kredyt lub w leasingach. W związku z tym na zakup nowego, elektrycznego pojazdu, co automatycznie wiąże się z wyżej wymienionymi ograniczeniami, będą decydować się pojedynczy przewoźnicy. Trudno dziś sobie wyobrazić, że branża będzie mogła podążać w stronę ekologii bez odpowiednich rządowych dopłat. – Jakiś czas temu niektórzy z przewoźników zdecydowali się na zakup ciężarówek zasilanych gazem. I dziś srogo tego żałują – ceny gazu poszybowały w kosmos. Drugi raz na pewno nie będą chcieli się sparzyć – uważa Anna Brzezińska. – W prywatnych rozmowach słyszę, że przewoźnicy boją się ekologicznego szantażu w postaci „karnych” dopłat do dieslowskiego paliwa. Obawiają się, że rząd w ten sposób będzie chciał ich zmusić do wymiany taboru. To jednak spowoduje, że transport towarów będzie jeszcze droższy, co odczujemy wszyscy – powiedziała Anna Brzezińska.



<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.



Przewóz towarów w temperaturze kontrolowanej z Webfleet Cold Chain

Webfleet Solutions Poland

Przewóz towarów w temperaturze kontrolowanej wymaga ścisłego stosowania przepisów. Jeśli towar zostanie dostarczony w sposób niezgodny z zasadami, odbiorca może po prostu odmówić jego przyjęcia, a nawet nałożyć karę na przewoźnika czy na dostawcę. Odmowa odebrania towaru dla przewoźnika może skutkować koniecznością jego zwrotu do dostawcy albo nawet utylizacji, a więc może generować ogromne koszty dla wytwórcy, dla przewoźnika, a także pewnie szkody dla środowiska. Odpowiedni system telematyczny przeznaczony do kontroli i wspierania przewoźników oferujących transport w temperaturze kontrolowanej jest więc konieczny dla utrzymania usług na wysokim poziomie i utrzymania konkurencyjności.

Towary wrażliwe

Rodzajów produktów wymagających przewozu w warunkach kontrolowanych jest dużo. Oczywiście grupą są produkty spożywcze, wymagające zróżnicowanych temperatur, w zależności od rodzaju: mrożonki przewożymy w tempe-

peraturze -10°C, ryby mrożone wymagają -18°C, nabiał i jaja plus 6°C, warzywa i owoce ok. 2°C. Inne grupy produktów wrażliwych to kwiaty, ziarna zbóż, alkohol, wszelkiego rodzaju napoje i sery, leki, kosmetyki, chemia, chemia przemysłowa, a także elementy elektroniczne, zwłaszcza te bardziej skomplikowane, na przykład telefony komórkowe, które wymagają przewożenia w stałej temperaturze.

Transport w łańcuchu chłodniczym

łańcuch chłodniczy, od którego pochodzi nazwa nowego produktu Webfleet Cold Chain, obejmuje całość – od momentu wyprodukowania towaru do sprzedaży. Wymagania stosowane dla przewozu danego towaru mogą dotyczyć zarówno jego transportu i dostawy w temperaturze tak niskiej jak i w wyższej, niemniej jednak kontrolowanej, zgodnej z zaleceniami producenta. Dodatkowo mogą pojawić się inne wymagania dotyczące przewozu wspomnianego rodzaju towarów, jak dobór optymalnej trasy przejazdu bez zbędnych postojów, odpowiednie przygotowanie przestrzeni ładunkowej przed załadunkiem – na przykład wnętrze pojazdu musi być suche, bezzapachowe i odpowiednio wentylowane.

Rola kierowcy

W przypadku przewozu towarów wrażliwych rośnie rola kierowcy. Bieżący dostęp do danych informujących o wszelkich odchyleniach i adekwatna reakcja kierowcy są kluczowe dla właściwego przewozu wspomnianych towarów. W związku z tym kierowca musi kontrolować pracę agregatu chłodniczego w pojeździe czy w naczepie. Musi także wiedzieć, czy drzwi do komory chłodniczej, komory izotermicznej są odpowiednio zamknięte i szczelne. Optymalizuje czas przejazdu i stara się by jak najszybciej w bezpieczny sposób dostarczyć towar do odbiorcy. Kierowca musi pojawić się pod rampą rozładunkową ze swoim towarem w ściśle określonym czasie, więc to jest też jego zadanie.

Webfleet Cold Chain

Firma Webfleet oferuje klientom – firmom transportowym – system pomiaru temperatury Cold Chain. Jego zadaniem jest jednak nie tylko pomiar temperatury przestrzeni ładunkowej, ale również przesłanie tych danych na odległość, zaprezentowanie ich w aplikacji do nadzoru transportu. Są dwie podstawowe



wersje naszego systemu. Pierwsza to urządzenia z typowymi czujnikami temperatury podłączonymi przewodowo. Instaluje się je na przykład w naczepie chłodzącej czy w przestrzeni chłodzącej ładunkowej samochodu ciężarowego czy samochodu dostawczego, a informacje przesyłane są do aplikacji Webfleet przez urządzenie telematyczne. Producenci głównie systemów chłodzących instalowanych na przykład w naczepach, posiadają również swoją własną telematykę, mają urządzenia, które mierzą i pozwalają zdalnie sterować temperaturą. Z takimi systemami użytkownik naczepy może się bezpośrednio kontaktować, ale te systemy nie zapewniają zazwyczaj informacji o tym, gdzie i w jaki sposób ta naczepa się porusza. W związku z tym Webfleet oferuje także drugie rozwiązanie, integrujące powyższe systemy z systemem Webfleet, dzięki czemu można również pobierać informacje o temperaturze z naczepy i pokazywać ją w aplikacji Webfleet w połączeniu z pojazdem. Ze strony Webfleet nie ma szczególnych wymagań, poza tym, że pojazd musi spełniać przepisy ustawowe dotyczące przewozu towarów wrażliwych na temperaturę. Systemy Webfleet mogą być instalowane praktycznie w każdym obiek-

cie ruchomym: naczepach, pojazdach ciężarowych o sztywnych nadwoziach lub samochodach dostawczych, jeśli pojazdy te są wyposażone w urządzenia chłodnicze i wykorzystywane są do utrzymywania ładunku w kontrolowanych temperaturach.

Webfleet Cold Chain prezentuje zdalnie temperaturę (maksymalnie 6 punktów pomiarowych), pokazuje również trasę przejazdu tego pojazdu/naczepy i w powiązaniu z temperaturami, szczególnie w punktach krytycznych, jak miejsca załadunku i rozładunku. System pozwala także na określenie dopuszczalnych zakresów temperatury i informowanie o tym użytkownika przed ekranem komputera, na przykład spedytora, jak również kierowcę na terminalu kierowcy. Temperatura jest rejestrowana, dane są archiwizowane i mogą być potem generowane w postaci raportów (zestawienie tabelaryczne przebiegu, zmiany temperatury albo mapa z wykresem temperatury). Jest to istotne dlatego, że w przypadku dostawy towarów wrażliwych odbiorca zazwyczaj oczekuje raportu/dokumentu potwierdzającego warunki temperaturowe podczas przewozu towaru. System pozwala bardzo łatwo, także zdalnie, wygenerować raport i przekazać go

odbiorcy. Uwalnia to kierowców od konieczności generowania takich raportów z urządzeń, które są często instalowane lokalnie w naczepie. To wszystko może się odbyć na poziomie spedytorów u dostawcy i odbiorcy. System rejestruje również takie zdarzenia jak każdorazowe otwarcie i zamknięcie drzwi, co pozwala śledzić czy takie otwarcie drzwi ładunkowych nie trwało zbyt długo i nie wpłynęło na temperaturę wewnątrz pojazdu.

Kluczowe korzyści z zastosowania Webfleet Cold Chain

Najważniejsza jest ochrona towaru, zapewnienie odpowiedniej temperatury i dostarczenie zawartości w odpowiednich warunkach. Konsekwencją zachowania właściwych warunków przewozu jest bezproblemowy odbiór towaru i zadowolenie klientów. Zatem wysokiej klasy system telematyczny, jak Webfleet Cold Chain, jest niezbędny. Zarówno zlecający jak i przewoźnik są zadowoleni z usługi i współpracy, co owocuje kolejnymi kontraktami. System Webfleet Cold Chain dostępny jest zarówno na rynkach europejskich, jak i międzynarodowych.

Star na lata osiemdziesiąte

Dla przyszłościowego Stara 300 konstruktorzy przygotowali już w latach sześćdziesiątych trzy generacje silników. Ambitne projekty nie weszły jednak do produkcji.

Robert Przybylski

W połowie lat 60. ruch na drogach Europy Zachodniej zgęstniał i społeczeństwo zaczęło domagać się od polityków usprawnienia ruchu. Wskazywało palcami na powolne ciężarówki jako zawałidrogi i wymogło wprowadzenie przepisów nakazują-

cych stosowanie silników o minimalnej mocy. W 1965 roku Niemcy zasygnalizowały, że od 1971 roku podniosą jednostkową moc zestawu z 6 do 8 KM na tonę. Podobne regulacje zamierzały wdrożyć inne rządy, co musiało wziąć pod uwagę Ministerstwo Przemysłu Maszynowego (MPM), liczące na eksport Stara.

Zwiększenie mocy odpowiadało także wojsku, które przewidywało wzrost ładowności Stara do ośmiu

ton. - Tyle żądało wojsko, leśnicy i strażacy, którzy potrzebowali większej ładowności, bo nadwozia i ładunki stawały się coraz większe i cięższe. Z kolei ośmiotonowy limit wynikał z nośności dróg. Wojsko także zmieniło wymagania taktyczno-techniczne: zamiast dowozić amunicję w skrzynkach, na pierwszą linię ognia przyjeżdżał taki ciężki pojazd, rozładowywał paletę amunicji i szybko wynosił się do bezpieczniejszej strefy - opisywał zastępca dyrektora Zakładu Doświadczalnego Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach Waldemar Grzyb.

Przy założeniu, że Star 300 z przyczepą stworzy zestaw o dmc 22,5 tony silnik, powinien mieć co najmniej 180 KM. Wojsko poprzez MPM i podległe mu Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego zleciło pod koniec 1967 roku Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach prace nad nowymi silnikami o mocy 180 KM w wersji podstawowej.

Wersja łódzka

Prace perspektywiczne prowadziło podległe starachowickiej FSC Biuro Konstrukcyjne nr 2 w Łodzi. Kierownik Działu Silników Jan Lech wyznaczył na konstruktora prowadzącego Leszka Ornafa. Spod jego ręki wyszła rodzina silników 0317/3170, potocznie nazywanych „małymi” ósemkami. Ich prototypy fabryka poddała wstępnym próbom w 1967 roku w Starachowicach i w Łodzi. Te widlaste silniki benzynowe i wysokoprężne z pojemności 6,9 litra osiągały (odpowiednio) 150 i 140 KM.

Projekt dużego silnika V8 otrzymał oznaczenie V8 370 i poparcie Minister-

stwa Przemysłu Maszynowego w postaci objęcia go planem koordynacyjnym problemu węzłowego, co oznaczało finansowanie z budżetu centralnego. Ornaf wybrał komorę spalania projektowaną przez Zakłady Mechaniczne Ursus. W 1968 roku MPM podjęło decyzję o unifikacji silników Stara i Ursusa. Podwarszawski producent ciągników opracował całą rodzinę diesli o 2, 3, 4 i 6 cylindrach, których prototypy pracowały na hamowni działu badawczego Ursusa w 1968 roku.

W tym samym roku starachowicka FSC i ZM Ursus zawarły porozumienie o wspólnym przygotowaniu nowej rodziny silników. „Konstruktorzy zamierzali wykorzystać nową generację silników Ursusa, przygotowaną dla rodziny zunifikowanych ciągników U”, opisywał Lech.

Wyjaśniał, że silniki Ursusa i Starachowic otrzymają taki sam skok tłoka i średnicę cylindra, wynoszący 110 mm oraz identyczną odległość płaszczyzn mocowania głowic od osi wałów korbowych. Ursus potrzebował diesli rzędowych, mających do sześciu cylindrów. Dla FSC łódzkie Biuro Konstrukcyjne nr 2 przygotowało jednostki widlaste. Komora spalania Ursusa była przebadana i dawała obiecujące rezultaty.

Lech przypominał, że łódzkie biuro dobrało kształt kanałów ssących na urządzeniu bezsilnikowym, natomiast do zbadania procesu spalania wykorzystano 1-cylindrowy silnik badawczy SB. W próbach dawał założone 17,7 kW (blisko 23 KM) przy 2800 obr/min, przy minimalnym spalaniu 228 g/kWh.

Przyjmując podstawowe parametry silnika Ursusa, nowa generacja 8-cylindrowych silników miała osiągać z 8,36 litra pojemności 180 KM w wersji podstawowej. Konstrukcja była konwencjonalna, ponieważ wojsko żądało trwałości i 300 tys. km przebiegu. Żeliwny blok silnika był dzielony w osi wału korbowego. Ornaf zastosował mokre tuleje cylindrowe. Pokrywy łożysk głównych wału korbowego zaprojektował jako jednolity odlew, ale w razie potrzeby pokrywy mogły być zamienione na indywidualne.

Cylindry były rozchylone pod kątem 90 stopni, a w rozwidleniu znajdował się podparty w pięciu łożyskach wa-



Zaprojektowana we Wrocławiu kabina dla Stara 300 z silnikiem V8.

łek rozrządu, a także dwucylindrowa sprężarka hamulcowa, której korpus był integralnym fragmentem kadłuba silnika, co zwiększało jego sztywność.

Wał korbowy był przestrzenny, z przeciwciężarami. - W liczeniu przeciwciężarów pomagał prof. Andrzej Teisseyre z Politechniki Wrocławskiej - przypominał Ornaf.

Prototyp w badaniach

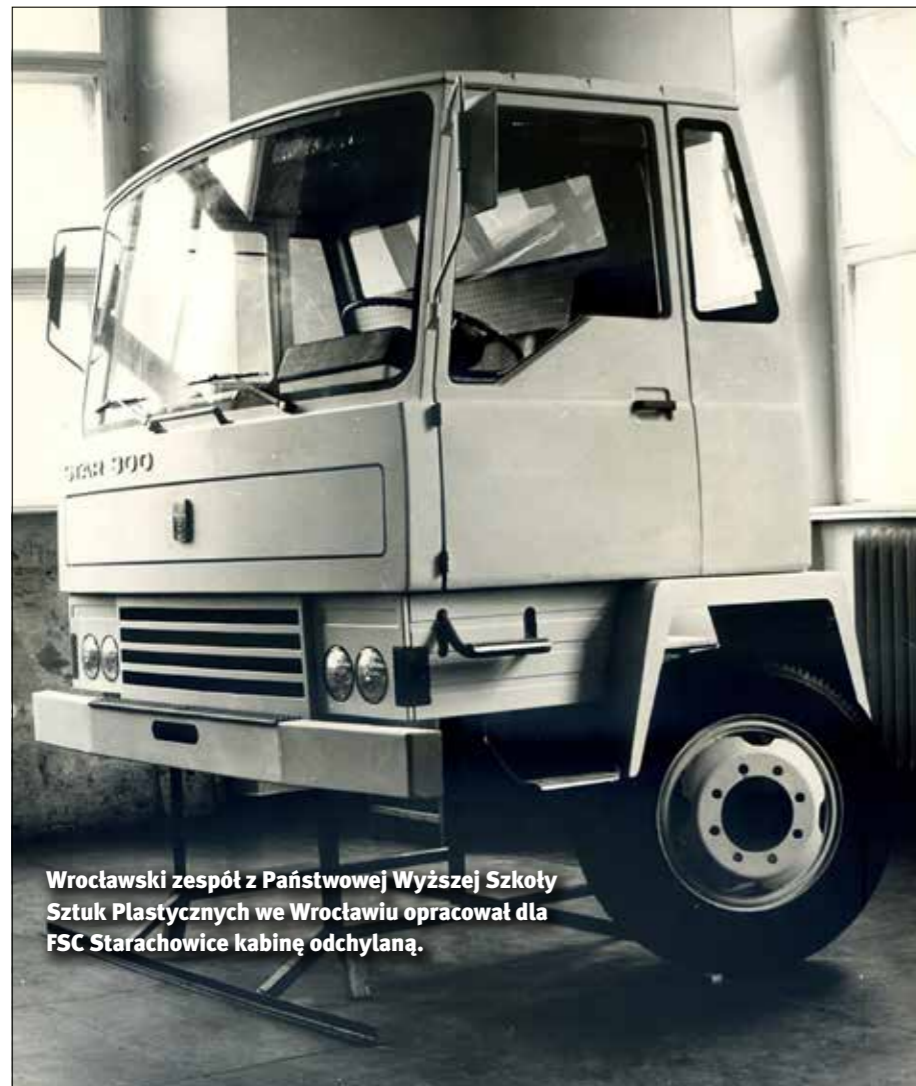
Zatwierdzona do budowy przedprototypów „duża” ósemka V8 370 miała średnicę i skok tłoka równe 110 mm. - Wymiary główne były kwadratowe, ponieważ dzięki temu silnik był węższy niż przy dłuższym skoku. Długość korbowodów wynosiła 210 mm, gdy w starachowickich silnikach 359 mierzyły 235 mm - porównywał Ornaf.

Dokumentacja do wykonania przedprototypu powstawała od stycznia 1970 roku. - Zależało mi na zapewnie-

niu równomiernego splywu rysunków do prototypowni - podkreślał Ornaf, który wspomagał się nielicznym zespołem łódzkiego BK-2.

Obróbką części zajął się kierowany przez Władysława Schabowskiego Wydział Obróbki Mechanicznej Zakładu Budowy Prototypów, który należał do Zakładu Doświadczalnego FSC. Montaż pierwszego przedprototypu V8 370 ruszył w FSC w maju 1971 roku pod okiem Kazimierza Więcka, kierującego Wydziałem Montażu Prototypów. Dwa miesiące później starachowicka prototypownia rozpoczęła pracę przy drugim egzemplarzu przedprototypu V8 370.

Badania pierwszego egzemplarza przedprototypowego V8 370 ruszyły w sierpniu 1971 roku jeszcze w starej hamowni. Henryk Skrobisz, który pracował w hamowni prototypowych silników od 1969 roku, zajmował się badaniami trwałościowymi. Zapewnia,



Wrocławski zespół z Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych we Wrocławiu opracował dla FSC Starachowice kabinę odchylaną.



Konstruktorzy przygotowali dwie wersje Stara 300: z kabiną klasyczną i nad silnikiem, a wrocławscy plastycy dla obu zaprojektowali kabiny.

że V8 370 przeszedł z powodzeniem dwa 450-godzinne cykle takich prób. Oznaczało to, że silnik kwalifikował się do wykonania prototypów.

Dyrektor Zakładu Doświadczalnego FSC Antoni Chmielnicki wspominał, że wielokrotnie jeździł do Ursusa, aby omówić współpracę przy produkcji silników. - Jednak oni potrzebowali czegoś innego niż my. Ursus ograniczył obroty do 2200, my do 2600, oni małe moce od 40 KM, a nasze były zbyt mocne dla nich. Ursus, w przeciwieństwie do nas, nie kładł zbyt dużego nacisku na ekonomię, więc ze zużyciem paliwa też nie mogliśmy się dogadać - przyznawał Chmielnicki.

- Nie rozważaliśmy, gdzie produkować te silniki. Obie strony miały zaściankowe ambicje. Ursus uważał, że jest pępkiem świata, ja też chciałem mieć dobry zespół silnikowy. W FSC dorobiliśmy się wtedy nowoczesnej hamowni silnikowej - przypominał Chmielnicki.

Ornaf nadzorował badania nad V8 370 do końca 1972 roku. - Jeździłem raz w tygodniu do Starachowic, a po wygaśnięciu zlecenia prac już nie śledziłem - przyznawał konstruktor.

Wersja starachowicka

Na przełomie 1969 i 1970 roku austriacki instytut AVL przesłał do Polski poprawiony silnik 534, który po modernizacji otrzymał oznaczenie 539. Zastępca głównego konstruktora FSC Starachowice Zbigniew Koenig podkreślał, że proces spalania opracowany przez AVL z bezpośrednim wtryskiem paliwa do otwartej komory

w tłoku, śrubowym kanałem ssącym i starannie dobranymi przepływami przewodu ssącego, dawał dobre napięcie powyżej 88 proc. w zakresie obrotów użytecznych, niskie zużycie paliwa, małe ciśnienie spalania nie przekraczające 80 atm. i niską temperaturę spalin, nie przekraczającą 680 stopni C.

Chmielnicki postanowił wykorzystać nową komorę spalania także w silnikach przyszłościowej generacji Star 300, jednak cały przebieg prac chciał mieć pod kontrolą i prowadzić je w Starachowicach, a nie w Łodzi.

Zakład Doświadczalny opracował 4 września 1970 roku „Założenia konstrukcyjne silników do samochodów Star 300”. Autorzy podkreślili w nim, że Star 300 to model na lata 80. Zaczęli od koncepcji pojazdu i rozpatrzyli dwa warianty pojazdu: z kabiną za silnikiem i kabiną nad silnikiem. Przyjęli do obliczeń także dwa warianty silnika: widlastą, doładowaną „ósemkę” i rzędową, doładowaną „szóstkę” na bazie 359.

Przyznali, że technicznie najkorzystniejszy jest układ V8, ponieważ zapewni możliwość łatwej modernizacji i wzrost mocy. Była to jednak droga opcja i z tego względu przygotowali wariant R6D o mniej korzystnej charakterystyce, ale koszcie uruchomienia produkcji 2-krotnie mniejszym od przygotowania produkcji V8.

Zakładali, że Star 300 będzie miał ładowność 6,5 tony, dmc 10,7 tony, dmc zestawu 19,2 tony i zostanie wyposażony w silnik o mocy 180 KM przy 2800 obr/min i maksymalnym momencie 50 kGm przy 1600 obr/min.

Dla porównania Star 200 (którego produkcja ruszyła dopiero w 1975 roku!) miał ładowność 6 ton, dmc 10,66 ton, dmc zestawu 19,16 ton i wyposażony był w silnik o mocy 150 KM przy 2800 obr/min oraz momencie 44 kGm przy 1600 obr/min.

Konstruktorzy zaznaczali w „Założeniach”, że silnik V8 jest lżejszy (z żeliwnym kadłubem 550 kg w stosunku do 640 kg) i krótszy od rzędowego 6-cylindrowego, łatwiej jest także zamontować go w ramie, ponieważ nie ma trudności z umieszczeniem jej poprzeczki.

Sklaniając się ku silnikowi V8 wskazywali na zalety umieszczenia go przed osią (a nie nad), co pozwalało na obniżenie wzniosu ramy, dawało korzystne rozłożenie masy na osie. Dodawali, że usytuowanie silnika przed osią przednią jest korzystniejsze ze względu na łatwość obsługi, prostsze było również sterowanie (kierownica, pedały, dźwignia zmiany biegów i skrzynia rozdzielcza). Zakładali, że komora silnika pomieści filtry, akumulatory i zbiornik płynu hamulcowego, natomiast chłodnicę będzie można zainstalować przed lub obok silnika.

Przyznawali, że silnik przed osią przednią wydłuży długość całkowitą samochodu o 0,5 m, ale nie będzie miało to wpływu na wzrost masy własnej samochodu. W tej wersji wejście do kabiny mogło być przed lub za osią przednią.

Silnik 365

W „Założeniach” autorzy sugerowali, że należy zaprojektować silnik wysokoprężny V8 typ 365 i alternatywny niskoprężny 366. Oba powinny nadawać się do ekranizacji i pracy w zanurzeniu w wodzie. Przewidywali unifikację z silnikiem ursusowskim, a więc skok tłoka i średnica cylindra powinny wynosić 110 mm, a przy stopniu sprężania 16,5 dawać 180 KM przy 2800 obr/min oraz 50 kGm przy 1600 obr/min.

Dyrektor Zakładu Doświadczalnego FSC powołał w maju 1971 roku Zdzisława Przygodę na konstruktora prowadzącego silników V8. FSC zrezygnowała z komory spalania Ursusa i postanowiła wykorzystać komorę i kształt kanałów dolotowych silni-

ka 359. - Z bazy 359 zaprojektowałem V8 i ta moja konstrukcja uzyskała wewnętrzną decyzję do wykonania prototypu. Odlewnia przygotowała omodelowanie kadłuba. Przy omodelowaniu głowicy natknęliśmy się na komplikacje. Kłopoty sprawiło omodelowanie ślimaka kanału dolotowego - wspominał Przygoda.

Ostatecznie modelarze uporali się z geometrią kanałów i wszystko było gotowe do odlewania głównych części. - Jednak w 1975 roku nadeszła decyzja ZPMot, żeby wstrzymać prace i mój silnik pozostał na papierze - przyznał Przygoda.

Zatrzymanie przez ZPMot prac nad silnikami V8 miało kilka przyczyn. - W Polsce nikt nie miał dewiz na zespołowe obrabiarki do obróbki widlastych kadłubów. Polski przemysł obrabiarkowy nie produkował maszyn zespołowych do obróbki kadłubów - tłumaczył Chmielnicki.

Lech dodawał, że innym powodem mógł być przełom w turbodoładowaniu silników i odejściu światowych producentów od jednostek widlastych na korzyść rzędowych.

Silnik turbodoładowany

Konstruktorzy FSC przewidywali jako wariant 180-konnej jednostki silnik rzędowy wyposażony w turbosprężarkę, oznaczony R6D, czyli typ 367. Miał on średnicę cylindra wynoszącą 110 mm i 120-milimetrowy skok tłoka.

Przy stopniu sprężania ok. 16, z pojemności 6,83 litra silnik miał uzyskiwać moc 180 KM przy 2800 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy 50 kGm przy 1400-2000 obr/min. Zużycie paliwa w optymalnym punkcie charakterystyki uniwersalnej miało wynosić 165g/KMh.

Wstępny projekt powstał po konsultacji z pracownikami Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Motoryzacyjnego, Instytutu Lotnictwa i Zakładu Doświadczalnego Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie.

Autorzy „Założeń” podkreślali, że silnik zapewni pokrycie spodziewanego wzrostu zapotrzebowania na moc do 200 KM. Szacowali, że koszt uruchomienia produkcji R6D będzie dwa razy mniejszy od kosztów silnika V8 i wyniesie ćwierć miliarda zł.



Prototypowy silnik V8 370 przechowywany w starachowickim Muzeum Przyrody i Techniki „Ekomuzeum”.

Przyjmując podstawowe parametry silnika Ursusa, nowa generacja 8-cylindrowych silników miała osiągać 180 KM w wersji podstawowej z 8,36 litra pojemności.

Jeszcze na początku lat 70. MON przewidywał zainwestowanie 5 mld zł w nową fabrykę wojskowych ciężarówek, spodziewając się dostaw 4 tys. Starów rocznie.

Dyrektor techniczny ZPMot wydał 20 marca 1967 roku polecenie służbowe w sprawie rozwoju konstrukcji i produkcji skrzyń przekładniowych do samochodów ciężarowych średniej ładowności i autobusów. Nowe przekładnie miały przenosić moment 50 kGm.

Fabryka zamówiła we wrocławskiej Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych we Wrocławiu projekty kabin Stara 300 w wersji klasycznej, z silnikiem przed kabiną oraz wagonowej, czyli silnikiem pod szoferką.

Zlecenie zaprojektowania kabiny wpłynęło na przełomie 1971 i 1972 roku. W ten projekt wykładowca PWSSP Krzysztof Meisner zaangażował swoich czterech studentów: Wilhelma Semaniszyna, Manfreda Schulza, Pawła Szecówkę i Romana Nenckiego.

Kabina miała pomieścić silnik V8 oraz zapewnić do niego łatwy dostęp, co oznaczało odchylenie w przypadku szoferki wagonowej. - Pieniądze pochodziły z funduszu na rozwój, który - jeżeli firma nie wydała ich do końca

roku - był w kolejnym obcinany. Byłem rok po ukończeniu studiów. Razem zrobiliśmy pierwsze w Polsce markiety 1:1. Można było do nich wejść i porobić badania ergonomiczne - opisywał Wilhelm Semaniszyn.

W przypadku kabin wagonowych, dla optycznego zmniejszenia ich bryły, styliści zdecydowali się na pochYLENIE górnej części tylnej ściany. Kabina przewidziana była dla Stara 300, ale styliści osadzili ją na podwoziu Stara 28/29. Była odchylana przy pomocy drążka skrętnego. Otwór drzwiowy jeszcze był wynikowy, tzn. bok kabiny nie stanowił jednej wytlóczki. Podobnej konstrukcji była kabina „z nosem”. Dla obu styliści przygotowali projekty wnętrza.

Zarówno kabiny, jak i silniki pozostały wprawkami konstruktorskimi, a następca Stara 200 pojawił się dopiero w drugiej połowie lat 80.

Podziękowania dla: Antoniego Chmielnickiego, Waldemara Grzyba, Jana Kukuły, Bogdana Marszałka, Leszka Ornafa, Bogusława Postka, Zdzisława Przygodę, Wilhelma Semaniszyna, Henryka Skrobisza, Muzeum Przyrody i Techniki „Ekomuzeum” w Starachowicach.

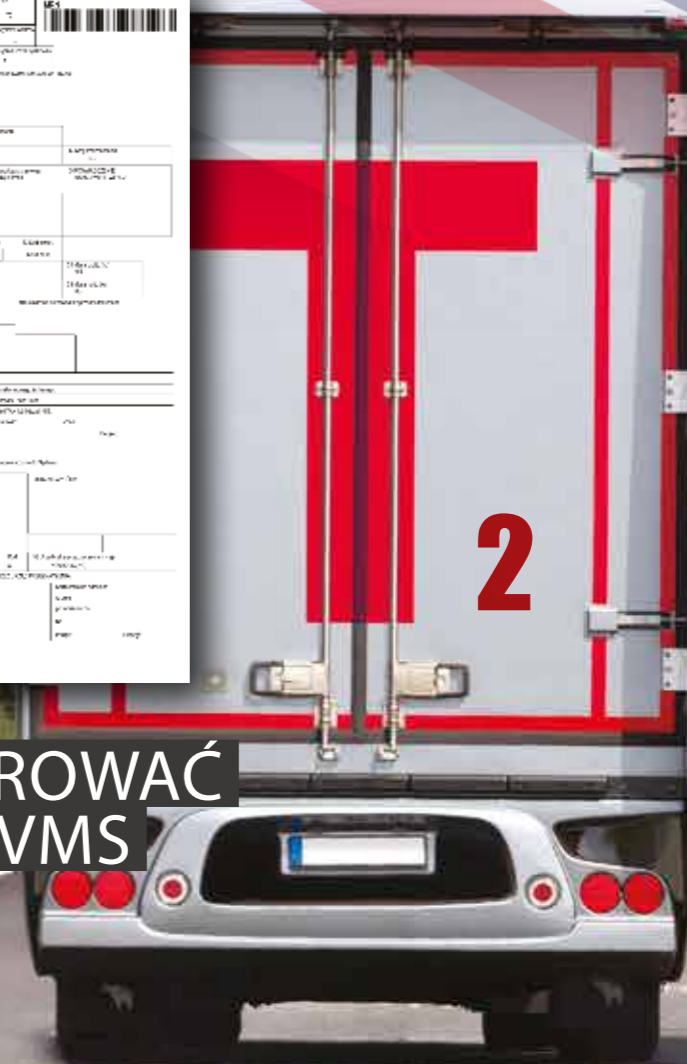
GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJSTROWAĆ
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 Experci dealera podczas wydania pojazdu, oraz Efficiency Guide, które jest bardzo dobrym uzupełnieniem i kontynuacją Eco Trainingu – wyjaśnia Ireneusz Chłopek. – Tu wykorzystujemy,

przewoźnik nr 85

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. Służy 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



„Rażące niedbalstwo” w drogowym transporcie towarów.

Czy Tobie również się to kiedyś zdarzyło?

LUTZ-ASSEKURANZ.eu

Przewoźnicy, którzy regularnie jeżdżą do Niemiec – uważajcie! Niemcy, nazywane często „gospodarczym motorem Europy”, są bardzo popularnym terenem dla wielu przewoźników, czy to ze wschodu, czy z zachodu. Przywozy, wywozy, przewozy tranzytowe, a nawet kabotażowe są zazwyczaj bardzo dobrze opłacane – ale jest też i druga strona medalu: mianowicie niekiedy już niemożliwy do opanowania gąszcz przepisów federalnych i krajowych, zwłaszcza w zakresie Kodeksu drogowego, Ustawy o pojazdach mechanicznych, licencjonowanego przewozu towarów (w tym przepisów o towarach niebezpiecznych) czy też przepisów o płacy minimalnej. Ze względu na atrakcyjność rynku niemieckiego wszystkie te regulacje są od dawna ściśle kontrolowane przez organy lokalne pod kątem ich przestrzegania i karane niekiedy „solidnymi” mandatami.

Odpowiedzialność przewoźnika

Szeroka i rygorystyczna – tak można opisać odpowiedzialność przewoźnika w ramach umowy przewozu, jeżeli przyjrzeć się nowszym wyrokom, wydawanym przez niemieckie sądy.

W niniejszym artykule przyjrzymy się szczególnie okolicznościom, w których sądy niemieckie stwierdzają „rażące niedbalstwo” lub – w przypadku Niemiec – bardziej poprawnie „lekkomyślność”, czyli kwalifikowaną winę po stronie przewoźnika, która uchyla chroniące go ograniczenia odpowiedzialności (zwłaszcza powszechnie znane 8,33 SDR (specjalne prawa ciągnienia) z art.

23 ust. 3 CMR lub § 431 niem. Kodeksu Handlowego) i sprawia, że odszkodowaniu podlega szkoda rzeczywiście poniesiona przez osobę zgłaszającą roszczenie.

Na końcu zostaną zaprezentowane przykłady z codziennej praktyki, w których stwierdzono „lekkomyślność”. Niektóre z nich zapewne wzbudzą w Was, drodzy Czytelnicy, zdumienie; ale przeczytajcie sami!

- Definicja „lekkomyślności” według niemieckiego Sądu Najwyższego (Federalny Trybunał Sprawiedliwości, BGH):

Kryterium lekkomyślności w rozumieniu § 435 niem. Kodeksu Handlowego wymaga szczególnie poważnego naruszenia obowiązków, w którym przewoźnik lub jego „ludzie” w sposób rażący nie zważają na interesy partnera umowy w zakresie bezpieczeństwa. Subiektywny wymóg świadomości prawdopodobieństwa wystąpienia szkody jest przekonaniem o tym, że szkoda prawdopodobnie powstanie, nasuwającym się osobie, która podejmuje określone działanie. Spełnienie kryterium lekkomyślności nie jest jednak samo w sobie wystarczające, aby móc wywnioskować, że istniała świadomość prawdopodobieństwa wystąpienia szkody. Tego rodzaju przekonanie jako fakt wewnętrzny można raczej zakładać tylko wtedy, gdy lekkomyślne zachowanie, zgodnie z jego treścią i okolicznościami, w jakich do niego doszło, uzasadnia taki wniosek.

- Ponadto w przypadku utraty towaru na skutek kradzieży / rozboju decydujące znaczenie mają następujące kwestie.

Środki bezpieczeństwa, jakie przewoźnik musi podjąć w celu wypełnienia swojego obowiązku umownego, polegającego na ochronieniu powierzonego

mu towaru przed kradzieżą lub rozbojem w trakcie wykonywania przewozu, zależą od okoliczności w danej sytuacji. Decydującym czynnikiem jest to, czy podjęte środki spełniają aktualnie wymagania w zakresie należytej staranności. Im większe ryzyko związane z przewozem towarów, tym większe wymagania należy stawiać zastosowanym środkom bezpieczeństwa. Istotne znaczenie w tym kontekście ma to, czy przewożony towar jest łatwy do spieniężenia (co sprawia, że jest on szczególnie narażony na kradzież), jaką ma wartość, czy przewoźnik musiał być świadomy szczególnej sytuacji ryzyka i jakie były konkretne możliwości bezpiecznego przerwania przewozu, w celu zachowania przepisowych przerw.

W związku z powyższym w tym miejscu przedstawione zostaną trzy często występujące przypadki kradzieży / rozboju, w których rzeczywiście stwierdzono „lekkomyślność” przewoźnika.

Przypadek 1

Nawet jeżeli przewoźnik przyjmie, że towar jest zwykłą przesyłką, to jeśli zaparkuje załadowaną ciężarówkę bezpośrednio przed firmą odbiorcy, przy swobodnie dostępnej drodze w Górnych Włoszech, to rażąco lekceważy on interesy nadawcy w zakresie bezpieczeństwa.

Parkowanie przez cały weekend bezpośrednio przy drodze, przy oświetlonej i pilnowanej bramie firmy odbiorcy, na terenie przemysłowym w pobliżu dużego miasta, należy uznać za stwarzanie szczególnego ryzyka kradzieży.

Fakt, że kierowca śpi w niestrzeżonej, osamotnionej, całkowicie niezabezpieczonej ciężarówce z plandeką, nie ozna-

cza we wskazanych okolicznościach wystarczającej ochrony ładunku, a tym samym jest nieadekwatnym środkiem zapobiegającym niebezpieczeństwu.

(Wyższy Sąd Krajowy w Stuttgarcie, 23.12.2020, 3 U 322/19)

Przypadek 2

Jeżeli z uwagi na stałe relacje handlowe przewoźnik wie, że regularnie przewozi markowe tekstylia wysokiej jakości, to zaparkowanie niezamkniętej naczepy z plandeką, załadowanej takim towarem, na niestrzeżonym parkingu przy autostradzie w Niemczech i nocowanie kierowcy w ciągniku siodłowym stanowi kwalifikowaną winę (zgodnie z § 435 niem. Kodeksu Handlowego), w szczególności, jeśli takiego noclegu można było uniknąć dzięki odpowiedniemu zaplanowaniu trasy.

(Sąd Krajowy w Norymberdze-Fürth, 24.09.2021, 1 HK = 5875/19)

Przypadek 3

Choroba kierowcy podczas przewozu, która powoduje konieczność przewiezienia kierowcy do szpitala, w przypadku kradzieży przesyłki, jaka potem ma miejsce, nie stanowi w żadnym razie nieuchronności w rozumieniu art. 17 ust. 2 CMR, jeżeli kierowca, jeszcze przed przewiezieniem do szpitala, zdoła poinformować o tym swego pracodawcę.

Pozostawienie wartościowych towarów (markowych tekstyliów), o czym przewoźnik wiedział, bez nadzoru na publicznym parkingu w południowej Anglii stanowi winę kwalifikowaną zgodnie z art. 29 CMR.

(Wyższy Sąd Krajowy w Düsseldorfie, 13.05.2020, I-18 U 120/17)

No właśnie – czy w trakcie działalności zawodowej przytrafiła się już Tobie jedna lub druga sytuacja? Jeżeli tak, to warto zastanowić się, jak można uniknąć tego rodzaju incydentów poprzez ingerencję w sposób organizacji firmy lub jej zmianę, bo grozi to nieograniczoną odpowiedzialnością!

Zalecane jest kwalifikowane ubezpieczenie!

Firma Lutz Assekuranz zna i regularnie obserwuje orzecznictwo sądów niemieckich, ale także innych właściwych sądów. Na rynku lokalnym [polskim/bułgarskim/rumuńskim] reprezentowana jest ona przez produkt w postaci ubezpieczenia CMR, które standardowo ubezpiecza przypadki rażącego niedbalstwa, takie jak np. znana w Niemczech „lekkomyślność”, dzięki czemu przewoźnicy jeżdżący po Niemczech lub Europie Środkowej mogą czuć się bezpiecznie i nie muszą mieć z tego powodu bezsennych nocy czy też budzić się z koszmarów zrani potem.

Oprócz włączenia rażącego niedbalstwa (w rozumieniu art. 29 CMR, § 435 niem. Kodeksu Handlowego), firma Lutz Assekuranz zapewnia przy standardowej sumie ubezpieczenia w wysokości 1 200 000 EUR za każde zdarzenie, że szkoda podlegająca odszkodowaniu może być rzeczywiście w pełni zrekompensowana (pamiętamy przecież: w przypadku rażącego niedbalstwa przestają obowiązywać wszystkie limity odpowiedzialności i można dochodzić przed sądem rzeczywiście poniesionej szkody, która - w zależności od

załadowanego towaru - może wynosić czasami setki tysięcy euro!). Zbyt niska suma ubezpieczenia, np. 200 000 EUR za każde zdarzenie - jak to często bywa - naraża przewoźnika na ryzyko, a mianowicie na konieczność pokrycia kwoty wykraczającej poza powyższą sumę z własnej kieszeni, co nierzadko może zagrażać jego egzystencji. Ponadto przy tak niskich sumach ubezpieczenia zwykle dużo trudniej jest „pozyskać” lepiej płatne umowy przewozu.

Klienci firmy Lutz Assekuranz mają też jeszcze jedną korzyść, a mianowicie ich polisy CMR NIE mają rocznej sumy maksymalnej, czyli wyżej wspomniana suma ubezpieczenia jest faktycznie dostępna dla każdego pojedynczego zdarzenia – szczególnie klienci dysponujący dużymi flotami i przewożący towary o wysokiej wartości korzystają tu ponadprzeciętnie! Zwłaszcza w sytuacji, gdy roszczenia wobec przewoźnika są sporne, a zleceniodawcy decydują się na wyjaśnienie kwestii odpowiedzialności przed sądem, szybko mogą pojawić się odsetki i koszty procesowe rzędu 5-6 cyfrowych kwot – w zależności od wartości przedmiotu sporu i czasu trwania postępowania – które ostatecznie ponosi ubezpieczyciel polisy oferowanej przez firmę Lutz w ramach tej polisy na korzyść ubezpieczonego. Jeżeli w tym samym roku do pokrycia są 2-3 średniej wielkości szkody, to tradycyjne polisy CMR szybko osiągną swój (roczny) limit.

Jeśli nadal szukasz rozsądnego rozwiązania w zakresie ubezpieczenia CMR, to skontaktuj się z nami już dziś! Nasi specjaliści chętnie zajmą się Twoimi sprawami i pomogą Ci „w okamgnieniu” w uzyskaniu dopasowanej do Twoich potrzeb polisy ubezpieczeniowej firmy Lutz z ochroną ubezpieczeniową Premium. ■

24-godzinny rekord

24 godziny na motocyklu spędził hiszpański kierowca Iván Cervantes. Znany zawodnik enduro ustanowił rekord Guinnessa w największym dystansie przejechanym na motocyklu w dobę. Jechał przez 24 godziny z krótkimi przerwami po torze Nardò we Włoszech. Żeby pobić rekord musiał jechać prawie cały czas ponad 200 km/h. Ostatecznie przejechał Triumphem Tigerem 1200 GT Explorerem aż 4012 kilometrów i pobił dotychczasowy rekord o 606 kilometrów.

Sprzątanie CEPIK-u

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców została posprzątana z martwych dusz. Według danych CEPIK-u po polskich drogach jeździ np. prawie 100 tys. Wartburgów. Baza zarejestrowanych pojazdów jest mocno nieaktualna. Znajduje się w niej wiele nieistniejących już pojazdów. Z bazy w czerwcu 2024 roku zostaną wykasowane pojazdy, które przez ostatnich 10 lat nie przeszły przeglądów i nie były ubezpieczone. Ten ruch sprawi, że statystyczny wiek polskiego samochodu obniży się, a właściciele wymazanych aut unikną kar za brak ubezpieczenia OC.

Mission X

Designerzy Porsche zrobili sobie prezent na 75. urodziny marki. To prototyp najmocniejszego i najszybszego drogowego auta w historii Porsche. Mission X ma być elektrycznym samochodem o stosunku mocy do masy wynoszącym 1:1. To oznacza, że można liczyć na około 2000 koni mechanicznych. Kokpit Mission X przypomina bańkę, ale samochód nie jest przesadnie futurystyczny. To może oznaczać, że naprawdę pojawi się kiedyś na drogach. Pewne jest, że nietypowe światła będą inspiracją dla reflektorów w innych drogowych autach marki.



200 km/h przez 24 godziny



BYD w Polsce

Chińczycy wkraczą na nasz rynek. Marka BYD to jeden z poważniejszych graczy na chińskim rynku. Założone w 1995 roku BYD chce sprzedawać w naszym kraju elektryczne samochody ciężarowe. Mało tego, Chińczycy przewidują, że Polska będzie ich czwartym co do wielkości rynkiem w Europie. Od momentu powstania BYD sprzedało na całym świecie już 4 miliony pojazdów.



Bolide

Bugatti pokazało produkcyjną, czyli ostateczną wersję swojego nowego auta. Bolide to super samochód, który powstanie w liczbie zaledwie 40 egzemplarzy. Nie da się go już kupić, bo wszystkie sprzedano od razu – po 18 milionów zł za sztukę. Bolide nie zna kompromisów, ma benzynowy silnik W16 o pojemności 8 litrów i mocy 1850 koni. Setkę osiąga w 2 sekundy i według konstruktorów jest w stanie rozpędzić się do 500 km/h.



Pływające Lamborghini

Masz już Lamborghini na podjeździe? Możesz mieć też w porcie. Tecnomar to luksusowa motorówka, którą stworzono na życzenie Lamborghini. Pod pokładem ma zamontowane dwa silniki V12, które łącznie mają 2000 KM. Motorówka może wyciągnąć 63 węzły, czyli blisko 120 km/h. Powstaną 63 sztuki luksusowego motorowego jachtu.

Dłuższy Buzz

Volkswagen zaprezentował dłuższą wersję swojego elektrycznego dostawczaka, czyli modelu ID. Buzz. Sympatycznie wyglądający elektryk stylizowany na pierwszego transporter T1 zwanego Bulikiem, ma o 25 cm dłuższe nadwozie. Premiera odbyła się w Kalifornii nad Oceanem Spokojnym, ponieważ stare transportery były uwielbiane przez surferów. Dłuższy ID. Buzz ma więcej mocy, 282 zamiast 204 koni. Będzie oferowany również w Polsce.



Le Mans dla Polaków

Niewielki team Inter Europol Competition, który ma siedzibę w Małopoli pod Warszawą, stanął na najwyższym podium 24-godzinnej wyścigu Le Mans. Był to dokładnie setny wyścigowy maraton. Mało tego, nasz zespół zwyciężył w najbardziej obleganej klasie LMP2. Auto prowadził między innymi Jakub Śmiechowski. Na drugim miejscu za polskim zespołem stanęła ekipa Roberta Kubicy. W najwyższej, ekstremalnej klasie hiper samochodów zwyciężyło Ferrari, które wróciło do rywalizacji po prawie sześciu dekadach nieobecności.



Espace po raz szósty, a po raz drugi jako SUV



Historia tego europejskiego pioniera segmentu vanów ma już 40 lat. Z tym, że słowo VAN jest już dziś nieaktualne, bo nowy Renault Espace to już druga z rzędu generacja tego auta nazywana przez Francuzów SUV-em.

kie udogodnienie. To nie nowość, że w niektórych francuskich autach typu SUV/Crossover występuje napęd wyłącznie na przednią oś. Jak widać dla klienta liczy się styl uterenowionego auta, a niekoniecznie właściwości jezdne. Brak napędu na obie osie ma w pewnym sensie rekompensować system „4Control Advanced”. To system czterech kół skrętnych, który w pewnych warunkach może przypominać działaniem napęd na obie osie.

Espace, kiedy był jeszcze vanem, dawał kierowcy ponadprzeciętną widoczność. Wielka przednia szyba, bardzo cienkie słupki i wysoki dach powodowały, że czuliśmy się jak w szklanej bańce. Teraz kierowca ma wrażenie jazdy bardziej masywnym autem. Chociaż szkło jest, i jest go nawet bardzo dużo, a to za sprawą wielkiego, przeszklonego dachu. Ten element wyposażenia bardziej docenia pasażerowie drugiego i trzeciego rzędu siedzeń. Tafla szkła jest jedną z największych na rynku i ma około metra kwadratowego powierzchni. Samochód jest krótszy od poprzed-

nika aż o 14 cm, ale nie traci przez to przestrzeni. Kabina jest obszerna, drugi rząd siedzeń ma regulowane pochylenie oparć, a całe fotele przesuwają się do przodu o 22 centymetry. Pozwala o wygospodarować więcej miejsca, kiedy samochodem podróżuje 7 osób lub może posłużyć powiększeniu bagażnika.

Trzeci rząd siedzeń nie jest miejscem na długą trasę dla dorosłej osoby. Sam producent mówi, że dodatkowe miejsca przydadzą się najbardziej, kiedy będziemy podwozić na przykład kolegów i koleżanki swoich dzieci. W wersji 5-osobowej Espace ma nawet 777 litrów pojemności bagażnika. Kiedy złożymy drugi rząd siedzeń, to łącznie przestrzeń ładunkowa wzrośnie do 1818 litrów. Natomiast przy 7 osobach w kabinie bagażnik jest skromny, ma 159 litrów. Wewnątrz jest też parę schowków o łącznej pojemności 39 litrów. Każdy z pasażerów ma do dyspozycji swoje gniazdo USB do ładowania smartfona. Z tym, że zgodnie z nowymi standardami trzeba zaopatrzyć się kablek USB typu „C”.



Kacper Jeneralski

Pierwsza generacja Renault Espace była samochodem odważnym. Francuzi nie pierwszy raz pokazali, że potrafią stworzyć coś zupełnie wyjątkowego. Auto było gotowe w 1983 roku, a rok później weszło do sprzedaży. Było to pierwsze na europejskim rynku van klasy średniej, nazywany też MPV. Oferował dużo przestrzeni w środku, nadprzeciętną widoczność dzięki mocno przeszkłonomu nadwoziu. Cecha charakterystyczna to trzy rzędy siedzeń, ma-

jące po dwa osobne fotele. Pierwszy Espace był bardzo lekki i nie chodzi o wygląd ażurowej kabiny. Masa własna tego auta wynosiła 1200 kg. To auto spowodowało, że vany w Europie stały się modne. Wcześniej tego typu samochody były produkowane głównie w Stanach Zjednoczonych i to tam twórcy Espace zainspirowali się takimi nadwoziami.

Szósta generacja

Dzisiejsza, szósta już generacja Renault Espace jest zupełnie innym autem. Vany dawno przestały się sprzedawać, a rynek opanowały SUV-y

i crossovery. Dlatego też postanowiono ocalić kultową nazwę tworząc właśnie coś na wzór najmodniejszego typu nadwozia na rynku. Nowy Espace może mieć trzy rzędy siedzeń, ale jest to samochód siedmioosobowy. Dwa dodatkowe fotele chowane są w podłodze bagażnika. Samo nadwozie nie jest typowe jak na SUV-a, to raczej spuchnięte kombi z małymi zwiłkami i nieco wyższą pozycją za kierownicą. Auto stoi na dużych, nawet 20-calowych felgach i ma minimalnie podwyższony prześwit. Choć pierwszy Espace oferowany był w późniejszym czasie z napędem na 4 koła, to w nowym SUV-ie nie możemy liczyć na ta-





W ofercie hybryda

W Espace nie zmieniło się jedno, nadal jest to samochód przeznaczony do pokonywania długich tras. Jest wygodny, przestronny i komfortowy. Wyposażenie i wykonanie zachodzą o klasę premium. A skoro mamy do czynienia z autem w długie trasy, to nie jest to elektryk.

W najbliższym czasie w planach jest tylko jeden rodzaj napędu. To hybryda (nawet nie plug-in) składająca się z trzycylindrowego silnika spalinowego 1,2 i elektrycznego motoru. Zestaw generuje łącznie 200 koni mechanicznych. To optymalna moc dla takiego

auta. Pokonywanie nim autostrad czy krętych górskich dróg idzie sprawnie i dynamicznie. Choć trzeba zaznaczyć, że to samochód do sprawniej i płynnej jazdy, a nie do sportowego wściekania się w ciasnych zakrętach.

Minimalne spalanie deklarowane to 4,6 litra benzyny na 100 km. W rzeczywistości, przy normalnej jeździe należy spodziewać się wyników bliższych 6 lub 7 litrom. Żeby obniżyć spalanie auto wyposażone jest w inteligentny tryb hybrydowy. Samochód oblicza najbardziej prawdopodobną trasę na najbliższe 7 kilometrów. Potem analizuje topografię terenu i ustawia tryb odzyskiwania energii tak, że

by możliwie długo jeździć na prądzie. Co ciekawe samochód zawsze i w każdych warunkach rusza wyłącznie na prądzie.

Bardzo istotną informacją jest masa auta. W porównaniu do poprzedniego Espace udało się ją zmniejszyć aż o 215 kilogramów. Oszczędności w masie szukano wszędzie: lżejszy jest układ napędowy, nadwozie, podwozie i wyposażenie. Choć to ostatnie też schudło, ale nie zubożało. Espace to nadal świetnie wyposażony samochód, którego 7. generacja – jeśli nadejdzie – z pewnością też będzie SUV-em. Bo na razie po vanach pozostają nam już tylko wspomnienia.

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

