

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Protest

8

Nowy maut to nie koniec podwyżek

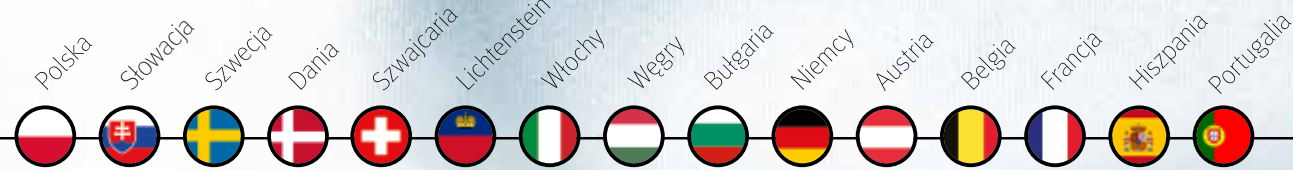
20

Postulaty branży dla nowego ministra

28

eActros: transformacja już się zaczęła

66



18 domen / 1 urządzenie



Wkrótce nowe kierunki



Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

KONTAKT
✉ uslugi@zmpd.pl



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

ZMPD 1957 1957



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Z nadzieją na lepszy nowy rok

Ostatnie lata dla polskiej gospodarki, w tym dla branży transportowej, nie były łaskawe. Ratowanie obywateli przed pandemią, następnie wprowadzanie eksperymentów finansowych w postaci tzw. Polskiego Ładu i najdłuższa chyba w historii kampania wyborcza powodowały, że wiele zgłaszanych przez nas problemów było odkładanych do realizacji na później. Skutki stagnacji gospodarczej w pierwszym rządzie odbijają się na branży transportowej i odczuwamy je bardzo boleśnie. Natomiast

ten rok kończymy w pełni nadziei po bardzo oczekiwanej przez społeczeństwo zmianie kursu naszego państwa w kierunku demokracji i wspólnot, które zapewniają nam bezpieczeństwo i dalszy stabilny rozwój. Wierzę w pobudzenie entuzjazmu i wierzę, że najbliższy czas będzie czasem odbicia dla polskich przewoźników, którzy powrócą jako liderzy na szlaki europejskie i azjatyckie.

Siemens ma pomysł jak doprowadzić prąd do elektryków

46

Elektryczne samochody ciężarowe mają kilka zalet, jak mały pobór energii, brak lokalnych emisji oraz niski poziom hałasu, jednak muszą wozić ciężkie akumulatory. Siemens proponuje ładowanie z sieci.

Koszty nowych napędów w ciągnikach siodłowych

50

Prezentujemy porównanie kosztów 40-tonowych zestawów z ciągnikami siodłowymi z napędem elektrycznym oraz tradycyjnym silnikiem spalinowym.

Kangoo pod górą Fuji

72

Nie spodziewałem się, że ten kombi van Renault jest sprzedawany w Japonii. Tymczasem okazało się, że „Kangoo Jamboree” to największy zlot tego auta na świecie.



Kwartalnik ZMPD „Przewoźnik”
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

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

Współpracują:
Alicja Chodorowska,
Mirosław Jagielski,
Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel,
Joanna 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 niepodpisane pochodzą z archiwum periodyku „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

O wyjściu z impasu w przewozach między Polską i Ukrainą mówi Jan Buczek

6

Należy z partnerami ukraińskimi usiąść do stołu i do chwili, kiedy nie przejdą okresu dostosowawczego tak jak my, trzeba wprowadzić mechanizm regulacyjny.



Pierwszy dalekodystansowy elektryk

30

Na początku października Mercedes zaprezentował dalekodystansowego Actrosa z baterijnym napędem. Model oznaczony A600 wkrótce trafi na próby do klientów, a produkcja rozpocznie się pod koniec 2024 roku.

Sejmowa komisja o proteście na granicy

14

Sejmowa Komisja Infrastruktury dwukrotnie debatowała nad rozwiązaniem problemu polskich przewoźników. Sprawozdanie z działań wcześniejszych oraz z posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) złożył rząd.

Przewozy między Polską i Ukrainą wymagają „unormalnienia”	6
Przywrócenie zezwoleń i likwidacja e-kolejki	8
Przemysł i ukraińscy przewoźnicy domagają się zakończenia blokady	12
Sejmowa komisja o proteście na granicy	14
Nowy maut to nie koniec podwyżek	18
Z Brukseli nie słychać huku upadających polskich firm transportowych	20
Fotomorgana. Skamandryci anno Domini 2024	22
FTD z postulatami środowiska dla nowego ministra infrastruktury	28
Pierwszy dalekodystansowy elektryk Mercedesa	30
ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0	
Warszawa	34
Międzyrzec Podlaski	38
Nowe silniki oraz elektronika w Iveco	42
Siemens ma pomysł jak doprowadzić prąd do elektryków	46
Koszty nowych napędów w ciągnikach siodłowych	50
Wzrost opłat drogowych w Niemczech: jak Teleroute wspiera firmy transportowe	54
Nowoczesne tachografy drugiej generacji	57
Retro. Rajdy ciężarówek Star	58
eActros: transformacja już się zaczęła	66
Reklamacje i powóztwa	68
Kangoo pod górą Fuji	72

Przewozy między Polską i Ukrainą wymagają „unormalnienia”

Prezes ZMPD Jan Buczek mówi Robertowi Przybylskiemu o nierównościach praw i obowiązków w przewozach polskich i ukraińskich firm oraz o sposobie rozwiązania impasu na granicy.



■ Dlaczego Unia Europejska mówi głosem Ukrainy, a nie podziela spojrzenia na sytuację unijnych przewoźników?

Warunki, w których została zawarta umowa transportowa między Unią Europejską i Ukrainą były specyficzne. Przeciwnie inicjatywie wsparcia gospodarki zaatakowanego kraju nikt nie protestował.

Jednak trzeba przypomnieć, jaki był poziom wymiany handlowej między naszymi krajami przed atakiem Rosji na Ukrainę. Polscy przewoźnicy nie wykorzystywali wszystkich zezwoleń z ustalonego parytetu, natomiast ukraińscy domagali się dodatkowych, uzasadniając to corocznym wzrostem zapotrzebowania na przewozy w wysokości 7-10 proc. rocznie. Ta sytuacja utrzymywała się także w chwili wybuchu wojny.

Ukraińcy, nie mogąc uzyskać od nas dodatkowych zezwoleń, zwrócili się z prośbą do Brukseli o wparcie ich starań, w wyniku czego po napaści Rosji powstała umowa między Unią a Ukrainą. Zliberalizowała możliwość wykonywania przewozów dwustronnych i tranzytowych, aby Ukraińcy mogli wywieźć produkty i ocalić je przed grabieżą Rosjan albo zniszczeniem.

■ Jak przewoźnicy ocenili tę umowę?

Wówczas wszyscy rozumieliśmy, że umowa - tak informowali nas przedstawiciele naszego rządu - została zawarta ponad naszymi głowami. W tej sytuacji byliśmy bezsilni i rozumieliśmy, że nie jesteśmy w stanie nic zrobić, ale już widzieliśmy, że dotyczy dwustronnych i tranzytowych przewozów.

■ Rzeczywistość chyba zaskoczyła służby, jak i przedsiębiorców?

Nie podejrzewaliśmy, że „pomyślność” ukraińskich przewoźników przekroczy wszelkie wyobrażenia. Gdy wjechali na nasz obszar z ładunkiem i nie podlegali szczegółowej kontroli zrozumieli, że atrakcyjniejszym zajęciem od wożenia towaru z i do swojego kraju jest przewożenie towaru wewnątrz Unii Europejskiej.

■ Czy branża ma na to dowody, skoro zabrakło kontroli?

Trudno to udowodnić, ale dlaczego w takim razie w przeważającej większości przypadków zablokowani na przejściu ukraińscy kierowcy opuszczający UE, szybko wracają na Ukrainę? Odpowiedź jest jedna: obywatele ukraińscy w wieku poborowym mogą wyjeżdżać poza Ukrainę, ale muszą

wrócić w ciągu 60 dni i oni najczęściej wracając do swojego kraju już zbliżają się do 60-dniowego okresu. Co robili przez te 60 dni, skoro nie wozili towaru w relacji dwustronnej między Ukrainą i innymi państwami? Ta sytuacja jednoznacznie wskazuje, że system kontroli jest co najmniej niedoskonały. W UE koszty są wyśrubowane, konkurencja cenowa jest bardzo ostra, zaś ukraińscy przewoźnicy oferują swoje przewozy po cenach dumpingowych, o wiele niższych niż nasze bezpośrednie koszty. Stoimy i patrzymy jak z dnia na dzień tracimy rynek nie tylko w przewozach dwustronnych, ale i innych relacjach.

■ Czy samo przywrócenie kontroli wystarczy do ukrócenia tego procederu?

Należy z partnerami ukraińskimi usiąść do stołu i do chwili, kiedy nie przejdą okresu dostosowawczego tak jak my, trzeba wprowadzić mechanizm regulacyjny i musi powstać system kontroli realizacji tych uzgodnień. Teraz wszystko odbywa się na żywioł, co ukraińscy koledzy wykorzystali. Tę chwilową furtkę trzeba zamknąć i transport trzeba postawić z głowy na nogi, „unormalnić” go.

■ Komisja Europejska mówi o elementach, których nie dopilnowały polskie władze. Jak to powinno być zrobione?

Rola UE jest znacząca, niestety rząd, który sprawował władzę przez ostatnie lata, doprowadził do utraty dobrych relacji wewnątrz UE, czego byliśmy naoczniymi świadkami. Najlepszym przykładem osamotnienia w naszych dążeniach do rewizji umowy jest uzyskanie poparcia dla naszego przedstawiciela tylko z dwóch krajów: od ministrów ze Słowacji i Węgier. Jak mamy rozwiązać problem, jeśli mamy zniszczone relacje ze wszystkimi? To wymaga czasu, a są to sprawy bardzo pilne.

■ Trudno mówić o szybkości działania, skoro praktycznie nie ma rządu...

Nie ma recepty i pomysłu jak postępować w tej złożonej sytuacji, gdy na dodatek nie ma rządu. A to tylko jedna trzecia postulatów protestujących.

■ Czy polskim przewoźnikom udało się wyzwolić z e-kolejki?

Zgadza się z postulatami likwidacji e-kolejki, czyli „eksperymentu”, jak to słyszeliśmy od przedstawicieli ukraińskich przewoźników. Pomimo braku prób i świadectwa audytu, e-kolejka jest stosowana do regulacji wyjazdu ciężarówek z Ukrainy do Unii.

Dla nas niezrozumiałym jest, że polski pusty samochód, który dokonał rozładunku na Ukrainie, nie może wyjechać przez granicę. Musi czekać tyle samo dni, ile oczekują w kolejkach samochody z towarem na wyjazd z Ukrainy. Kiedy pytamy dlaczego, przedstawiciele Ukrainy tłumaczą, że w ten sposób zmuszają przewoźników, którzy na pusto próbują jechać na zachód, do załadunku towarów, które trzeba ratować przed skutkami wojny. To jest aberracja, bo w procesie ratowania dóbr pochodzenia rolnego mieli uczestniczyć przede wszystkim ukraińscy przewoźnicy i dlatego w umowie między UE i Ukrainą otrzymali możliwość wjazdu do UE bez zezwoleń. Jednak dla nich korzystniej jest wyjechać na pusto, nie ratować płodów rolnych swojego państwa i zarabiać na rynku unijnym, łamiąc tym samym obowiązujące zasady.

Dlatego postulatem protestujących jest całkowite zniesienie elektronicznej kolejki dla pustych aut. Jeżeli państwo ukraińskie uważa, że z Ukrainy powinno się wywozić towary ratujące je przed skutkami wojny, powinni to robić przede wszystkim ich przewoźnicy. Tymczasem państwo ukraińskie utrudnia wyjazd na pusto samochodom unijnym, w tym polskim.

■ Kolejki na granicy są utrapieniem przewoźników od wielu lat. Ten protest chyba jest kolejnym dowodem, że tę sprawę należy raz na zawsze rozwiązać?

Trzecim obszarem problemów, który musi być rozwiązany kompleksowo, są fatalnie funkcjonujące przejścia graniczne, które od lat nie spełniają swojej roli. Zamiast szybkiej odprawy i skutecznej kontroli są miejscem blokady ekonomicznej, która nie tylko daje się we znaki przewoźnikom, ale też eksportującym i importującym firmom. Dziś w wyniku blokady podróży czekają na przejazd przez grani-



Postulatem protestujących jest całkowite zniesienie elektronicznej kolejki dla pustych aut.

cę prawie dwa razy dłużej niż w normalnych czasach. Ale i wtedy zdarzało się, że stały na granicy nawet 7 dni. To też nie było normalne. Musimy to zmienić, jeśli chcemy traktować wymianę towarową między Unią Europejską i Ukrainą poważnie, nie szkodzić jej uczestnikom i nie rujnując gospodarki.

■ To jednak nie jest zadanie dla jednej strony...

Nie tylko my z naszej polskiej strony powinniśmy wykazywać troskę o rozwiązanie tych problemów. Dla mnie zaskakujące jest to, że Ukraina nie wykazuje żadnej refleksji i gotowości do kompromisu oraz do rozmów. Prezentuje w sposób bezwzględny swoje żądania wobec wszystkich, lekceważąc reakcje na ich zachowanie na naszych rynkach.

Jeśli chcą z nami współpracować teraz i w lepszych czasach, zapraszamy do wspólnego poszukiwania kompromisu.

Przywrócenie zezwoleń i likwidacja e-kolejki



Doprowadzeni do desperacji przewoźnicy zablokowali granice, co wreszcie zwróciło uwagę rządu na rosnące nierówności w dostępie do unijnego rynku na korzyść firm ukraińskich. Do ich wyrównania niezbędne jest przywrócenie zezwoleń.

Robert Przybylski

Od napaści Rosji na Ukrainę 24 marca 2022 roku jednym z najważniejszych zadań transportu była ewakuacja z Ukrainy dóbr, aby uchronić je przed zniszczeniem i dostaniem się w ręce Rosjan. Ościennne kraje unijne wprowadziły jednostronne ułatwienia, np. zwiększając liczbę zezwoleń dla przewoźników ukraińskich.

Komisja Europejska podpisała w czerwcu 2022 roku w Lyonie umowę

transportową z Ukrainą, zwalniającą samochody ukraińskie z wymogu posiadania zezwoleń przy wykonywaniu przewozów dwustronnych i tranzytowych na terenie UE.

Złamana umowa

Szybko okazało się, że umowa jest wykorzystywana przez ukraińskich przewoźników w znacznie szerszym zakresie niż dopuszczała to litera prawa. Polscy przewoźnicy z zaskoczeniem obserwowali narastanie szykan ukraińskiego państwa, które mówiąc o konieczności zapewnienia sprawnego transportu dla ukraińskich towarów, robiło znacznie więcej dla blokowania polskich przewoźników niż dla zwiększenia przepustowości transportu drogowego.

Postępowanie ukraińskiej administracji wywołało protesty polskiej branży transportowej, zorganizowane wiosną 2023 roku, nie przyniosły one jednak zmian w umowie transportowej z Ukrainą (przedłużonej na kolejny rok, do końca czerwca 2024 roku), nie spowodowały także wzrostu kontroli ukraińskich przewoźników ani polskich nadawców przez polskie służby.

Koszty polityki ponosili przede wszystkim przewoźnicy ze wschodu Polski, którym zniknęły ładunki wyjazdowe z Lubelszczyzny i Podlasia, przejęte przez ukraińskie samochody. Ministerstwo Infrastruktury porównuje, że udział polskich ciężarówek w operacjach transportowych między Polską a Ukrainą gwałtownie się zmniejszył. W 2021 roku udział polskich przedsiębiorców w przewozach drogowych wykonywanych w relacji Polska-Ukraina wynosił około 38 %, zaś przewoźników z Ukrainy – 62 %. Według stanu na koniec października 2023 roku polscy przewoźnicy drogowi wykonywali zaledwie około 8 % takich przewozów, zaś przewoźnicy z Ukrainy – 92 %.

Sytuacja pogarszała się z dnia na dzień, aż 6 listopada rozpoczął się protest na trzech terminalach: Dorohusk, Hrebenne i Korczowa. Polscy przewoźnicy przedstawili 3 postulaty:

- wprowadzenie zezwoleń na przewozy dla samochodów z Ukrainy,
 - wyłączenie polskich aut z ukraińskiego systemu e-Czerga i stworzenie żywej kolejki,
 - zakaz rejestracji w Polsce firm z kapitałem spoza UE.
- Z podobnymi postulatami wystąpili

od 11 grudnia przewoźnicy ze Słowacji i Węgier, blokując dojazdy do terminali w (odpowiednio) Užhorodzie i Zahony.

Elektroniczna e-kolejka

Dyskryminujące działania Ukrainy zmusiły polskich przewoźników. Mieli dość ciągłych „cudów” w elektronicznej kolejce, która działa niczym pułapka na unijnych przewoźników. Ich samochody po rejestracji w zawiadywanym przez ukraińskie ministerstwo infrastruktury systemie e-Czerga były nieustannie przesuwane, a przed nimi pojawiały się ukraińskie.

Na dodatek ukraińscy kierowcy mogli rezerwować sobie miejsce w e-kolejce zanim wjechali na Ukrainę, gdy kierowcy polskich ciężarówek musieli najpierw zamknąć procedurę tranzytową, zatem już na starcie mieli kilka dni czekania więcej w porównaniu do ukraińskich konkurentów. – Pomiędzy blokadami samochodów ze strony polskiej szybciej przejeżdżają niż z ukraińskiej. To pokazuje, że elektroniczna kolejka nie działa w sposób należyty – porównuje członek zarządu ZMPD Karol Rychlik. Na wyjazd z Polski ciężarówki czekają 5-8 dni, na wyjazd z Ukrainy przez nieblokowane przejścia w Zosinie i Niżankowicach czekają aż po 12-14 dni.

Tajemnicą poliszynela stały się stawki łapówek, jakie należało zapłacić za przeskoczenie kilku dni w e-kolejce. Wiceprezes stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych Ukrainy ASMAP Ukraina Volodymyr Balin przyznaje, że system e-kolejki pracuje w trybie eksperymentalnym. – Przewoźnicy ukraińscy też się skarżą na ten system. Jego twórcy zmniejszyli w listopadzie możliwości manipulacji w systemie e-kolejki, uszczelnili m.in. możliwość omijania wpisanych na listę samochodów. Kierowca rejestruje wyłącznie puste auto, a wystarczy podać numer rejestracyjny maszyny i zaraz będzie widoczne, czy były manipulacje. Mówi się, że 25-30 proc. aut nie przestrzega zasad e-kolejki, tylko dostaje się do niej za łapówki, ale zawsze możemy sprawdzić czy dany samochód był w e-kolejce – podkreśla Balin. – Sugerujemy, aby ulepszyć e-kolejkę, ponieważ nie wyobrażamy sobie, by rząd zrezygnował z niej – za-



znacza wiceprezes ASMAP UA.

Natomiast polscy przedsiębiorcy, których samochody czekają nawet po 4 tygodnie na wyjazd z Ukrainy, nie chcą słyszeć o kontynuowaniu tego „eksperymentu”.

Zezwolenia są niezbędne

O konieczności przywrócenia zezwoleń na przewozy komercyjne ZMPD mówiło już na przełomie 2022 i 2023 roku. Komisja Europejska wysłuchała opinii ZMPD, ale nie wzięła jej pod uwagę.

Prezes ZMPD Jan Buczek wystosował pismo do prezydenta Andrzeja Dudy z apelem o podjęcie natychmiastowych mediacji z prezydentem Ukrainy. Zapelował także do premiera Mateusza Morawieckiego o rozwiązanie problemów, które doprowadziły do protestu przewoźników. W piśmie stwierdził, że „Liberalizacja przewozów drogowych w relacji UE – Ukraina w postaci zniesienia zezwoleń drogowych doprowadziła do zagrożenia funkcjonowania i bytu na tym rynku polskich przewoźników drogowych. W naszej ocenie decyzja ta była podjęta bez przeprowadzenia stosownych analiz skutków i konsekwencji, jakie

zostaną poniesione przez unijnych przewoźników, a przede wszystkim przez polskich.”

Problem pojawił się także w innych krajach regionu i dlatego postulat przywrócenia zezwoleń na przewozy komercyjne poparły w listopadzie organizacje transportowe z pięciu państw: ZMPD (Polska), MKFE (Węgry), Cesmad Bohemia (Czechy), Cesmad Slovakia (Słowacja) oraz Linava (Litwa).

Ich szefowie domagają się w liście do Komisji Europejskiej bezzwłocznego wypowiedzenia porozumienia UE-Ukraina lub wprowadzenia w nim istotnych zmian i umożliwienia powrotu do realizacji umów dwustronnych poszczególnych krajów UE z Ukrainą. „Nie wyobrażamy sobie jednak utrzymania dzisiejszej sytuacji do czerwca 2024 roku, do kiedy obowiązują obecne ustalenia” - napisali w oświadczeniu.

Informują w swoim piśmie, że „Oprócz ogromnego wzrostu liczby operacji dwustronnych obserwujemy także wzrost nielegalnych operacji transportowych typu cross-trade (kraje trzecie) na wspólnotowym rynku”.

Minister transportu Słowacji Jozef Ráž informował 5 grudnia, że sło-

Protestujący domagają się także zakazu rejestracji w Polsce firm z kapitałem spoza UE, szczególnie w kontekście omijania sankcji oraz unikania kosztów. Wskazują na dane Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, z których wynika, że w Polsce działało w połowie sierpnia 2023 roku 1031 firm transportu drogowego towarów z kapitałem białoruskim, 110 z kapitałem rosyjskim oraz 2158 z kapitałem ukraińskim.

Z raportu COIG wynika, że na 103 502 podmioty z kapitałem zagranicznym, 5309 zajmuje się drogowym transportem towarów i jest to najpowszechniej rejestrowana działalność na koniec września 2023 roku. Na koniec 2022 roku takich firm było 4279.

Jan Matkowsky z Przemysła podkreśla, że założenie firmy w Polsce nie jest taką prostą sprawą jak przedstawiają protestujący. – Sprawy formalne zajmą pół roku, przekazanie pieniędzy do banku wymaga weryfikacji, co trwa. Wreszcie na zamówione ciężarówki także trzeba poczekać – wymienia Matkowsky.



FAKTY Jan Buczek
PREZES ZRZESZENIA MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH

wackie służby przeprowadziły trzy dni wcześniej na terenie całej Słowacji kontrole, które wykazały, że dwie trzecie skontrolowanych ukraińskich przewoźników wykonywało przewozy, do których nie mieli prawa. Róż zapowiedział dalsze kontrole wszystkich ciężarówek, zarówno w kolejce, jak i podczas załadunku.

Rzecznik KE Adalbert Jahnz stwierdził 16 listopada, że „jasno wypowiedaliśmy się, że powtórne wprowadzenie zezwoleń nie jest spójne z transportową umową między UE i Ukrainą i dlatego jest niemożliwe”.

Celem zawarcia umowy transportowej UE z Ukrainą było sprawne wywiezienie dóbr z Ukrainy. Jednak od jakiegoś czasu nie wywóz ładunków interesuje ukraińskich przedsiębiorców, lecz działalność na unijnym rynku transportowym, gdzie są bardzo atrakcyjni cenowo.

Polscy przedsiębiorcy szacują, że koszty ponoszone przez ukraińskich przedsiębiorców na jednego tira są o 3-5 tys. euro miesięcznie mniejsze niż przez polskie podmioty. – Na przejściu w Zosinie czeka po 12-14 dni na wjazd do Polski 2117 pustych ciężarówek. Na przejściu w Niżankowicach to kolejne 2358 pustych aut. Przecież one nie będą na pusto jechały do Niemiec czy Francji, lecz podejmą ładunki w Polsce, aby dostarczyć je w kolejnych krajach leżących na trasie. W ten sposób ukraińskie firmy weszły na unijny rynek korzystając z niego w pełni, ale nie ponosząc żadnych kosztów dostosowawczych, tak jak my wcześniej – porównuje jeden z protestujących przewoźników Paweł Ozygała.

Dlatego wśród żądań kierowanych do polskiego rządu znajduje się powrót praktyki wydawania zezwoleń dla ukraińskich przewoźników poprzez np. egzekwowanie zasad transportu w ramach EKMT (Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu). –



OPŁATY DROGOWE

**NOWOŚĆ**

tolltickets

**Podróżuj swobodnie
i rozliczaj się w trybie post-paid**

Płynne uiszczanie opłat drogowych w południowo-zachodniej części Europy dla pojazdów lekkich z urządzeniem tolltickets.

**Poczuj swobodę
bezproblemowego
regulowania opłat drogowych**

- >> **Jedno urządzenie działające w 4 krajach:
Włochy,
Francja,
Hiszpania,
Portugalia.**
- >> **Jedna umowa na wszystkie kraje**
- >> **Dwie faktury miesięcznie**
- >> **Szybka i bezbłędna rejestracja**
- >> **Pomoc w zarządzaniu Twoim kontem**
- >> **Brak opłat za rejestrację Twojego konta**
- >> **Konkurencyjne warunki prowizyjne**



www.uslugi.zmpd.pl



Tel. 22 536 18 50
E-mail: uslugi@zmpd.pl
Warszawa Al. Jana Pawła II 78, pokój 1.

**ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE**



Przemysł i ukraińscy przewoźnicy domagają się zakończenia blokady

Przeciwnicy blokady podejmują najróżniejszych działań, aby zniechęcić opinię publiczną do protestujących, zaś przedsiębiorcy próbują ominąć wąskie gardło granicy drogowej.

Robert Przybylski

Udało się im przekonać wójta gminy Dorohusk, który 11 grudnia zawiesił protest, tłumacząc decyzję stratami przemysłu i handlu. W tym roku szybko rośnie polski eksport na Ukrainę. Po trzech kwartałach wzrósł o 25 proc. - do 8,1 mld euro, gdy import zmalał o 24,5 proc. - do 3,4 mld euro. Szef Komitetu Integracji Europejskiej Federacji Pracodawców Ukrainy (FEU), Specjalny Wysłannik ds. Handlu Mykhailo Bno-Airiian wskazuje, że blokada granic utrudniła wymianę handlową Ukrainy. - Rosja zablokowała porty ukraińskie, które przed wojną dokonywały przeładunku 60 mln ton towarów. Po wybuchu wojny tę masę musi przewieźć transport lądowy i możecie sobie wyobrazić, ile to jest 60 mln ton ładunków. Koleją nie możemy transportować dużych ilości, ponieważ z powodu różnych szerokości torów wymagana jest zmiana wa-

gonów, dlatego większość ładunków jedzie ciężarówkami - przypomina Bno-Airiian.

Gazeta The Kyiv Independent przytacza wypowiedź przedstawiciela sieci sklepów ATB o wzroście cen transportu i wydłużeniu czasu dostaw. Podobnie jest z paliwem, jedna z największych ukraińskich sieci stacji paliw Okko szacuje wzrost cen transportu tony paliwa z 60 do 180 dol.

Straty są także po drugiej stronie. Fabryka MAN Trucks w Niepołomicach ostrzega, że „z powodu aktualnej sytuacji na granicy polsko-ukraińskiej powstało znaczne zagrożenie dla bieżącej produkcji ciężarówek. Dostawy wiązek kablowych z Ukrainy mają znaczne opóźnienia - aktualnie spedytory korzystają z coraz bardziej oddległych przejść granicznych”.

Coraz droższy transport

Federacja Pracodawców Ukrainy szacuje bezpośrednie straty ukraińskiej gospodarki spowodowane blokadą granic na 400 mln euro do 22 listopada. We wspólnym oświadczeniu Związku Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP) oraz Federacji Pracodawców Ukrainy (FRU) ich władze podkreślają: Jako przedstawiciele federacji pracodawców jesteśmy bardziej zainteresowani niż ktokolwiek inny znalezieniem konstruktywnego i skutecznego kompromisu, który umożliwiłby pogodzenie wszelkich rozstrzygnięć z obu stron, odblokowanie granicy jak najszybciej i przywrócenie istniejących tras logistycznych, przywraca-

jąc normalny poziom handlu między Polską a Ukrainą”.

Bno-Airiian dodaje, że skutki są bolesne dla przemysłu. - Katastrofalnie wydłużyły się czasy dostaw - z 5 do 30 dni - ciężarówkami do UE. W kolejce stoi blisko 5 tysięcy ciężarówek, więc brakuje samochodów na Ukrainie. Cena frachtu wzrosła z 2-3 tys. euro do 10 tys. euro. To presja na biznes, który ponosi z tego tytułu straty - alarmuje Bno-Airiian.

Przewoźnicy usprawiedliwiają wysoką cenę usług niską efektywnością wykorzystania samochodów i kierowców. Cysterna z paliwem, mimo priorytetu, wykonuje w miesiącu tylko dwa kursy pomiędzy Polską i Ukrainą. - Stawki w przewozach na Ukrainę muszą być wysokie (sięgają 2 euro za km), ponieważ samochody marnują dużo czasu na granicy. Firma jeżdżąca do Niemiec robi w miesiącu 5 kółek, a na Ukrainę tylko 2. To się odbija na wynagrodzeniach kierowców, którym przedsiębiorcy nie są w stanie lepiej płacić, ponieważ stojąc w kolejach nie zarabiają - tłumaczy Jan Matkowski z Przemysłu.

Nadawcy zrywają kontrakty, bo nie mogą dostarczyć na czas zamówionych towarów w UE, fabryki wstrzymują produkcję z braku komponentów. - Straty bezpośrednie można szacować na pół miliarda euro, a biorąc pod uwagę wszystkie aspekty koszty rosną one do 2 mld euro. Traci także państwo ukraińskie, w tym roku ukraiński skarb nie pobrał cel importowych wartych 25 mln euro - wylicza Bno-Airiian.



Koleje na odsiecz

Koleje Ukraińskie (UZ) wysłały 7 grudnia pociąg z platformami, na których przewiozły do Polski 13 ciężarówek z naczepami. 8 grudnia pociąg stał w Hrubieszowie, ale docelową stacją jest Sławków, dokąd mają także dojechać autobusem kierowcy transportowanych koleją ciężarówek. Sławków jest ostatnią stacją linii szerokotorowej i znajduje się w pobliżu Katowic.

Zastępca dyrektora handlowego UZ Walerij Tkaczow tłumaczy, że jest to przejazd próbny, więczący dwa tygodnie przygotowań. - Jak tylko pociąg dotrze do celu i wszystko będzie w porządku, rozpoczniemy takie przewozy w pełnej skali - zapowiada Tkaczow.

UZ ma podobne plany transportowe w drugą stronę, z Polski na Ukrainę, a Tkaczow przyznaje, że przed operatorem pozostało jeszcze trochę pracy organizacyjnej.

Polscy przedsiębiorcy blokujący granicę uważają, że połączenie kolejowe to próba ominięcia blokad, ale wątpią, czy będzie ona skuteczna. Wskazują na cenę przejazdu wynoszącą 1,5 tys. euro. - Tak wysoki koszt jest do przyjęcia w okresie przedświątecznym, gdy z natury rosną stawki, a także z uwagi na nasz protest, który doprowadził do wzrostu cen przewozów - przyznaje jeden z protestujących Tomasz Borkowski. Uważa, że połączenie nie utrzyma się poza sezonem, a już na pewno zniknie po zakończeniu blokady.

Poza wysoką ceną kolej nie ma odpowiedniej przepustowości. Kolejowe szlaki borykają się z brakiem przepustowości oraz wagonów i z trudem będą w stanie przyjąć jeden taki pociąg dziennie. Nawet dwa pociągi dziennie przewiozły zaledwie 50 tirów, gdy przez jeden drogowy terminal graniczny w blokadzie przejeżdża ćwierć tysiąca, a bez blokady 2,5 razy więcej.

Postraszyc protestujących

Przeciwnicy protestu wykorzystują także drogę prawną, jak okazało się w przypadku Dorohuska - z sukcesem. Komitet ds. Prawnych Polsko-Ukraińskiej Izba Gospodarczej przyznaje, że „Chociaż faktycznie prawo zapewnia ochronę zgromadzeniom publicznym, wolność ta nie jest nieograniczona. Warunki korzystania z wolności zgromadzeń zostały określone w ustawie z dnia 24 lipca 2015 roku prawo o zgromadzeniach. Zgodnie z postanowieniami tej ustawy, organ gminy ma obowiązek zakazania zgromadzenia w sytuacji, w której - między innymi - zgromadzenie zagrażałoby mieniu wielkich rozmiarów. Chociaż ustawa nie definiuje tego pojęcia, to szkody ponoszone przez przewoźników z pewnością osiągnęły ten pułap. Z tego względu, w naszym przekonaniu, zgromadzenie polegające na blokowaniu przejazdu ciężarówek przedsiębiorców jest nielegalne”, napisali prawnicy PUIG.

Uważają, że odpowiedni organ gminy „na podstawie art. 20 ww. ustawy, powinien je rozwiązać. Za-

niechanie takiego działania narazi przewoźników/przedsiębiorców na dalsze szkody. Naszym zdaniem przewoźnicy powinni zorganizować się w stowarzyszenie i wystąpić z pilnym wnioskiem do odpowiednich organów gminy o rozwiązanie zgromadzeń blokujących przejazd”, radzą prawnicy Izby.

Wyliczają, że w braku reakcji, możliwe jest wytoczenie powództwa cywilnego przeciwko: 1) organizatorom zgromadzenia i/lub 2) Skarbowi Państwa w celu uzyskania odszkodowania odpowiadającego utraconym korzyściom.

Zastrzegają, że „w przypadku, gdy transport dotyczy działalności gospodarczej podmiotowi gospodarczemu może przysługiwać roszczenie na podstawie polsko-ukraińskiej umowy o popieraniu i ochronie inwestycji z 1993 roku. Takie roszczenie mogłoby być dochodzone przed niezależnym, międzynarodowym trybunałem arbitrażowym”.

Radca prawny Paweł Smoręda uważa, że bezprawność jest przesłanką odpowiedzialności. Jeśli protesty są legalne, odszkodowanie nie przysługuje. Przypomina, że gdyby prawo przewidywało inaczej, zbankrutowałyby wszystkie związki zawodowe np. we Francji.

Prawnik z kancelarii Iuridica Łukasz Chwalczuk wskazuje, że występujący z wnioskiem o odszkodowanie muszą wykazać, że ponieśli straty i przez kogo, a państwo polskie nie ponosi w tym wypadku odpowiedzialności.

Sejmowa komisja o proteście na granicy

Sejmowa Komisja Infrastruktury dwukrotnie w ciągu siedmiu dni debatowała nad rozwiązaniem problemu w przewozach między Unią Europejską i Ukrainą. Sprawozdanie z działań wcześniejszych oraz z posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) złożył rząd.

Piotr Gawelczyk

Sejmowa Komisja Infrastruktury 29 listopada wysłuchała informacji na temat działań podjętych przez rządzących w kontekście kryzysu związanego z protestem firm transportowych na polsko-ukraińskiej granicy. W posiedzeniu wzięli udział przedstawiciele ZMPD: prezes Jan Buczek oraz dyrektor Departamentu Transportu Piotr Mikiel.

Informację przedstawili sekretarz stanu w ministerstwie infrastruktury Rafał Weber oraz były minister tego resortu Andrzej Adamczyk, którzy nie zgodzili się z opinią o braku działań ze strony resortu. Podkreślili także, że nie mieli wpływu na podpisanie tak krytykowanej dziś i będącej przyczyną protestu umowy liberalizującej przewozy między UE a Ukrainą. – To, co wyprawiają ukraińscy przewoźnicy na unijnym, a zwłaszcza polskim rynku, jest karygodne. Czujemy się zmanipulowani, bo polski rząd nie wniósł żadnych uwag do rewizji tej umowy – powiedział wzbudzony

prezes ZMPD Jan Buczek. – Nie protestowaliśmy, gdy Komisja Europejska wprowadzała obowiązujące dziś zasady. Rozumieliśmy, że to arcyważna kwestia dla Ukrainy, która zaatakowana musi mieć możliwość wywozu swoich towarów. Jednak już wiele miesięcy przed upływem rocznego terminu obowiązywania umowy zgłaszaliśmy naszemu rządowi, że należy przeprowadzić jej rewizję – albo ją zakończyć, albo mocno skorygować. W tym celu należało poszukiwać sojuszników wśród innych państw unijnych – powiedział szef Zrzeszenia.

W czyjej gestii jest rozwiązanie problemu?

Brak efektów rządowych działań spowodował, że determinacja przewoźników sięgnęła zenitu. – Nie jesteśmy zaskoczeni, że postanowili wziąć sprawę w swoje ręce. Zresztą z postulatami, które dziś zgłaszają, wielokrotnie zwracaliśmy się do naszego rządu. Za każdym razem uzyskiwaliśmy informację, że te tematy nie są w gestii polskich władz. To z kim w tej sprawie mamy rozmawiać? To rząd powinien rozwiązywać te problemy w Brukseli i w Kijowie – powiedział Jan Buczek. Przypomniął, że z powodu bezradności rządu przewoźnicy na przestrzeni kilkunastu miesięcy strajkują kolejny raz. – Ani we własnym zakresie, ani w porozumieniu z UE, polska administracja nie potrafi doprowadzić do wycofania się Ukrainy z takich rozwiązań, jak np. budząca dużo wątpliwości elektroniczna kolejka – dodał prezes ZMPD. Zwrócił uwagę na fakt, że po polskiej stronie nie było efektywnych działań, które mogłyby zmienić sytuację na tyle, by do protestu nie dopuścić lub – kiedy już do niego doszło – by można było jak najszybciej podjąć działania do naprawy tej sytuacji.

Poinformował o przygotowanych przez sygnatariuszy Forum Transportu Drogowego postulatach branży dla nowej władzy. Pierwszy z nich dotyczy właśnie rozwiązania problemu ukraińskich przewoźników. – Chciałem oficjalnie przekazać te postulaty nowo powołanemu ministrowi infrastruktury Alwinowi Gajadhurowi, ale nie ma go na dzisiejszym posiedzeniu. To świadectwo, że ten temat nie leży w kręgu zainteresowania ministrów, którzy otrzymali teki od pana prezydenta. To tylko pokazuje, że nie warto już tracić czasu, tylko należy przenieść tę kwestię na wyższy poziom polityczny. Dlatego apeluję do prezydenta Andrzeja Dudy o zwołanie Rady Gabinetowej – powiedział prezes Zrzeszenia. – Nie mówimy, że rząd nic nie robił. Mówimy tylko, że okazał się nieskuteczny i nie osiągnął zakładanych celów – dodał prezes ZMPD.

Bulwersujące zapisy

Dyrektor Mikiel zacytował uzasadnienie podjęcia decyzji o liberalizacji przewozów UE-Ukraina. Cel był szczytny: poszukiwanie alternatywnych szlaków drogowych w celu umożliwienia Ukrainie eksportu zapasu zbóż, paliwa, środków spożywczych i innych towarów. Już po kilku miesiącach obowiązywania tej umowy okazało się, że sytuacja jest zupełnie inna, co doprowadziło we wrześniu 2022 r. do pierwszego protestu przewoźników w Dorohusku i ponownego w maju 2023 r. – Już wtedy pojawiły się wyraźne sygnały, że dzieje się coś niepokojącego. Tymczasem z uzasadnienia przedłużenia umowy do 30 czerwca 2024 r. wynika, że „umowa doprowadziła jedynie do niewielkiego wzrostu liczby przewozów wykonywanych przez ukraińskich przewoźników na terenie Unii Europejskiej i nie zwiększyła w niedopuszczalny spo-



sób poziomu konkurencji dla unijnych przewoźników drogowych”. Te zapisy bulwersowały nasze środowisko – powiedział dyr. Piotr Mikiel.

Potwierdził, że Zrzeszenie od dawna informowało rządzących o przyczynach, które w końcu doprowadziły do protestu. Jego zakończenie wymaga współpracy ze stroną ukraińską. – My ze swojej strony rozmawiamy z naszymi ukraińskimi odpowiednikami. Nie tylko przekazujemy nastroje towarzyszące całej sytuacji, lecz także sygnalizujemy problemy, które występują po naszej stronie. Mówimy o tym także przedstawicielom Komisji Europejskiej – po to, aby uzmysłowić unijnym urzędnikom, w jakiej sytuacji znaleźli się polscy przewoźnicy, bo być może w Brukseli pewnych rzeczy nie widać. Najwyższy czas, by KE zrobiła rachunek sumienia i przeprowadziła szczegółową analizę skutków przedłużonej umowy liberalizującej przewozy między Ukrainą a UE – podkreślił dyr. Piotr Mikiel.

Jan Buczek domagał się od Inspekcji Transportu Drogowego posiadanych przez tę instytucję dowodów naruszeń umowy UE-Ukraina przez ukraińskich przewoźników wykonujących nielegalny kabotaż. – Po stwierdzeniu tego faktu kolejną decyzją powinno być natychmiastowe zlecenie

zweryfikowania tego typu przypadków, przy wsparciu Krajowej Administracji Skarbowej, w miejscu załadunku – powiedział Jan Buczek.

Drugie posiedzenie

Drugie w ciągu tygodnia posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, które odbyło się 6 grudnia, poświęcone było wysłuchaniu informacji na temat rezultatów posiedzenia Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (TTE) z 4 grudnia 2023 r. w kontekście kryzysu na granicy polsko-ukraińskiej.

Minister infrastruktury Alvin Gajadhur przedstawił dane dotyczące kontroli prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego wraz z liczbą wystawionych mandatów. – To nie są wybiórcze kontrole. Inspektorzy sprawdzają m.in. stan techniczny pojazdów, uprawnienia przewoźnika i kierowcy, przewozy ADR, zwierząt, odpadów i artykułów spożywczych – powiedział Alvin Gajadhur. Podkreślił przy tym, że 50 proc. kontroli dotyczy przewoźników ukraińskich. Powtórzył, że realizowane przez ukraińskich przewoźników niedozwolone przewozy kabotażowe lub do krajów trzecich stanowią jedynie pojedyncze przypadki.

Informację nt. posiedzenia Rady UE przedstawił sekretarz stanu w ministerstwie infrastruktury Rafał Weber, skupiając się na działaniach i propozycjach polskiej strony m.in. w postaci pomysłu zwołania Komitetu Wspólnego Ds. Transportu i przywrócenia zezwoleń bilateralnych z Ukrainą. Poinformował również o stanowiskach poszczególnych państw naszego regionu dotyczących ukraińskich przewozów. – Słowacy, Węgrzy, Czesi, Chorwaci i Bułgarzy dostrzegają wagę problemu, natomiast dużo bardziej wycofane są kraje bałtyckie – ich zdaniem każde ograniczenie ukraińskiego transportu to większe zagrożenie ze strony Rosji – powiedział Rafał Weber.

Wspomniał, że od dwóch dni działa kolejne przejście graniczne (w Dołhobyckowie), którym mogą przejeżdżać wracające z Ukrainy puste ciężarówki bez konieczności rejestrowania się w e-kolejce. – Czas oczekiwania na przekroczenie tej granicy to dwie godziny – dodał Rafał Weber.

Praca na przerzutach

Do tej kwestii odniósł się przewoźnik Piotr Prudzyński, który zwrócił uwagę na to, że otwarcie Dołhobyckowa



to kolejny kanał wpuszczania na teren UE większej liczby pustych ukraińskich pojazdów. – Czy ukraińscy przewoźnicy wjeżdżają do Polski na pusto po to, by ładować pomoc humanitarną? Przecież to absurd. Wjeżdżają do Unii bez ładunku tylko po to, by zabierać nam robotę. Na ukraińskich portalach pojawiły się oferty systemów pracy „2/5” – dwa tygodnie w domu, pięć tygodni w trasie. Wiadomo, jakiej. Czy polski międzynarodowy transport ma popełnić honorowe samobójstwo, by pomóc ukraińskiej gospodarce? Żadna umowa nie dała prawa niszczenia unijnego, czyli też naszego, rynku – dodał rozgoryczony.

Choć podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury nie wybrzmiało to tak mocno, to jednak z medialnych doniesień wynika, że na dziś stanowisko Komisji Europejskiej jest jednoznaczne: umowa nie będzie ograniczona. – Nie ma co pudrować rzeczywistości, obecna sytuacja to wynik zaniedbań wielu lat, o czym wielokrotnie informowaliśmy przedstawicieli administracji państwowej. Dlatego dziś należy wykorzystać nawet nie każdy dzień, lecz wręcz każdą godzinę, żeby próbować, na ile się da, posprzątać ten bałagan – powiedział Jan Buczek. – Emocje sięgają zenitu, skutki finansowe protestu są przeogromne – dodał szef ZMPD. – Dobrze, że usłyszało nasz głos w Brukseli, tylko szkoda, że tak późno. Należy jak najszy-

ciej zwołać Komitet Wspólny, by móc wprowadzić korekty do umowy, zanim upłynie czas jej obowiązywania – dodał Jan Buczek. Jego zdaniem ktoś, kto ma mocny mandat, musi przedstawić protestującym jakieś konkrety. Taki mandat posiadają premier Mateusz Morawiecki i prezydent Andrzej Duda. Dlatego Jan Buczek po raz kolejny zaapelował do nich o aktywne włączenie się w rozwiązanie kryzysu na granicy.

Komisja Europejska domaga się zakończenia protestu

Odnosząc się do kontroli ukraińskich przewoźników po raz kolejny zwrócił uwagę na konieczność ich przeprowadzania u załadunków towaru, których nazwał „matecznikiem zła”. Kolejną kwestią poruszoną przez prezesa ZMPD są masowo fałszowane zezwolenia EKMT. Dlatego inspektorzy podczas kontroli muszą weryfikować, czy zezwolenia te są oryginałami, czy fałszykami. Odrębnym zagadnieniem do rozwiązania jest funkcjonowanie przejść granicznych. Po obu ich stronach jest cała masa absurdów, do których dochodzi brak synchronizacji działań.

Dyr. Piotr Mikiel poruszył kilka kwestii, m.in. otwarcie granicy w Dołhobyczowie. – Czy to pierwszy etap ustępstw ze strony Ukrainy w zakresie funkcjonowania e-kolejki, czy

raczej maksimum, czego możemy od nich oczekiwać? – zapytał dyr. Piotr Mikiel. Odnosił się także do projektu nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, z którego wynika, że w okresie obowiązywania umowy między Unią Europejską a Ukrainą Polska wprowadzi jednostronnie zezwolenia dla strony ukraińskiej, o czym mówił wcześniej minister Rafał Weber. – Czy to jest w ogóle prawnie możliwe? – zadał pytanie przedstawiciel ZMPD, prosząc także o odniesienie się do informacji medialnych, z których wynika, że komisarz ds. transportu Adina Valean zapowiedziała, że warunkiem zwołania Komitetu Wspólnego, który ma dokonać analizy skutków obowiązywania umowy, jest zakończenie protestu. Rafał Weber potwierdził, że taka wypowiedź komisarz Adiny Valean miała miejsce. Poinformował także, że Ukraina jest skłonna zrezygnować z e-kolejki na kolejnym przejściu – Malhówce-Niżankowice. W tym przypadku również warunkiem jest zakończenie protestu.

Dyr. Piotr Mikiel nie otrzymał odpowiedzi na pytanie, czy pojedyncze przypadki niedozwolonych przewozów kabotażowych lub do krajów trzecich są skutkiem braku szczegółowej kontroli dokumentów ukraińskich kierowców, czy też tym, że przewoźnicy odbijają się nocą, gdy inspektorzy nie pracują.

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. 2,00 EUR/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
ODPORNOŚĆ
NA DRGANIA

ORYGINALNA
CZĘŚĆ
ZAMIENNA

WYPRODUKOWANO
W NIEMCZACH

Pewny start to akumulator **VARTA**

Nowy maut to nie koniec podwyżek



Dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Radosław Jerka mówi Robertowi Przybylskiemu o podwyżkach opłat w Europie i nowych rozwiązaniach systemów poboru myta.

■ **Czy ZMPD zdążyło z migracją danych do nowego niemieckiego systemu Toll Collect?**

Zakończyliśmy tę operację przed wyznaczonym terminem. Pracowaliśmy z dużym zaangażowaniem, gromadząc dokumenty od klientów i analizując informacje dotyczące pojazdów znajdujących się już w naszej bazie danych. Wszystkie dane zostały pomyślnie uzupełnione.

■ **Kogo dotknęła podwyżka niemieckiego myta?**

Skutki odczuły praktycznie wszystkie firmy, przy czym dla polskich przedsiębiorców stanowią bardzo dotkliwe obciążenie, ponieważ podwyżki sięgają aż 83 proc. Analiza dokumentów i parametrów pojazdów wykazała, że ponad 95 proc. pojazdów naszych klientów należało do najniższej klasy, 3 proc. do klasy drugiej, a 1 proc. do klasy trzeciej. Mimo to różnice w wysokości opłat między nimi są minimalne. Najniższe wprowadzono dla „niskoemisyjnych pojazdów ciężkich”. Są to m.in. pojazdy zasilane

gazem ziemnym (CNG lub LNG), które stanowią mniej niż 1 procent floty polskich firm transportowych. Pojazdy bezemisyjne przypisane do klasy 5, m.in. elektryczne i wodorowe, są zwolnione z opłat do końca 2025 roku, jednak te rodzaje napędów nie są powszechnie wykorzystywane przez polskich przewoźników.

■ **Czy tak znaczna podwyżka może zachwiać płynnością finansową przewoźników?**

Obecnie trudno przewidzieć, jakie dokładnie skutki przyniesie podwyższenie niemieckiego myta. Już teraz zauważalne są działania klientów polegające na zawieszeniu transportu lub ograniczeniu działalności, na przykład zamiast pięcioma zestawami jeżdżą dwoma. To sygnał, że branża już odczuwa kryzys, a zwiększenie kosztów myta może dodatkowo negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie przewoźników.

■ **Gdzie jeszcze wprowadzono podwyżki opłat drogowych?**

Ostatnie miesiące przyniosły całą serię podwyżek. Z początkiem października wzrosło o 17 proc. myto na Węgrzech, co związane jest z inflacją. Od 1 stycznia opłata na węgierskich autostradach wzrosła o 22 proc. (dla 5-osobowego zestawu z homologacją Euro VI), co związane jest z dodatkowym obciążeniem kosztami emisji CO₂. Na początku grudnia polskie Ministerstwo Infrastruktury dokonało indeksacji stawek opłat e-TOLL, które będą obowiązywały od 1 stycznia 2024 roku. Wysokość tych opłat jest corocznie waloryzowana w oparciu o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w pierwszych trzech kwartałach roku, podawany w komunikacie prezesa GUS. Podwyżki wymusza także dyrektywa unijna, opodatkowująca emisję dwutlenku węgla.

Austria ogłosiła podwyżkę myta też od 1 stycznia. Rząd austriacki dolicza koszt emisji CO₂, (utrzymując opłaty za

hałas, podobnie jak za zanieczyszczenie powietrza i zużycie infrastruktury), ale w przeciwieństwie do niemieckiego robi to stopniowo. W 2024 roku opłata wzrosła o 5 proc., czyli dla klasy 1 powiększy się o 3,87 eurocentów. W 2025 roku podwyżka może wynieść 6,46 centa i w 2026 roku 9,04 centy. W przypadku lat 2025 i 2026 są dopiero propozycje. Nie wiemy, jak ukształtują się ceny dostępu do dróg w Bułgarii, Czechach, Słowenii, Słowacji, we Włoszech czy na Półwyspie Iberyjskim.

■ **I jeszcze w Niemczech dojdzie myto dla lekkich pojazdów...**

1 lipca przyszłego roku Niemcy wprowadzą opłaty drogowe dla lekkich ciężarówek o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Obecnie opłaty są naliczane jedynie dla pojazdów o masie powyżej 7,5 tony. Te zmiany przyniosą Niemcom w latach 2024-27 dodatkowe 30,5 mld euro.

■ **Zapewne już teraz maut stanowi największy koszt w opłatach za drogi?**

Jest to zależne od kierunków, które obsługuje dana firma. Przeciętnie jednak, patrząc na całą bazę firm obsługiwanych przez nas, Niemcy są kluczowym w Europie krajem dla transportu i rzeczywiście wydatki na drogi w Niemczech stanowią ok. 40 proc. kosztów myta.

Francja jest na poziomie 15 proc., po niedawnych podwyżkach Węgry osiągnęły 12 proc., Austria 11 proc., Bułgaria 6,5 proc. Za nimi plasują się Belgia i Włochy. Wkrótce do systemu EETS dołączą Czechy, które prawdopodobnie również znajdą się w czołówce pod względem kosztów związanych z transportem.

■ **Skoro Niemcy mają tak duży udział, to dlaczego popularność zdobywa ZMPD Box?**

ZMPD Box zyskuje głównie ze wzglę-

du na wygodę, jaką zapewnia przewoźnikom. To jedno urządzenie obsługuje wiele krajów. Dawniej wszyscy musieli korzystać z oferty Toll Collect i nawet sprzedawcy samochodów instalowali ich sprzęt w nowych pojazdach. Obecnie standardem staje się samochód wyposażony w urządzenie EETS.

Efektom współpracy ZMPD z firmą Toll4Europe jest właśnie ZMPD Box, z którego korzystają polscy przewoźnicy. Użytkują oni 19 proc. tych urządzeń. Na kolejnych miejscach pod względem liczby użytkowników znajdują się przewoźnicy z Bułgarii (17 proc.), Rumunii (13 proc.) i Niemiec (12 proc.).

Do końca 2023 roku w naszym systemie obsługujemy 18 domen (pod pojęciem domena kryje się kraj i np. tunel), co praktycznie obejmuje większość Europy. W 2024 roku planowane jest dodanie trzech kolejnych krajów: Słowacji, Czech i Słowenii. Wszyscy przechodzą na jedno europejskie urządzenie, bo to zdecydowanie ułatwia pracę.

■ **Czy w Polsce nie zabraknie chętnych na ZMPD Box?**

Nie ma powodów do obaw. W przypadku poprzedniego systemu viaToll

udział odroczonej płatności wynosił 19 proc. w przychodach operatora, czyli był dwukrotnie wyższy niż obecnie. KAS informowała, że 8,73 proc. wpływów przekazanych do Krajowego Funduszu Drogowego za okres grudzień 2022 - luty 2023 pochodziło z EETS, a ten udział stale się rozwija. Oznacza to, że rynek jest duży i jest miejsce do dalszego rozwoju.

■ **Czym ZMPD przyciąga firmy do korzystania z ZMPD Box?**

Oferujemy coraz większy zasięg działania urządzenia, gdyż usługi EETS rozwijają się, obejmując kolejne kraje, tunele i mosty. Nasze ZMPD Boxy umożliwiają otwieranie bramek na prywatnych autostradach we Francji, gdzie działa wielu operatorów, co jest wygodne dla klientów także z tego powodu, że mogą otrzymać jedną zbiorczą fakturę.

Fakturuje wszystkie kraje na jednym dokumencie rozliczeniowym, oferując konkurencyjne warunki przewoźnym oraz rabaty za korzystanie z dróg. Szybka komunikacja z klientami została doceniona przez Toll4Europe, co umożliwia nam obsługę klientów testowych, których kierowcy i pojazdy testują nowo

włączane do systemu kraje. Dostępność infolinii ZMPD przez całą dobę, 7 dni w tygodniu przekłada się na szybkie rozwiązywanie problemów oraz krótki proces reklamacyjny dla klientów.

■ **A gdzie najczęściej kierowcy płacą mandaty za brak myta?**

Kierowcy, którzy nie korzystają z urządzeń EETS, najczęściej mają problemy z mandatami w Belgii. Wynikają one głównie z błędów popełnianych podczas indywidualnej rejestracji w systemie oraz podczas pobierania urządzeń z automatów. Te OBU (On-Board Unit) są czasami blokowane przez operatora, co stwarza trudności kierowcom. Często jest to skutek błędnie wprowadzonych danych lub źle zeskanowanych dokumentów czy nawet ich braku. Również często mandaty wystawiają służby w Bułgarii oraz na Węgrzech. W przypadku Węgier są nakładane za wybór innej drogi niż wskazana na bilecie, wykupionym dla określonej trasy. Oferowane przez ZMPD urządzenie pokładowe jest rozwiązaniem tych problemów. Cały proces rejestracji w systemie oraz obsługi jest przeprowadzany przez naszych pracowników.

reklama

ZMPD BOX .pl

18 domen
1 urządzenie

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

Słowacja już dostępna w ZMPD Box

WKRÓTCE NOWE KIERUNKI

Czechy Słowenia

Z Brukseli nie słychać huku upadających polskich firm transportowych

W siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce odbyła się 28 listopada konferencja prasowa dotycząca kryzysu na polsko-ukraińskiej granicy. Wzięli w niej udział m.in. przedstawiciele protestujących przewoźników. Zaproszony nowo powołany minister infrastruktury Alvin Gajadur nie znalazł czasu na spotkanie z mediami i strajkującymi.

Piotr Gawelczyk

Genezą dramatycznej sytuacji na polsko-ukraińskiej granicy było podpisanie 30 czerwca 2022 r. umowy UE-Ukraina w sprawie drogowego przewozu towarów, zapewniającej stronie ukraińskiej niemal nieograniczoną możliwość realizowania przewozów. W czerwcu 2023 roku minął rok od obowiązywania tejże umowy. Zamiast jej oceny, została ona niemal z automatu przedłużona na kolejny rok. To wywołało przerażenie w branży i doprowadziło polskich przewoźników do podjęcia decyzji o rozpoczęciu strajku, polegającego na blokowaniu przejść granicznych. Strajk rozpoczął się 6 listopada 2023 roku.

Ukraina wyczuła wyjątkową okazję

Po uzyskaniu nieregulowanej możliwości wjazdu na teren Unii Europejskiej, ukraińscy przewoźni-

cy błyskawicznie wyczuili wyjątkową okazję i zaczęli zastępować nas również w tych relacjach transportowych, których umowa nie przewidywała. Zrobili to na tyle sprawnie, że w zasadzie przejęli nasze dotychczasowe stałe kontrakty – powiedział prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek.

Kiedy zwracaliśmy się z prośbą o pomoc do ministra infrastruktury słyszeliśmy tylko, że nie ma szans na modyfikację umowy, bowiem została ona spisana między UE a Ukrainą bez naszego udziału. Dziś wiemy, że to nieprawda – przedstawiciele naszego rządu bez żadnej refleksji składali podpisy pod tym dokumentem. Doprowadzili do tego, że staliśmy się bezbronni – dodał prezes ZMPD, przypominając w tym miejscu kilkuletnie przygotowania do wejścia Polski do UE i związaną z tym konieczność dostosowywania się do europejskich standardów, przede wszystkim z ponoszeniem wysokich kosztów. Tymczasem ukraińscy przewoźnicy otrzymali Unię Europejską na tacy.

Chcemy pomagać, ale nie chcemy obrywać kijem

Podłożem tego konfliktu nie jest jakkolwiek niechęć w relacjach między Polską a Ukrainą. Wręcz przeciwnie – koledzy mogą przedstawić wiele przykładów pomocy dla obywateli Ukrainy. Nie możemy jednak dać się zniszczyć. Musimy znaleźć sposób na to, by z jednej strony nie ograniczać przewozów humanitarnych, z drugiej zaś wprowadzić rozsądną reglamentację w przewozach komercyjnych, które od początku wojny wzrosły pięciokrotnie, i jak najszybciej zlikwidować wykonywanie niedozwolonych przewozów. Musimy zacząć ponownie ze sobą współpracować, a nie dawać się okładać kijem – powiedział Jan Buczek.

Dotychczasowe działania polskich władz nie przyniosły żadnego efektu. W związku z zaprzysiężeniem przez Prezydenta RP nowego rządu wzywamy decydentów do natychmiastowego podjęcia działań w celu rozwiązania kryzysu na granicy. Próby działań przedstawicieli ministerstwa



infrastruktury z nowym ministrem na czele to już zbyt mało. Czekamy na zaangażowanie się Prezydenta RP Andrzeja Dudy – dodał szef Zrzeszenia, przypominając o wystosowanych do premiera Mateusza Morawieckiego i prezydenta Andrzeja Dudy apeli. Jedno jest pewne: Ukraina z własnej inicjatywy nie podejmie dyskusji na temat warunków wykonywania przewozów międzynarodowych.

Walczymy o przywrócenie równowagi

Przedstawiciel przewoźników z Siedlec Karol Rychlik przypomniał, że konflikt między Polską a Ukrainą tlił się już od półtora roku. Wreszcie czarna goryczy się przełamała – w akcie desperacji transportowcy podjęli dramatyczne kroki. To wynik nieodpowiedzialnej decyzji unijnych polityków. – Nam nie zależy na realizowaniu usług transportowych w Ukrainie, chcemy jedynie przywrócenia równowagi między przewoźnikami unijnymi a ukraińskimi – powiedział Karol Rychlik. Zauważył przy okazji, że szybkie powstawanie kolejnych firm przewozowych w Ukrainie zdestabilizowało tamtejszy rynek.

Tymczasem strajkujący, których postulaty przedstawił reprezentujący strajkujących z granicy z Korczowej Adam Izdebski, są zdesperowani. Paweł Ozygała, jeden z przewoźników protestujących w Dorohusku, zwrócił uwagę na fakt, że do Polski masowo wjeżdżają puste ciężarówki

na ukraińskich tablicach i wracają do siebie po dwóch miesiącach. To jeden z dowodów na to, że wykonują niedozwolone umowy przewozy. Podkreślił, że przedsiębiorcy nie zakończą protestu bez rozwiązania ich problemów.

Blokowanie „humanitarki” to kłamstwo

Oburzenie strajkujących wywołała wypowiedź mera Lwowa, z której wynika, że przewoźnicy blokują transporty z pomocą humanitarną. – To wierutne kłamstwo – powiedzieli zdenerwowani przewoźnicy. Strona ukraińska dopuszcza się nie tylko tego typu słownych prowokacji. – Pod pozorem pomocy humanitarnej jadą klocki lego, węgiel drzewny, luksusowe samochody, a ostatnio jacht. Ukraińscy przewoźnicy podrabiają dokumenty transportowe, dlatego apelujemy do służb o kontrole i walkę z fałszerstwami – powiedział jeden z protestujących Jacek Sokół. Jego zdaniem 95 proc. przedwozów humanitarnych ma podrobione papiery.

Przedstawiciele strajkujących przewoźników zwracali uwagę na fakt, że właściciele masowo zakładanych ukraińskich firm transportowych nie są przygotowani do transportu międzynarodowego – nie mają wypisów, licencji, a do tego nie są w żaden sposób poddani finansowym rygorom, jak firmy z krajów unijnych. Poza tym brak odpowiedniego doświadczenia powoduje chociażby opóźnienia w odprawach.



Skamandryci anno Domini 2024

Szanowni Państwo,
w związku z tym, że czasy ciężkie,
a poezja łagodzi obyczaje, nadszedł
czas, żebyśmy zaczęli mówić do
siebie wierszem. Wierszem
najszczerzszym.



Jan Buczek

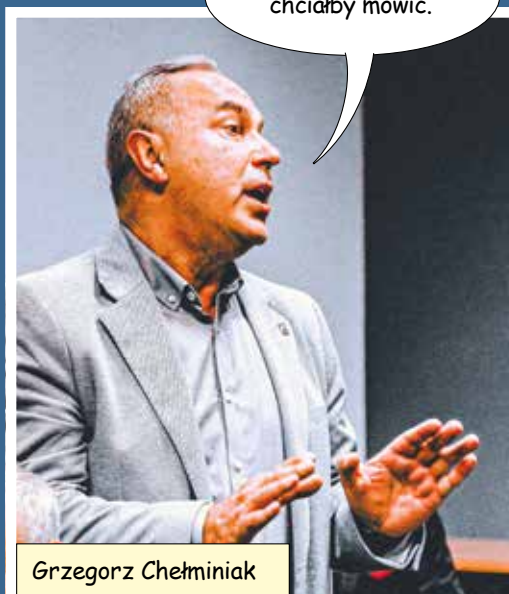
Ewa Korfanty



No dobra, ale umawiamy się, że ja mówię prozą, ok?

Prozą to każdy chciałby mówić.

Zatem otwieram kącik poetycki „Tirem i Piórem”.



Grzegorz Chelminiak



Piotr Mikiel

Wolałbym:
„Tirówką i Stalówką”



Tomasz Rejek

To ja zacznę. Jeśli nie chcesz mojej zguby, karnet tira daj mi luby...

Joanna Popiołek

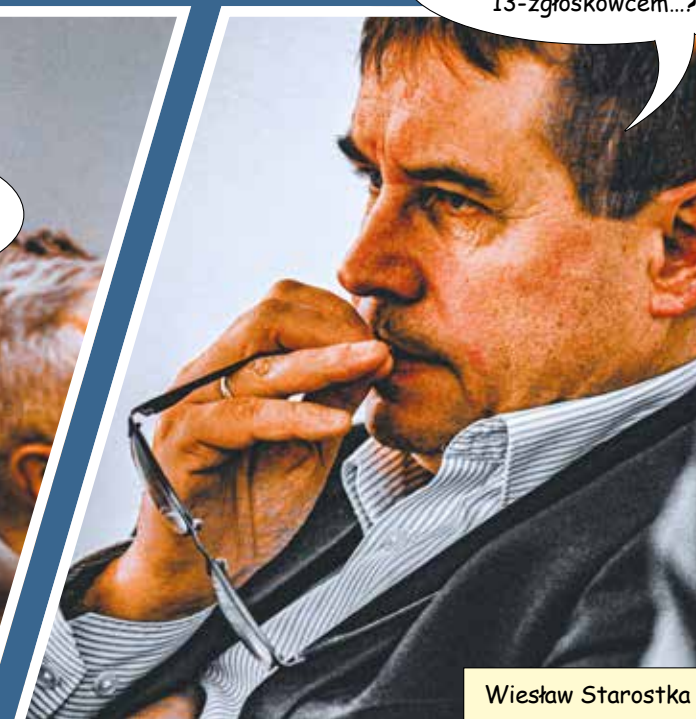


A może tak sprawozdanie na ZOD zrobić 13-zgłoskowcem...?

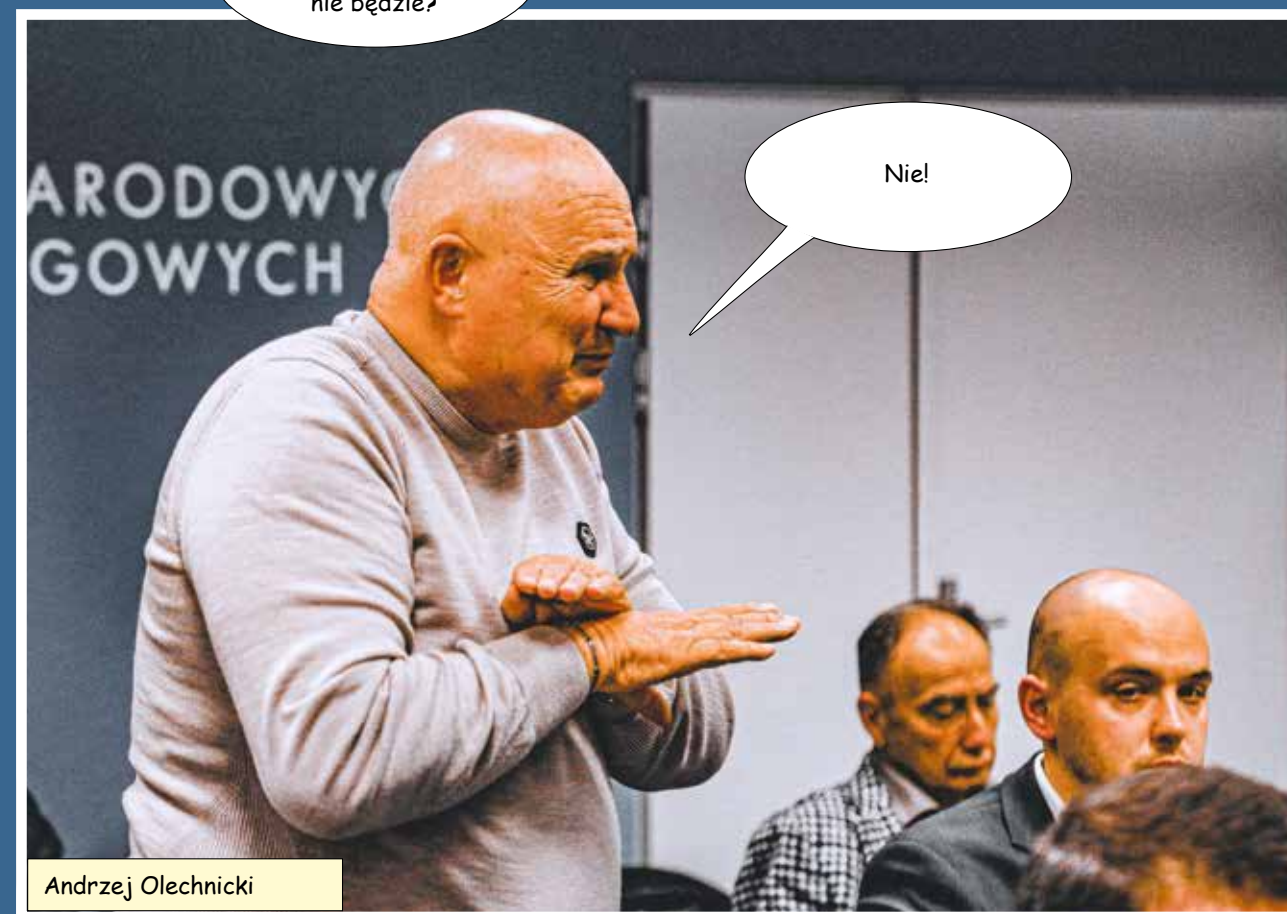


Tadeusz Furmanek

A ta tylko o jednym...



Wiesław Starostka





Inspekcja Transportu Drogowego po nowemu

Rada Ministrów przesłała 8 grudnia do Sejmu projekty ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, który przekształci służbę w formację mundurową. Zmiana ma ułatwić kierowanie funkcjonariuszy do służby na obszarze całego kraju oraz prowadzenia skoordynowanych i kompleksowych kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie przedsiębiorcy.

Rada Ministrów przesłała 5 grudnia projekt ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, przewidujący ujednolicenie struktur terenowych ITD, czyli wyłączenie wojewódzkich inspektorów transportu drogowego ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej. KPRM wskazuje, że nowe przepisy dadzą możliwość polecenia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wojewódzkim inspektorom transportu drogowego wykonywania zadań na całym terytorium Polski, niezależnie od terytorialnego zasięgu działania.

Ćwierć miliona ciężarówek z Niepołomic

Z linii produkcyjnej MAN Trucks w Niepołomicach zjechał 8 listopada 250-tysięczny pojazd. Jubileuszowy pojazd to ciągnik TGX 18.480 4x2 BL SA, z silnikiem o mocy 480 KM, emisją spalin EURO VI, napędem 4x2 oraz zawieszeniem resorowo-pneumatycznym. Niepołomska fabryka powstała w 2007 roku, w maju 2023 roku miało miejsce oficjalne otwarcie zakładu po jego modernizacji, w którą zainwestowano blisko miliard złotych. Z powiększonej fabryki może wyjeżdżać dziennie do 300 ciężarówek na 3 zmiany.

Maleje popyt na opony

W trzecim kwartale roku europejski popyt na rynku wtórnym na opony dla samochodów ciężarowych zmalał o 7 proc. do 3 mln sztuk, poinformowało Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy ETRMA. W pierwszej połowie roku zakupy zmalały o 23 proc., do 5,6 mln sztuk. W Polsce spadek w trzecim kwartale sięgnął 26 proc., co jest poprawą w stosunku do pierwszego kwartału, gdy spadek wyniósł 37 proc., wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.



30 lat minęło

Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych obchodziło 18 listopada jubileusz 30-lecia działalności. W uroczystościach w hotelu Aquarius Spa w Kołobrzegu uczestniczyło ponad 280 osób, między innymi przedstawiciele władz województwa, ZMPD, przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych, przewoźnicy i przyjaciele Stowarzyszenia. Zebranych gości powitał prezes zarządu Dariusz Matulewicz, który przypomniał historię organizacji. W części oficjalnej z rąk ministra Alwina Gajadhura wręczone zostały okolicznościowe odznaki honorowe „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”, które otrzymali: Krzysztof Bobryk, Jerzy Borys, Franciszek Jaworski, Krzysztof Kitowski, Tadeusz Krysa, Ryszard Pilipionek, Szczepan Piorun,

Dariusz Piotrowski, Stanisław Polak, Krzysztof Ukleja, Jan Słaby. W uznaniu zasług dla rozwoju Pomorza Zachodniego z rąk wiceprzewodniczącego Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Zygmunta Dziewgucia złotą Odznakę Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego odebrała Wacława Sobolewska, a srebrną: Dariusz Bobryk, Dariusz Matulewicz i firma Macsped.

Galę prowadził aktor Teatru Polskiego w Szczecinie Michał Janicki. O oprawę artystyczną uroczystości zadbał duet Jackpot, finalista programu Must Be the Music. Patronat nad obchodami Jubileuszu 30-lecia działalności Stowarzyszenia objęło ZMPD, Złotym Partnerem Jubileuszu była firma Mojsiuk Autoryzowany Dealer Mercedes-Benz.



13 tys. km elektrycznym Actrosem

InPost testował przez 2 miesiące ciągnik eActros 300, który obsługiwał linię między oddziałem w Gliwicach i sortownią w Piotrkowie Trybunalskim. Trasa w jedną stronę liczyła 180 km i na jej pokonanie ciągnik zużywał 40 proc. energii. Podczas postoju doładowywał jej do 80 proc. pojemno-

ści akumulatora. Koszty paliwa okazały się o 50-60 proc. niższe od diesla. Do końca listopada samochód pokonał łącznie 13 tys. km. Auto udostępnił do prób Kujawski Truck Center z Rogówka. InPost ma własne ładowarki i ponad tysiąc lekkich pojazdów dostawczych z napędem elektrycznym.

FTD z postulatami środowiska dla nowego ministra infrastruktury



Sygnatariusze skupiającego największe polskie organizacje przewoźników Forum Transportu Drogowego wypracowali wspólne stanowisko dotyczące najważniejszych problemów branży międzynarodowego transportu drogowego i przekazali w formie postulatów nowemu ministrowi infrastruktury.

Piotr Gawelczyk

Podczas obrad współprzewodniczący FTD i jednocześnie gospodarz spotkania prezes ZMPD Jan Buczek podkreślił wagę problemów, z którymi borykają się dziś przedsiębiorcy z branży międzynarodowego transportu drogowego. Nowy rząd daje nadzieję nie tylko na wysłuchanie głosu polskich przedsiębiorców, lecz także na wprowadzenie koniecznych zmian w przepisach, które będą korzystne

zarówno dla tej ważnej gałęzi naszej gospodarki, jak i polskiego budżetu. – Mamy nadzieję, że nowy rząd z większą troską zacznie dbać o interesy naszej branży – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek, podkreślając przy tym, że postulaty środowiska wymagają bardzo wnikliwej analizy i porozumienia między różnymi resortami.

Pierwszym postulatem jest zobligowanie nowego rządu do podjęcia kompleksowych działań na forum UE zmierzających do wyrównania konkurencyjności pomiędzy unijnymi a ukraińskimi i mołdawskimi prze-

woźnikami m.in. poprzez przywrócenie systemu zezwoleń drogowych dla przewoźników z tych państw, nieprzedłużanie umów między Unią Europejską a Ukrainą oraz Mołdawią w sprawie transportu drogowego towarów oraz usprawnienie odpraw granicznych na przejściach PL/UA.

Podczas posiedzenia Forum uzgodniono, że inne problemy, niewymagające zaangażowania wielu ministerstw w nowym rządzie, będą przedstawione ministrowi infrastruktury na pierwszym spotkaniu roboczym.



Siedem kluczowych postulatów branży:

1. Podjęcie na forum UE działań zmierzających do wyrównania konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami unijnymi a ukraińskimi i mołdawskimi m.in. poprzez przywrócenie systemu zezwoleń drogowych dla przewoźników z tych państw, nieprzedłużanie umów między Unią Europejską a Ukrainą oraz Mołdawią w sprawie transportu drogowego towarów oraz usprawnienie odpraw granicznych na przejściach PL/UA.
2. Podjęcie działań zmierzających do rewizji przepisów dotyczących warunków prowadzenia działalności transportowej w Polsce, kontroli spełniania tych warunków oraz usprawnienia wydawania dokumentów związanych z prowadze-

nieniem działalności transportowej.

3. Wprowadzenie rozwiązań obniżających koszty funkcjonowania firm transportowych w celu zapewnienie konkurencyjności polskich firm transportowych na rynku przewozów unijnych i pozaunijnych oraz wprowadzenie instrumentów wsparcia finansowego umożliwiającego polskim firmom zakup nisko i zeroemisyjnych pojazdów.
4. Podjęcie prac nad zmianą systemu kształcenia i egzaminowania kierowców zawodowych w Polsce, zwłaszcza w zakresie warunków i zasad przeprowadzania egzaminu na prawo jazdy kategorii C, C+E, kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego, a także wprowadzenie wyłączności na przeprowadzanie kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego dla ośrodków szkolenia prowadzonych przez przewoźników

drogowych lub ich organizacje.

5. Opracowanie strategii zmierzającej do otwarcia dla polskich przewoźników nowych rynków transportowych oraz podjęcie działań zmierzających do powrotu polskich przewoźników na szlaki prowadzące najkrótszą drogą do państw Azji.
6. Uproszczenie procedur zatrudnienia i legalizacji pobytu kierowców spoza UE w celu zminimalizowania skutków braku w Polsce osób zainteresowanych pracą na stanowisku kierowcy zawodowego.
7. Podjęcie działań zmierzających do dopuszczenia do ruchu w Polsce zespołów pojazdów europejskiego systemu modułowego (tzw. EMS) przekraczających maksymalną dopuszczalną długość i masę, a także do przyspieszenia procedury wydawania odstępstw od warunków technicznych dla takich pojazdów.



Pierwszy dalekodystansowy elektryk Mercedesa

Na początku października Mercedes zaprezentował dalekodystansowego Actrosa z baterijnym napędem. Model oznaczony A600 wkrótce trafi na próby do klientów, a produkcja rozpocznie się pod koniec 2024 roku.

Robert Przybylski

Elektryczny Actros 600 może być zyskowną alternatywą dla diesla, uważa członek zarządu Daimler Truck odpowiedzialna za markę Mercedes-Benz Truck w Europie Karin Rådström.

Przypuszcza, że eActros 600 będzie kosztował 2 do 2,5 razy więcej niż diesel. – Samochód jest droższy w zakupie od diesla, ale koszty użytkowania będą niższe, ponieważ niższe są ceny energii elektrycznej, mniejsze jest także zużycie energii – porównuje Rådström.

Przeciętne zużycie paliwa zestawu z dieslem w ruchu międzynarodowym wynosi 25,5 l/100 km - to jest 250 kWh/100 km. Elektryczny Actros zużywa 120 kWh, czyli w przeliczeniu 12 litrów ON. – Sądzymy, że w przyszłości zejdziemy poniżej 100 kWh/100 km, w 5 lat da to oszczędność 97 540 euro w Niemczech na jeden samochód – podlicza pracownik działu sprzedaży Mercedesa Christian Hartmann.

Przyjmując szacunkowe ceny energii podlicza, że w 6 lat oszczędności w Polsce sięgną 26 442 euro przy cenie ON 1 euro i ponad 0,25 euro za kWh. We Francji będzie to 97 146 euro, przyjmując 0,21 euro za prąd i 1,62 za olej. W Chorwacji oszczędność wy-

niesie 44 970 euro przy założeniu, że przewoźnik korzystać będzie z własnej ładowarki w bazie i u klienta przy magazynie.

Hartmann przypomina, że dodatkowe oszczędności czekają przewoźników korzystających z niemieckich dróg, gdzie do 2025 roku elektryki nie będą płacić myta, a od początku 2026 roku myto dla elektryka będzie o 75 proc. tańsze niż dla diesla.

Skokami naprzód

Rådström zapewnia, że Mercedes oferuje finansowanie zakupu i będzie to najem. – Widzimy, że klienci patrzą na miesięczne koszty, a nasza oferta

pozwole uniknąć inwestycji kapitałowych – zaznacza przedstawicielka Mercedes-Benz Trucks.

Rådström nadzorowała powstanie tej dalekodystansowej ciężarówki. – Wyliczyliśmy, że 60 proc. jazd liczy poniżej 500 km, więc wystarczy ładowarka przy magazynie i zajezdni – podkreśla Rådström.

Właśnie dlatego Actros ma akumulatory o łącznej pojemności netto 600 kWh. Producent zapewnia, że produkowane przez chińskiego dostawcę CATL akumulatory typu LFP wytrzymają 1,2 mln km przebiegu i zapewnią 500 km zasięgu. Spadek pojemności zauważalny jest dopiero po 400 tys. km i przy większym przebiegu będzie na tyle mały, że pozwoli zachować obiecany zasięg nawet pod koniec dziesiątego roku użytkowania.

Gniazdo CCS umożliwi ładowanie z mocą do 400 kW od 20 do 80 proc. pojemności baterii w 60 minut. Ponieważ standard megawatowych ładowarek będzie ustalony za około rok, po jego wdrożeniu Actros dodatkowo będzie mógł być ładowany z mocą megawata od 20 do 80 proc. w 30 minut. Energii starczy na pokonanie dodatkowych 200-300 km. Przy jednoosobowej obsadzie dzienne przebiegi sięgną 700 km.

Szybkich ładowarek jest na razie jak na lekarstwo. Rozporządzenie AFIR ma zmienić tę sytuację, spółka Milence, która należy do Daimlera i Volvo, przygotowuje się do dużych inwestycji w ładowarki i obiecuje w najbliższych miesiącach oddać pierwsze użytkownikom.

Mercedes zaznacza, że nie zawsze potrzeba ładowarek wysokich mocy. Na niektórych trasach, przy odpowiednio rozstawionych urządzeniach, mogą wystarczyć ładowarki niższych mocy, które są tańsze, nie wymagają również zakupu od zakładu energetycznego wysokiej mocy przyłączeniowej. Do ładowania nocą wystarczą wolne ładowarki.

Dynamicniejszy od diesla

Mercedes zaprezentował w październiku ciągnik siodłowy, ale zapewnia,

że w ofercie znajdują się także podwozia. Zbudował 50 elektrycznych Actrosów A600, jeden z nich uczestniczył w próbie zderzenia czołowego, które wykazało solidność mocowania akumulatorów. Model czeka jeszcze próba zderzenia bocznego.

Samochody w 40-tonowych zestawach były użytkowane w mrozach w Finlandii i upałach południowej Europy. System odzysku energii pozwala zebrać do 20 proc. energii. – Elektryczny Actros A600 zaskoczył mnie łatwością prowadzenia. Drugie zaskoczenie przeżyłem, gdy przesiadłem się do diesla, bo był mało dynamiczny i bardzo głośny – opisuje wrażenia z jazdy szef projektu A600 Tilman Morlok.

Actros wykorzystuje 3 pakiety akumulatorów, każdy o masie 1,5 tony. Aby zmieścić je pod ramą, konstruktorzy wydłużyli o 15 cm rozstaw osi,

Samochody w 40-tonowych zestawach były użytkowane w mrozach w Finlandii i upałach południowej Europy. System odzysku energii pozwala zebrać do 20 proc. energii.





do 400 cm. Z przodu zastosowali zawieszenie powietrzne, które zajmuje mniej miejsca od parabolicznych resorów.

Energia trafia do dwóch umieszczonych na sztywnym tylnym moście silników elektrycznych, które poprzez 4-stopniową przekładnię planetarną napędzają tylne koła. Pracują na napięcie 800 V z maksymalną mocą ciągłą 400 kW, a szczytową 600 kW. Ich moment znacznie przekracza przyczepność bliźniaczych opon i jako nieistotna nie jest podawana jego wielkość. Mercedes zaoferuje dwie elektryczno-mechaniczne przystawki odbioru mocy od 22 do 90 kW.

Ciężkie akumulatory i wydłużony rozstaw osi spowodowały wzrost masy własnej ciągnika do 11,6-11,7 tony w zależności od wersji wyposażenia. Przy 40 tonach dmc zestawu ładowność wynosi 20 ton, zaś 22 tony ładowności daje 41 ton dmc. Technicznie możliwe jest dmc 44 tony.

Różne kabiny

Elektryczny Actros dostępny będzie z trzema rodzajami kabin (w tym GigaSpace). Wszystkie wyróżnia gładka, stalowa osłona, na której znajduje się tylko symbol marki. Nie ma wlotu powietrza do chłodnicy, inny jest również pas podkabinowy.

W osłonie zderzaka mieszczą się poza reflektorami dwa narożne radarzy bliskiego zasięgu, chroniące pieszych i rowerzystów, zaś pośrodku zderzaka umieszczony jest radar dalekiego zasięgu. Są to komponenty systemu Active Brake Assist 6. Nowa wersja różni się od ABA 5 szerokokątną kamerą z czterema bocznymi radarami. Sygnały z pięciu wymienionych urządzeń oraz umieszczonego na środku zderzaka radaru dalekiego zasięgu łączone są przez nowe oprogramowanie, o 20 razy większej zdolności obliczeniowej od „piątki”.

Dzięki ABA 6 samochód rozpoznaje pieszych i rowerzystów w zakresie 270 stopni wokół samochodu i potrafi zahamować ciężarówkę z 60 km/h po wykryciu nie tylko pieszego i rowerowego ruchu poprzecznego względem toru jazdy auta, ale także ukośnego. ABA 5 działał do 50 km/h. System Active Drive Assist 3 pozwala na autonomiczną jazdę poziomą 2. Predictive Powertrain Control (PPC) został dostosowany do specyfiki napędu elektrycznego.

Rådström zaznacza, że firma przygotowuje także ciężarówki dalekodystansowe z napędem wodorowym, które uzupełnią w niektórych zastosowaniach modele bateryjne. Nie wiadomo także, jaka będzie za 10 lat cena prądu. Dalekodystansowe elektryczne modele oferuje już Volvo (kabiny FM i FH), zapowiadają je też Iveco, DAF, Scania, Renault i MAN.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

**Szybki
Zwrot
VAT**

Zadbaj o płynność
finansową firmy

**Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy**



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

WARSZAWA

Ten zawód zmienia chłopców w dorosłych mężczyzn

Po objeździe niemal całej Polski Actros Team wyznaczył sobie przystanek w stolicy, gdzie pod dyktando Katarzyny Tomczuk-Kuzki prężnie działa Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 im. I. Paderewskiego.

Piotr Gawelczyk

W słoneczne przedpołudnie 3 października 2023 roku mogliśmy zaprezentować kilkudziesięcioosobowej grupie uczniów życie kierowcy „od kuchni”. Swoją obecnością spotkanie uświetnili prezes zarządu Mercedes-Benz Trucks Polska Przemysław Rajewski oraz prezes ZMPD Jan Buczek.

Gospodarzem spotkania była dyrektorka szkoły Katarzyna Tomczuk-Kuzka, poprowadziła je jak zwykle rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii

i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, która zorganizowała szybki konkurs dotyczący transportu międzynarodowego z nagrodami, natomiast o codziennym życiu „za kółkiem” opowiedział influencer Artur „ArtDrive” Szymański.

– Bardzo się cieszę, że nasza akcja promująca zawód kierowcy cieszy się wśród was tak dużym zainteresowaniem – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Jesteście w takim momencie waszej drogi życiowej, że za chwilę będziecie podejmować decyzje dotyczące zawodowej przyszłości. Zapewne wielu z was chciałoby się sprawdzić w tej niełatwej, ale dającej przecież bardzo dużo satysfakcji pracy

w charakterze kierowcy – powiedział szef ZMPD, zachęcając do dalszej nauki, a w niedalekiej przyszłości podjęcia pracy w jednej z wielu firm transportowych.

Na własnym przykładzie pokazał uczniom drogę, jaką każdy z nich może przejść. – Od 1990 roku jeździłem w transporcie międzynarodowym, potem założyłem własną firmę, a dziś jestem prezesem największej i najstarszej organizacji skupiającej przewoźników międzynarodowych. Przed wami wielka szansa na zdobycie fachu, który będzie wam gwarantował satysfakcję finansową. To nie jest łatwy zawód. Wykonywanie go zmienia chłopców w dorosłych mężczyzn, którzy po-

trafią radzić sobie w każdej sytuacji – dodał Jan Buczek.

– Kierowca to trudny zawód, ale dający dużo frajdy i przyjemności, takich jak możliwość zwiedzania świata. Jako Mercedes-Benz Trucks dajemy wam najlepsze na świecie narzędzia do wykonywania waszej przyszłej pracy. Mam nadzieję, że najnowszy Actros przypadnie wam do gustu – powiedział prezes Przemysław Rajewski.

W ciekawej rozmowie z dyr. Anną Brzezińską Artur „ArtDrive” Szymański opowiedział uczniom o codziennej pracy międzynarodowego kierowcy, którą wykonuje już od dziewięciu lat. – Przeważnie jeżdżę w długie międzynarodowe trasy, przez co zwiedziłem już większość krajów w Europie. Najdłuższa trasa prowadziła na Gran Canaria. Sama przeprawa promowa trwała dwa dni, w drodze powrotnej spędziłem na promie 90 godzin – wspominał Artur Szymański.

Przyznał się, że jak tylko jest to możliwe, to kręci pauzy w atrakcyjnych miejscach, np. przy plaży. – To ogromna zaleta tego zawodu – śmiał się „ArtDrive”. – Minusy? Jesteśmy z dala od domu, od rodziny. Formuła przewoźów stale się jednak zmienia, kierowca może sobie wybrać, jak chce pracować – czy zarobić więcej, czy trochę mniej – dodał influencer.

Niekończąca się kolejka do obejrzenia „na żywo” wnętrza kabiny spowodowała, że spotkanie nieco się przedłużyło; niektórzy uczniowie robili kilka „rundek”, byle tylko móc chwilę posiedzieć za kółkiem Actrosa. Dla najwytrwalszych „ArtDrive” miał niespodziankę – rundę po placu manewrowym, a nawet krótki wyjazd na miasto, co spotkało się z aplauzem szczęśliwców.

Na koniec uczniowie otrzymali gadżety ufundowane przez Daimler Truck Polska.



2023

22 maja **Łuków**
23 maja **Siedlce**
6 czerwca **Ostrołęka**
15 września **Mińsk Mazowiecki**
18 września **Olsztyn**
20 września **Toruń**
25 września **Białystok**
3 października **Warszawa**
10 października **Międzyrzec Podlaski**



2022

9 września **Teresin**
9 września **Strzelce Opolskie**
16 września **Śrem**
16 września **Gostynin**
7 października **Włocławek**
7 października **Łopuszno**



przewoźnik nr 87

przewoźnik nr 87



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

MIĘDZYRZEC PODLASKI

Nie zmarnujcie swojej szansy!



Leżący między Siedlcami a Białą Podlaską Międzyrzec Podlaski był kolejną areną ogólnopolskich spotkań Actros Teamu z przyszłymi zawodowymi kierowcami.

Piotr Gawęlczyk

Wydarzenie, które odbyło się 10 października 2023 r., swoją obecnością uświetnili prezes ZMPD Jan Buczek, przewoźniczka Ewa Śliwa oraz influencer i zawodowy kierowca w jednym, czyli Artur „ArtDrive” Szymański.

Dowodzony przez dyrektora Arkadiusza Stefaniuka Zespół Szkół Technicznych im. Unitów Podlaskich może się pochwalić grupą ponad 60 uczniów pobierających naukę w zawodzie kierowcy. Nic więc dziwnego, że szkolne boisko szybko zapełniło się młodymi ludźmi, którzy nie tylko mogli posłuchać o zawodowych doświadczeniach gości, lecz także zajrzeć w każdy zakamarek Actrosa – najnowocześniejszego ciągnika siodłowego Mercedesa, i choć przez chwilę zasiąść za jego kierownicą.

Po powitaniu przez dyrektora Arkadiusza Stefaniuka, głos zabrała rzeczniczka ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

Przyszli członkowie ZMPD

Dyrektor Brzezińska przedstawiła Zrzeszenie, najstarszą i największą organizację tego typu w Polsce.

– W naszym stowarzyszeniu są przewoźnicy – w przyszłości wasi pracodawcy. Kto wie, może za kilkanaście lat to wy zostaniecie członkami ZMPD jako właściciele firm transportowych – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. By odpowiednio przygotować uczniów, zorganizowała szybki konkurs z nagrodami. Młodzież na wyrywki odpowiadała na pytania dotyczące liczby pojazdów ciężarowych zarejestrowanych w międzynarodowym transporcie drogowym, liczby zatrudnionych kierowców, średniego rocznego przebiegu ciężarówki, a także liczby zarejestrowanych przedsiębiorstw transportu międzynarodowego i najdalszych kursów wykonywanych przez pracujących w polskich firmach kierowców. Dyrektor Brzezińska zachęcała także do poznania kabiny ciężarówki, zdradzając przy okazji, że rysunek na Actrosie nie jest przypad-





przewoźnik nr 87



przewoźnik nr 87



kowy – ma przypominać układ nerwowy człowieka.

– Bardzo się cieszę, że tak wielu z was chce być kierowcami – przywitał młodych ludzi prezes Jan Buczek, mówiąc o tym, dlaczego warto zostać kierowcą, a potem przedsiębiorcą.

– Kiedy byłem w waszym wieku, nikomu do głowy nie przychodziło, by jeździć ciężarówką po Europie i świecie. To było nierealne marzenie, dostępne tylko dla kierowców pekaesów. To była elita elit – nie tylko pod względem możliwości wykonywania ciekawej pracy, lecz także zarabiania dużych pieniędzy. Kiedy widzieliśmy te charakterystyczne, żółte ciężarówki Pekaesu, serce biło nam mocniej. Każdy z nas marzył o tym, by znaleźć się w kabinie takiego pojazdu i pracując zwiedzać świat – wspominał szef Zrzeszenia. – To były zupełnie inne czasy także dlatego, że dzisiejsze ciężarówki w niczym nie przypominają tamtych sprzed lat. Kiedyś, żeby nimi kierować trzeba było mieć prawdziwą krzepę. Dziś dużo bardziej liczy się wiedza, a takim pojazdem jak Actros jeździ się o wiele łatwiej niż nawet osobówką – dodał Jan Buczek.

Znajomość języków i dokumentów

Prezes przypomniał, że to właśnie dzięki ZMPD, po wielu latach starań, udało się wprowadzić naukę zawodu kierowcy do programu nauczania w szkołach branżowych. – Wielu młodych osób nie stać finansowo na uzyskanie niezbędnych kwalifikacji. Szkoła daje wam ogromną szansę na zdobycie dobrego, choć trudnego zawodu. Nie możecie zmarnować tej szansy. Uczcie się języków obcych i przepisów, poznawajcie dokumenty – to wszystko pomoże wam w bezpiecznym wykonywaniu zawodu kierowcy – apelował prezes Zrzeszenia.

– Dlaczego warto zostać zawodowym kierowcą? Bo każdy dzień jest inny, bo możemy zwiedzać cały świat nie tylko nie wydając na to ani złotówki, ale zarabiając naprawdę dobre pieniądze – zachęcał Artur „ArtDrive” Szymański. – Możecie przy tym pracować tak jak chcecie, wszystko jest kwestią dogadania się z pracodawcą. Pytacie, ile można zarobić. Przykłado-

wo, przy wolnych weekendach i zrobieńiu ok. 10 tys. km miesięcznie, nawet 8-10 tys. zł, oczywiście netto – powiedział ArtDrive. – Zwiedziłem przy okazji swojej pracy za kółkiem chyba każdy kraj w Europie. Najdalsza trasa to 4600 km od domu, wieźliśmy meble na Wyspy Kanaryjskie. Przez trzy lata wykonywałem przewozy do Portugalii i Hiszpanii, oba te kraje zjeździłem wzdłuż i wszerz – powiedział ArtDrive. – Mimo że jeżdżę już od dziewięciu lat, ten zawód ciągle sprawia mi wiele radości. Życzę wam tego samego – żebyście się cieszyli swoją pracą. Jeśli nie będzie wam sprawiała radości, to będziecie się męczyć, a wtedy to nie ma sensu. A możliwości macie naprawdę fajne, wystarczy tylko pouczyć się trochę języka, żeby się wszędzie móc dogadać – dodał Artur Szymański, wspominając przy okazji o założonej przez siebie fundacji. – Od pięciu lat jako Drogowi Mikołajowie pomagamy domom dziecka, zachęcam do przyłączenia się do naszych akcji – powiedział ArtDrive.

Po części oficjalnej młodzież przez kilkadziesiąt minut obległa kabinę Actrosa, wymieniając z Arturem fachowe uwagi. Atrakcją była też możliwość przechylenia kabiny. Na koniec spotkania uczniowie otrzymali pamiątkowe gadżety przygotowane przez Zrzeszenie.

Zakończenie projektu

Wizyta w szkole na Lubelszczyźnie zakończyła jesienną edycję promocji zawodu kierowca-mechanik. Przedstawiciele ZMPD oraz firmy Daimler Truck Polska odwiedzili sześć placówek edukacyjnych (relacje z czterech pierwszych zamieściliśmy w poprzednim wydaniu „Przewoźnika”), a łącznie z przedwakacyjnymi spotkaniami z młodzieżą odbyły się w dziewięciu szkołach z całej Polski. Cały projekt realizowany był w 15 placówkach edukacyjnych w całym kraju, przy aktywnym udziale dyrekcji szkół, które zajmowały się organizacją spotkań w swoich placówkach, za co Zrzeszenie serdecznie dziękuje.

Przekazujemy także podziękowania od ZMPD dla firmy Daimler Truck Polska za nieocenioną współpracę i profesjonalizm w działaniu.

Nowe silniki oraz elektronika w Iveco

Włoska marka kompletnie odnowiła całą gamę samochodów ciężarowych, które są lżejsze i oszczędniejsze od schodzących modeli. Spełnią także nowe regulacje unijne, wchodzące w życie w połowie 2024 roku.

Robert Przybylski

Latem 2024 roku Iveco rozpocznie produkcję nowej gamy ciężarówek, które już można zamawiać. Program modernizacji kosztował miliard euro, więc ceny aut mają być o kilka procent wyższe od obecnych, ale w przypadku typowego ciągnika siodłowego 4x2 nie przekroczą 90 tys. euro. Dostawy dotrą do klientów jesienią i będą łatwo rozpoznawalne dzięki elektronicznej desce rozdzielczej z wyświetlaczem o przekątnej 10 lub 12 cali. Drugi 7-calowy lub 10-calowy ekran posłuży do połączenia z telefonem (do dwóch sztuk), sterowania wentylacją i klimatyzacją oraz komunikacji z op-

cjonalnymi programami wsparcia kierowcy jak Driver Pal lub TomTom.

Iveco przewiduje, że liczba podłączonych do internetu ciężarówek tej marki wzrośnie z 90 tys. do 300 tys. pod koniec 2027 roku. Taki wzrost popularności zapewnią ułatwienia w zarządzaniu flotą i obniżeniu kosztów użytkowania.

Silnik ciężkich modeli

W modelach S-Way Iveco zrezygnuje z 11-litrowych silników, które zastąpi zmodernizowany Cursor 13 o mocach od 460 do 580 KM. Trzynastolitrowy silnik to w zasadzie nowa jednostka, o bloku wykonanym z nowego materiału (żeliwa sferoidalnego) i nowym kształcie oraz głowicy, dzięki czemu

jednostka będzie ważyć 1018 kg, gdy masa obecnej wersji C13 sięga 1132 kg, a C11 wynosi 1080 kg.

Pomimo 10-procentowej redukcji masy i wzrostu maksymalnego ciśnienia spalania do 250 bar, Iveco zapewnia, że trwałość diesla wzrośnie do 1,6 mln km.

Konstruktorzy zastosowali nową turbosprężarkę o zmiennej geometrii oraz elektrycznie napędzane pompy wody i oleju. Maksymalne ciśnienie wtrysku powiększono z 2200 do 2500 bar, lepsze jest także rozpylenie paliwa, co sprawia, że silnik będzie miał o 2 proc. wyższą moc, o 12 proc. powiększy się też moment obrotowy, a jednocześnie zużycie paliwa zmaleje o 7 proc., przy minimalnym jednostkowym spalaniu wynoszącym 178 g/kWh. Sprawność cieplna diesla wyniesie 48 proc.

Konstruktorzy wskazują, że maksymalny moment dla silników nowej generacji o mocy 460 i 500 KM wynosi (odpowiednio) 2500 Nm i 2600 Nm i dostępny jest od 850 obr/min. Dotychczasowe silniki o mocach 490 i 530 KM rozwijały 2400 Nm momentu dopiero przy 950 obr/min.

Najmocniejsze odmiany zmodernizowanego Cursorsa C13 mają 530 KM i 580 KM oraz maksymalny moment obrotowy (odpowiednio) 2700 i 2800 Nm.

Zmodernizowana głowica pozwoliła na montaż hamulca silnikowego działającego według zasady Jacobsa. Maksymalna moc hamowania wynosi w wersji standardowej 450 kW oraz 1930 Nm przy 1900 obr/min, a w odmianie wysilonej 530 kW oraz 2470 Nm od 1300 obr/min. Rodzaj oleju silnikowego pozostał bez zmian, podobnie jak częstotliwość jego zmian w transporcie dalekodystansowym co 150 tys. km.

Hamulec sterowany dźwignią umieszczoną pod kierownicą już w pierwszej pozycji udostępnia całą moc, a w pozycji 5 i 6 redukuje także bieg.

Nowy Cursor C13 przystosowany jest

do zasilania gazem ziemnym. Otrzymał wielopunktowy wtrysk metanu i w takiej wersji rozwija 500 KM oraz 2200 Nm. Jego maksymalna moc hamowania sięga 260 kW, czyli jest o 300 proc. większa niż w odchodzącej generacji.

Nowe osie

Przedstawiciele Iveco uważają, że wysokie moce hamulca silnikowego pozwalają zrezygnować ze zwalniaczy, co zmniejszy masę samochodów. Otrzymały one zrobotyzowaną 12-stopniową skrzynię biegów ZF Traxon drugiej generacji. Nowe oprogramowanie pozwala na jazdę w trzech trybach (ekonomicznym, pośrednim oraz z pełną mocą, gdy kierowca może ręcznie wybierać przełożenia), a także częstszą jazdę rozprędem.

Przekładnia współpracuje z architekturą elektroniczną nowej generacji, a przez to z predyktoryjnym tempomatem, który automatycznie dostosuje prędkość uwzględniając topografię terenu, układ drogi oraz połączony jest z aktywnym tempomatem. System

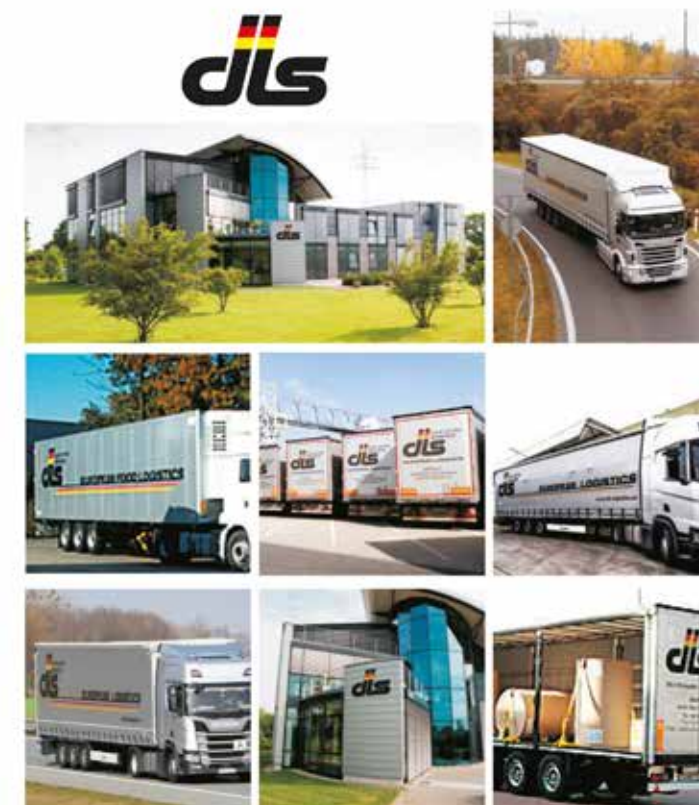
pozwala na optymalizację prędkości, co (jak szacują specjaliści Iveco) daje o 1,5 proc. mniejsze zużycie paliwa.

Telematyka pozwala na zdalne ustawienie przez zarządzającego flotą charakterystyk pracy systemów wspomagających kierowcę, skrzyni biegów oraz prędkości maksymalnej.

Ciągniki siodłowe otrzymały nowe tylne mosty. Mają tłoczoną z blachy obudowę i przełożenia 2,17 lub 2,06. Wersja gazowa otrzyma mosty z przełożeniem 2,31. Nośność przednich osi wzrosła z 8,6 do 9 ton i otrzymały one nowe pneumatyczne zawieszenie o większym skoku kół. Wzrósł do 9 ton nacisk osi wleczonych. Odmiany budowlane i do ciężkich zastosowań będą mogły być wyposażone w jednostopniowe mosty z odlewami obudowami.

Iveco uważa, że wersje gazowe mają sens, mimo braku wsparcia niemieckiego rządu, który wraz z końcem 2023 roku zlikwidował ulgę dla gazowców. S-Way na sprężony gaz ziemny otrzyma większe butle, mieszczące 1240 litrów gazu i dające do 800 km

reklama



Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

transport międzynarodowy:

Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/8770 2140;
A.Hische@dls-logistics.de

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo Hamburga)

www.dls-logistics.de

Ciepłych i rodzinnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz samych sukcesów w
nadchodzącym
Nowym 2024 Roku.

36 lat na rynku
i nie zatrzymujemy się!!!

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



zasięgu, o 95 km więcej od dotychczasowej wersji.

S-Way będzie można wyposażać w kamery zamiast lusterek bocznych, co da mniejsze o 1,5 proc. zużycie paliwa. Iveco podlicza, że łączne oszczędności w spalaniu nowej gamy dalekobieżnej sięgną 10 proc., co przełoży się na 5,3 tys. euro rocznie przy założeniu, że ciężarówka pokonuje każdego roku 130 tys. km, cena litra ON wynosi 1,4 euro, zaś AdBlue 0,5 euro. W przypadku wersji gazowej oszczędności sięgną 4 tys. euro w stosunku do obecnego modelu, natomiast w porównaniu do diesla operator zaoszczędzi nawet 16 tys. euro.

Nowa architektura elektroniczna

umożliwia zdalną modernizację oprogramowania oraz zapobiegawcze akcje serwisowe, co – według konstruktorów – pozwoli uniknąć nieoczekiwanych awarii. System daje także możliwość prowadzenia zdalnego szkolenia kierowców i oceny ich stylu jazdy. W sumie oszczędności możliwe do uzyskania dzięki nowej elektronice dadzą nawet 3,5 tys. euro rocznie, wylicza Iveco.

Zmodernizowany Daily

Zmodernizowana gama lekka Daily także otrzymała nową architekturę elektroniczną, która pozwala na bezkluczykowe otwieranie i uruchamianie samochodu, a nawet zdalne otwiera-

nie zamków i okien za pośrednictwem aplikacji w smartfonie. W przypadku dostaw miejskich to duże ułatwienie dla użytkowników.

Wersja z pojedynczymi tylnymi kołami dostanie nowe koła, nowy materiał podłuznic i poprzeczek ramy oraz kompozytowe resory z przodu i z tyłu. Konstruktorzy poprawili jazdę stosując nowe tuleje gumowe podwozia, łożyska i amortyzatory. Zastosowali też nowy, lżejszy, 40-litrowy zbiornik paliwa. Zmiany pozwoliły zmniejszyć masę samochodu o 55 kg w wersji lekkiej.

Wraz z nową architekturą elektroniczną auto otrzymało systemy wspomagania kierowcy, jak obowiązkowy od połowy 2024 roku system ostrzegania o pieszych i rowerzystach. Jego czujniki mogą montować w prognozowanych miejscach nadwozia także firmy wykonujące zabudowy, w czym Iveco pomaga przygotowując instrukcję.

Napędy przyszłości

Specjaliści Iveco uważają, że w przeciwieństwie do powszechnie stosowanego diesla, nie będzie jednego, uniwersalnego napędu przyszłości. Modele przeznaczone do pracy na krótkich dystansach będą elektryczne, na długich gazowe z przejściem na biogaz, do czego przystosowane są już wszystkie silniki marki, łącznie z 7-litrowym Tec-torem w Eurocargo.

Docelowo wodor zastąpi gaz ziemny. Zmodernizowany silnik Cursor 13 już jest przygotowany do spalania wodoru wtryskiwanego bezpośrednio do komory spalania. Prace nad tą wersją trwają, a ich zwieńczeniem będzie wodorowy model S-Way, którego premiera planowana jest na przełom lat 2027/2028.

Wcześniej pojawi się model z ogniwem wodorowym. Producentem ogniw jest Bosch. Auto zatankuje 70 kg wodoru pod ciśnieniem 800 bar, co wystarczy na pokonanie 800 km. Ponieważ nie wszystkie pojemniki z wodorem zmieszczą się między osiami, dwa są zainstalowane za kabiną. W rezultacie ciągnik siodłowy jest o pół metra dłuższy od obecnych modeli. Miejsce potrzebne jest także na baterie o pojemności 162 kWh. Z powodu większej masy instalacji napędowych ciągnik otrzymał trzecią oś, aby uniknąć przekroczenia nacisków na jezdnię. ■



ZAKOŃCZ ROK Z KARTĄ LOTOS BIZNES



MASZ FIRME?

Zarejestruj się w programie

Tankuj Najtaniej z LOTOS Biznes i skorzystaj z promocyjnych rabatów do końca roku!

Siemens ma pomysł jak doprowadzić prąd do elektryków



Elektryczne samochody ciężarowe mają kilka zalet, jak mały pobór energii, brak lokalnych emisji oraz niski poziom hałasu, jednak muszą wozić ciężkie akumulatory. Siemens proponuje ładowanie z sieci.

Robert Przybylski

Dzienne przebiegi rzędu 500-700 km wymagają od elektrycznych ciężarówek wozienia akumulatorów o pojemności do 450 do 1200 kWh. Wielkość i masa baterii zależą od częstotliwości ładowania podczas pracy. Im więcej pośrednich przystanków na doładowanie, tym mniejsze mogą być pakiety.

Siemens Mobility proponuje znaną od dekad technologię zasilania z napowietrznych przewodów, podobną do stosowanych przez np. tramwaje. Prąd pobierany przez pantograf może napędzać elektryczne silniki trakcyjne i jednocześnie ładować baterie.

Znana instalacja

Na próbnym odcinku Siemens zastosował instalację wzorowaną na tramwajowej, umieścił dwie podstacje na

670 volt prądu stałego, które zasilają złożoną z dwóch przewodów sieć. Tramwaj ma jeden przewód, ponieważ prąd spływa do ziemi. W przypadku ciężarówki jest to niemożliwe, stąd zamknięcie obwodu następuje poprzez drugi przewód. Dlatego ciężarówka musi mieć dwa pantografy: odbierający i zdający prąd.

Autobahn GmbH des Bundes zamówiły na próbę wyposażenie trzech odcinków dróg w zasilanie przewodowe. W Hesji pod Frankfurtem jest to autostrada A5, która w każdym kierunku liczy po 4 pasy, a porusza się na niej 136 tys. pojazdów na dobę; 11 proc. stanowią samochody ciężarowe, co przekracza niemiecką średnią. Za dwa 5-kilometrowe odcinki administracja zapłaciła w 2017 roku 13 mln euro, czyli cena przekroczyła 1 mln euro za kilometr. Przy popularyzacji systemu cena będzie wyższa, ponieważ konieczne będzie zastosowanie podstacji o mocy zwiększonej z 1 MW do 4 MW.

Fragment A5 w Hesji między Frankfurtem i Darmstadt został oddany do użytku na koniec 2018 roku, a po dokonanej w 2020 roku rozbudowie liczy 18 km (ponad 5 km w kierunku północnym i ponad 12 w kierunku południowym). Korzysta z niego 10 ciężarówek z napędem hybrydowym i jedna z elektrycznym.

Pod Lubeką (Szlezwik-Holsztyn) niemiecka administracja drogowa zelektryfikowała 10 km autostrady nr 1 i z sieci korzysta tam od końca 2019 roku 5 ciężarówek hybrydowych i jedna elektryczna.

W połowie 2021 roku ruszył 2,5-kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 462 w Badenii-Wirtembergii w pobliżu Gaggenau. To wąska i kręta droga,

będąca przeciwieństwem szerokiej A5 pod Frankfurtem. Używana jest przez 5 hybrydowych ciężarówek.

Próby do 2025 roku

Administracja drogowa początkowo obawiała się o bezpieczeństwo. Przez ponad rok zasilane z sieci ciężarówki na A5 mogły korzystać z niej tylko przez 8 godzin dziennie, gdy w centrum sterowania ruchem przebywał specjalista, który mógł odłączyć zasilanie i udzielić porady w razie problemów. Takowe nie pojawiły się i od 2020 roku samochody korzystają z zasilania z sieci na okrągło, przez całą dobę, 7 dni w tygodniu. Autobahn GmbH des Bundes przeprowadziły na badawczym odcinku ćwiczenia ze śmigłowcami ratunkowymi oraz strażakami. Z zasadami pracy sieci przeszkolona jest także policja drogowa.

Wypadkowość na zelektryfikowanych fragmentach jest taka sama jak na całej sieci, ruch odbywa się z taką samą szybkością jak przed instalacją

napowietrznych kabli.

Ponieważ pierwsze doświadczenia pokazują, że każdy przejechany pod zasilaniem kilometr daje drugi z energią czerpaną z akumulatora, instalacja sieci nie jest niezbędna na całej sieci dróg. Administrator, o ile podejmie decyzję o elektryfikacji dróg, przewiduje w pierwszej kolejności pokrycie liniami odcinków 4-pasmowych. Już teraz wskazuje, że instalacja przewodów napowietrznych i podstacji jest znacznie mniej kłopotliwa i przebiega szybciej od ładowania indukcyjnego, które wymaga rozrycia całej nawierzchni.

Roboty budowlane mogą wykonać firmy, które specjalizowały się w pracach przy budowie sieci tramwajowych. Na A5 instalacja przewodów zajęła kwartał i nie zaburzyła specjalnie ruchu. Prowadzona raz w roku konserwacja linii zajmuje tydzień. Siemens na podstawie zebranych obserwacji przewiduje, że napięcie zasilania wzrośnie do 1500 kV, dzięki czemu potrzeba będzie mniej podstacji.

Przewoźnicy i kierowcy

Próby trwają od 2018 roku i testowe ciężarówki pokonały łącznie pół mln kilometrów, wykazując się ponad 98-procentowym współczynnikiem dostępności, a więc porównywalnym z dieslami. Przewody brązowe są trwałe i po przeszło czterech i pół roku nie wykazują śladów zużycia, podobnie jak pantografy. Nawet zimą nie ma kłopotów z oblodzeniem, ponieważ auta wykonują do 5-6 przejazdów dziennie i lód nie jest problemem. Jedynie podczas silnej mgły pojawia się iskrzenie między pantografem i przewodem. Siemens oblicza, że przewody wytrzymają 8 lat intensywnego ruchu, czyli przy założeniu, że z przewodów korzystają wszystkie przejeżdżające tą autostradą ciężarówki.

Biorący udział w próbach kierowcy otrzymali przeszkolenie i po kilku latach są zadowoleni z elektrycznych ciężarówek. Ich podłączenie do sieci następuje przez wciśnięcie klawisza na desce rozdzielczej. Jeżeli geoloka-



Zobacz więcej:



Targi Budownictwa Infrastrukturalnego

10-11 | 04 | 2024

nowainfrastruktura.pl



lizacja potwierdzi, że samochód jest pod przewodem, a system wspomagania kierowcy zasygnalizuje, że nie ma zagrożenia (np. nagłe hamowanie na pasie), pneumatyczny siłownik podnosi pantografy. Kierowca obserwuje cały proces na dodatkowym monitorze umieszczonym na słupku bocznym kabiny.

Pantograf czasem nie chce się podnieść i następuje to przy jeździe na pusto oraz na nierównej nawierzchni. Awaryjne hamowanie, włączenie kierunkowskazu lub ruch kierownicą (zmiana pasa ruchu) powoduje samoczynne opuszczenie pantografu.

Napędzane z sieci samochody roz-

pędzają się do tych samych prędkości jak reszta ciężarówek, a mają lepsze od diesla przyspieszenia. W przypadku napędów hybrydowych kierowcy zauważają mniejsze o 7 l/100 km zużycie paliwa i cichszą jazdę. Do transportu takimi samochodami dopuszczone są ładunki niebezpieczne niższych klas wybuchowości.

Samochody z pantografami

W próbach biorą udział samochody ciężarowe Scania. Są to zarówno ciągniki siodłowe tworzące zestawy o dmc 40 ton, jak i podwozie z furgonem. Masa ciągnika siodłowego

z napędem hybrydowym, wyposażonego w 360-konnego diesla i 260-kilowatowy silnik elektryczny oraz baterię o pojemności brutto 100 kWh sięga 9,7 ton. Zawiera się w niej 350 kg pantografu.

Do produkcji pantografów przygotowuje się Continental, który już zapowiedział, że udoskonalony model będzie o 30 kg lżejszy.

Zarówno Scania, jak i przewoźnicy wypróbowują różne konfiguracje napędu. Pierwszy hybrydowy ciągnik miał akumulatory o pojemności zaledwie 18,2 kWh i silnik elektryczny o mocy 130 kW, który okazywał się zbyt słaby przy wyprzedzaniu, ponieważ w tej sytuacji włączał się diesel (450 KM).

Druga generacja otrzymała baterię o pojemności 100 kWh, która sprawia, że ciągnik jest o 0,5 tony cięższy od pierwszej konfiguracji. Trzeci rodzaj aut to 3-osiowe podwozie z furgonem. Jego dmc wynosi 29 ton, na które składa się m.in. akumulator o pojemności 300 kWh. Można go ładować prądem o mocy 230 kW z hamowania, z sieci pobierana moc wynosi 150 kW, zaś ze złącza ładowarki typu CCS2 do 130 kW. Bateria zapewnia pokonanie 250 km.

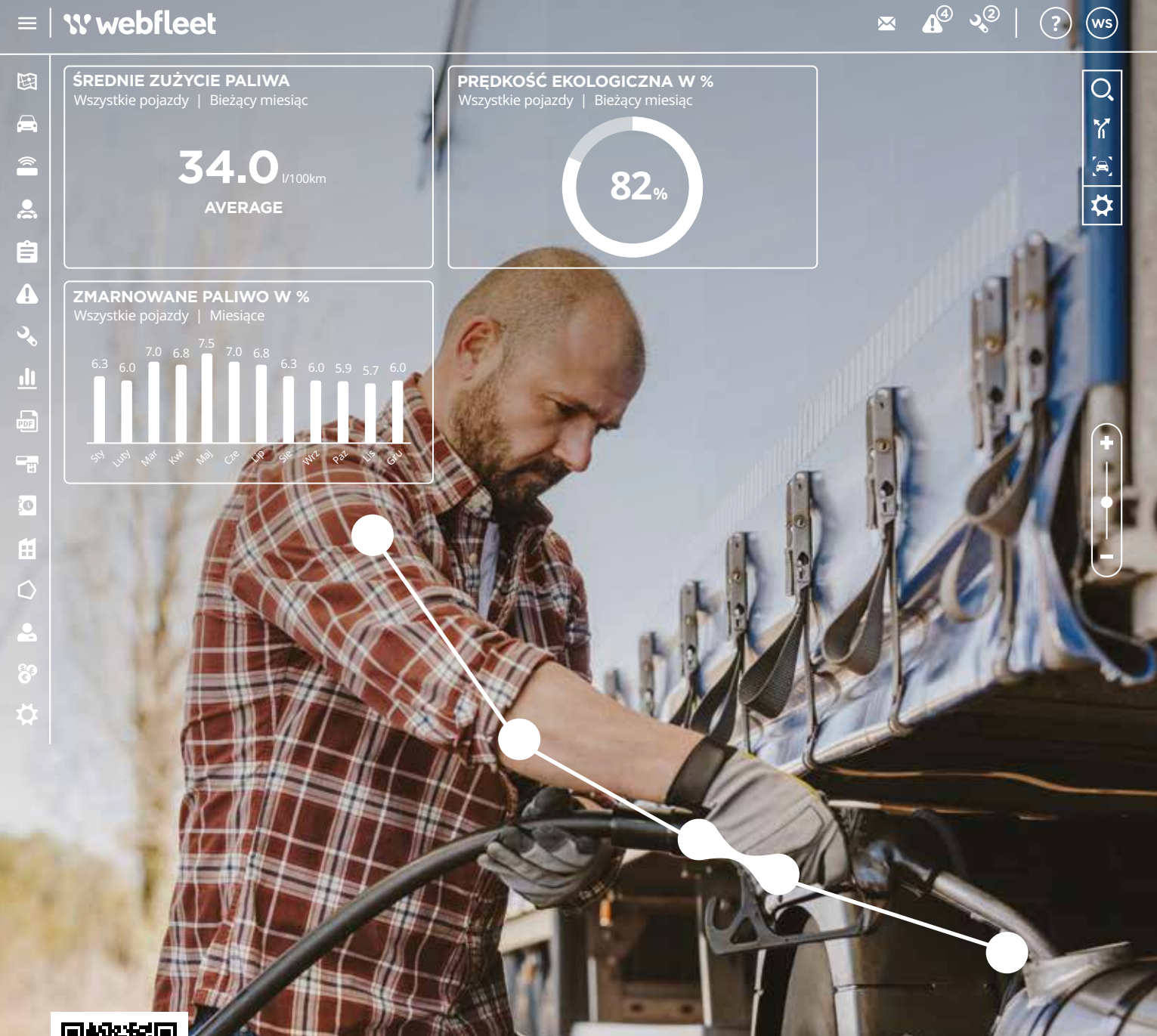
Fundowany przez niemieckie Ministerstwo Gospodarki i Ochrony Klimatu (BMWK) program o całkowitej wartości 18 mln euro zakończy się w czerwcu 2025 roku.

webfleet

Chcesz obniżyć koszty paliwa nawet o 15%?

Z Webfleet to zrobisz.

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



Dowiedz się więcej:
webfleet.com | 22 346 00 94

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Koszty nowych napędów w ciągnikach siodłowych

Przedstawiamy porównanie kosztów 40-tonowych zestawów z ciągnikami siodłowymi z napędem elektrycznym oraz tradycyjnym silnikiem spalinowym.

Janusz Chojnowski

Wybrano do tego celu modele Volvo FH dostępne w sprzedaży detalicznej w 2023 roku z różnymi konfiguracjami napędu. W analizie porównawczej ciągników siodłowych Volvo FH uwzględniono trzy modele: Electric, FH 500 w wersji gazowej oraz FH 500 Diesel Euro VI z turbowspomaganiem.

Moc, masa i dynamika

Wyposażony w trzy silniki elektryczne Volvo FH Electric oferuje do 450 KM w trybie „eco” oraz 666 KM maksymalnej mocy ciągłej w trybie „power”, deklarowany stały moment obrotowy to 2400 Nm już od 0 obr./min. Wersja FH Electric w przy pełnym załadunku faktycznie zużywa 110 kWh na 100 km (w trybie eco) energii. Dla pakietu baterii o całkowitej pojemności 540 kWh zasięg maksymalny wynosi 390 km.

Gazowy Volvo FH500 wyposażony w silnik z serii G13C ma 500 KM mocy maksymalnej oraz 2500 Nm momentu w szerokim zakresie 980–1404 obr/min. Zużywa on w rzeczywistym ruchu średnio, przy pełnym obciążeniu, ok. 25 kg LNG i 2,4l ON na 100 kilometrów. Wyposażony został w zbiorniki LNG o pojemności 545 litrów (225 kg) oraz zbiornik na diesla o pojemności 150 litrów. Przekłada się to na zasięg maksymalny trochę ponad 900 km.

Klasyczne Volvo FH 500 Euro VI z silnikiem diesla D13K500TC ma turbowspomaganie, które przesuwa krzywą momentu silnika w niższe obroty, a w konsekwencji zmniejsza zużycie paliwa. Silnik ma 500 KM mocy maksymalnej i maksymalny moment 2800 Nm przy 900–1250 obr/min. Przy średnim zużyciu na poziomie 27l/100 km dla pełnego załadunku i ze zbiornikami o pojemności 1480 litrów, ciągnik ma zasięg wynoszący około 5500 km. W każdej wersji model FH wyposażony jest w dobrze znaną 12-biegową skrzynię automatyczną I-Shift.

Volvo FH Electric jest najcięższy w stawce, lecz różnice te nie są skrajnie

duże. Wynika to głównie z kompensacji masy silnika tłokowego (ok. 1,5 t), masy baterii (ok. 2,6 t). Biorąc to pod uwagę różnica w masie ładunku dla zwykłej naczepy „franki” spiętej z FH Electric jest mniejsza tylko o ok. 5 % lub bezwzględnie właśnie o te 1,1 tony.

Mierzona stosunkiem mocy do masy dynamika zestawu jest najwyższa w modelu elektrycznym pod warunkiem, że włączony jest tryb „power”. Jeżeli kierowca wybierze tryb „eco”, wówczas samochód elektryczny ma najniższy wskaźnik.

Maksymalna siła na kołach, odpowiadająca maksymalnemu uciążowemu autu, jest wyższa dla samochodów z silnikiem tłokowym, a to dzięki wyższym szczytowym wartościom momentu obrotowego na pierwszych przełożeniach.

W warunkach normalnej jazdy po asfalcie ta przewaga zostaje przesłonięta przez konieczność częstej zmiany przełożeń i silnik elektryczny mający płaski moment od zera obrotów na minutę w szerokim zakresie nada subiektywne wrażenie ogromu mocy. Przewaga wersji elektrycznej uwypu-



Electric VOLVO

Diesel VOLVO FH 500 Euro VI

LNG VOLVO FH 500

EMISJA CO2 NA JEDNOSTKĘ WYPRODUKOWANEJ ENERGII

	Mix energetyczny %						Emisja ekwivalentu CO2 w gramach na kWh
	Odnawialne (w tym bio)	Energia atomowa	Gaz	Ropa naftowa	Węgiel	Inne	
Polska	21	0	3	0	69	7	657
Francja	20	72	5	0	2	1	48
Średnia EU	33	25	19	2	20	1	269
Chiny	25	4	3	0	65	3	555
Indie	19	2	5	2	71	2	708
USA	18	19	33	1	28	1	401
Kanada	64	15	9	1	8	2	140

kla się przy częstym ruszaniu/zatrzymywaniu (jazda miejska i podmiejska) oraz w warunkach jazdy górskiej. W przypadku prędkości w przedziale 80-90 km/h i jazdy autostradowej przewaga napędu elektrycznego topnieje wraz z nabieraniem prędkości.

Analiza kosztów

Volvo FH Electric, z ceną startową około 1,75 mln zł (400 000 €), jest znacznie droższy niż odpowiedniki spalinowe. Gazowy Volvo FH kosztuje około 650 000 zł (150 000 €), podczas gdy model Diesel Euro VI to koszt około 500 000 zł (115 000 €).

Elektryk dzięki rekuperacji (odzyskowi energii z hamownia) wymaga ok. 4 razy rzadszej wymiany tarcz hamulcowych i klocków (również w naczepie), nie potrzebuje regularnej wymiany oleju i filtrów oraz np. sprzęgła, co obniża koszty obsługi w porówna-

niu do modeli spalinowych.

Koszty podstawowego serwisowania dla modelu gazowego są wyższe o około 30 % w porównaniu do diesla Euro VI, głównie z powodu konserwacji zbiorników LNG i dodatkowych filtrów paliwa.

Ceny energii elektrycznej oszacowano na 1 zł/kWh dla ładowania z firmy/domu (taryfa G11) oraz 3,5 zł/kWh na komercyjnych szybkich ładowarkach. W przypadku paliw średnie ceny wynoszą: diesel – 5,2 zł/litr (netto), koszt kg LNG oscyluje na podobnym poziomie.

W zestawieniu ujęto też koszty użycia perspektywicznych biopaliw. HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) to olej roślinny poddany procesowi uwodornienia. Jest substytutem ON i można go stosować bez żadnych modyfikacji silnika. Jest szeroko dostępny na stacjach w Skandynawii i krajach Beneluksu, a Orlen kończy budo-

wę instalacji produkcyjnej HVO w Płocku. Cena litra wynosi 6,7 zł.

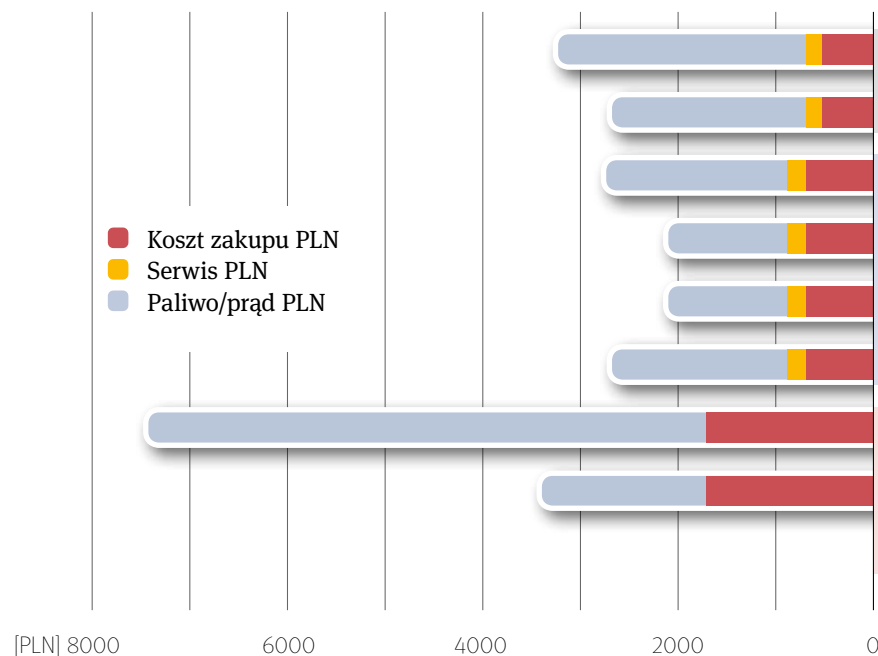
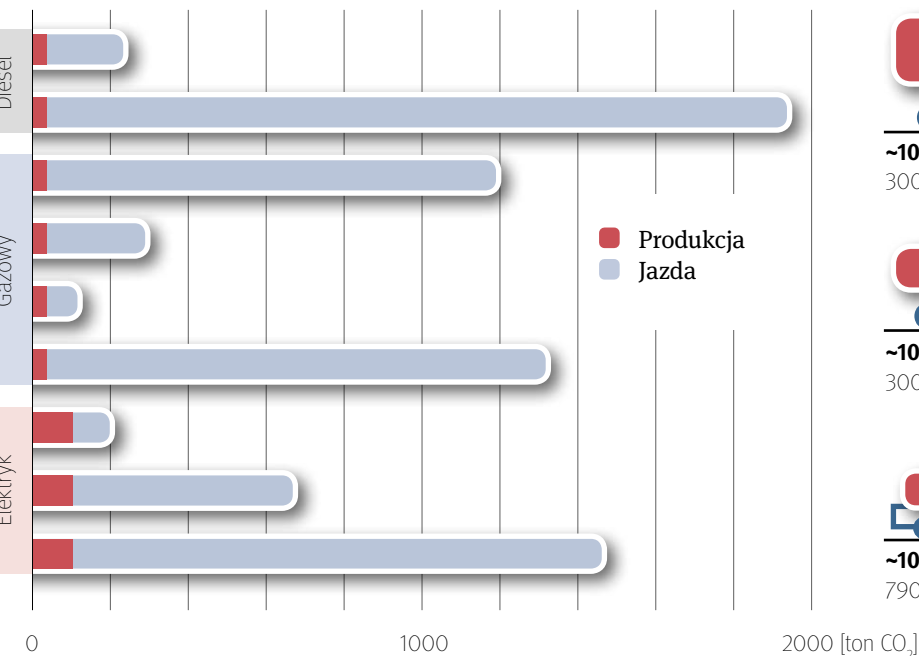
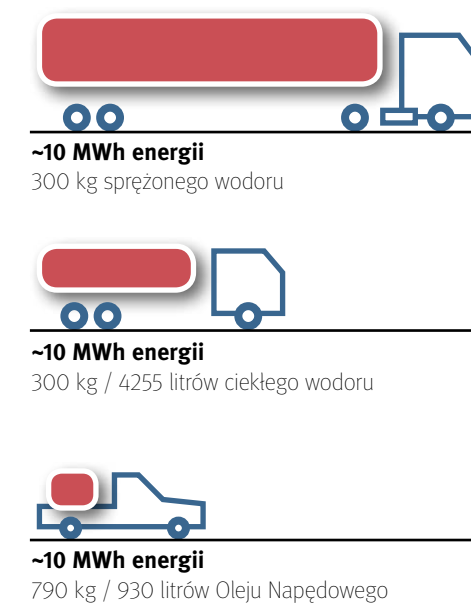
BioLNG to ciekły metan produkowany z odpadów biologicznych, którego kilogram kosztuje 3,64 zł.

Oba te paliwa ograniczają emisję CO2. W Polsce jest dużo bioodpadów i wykorzystanie ich jako paliwa wydaje się nieuniknionym krokiem, tym bardziej że powstają nowe biogazownie. Koszt BioLNG w naszym zestawieniu to 70 % ceny LNG, co odpowiada proporcji cenowej z rynków europejskich.

BioLNG (jako metan w stanie gazowym) może być rozpraszany infrastrukturą przesyłu gazu ziemnego. Paliwo to stawia się jako jedno z potencjalnych paliw przyszłości w warunkach Fit for 55.

Tankowanie i myto

W transporcie walutą też jest czas, a każda chwila, w której auto jest unie-

**CAŁKOWITE KOSZTY AUT, OBSŁUGI ORAZ PALIWA/PRĄDU
NA DYSTANSIE 1,5 MLN KM**

**EMISJA EKWIWALENTU CO2 Z UŻYTKOWANIA
I PRODUKCJI POJAZDU**

**GĘSTOŚĆ ENERGETYCZNA
WODORU I ON**


ruchomione, jest stratą. Infrastruktura do ładowania aut ciężarowych jest bardzo uboga, a najpewniejszym miejscem do ładowania będzie siedziba firmy lub większe huby logistyczne.

Czas ładowania akumulatorów Volvo FH Electric sięga 9,5 godziny przy zasilaniu prądem przemiennym AC oraz 2,5 godziny w trakcie ładowania szybką ładowarką stałoprądową DC. W Polsce mamy już 3 tys. ogólnodostępnych ładowarek, jednak dostęp do 95 % z nich dla samochodów ciężarowych jest ograniczony (ściśle centra miast, galerie handlowe itd.). Volvo oferuje urządzenie do ładowania (wallbox) przystosowane do pojazdu. Niemniej perspektywa 1000 ciężarówek elektrycznych zaparkowanych przy MOP na A2 i udostępnienie im odpowiedniego przyłącza prądowego to bardziej science-fiction niż nawet bliższa przyszłość.

Do zasilenia takiej liczby ładowarek potrzebne są bloki energetyczne, co wymaga inwestycji w źródła zasilania elektrycznego daleko przekraczające polskie możliwości.

Infrastruktura do tankowania paliw ciekłych i gazowych jest bardziej rozwinięta i dostępna. Tankowanie oleju napędowego trwa 15 minut, a paliwo zapewnia ponad 5000 km zasięgu. HVO najpewniej powoli będzie oferowane równoległe z ON, a docelowo być może zastąpi diesla. W Polsce jest

tylko 8 ogólnodostępnych stacji LNG oraz kolejne 15 w przygotowaniu, a w całej Europie jest ponad 600. UE ma szeroko zakrojone plany na korytarze metanowe (tj. staje metanu CNG, LNG przy głównych arteriach drogowych), jednak tempo ich realizacji jest bardzo powolne.

Posiadanie pojazdów elektrycznych lub gazowych może wiązać się z ulgami w mycie oraz z dotacjami, zarówno w zakupie jak i użytkowaniu, co w znaczący sposób obniża koszty eksploatacji. Większość krajów EU oferuje darmowe przejazdy autostradami dla aut elektrycznych, pojazdy gazowe takich ulg nie mają.

Wpływ na środowisko

Średnia emisja CO2 na jednostkę energii znacznie różni się w zależności od kraju i stosowanego miksu energetycznego. W Polsce emisja wynosi 657 gramów CO2/kWh (w 2014 roku wynosiła 804 g CO2/kWh), we Francji 48 g CO2/kWh, a średnia dla UE to 269 g CO2/kWh. Dodatkowo pamiętać należy o sprawności wszystkich urządzeń niezbędnych do doprowadzenia prądu do naszej baterii. Sprawność elektroenergetycznych linii przesyłowych w Polsce wynosi 88 %. Przeciętą sprawność elektryczna ładowarek sięga 90 %.

Emisja przy produkcji akumulatorów

jest szacowana na 150 kg CO2 na kWh pojemności baterii. Przy produkcji pojazdów z napędem spalinowym emisja CO2 wynosi 5 kg CO2 na każdy kilogram pojazdu.

W przypadku paliw dla silników tłokowych posługujemy się wskaźnikiem emisji całkowitej WTW (ang. Well to wheel), czyli emisji włączającej wszystko od momentu wydobycia aż po spalanie w aucie. Dla ON jest to 3,94 kg CO2/litr, dla HVO - 0,39 kg CO2/litr, dla LNG - 3,09 kg CO2/litr i wreszcie dla BioLNG 0,27 kg CO2/litr. Niskie wartości dla HVO i BioLNG wynikają z wykorzystywania do ich produkcji biomasy, która by mogła wyrosnąć musi pobrać CO2 z atmosfery w procesie fotosyntezy.

Pojazdy elektryczne mają potencjał do obniżenia emisji CO2, a ich całkowity wpływ na środowisko zależy od wielu czynników, w tym od sposobu i miejsca wytwarzania energii elektrycznej i produkcji akumulatorów. Pojazdy z napędem HVO i BioLNG pomimo wyższych kosztów początkowych mogą oferować korzystniejszy bilans emisji CO2 w długoterminowej perspektywie, zwłaszcza w kontekście obniżenia zależności od paliw kopalnych.

Wybór typu napędu powinien uwzględniać nie tylko bezpośrednią emisję CO2, ale także całokształtowy wpływ na środowisko, biorąc pod

uwagę wszystkie etapy cyklu życia pojazdu. Ważnym aspektem jest także długoterminowy wpływ utylizacji pojazdów i ich komponentów na środowisko, co w przypadku elektryków jest pod znakiem zapytania.

Który napęd lepszy

Analiza pokazuje, że ciągnik siodłowy Volvo FH Electric jest o 15 % cięższy od modeli spalinowych, co wynika z masy baterii. Jednakże nie wpływa to znacząco na ładowność, a dzięki wyższemu stosunkowi mocy do masy, pojazd oferuje lepszą dynamikę, szczególnie w ruchu miejskim i na trasach z różnicami wzniesień. Modele spalinowe, chociaż nieco mniej dynamiczne, również prezentują wysoką wydajność w różnych scenariuszach użytkowania.

Pomimo wysokich kosztów początkowych eksploatacja Volvo FH Electric w długoterminowej perspektywie jest korzystniejsza dzięki niższym kosztom energetycznym i utrzymania. Modele Dual Fuel i diesel, choć tańsze w zakupie, generują wyższe koszty operacyjne, szczególnie z powodu zmienności cen paliw. Ulgi drogowe i dotacje ekologiczne dodatkowo przemawiają na korzyść pojazdów elektrycznych (EV).

Czas ładowania i ograniczona infrastruktura ładowania ciągników elek-

trycznych stanowią wyzwanie, szczególnie dla transportu długodystansowego.

Elektryki wykazują się dużą efektywnością w transporcie miejskim i na krótkich dystansach. Modele z napędem Dual Fuel i Diesel pozostają preferowanym wyborem na długie trasy, głównie ze względu na łatwość tankowania i większy zasięg.

Najniższą emisję CO2 w całym cyklu życia pojazdu wykazują ciągniki siodłowe z napędem Dual Fuel, szczególnie te wykorzystujące HVO i BioLNG. Pojazdy elektryczne, chociaż mają potencjał do obniżenia emisji, są zależne od źródła energii elektrycznej i emisji związanych z produkcją akumulatorów. Wybór odpowiedniego napędu powinien uwzględniać całkowity wpływ na środowisko, od produkcji po utylizację pojazdu.

Dyskusje o wodorze

W dyskursie naukowym wspomina się o wodorze i ogniach paliwowych oraz o amoniaku jako ciekłym nośniku wodoru. Technologie są rozwijane, ale żadna z nich nie doczekała się komercyjnej aplikacji w pojeździe sprzedawanym na rynek europejski i jest to podyktowane problemami technologicznymi. Amoniak jest bardzo problematyczny w spalaniu w silniku tłokowym w związku z niską prędkością spalania, chociaż jego użycie w cięż-

kich okrętach pełnomorskich staje się coraz bardziej popularne. Sprawność pozyskiwania, magazynowania i przekształcania wodoru w energię obracającą koła nie jest wyższa niż w zwykłym silniku Diesla. Ponadto konieczność utrzymywania bardzo wąskiego i jednocześnie niskiego okna temperatury pracy - około 35 do 45 stopni - która zapewnia efektywną pracę ogniwa, stwarza problemy. Do szerszego wykorzystanie zniechęca też bardzo niska gęstość energetyczna wodoru.

Rozwój technologii oraz polityka środowiskowa będą miały decydujący wpływ na kształtowanie się trendów w branży transportowej. Rosnące wymagania dotyczące redukcji emisji zmuszają do kontynuowania badań i inwestycji w napędy alternatywne. Ostateczny wybór między różnymi rodzajami napędów będzie wynikał z indywidualnych potrzeb przedsiębiorstw transportowych, uwzględniających zarówno aspekty ekonomiczne, jak i regulacyjne. Kluczem do sukcesu będzie elastyczność i gotowość do adaptacji do nowych technologii i trendów środowiskowych.

Mgr inż. Janusz Chojnowski jest doktorantem WAT, zajmującym się problematyką nowoczesnych napędów i paliw w sektorze ciężkiego transportu drogowego, jest także przedsiębiorcą-przewoźnikiem.

Wzrost opłat drogowych w Niemczech: jak Teleroute wspiera firmy transportowe

W grudniu 2023 r. Niemcy staną w obliczu znacznego wzrostu cen opłat drogowych, co już wywołuje niepokój w branży transportowej. Ten nagły wzrost opłat drogowych będzie miał daleko idące konsekwencje, zmuszając firmy transportowe do ponownego przemyślenia swoich strategii i znalezienia innowacyjnych rozwiązań w celu utrzymania opłacalności swojej działalności. Wśród tych rozwiązań Teleroute jawi się jako cenny sojusznik w łagodzeniu skutków rosnącego myta.

Teleroute

Kryzys cen myta w Niemczech

Ten gwałtowny wzrost opłat drogowych będzie wynikał z wielu czynników, w tym utrzymania infrastruktury, inicjatyw ekologicznych i warunków gospodarczych.

Firmy transportowe, zależne od dobrze utrzymanej sieci drogowej kraju, staną przed rosnącymi wyzwaniami operacyjnymi, w tym wyższymi kosz-

tami operacyjnymi, zmniejszonymi marżami i zwiększonymi obciążeniami finansowymi.

Wpływ na działalność firm transportowych

- Koszty operacyjne: Wzrost cen opłat drogowych i paliwa znacznie zwiększa koszty operacyjne firm transportowych. Opłaty za przejazd i koszty paliwa stanowią znaczną część ich budżetów, a nagłe skoki zwiększają presję finansową.
- Marże zysku: Firmom transpor-

towym będzie trudno przenieść zwiększone koszty opłat drogowych i paliwa na klientów, co spowoduje zmniejszenie marży. Utrzymanie konkurencyjności na i tak już stojącym na zakręcie rynku może stać się trudnym zadaniem.

- Obciążenia finansowe: Łączny wpływ wyższych opłat i cen paliwa doprowadzi do napięć finansowych, wpływających na przepływ środków pieniężnych, powodując opóźnienia w płatnościach, a w skrajnych przypadkach popychając firmy do bankructwa.

Teleroute: Sprzymierzeńcem firm transportowych

Pośród tych wyzwań Teleroute, najstarsza giełda transportowa w Europie, jawi się jako kluczowe rozwiązanie, oferując narzędzia i usługi pomagające firmom transportowym stawić czoła wspomnianym wyzwaniom.

- Optymalizacja tras: Platforma Teleroute oferuje zaawansowane narzędzia do optymalizacji tras, pomagając firmom transportowym w znajdowaniu najbardziej opłacalnych tras oraz minimalizując wydatki na opłaty drogowe i paliwo. Jest to szczególnie cenne w równoważeniu wpływu rosnących cen myta.
- Konsolidacja ładunku: Teleroute umożliwia efektywną konsolidację ładunku, pomagając uniknąć pustych przebiegów. To nie tylko optymalizuje zasoby, ale także minimalizuje koszty transportu, dzięki czemu operacje są bardziej opłacalne.
- Informacje rynkowe w czasie rzeczywistym:

Platforma zapewnia wgląd w sytuację rynkową w czasie rzeczywistym, umożliwiając firmom transportowym podejmowanie świadomych decyzji dotyczących cen i tras. Pomaga im to stawić czoła wyzwaniom związanym ze zwiększonymi kosztami oraz zapewnić rentowność.

- Wydajne rozwiązania płatnicze: bezpieczne i wydajne rozwiązania płatnicze Teleroute przyczyniają się do lepszego zarządzania przepływami pieniężnymi w firmach transportowych, łagodząc obciążenia finansowe spowodowane rosnącymi cenami opłat drogowych i paliwa.

Wniosek

W obliczu wzrostu cen opłat drogowych w grudniu 2023 r. w Niemczech Teleroute jest cennym partnerem firm transportowych. Zapewniając optymalizację tras, konsolidację ładunków, wgląd w rynek w czasie rzeczywistym i wydajne rozwiązania płatnicze, Teleroute wyposaża firmy transportowe w narzędzia potrzebne do skutecznego sprostania tym wyzwaniom. Zapewnia również dostęp do ogromnej bazy danych zweryfikowanych zagranicznych zleceniodawców, co zapewnia dotarcie do ładunków z pierwszej ręki. To z kolei wiąże się z możliwością negocjacji lepszych stawek i tym samym nie tracenia na marżach. Jest alternatywą także dla tych firm, które szukają przerzutów, jak i kabotaży po sąsiadujących z Niemcami krajach takich jak Francja, Belgia, czy Holandia.

Teleroute gwarantuje, że nawet w obliczu rosnących cen opłat drogowych i paliwa firmy transportowe będą mogły sprawnie działać, zachować konkurencyjność i utrzymać swój długoterminowy sukces w dynamicznej branży transportowej.

Więcej na: teleroute.pl



Nowoczesne tachografy drugiej generacji



Inteligentne tachografy drugiej generacji

W porównaniu do swoich poprzedników, inteligentny tachograf drugiej generacji jest bardziej wydajny, bezpieczny i kompatybilny z innymi nowoczesnymi systemami, co pozwala flotom na lepsze wykorzystanie danych z tachografu. Oprócz rejestrowania przekroczenia granicy, wersja 2 dokonuje weryfikacji załadunku lub rozładunku pojazdu. Jedne z dodatkowych funkcji obejmują rozbudowane mechanizmy zapobiegające ingerencji w tachografy. Teraz floty będą mogły przechowywać dane inteligentnych tachografów dwa razy dłużej, czyli przez 56 dni. Dwukrotnie dłuższy czas przechowywania danych pozwoli menedżerom floty lepiej monitorować godziny pracy kierowców i okresy ich odpoczynku. Z kolei regularne aktualizacje oprogramowania zapewniają, że dane z tachografu są spójne w całej flocie. Dzięki zdalnej weryfikacji, która rejestruje czas rozpoczęcia pracy kierowcy, menedżer floty ma możliwość sprawdzić, czy kierowca rozpoczął swoją zmianę na czas. Oznacza to, że menedżerowie floty mogą zrezygnować z obecności w zajeźdni. Dodatkowo, szybki dostęp do pozostałych godzin jazdy znacząco ułatwia planowanie codziennych i tygodniowych obowiązków. Oprogramowanie tachografu cyfrowego pozwala także na natychmiastowe wykrycie ewentualnych naruszeń przepisów ruchu drogowego. Cyfrowe szyfrowanie zapewnia, że dane są chronione i żaden kierowca nie może ich zmodyfikować ani usunąć.

Webfleet Poland

Inteligentne tachografy odgrywają kluczową rolę w branży transportowej. Są one integralnym elementem zarządzania czasem pracy kierowców oraz zachowania zgodności z przepisami. Jako urządzenie cyfrowe oferują szeroki zestaw zaawansowanych funkcji, od poprawy bezpieczeństwa i wydajności po otwarty interfejs dodatkowych usług. Główną zaletą takiego tachografu jest system komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC), który ułatwia kontrolę i zarządzanie flotą. Od sierpnia 2023 r. na sposób zarządzania godzinami pracy kierowców mają wpływ nowe zmiany

w regulacjach dotyczących inteligentnych tachografów.

Z początkiem kwietnia 2020 r. Parlament Europejski przyjął reformy ustawodawcze na rzecz poprawy warunków pracy przewoźników, określenia klarownych zasad delegowania kierowców oraz zagwarantowania uczciwej konkurencyjności w sektorze transportu. Te zmiany legislacyjne określone są mianem Pakietu Mobilności 1, który stanowi między innymi, że: począwszy od sierpnia 2023 r. nowo rejestrowane pojazdy będą wyposażone w inteligentny tachograf drugiej generacji, a najpóźniej do sierpnia 2025 r. jego instalacja będzie obowiązkowa we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym.

Wykorzystanie telematyki w zarządzaniu danymi z tachografów

Zgodność z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu może stanowić wyzwanie dla menedżerów flot. Niespełnienie tego wymogu może prowadzić do grzywny lub utraty licencji. Manualne gromadzenie danych nie tylko wymaga wielu czynności administracyjnych, ale jest przede wszystkim czasochłonne. Integracja telematyki i tachografu cyfrowego zwiększa wydajność, automatyzując pobieranie plików.

Takie rozwiązanie oferuje firma Webfleet – Tachograph Manager, które automatyzuje kompleksowe procesy – od zdalnego pobierania danych po archiwizację i analizy, dzięki czemu nie trzeba ręcznie rejestrować danych. Webfleet Tachograph Manager to niezawodne, wszechstronne rozwiązanie działające w chmurze, które ułatwia firmom zarządzającym flotami pojazdów zachowanie zgodności z przepisami. Oprogramowanie eliminuje problemy związane z terminami przestrzegania przepisów, ponieważ procedury dotyczące dokumentacji są cyfrowe i zautomatyzowane. W rezultacie kontrole są znacznie mniej stresujące. Umożliwia też dotrzymywanie terminów związanych z przestrzeganiem przepisów, co pozwala uniknąć kosztownych kar. Informacje na temat pozostałego czasu jazdy w ciągu dnia i w ciągu tygodnia pozwalają zwiększyć wydajność dzięki zoptymalizowanemu planowaniu. Poprzez monitorowanie godzin pracy kierowców można również zapewnić im odpowiedni odpoczynek, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Dzięki oprogramowaniu do tachografów ręczne pobieranie danych to już przeszłość.

Webfleet Tachograph Manager: najważniejsze korzyści i funkcjonalności

Automatyzacja procesów

Tachograph Manager automatyzuje procesy od zdalnego pobierania danych po archiwizację i analizy. W ten sposób potrzeba mniej czasu i kosztów na pozyskiwanie danych, dzięki

czemu możesz skoncentrować się na podstawowej działalności.

Większa elastyczność dzięki zdalnemu pobieraniu danych

W czasie pobierania danych z tachografu pojazdu kierowca nie musi znajdować się w określonym miejscu. Dzięki temu planowanie jest elastyczne, a ciężarówki pozostają w trasie. Jeśli tachografy nie obsługują zdalnego pobierania danych, nadal można ręcznie importować pobrane dane do archiwizacji i analiz.

Bezpieczeństwo i niezawodność

Webfleet zarządza kartą przedsiębiorstwa, przechowując ją w bezpiecznym centrum danych. Przechowywanie danych nie wymaga lokalnej infrastruktury. Dane są przechowywane zgodnie z RODO, co pomaga w wypełnieniu obowiązku ochrony prywatności pracowników.

Przejrzyste analizy potwierdzające zgodność z przepisami

Potrzebne informacje są dostępne w różnych przekrojach i układzie w ramach wielu szczegółowych raportów. Na przykład sprawozdania z naruszenia obowiązujących zasad dają jasny podgląd spodziewanych mandatów i porad dotyczących działań naprawczych, a TachoGrade określa, w jakim stopniu kierowca spełnia wymogi europejskiego rozporządzenia w sprawie czasu pracy kierowców (WE) nr 561/2006).

Skuteczne zarządzanie terminami

Tachograph Manager umożliwia monitorowanie szerokiego zakresu terminów. Jasne kategorie, podglądy terminów ważności kart do tachografów, pobieranie terminów z danych tachografu, konfigurowalne przypomnienia i wiele innych funkcji pomaga zmniejszyć ryzyko kar i mandatów.

Pozostałe czasy jazdy

Tachograph Manager Plus dostarcza dzienny i tygodniowy raport o pozostałych czasach jazdy przydatny w razie doraźnego planowania i realizacji

Kluczowe daty

Kiedy wymagane jest zainstalowanie w pojazdach inteligentnego tachografu drugiej generacji

SIERPIEŃ 2023 r.

Nowo zarejestrowane pojazdy o masie 3,5 tony lub większej

GRUDZIEŃ 2024 r.

Pojazdy o masie 3,5 tony lub większej, które są wykorzystywane do międzynarodowego transportu drogowego i są wyposażone w tachografy inne niż inteligentne

SIERPIEŃ 2025 r.

Pojazdy o masie 3,5 tony lub większej, które są wykorzystywane do międzynarodowego transportu drogowego i posiadają starszą wersję inteligentnego tachografu

LIPIEC 2026 r.

Pojazdy o masie 2,5 tony lub większej, które są wykorzystywane do międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych

zleceń 'last minute' oraz powiadomienia o naruszeniach w czasie rzeczywistym. Pomaga to zoptymalizować planowanie zleceń, wydłużyć czas jazdy, zachować zgodność z przepisami i zmniejszyć prawdopodobieństwo kar pieniężnych.

Codziennie pobieranie najpotrzebniejszych danych

Potrzebujesz natychmiastowego dostępu do danych w celu obliczenia miesięcznego wynagrodzenia lub dlatego, że kierowca opuszcza firmę? Raz dziennie Tachograph Manager Plus pobiera dane z karty kierowcy. W ten sposób masz pewność, że korzystasz z aktualnych informacji.

Dowiedz się więcej na: www.webfleet.com

Witold Rychter przy Starze z numerem startowym 7.

Fot. Witold Rychter „Moje dwa i cztery kółka”



Rajdy ciężarówek Star

Ministerstwo Przemysłu przeprowadziło kilka prób Stara 20, w tym międzynarodowy rajd samochodów ciężarowych, zanim ruszyła masowa produkcja nowej polskiej ciężarówki.

Robert Przybylski

Dopiero po ośmiu miesiącach od daty symbolicznego uruchomienia produkcji pierwsze Stary 20 trafiły do użytkowników. Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt” przekazała 4 sierpnia 1949 roku do eksploatacji pierwszą partię złożoną z 23 samochodów ciężarowych krajowej produkcji typu Star 20, o czym poinformowały najważniejsze gazety, jak „Trybuna Ludu” i „Życie Warszawy”.

Państwowa Komisja Planowania

Gospodarczego (PKPG) przydzieliła samochody Centrali Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich do wyjazdów związanych ze skupem nabiału na wsi. CSMJ uruchomiła kursy dla kierowców, aby zapoznali się z nowym samochodem. Rządowi planiści przewidywali, że do końca roku Motozbyt odda do eksploatacji różnym instytucjom około 300 samochodów ciężarowych Star 20.

Nie udało się tego dokonać, w całym 1949 roku ze starachowickiej fabryki wyjechało 245 ciężarówek. Nie przeszkodziło to jednak „Trybunie Ludu” zapewnić czytelników w wydaniu z sierpnia 1949 roku, że zakłady pod-

legły nowo utworzonemu Centralnemu Zarządowi Przemysłu Motoryzacyjnego wykonały z nadwyżką plan produkcyjny przewidziany na lipiec.

Gazeta podała, że Zakłady Starachowickie wykonały 208 proc. normy.

Plan produkcji

Fabryka pokazała pierwsze fabryczne Stary 20 w grudniu 1948 roku. Jednak zanim przekazała je użytkownikom, musiała zbadać co warta jest nowa konstrukcja oraz potwierdzić trafność doboru metod produkcji, które w pierwszych latach w znacznej części były rzemieślnicze.

Prymitywna technologia wynikała z powojennej biedy, która przerażała nawet współczesnych. Ograbione z maszyn i surowców fabryki nie miały nawet personelu, rozproszonego przez wojenną zawieruchę. Garstka przedwojennych konstruktorów samochodów, w tym konstruktor silników (i inicjator budowy ciężarówki) Jan Werner oraz Zygmunt Okołów (przedwojenny szef biura konstrukcyjnego Państwowych Zakładów Inżynierii) namawiała władze do przygotowania produkcji ciężarówki, tak potrzebnej odbudowującemu się krajowi.

Minister przemysłu i handlu Hilary Minc powołał Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego do odbudowy tej branży. Na czele CZPM stał od końca 1945 Mieczysław Lesz (PPR). Ignacy Brach (przed wojną dyrektor Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów)

został zastępcą Lesza ds. technicznych.

CZPM szacował, że po kraju kursuje 150 różnych typów ciężarówek. Obliczał, że do transportu na dawnych terenach Polski potrzeba 7,7 tys. samochodów, do zastąpienia transportu konnego niezbędne jest 60 tys. ciężarówek, na ziemiach odzyskanych potrzeba ich 28 tysięcy, co razem daje 95,7 tys. pojazdów.

CZPM zaproponował zbudowanie fabryki samochodów zdolnej do produkcji 10 tys. samochodów ciężarowych rocznie. Inwestycja była częścią Narodowego Planu Gospodarczego. „Koniec 1946 roku można nazwać właściwie początkiem polskiej motoryzacji. (...) Fundamentami przyszłej, wielkiej budowli motoryzacyjnej stał się Narodowy Plan Gospodarczy oraz Komisja Motoryzacyjna przy Centralnym Urzędzie Planowania” - prze-

nywał dyrektor departamentu komunikacji i łączności Centralnego Urzędu Planowania Stefan Askanas (PPR).

Plan zakładał organizację krajowej produkcji ciężarówek, traktorów i motocykli, w tym uruchomienie w Starachowicach fabryki samochodów ciężarowych, która w 1948 roku da 200 samochodów, a w kolejnym 3 tysiące.

Lesz podkreślał, że „Wszystko przemawia za budową tej fabryki. Produkowaliśmy już w Polsce samochody, posiadamy kadry konstruktorów, warsztatowców, rzemieślników dla tej produkcji. Mamy wszystkie surowce (z wyjątkiem gumy) potrzebne do tej produkcji, oszczędzimy krajowi dewiz”.

Dyrektor CZPM zauważał także, że „Poza aspektem gospodarczym cała sprawa ma również aspekt polityczny. Polska, kraj 25-milionowy, musi mieć własną produkcję samochodów,



W dniu 4 września rozpoczął się w Warszawie międzynarodowy raid samochodów ciężarowych. W raidzie biorą udział samochody produkcji polskiej „Star-20”, samochody węgierskie i wozy produkcji czeskiej „Praga” i „Skoda”. Na zdjęciu samochody „Star-20” na starcie.

Foto AR

jeśli ma ją 12-milionowa Czechosłowa, 4-milionowa Szwajcaria, a nawet 3,5-milionowa Dania. Własna fabryka samochodów – to podkreślenie naszej samodzielności gospodarczej, a co za tym idzie – i politycznej”.

Fabryka części zamiennych

NPG przewidywał, że w Starachowicach będą wytwarzane silniki, skrzynki biegów, tylne mosty, przednie osie, kierownice oraz będzie się odbywał montaż samochodów.

Stalowa Wola będzie robić ramy, poprzeczki, sprężyny, resory i inne części tłoczone.

Zachowała się w tych zakładach odlewnia, kilka młotów w kuźni, stolarnia i puste hale produkcyjne. Wiosną 1947 roku produkowano tam przyczepy do traktorów, którymi to przyczepami wywożono gruz z Warszawy, Wrocławia i Gdańska.

Lesz podkreślał, że propozycja CZPM nie została dobrze przyjęta przez zebranych u Minca. „Przeważał pogląd, że nie ma na to sił. W końcu ustalono, że będzie się tam produkowało części do poniemieckich ciężarówek. Minc nie chciał widocznie decydować wbrew ogólnej opinii, ale gdy goście wyszli, dał nam zielone światło. „Z tych części może być zło-

kę obok hali SC, w której mieściły się biura uruchomienia produkcji. W deszcz pomieszczenia zalewała woda i do desek kreślarskich dojście było po podkładach.

Szeroka kooperacja

Poza starachowicką fabryką przygotowania do uruchomienia produkcji Stara toczyły się pełną parą w kieleckiej SHL, która rozpoczęła wytwarzanie kabin i skrzyń ładunkowych. Lesz wspominał, że „Kooperacja wewnętrzna województwa kieleckiego funkcjonowała dobrze, dzięki temu, że dyrektor Koszutki włączył w całą sprawę Komitet Wojewódzki [PPR] w Kielcach”. Dodawał jednak, że „Szczególne kłopoty stwarzała Stalowa Wola, która niewiele sobie robiła z monitów. Tymczasem termin się zbliżał, pierwsze stary miały być gotowe na Zjazd Zjednoczeniowy PPR i PPS, tj. na grudzień 1948 roku. Część urlopu w 1948 roku postanowiłem spędzić w Starachowicach. W końcu tego lata kilkakrotnie przemierzałem trasę” Starachowice – Ostrowiec – Stalowa Wola prosząc, molestując, a czasem trochę i strasząc mych rozmówców”.

Lesz zaznaczał, że „We wrześniu pierwszy samochód byłby jednak gotów do prób, gdyby fabryka wodomierzy we Wrocławiu nie spóźniła się z produkcją pompy benzynowej. Aby nie wstrzymywać prac postanowiliśmy w próbnym egzemplarzu umieścić zbiornik paliwa powyżej silnika, w skrzyni ładunkowej, zaraz za szoferką. Próby wypadły nadspodziewanie dobrze. Wrocław dostarczył także pompy benzyny”.

Marian Łuczkiwicz przywoływał tamtą atmosferę: „Nieraz robota była tak zaawansowana i ciekawa, że nie liczyło się godzin. Po 11-16 godzin bywało, aby maszynę przygotować na jutro do produkcji, bo za wszelką cenę chcieliśmy jak najszybciej zobaczyć te pierwsze auta w Starachowicach. Przy produkcji pierwszych aut byłem w fabryce ponad 72 godziny, bo bardzo byłem ciekaw jak ten pierwszy samochód wyjdzie. Tylko karteczki do żony pisałem, żeby przysłała coś do jedzenia, bo nie mam czasu przyjść na obiad. W tych nerwach człowiek był”.

Do końca roku zakład zmontował łącznie 10 ciężarówek. Przedwojenny specjalista od maszyn produkujących

uzbrojenie w Zakładach Starachowickich Aleksander Skulimowski za- uważał: „Ile trzeba było włożyć w nie pracy wiedzą tylko ci, którzy wykonywali je niemal ręcznie, często po wiele razy rozbierając i składając ponownie ten sam element”.

Technolog Leon Możejko z humorem przyznawał, że „W 1948 roku pierwsze samochody wykonywane były technologią rzemieślniczą, a montowane technologią entuzjazmu”. Wtedy 60 robotników przez miesiąc montowało 4 samochody.

Prototypy do badań

Ciężarówki miały status prototypów. Kierownik Zakładu Doświadczalnego Centralnego Biura Konstrukcyjnego nr 5 Aleksander Rummel przyznawał, że od maja 1948 roku w próbach były prototypy samochodów. Pracownicy Zakładu Doświadczalnego prowadzili na trzy zmiany badania drogowe, według norm General Motors, przywiezionych przez Rummla w 1939 roku z zakładów Opla w Brandenburgu.

Komisyjne badanie kwalifikacyjne silnika S42 na stanowisku dynamometrycznym, w ramach dwóch 500-godzinnych cykli badawczych przeprowadzono w ZD 4-29 października 1948 roku.

Uzupełnieniem badań drogowych trzech prototypów samochodu Star 20 był rajd samochodowy na trasie: Warszawa–Władysławowo–Koszalin–Kołobrzeg–Szczecin–Wrocław–Warszawa, na który samochody wyruszyły 27 października i pokonały całą trasę do 3 listopada 1948 roku.

Ostateczne zakończenie badań samochodów Star 20 na szczelbu Zakładu Doświadczalnego nastąpiło po odbyciu od 27 czerwca do 13 lipca 1949 roku rajdu kwalifikacyjnego trzech Starów na trasie o długości 3212 km: Warszawa–Rzeszów–Piwniczna–Czarny Dunajec–Ustroń–Kłodzko–Jelenia Góra–Gdynia–Giżycko–Warszawa.

W badaniach kwalifikacyjnych zarówno silników typu S42, przeprowadzonych w końcu 1949 roku, jak i samochodów wykonanych już w Starachowicach, udział wzięli przedstawiciele PKPG, MON, Instytutu Motoryzacji, Politechnik Warszawskiej i Łódzkiej, PKS, Ministerstwa Komunikacji, CZPMot. i Zakładów Starachowickich.



Szkolenie kierowców Starów 20 przed rajdem.

Po zakończeniu rajdu odbyło się posiedzenie obu komisji kwalifikacyjnych pod przewodnictwem zastępcy dyrektora CBK5 Rummela oraz Jerzego Wernera, pełniącego wówczas funkcję szefa biura konstrukcyjnego CBK5. Na posiedzeniach tych, po ustaleniu niewielkich zresztą zmian, zakwalifikowano zarówno silnik S42, jak i samochód Star 20 do produkcji seryjnej.

Latem 1949 roku końcowa dokumentacja trafiła do Zakładów Starachowickich, które równolegle doposażano: w maju ruszyła odlewnia staliwa, w lipcu żeliwa. Dopiero w grudniu Zakłady otrzymały pierwsze robione na zamówienie obrabiarki, czyli wiertarki i wytaczarki do obróbki kadłubów Archdale oraz półautomatyczne tokarki do wałów korbowych Maximatic.

Dzięki nowym maszynom Starachowice pożegnały rzemieślnicze metody produkcji. Rozruch zadaniowych obrabiarek umożliwił w 1950 roku wypuszczenie 782 Starów.

Ostatnia próba

Władze obawiały się, czy samochód nie okaże się katastrofą i zarządzily jeszcze jedną próbę, ukrywając jej prawdziwy cel pod hasłem przedsięwzięcia sportowego. Witold Rychter w książce „Moje dwa i cztery kółka” podał, że w 1950 roku sekretarz Auto-

mobilkłubu Polski Włodzimierz Zeydowski opracował projekt regulaminu imprezy, która zgodnie z wytycznymi miała być sportowa tylko z nazwy. Jednak, jak podkreślał Rychter, w regulaminie Międzynarodowego Rajdu Techniczno-Doświadczalnego Samochodów Ciężarowych zapisano wiele elementów sportowej rywalizacji.

A więc – rajd sportowy, tyle że na samochodach ciężarowych. „Pomyślałem zainteresował się Centralny Zarząd Przemysłu Motoryzacyjnego, który zaproponował mi zawarcie umowy na wyszkolenie i przeprowadzenie przez taki rajd polskiego zespołu sześciu samochodów Star 20, produkowanych przez fabrykę w Starachowicach, których pierwsza, próbna seria właśnie się ukazała.”

CZPMot. dobrał skład zespołu, pozwalając Rychterowi na samodzielny dobór jedynie własnego mechanika. „Załoga przedstawiała się następująco: T. Socha – kierowca doświadczalny z Centralnego Biura Konstrukcyjnego nr 5 w Łodzi z inż. Zbigniewem Jędraszką, młodym naukowcem; Jan Kwaśniewski – czołowy polski motocyklista, z Marianem Ripperem z PKS, bratem mistrza Jana, obaj – bardzo doświadczeni zawodnicy; inż. Karol Pionnier – znany konstruktor samochodowy z CBK-5 w Łodzi, co do rajdowych kwalifikacji którego nie miałem rozeznania, z monterem

Nieraz robota była tak zaawansowana i ciekawa, że nie liczyło się godzin. Po 11-16 godzin bywało, aby maszynę przygotować na jutro do produkcji, bo za wszelką cenę chcieliśmy jak najszybciej zobaczyć te pierwsze auta w Starachowicach.

W Ostrowcu produkowane będą koła i resory. Huta Ludwików i PZL Mielec dostarczą chłodnice i wszelkie wyroby z blachy cienkiej. Zjednoczenie Przemysłu Elektrotechnicznego zaopatrzy Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego w potrzebny sprzęt elektrotechniczny. Gaźniki przygotowała jeleniogórska Askania.

Gdy jesienią 1946 roku CZPM podjął decyzję o uruchomieniu produkcji ciężarówek w Starachowicach, sprawa była traktowana jako poufna. Nikt się nią nie chwalił, bo zamierzenie wydawało się karkołomne.

CZPM powierzył Bogusławowi Krasuskiemu, który od października 1945 roku pracował w Zjednoczeniu jako inspektor produkcji przyczep samochodowych, funkcję kierownika biura uruchomienia. Był to pierwszy pracownik Zakładów Starachowickich odpowiedzialny za produkcję samochodową.

Lesz dodawał, wspominając w tygodniku „Polityka” początki Stara, że narada u ministra przemysłu i handlu Hilarego Minca w sprawie miejsca produkcji ciężarówki odbyła się wiosną 1947 roku.

Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego przedstawił propozycję podjęcia jej produkcji w Starachowicach.

żony samochód ciężarowy”. Uznaliśmy to za decyzję, choć w tak podstawowej przecież sprawie nie otrzymaliśmy żadnego dokumentu. Wszystkie problemy, a było ich niemało, musieliśmy rozstrzygać sami.”

Już na etapie budowy prototypów konstruktorzy zmienili konstrukcję silnika, tylnego mostu i kabiny kierowcy. Prawdopodobnie wkrótce po wyborze miejsca produkcji samochodu ciężarowego, CZPM wybrał nazwę samochodu. Przed wojną Zakłady produkowały na licencji Kruppa węgliki spiekane Distar, z czego już tylko jeden krok do nazwy „Star”. – Ojciec mówił mi, że to bardzo udana nazwa, bo kojarzy się ze Starachowicami, a z drugiej strony po angielsku znaczy gwiazda – dodaje Andrzej Werner, syn Jana Wernera, pomysłodawcy produkcji ciężarówek i projektanta starowskiego silnika.

Zarządzeniem z 12 stycznia 1948 roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu publicznie ogłosiło, że Zakłady Starachowickie będą produkować samochody. Dyrekcja fabryki powołała Biuro Uruchomienia Produkcji Samochodów, kierownictwo powierzając Emilianowi Matyce.

Kierownik Biura Fabrykacji Józef Szafraniec wspominał przybudów-

Prowadzone w Starachowicach
próby jednego z prototypów Stara 20.



Kazano nam potem spisać wszystkie mankamenty zauważone w samochodach oraz propozycje zmian i poprawek w ich budowie. Zebrało się tego ponad dwieście najważniejszych. W rezultacie – fabryka nie skorzystała z żadnej naszej uwagi.

z Zakładu Doświadczalnego, Czesławem Piotrowskim; J. Jabłoński – fabryczny kierowca doświadczalny z inż. Januszem Sobińskim, konstruktorem samochodowym dobrze mi znanym; inż. Przemysław Bąkowski z fabryki starachowickiej z mechanikiem B. Piątkowskim; wreszcie ja z młodym mechanikiem, studentem Marianem Repetą.”

Skompletowanie zespołu było zaledwie początkiem przygotowań do imprezy. „Półtora miesiąca trenowałem nasz zespół pod względem sportowym, a kierownictwo techniczne sprawował delegowany przez Centralne Biuro Konstrukcyjne inż. Jerzy Książkiewicz, jadący z nami samochodem osobowym. Trening siedzi z początku opornie z powodu lekceważenia go przez niektórych kierowców, mających za sobą już setki tysięcy przejechanych kilometrów. W miarę upływu czasu nabierał jednak rumieńców, gdyż kierowcy zorientowali się co do swego braku doświadczenia sportowego. (...) Na dwa tygodnie przez początkiem rajdu,

rozpoczynającego się 4 września 1950 roku, wysłałem wszystkie załogi na odpoczynek kondycyjny nad morze, a sam z moim mechanikiem Repetą spędzałem dni w warsztatach Centralnego Biura Konstrukcyjnego w Ursusie pod Warszawą, którego szef, inż. Aleksander Rummel, wziął się doprowadzić nasze rajdowe samochody do porządku. Przeprowadzał próby techniczne, aby te pierwsze Stary, wykazujące jeszcze wiele wad, były w stanie pomyślnie przebiec trasę kilku tysięcy kilometrów z dużą szybkością i wykonać bez błędów nakazane próby.”

Wygrany rajd

Stary załadowane 3500 kilogramami żeliwnych gęsi oraz częściami zamiennymi wyruszyły na rajd z Warszawy. Konkurentami były czeskie Pragi RN, Skody 706 RM oraz węgierskie Csepele G i Csepele 350 D.

Po przemówieniu prezesa Polskiego Związku Motorowego Gdulewicza i odegraniu Międzynarodówki, 18 sa-

mochodów ciężarowych wyjechało 5 września o godz. 15.00 z Placu Zwycięstwa na nocny etap do Gdyni przez Białystok. Rychter wspominał, że „Fabryczne reflektory miały odbłyśniki, czyli lustra niklowane, nawet nie chromowane, wskutek czego oświetlały drogę grubo za skąpo. Ponieważ mieliśmy pierwszy etap odbyć w nocy, i to na północnych obszarach kraju, gdzie panowały zazwyczaj o tej porze mgły, przeto udało mi się w zaprzyjaźnionym warsztacie posrebrzyć i wypolerować lustra reflektorów, niestety tylko mojego Stara, wskutek czego już uzyskałem widoczność na jakieś sto metrów”.

Pierwsze 650 km rajdu wszystkie samochody przebyły pomyślnie, podobnie jak drugi etap do Poznania i trzeci do Wrocławia, który wiódł górzystymi terenami. Wszystkie samochody szczęśliwie wróciły do Warszawy, a Rychter opisywał, że „10 września odbyła się skromna uroczystość ogłoszenia wyników i rozdania nagród. Jak przewidywałem, nasze Stary zajęły sześć pierwszych miejsc”.

Wkrótce po imprezie w CZPMot. odbyła się narada sprawozdawcza za wodników, mechaników, konstruktorów i obserwatorów, którzy wzięli udział w rajdzie. Rychter dodał, że „Kazano nam potem spisać wszystkie mankamenty zauważone w samochodach oraz propozycje zmian i poprawek w ich budowie. Zebrało się tego ponad dwieście najważniejszych. W rezultacie – fabryka nie skorzystała z żadnej naszej uwagi”.

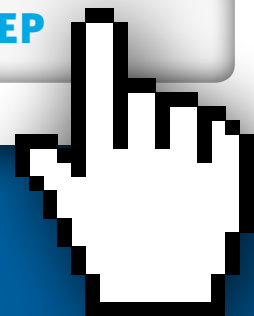
Za to „Po wygranym przez Stary rajdzie fabryka w Starachowicach miała do nas pretensje o niestandardowe założenie lusterek z prawej strony i zrobiła piekielną awanturę o wywiercenie czterech otworków w blasze przedniej ściany kabiny kierowcy, koniecznych do przykręcenia tablic z numerami startowymi. Przecież nasze Stary miały być po rajdzie sprzedane jako nowe, ale te „dziury”?

Zakład zajęty był wykonywaniem planów, od czego zależały premie dla załogi. W 1951 roku wypuścił już 2568 Starów 20, a poziom 10 tys. wyprodukowanych w jednym roku ciężarówek fabryka osiągnęła dopiero w 1955 roku, a więc 4 lata po założonym terminie. ■

Podziękowania dla: Pawła Kołodziejkiego i Krzysztofa Wiśniewskiego



<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.

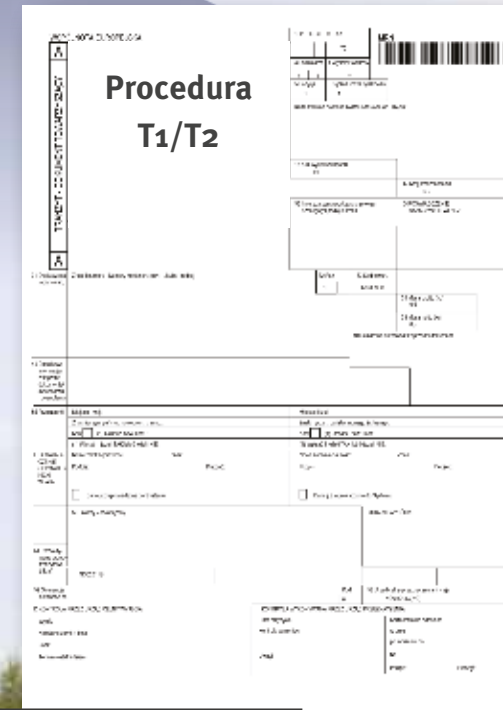
* Aplikacja Webfleet Work App umożliwia wysyłanie listy zamówień do wykonania i prowadzi kierowcę do wyznaczonego celu dzięki Google Maps lub TomTom Truck. Archiwizuje wykonane zlecenia w WEBFLEET. Zapewnia dwustronną komunikację.

GWARANCJE CELNE

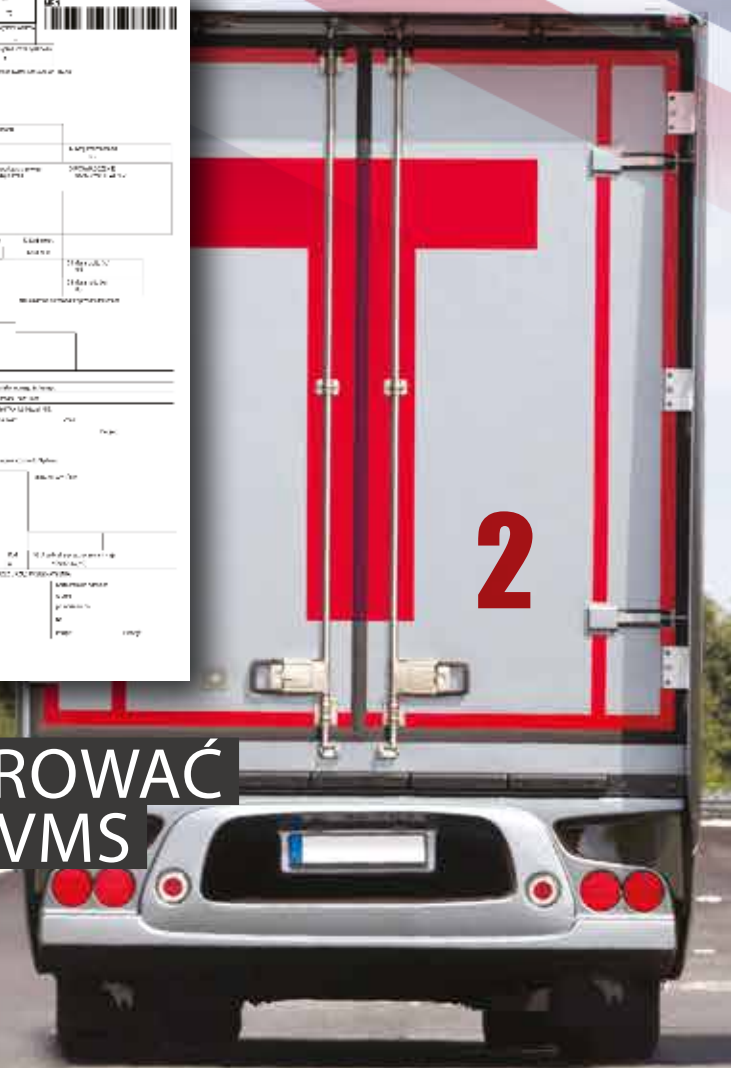
Kompleksowa usługa tranzytu również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO I KOSZTY



ZASTOSUJ T2 ABY ZAREJESTROWAĆ PRZEWÓZ W GVMS



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

$$T_1 / T_2$$

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 eActros 600
pierwszy ciągnik z napędem elektrycznym Daimlera,
przeznaczony do transportu dalekobieżnego już dostępny

eActros: transformacja już się zaczęła

Od oficjalnego debiutu eActrosa na polskim rynku minęło niecałe pół roku. Pierwsi klienci już mieli okazję doświadczyć możliwości, jakie oferuje. W pełni gotowe do zadań są także eEconic i FUSO eCanter, a niedawno do gamy elektrycznych ciężarówek dołączył eActros 600 – pierwszy ciągnik o zasięgu umożliwiającym transport na dłuższych trasach

Debiut eActrosa w Polsce miał miejsce w lipcu tego roku, choć pierwsza elektryczna ciężarówka Daimler Truck produkowana jest już od 2021. Decyzja ta wynikała z realnej oceny możliwości naszego rynku w zakresie wdrożenia elektrycznego pojazdu ciężarowego do eksploatacji przez polskich przewoźników.

– Elektromobilność to zmiana, która dotyczy nie tylko samego pojazdu, ale całej koncepcji transportu – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – Dlatego jako partner biznesowy naszych klientów, chcieliśmy przygotować się możliwie najlepiej do tego, żeby wesprzeć ich w procesie transformacji. Dziś, po pół roku od debiutu eActrosa 300 i 400, a także eEconika i FUSO eCantera widzimy, że cały ekosystem, który przygotowaliśmy, zaczyna pracować, a elektromobilność w transporcie ciężarowym i komunalnym staje się faktem. Oczywiście dla tempa jej rozwoju duże znaczenie będą miały także dopłaty państwowe, bez których naszym przewoźnikom trudno będzie w tym zakresie dotrzymać kroku konkurencji z innych państw europejskich i utrzymać dotychczasową pozycję lidera. Tymczasem gama pojazdów elektrycznych z gwiazdą mogących

sprostać różnorodnym zadaniom w transporcie dynamicznie się rozrasta. W październiku do już oferowanej gamy ciężarówek Daimlera z napędem elektrycznym dołączył pierwszy ciągnik o zasięgu dalekobieżnym eActros 600, który na jednym ładowaniu może przejechać ok. 500 km. Skonstruowany na bazie 800-Voltowej architektury pojazd umożliwia naładowanie baterii w zakresie od 20 do 80 proc. w czasie poniżej 30 min. – W sytuacji, gdy dzienna praca kierowcy odbywa się w dwóch 4,5-godzinnych odcinkach z obowiązkową pauzą, umożliwia to już transport dalekobieżny – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Już teraz natomiast, po pierwszych testach przeprowadzonych przez naszych klientów, widzimy, że eActros 300 i 400 bardzo dobrze się sprawdza w transporcie krótkich i średnich dystansów. Jednocześnie Daimler Truck pracuje nad rozwiązaniem, które wybiega w dalszą przyszłość: ciężarówką GenH2 z napędem wodorowym, oferującą zasięg ok. 1000 km, która jest obecnie w fazie zaawansowanych testów drogowych, a w 2025 roku zainicjują testować klienci. Na razie jednak polscy klienci od lipca mogą już zamawiać eActrosa, eEconika i FUSO eCantera. Co ważne, wraz ze startem



Gama elektrycznych pojazdów ciężarowych Daimler Truck
Od lipca klienci mogą zamawiać zarówno eActrosa 300 lub 400,
jak i eEconika oraz FUSO eCantera

ich sprzedaży Daimler Truck Polska oferuje nie tylko pojazdy, ale cały ekosystem usług wspierających klientów na drodze do elektromobilności. W ramach eConsultingu dealerzy zapewniają kompleksowe doradztwo dla użytkowników, dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta w zakresie ładowania pojazdów. Usługi te mogą obejmować zintegrowane rozwiązania uwzględniające technologię budynku, instalację fotowoltaiczną, magazynowanie buforowe i systemy informatyczne. Klienci mają też oczywiście do dyspozycji serwis, wsparcie techniczne i konserwację. Jednocześnie dealerzy już zaczynają udostępniać klientom demonstracyjne eActrosy 300 i 400 do testów w ramach ich normalnej działalności – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Mimo jesienno-zimowej pory i obaw klientów związanych z wydajnością pojazdów w takich warunkach, wyniki pierwszych takich testów, przeprowadzonych w różnych warunkach i rodzajach zadań, okazują się bardzo budujące. W najbliższym czasie wielu naszych klientów będzie mogło się osobiście przekonać o funkcjonalności rozwiązań, które oferujemy w ramach pierwszych kroków na drodze do transformacji transportu. Jesteśmy przekonani, że eActrosy udowodnią, że elektromobilność na polskich drogach już teraz jest możliwa i przy szerokim wsparciu naszych usług w określonych obszarach działalności staną się realną alternatywą dla tradycyjnych pojazdów ciężarowych.



eActros 300 na teście w firmie FanLogic
Wałbrzyska firma z powodzeniem przetestowała eActrosa 300
w obsłudze jednego ze swoich lokalnych klientów

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Reklamacje i powództwa



W tej części naszej serii przejdziemy do rozdziału V Konwencji CMR, który dotyczy reklamacji i powództw, miejscowej właściwości sądów oraz uzgodnień dotyczących sądów arbitrażowych, wykonania wyroków sądowych oraz kwestii przedawnienia.

LUTZ-ASSEKURANZ.eu

Artykuł 30 CMR stanowi:

„(1) Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeśli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia, albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne - domniemywa się, jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia przewidziane wyżej powinny być dokonane na piśmie, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.

(2) Jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych.

(3) Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

(4) Dnia dostawy lub - zależnie od przypadku - dnia sprawdzenia towaru albo dnia jego postawienia do dyspozycji nie wlicza się do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.

(5) Przewoźnik i odbiorca powinni udzielać sobie wzajemnie wszelkich możliwych ułatwień przy dokonywaniu potrzebnych sprawdzeń i ustaleń.“

Artykuł 30 CMR: „druga strona” artykułu 8 CMR

Szkody widoczne

W pierwszej kolejności trzeba rozróżnić szkody widoczne i niewidoczne. Już samo wyrażenie „widoczny” mówi nam, że nie chodzi tu o szkody ukryte. Widoczny charakter szkody nie ogranicza się przy tym jedynie do percepcji wzrokowej, lecz odnosi się do wszystkich narzędzi zmysłów. A zatem karton może być z zewnątrz nieuszkodzony, ale wydzielać nieprzyjemny zapach, ponieważ w jego wnętrzu stłuczona została fiolka z jakimś płynem lub gazem. Požadane jest także użycie narzędzi słuchu, gdy przykładowo we wnętrzu nieuszkodzonego z zewnątrz pojemnika brzęczą kawałki szkła. Zmysł smaku będzie raczej rzadko przydatny, zwłaszcza że brak jest jakiegokolwiek postanowienia nakazującego otwarcie opakowania w momencie wydania przesyłki. Wreszcie zmysł dotyku może pomóc zauważyć, że we wnętrzu kartonu – np. przy unosze-

niu go do góry lub przewracaniu na bok – coś się porusza lub przesuwają, chociaż tego nie słysząc, albo też, że waga kartonu w rzeczywistości może nie zgadzać się z masą podaną w liście przewozowym/specyfikacji ładunku, z czego można wnioskować, że w kartonie zewnętrznym znajdują się być może puste opakowania i, co za tym idzie, należy przyjąć, że mamy tu do czynienia z różnicą w masie lub częściową utratą ładunku.

W przypadku szkód widocznych zastrzeżenia należy zgłosić w momencie wydania towaru, albo w formie pisemnej, wpisując je do listu przewozowego, bądź wysyłając natychmiast odpowiedni telegram, telex, faks lub email do przewoźnika, albo zgłaszając je telefonicznie w biurze przewoźnika lub ustnie jego kierowcy. Należy jednak przy tym zauważyć, że w przypadku ustnego lub telefonicznego zgłaszania zastrzeżeń mogą pojawić się trudności w przedstawieniu dowodów, dlatego wpis w liście przewozowym jest zawsze najbardziej bezproblemową procedurą.

Szkody niewidoczne

Zgodnie z artykułem 30 ust. 1 CMR szkody niewidoczne należy zgłosić w terminie siedmiu dni, przy czym nie wlicza się w to niedziel i dni świątecznych. Wysłanie pisemnego zastrzeżenia jest równoznaczne z zachowaniem terminu składania reklamacji. Można tego dokonać za pomocą telegra-

mu, telefaksu, faksu lub poczty elektronicznej, przy czym ze względów dowodowych najbezpieczniejszą formą jest list ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru.

Jak już wyjaśnialiśmy przy okazji omawiania artykułu 8 Konwencji CMR, sama tylko adnotacja „przyjęto z zastrzeżeniem”, i to jeszcze w formie rutynowo postawionego stempla, jest nieważna z mocy prawa nawet w zakresie stosowania art. 30 CMR. Decydujące jest to, aby zgłaszane zastrzeżenie nie pozostało niesprecyzowane, lecz by zostało odpowiednio uzasadnione, np.: „dwa kartony z zewnątrz zawilgocone”, „jeden karton z dużymi wgnieceniami na dwóch rogach”, albo „w trzech kartonach są dziury (od wózka widłowego?)“.

Artykuł 30 ust. 5 CMR przewiduje, że odbiorca i przewoźnik mają obowiązek wzajemnie ułatwiać stwierdzenie szkody. Jeżeli odbiorca utrudnia te czynności, to zaleca się przewoźnikowi dla celów dowodowych poczynienie odpowiedniej adnotacji w liście przewozowym. Jeżeli przewoźnik i odbiorca razem bez wzajemnych utrudnień stwierdzą fakt powstania szkody, a wykryte szkody widoczne zostaną odnotowane w liście przewozowym, wówczas oznacza to, że do takiego rezultatu strony doszły wspólnie i nie ma wtedy możliwości jego zakwestionowania. Powyższe nie dotyczy jednak szkód niewidocznych, ponieważ odbiorca może je reklamować w terminie siedmiu dni.

Jeżeli odbiorca przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, to zgodnie z zasadami rozkładania ciężaru dowodu, zawartymi w artykule 30 (19) CMR, domniemywa się, że odbiorca przyjął towar w takim stanie, w jakim jest to opisane w liście przewozowym. Jeżeli zatem list przewozowy nie zawiera żadnych adnotacji, to na podstawie art. 9 CMR przyjmuje się, że towar został wydany odbiorcy w całości i w stanie nieuszkodzonym. Jednakże odbiorca – w przypadku, gdy ciężar dowodu spoczywa w całości na nim – może to domniemanie obalić, jeżeli obydwie strony nie dokonają wspólnie stwierdzenia widocznych szkód. W przypadku szkód niewidocznych, które odbiorca, zgłaszając zastrzeżenia, reklamuje w późniejszym czasie, musi on udowodnić, że szkoda powstała jeszcze w okresie sprawowania przez

przewoźnika pieczy nad przesyłką, a nie dopiero po jej wydaniu.

Podsumowanie: Dokładne, wspólne sprawdzenie towaru w momencie jego wydania, a także wspólne, wzajemnie nieutrudniane stwierdzenie szkody przez odbiorcę i przewoźnika oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, natychmiastowe odnotowanie stwierdzonych szkód w liście przewozowym, w wielu przypadkach zaoszczędzi późniejszych sporów i nie popsuje relacji biznesowych. Tak samo wskazane jest odpowiednio staranne sprawdzenie towaru przez przewoźnika w momencie przyjmowania go do przewozu (porównaj artykuły 8 i 9 CMR).

Należy zachować termin 21 dni!

Artykuł 30 ust. 3 CMR zawiera pewne postanowienie, które jest niebezpieczne również dla przewoźnika. Roszczenia z tytułu opóźnienia dostawy przypadają bowiem wówczas, gdy w ciągu 21 dni od wydania towaru nie zostaną zgłoszone na piśmie jakiejkolwiek zastrzeżenia. Dotyczy to nawet przypadku złego zamiaru i rażącego niedbalstwa, ponieważ regulacja ta nie znajduje się w rozdziale IV Konwencji CMR, do którego odnosi się artykuł 29 CMR, lecz w rozdziale V. Z jednej strony jest to wygodne dla przewoźnika, z drugiej jednak może być niebezpieczne, jeżeli do wykonania przewozu zatrudnia on podwykonawcę, za którego ponosi przecież odpowiedzialność w myśl artykułu 3 CMR. Jeżeli bowiem osoba uprawniona do złożenia reklamacji zgłosi zastrzeżenie przewoźnikowi głównemu dopiero w dwudziestym pierwszym dniu, a przewoźnik główny nie złoży reklamacji swojemu podwykonawcy niezwłocznie, lecz np. dopiero dwa dni później, to tym samym przepadają ewentualne roszczenia regresowe przewoźnika głównego w stosunku do przewoźnika-podwykonawcy, ponieważ przewoźnik główny nie wniósł zastrzeżenia w terminie 21 dni. Po raz kolejny pokazuje to jak ważne jest korzystanie z usług maklera-specjalisty, takiego jak firma Lutz Assekuranz, który likwidując szkodę czuwa nad zachowaniem odpowiednich terminów.

Zespół firmy LUTZ życzy wszystkim czytelnikom Wesołych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku. Również



Praktyczne wskazówki

- **Szkody widoczne to takie szkody, które można stwierdzić bez otwierania opakowania przy pomocy któregoś z narzędzi zmysłów człowieka.**
- **Szkody widoczne należy reklamować w momencie wydania towaru, przy czym skuteczne są również zastrzeżenia zgłaszane ustnie.**
- **Szkody niewidoczne muszą zostać zgłoszone na piśmie w terminie siedmiu dni.**
- **Wspólne stwierdzenie szkód widocznych jest niepodważalne.**
- **Niezgłoszenie zastrzeżenia skutkuje możliwym do podważenia domniemaniem, że dostawę towaru wykonano zgodnie z listem przewozowym.**
- **Niedochowanie terminu 21 dni w przypadku zastrzeżeń związanych z opóźnieniem dostawy prowadzi do utraty roszczenia, a w przypadku korzystania z usług przewoźników-podwykonawców jest szczególnie ryzykowne.**

w 2024 roku będziemy chętnie służyć Państwu pomocą w kwestiach dotyczących Konwencji CMR i będzie nam bardzo miło, jeśli zwrócą się Państwo do nas i w nowym roku będziemy mogli ze sobą współpracować. Niech nadchodzące Święta Bożego Narodzenia będą dla Państwa radosnym czasem spędzonym w kręgu rodziny! ■

www.lutz-assekuranz.eu

USB

Niewinne wyglądające gniazda USB w autobusach mogą być groźne dla użytkowników. Chodzi o potencjalną możliwość ataku hakerskiego. Gniazda mogą służyć do transmisji danych, a to oznacza, że cyberprzestępcy mogliby włamać się do telefonu czy tabletu pasażera i wykraść jego dane lub uzyskać dostęp do aplikacji. Sprawą zainteresował się między innymi Rzecznik Praw Obywatelskich. Wysłał zapytanie do Ministerstwa Cyfryzacji, czy przed tego typu atakami są chronione rządowe aplikacje, na przykład mObywatel.

Ładowarki BMW niszczą smartfony

Użytkownicy indukcyjnych ładowarek BMW zgłaszają problemy z ich działaniem. Okazuje się, że ładowanie nimi telefonu iPhone 15 może zakończyć się awarią smartfonu. W uszkodzonych iPhonach przestaje działać płatność zbliżeniowa, pojawiają się problemy z oprogramowaniem. Czasem awarie są na tyle poważne, że urządzenia nie da się naprawić. Sprawa dotyczy też ładowarek w Toyocie Suprze, ponieważ ten samochód został stworzony przez Japończyków wspólnie z BMW i posiada tę samą ładowarkę.

Niebezpieczne kolory

Kolor samochodu może decydować o jego bogatszej „wypadkowej” historii. Firma Carvertical przeanalizowała historię szkód samochodów pod kątem ich koloru. Okazuje się, że najczęściej poważne wypadki mają samochody w kolorze żółtym i czerwonym. Generalnie zasada jest taka, że im bardziej krzykliwy kolor, tym większe ryzyko kolizji. Jest to spowodowane charakterem kierowców. Ci odważniejsi i jeżdżący brawurowo wybierają bardziej ekstrawagantkie kolory. Kierowcy spokojniejsi wolą samochody w bardziej stonowanych barwach.



52 miliony dolarów za auto z lat 60.



Ferrari za miliony

Jeśli jakiś samochód z lat 60. sprzedaje się za kosmiczne pieniądze, to przeważnie jest to Ferrari. Tym razem na licytacji padła kolejna ogromna kwota. Ferrari 250 GTO z 1962 roku sprzedano za 52 miliony dolarów, czyli równowartość 214 milionów złotych. Auto jest jednym z 34 wyprodukowanych egzemplarzy, ale tylko tym konkretnym egzemplarzem zespół Ferrari ścigał się na torach. Kwota jaką zapłacono za włoskie super auto jest astronomiczna, ale nie rekordowa. W 2022 roku rekordowe 600 milionów złotych zapłacono za Mercedesa 300 SLR Uhlenhaut.



Paliwo gorsze

Jakość paliwa na stacjach spadła. Od początku roku do końca września Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta wykrył na stacjach benzynowych o połowę więcej nieprawidłowości w składzie paliwa niż rok wcześniej. Przebadano 1446 próbek benzyny i oleju napędowego, w 25 przypadkach próbki nie spełniały norm. Częściej problemy dotyczyły oleju napędowego, rzadziej benzyny.



Rekord na wstecznym

Chorwacki hiper samochód na prąd Rimac Nevera pobił rekord Guinnessa. Rozpędził się do rekordowych 275 km/h jadąc na wstecznym. Do tej pory ekstremalny wóz z Chorwacji pobił 24 rekordy w różnych kategoriach. Nevera ma 2000 koni mechanicznych, bardzo lekki układ napędowy i zaawansowaną aerodynamikę. Jednym z wcześniejszych wyczynów tego auta jest pobicie rekordu w najszybszej jeździe do przodu. To jedyny elektryk, który dobił do 412 km/h.

Luksusowe lepiej

Mimo poważnych podwyżek cen samochodów, z którymi mamy do czynienia od lat, segment samochodów luksusowych rośnie. Marki premium w pierwszych 10 miesiącach 2023 roku odnotowały 16 proc. wzrost sprzedaży. Październik był aż o 35 proc. lepszy niż ten sam miesiąc rok wcześniej. Najwięcej samochodów sprzedawało Audi, niewiele gorzej spisało się BMW, a na trzecim miejscu znalazł się Mercedes. Jeśli weźmiemy pod uwagę konkretne modele aut, to hitem okazało się Volvo XC60, po nim było BMW serii 3 i Audi Q3.



Zakaz sprzedaży Cybertrucka

Długo oczekiwany pickup Tesli, czyli model Cybertruck, będzie objęty zakazem sprzedaży. Obecnie na nowy model czekają 2 miliony osób, w umowie sprzedaży Tesli znajdzie się zapis, który uniemożliwi odsprzedaż samochodu. To zabezpieczenie przed spekulantami, którzy mogliby wykorzystać wielki popyt na samochód, zajmować miejsca w kolejkach i zarabiać na sprzedaży aut z wielkim zyskiem. Cybertrucka nie będzie można odsprzedać przynajmniej przez rok. Kara za złamanie umowy to nawet 50 000 dolarów.



Kangoo pod górą Fuji



Kiedy dostałem zaproszenie na wyjazd do Japonii na zlot Renault Kangoo byłem, delikatnie mówiąc, zaskoczony. Nie spodziewałem się, że ten kombi jest tam w ogóle sprzedawany. Tymczasem okazało się, że „Kangoo Jamboree” to największy zlot tego auta na świecie.

Kacper Jeneralski

Pierwszy zlot odbył się w 2009 roku i wzięło w nim udział około 300 aut. Teraz liczba uczestniczących samochodów przekracza 1500 i jest ograniczana przez organizatorów ze względu na brak przestrzeni. Impreza organizowana przez Renault odbywa się nad jeziorem Yamanakako, które znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie góry Fuji.

Auta pod liniijkę

Górę widać, jeśli nie pada, niestety tym razem było sporo chmur. Dlatego ten darzony przez Japończyków specjalnym uczuciem czynny wulkan pokazywał się tylko chwilami. Miejsce zlotu oddalone jest o dwie godziny drogi od Tokio i jest bardzo lubianym celem weekendowych wypadów Japończyków. Ci bardziej zamożni mają tu swoje letnie domy, a ci z mniejszym budżetem masowo biwakują przy brzegu jeziora. Co ciekawe, po jeziorze można pływać na skuterach wodnych, ale nie wolno się w nim kąpać. Na miejscu byłem o 6:00 rano, plac był już w dużym stopniu wypełniony i na miejsce dojeżdżały kolejne samochody. W okolicznych hotelach

dzień wcześniej można był spotkać wielu uczestników zlotu, którzy przyjechali tam już w piątek. Mimo nienajlepszej pogody wielu mieszkało też w namiotach. Sceneria jest piękna.

Na zlocie można zobaczyć seryjne samochody, ale też poprzerażane przez swoich właścicieli. Popularne są duże, zbudowane z rurek bagażniki dachowe, kolorowe felgi, dodatkowe oświetlenie. Widziałem samochody uterenowione, ale też obniżone, stuningowane w japońskim stylu JDM. Największą moją uwagę przykuło Kangoo obecnej generacji, które właściciel przerobił na wyprawowe. To krzyżówka kampera z terenówką, z bagażnikiem dachowym, łóżkiem w środku, kempingowym wyposażeniem i terenowymi oponami.

Impreza trwa jeden dzień. Na miejscu oprócz rzędów poustawianych jak od linijki samochodów jest sporo atrakcji. Na znajdującej się obok placu scenie odbywają się występy muzyczne, prezentacje specjalnych wersji Kangoo. Jest sporo mobilnych punktów gastronomicznych. Widziałem pokaz malarstwa na żywo, lokalni artyści i influencerzy stworzyli malunek przedstawiający Kangoo na tle góry Fuji. Poza tym jest targowisko, dość osobliwe.

Miłośnicy psów

Na tym swoistym bazarze widać, że Kangoo kupowane jest tam jak u nas przez drobnych przedsiębiorców. Część alejek między parkującymi Renault zamieniło się właśnie w targ. Każdy uczestnik zlotu wystawiał to czym handluje, co produkuje. Od miodu przez sprzęt biwakowy, rękodzieło, na ubrankach dla psów kończąc. Te ubranka wymieniam nieprzypadkowo, bo Japończycy kochają psy, których na zlocie było bardzo dużo. Czworonogi traktowane są przez nich wyjątkowo ciepło, są tam chyba jeszcze bardziej kochane niż u nas. Oczywiście na miejsce przyjechały też rodziny z dziećmi, charakter całej imprezy był bardzo rodzinny.

Konkurencja zaczęła oferować podobne auta później. Kangoo już swojego kawałka tortu nie oddało. Dziś jest najlepiej sprzedającym się modelem Renault i stanowi w zależności od roku nawet do 30% sprzedaży tej marki.





Dlaczego Japończycy pokochali Kangoo? Pytałem o to uczestników zlotu. Twierdzą, że samochód jest ładny, a w zasadzie ma miłe oblicze i powoduje uśmiech na twarzach innych kierowców. To ciekawe, bo poznałem wielu polskich użytkowników tego auta, jego bardzo zadowolonych posiadaczy i żaden nie stawał na pierwszym miejscu urody tego modelu. Uczestnicy zlotu pod Fuji poza tym chwalili inne cechy auta. Jego prowadzenie za to, że jest zwinne, miękkie i komfortowe. Dopiero na trzecim miejscu w mo-

im amatorskim badaniu opinii publicznej znajdowała się uniwersalna natura Kangoo. Obecni na miejscu Francuzi z japońskiego oddziału Renault zwrócili uwagę na jeszcze jeden detal. Kiedy samochód był tam wprowadzany do sprzedaży w 2002 roku, był jedynym tego typu autem na rynku.

Renault jak „Key Car”

Konkurencja zaczęła oferować podobne auta później. Kangoo już swojego kawałka tortu nie oddało.

Dziś jest najlepiej sprzedającym się modelem Renault i stanowi w zależności od roku nawet do 30 proc. sprzedaży tej marki. Specjalnie na japoński rynek przygotowywane są limitowane wersje tego auta. Oferowana jest też poszerzona paleta kolorów, często bardzo nietypowych. Poza Kangoo Japończycy chętnie wybierają mocne hatchbacki Renault, takie jak Megane RS i Clio RS.

Może być jeszcze jeden powód, dla którego Kangoo jest popularne w Kraju Kwitnącej Wiśni. To podobieństwo tego auta do „Key Carów”. Są to przypominające pudełka mini samochody, dla których stworzono specjalne przepisy. Z uwagi na wszechobecny ścisk w Japonii – zwłaszcza w miastach – zanim kupi się samochód trzeba udowodnić, że ma się go gdzie parkować. W przeciwnym razie kupno samochodu jest niemożliwe. „Key Cary” są z tego obowiązku zwolnione i płaci się za nie mniejsze podatki. Te auta mają mniejsze wymiary, małe doładowane silniki o pojemność 660 i dyskusyjną urodę. Kangoo do tej kategorii się nie zalicza, ale ma nieco podobne kształty i charakter. Nawet jeśli moja teoria jest błędna, to jedno na pewno się zgadza. Francuski kombiwan jest dla Japończyków tak egzotyczny jak cała Japonia dla nas. ■



Zyskaj

2 miesiące

korzystania z Teleroute za darmo!

Rozpakuj swój prezent już teraz!

Przewoźniku, oszczędzaj pieniądze, korzystaj z naszych usług i wjedź w 2024 rok z **nowymi zleceniami**.

Już dziś zarejestruj się na naszej giełdzie transportowej i zyskaj 2 miesiące ZA DARMO*.



Wiarygodne oferty

Łatwa w obsłudze platforma Teleroute zawiera oferty z **pierwszej ręki** od sprawdzonych, firm, które możesz znaleźć wyłącznie na niej.



Silna społeczność

Współpracuj z zweryfikowanymi lokalnymi i międzynarodowymi zleceniodawcami, którzy są zarejestrowani na Teleroute.



Bezpieczeństwo płatności

Przyjmij wszystkie oferty transportowe ze 100% pewnością otrzymania zapłaty dzięki Gwarancji Płatności. Działa ona jak tarcza finansowa i chroni Cię przed ryzykiem niezapłaconych faktur.

*Oferta ograniczona czasowo. Promocja obowiązuje do 31.12.2023. Rabat dotyczy nowych subskrypcji. Nie dotyczy odnowień. Nie łączy się z innymi promocjami. Pakiet startowy nie jest w niej uwzględniony. Nie dotyczy firm posiadających flotę pojazdów do 3,5 tony.





Nowy eActros 600.

CHARGED TO CHANGE.

W pełni elektryczny, zrównoważony i bardziej opłacalny
niż kiedykolwiek wcześniej.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

