

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Mandaty za granicą 28

Perspektywa dwudziestolecia 6

Kolejka po gaz 56

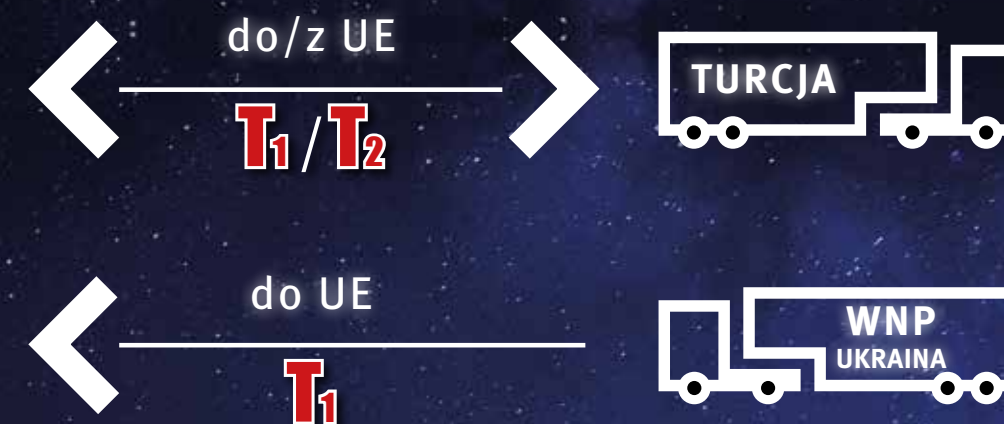
Czysta jakość 64

GWARANCJE CELNE

KONKURENCYJNA CENA DLA WSZYSTKICH

NOWOŚĆ w ZMPD

Odprawy tranzytowe



Zwiększ zysk
z Twoich tras
na timocom.pl

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Procedura T₁/T₂
Zespół ds. tranzytu
tel. 22 536 10 40, 32, 29
e-mail: transit@zmpd.pl
www.zmpd.pl



Tadeusz Wilk
Radca Prezesa ZMPD

Miecz Damoklesa

Nad polskimi przewoźnikami wisi niczym miecz Damoklesa Pakiet Mobilności. Jego dalsze procedowanie podejmie nowy skład Parlamentu Europejskiego. W najbliższych tygodniach poznamy układ sił w Parlamencie oraz skład personalny poszczególnych komisji, w tym Komisji Transportu i Turystyki (TRAN), która w pracach nad Pakietem Mobilności odgrywa kluczową rolę. Europostów oraz przedstawicieli branży transportu

drogowego w Brukseli, w tym ZMPD, czeka gorący okres i to nie przez upały, a nawet pracy. Pojawią się w ławach poselskich nowe osoby. Jest pewne, że zarówno zwolennicy Pakietu, jak i jego przeciwnicy będą przekonywać wybranych po raz pierwszy parlamentarzystów do swoich racji, aby w spodziewanych na wrzesień głosowaniach uzyskać przewagę. Walka o los branży nadal trwa.

Wyniki wyborów do PE 14

Nowy skład Parlamentu Europejskiego oznacza prawdopodobnie nowe koalicje. Nie jest jednak pewne, czy zmiany przełożą się na nowe podejście do Pakietu Mobilności.



Jak uczyć przyszłych kierowców? 44

Przedstawiciele ZMPD w ramach promocji zawodu kierowca-mechanik wzięli udział w Dniu Spedycji, zorganizowanym 27 maja przez Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego w Kaczkach Średnich.

Intermodal szansą dla wszystkich przewoźników 32

Brak jasnej i stabilnej polityki państwa oraz odpowiedniej infrastruktury, to największe bolączki związane z przewozami intermodalnymi w naszym kraju.

Na dalekie trasy 72

Czy jazda super samochodem na co dzień jest możliwa? Tak, ale tylko jeśli ma się solidnie wprawione plomby. McLaren GT udowadnia, że to powiedzenie nie jest prawdą.



Słoweńskie holowanie 24

Stosowane w Słowenii wymuszenia drakońskich cen za holowanie samochodów nabierają masowego charakteru.

Granice cierpliwości 30

Problem uciążliwych kolejek na granicy z Białorusią był głównym tematem spotkania na terminalu w Koroszczynie przedstawicieli ZMPD oraz reprezentantów Służby Celnej i Izby Administracji Skarbowej w Lublinie.

Perspektywa dwudziestolecia	6
Trzydzieści lat minęło jak jeden dzień...	10
Wyniki wyborów do PE: perspektywa branży	14
Pakiet Mobilności: reaktywacja po wyborach	16
Fotomorgana. Komiks TAK, wypaczenia NIE	18
Łupią na słoweńskich drogach	24
Mandaty za granicą	28
Granice cierpliwości	30
Intermodal szansą dla wszystkich przewoźników	32
Ćwierć wieku Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych	34
„Europe is our place”. Przewoźnicy świętują 15 lat w UE	36
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	38
Jak uczyć przyszłych kierowców?	44
Bezpieczniej i taniej	46
Nowości grupy Volvo	48
Na targach transportu i logistyki w Monachium	50
Więcej przewieźć mniejszym kosztem	52
Kolejka po gaz	56
Duża obwodnica Warszawy	62
Czysta jakość	64
Odpowiedzialność przewoźnika	66
Nie czytaj zlecenia, szkoda czasu!	68
Na dalekie trasy	72



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

Ogłoszenia reklamy i prenumerata:
Dorota Grabczyńska-Pazik
e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

Redaguje kolegium:
Robert Przybylski – redaktor naczelny,
Anna Brzezińska-Rybacka, Anna Wrona,
Piotr Gawętczyk, Sławomir Jeneralski,
Tadeusz Wilk

Współpracują:
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko,
Piotr Mikiel, Piotr Szymański

Perspektywa dwudziestolecia



Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim wspomina dwadzieścia lat pracy dla Zrzeszenia i wskazuje na nowe wyzwania dla branży międzynarodowego transportu drogowego.

■ **Jak to: „na chwilę”?**

Miałem dobrze rozwijającą się firmę transportu międzynarodowego, kredyt, który musiałem spłacić i choć na Zgromadzeniu dostałem w wyborach do Zarządu największą liczbę głosów, nie pragnąłem poświęcać się całkowicie Zrzeszeniu. Potrzebowała mnie firma, rodzina i sądziłem, że jako zwykły członek Zarządu będę mógł łatwiej znaleźć czas także dla spraw prywatnych.

■ **Zatem co się stało, że zaledwie po trzech dniach musiał pan zrewidować swoje plany?**

Członkowie ZMPD wybrali w maju na zebraniu ogólnym siedem osób do Zarządu. Prowadzący Zgromadzenie Edmund Kuc ustalił termin pierwszego posiedzenia Zarządu na 21 maja. Statut mówił, że Zarząd konstituuje się, czyli przydziela funkcje poszczególnym członkom. Przewidywaliśmy, że prezesem zostanie Wojciech Sienicki, który zebrał spore doświadczenie zasiadając we władzach ZMPD przez dwie ka-

dencje. Jako sekretarza generalnego widzieliśmy Romana Buksińskiego, który wiele lat piastował tę funkcję i zapewniłby ciągłość pracy Zrzeszenia. Było to o tyle ważne, że tworzyliśmy pierwszy Zarząd, w którym większość mieli prywatni przewoźnicy.

■ **Ale pan także miał doświadczenie z pracy we władzach ZMPD...**

Jedną, 3-letnią kadencję pracowałem społecznie w Radzie ZMPD i została ona przedłużona jeszcze o rok. Jednak intensywność pracy Rady i Zarządu jest bardzo różna, wobec tego Wojciech Sienicki miał znacznie więcej atutów, aby zostać prezesem.

■ **Wróćmy zatem do 1 czerwca i tego, co się wtedy działo.**

Zanim nastał ten dzień, prowadziliśmy konsultacje jak zbudować Zarząd. Problemem był brak chętnych na funkcję skarbnika. Nie mogliśmy przydzielić obowiązków i ostatecznie Wojciech Sienicki zgodził się zostać skarbnikiem, Janusz Łacny, którego wcześniej nie znałem, został pre-

zesem, Tadeusz Kociuk wiceprezesem, a ja sekretarzem generalnym.

■ **A więc wszystko poszło jak po maśle.**

Niezupełnie, o mały włos, a nie pojawiłbym się na pierwszym posiedzeniu Zarządu. Odbywało się ono w nowej siedzibie ZMPD przy al. Jana Pawła II. Zrzeszenie funkcjonowało tam już pół roku, ale tego budynku nie znałem, bo posiedzenia Rady odbywały się w innych miejscach. Przyjechałem na parking i skorzystałem z wyjścia ewakuacyjnego znajdującego się tuż obok miejsca, na którym postawiłem samochód. Tu czekała mnie niespodzianka, bo drzwi się zatrzasnęły, a ja zostałem w ciemnym pomieszczeniu, pełnym pomazanych wapnem desek po budowie. W garniturze, z teczką w rękę, świecąc sobie ekranem komórki niepewnie szedłem ku wyjściu. Drugie drzwi też były zamknięte, ale na szczęście złapałem zasięg. Słaby, na jedną kreskę, ale dodzwoniłem się do Wojtka i poprosiłem o pomoc. Ubrudzony wapnem i spóźniony przyszedłem w końcu na inauguracyjne posiedzenie, na którym ukonstytuował się Zarząd.

Dotychczasowy sekretarz Roman Buksiński nie był zachwycony takim obrotem sprawy, bo gdy poprosiłem go o przekazanie mi biura i obowiązków, stwierdził, że tej czynności dokonał

na Zgromadzeniu Ogólnym Członków i dostał absolutorium i że od teraz za biuro i Zrzeszenie ja odpowiadam - to było wszystko. Na domiar złego dyrektor biura Ewa Chochlewicz poszła na kilkumiesięczny zaległy urlop. Zdałem sobie sprawę, jaki czeka mnie ogrom pracy. Musiałem przecież spełnić obietnice dane przewoźnikom i jednocześnie zbudować organizację, która przestanie zajmować się sama sobą, a skupi się na problemach przewoźników.

■ **Ale miał pan przynajmniej pracowników...**

Z których połowa nie miała do mnie zaufania, a reszta bała się zwolnień, które jakoby planowałem. Na szczęście Zarząd pozwolił na zatrudnienie dyrektora biura na czas nieobecności pani Chochlewicz, a ja zakasałem rękawy.

■ **Najpilniejszymi sprawami były niezamknięte procedury celne w Rosji i Niemczech?**

Skala tych spraw była trudna do wyobrażenia i sięgała dziesiątek milionów dolarów. Przedsiębiorcy pozbawieni samochodów bankrutowali, przekształcali firmy próbując ratować się przed konfiskatami. Rosjanie stosując areszt samochodów jako regulację zaległości celnych łamali wszelkie regulacje prawne. ZMPD musiało

podjąć się obrony polskich przedsiębiorców i tak rozpoczęła się ciężka robota. Jej celem było szybkie i ostateczne wyjaśnienie i pozamykanie spraw spornych. Do tego potrzebny był w ZMPD sprawny dział merytoryczny. Powołałem więc Departament Transportu i Departament TIR. Doprowadziłem też do nieformalnego spotkania z dyrektorem Smoleńskiej Izby Celnej, podczas którego zaproponowałem, że ZMPD będzie poręczać za przewoźników, a w zamian Rosjanie odstąpią od konfiskat taboru.

■ **O co dokładnie chodziło w tym porozumieniu?**

Jego idea polegała na zobowiązaniu polskich przewoźników do jak najszybszego wyjaśnienia zaległych spraw i udostępnienia wszystkich niezbędnych dokumentów, a rosyjskich władz do odstąpienia od konfiskat samochodów, ZMPD występowało tu jako poręczyciel. Rosjanie wiedzieli, że ZMPD jest wiarygodnym partnerem i porozumienie trafiło do Moskwy do zatwierdzenia przez Główny Urząd Cel. Na ostat-





nim etapie Rosja odmówiła akceptacji, ale wycofała się z konfiskat taboru.

■ Jak do tej działalności odniosło się IRU?

Skrytykowało nas za indywidualne działania. IRU stało na (słusznym zresztą) stanowisku, że problemy z zamknięciem karnetów są wewnętrzną sprawą rosyjską i nie akceptowało żadnych roszczeń. Wskazywało, że do nadużyć dochodziło na terenie urzędów celnych i z udziałem celników. Jednak IRU nie mogło zignorować porozumienia i musiało podjąć rozmowy na temat procedur i niezamkniętych karnetów TIR. W międzyczasie okazało się, że ZMPD ma niekompletną dokumentację i po jej uzupełnieniu wyjaśnialiśmy sprawę po sprawie rozbieżności i pozamykaliśmy kwestię roszczeń, chroniąc przewoźników przed upadłością. Wielu z nich nawet nie wie, że zajmowaliśmy się ich zobowiązaniami.

■ Kiedy to nastąpiło?

W 2006 roku sprawa została definitywnie zamknięta, gdy IRU podpisało z rosyjskim Głównym Urzędem Ceł porozumienie i wypłaciło kilka milionów dolarów na poczet roszczeń, zamykając ostatecznie całą sprawę. W ten sposób powtórnie nie otworzyliśmy rosyjski rynek dla polskich przedsiębiorców i był to nasz duży sukces.

■ Tyle samo pracy kosztowało rozwiązanie podobnych spraw w Niemczech?

Technika nadużyć była bliźniaczo podobna do rosyjskiej, z tym, że przewoźnicy, którzy przyjmowali transport produktów spożywczych, najczęściej do Hiszpanii, cieszyli się z dobrych stawek, czasem o 200-500 euro większych od standardowych, ale niestety nie byli świadomi, że muszą płacić cło i inne należności za wprowadzenie towaru na obszar celny

EWG. Jednak w przypadku niemieckich roszczeń Zarząd ZMPD już wcześniej zdecydował, wbrew zaleceniom IRU, aby samodzielnie bronić interesów przewoźników, zamiast uczestniczyć we wspólnej formule wyjaśniania roszczeń. Indywidualne zaskarżanie decyzji niemieckich urzędów celnych okazało się nieskuteczne. Sprawy przybrały zły obrót i postanowiliśmy zwrócić się do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Uznał on, że skoro towar nie dotarł na miejsce, to odpowiedzialność ponosi przewoźnik, a także gwarant.

■ Sytuacja bez wyjścia?

Skala zobowiązań wobec organizacji poręczającej była tak duża, że podmioty z całego łańcucha gwarancyjnego wycofały się z likwidacji zobowiązań. Zmusiło to IRU do znalezienia innego rozwiązania, co było bardzo trudne. Dopiero po kilku latach szwajcarski sąd uznał, że

grupa międzynarodowych ubezpieczycieli PFA (Premier Financial Alliance) zobowiązana jest pokryć szkodę.

W tej sytuacji rozpoczęliśmy walkę o uregulowanie roszczeń wobec polskich przewoźników. Ostatecznie ubezpieczyciel PFA przyjął nas, ale niestety spraw, które już trafiły do niemieckich sądów, nie można było wycofać.

■ Wspominał pan o wzroście znaczenia prywatnych przewoźników. Jak wyglądało przejście rynku od przedsiębiorstw państwowych?

Walczyliśmy o równouprawnienie prywatnych podmiotów z państwowymi, bo cały czas mieliśmy wrażenie, że administracja wspiera duże, państwowe firmy. Po 1990 roku nasze przedsiębiorstwa nie były chętnie dopuszczane do systemu TIR, musiały korzystać z zabezpieczeń zagra-



nicznych firm spedycyjnych stosujących wspólną procedurę tranzytową. Zarabiała na nas duże pieniądze, ale nie było innej drogi: my byliśmy mali i słabi. Nawet nie marzyliśmy o dostępie do zleceń z pierwszej ręki, zakupie nowych samochodów. Z czasem przewoźnicy budowali bazy, warsztaty, ambicją był magazyn pełen części zamiennych i oczywiście zdobycie wiecznych deficytowych zezwoleń.

Przez ostatnie 20 lat przeszły duże zmiany w otoczeniu prawnym. ZMPD w nich uczestniczyło, chroniąc żywotne interesy branży przed nieuzasadnionymi rozwiązaniami legislacyjnymi.

Dziś rynek jest inny. Często nie opłaca się utrzymywać własnego zaplecza technicznego, rozsądniej jest postawić na specjalizację: wykupić kontrakt serwisowy, rozliczanie czasu kierowcy powierzyć wyspecjalizowanej firmie podobnie jak księgowość, czy

prowadzenie BHP, a samemu poświęcić się zdobywaniu kontraktów.

■ Jak zmieniła się technika?

Choćby łączność: kierowca o dostarczeniu ładunku zawiadamiał bazę faksem. W kabinie zawsze miał mapy, a przed wyruszeniem [w trasę] musiał rozpisać sobie wszystkie zjazdy i kierunki. W głowie musiał mieć też całą siatkę europejskich autostrad, by nie pogubić się w drodze. Teraz dzięki łączom internetowym komunikacja z kierowcą prowadzona jest na bieżąco, a telematyka powszechnie stosowana. Nawigacja prowadzi kierowcę do celu jak po sznurku.

■ Pomimo upływu dwudziestu lat, przed branżą są nowe wyzwania, chyba nie mniejsze niż te z początków działalności?

Dzięki pracowitości przewoźników polskie firmy

zdobyły pozycję lidera na unijnym rynku przewozów międzynarodowych. Wywołało to reakcję przedsiębiorców innych krajów, że reagujących na konkurencję z naszej strony. Politycy sięgnęli po protekcjonizm, stąd m.in. MiLoG, Loi Macron, których celem jest wywołanie wzrostu kosztów działalności naszych firm transportowych. Pomimo naszych protestów doszło do przygotowania przez Komisję Europejską projektu Pakietu Mobilności, który wbrew deklaracjom sankcjonuje wymienione wcześniej regulacje krajowe. ZMPD stworzyło koalicję organizacji przewoźników z szesnastu krajów, które sprzeciwiają się wprowadzeniu Pakietu w zaproponowanej formie. Dzięki naszym wspólnym działaniom i protestom jest on odmienny od pierwotnego, ale nadal nie zadawala nas te zmiany.

■ Przewoźnicy narzekają na malejące marże.

Jak ten problem rozwiązać?

Aby utrzymać się na rynku, nie wystarczy mieć jedynie duży potencjał transportowy. Trzeba także umieć omijać pseudo pośredników handlujących zleceniami transportowymi. Potrzebne jest takie rozwiązanie, które pozwoliłoby zwiększyć marżę przewoźników, i zapewnić pełną jawność kosztów usługi pośrednictwa. Przewoźnicy muszą zwiększać zysk, aby poradzić sobie z zakupem coraz droższego taboru. Wiemy już, że wchodzą napędy alternatywne, które są znacznie droższe od dotychczasowych i od tego nie ma odwrotu. Musimy przekonać nasz rząd, aby udzielił naszej branży pomocy. Na te wyzwania musi przygotować się także polski transport, bo inaczej stanie się gospodarczym i społecznym balastem, zamiast być, jak dotychczas, jednym z kół zamachowych polskiej gospodarki.

Trzydzieści lat minęło jak jeden dzień...

Rok 1989 zapisał się nie tylko kontraktowymi wyborami, ale ustawą Wilczka, która dla podmiotów prywatnych otworzyła m.in. rynek przewozów międzynarodowych.



Opracował Robert Przybylski

Od trzydziestu lat polscy przedsiębiorcy rozwijają firmy przewozów międzynarodowych. Zaczynali bez kapitału, z kupionymi na kredyt używanymi samochodami, bez dostępu do karnetów TIR i zezwoleń. Ciężką pracą udało się im jednak zdobyć znaczną część europejskiego rynku przewozów drogowych. Przeżyjmy to jeszcze raz.

Wojciech Sienicki, spółka AWIK

Obchodzimy właśnie rocznicę 4 czerwca 1989 roku. W tym czasie planowałem dwie sprawy: ślub (zre-

alizowany 17 czerwca) i rozpoczęcie własnej działalności transportowej właśnie zakupionymi w Danii dwoma używanymi (a raczej zużytymi) ciągnikami siodłowymi Renault. Samochody miały po około 10 lat i kosztowały od 10 do 12 000 marek zachodnioniemieckich, czyli po około 5-6 tys. euro na dzisiejsze pieniądze.

W kilka dni po ślubie zwoziłem się z pracy i wraz z kolegami Krzysztofem Gosiem i Leszkiem Jankowskim przystąpiliśmy do przygotowania naszych pojazdów do eksploatacji. Już 7 sierpnia wyruszyliśmy w pierwszą trasę na zlecenie bremeńskiej firmy spedycyjnej BDS, dzięki której rozpoczęło działalność transportową wielu kolegów z okolic Błonia, gdzie mieściła się nasza firma AWIK sp. z o.o. Potem poszło już szybko... W dniu powołania rządu Ma-

zowieckiego rozładowywaliśmy się w Iławie, a w dniu wyboru Wojciecha Jaruzelskiego na prezydenta Polski odpoczywaliśmy przed załadunkiem w Hamburgu, na wtedy powszechnie znanym „Autohof Hamburg”.

To były ciekawe czasy. Początkowo nie mieliśmy pojęcia o dokumentach, ubezpieczeniach, stawkach ubezpieczeniowych, zezwoleniach i przepisach celnych. Aby zatankować paliwo w NRD trzeba było mieć bony paliwowe, a dyskusje z ich celnikami i pogranicznikami na temat sumy „nielegalnie” posiadanych marek wschodnioniemieckich były „i śmieszne, i straszne”. Pierwsze frachty brałszy po 0,5 marki zachodniej, co było w tych czasach niezłą stawką. Ale uczyliśmy i rozwijaliśmy się szybko i już po 6 miesiącach dysponowali-

śmy ośmioma ciągnikami siodłowymi i jedną naczepą kupioną na przetargu w Pekaes Błonie, nawiązaliśmy kontakty z duńską spedycją CJ Transport, aby po około roku założyć z nią firmę Joint-venture pod nazwą CJ International.

I tak aż do dzisiaj: frachty, kursy, koszty, przychody, paliwo, opony, kierowcy, kłopoty i radości. Mimo wszystko: fajnie być przewoźnikiem.

Zbigniew Litwiniak, spółka Zespół Kaskaderów Auto-Moto-Rodeo

Transport międzynarodowy rozpocząłem już w 1986 roku, jako przewoźny na rachunek własny. Odkupiłem lawetę z Pekaes Błonie (starego Fiata) i jeździłem po „demoludach” z występami kaskaderów samochodowych. Nawet dwukrotnie, po pół roku, byliśmy w Rosji, zapuszczając się w okolice Kaukazu do Machaczkały, w pobliżu Groznego.

Po 1989 roku rozpocząłem przewozy na wynajem. Polacy zaczęli masowo sprowadzać z Europy Zachodniej samochody osobowe i transportowali je przeważnie na kołach, bo mało kto miał lawetę, a takich dużych jak moja, na której mieściło się 8-9 aut, nie było wcale. Dziennie miałem po 10 telefonów z ofertą ładunku i mogłem w nich przebierać, bo w tygodniu byłem w stanie wykonać jeden-dwa kursy. Pracę utrudniały kolejki na granicach, na szczęście kierowców miałem ze Szczecina, którzy mieli blisko do Świecka lub Kołbaskowa.

Wtedy było przewoźnikom łatwiej, konkurencja była mniejsza, zdecydowanie niższe niż dziś koszty (paliwo było znacznie tańsze), nie było najmniejszych problemów ze znalezieniem kierowców. Ale brakowało zezwoleń, do wjazdu do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Unia Europejska powstała w 1993 roku) potrzebne były zezwolenia, przede wszystkim niemieckie, duży popyt był także na francuskie. Kłopot był także ze zdobyciem zezwoleń rosyjskich.

Z czasem zaczęły wchodzić różne obostrzenia, np. czasu pracy kierowcy. Niemieckie służby sprawnie odczytywały tachografy, gdy funkcjonariusze niektórych polskich służb nie wiedzieli jak zabrać się do odczytu tarczki tachografu. Wzrosło bez-

pieczeństwo ruchu drogowego. Kiedyś kierowca ciężarówki zachowywał się na drodze jak panisko, nie ustępując kierowcom aut osobowych. Teraz zauważam na drogach obopólny szacunek, włączenie kierunkowskazu powoduje, że kierowca może włączyć się do ruchu.

Zaczynaliśmy od jednej lawety, a w okresie świetności firmy doszliśmy do dwudziestu. Teraz jestem na emeryturze i mam jeszcze 3 lawety.

Mirosław Kaczorowski, spółka Tramex

Dla mnie 1 czerwca 1989 roku to była nadzieja na lepsze jutro. Firmę przewozową miałem od 1982 roku, a koncesje dostawało się na województwo zamieszkania i sąsiednie. Bez przerwy łapali mnie społeczni inspektorzy gospodarki samochodowej i kierowali sprawy na kolegium. Państwo ścigało mnie za pracę. Dopiero od 1989 roku czuło się odwilż i kolegia przestały się tym zajmować.

Przedsiębiorca mógł mieć tylko jedną ciężarówkę, tymczasem popyt na przewozy cementu luzem był tak duży, że na jedną wyrejestrowaną wpisywałem dwie, za co ścigał mnie kierownik wydziału komunikacji powiatowej rady narodowej.

Nastanie Balcerowicza oznaczało wstrząs dla kredytobiorców. Ja miałem kredyt na używane Volvo F12 i było bardzo drogo. Na szczęście miałem już sześć cementowozów, na które było duże obłożenie i przetrwałem ten najgorszy okres.

Zacząłem jeździć za granicę w 1990 roku dla bremeńskiej spedycji BDS, głównie pod zabezpieczeniem T1. Pamiętam horror z zezwoleniami. Były najpierw dzielone przez ZMDP w biurze na VIII piętrze na Dworcu Zachodnim PKS. Sposób podziału był uznaniowy, a szczególnym utrapieniem było zdobycie zezwoleń austriackich. Bez nich trzeba było przejeżdżać ten kraj pociągiem, na który czasem trzeba było czekać kilka dni, bo połączenie miało małą przepustowość.

Podobnie niejasne zasady stosowano przy rozdziale zezwoleń CEMT. Takie zezwolenie to były duże pieniądze dla przewoźników i proponowałem, aby kupowali je na licytacji, bo byłoby to bardziej sprawiedliwe od uznaniowego rozdawnictwa.

Austriacy powiększyli liczbę zezwoleń dla firm, które miały ciężarówki Euro II, zwane „green lory”. Musiałem taką ciężarówkę kupić i w maju 1995 roku wyleasingowałem nowe Volvo. Koszt finansowania sięgnął 156 proc. ceny samochodu.

Utrudnieniem w pracy transportu byli też celnicy. Do tej pory przechodził mnie zimny dreszcz, gdy przypomniał sobie Urząd Celny w Cieszynie. To było państwo w państwie.

Tamten okres był czasem reglamentacji. Nawet liczba koncesji była ograniczona i kwitł handel nimi: kosztowały 50 tys. zł i sam kupiłem kilka naście z samochodami (najczęstsza praktyka) lub bez.

Odżyłem 1 maja 2004 roku, gdy Polska weszła do Unii Europejskiej i zniknęły liczne ograniczenia.

Bonifacy Sornat, spółka Trans Service

W 1990 roku już miałem Liaza z naczepą do przewozu cementu. W 1992 roku kupiłem używany ciągnik siodłowy MAN i pojechałem w pierwszy zagraniczny kurs: z tarcicą do Niemiec. Od kolejnego roku regularnie jeździłem za granicę i powiększyłem flotę o trzy używane samochody, które także sprowadziłem.

Po auta jeździliśmy do Francji moim fiatem 125p prosto z Polmozbytu. Samochody kupowaliśmy najtańsze.

Zachowania banków były bandyckie: za wszystko trzeba było płacić ciężkie pieniądze: za rozpatrzenie wniosku o kredyt, za każdą najmniejszą rzecz bank pobierał opłaty.

Problem był z przejechaniem Austrii, zezwoleń z tego kraju brakowało, ale dowiedziałem się, że za skorzystanie z pociągu przysługuje dodatkowe zezwolenie. Pojechałem do Wiednia na Tabor Strasse i dostałem je.

Gdy oddawałem zezwolenia w BOTM zrobiła się awantura. Usłyszałem od urzędników: „Jakim prawem! Kto pana upoważnił!” Oczywiście to oni powinni byli zadbać o zwiększenie liczby przynależnych nam zezwoleń, ale pewnie przeoczyli tę sprawę i mieli do przewoźnika pretensje, że upomniał się o należne mu prawo.

Nawet te dodatkowe zezwolenia nie starczały, na przejazd pociągiem czasem czekało się parę dni z bra-



ku wagonów. Natomiast przy zakupie samochodu Euro II (nazywanego „green lory”) zezwolenia można było łatwiej dostać i tak musiałem kupić nową ciężarówkę. Zdecydowałem się na MAN-a składanego w Poznaniu. Zapłaciłem 160 tys. zł przy kredycie oprocentowanym na 34 proc. Warunki były bardzo trudne, ale nie miałem wyjścia.

Utrudnienia czekały także na granicy, która była poważną barierą. Jeżeli samochód przyjechał na granicę o czternastej, to konieczna była dola dla celnika, bo inaczej nie chciał odprawić auta i przekazywał pracę następnej zmianie. Raz mój samochód czekał na odprawę 3 dni.

Wieżnie borykaliśmy się z brakiem kapitału. Dopiero w 1999 roku odczułem zmianę: zadzwonił do mnie opiekun z banku i zaproponował zmniejszenie odsetek z 29 na 20 proc. Na polski rynek bankowy weszła zagraniczna konkurencja i zmalał zarówno koszt pieniądza, jak i opłaty.

Robert Stepień, spółka Robert Stepień

Lata 1989 i 1990 wspominam źle z powodu szalejącej inflacji i bardzo wysokich odsetek wyznaczonych przez Balcerowicza. W 1989 roku zdobyłem historyczny kontrakt z Prefabet Kozienice i do jego obsługi kupiłem za kredyt (zadłużyłem się w banku) samochody z naczepami-cysternami. To był kamień milowy w historii mojej firmy,

ale przy morderczych odsetkach nie byłem w stanie spłacać kapitału, choć pracowałem dzień i noc oraz w soboty i w niedziele. Spłacałem tylko odsetki i żeby pozbyć się długu zapożyczyłem się po uszy u rodziny i znajomych. Najwyższe oprocentowanie sięgnęło w jednym miesiącu 92 proc. Wyliczyłem, że pieniędzy na paliwo starczy najwyżej na 3 miesiące, a później zamykam firmę. Jednak w kolejnym miesiącu odsetki zmalały, w następnym też. Napisałem do dyrektora Banku Rzemiosła w Radomiu podanie o prolongatę spłaty zadłużenia. Dyrektor przychylił się do niego i tak uratowałem firmę.

Na przełomie 1988 i 1989 roku zacząłem jeździć na Zachód. Miałem dwie zaprzyjaźnione spedycje: w Monachium i w Dortmundzie. Kursy miałem tylko Polska-Niemcy, ale marże były tak duże, że za jeden przejazd można było kupić Liaza. Wtedy za granicę jeździłem właśnie Liazem i Jelczem C620.

Choć rentowność przewozów była bardzo duża, to jednak firmę ustabilizowałem dopiero w 1993 roku, bo byłem bardzo zadłużony. Zacząłem spłacać kapitał i wyzwoliłem się z długów.

Choć tamten okres kosztował mnie dużo nerwów, to jednak z drugiej strony dał możliwości ambitnym, aby wykazali się i tworzyli nowe firmy. Jeździłem cały dzień, wieczorem wystawiałem fakturę i miałem pieniądze, które pozwalały utrzymać się na powierzchni, a z czasem też na rozwój.

Ówczesni państwowi monopolisci działali w swoich segmentach rynku i występowali w kontaktach z klientami z pozycji siły: bierz i płać.

Boli mnie, że polscy przewoźnicy nie mogą liczyć na pomoc organów państwa. Gdy 2 lata temu we Francji nieznani sprawcy pobili mi kierowcę, zniszczyli samochód i ładunek, przez 14 godzin nie mogłem dodzwonić się do konsulatu w Lyonie. Jedyłą pomocą był wynajęty na miejscu adwokat.

Andrzej Klimek, spółka Trak Międzynarodowy Transport Drogowy

Pod koniec lat 80. w Pekaes Błonie kupiłem używane Volvo F89, rocznik 1978 lub 1979. Volvo miało trzecią oś wleczoną z bliźniakami i twarde zawieszenie, samochód trzepał niemilosiernie. Dwuosową naczepę kupiłem - nie pamiętam dokładnie - w Transbudzie Gdańsk lub Gdynia.

W 1987 roku wykonałem nim mój pierwszy przewóz zagraniczny, do Niemiec. Samochód miał ponad 900 tys. km przebiegu, wymagał napraw, żona bardzo się bała, że z powodu awarii nie wrócę. A telefony były trudno dostępne, kart kredytowych nie było wcale. Musiałem kupić nowy sprzęt.

W 1989 roku za gotówkę (nie było leasingu ani oferty bankowej) kupiłem w Pol-Mot na ul. Stalingradzkiej ciągnik Liaz z naczepą „brandyską” (produkowane w czeskiej miejscowości Brandys) na dwunastu kołach. Była bardzo solidna i mogła brać chyba nawet ponad 30 ton ładunku, a ja wiozłem 3 tony butów z Nowotarskich Zakładów Przemysłu Skórzanego do Francji. Na powybijanej, betonowej drodze do Olszyny skakała pod tym małym obciążeniem jak piłka i jechało się bardzo źle. Wyprzedzał mnie holenderski zestaw na powietrznym zawieszeniu, którego kierowca prawie że nie czuł wstrząsów. Na przejściu w Olszynie pomiędzy betonowymi płytami rosła trawa, a w Zgorzelcu przejście graniczne było w mieście.

W kolejnych miesiącach dokupiłem jeszcze dwa Liazy. Kosztowały po 2 tys. dol., a płacić trzeba było szybko, bo ceny błyskawicznie rosły.

Dla znalezienia roboty nie trzeba było żadnych spedycji, zakłady obuw-

nicze w Nowym Targu potrzebowały transportu. Wywoziłem ich produkcję, a wracałem ze skórami, które ładowałem w Hamburgu. Wozilem towar pod karnetem TIR. Byłem jednym z pierwszych członków ZMPD.

W 1992 roku kupiłem pierwszy nowy samochód: MAN 19.372 z 3-osioową naczepą Zremb Wrocław. Miała aluminiowe burty i osie BPW, to była fajna naczepa, znacznie lepsza od brandyski.

Gdy w 1994 roku Austriacy kupili nowotarską fabrykę (Adidas), poważnie ruszyli z produkcją. Dla nich miałem 17 aut, w tym 7 busów. Obsługiwałem także zakłady w Wilnie i w Kownie.

Wczesne lata 90. przeżyłem bezboleśnie, bo nie miałem kredytów, podobnie jak kryzysowy 1998 rok. W 2008 roku, gdy uderzył kolejny kryzys, zniknęły zlecenia, firmy jeździły dokładając. Wołałem w takich warunkach odstawić na kołki sześć nowych, rocznych samochodów i poczekać na poprawę koniunktury, spłacając samochody.

ry, spłacając samochody.

Gdy poprawił się rynek, samochody ruszyły w trasę, kierowcy przyznali mi rację, bo samochody były nadal nowe, z małym przebiegiem i niezniszczone.

Jacek Borkowski, spółka JB Trans

Firma rozpoczęła działalność w 1988 roku. Rok wcześniej kupiłem na przetargu zużytego Stara 29, na innym przetargu zużyty silnik, skrzynię biegów i tylny most Stara 200 i sam wyremontowałem oraz złożyłem ten samochód. Ze Stara 29 została w nim tylko rama, skrzynia ładunkowa i szoferka.

Rok 1989 był dobry, jeżeli ktoś miał pieniądze, bo mógł tanio kupić np. samochody lub bazę. Zaczął się w kraju kryzys, zmalały przewozy i z kolegą założyłem hurtownię materiałów budowlanych, w której jeździł mój Star 29/200.

Atrakcyjnie wyglądały przewozy

międzynarodowe, do których Star się nie nadawał. W 1990 roku kupiłem na raty Liaza z 11-tonową, 3-osiową przyczepą. Nie było mnie stać na ciągnik siodłowy Liaz z naczepą, gdybym miał pieniądze, poszedłbym jak burza. W tamtych latach szalała inflacja i była tak duża, że gdy po 2,5 roku sprzedawałem tego Liaza, wziąłem za niego 3 razy więcej niż zapłaciłem.

Po 1990 roku państwa już znosiły wizy i pamiętam, że np. do Holandii jeszcze były potrzebne, ale na granicach nikt tego nie sprawdzał, więc jeździliśmy bez wiz. Kiepsko było z zezwoleniami, szczególnie niemieckimi, ale radziliśmy sobie.

W 1995 roku zacząłem jeździć na Rosję i ten kierunek obsługuję z przerwami do tej pory. Utrudnieniem są niejasne przepisy, funkcjonariusze Białorusi i Rosji czasem żądają na ten sam ładunek zezwoleń dwustronnych lub na kraje trzecie. Poza tym bardzo zmalały stawki i kursy na wschód tracą opłacalność.

reklama

NAPĘDZAMY TWÓJ BIZNES W EUROPIE

THE FUEL COMPANY



DWIE KARTY PALIWOWE - jedna umowa, jeden limit, jedna faktura

ZABEZPIECZENIE LIMITU - przez The Fuel Company

ZWROT PODATKU VAT I AKCYZY - miesięcznie, kwartalnie

OPLATY AUTOSTRADOWE/DROGOWE - UE w tym Polska (A1, A2, A4, Viatol)

24 000 STACJE W CAŁEJ EUROPIE

- Swobodne manewrowanie zestawu ciągnikowego
- Monitorowane parkingi, z infrastrukturą socjalną
- Szybki diesel, dystrybutory AdBlue

- Produkty sklepowe - akcesoria dla samochodów ciężarowych
- Wsparcie przeszkolonej załogi - w/g standardów gwarantujących bezpieczeństwo transakcji flotowej

Dla każdej umowy dedykowany polski opiekun dostępny 24h.

Kontakt: biuro@thefuelcompany.pl; centrala tel. 22 300 28 38; tel. kom. 502 022 030
The Fuel Company ul. Tytusa Chałubińskiego 9/2, 02-004 Warszawa

WWW.THEFUELCOMPANY.PL

Wyniki wyborów do PE: perspektywa branży

Nowy skład Parlamentu Europejskiego oznacza prawdopodobnie nowe koalicje. Nie jest jednak pewne, czy zmiany przełożą się na nowe podejście do Pakietu Mobilności.

Tadeusz Wilk

Wybory do Parlamentu Europejskiego, które odbyły się w ostatnim tygodniu maja 2019 r. (w Polsce w niedzielę 26 maja), przyniosły nowy układ sił w Parlamencie.

Zaskakująco wysoka była frekwencja, która przekroczyła 50 proc. uprawnionych do głosowania. Ostatnio tak wysoką frekwencję zanotowano w 1994 roku, jeszcze przed przystąpieniem Polski do UE. Można się spodziewać, że odwrócony został negatywny trend zmniejszającego się za-

interesowania Europejczyków wyborami do Parlamentu Europejskiego.

Zmiana układu sił

Tak jak się spodziewaliśmy, dotychczas dominujące EPP - Grupa Europejskiej Partii Ludowej/Chrześcijańscy Demokraci oraz S&D - Grupa Socjalistów i Demokratów straciły znaczną liczbę miejsc i wspólnie nie będą już miały większości.

EPP, do którego należy ponad 70 partii z całej UE (w tym PO i PSL), wprowadzi do PE 179 posłów. S&D zdobyło 153 miejsca. Łącznie te dwie grupy mają teraz 332 posłów, zatem do większości brakuje im 44 głosów.

Sytuacja może zmienić się w przypadku wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Zmniejszy się wówczas liczba posłów w Parlamencie z 751 do 705 i większość będzie stanowiło 353 posłów, a nie jak dotąd 376. 27 miejsc opuszczonych przez brytyjskich deputowanych zostanie rozdzielonych wśród czternastu krajów, z czego jedno przypadnie Polsce.

Przedstawiony układ sił ma istotne znaczenie dla składu przyszłego prezydium Parlamentu, a także wyboru szefa Komisji Europejskiej. PE odgrywa w nim bowiem kluczową rolę, polegającą na zatwierdzeniu lub odrzuceniu kandydata wskazanego przez Radę, a siła poszczególnych ugrupowań

ma niewątpliwie duże przełożenie na ostateczny wynik takiego głosowania.

Koalicje

Platforma Obywatelska należy do EPP, największego ugrupowania w Parlamencie, natomiast Prawo i Sprawiedliwość jest członkiem EKR. W związku z tym, że obie te partie występowały podczas wyborów w koalicjach, można się spodziewać, że poszczególni posłowie mogą przystąpić także do innych ugrupowań. Tak może się stać na przykład z posłami z SLD, którzy do tej pory występowali w Grupie S&D i zapewne tak będzie również w nowym Parlamencie.

Czy przynależność do poszczególnych ugrupowań ma znaczenie? Oczywiście ma, bowiem każde ugrupowanie analizuje i omawia proponowane zmiany prawa, a jego członkowie na forum Parlamentu na ogół prezentują wspólnie wypracowane stanowisko.

Stąd istotna jest zarówno grupa, do której posłowie przynależą, jak również jej liczebność, co wpływa na wyniki głosowań nad poszczególnymi rozwiązaniami prawnymi. Oczywiście będzie to miało przełożenie także na sprawy związane z transportem drogowym; cały czas czekamy na ostateczne stanowisko PE w kwestii Pakietu Mobilności.

Krajowy punkt widzenia

Jak pokazuje doświadczenie, w wielu głosowaniach nad partyjnymi górną biorą względy krajowe. Wtedy większą siłę przebicia mają posłowie z większych krajów. W przypadku Pakietu to niekoniecznie oznacza przyjęcie korzystnych rozwiązań dla polskiej branży transportu drogowego, co zresztą już pokazały kolejne głosowania. Można tylko mieć nadzieję, że nowo wybrani polscy posłowie będą mieli dużą moc oddziaływania w swoich ugrupowaniach na koleżanki i kolegów z innych krajów.



tych przez obywateli UE, polskie firmy międzynarodowego transportu drogowego będą musiały poczekać przynajmniej do drugiej połowy lipca, kiedy zaplanowane jest inauguracyjne posiedzenie nowego składu Komisji ds. Transportu i Turystyki (TRAN) i wtedy być może poznamy pierwsze panujące w niej nastroje.

Równie prawdopodobne jest jednak to, że na obiektywną ocenę trzeba będzie poczekać znacznie dłużej, najpewniej do czasu pierwszych ważnych głosowań, które pokażą faktyczny układ sił między poszczególnymi ugrupowaniami.

Dlatego tak trudno jest obecnie odnieść się do samych wyników wyborów?

Oceniając dotychczasowy przebieg prac nad Pakietem Mobilności w Parlamencie Europejskim należy przede wszystkim podkreślić fakt, że głosowania nad nim odbywały się do tej pory głównie w oparciu o podziały

narodowe, a nie polityczne.

Większość komentatorów skupiła się na ocenie wyborczych zysków i strat poszczególnych frakcji, ale dla polskich przewoźników fakt ten nie musi mieć większego znaczenia. Oczywiście rozbięcie trwającego praktycznie od początku istnienia Parlamentu Europejskiego duopolu władzy chadeków i socjalistów to wydarzenie o wielkim znaczeniu politycznym. Będzie bowiem wymagało od tych dwóch partii otwarcia się na nowe sojusze, a w grę wchodzi zarówno mariaż z liberałami z ALDE (z założenia ugrupowania prorynkowego), jak i porozumienie z Partią Zielonych, uważaną przez wielu za największego zwycięzcę tegorocznych wyborów.

W tym kontekście trzeba więc zadać sobie pytanie, czy można uznać za przesłankę do większego optymizmu porażkę nieprzychylnych nam niemieckich czy francuskich socjalistów, kiedy równocześnie swój stan posiada-

nia zwiększyli ich kosztem Zieloni, a w przypadku Francji także nacjonaliści skupieni wokół Marine Le Pen.

Trudno też o nadmierny entuzjazm związany ze znaczącym wzrostem poparcia dla liberałów z ALDE, skoro wpływ na to ma przede wszystkim wynik osiągnięty przez ugrupowanie Emmanuel Macrona, który akurat w kwestii swobodnego przepływu usług w Europie prezentuje postawę jawnie protekcyjną.

Szukając jednoznacznie pozytywnych dla polskich przewoźników elementów związanych z wynikami wyborów można natomiast bez żadnych wątpliwości wskazać na fakt, że mandaty od wyborców otrzymali ponownie posłowie, którzy już w poprzedniej kadencji PE walczyli o nasze interesy na forum Komisji TRAN. Jest to niewątpliwie bardzo dobra wiadomość dla branży, gdyż ich doświadczenie może okazać się bezcenne na dalszym etapie prac nad Pakietem.

Pakiet Mobilności: reaktywacja po wyborach

Dopiero pierwsze głosowania pokażą faktyczny zakres zmian w Parlamencie Europejskim i co z tego wynika dla prac nad Pakietem Mobilności.

Piotr Szymański

Majowe wybory do Parlamentu Europejskiego należały bez wątpienia do budzących największe emocje wydarzeń politycznych, jakie miały miejsce w ostatnich latach na forum Unii Europejskiej.

Nie powinno to nikogo dziwić, bowiem stanowiły one swoisty sprawdzian nastrojów społecznych w Europie. Pokazały nie tylko, jak kształtuje się obecnie układ sił w Europie, ale przede wszystkim dały odpowiedź na pytania, czy i w jakim kierunku ma zdaniem jej obywateli przebiegać dalsza integracja w ramach UE.

Dla przedstawicieli branży międzynarodowych przewoźników dro-

gowych dużo ważniejsze pozostaje jednak pytanie, w jaki sposób wyniki wyborów wpłyną na dalszy przebieg prac nad Pakietem Mobilności, o którego ostatecznym kształcie będą decydować posłowie nowej kadencji. Dzisiaj, z perspektywy kilku tygodni od zakończenia wyborów, nie wydaje się, abyśmy mogli jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie.

Na ocenę skutków decyzji podję-

reklama



Patronat medialny:

przewoźnik



Komiks TAK, wypaczenia NIE





Nowe karty kierowcy

PWPW od 15 czerwca wydaje karty kierowcy dla tachografów cyfrowych drugiej generacji, zwanych też tachografami inteligentnymi. Dotychczasowe karty kierowcy zachowują ważność i będą wymienione na karty nowej generacji wraz z upływem ważności. Zmieniły się jednak terminy ważności nowych kart: dla kierowcy i przedsiębiorcy ważne są 5 lat, karta kontrolna 2 lata, a warsztatowa rok. Wszystkie nowe samochody ciężarowe i autobusy zarejestrowane po 15 czerwca muszą być wyposażone w tachografy inteligentne. Lokalizują one położenie samochodu i umożliwiają służbom kontrolnym zdalny odczyt informacji wskazujących na manipulacje przy tachografie.

Rośnie sprzedaż opon

Z danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego wynika, że w pierwszym kwartale sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zwiększyła się w Polsce o 3 proc., natomiast do samochodów dostawczych o 8 proc. W całej Unii Europejskiej sprzedaż opon do samochodów ciężarowych wzrosła o 9 proc., utrzymując trend z 2018 roku. PZPO podkreśla, że stosowanie opon markowych może zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 2 l/100 km i zapewnić przebieg do 450 tys. km.



Dyplomy IRU dla najlepszych kierowców za 2018 rok. Zgłoszenia tylko do 31 sierpnia.

Od 1969 roku IRU przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do krajowych zrzeszeń przewoźników - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do firmy. Informacje należy przekazywać za pośrednictwem formularza na stronie internetowej IRU, które w porozumieniu z ZMPD dokona ostatecznego wyboru kandydatów.

Wyróżnienie otrzymuje kierowca, który wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat, pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat, przejechał jako kierowca zawodowy minimum 1 mln km w ruchu krajowym lub międzynarodowym, z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ciągu ostatnich 20 lat, nie popełnił przez ostatnich 5 lat poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.



Polak na podium konkursu Scania



Piotr Dolengiewicz zajął znakomite, trzecie miejsce w europejskim finale Konkursu Kierowców Scania 2018 - 2019. Odbył się on 24 - 25 maja 2019 roku w centrali Scanii w Södertälje. W finale zmierzyło się trzydziestu najlepszych kierowców z Europy, wyłonionych w eliminacjach krajowych. Konkurs rozpoczął się na Ukrainie w październiku 2018 r., a zakończył finałami krajowymi w Finlandii i Polsce. Najmłodszy finalista miał 23 lata, a naj-

starszy 61 lat.

Trzydziestolatek z Białegostoku posiada uprawnienia do prowadzenia pojazdów ciężarowych od 2014 r. Zawodowo wykonywał przewozy przede wszystkim w Polsce, miał też okazję jeździć do państw skandynawskich. Polski zawodnik nie miał wcześniej doświadczenia w udziale w konkursach organizowanych przez Scania.

Tachografy rozbijały rynek

W pierwszych pięciu miesiącach roku urzędy zarejestrowały 13,5 tys. samochodów ciężarowych, o 8,1 proc. więcej niż w poprzednim roku, w tym 10,4 tys. ciągników samochodowych, co oznacza przyrost o 9,3 proc. W segmencie powyżej 16 ton dmc na pierwszym miejscu jest Scania przed DAF i MAN.

Przedsiębiorcy kupili też blisko 11,1 tys. naczepe ciężarowych, o 6,8 proc. więcej niż w takim samym okresie poprzedniego roku i 1,1 tys. przyczep ciężarowych, co oznacza 8,4-procentowy spadek. Łącznie liczba rejestracji naczepe i przyczep ciężarowych przekroczyła 12,2 tys.

sztuk, o 5,7 proc. więcej niż w 2018 roku. Liderem pozostał Schmitz, przed Krone i Wieltonem.

Duży popyt panuje w całej UE. W pierwszych pięciu miesiącach 2019 roku w UE rejestracje samochodów ciężarowych wzrosły o 6,5 proc. a ciężkich modeli (o dmc powyżej 16 ton) o 8,6 proc., w tym w Wielkiej Brytanii o 17,6 proc., w Niemczech o 14,8 proc. i we Francji o 14,5 proc. Wysokie wyniki rejestracji spowodowane są przyspieszonymi zakupami - przewoźnicy chcą uniknąć wyższych kosztów nowych tachografów. Producenci oczekują spadku sprzedaży w drugiej połowie roku.

Łupią na słoweńskich drogach

Stosowane w Słowenii wymuszenia drakońskich cen za holowanie samochodów nabierają masowego charakteru.



Robert Przybylski

Dwudziestego grudnia 2018 roku około godziny 11 otrzymaliśmy informację od firmy Transporti Draganovic, że nasz kierowca znajduje się w szpitalu i podano nam jego adres – mówi dyrektor ds. transportu jednej z polskich firm przewoźnych. Osiem godzin wcześniej w okolicach Mariboru doszło do wypadku drogowego, w wyniku którego kierowca został poszkodowany i przewieziony do szpitala w Mariborze.

Ciągnik z naczepą trafił na parking firmy Draganovic w miejscowości Zalec. – Jej pracownicy nie odpowiedzieli mi na pytanie o koszt wykonanej usługi, więc poprosiłem o pomoc

ambasadę polską w Lublanie, która uprzedziła o zawyżaniu cen za holowanie – dodaje dyrektor poszkodowanej firmy.

Policja nie działa

Monika Langiewicz z polskiej ambasady w Lublanie próbowała dowiedzieć się, jaki był koszt holowania, jak również co zrobiono z mięsem, które znajdowało się w czasie transportu na samochodzie. – Nie uzyskała żadnej odpowiedzi, a rozmowy z firmą Draganovic były dla niej nieprzyjemne i obraźliwe. Nie wiedząc, gdzie znajduje się towar i ile należy zapłacić za holowanie naszego zestawu, zdecydowałem o wyjeździe do Słowenii – opowiada dyrektor.

Na miejsce odholowania pojazdu,

do firmy Draganovic, dyrektor przyjechał 21 grudnia w południe. – Przez kilka godzin próbowałem ustalić warunki odbioru pojazdu i dowiedzieć się, czy towar został zutylizowany, ale byłem ignorowany i odsyłany z biura firmy Draganovic bez żadnej informacji. Dlatego zwróciłem się ponownie o pomoc do ambasady polskiej w Lublanie. Konsul Adam Sadownik również przestrzegał mnie przed nieuczciwością firmy Draganovic – wspomina dyrektor.

Konsul pomógł znaleźć prawnika, który po południu dowiedział się, że za holowanie należy zapłacić 15 tys. euro, zaś za utylizację mięsa 5 tys. euro. Transporti Draganovic odmówiło jakiegokolwiek negocjacji cen. Nie wystawiło także faktury. – Widząc, że działania adwokata i moje są mało

skuteczne, udałem się na posterunek policji w miejscowości Zalec, gdzie poinformowałem funkcjonariusza o całej sytuacji. Policjant nie spisał notatki służbowej, wykonał tylko telefon do firmy Draganovic, po czym poinformował mnie, że jest 17:45 i jeśli chcę odebrać fakturę, muszę zdążyć do firmy Draganovic do godziny 18:00 – podkreśla dyrektor.

Faktura wyniosła 15 tys. euro. – Gdy chciałem wpisać, że nie zgadzam się z wymienioną kwotą, pani z biura firmy Draganovic wyrwała mi fakturę i powiedziała, że została wysłana e-mailem. Nie widząc żadnych możliwości dogadania się co do odbioru zatrzymanego pojazdu – ciągnika siodłowego MAN i naczepy chłodniczej, podjąłem decyzję o powrocie do kraju – wyjaśnia dyrektor poszkodowanej firmy.

Polski przewoźnik odebrał zestaw 4 stycznia, płacąc dodatkowo 50 euro za każdy dzień postoju. Ubezpieczyciel nie chce wypłacić odszkodowania, bo z 20 ton ładunku do utylizacji trafiło tylko 15 ton. Transporti Draganovic nie potrafi wyjaśnić, co stało się z pięcioma tonami apetycznie wyglądającej szynki. – Mętnie tłumaczy, że wyciekło jako osocze, co jest niemożliwe, bo osocze to 200-300 kilogramów – wyjaśnia dyrektor.

Kierowca zakładnikiem

Słoweńska policja przyznaje, że problem istnieje. – Wpłynęło do nas kilkanaście skarg, w których kierowcy ciężarówek zgłosili nadużycia w postaci ogromnych kosztów holowania. Co więcej, odkryliśmy też przypadki, gdy pojazdy były celowo uszkodzane, aby zmusić do skorzystania z usługi holowania – przyznaje rzecznik policji Drago Menegalija.

Dodaje, że większość skarg pochodziła od ambasad i kierowców z Polski, Słowacji, Ukrainy i Mołdawii. – W tych przypadkach słoweńska policja wystąpiła z oskarżeniem wobec kilku przestępców – dodaje Menegalija.

Zaznacza, że policja operacyjnie współpracuje z państwową spółką DARS, czyli Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, która odpowiada za administrowanie drogami. W 2018 roku odbyło się spotkanie, które ma uporządkować te sprawy.

Słowenia to mały kraj tranzytowy,

250 km w jedną stronę. Konsul Rafał Budyta jest w Słowenii 5 lat. – Zadziwiony jestem skalą wyludzeń firm holowniczych. Przewoźnicy zwracają się do mnie z prośbami o pomoc z rosnącą częstotliwością. Liczba takich incydentów przekracza 20 miesięcznie – ocenia Budyta.

Dodaje, że firmy holownicze tak się rozzuchwiliły, że napadają na kierow-

zgodzić się na pomoc firmy holowniczej, jej pracownicy opasali kabinę pasami do zabezpieczania ładunku i uniemożliwili wyjście kierowcy z samochodu. Pojazd zaholowali na parking razem z kierowcą – przytacza historię konsul. Podkreśla, że gdy kierowca wyrazi zgodę na holowanie i zdjęty jest już wał napędowy, kierowca staje się zakładnikiem. Samo-

Ubezpieczyciel nie chce wypłacić odszkodowania, bo z 20 ton ładunku do utylizacji trafiło tylko 15 ton. Transporti Draganovic nie potrafi wyjaśnić, co stało się z pięcioma tonami apetycznie wyglądającej szynki.

ców nawet w dzień. – Ich osobówki patrolują nieustannie autostrady i typują ofiary. Potrafią to robić w pobliżu patrolu policji – opisuje proceder konsul.

Przy drodze odgrywają się dantejskie sceny niczym z gangsterskich porachunków. – Byłem świadkiem 5-godzinnej walki kierowcy o uwolnienie samochodu. Przyjechała policja, musiała wezwać posiłki, bo pracownicy firmy holowniczej byli bardzo agresywni i nie tonowała ich nawet obecność konsula – podkreśla pracownik polskiej placówki.

Na parkingach dochodzi do przecinania przewodów paliwowych. Niczego nie podejrzewający kierowcy wyjeżdżają z parkingu i po stu metrach ich samochody na autostradzie bezradnie stają z braku paliwa. Firma holująca natychmiast dowiaduje się o tym fakcie i praktycznie aresztuje samochód. – Gdy kierowca nie chciał

chód zaciągany jest na silnie strzeżony parking i wydany pod warunkiem zapłaty np. 12 tys. lub 14 tys. euro.

Nowy przetarg

Ambasada Polski interweniowała w sprawie nadużyć firm holowniczych na najwyższym szczeblu. Zanotowano poprawę, ale na krótko. Państwo słoweńskie w przetargu z 2016 roku na wykonywanie usług holowniczych ograniczyło wysokość maksymalnej stawki do 230 euro na godzinę, ale nikt nie jest w stanie wyliczyć, ile godzin trwało holowanie. – Liczy się czas dojazdu, nawrotka na autostradzie, przygotowanie do pracy, itp. W rezultacie holowanie na dystansie 50 km trwało według cennika 6 godzin. Dodatkowo przewoźnik płaci za czas pobytu na parkingu firmy holowniczej – wylicza przedstawiciel polskiej placówki dyplomatycznej.

Regulacje

Dwie godziny na poboczu

W Słowenii pojazd unieruchomiony na autostradzie bądź trasie szybkiego ruchu, w wyniku awarii bądź innego zdarzenia, pozostawać może na awaryjnym pasie ruchu maksymalnie do 2 godzin (jest to termin umowny, każdorazowo uzależniony od zaistniałych okoliczności).

W przypadku braku możliwości uruchomienia pojazdu w ww. czasie bądź zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, pojazd zostanie odholowany na koszt właściciela. Główną służbą odpowiedzialną za bezpieczeństwo i obsługę sieci płatnych dróg w Słowenii jest spółka DARS.



Jesteśmy świadomi tego problemu i dlatego rozpisaliśmy kolejny przetarg na wykonywanie usług holowniczych, z jaśniejszymi regułami gry, który wszedł w życie 1 kwietnia 2019 roku.

Odpowiedzialna za drogi państwa spółka DARS była wielokrotnie informowana o wymuszeniach za holowanie. – Jesteśmy świadomi tego problemu i dlatego rozpisaliśmy kolejny przetarg na wykonywanie usług holowniczych, z jaśniejszymi regułami gry, który wszedł w życie 1 kwietnia 2019 roku – informuje rzecznik DARS Marjan Koler. Dodaje, że opłata naliczana jest przez firmę holowniczą od momentu opuszczenia jej siedziby do powrotu. – Taka metoda jest przyjęta m.in. w Austrii i Niemczech – wskazuje rzecznik DARS.

Tylko przedstawiciel DARS może kontaktować się z poszkodowanym. – Wykonawca holowania nie ma prawa jako pierwszy nawiązać kontaktu. Właśnie w tym obszarze znaleźliśmy najwięcej przypadków łamania prawa – zaznacza Koler. Dopiero gdy pracownik DARS stwierdzi konieczność holowania, wykonawca może skontaktować się z kierowcą lub właścicielem pojazdu.

Zapewnia, że działanie nowego systemu będzie nadzorowane, w razie potrzeby zostaną wprowadzone zmiany. – Jednak system jest bardzo

skomplikowany – uprzedza rzecznik spółki.

Podkreśla, że wszelkie nadużycia będą karane zgodnie z zasadami nowych kontraktów. – Wszystkie przypadki nieuczciwości poszkodowani przewoźnicy powinni nam raportować, abyśmy mogli przedsięwziąć kroki wobec łamiących przepisy wykonawców – zaznacza Koler.

Przypuszcza, że pierwsze kary nałożone na wykonawców w maju doprowadzą do poprawy sytuacji. – Ponieważ usuwanie pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony to skomplikowane, ale i dochodowe zadanie, nadużycia będą się pojawiały, choć na znacznie mniejszą niż dotychczas skalę – spodziewa się rzecznik DARS.

Podaje jako przykład Włochy, gdzie Autovie Venete cały czas boryka się z nadużyciami ze strony firm holowniczych. Chodzi o zawyżanie rachunków za usługę i stosowanie opłat nie mających pokrycia w cenniku. – Nawiasem mówiąc jest włoskie stawki są wyższe niż nasze – zaznacza Koler.

Rzecznik DARS uważa, że choć nadużycia się zdarzają, to nie stanowią poważnego odsetka w stosunku

do całości usług holowniczych. – Ponadto Słowenia jest jednym z głównych krajów tranzytowych – wskazuje rzecznik DARS.

Administracja ostrzega

Ministerstwo Spraw Zagranicznych ostrzega podróżujących, że „w przypadku potrzeby skorzystania z usług słoweńskich firm holowniczych należy bezwzględnie pamiętać o udokumentowaniu ustaleń dotyczących przewidywanego kosztu usługi przed jej rozpoczęciem (tj. podpisanie z wykonawcą przed usługą tzw. „delovnega naloga”, zawierającego informację o docelowym miejscu holowania pojazdu i całkowitej kwocie za wykonaną usługę, a nie o stawce za godzinę dokonywanych czynności). Pozwoli to na uniknięcie licznych nieporozumień i dodatkowych kosztów wynikających z braku ich ustalenia przed wykonaniem usługi (w Słowenii ceny usług nie są prawnie regulowane).

W przypadku próby wymuszenia wykonania usługi naprawczo-holowniczej, należy o tym zdarzeniu bezwzględnie poinformować najbliższy posterunek policji (nr telefonu 113).

Wskazane jest posiadanie i korzystanie przez podróżujących na terytorium Słowenii polskich kierowców ubezpieczenia Assistance, które obejmować będzie swym zakresem pomoc w przypadku nagłego, nieprzewidywanego unieruchomienia pojazdu na sieci dróg w Słowenii.

Z uwagi na tranzytowe położenie Słowenii służby celne prowadzą bardzo skrupulatne kontrole przestrzegania przez kierowców zawodowych przepisów regulujących transport międzynarodowy. Najmniejsze wykroczenia w tym zakresie karane są karami administracyjnymi, niejednokrotnie przekraczającymi kwotę 10 tys. euro. Ponadto kontrole związane z podejrzeniami ingerencji w systemy kontrolno-pomiarowe pojazdu mogą trwać nawet od kilku do kilkunastu dni.”

Cennik oraz informacja o usługach holowania w Słowenii na stronie www.dars.si/towing_service
Centrum informacji +386 1 518 8 518

OPŁATY DROGOWE



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej!

ZMPD BOX .pl



NOWA OFERTA Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



E-mail uslugi@zmpd.pl

Tel. +48 723 688 239 Tel. +48 22 53 61 850

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

www.uslugi.zmpd.pl



Mandaty za granicą



Wiele kontrowersji wzbudza kwestia płacenia na miejscu mandatów karnych wystawianych przez zagraniczne służby kontrolne.

Robert Przybylski

Najwięcej pytań ze strony kierowców i przewoźników dotyczy Niemiec. Za Odrą, podobnie jak we wszystkich krajach, obowiązuje zasada, że obcokrajowiec przyjmując mandat płaci go na miejscu. Jeżeli nie zgadza się na ukaranie i uważa, że nie popełnił wykroczenia, funkcjonariusz kieruje sprawę do sądu, ale kierowca musi opłacić na miejscu zabezpieczenie. Najczęściej jego wysokość jest równa wysokości mandatu.

- Kwoty płacone na miejscu to nie są zasadniczo grzywny, a tylko zabezpieczenia na poczet postępowania o grzywnę – podkreśla Adriana Grau, prawniczka z kancelarii Grau. Dodaje, że po przeprowadze-

niu postępowania o grzywnę przez BAG bądź policję wyznaczana jest grzywna i kwota wzięta na poczet zabezpieczenia kosztów postępowania jest potrącana (w przypadku, kiedy grzywna pokrywa się z kosztami postępowania), albo zwracana (przy wygranej postępowania) lub urząd żąda dodatkowej kwoty (gdy grzywna przewyższa kwotę zajęta na poczet pokrycia postępowania).

Decyzja ramowa

Inna jest sytuacja, gdy mandat dla kierowcy wystawiany jest automatycznie (np. fotoradar zarejestrował przekroczenie prędkości). Wówczas jest stosowana zasada wzajemnego uznawania kar o charakterze pieniężnym, wymierzanych przez organy sądowe lub administracyjne.

Od 24 lutego 2005 roku kraje Unii Europejskiej przyjęły decyzję ramową Rady Europejskiej o wzajemnym uznawaniu finansowych kar o charakterze pieniężnym. Przepisy dotyczą także naruszeń prawa o ruchu drogowym i państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia zgodności z przepisami tej decyzji ramowej do 22 marca 2007 roku. Przewidywała ona także możliwość ograniczenia jej stosowania przez 5 lat od daty jej wejścia w życie.

Decyzja ramowa przewiduje, że jeśli „orzeczenie dotyczy czynów, które nie zostały popełnione na terytorium państwa wydającego, państwo wykonujące może zdecydować o obniżeniu kwoty egzekwowanej kary o charakterze pieniężnym do wysokości maksymalnej kary za te same czyny przewidziane w prawie krajowym państwa wykonującego, w przypadkach, w których takie czyny podlegają jurysdykcji tego państwa”.

Tysiące mandatów

Zarówno niemiecka policja, jak i BAG nie prowadzą statystyk wystawianych mandatów w podziale na kraj pochodzenia kierowcy lub rejestracji samochodu. W 2018 roku BAG wystawiła dla kierowców zagranicznych ciężarówek 25,4 tys. mandatów, a do tego 500 ostrzeżeń i 800 pouczeń - rok wcześniej mandatów było 27,4 tys. oraz 500 ostrzeżeń i 400 pouczeń.

GITD z kolei na blisko 170,5 tys. przeprowadzonych w 2018 roku kontroli, z których ponad 90,5 tys. dotyczyło polskich przewoźników, ponad 39 tys. unijnych i 40,7 tys. z krajów trzecich, nałożyła 14 tys. mandatów, w tym 5,2 tys. dla przewoźników polskich, blisko 5,8 tys. dla unijnych oraz 3,1 tys. z innych krajów.

GITD zaznacza, że państwa członkowskie nie informują się wzajemnie o mandatach nałożonych na kierowców.

Ostatnie sztuki!

Zamów przez sklep internetowy ZMPD

<https://uslugi.zmpd.pl>



18,00 zł
cena brutto do 10 szt.

16,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki
* Wysyłka w I kwartale 2019 r.

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2019



obowiązujące
na obszarze Europy

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2019



obowiązujące
na obszarze Europy



2019

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

KONTAKT

tel. 022 536 10 24

fax 022 536 10 66

e-mail: ograniczenia@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl



Granice cierpliwości



Problem uciążliwych kolejek na granicy z Białorusią był głównym tematem spotkania, do którego doszło 3 czerwca 2019 r. na terenie terminala w Koroszczynie, z udziałem przedstawicieli ZMPD oraz reprezentantów służby celnej i Izby Administracji Skarbowej w Lublinie.

Piotr Gawęlczyk

Spotkanie było reakcją na skargi przewoźników podczas niedawnego Zebrania Regionalnego Członków ZMPD w Lublinie. Transportowcy zwracali wówczas uwagę na przedłużający się czas odpraw pojazdów ciężarowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe m.in. na przejściu granicznym z Białorusią w Koroszczynie, co powoduje wielokilometrowe kolejki, generując duże straty dla przewoźników. Jeszcze w weekend poprzedzający spotkanie na odprawę czekało 700 pojazdów,

natomiast w dniu przyjazdu delegacji ZMPD była ona przeprowadzana na bieżąco. – Życzylibyśmy sobie, by taka sytuacja jak dziś była zawsze, ale trzy dni temu było diametralnie inaczej. Problem tkwił po stronie białoruskiej – tłumaczył zastępca dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Lublinie Grzegorz Hemperek.

Szybsza i prostsza procedura

– Spotkaliśmy się by zdiagnozować potencjalne i istniejące problemy mogące utrudniać przekroczenie granicy, która nie może być blokadą dla międzynarodowego transportu drogowego, funkcjonującego w oparciu

o bardzo precyzyjne przepisy dotyczące m.in. reżimu pracy – powiedział w Koroszczynie prezes ZMPD Jan Buczek.

Przypomniął, że kierowca stojący w wielogodzinnym korku po wyjeździe z terminala nie kieruje się w stronę klienta, tylko na najbliższy parking, by tam odebrać obowiązkowy, 11-godzinny odpoczynek. Dzień pracy to koszt w wysokości ok. 300 euro. Jeśli nie zarobi przewoźnik, to nie zarobi także skarb państwa, który z każdej złotówki, jaką otrzymuje przedsiębiorca, dostaje 18 groszy. – Gdyby większa liczba przewoźników korzystała z karnetu TIR, kolejki na granicach byłyby zdecydowanie mniejsze, bowiem

procedura jego obsługi jest szybsza i prostsza – dodał Jan Buczek.

– Wskazując problemy, jakie napotykają przewoźnicy, rozumiemy jednocześnie ograniczenia wynikające z obowiązującego prawa – dodał dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Piotr Mikiel. W jego opinii szczegółowa analiza informacji dotyczących cyklicznego ruchu pojazdów ciężarowych jest bardzo cenną wiedzą dla przewoźników, którzy dzięki nim mogą skuteczniej zaplanować transport towarów.

Grzegorz Hemperek podkreślił wartość na pomysły, które spowodują udrożnienie przejścia granicznego w Koroszczynie, lecz jednocześnie zauważył, że konieczne jest utrzymanie rozsądnych proporcji między ułatwieniami w związku z jej przekraczaniem a kontrolą. – Podejmujemy działania z jednej strony upraszczające kontrole, z drugiej zaś zwiększające ich skuteczność. By utrzymać płynność na przejściu, najistotniejszą rzeczą jest współdziałanie kilku służb – powiedział zastępca dyrektora IAS w Lublinie.

Zauważył, że ważnym elementem wpływającym na przepływ ciężarówek są agencje celne. – Jeśli ich pracownicy nie złożą zgłoszenia celnego, nie mamy możliwości działania – musimy czekać, a ciężarówki razem z nami. W przypadku awarii systemów przechodzimy na procedurę zastępczą, polegającą na ręcznym wypełnianiu dokumentów. Agencje celne nie kwapią się do takiego działania – przyznał Grzegorz Hemperek.

Odciążyć celników

Awarie są też przyczyną poważnych opóźnień po drugiej stronie granicy – tym większych, że po pierwsze problemy techniczne zdarzają się dużo częściej, a po drugie nie istnieją tam alternatywne procedury. To powoduje, że do czasu usunięcia awarii ciężarówki są wręcz "zacementowane" na przejściu. Tego typu przestoje dają się mocno we znaki także polskim funkcjonariuszom, którzy – z nie swojej winy – muszą rozładować korek licząc często kilkadziesiąt pojazdów.

Zdaniem Jana Buczka elementem, który mógłby usprawnić odprawę graniczną, jest odciążenie celników od zadań, jak się wyraził, rodem z PRL.

Jako przykład podał angażowanie celników do bardzo długotrwałej analizy zapisów tachografu.

Nie pominęto także aspektu procedury ważenia pojazdów. Prezes Buczek przypomniał wyrok TSUE, z którego wynika, że na drogach zbudowanych częściowo z unijnych dotacji nie wolno stosować dodatkowych opłat za przejazd.

To jednak nie zmienia nastawienia przedstawicieli polskiej administracji. Widząc konieczność wprowadzenia w tej kwestii zmian, obecny na spotkaniu przewodniczący Parlamentarnego Zespołu na Rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego Marcin Duszek zaprosił uczestników spotkania do Sejmu w celu analizy wyroku TSUE. Zapowiedział też powołanie zespołu ds. transportu i omówienie wyroku Trybunału na forum Parlamentu.

Przejście w Koroszczynie to nie jedyne miejsce, gdzie ciężarówki muszą czekać na odprawę w wielogodzinnych kolejkach. Grzegorz Hemperek wspomniął o spotkaniu ze stroną ukraińską, którego głównym tematem była płynność ruchu. Zwrócił uwagę, że na przejściach w Dorohusku i Korczowej dużym problemem jest przede wszystkim nierytmiczność napływu ciężarówek. – Rozmawiamy na ten temat na różnych komisjach, ponadto od czerwca wprowadziliśmy trzymiesięczny pilotażowy program. Sprowadza się on do systemu wczesnego ostrzegania, dotyczącego trzygodzinnych okresów zmian – powiedział Grzegorz Hemperek.

Mówiąc w skrócie – jeśli w ciągu trzech godzin służba danego kraju nie odprawi przyzwolonej, ustalonej wcześniej liczby pojazdów, interweniuje kierownik zmiany. Jeśli to nie przyniesie rezultatu, po kolejnych trzech godzinach następuje interwencja kierownika oddziału, później zaś naczelnika urzędu i jego pełnomocnika. Z każdej nierytmicznej podaży lub nierytmicznego odbioru pojazdów tworzona jest notatka służbowa informująca o tym, która służba i z jakich przyczyn nie realizuje określonych zadań.

Automatyczny e-booking truck

Radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk zapytał o sytuację po ukraińskiej

stronie przejścia w Korczowej, związanej z zapowiadaniem od dawna rozdzielaniem ruchu osobowego i towarowego, co mogło by usprawnić odprawy ciężarówek. Wspomniał przy tym o pomysłach Ukraińców stworzenia swego rodzaju protezy polegającej na połączeniu istniejącej autostrady ze starym przejściem granicznym dla ruchu osobowego.

Zdaniem przedstawicieli polskich służb takie rozwiązanie nie tylko nie pomogłoby, lecz wręcz jeszcze bardziej skomplikowałoby sytuację. Zresztą od siedmiu lat nic się w tej kwestii nie dzieje. – Trzeba jednak przyznać, że po uruchomieniu parkingu przed przejściem i kilku innych udogodnień po stronie ukraińskiej sytuacja w Korczowej poprawiła się – powiedział Grzegorz Hemperek.

Sporo uwagi poświęcił wdrażaniu projektu "Cyfrowa granica", na któryłoży się m.in. udoskonalona wersja systemu e-booking truck. Docelowo doprowadzi do tego, że przed przejściem granicznym nie będą potrzebne parkingi dla ciężarówek – będą one podjeżdżały do przejścia na określonej godzinie. Nowy system, którego uruchomienie zaplanowano na koniec 2020 roku, będzie zapewniał pełną automatykę.

Kolejną kwestią był newralgiczny dla przewoźników temat kontroli zezwoleń. – Zwiększa się dysproporcja pomiędzy wykorzystywaniem zezwoleń przez przewoźników zza wschodniej granicy, a polskich transportowców – przypomniał prezes Buczek. Podkreślił przy tym, że pojawiają się próby wielokrotnego wykorzystania zezwolenia przez rosyjskich przewoźników.

Kierownik oddziału celnego Koroszczyn nadkomisarz Przemysław Szandecki zapewnił o „kasowaniu” zezwoleń na granicy, ale Tadeusz Wilk podkreślił, że kluczową kwestią jest odnotowywanie tego faktu przez ITD w czasie rzeczywistym po to, by nie było ono powtórnie wykorzystane.

Prezes Buczek zapowiedział przygotowanie kompleksowej oceny sytuacji związanej z sytuacją na granicy i zainteresowanie tą sprawą polskiego MSZ, które ma wiele narzędzi, by wspomóc odpowiednie służby. ■

Intermodal szansą dla wszystkich przewoźników

Brak jasnej i stabilnej polityki państwa oraz odpowiedniej infrastruktury to największe bolączki związane z przewozami intermodalnymi w naszym kraju.

Piotr Gawelczyk

Takie wnioski płyną z dwudniowej konferencji Intermodal-Cargo-Innowacje, która odbyła się w Gdyni 22-23 maja 2019 r. Organizatorem wydarzenia, w którym wzięli udział przedstawiciele ZMPD, było Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Kluczowa infrastruktura

W dyskusji na temat rozwoju przewozów towarowych kluczowymi zagadnieniami były znaczenie i rola europejskich

korytarzy transportowych, wizje rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i Europie, a także finansowanie infrastruktury wykorzystywanej do transportu towarów po roku 2020, elementy kształtujące koszty w transporcie towarowym oraz udział samorządu lokalnego w kreowaniu przestrzeni dla rozwoju transportu towarów.

Przedstawiciel KE Szymon Ościsłowski przypomniał, że dla Komisji Europejskiej rozwój przewozów intermodalnych jest niezwykle istotną kwestią. Tak ważną, że ogłosiła ona rok 2018 rokiem multimodalności. Podkreślił, że globalni operatorzy chcą zwiększać tę formę przewozów, jednak zwracają przy tym uwagę na fakt, że barierą ku temu jest przede wszystkim słaba lub wręcz nieistniejąca infrastruktura. Mówiąc o multimodalności Szymon Ościsłowski zauważył, że nie może być ona celem samym w sobie, lecz ma działać na rzecz zrównoważonego transportu.

Europejski Koordynator Korytarza Transportowego Ren – Alpy dr Paweł Wojciechowski zauważył, że nie istnieje jedna szczegółowa strategia unijna dotycząca transportu multimodalnego.

– Nie ma jej nie dlatego, że jest niepotrzebna, ale dlatego, że zawiera się w innych strategiach i politykach unijnych – powiedział dr Wojciechowski. Jego zdaniem transport multimodalny, by móc się odpowiednio rozwijać, powinien być dobrze wkomponowany w rozwój infrastruktury międzynarodowej.

Zagrożenia i konkurencja

Sporo uwagi poświęcono chińskim inwestycjom w Nowy Jedwabny Szlak – zarówno roli, jaką odegra on w przyszłości, jak i sposobom przygotowania się na niego europejskich państw i samych przedsiębiorców.

Dyskusję wywołał rozwój szlaku Via Carpatia i zagrożeniem dla tej inwestycji ze strony portu w Kłajpedzie. Niektórzy uczestnicy debaty ostrzegali, że zamiast korzystać z polskich portów, towary będą przeładowywane właśnie tam.

Drugą część konferencji poświęcono kwestiom innowacji w transporcie towarowym, na które złożył się m.in. blockchain. Kwestie dotyczące korzyści płynących z tego rozwiązania przedsta-

wił reprezentant IBM Piotr Benke. Zwrócił przede wszystkim uwagę na fakt, że w tym systemie zarówno każda wymiana informacji, jak i każda transakcja są widoczne dla wszystkich partnerów uczestniczących w przewozie towarów. Z drugiej strony pojawiły się pytania o zagrożenia płynące z tego innowacyjnego rozwiązania, a dotyczące m.in. cyberbezpieczeństwa.

Radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk podkreślił, że na zdecydowanej większości konferencji poświęconych transportowi intermodalnemu mówi się o nim głównie w aspekcie transportu kolejowego. – Tymczasem transport intermodalny to współpraca kilku rodzajów transportu – powiedział Tadeusz Wilk. – W Polsce przyjęło się mówić w tym kontekście o przewozach drogowych i kolejowych, na Zachodzie dochodzą do tego jeszcze transport wodny śródlądowy i – w znacznie większym stopniu niż w naszym kraju – lotniczy – dodał Tadeusz Wilk.

W jego opinii w odniesieniu do intermodalności nie ma mowy o konkurencji transportu kolejowego i drogowego. – Bez przewozów drogowych nie da się zrobić żadnego lub prawie żadnego transportu intermodalnego. Do terminalu lub tzw. suchego portu towar musi być czymś dowieziony i odwieziony. Czym? Najczęściej ciężarówkami. Nawet jeśli mamy porty śródlądowe, to są one oddalone od nadawców i odbiorców – przypomniał radca prezesa ZMPD.

Zauważył, że transport intermodalny zaczyna się sprowadzać do przewozu kontenerów, co jest nieporozumieniem i jako przykład innej działalności podał przewóz np. naczep. Podobnie jak inni dyskutanci podkreślił wagę strategii rozwoju tej formy transportu oraz instytucji, która mogłaby koordynować działania kilku ministerstw, w których gestii leżą przewozy intermodalne – Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a przede wszystkim Ministerstwa Infrastruktury.

Przypomniał przy okazji, że choć dziś bardzo głośno mówi się o przewozach północ – południe, to jednak dla Polski nadal głównym kierunkiem przewozowym jest wschód – zachód. Zapewniał jednocześnie, by nie antagonizować transportu intermodalnego i transportu drogowego, po raz kolejny wskazując na znaczącą rolę tego drugie-

go. – W Polsce transport drogowy przewozi 80 proc. towarów. Tego nie zmienimy z dnia na dzień – dodał radca prezesa ZMPD.

Wspólny list przewozowy

Tadeusz Wilk zwrócił jednocześnie uwagę na procedowany w UE Pakiet Mobilności, który z powodów politycznych będzie ograniczał rozwój polskich przewoźników drogowych. Dlatego przedsiębiorcy z tej branży także liczą na rozwój przewozów intermodalnych. – Przewoźnicy drogowi kupili tabor z kredytów lub za własne pieniądze, nie korzystając z żadnych dopłat, dlatego mimo ewentualnego wprowadzenia niekorzystnych dla nich europejskich rozwiązań nie zrezygnują z prowadzenia działalności gospodarczej. Z pewnością będą chcieli skorzystać z transportu kolejowego, ale po spełnieniu kilku warunków – opłata za przejazd koleją nie może być wyższa niż za przejazd „na kołach”. Drugim problemem jest czas przejazdu – dziś drogą można przejechać Polskę w ciągu jednej doby, koleją zajmuje to dwie lub nawet trzy. Te dwa elementy – pieniądze i czas – determinują transport – podkreślił Tadeusz Wilk.

Odnosząc się do wypowiedzi przedstawiciela ZMPD i zgadzając się z wypowiedzianymi słowami, prezes Zarządu PCC Intermodal Dariusz Stefański zauważył, że kiedy przewoźnicy drogowi „dosiędą się” do intermodalu, przez co zwiększą się te przewozy, pojawi się ogromny wspólny problem związany z intermodalnym listem przewozowym.

– Dziś klienci oczekują od nas, by przewóz intermodalny odbył się na podstawie listu przewozowego pierwszej mili. Czyli de facto listem przewozowym, który akceptują banki, ubezpieczyciele, jest CMR-ka. To jest dokument, z którym towar powinien podróżować po całej Europie, bo jego potwierdzenie przez odbiorcę jest potwierdzeniem dostawy towaru, mimo że ten kontener jechał np. dwoma pociągami, dwiema barkami, a trafił do odbiorcy inną ciężarówką. To jest coś, z czym na szczeblu europejskim nie potrafimy sobie poradzić – przyznał Dariusz Stefański.

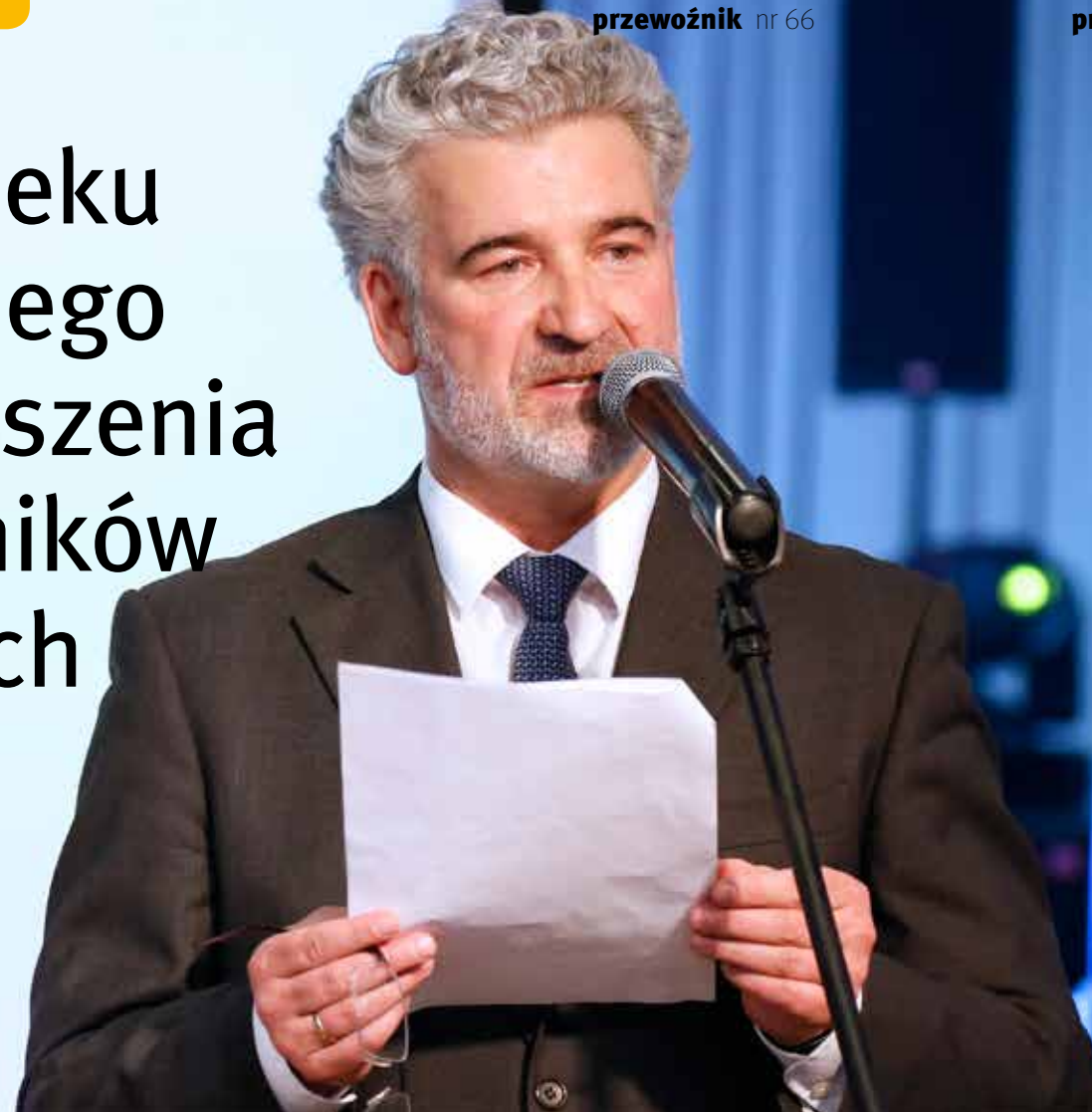
Mirosław Dybowski z Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej Komisji Europejskiej podkreślił wyraźnie, że nie ma mowy o wyparciu transportu drogowego na rzecz transportu kolejowego, lecz chodzi o zachowanie równowagi pomiędzy nimi. – Oczywiście jest, że na relatywnie krótkich odległościach transport drogowy będzie utrzymywał przewagę. Nie przewiduję, by w najbliższej przyszłości warunki prowadzenia działalności gospodarczej w tej gałęzi transportu pogorszyły się na tyle, by były zagrożeniem dla tego modelu biznesowego – powiedział Mirosław Dybowski. Co więcej – większość przedsiębiorstw nadal jest i będzie obsługiwana przez transport drogowy. Dodać trzeba, że transport kontenerowy to margines działalności przewoźników drogowych. Dybowski zwrócił też uwagę na ważną rolę, jaką w transporcie odegrają digitalizacja i przepływ informacji – transport drogowy jako element łańcucha logistycznego będzie w tym procesie uczestniczył. Przewoźnicy mogą być podłączeni do systemu platform cyfrowych, które już stopniowo pojawiają się w Europie. Tam, gdzie pojawiają się większe perspektywy dla rozwoju transportu intermodalnego, tam też będzie miejsce dla przewoźników drogowych. Dlatego zamiast konkurencji na linii kolej – droga, UE stawia na symbiozę.

UTK ocenia

Rosną przewozy intermodalne

Jak poinformował Urząd Transportu Kolejowego (UTK), masa towarów w kolejowych przewozach intermodalnych wzrosła w pierwszym kwartale tego roku o 16,5 proc. - do 4,5 mln ton. – Rynek przewozów intermodalnych ma duży potencjał wzrostu. W 2019 roku powinien stabilnie się rozwijać, nie przewidujemy gwałtownego skoku. Przewoźnicy nadal borykają się z problemami w zakresie przepustowości sieci oraz niską prędkością pociągów, co niewątpliwie wpływa na rentowność przewozów. Istotne są skoordynowane działania w celu dalszego stymulowania wzrostu rynku przewozów intermodalnych – powiedział prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra.

Ćwierć wieku Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych



Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych obchodzi jubileusz 25-lecia istnienia. Z tej okazji 24 maja 2019 roku w hotelu Faltom w Rumii odbyła się uroczysta Gala z udziałem ponad 400 osób.

Piotr Gawelczyk

Wydarzeniu z udziałem m.in. Głównego Inspektora Transportu Drogowego Alwina Gajadhura, wicewojewody pomorskiego Mariusza Łuczyka oraz wicemarszałka województwa pomorskiego Wiesława Byczkowskiego uczestniczyli także przedstawiciele ZMPD: prezes Jan Buczek, dyrektor generalny Wiesław Starostka oraz radca prezesa, a zarazem założyciel i pierwszy prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tadeusz Wilk.

Prezes Buczek, który otrzymał z rąk prezesa Stowarzyszenia Toma-

sza Rejka okolicznościową statuetkę za wkład w rozwój polskiego transportu drogowego, w imieniu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce pogratulował ćwierćwiecza działalności PSPD, przekazując prezesowi Rejkowi okolicznościowy list oraz pamiątkowy obraz.

Prezes ZMPD przypomniał o bliskiej współpracy pomiędzy Zrzeszeniem a PSPD jeszcze przed oficjalnym powołaniem do życia pomorskiego stowarzyszenia. Wspominał nieżyjących już, zasłużonych działaczy transportowych, którzy reprezentowali region podczas dyskusji o przyszłości transportu drogowego. – Tomek Rejek uczynił z PSPD wyjątkowe stowarzyszenie, które zajmuje się

nie tylko reprezentowaniem interesów przewoźników i rozwiązywaniem różnych lokalnych problemów, ale także krzewieniem świadomości dotyczącej szeroko rozumianego transportu drogowego – ocenił Jan Buczek, życząc Pomorskiemu Stowarzyszeniu wszystkiego najlepszego.

Tadeusz Wilk, uhonorowany statuetką za wkład w rozwój Stowarzyszenia, przypomniał pokrótce historię powstania PSPD. – Na początku lat 90. w Polsce było tylko ZMPD. W Zrzeszeniu pracowało wówczas m.in. dwóch ludzi z Pomorza – ja i Józek Stróżyk. Od słowa do słowa zaczęliśmy się zastanawiać, jak ułatwić przewoźnikom z regionu pomorskiego funkcjonowanie na tym terenie i w efekcie dalszy rozwój; co zrobić, żeby nie musieli cią-

gle jeździć do Warszawy, aby załatwiać tam kolejne sprawy. Wpadliśmy na pomysł, aby ZMPD zrobiło swoje oddziały terenowe. Z różnych powodów nic z tego nie wyszło, ale pomysł ewoluował w kierunku stworzenia na miejscu własnej organizacji. Powołaliśmy komitet z udziałem kilkunastu osób, m.in. Henryka Erona i Zdzisława Kordela, zorganizowaliśmy zebranie założycielskie. To wszystko działało się w 1992 roku, dwa lata przed oficjalnym powstaniem PSPD. Takie to były czasy, wszystko trwało bardzo długo. Wojewoda odrzucał przygotowany przez nas statut, ale wreszcie 22 lutego 1994 roku organizacja została zarejestrowana. Dopiero po jakimś czasie zaczęliśmy prowadzić działalność komercyjną. Z czasem do głosu zaczęli dochodzić młodzi, m.in. Tomasz Rejek i tak zaczął się nowy rozdział Stowarzyszenia. Gratuluję Tomkowi, bo znakomicie rozwinął organizację. Oby tak dalej – powiedział Tadeusz Wilk.

Podczas oficjalnej części Gali wręczono nagrody i odznaczenia pań-

stwowe, a prezes zarządu PSPD Tomasz Rejek odebrał szereg życzeń i prezentów od uczestników uroczystości. Później rozpoczęła się część muzyczno-rozrywkowa. O dobrą za-

bawę postarały się wspólnie - specjalizująca się w utworach zespołu the Beatles grupa Żuki oraz grający rockowe przeboje zespół BarOn.

Odznaczeni

Odznaczenia państwowe (złote medale za długoletnią służbę) otrzymali: Ewa Bagińska, Marek Eron, Jan Kulczyk oraz Adam Ostrowski.

Odznaczenia PSPD „Za wkład w rozwój polskiego transportu drogowego” otrzymali: Jan Buczek oraz Alvin Gajadhur.

Odznaczenia PSPD „Za wkład w rozwój Stowarzyszenia” otrzymali:

Ewa Bagińska, Janusz Burek, Wiesław Byczkowski, Andrzej Elandt, Henryk Eron, Marek Eron, Wiesław Frolików, Krystyna Gucwa, Roman Kaczor, Marian Kempa, Piotr Kopczyński, Zdzisław Kordel, Krzysztof Kott, Jan Kulczyk, Tadeusz Lange, Janusz Łacny, Wojciech Miotke, Adam Ostrowski, Józef Stróżyk, Sławomir Stróżyk, Andrzej Szulc, Roman Tuczyński, Tadeusz Wilk oraz Miasto Pruszcz Gdański („Miasto przyjazne przewoźnikom drogowym”), a także sponsorzy („za wieloletnią, owocną współpracę”): Lotos, Orlen, Volvo Trucks, BP, Shell, Renault Trucks, MAN, DBK, Moya, Nord Partner, Scania Polska oraz EasyTrip.

„Europe is our place”. Przewoźnicy świętują 15 lat w UE



**Zrzeszenie
Międzynarodowych
Przewoźników
Drogowych w
Polsce wspólnie
z Ministerstwem
Spraw Zagranicznych
świętowało piętnastą
rocznicę przystąpienia
naszego kraju do Unii
Europejskiej.**

Sławomir Jeneralski

Na naczepach należących do firm członków ZMPD umieszczone są oklejania z jubileuszowym hasłem „Europe is our place” oraz postulat „To trade without barriers”. Konferencja prasowa poświęcona wspólnej akcji oraz innym akcentom obchodów 15-lecia polskiej akcesji odbyła się 29 kwietnia w Bydgoszczy w bazie firmy Renex, która udostępniła pierwsze zestawy.

Wiceminister spraw zagranicznych Szymon Szykowski vel Sęk wyjaśniał dziennikarzom, że autorem projektu chodzi o pokazanie go za pośrednictwem mediów społecznościowych. Oklejone pojazdy wyruszą na trasy wiodące po całej Europie, a dzięki informacjom w sieci ich przejazdy będą monitorowane i nagłaśniane. Docelowo będzie to 15 ciągników z naczepami. Pierwsze pojazdy udostępnił przewoźnik Adam Jędrzych oraz Adam Lipiński.

Prezes ZMPD Jan Buczek mówił dziennikarzom, że sytuacja polskich przewoźników w Unii Europejskiej nie jest łatwa. Polacy zbudowali swój potencjał na wspólnym rynku bez niczyjej pomocy, ale teraz potrzebują wsparcia administracji rządowej i polityków.

Państwa „starej Unii” chcą ograniczyć nasz potencjał za pomocą Pa-

kietu Mobilności i innych protekcyjnych przepisów. Na razie Pakiet Mobilności udało się zablokować, mówił obecny na konferencji poseł do Parlamentu Europejskiego Kosma Złotowski. Niestety zwolenników Pakietu jest więcej niż przeciwników, więc w kolejnej kadencji PE czeka nas ciężka walka.



TransLogistica Poland

VII Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2019
EXPO XXI WARSZAWA

www.translogistica.pl



Łączymy Twój biznes
ze światem od 7 lat!

Wymagana rejestracja on-line:
www.translogistica.pl

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD



Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbyło się 18 czerwca 2019 roku w Jachrance nad Zalewem Zegrzyńskim. Uczestniczyło w nim 146 delegatów.

Anna Wrona

Program obrad ZOD obejmował m.in. przedstawienie sprawozdań z pracy organów statutowych ZMPD: Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Rady oraz podjęcie uchwał w sprawie ich zatwierdzenia, a także głosowanie nad udzieleniem absolutorium prezesowi i członkom Zarządu.

Zgodnie ze Statutem ZMPD oraz Regulaminem ZOD dokonano wybo-

ru przewodniczącego Zgromadzenia – został nim po raz kolejny Wojciech Sienicki; wiceprzewodniczącego - Józef Stelmachowski, sekretarza - Andrzej Klimek. Wyłoniono także komisje: mandatowo-skrutacyjną oraz uchwał i wniosków.

Uczestnicy zebrania zrezygnowali w procedury przedstawiania sprawozdań przez prezesa i przewodniczących organów statutowych, jak zwykle zamieszczonych w formie obszernych opisów w materiałach przekazanych wcześniej delegatom, podej-

mując od razu dyskusję o aktualnych problemach branży i sprawach związanych z funkcjonowaniem Zrzeszenia. Wśród omawianych tematów znalazły się m.in. zagadnienia związane z przewozami na wschód, w tym dotyczące dostępności zezwoleń rosyjskich oraz ich kontroli, a także konkurencji ze strony zagranicznych firm. Przewoźnicy zauważyli pozytywne, przy tym od dawna oczekiwane skutki kontroli zezwoleń, uznając jednak, że ich skuteczność można jeszcze zwiększyć.



Merytoryczny przekaz uzupełnił członek Zarządu ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk, który przedstawił informację dotyczącą pozaszkolnych form kształcenia zawodowego kierowców i udziału pracodawców w procesie kształcenia praktycznego. Natomiast radca prezesa Tadeusz Wilk poinformował o wynikach badania ankietowego, dotyczącego relacji pomiędzy ZMPD a innymi stowarzyszeniami przewoźników.

Zarząd ZMPD oraz prezes Jan Buczek w głosowaniu otrzymali absolutorium. Uczestnicy ZOD zaakceptowali także budżet Zrzeszenia oraz inne uchwały dotyczące finansów, nad którymi wcześniej dyskutowano.

Zgromadzeniu towarzyszyli sponsorzy, którzy przedstawili szeroką ofertę usług i produktów dla przewoźników. Mercedes-Benz pochwalił się nową generacją ciężarówek Actros, prezentując na miejscu spotkania jeden z tych nowoczesnych pojazdów. Swoją niemałą propozycję przedstawiło też ZMPD, w tym stale rozszerzaną ofertę urządzeń do automatycznego wnoszenia opłat drogowych w systemie z odroczoną płatnością w wielu krajach. ■







Partner Strategiczny ZMPD

Partnerzy ZMPD

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS



Sponsorzy



Jak uczyć przyszłych kierowców?

Przedstawiciele ZMPD w ramach promocji zawodu kierowca-mechanik wzięli udział w Dniu Spedycji, zorganizowanym 27 maja przez Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego w Kaczkach Średnich.

Piotr Gawelczyk

Podczas spotkania z młodzieżą klas pierwszych i drugich radca prezesa ZMPD Tadeusz Wilk przedstawił branżę międzynarodowego transportu drogowego – rolę, jaką pełni ona w polskiej gospodarce oraz przyszłość, jaka się przed tą branżą rysuje. – Polski międzynarodowy transport drogowy to potęga. W 2004 roku, kiedy wchodziliśmy do Unii Europejskiej, mieliśmy niecałe 10 tys.

firm dysponujących nieco ponad 41 tys. pojazdami. Po 15 latach jest blisko 36 tysięcy przedsiębiorstw, które mają imponującą liczbę 234 tys. samochodów ciężarowych. Dziś już 28 proc. przewozów w Europie realizują nasi przedsiębiorcy, co wywołuje negatywne reakcje przedstawicieli rządów zachodnich państw, chcących ograniczenia ekspansji przewoźników ze wschodu Europy – powiedział Tadeusz Wilk.

Prognoza dla branży jest zachęcająca, przez najbliższe 30 lat transport drogowy będzie się nadal rozwijał. To generuje też problemy, zwłaszcza niedostatek kierowców. ZMPD regularnie odwiedza szkoły branżowe i zachęca do nauki zawodu kierowca-mechanik. – Praca na pewno będzie nas was czekała. Nie martwcie się, po skończeniu nauki nie będziecie mieli problemu z zatrudnieniem w transporcie – zapewniał młodzież radca prezesa, przypominając zakończone sukcesem dziesięcioletnie starania Zrzeszenia o przywrócenie kształcenia tego zawodu w szkołach publicznych. – Dziś kształcimy przyszłych kierowców w ponad stu szkołach, w których

uczy się blisko dwa tysiące osób – powiedział Tadeusz Wilk.

Z kolei Juliusz Skurewicz z Polskiej Izby Spedycji i Logistyki opowiedział o spedycji, jej rodzajach i specyfice. W dyskusji panelowej prowadzonej przez dyrektora szkoły Krzysztofa Świerka rozmawiano m.in. o tym, czego od przyszłych pracowników oczekują pracodawcy z branży spedycji i transportu międzynarodowego, jakie umiejętności należy kształtować w uczniach oraz – uwzględniając rozwój systemów IT – jak będzie wyglądała przyszłość sektora transportowego.

Panelistami, poza Tadeuszem Wilkiem i Juliuszem Skurewiczem, byli także prezes zarządu firmy Promet Trans Ewelina Jacaszek-Spychalska oraz przedstawiciel firmy Ambro Logistics Tomasz Janczak.

Praktycy biznesu zwrócili uwagę na naukę języków obcych oraz znajomość podstawowych aktów prawnych, z drugiej strony zaś podkreślili odporność na stres. Przyznali jednocześnie, że przy całej rozwiniętej technice najważniejszy jest człowiek i jego wyjątkowe umiejętności. – Dopóki

nie będzie teleportacji towarów, dopóty będą potrzebne pojazdy – czy to samochody, statki czy wagony – powiedział Tadeusz Wilk.

Mówiąc o technicznym rozwoju ciężarówek jako przykład podał pojazdy autonomiczne i samochody, które zamiast lusterek mają zamontowane kamery ułatwiające kierowcom jazdę. – Dzisiejsze ciężarówki są naszpikowane elektroniką. Chwilami same myślą: oceniają odległość przed poprzedzającym pojazdem, wiedzą, że za chwilę będzie górka i należy zmienić bieg, pilnują, by kierowca jechał prawidłowym torem jazdy. Dlatego dzisiejsza szkoła nie może uczyć tak, jak przed dwiema dekadami. Przy udziale naszych ekspertów staramy się budować nowoczesne programy nauczania – powiedział radca prezesa. Podkreślił przy tym, że bardzo ważną kwestią jest przyswojenie przez uczniów przynajmniej podstaw IT.

W przerwie uczniowie mieli okazję do zapoznania się z kabiną ciągnika siodłowego – na szkolnym parkingu pojawiły się dwa pojazdy, które cieszyły się dużym zainteresowaniem młodzieży.



Bezpieczniej i taniej



Mercedes wyciągnął asa z rękawa – najnowszego Actrosa, który właścicielowi zapewni małe koszty użytkowania, a kierowcy wygodne miejsce pracy.

Robert Przybylski

Actros bez dotykania hamulca sam zwalnia do bezpiecznej prędkości przed rondem lub zakrętem, dobiera także optymalną prędkość w terenie górzystym i zahamuje przed pieszym, który wtargnął przed samochód. Wszystko dzięki Active Drive Assist (ADA). System łączy działanie systemu kontroli ukła-

du napędowego Predictive Powertrain Control (PPC), Active Brake Assist (ABA) i Sideguard Assist.

Systemy są na tyle skuteczne, że w niektórych krajach towarzystwa ubezpieczeniowe przyznają zniżki w opłatach za stosowanie wymienionych elektronicznych systemów wspomagania kierowcy. Zaś Mercedes przekonuje, że łączne koszty użytkowania Actrosa, liczone na kilometr przebiegu, będą najniższe w całym przemyśle.

Elektroniczne wspomaganie

PPC ma trójwymiarową mapę, która umożliwia dopasowanie prędkości do geografii trasy: nie tylko autostrady, ale również i drogi krajowej. Jako pierwsza ciężarówka na świecie oferuje wspomaganie kierowcy i dobór prędkości jazdy także z uwzględnieniem przebiegu drogi w płaszczyźnie poziomej, a nie tylko pionowej. Dostawca przystosowanej do potrzeb transportu ciężkiego mapy (TomTom)

przekazuje w czasie rzeczywistym także sytuację na drogach, może nawet zarekomendować objazd zakorkowanego odcinka.

Mercedes wylicza, że elektroniczne wspomaganie zapewni 3 proc. oszczędności w zużyciu paliwa na autostradach i 5 proc. na drogach krajowych. PPC zachowa także stały odstęp od poprzedzających pojazdów i działa do zatrzymania. Jeżeli trwa ono kilkanaście sekund, Actros sam ruszy i utrzyma bezpieczną odległość.

Actros otrzymał ulepszony asystenta hamowania ABA 5. Nowe oprogramowanie lepiej rozpoznaje sytuację na drodze. Potrafi awaryjnie, z pełną mocą zahamować i nie dopuścić do wypadku, nie tylko do najechania na auto, rozpozna także wtargnięcie pieszego na jezdnię. Ochrona pieszych działa do prędkości 50 km/h.

ABA 5 jest rozwinięciem systemu ABA 4; samochody z tym systemem przejechały miliard kilometrów i hamując ostrzegły kierowców milion razy. Ostrzeżenia akustycznych i świetlnych było 15 mln. Naliczono 10 tys. przypadków hamowania awaryjnego. W takiej sytuacji kierowca nie byłby w stanie zareagować, zatem tylu wypadków udało się uniknąć. W oferowanych w Polsce najnowszych Actrosach PPC jest w standardzie, natomiast ABA 5 wymaga dopłaty.

Sideguard Assist przy skręcie w prawo ostrzega przed pieszym lub jadącym z boku rowerzystą, a nawet zahamuje, aby uniknąć najechania. Całość nazwana jest Active Drive Assist. – Jesteśmy pierwsi na świecie z takim systemem. Actros sam się rozpędza, hamuje, trzyma się pasa. Co 15 sekund system sprawdza, czy prowadzący uważa i trzyma ręce na kierownicy – wyjaśnia szef działu rozwoju Daimler Trucks Uwe Baake.

Udoskonalony został nawet system utrzymania pojazdu w pasie ruchu, dzięki czemu auto nie wężykuję, ma stabilny kurs, a prowadzący może wybrać, czy auto ma jechać bliżej prawej czy lewej krawędzi pasa jezdni.

Kamery zamiast lusterek

Actros jako pierwsza ciężarówka nie ma lusterek bocznych, zastąpiły je dwie kamery nazwane Mirror Cam. Zmalał dzięki temu opór powietrza, a kierowcy otrzymali wygodne narzę-

dzie do obserwacji otoczenia.

Obraz z kamer wyświetlany jest na monitorach, które zamontowane są wewnątrz kabiny na słupkach bocznych. To naturalne miejsce, łatwo się do niego przyzwyczaić. Widok jest wyraźny nawet w nocy i w tunelu, a podczas manewrowania pokazywany jest zawsze koniec naczepy i jej koła.

Do precyzyjnego manewrowania (np. przy podjeździe do rampy) trzeba się wdrożyć, ale jest to ułatwione przez oznaczenie na monitorze żółto-czarną kreską końca naczepy. Kierowcy sami mogą przeprowadzić „kalibrację” lusterek, czyli ustawienia na ekranie znacznika końca naczepy: kładą na wysokości końca naczepy lub przyczepy dowolny przedmiot i przesuwają na ekranie znacznik, aż zrówna się z przedmiotem.

Mirror Cam ma także funkcję podglądu otoczenia samochodu. Kierowca włącza ją przyciskiem obok leżanki lub na desce rozdzielczej. Nawet w nocy widok na monitorach jest jasny i wyraźny.

Platforma internetowa

Kolejną nowością, którą docenią kierowcy i spedytorzy, jest multimedialna deska rozdzielcza. Kierowca ma do dyspozycji dwa ekrany: przed sobą wskaźniki parametrów jazdy (zastępują tzw. zegary, choć tradycjonaliści mogą otrzymać je za dopłatą), zaś bliżej środka kabiny ekran dotykowy z wirtualnymi przełącznikami sterującymi klimatyzacją, nawigacją i łącznością z firmą. Na szczęście pod ekranem jest 6 przycisków, dzięki którym nawet bez patrzenia można sterować m.in. klimatyzacją i nawigacją.

Środkowy ekran umożliwia łatwą integrację z Android (Android Auto) i Apple (Apple CarPlay) – oba telekomunikacyjne występują jako integratorzy. Do nowego Actrosa jest już 45 aplikacji. Dla ich twórców bardzo pomocny jest Apple Development Kit, ponieważ wymusza wysokie standardy bezpieczeństwa. Do systemu można jednocześnie podpiąć dwa telefony. Pozwala on także na nadzór nad samochodem w czasie rzeczywistym, czyli bieżące badanie stanu samochodu (Mercedes-Benz Uptime) oraz stylu jazdy kierowcy (Fleetboard).

W lipcu spodziewane są pierwsze



dostawy nowych Actrosów, a plan produkcji wynosi 6 tys. aut, dwa razy więcej niż w czerwcu.

Baake zdradza, że przygotowania nowego Actrosa trwały niemal 5 lat. – Dawniej 90 proc. czasu przeznaczaliśmy na skonstruowanie nowych komponentów mechanicznych i 10 proc. na oprogramowanie. Teraz 90 proc. wysiłku pochłania przygotowanie nowego oprogramowania – porównuje Baake. Podkreśla, że mimo upowszechnienia się elektroniki, rośnie niezawodność pojazdów i jest na rekordowo wysokim poziomie.



z powłoką z wytłaczanego wanadu. Pozwalają one na regenerację pasywną, co oznacza, że nie będzie stosowany dodatkowy wtrysk paliwa przed filtrem. Znika jeden wtryskiwacz, mniejsze będzie także zużycie paliwa.

W największym z silników, D16, filtr wymaga dopalania, ale będzie to następowało rzadziej, dzięki czemu można oczekiwać 3-procentowej oszczędności. Silnik otrzymał także dwustopniową pompę cieczy chłodzącej i ogranicznik momentu obrotowego.

Nowe oprogramowanie

Konstruktorzy zmodernizowali także oprogramowanie I-See (Optivision). Jest ono dostępne od 2013 roku w wersji aktywnej (wprowadzone w 2012 roku polegało na zapisie trasy w pamięci pojazdu oraz wykorzystaniu algorytmów uczących) i rozpoznaje profil drogi. Dobiera przełożenia skrzyni biegów, przyspiesza i hamuje, a priorytetem ustawień jest oszczędność



paliwa. Zmodernizowane oprogramowanie wcześniej włącza tryb wybiegu (np. przed osiągnięciem szczytu wzniesienia), podobnie jak szybciej przełącza biegi na wyższe. Nowe oprogramowanie powinno skutkować także zmniejszeniem liczby redukcji.

Również sygnały z aktywnego tempomatu służą do lepszego sterowania

I-See, co pozwoli na wcześniejsze włączenie funkcji toczenia. Nowe modele Volvo i Renault będą miały mniej czuły pedał przyspieszenia.

Producent podkreśla znaczenie tempomatu. Jeden z dużych klientów wykazał, że przy wykorzystaniu tempomatu w 60 proc. czasu jazdy spalanie zmalało o 3 proc.

Nowości grupy Volvo

W połowie roku Volvo i Renault odmłodziły ofertę, przygotowując oszczędniejsze modele.

Robert Przybylski

Od 1 września 2019 roku zacznie obowiązywać Etap D (step D) normy czystości spalin EURO VI. Poziom dopuszczalnych zanieczyszczeń pozostaje bez zmian, natomiast przepisy wprowadzają rzeczywisty pomiar podczas jazdy. Test prowadzony jest w warunkach miejskich (prędkość do 50 km/h), podmiejskich (50-75 km/h) i autostradowych, z prędkościami powyżej 75 km/h.

Kilka procent oszczędności

Etap D obejmuje także pomiar w zakresie od 10 do 100 proc. mocy silnika, gdy testy na Etapie C obejmowały zakres od 20 do 100 proc. Oznacza

to, że nawet w „cyklu zimnym”, czyli zaraz po rozruchu silnika i przy małym obciążeniu, gdy spada temperatura spalin, muszą one spełniać normy. W przypadku popularnego silnika o mocy 460 KM obszar pomiarowy rozciąga się od 46 do 460 KM, gdy w Etapie D zawierał się on od 92 do 460 KM.

Volvo zmodyfikowało silniki i konstruktorom udało się także zmniejszyć zużycie paliwa. W przypadku 500-konnej wersji silnika D13 oraz silników D16 potencjalna poprawa może sięgnąć 3 proc., co uzyskane jest ulepszeniami w silniku, nowym oprogramowaniem skrzyni biegów i nowym osprzętem (w tym światłami diodowymi i wydajniejszą klimatyzacją oraz wentylacją).

W wersji o mocy 420, 460 i 540 KM potencjalna poprawa wyniesie 2 proc., zaś D11 sięgnie 1 proc. Wyliczenia do-

konane są dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie dalekodystansowym i regionalnym z I-See (Optivision) i Ecolevel 3.

Usprawnienia samochodów

Nowe silniki mają komputer sterowania o większej pojemności pamięci. Diesle D11 dostępne są w wersji 330-, 380-, 430- i 460-konnej. Moce silnika D13 pozostają bez zmian, ale drobne ulepszenia, jak np. nowe tłoki w wersji 500-konnej oraz olej silnikowy o mniejszej lepkości i trwałości dały w efekcie zmniejszenie spalania.

Silniki otrzymały także nowy filtr cząstek stałych, który choć ma takie same wymiary zewnętrzne, jeszcze skuteczniej filtruje spalinę. Volvo ujednoliciło budowę filtrów, wprowadzając znane z D11 oraz D13 420 filtry

reklama



moya
sieć stacji paliw

moya
firma

KARTA PALIWOWA MOYA FIRMA

- przedpłacone gotówkowe i bezgotówkowe rozliczenie tankowania
- atrakcyjne warunki handlowe
- faktury zbiorcze za ustalone okresy tankowania
- zarządzanie kartami z poziomu aplikacji mobilnej
- internetowy dostęp do raportów i faktur
- personalizacja kart i dostępnych limitów tankowania
- oszczędność czasu dla kierowcy
- szybka i bezpieczna płatność kartą zbliżeniową
- całodobowa pomoc techniczna
- minimum formalności

ZADZWOŃ: 22 496 00 73 / NAPISZ: BOK@MOYASTACJA.PL WWW.MOYASTACJA.PL



GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA PONAD 200 STACJACH



Karta paliwowa
dla mądrych
Przewoźników

Wielkie
oszczędności
w Europie!

Najprostszy cennik:
tylko jedna tygodniowa cena
na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at

Na targach transportu i logistyki w Monachium



Politycy nie kryją, że transport będzie musiał zmniejszyć emisję dwutlenku węgla, zaś załadownicy i przewoźnicy otrzymają nowe narzędzia, pozwalające łatwiej zrzęczać taborem i porównywać ceny.

Robert Przybylski

Zainteresowanie tegorocznymi targami transportu i logistyki w Monachium było rekordowe. Od 4 do 7 czerwca targi odwiedziło 64 tys. osób (5 proc. więcej niż w 2017 roku) ze 125 krajów, dla których ofertę przygotowało 2374 wystawców (wzrost o 10 proc.) z 63 krajów. Z Polski na targach wystawiało się ponad 60 firm, a nasz kraj należał do dziesiątki największych wy-

stawców. Partnerem targów był Port Gdańsk, najszybciej rozwijający się port na Bałtyku.

Sankcje i Jedwabny Szlak

Uwagę branży TSL przyciąga teraz m.in. tematyka amerykańskich sankcji i wojny handlowej z Chinami oraz perspektywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Minister transportu Niemiec Andreas Scheuer podkreślił podczas otwarcia targów, że niezbędne są działania dla podniesienia efektywności przepływów transportowych

i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla. Może to oznaczać, że w przyszłości prawo będzie faworyzować alternatywne napędy.

Chińskie podmioty wystawiały się na 64 stoiskach. Tamtejsze firmy transportowe oferowały przede wszystkim przewozy morskie, choć nie brakło oferty kolejowej: na trasie północnej (przez Rosję) oraz południowej, wokół Morza Kaspijskiego, przez Gruzję i Turcję. Perspektywy intermodalnych przewozów sprawiają, że kolej inwestuje w tabor i terminale.

W tych przewozach uczestniczą także polskie przedsiębiorstwa. Np. Adampol S.A. (firma członkowska ZMPD) wystawiał się z ofertą przeładunków w Małaszewiczach. Adampol ostatnio rozbudował ten kolejowy terminal o 1200 m torów (o normalnym i szerokim rozstawie). Ofertę agencji celnych pokazała PKS International Cargo z Opola.

Ostatnia mila

Przewoźnicy samochodowi poszukują dalszych metod obniżania kosztów i zwiększania efektywności. Zarówno niemiecki przemysł wytwórczy, jak i przewoźnicy domagają się wprowadzenia długich zestawów, mierzących 25,25 m. Dwa takie zestawy zastępują trzy klasyczne, zapewniając

oszczędności w zużyciu paliwa (a zatem i mniejszą emisję CO₂), a przy tym zmniejszając zapotrzebowanie na kierowców. Postępujący brak kierowców był także tematem jednej z debat podczas kilkunastu paneli dyskusyjnych.

Innym gorącym tematem była logistyka miejska. Jej koszty są znaczące dla operatorów kurierskich, a wprowadzane przez władze miast ograniczenia w poruszaniu się spalinowych samochodów stanowią dodatkowe wyzwanie dla logistyków. Młode firmy pokazały małe, elektrycznie wspomagane ryksze do rozwożenia paczek e-handlu do odbiorców.

Elektroniczne platformy

Widoczne jest także rosnące zainteresowanie systemami poboru myta,

które umożliwiłaby obsługę jednym urządzeniem pokładowym wszystkich krajów UE. Taki rozwój oferty jest wymuszany nie tylko przez rynek, ale i polityków. Zaplanowana przez nich Europejska Usługa Opłaty Elektronicznej (EETS) wchodzi do oferty ZMPD, które przygotowało urządzenie ZMPDBox. Jest dostępne od ręki w Zrzeszeniu i można nim opłacić myto w Niemczech i Belgii.

Zmieni się także charakter elektronicznych giełd ładunków. Nabierają one charakteru platform, na których gromadzone są dane z różnych baz o ładunkach oraz o wolnych samochodach. Takie platformy posiadają również funkcje porównywarki cenowej, która obu stronom (załadownicy i przewoźnikowi) pokazuje aktualny poziom cen.



Więcej przewieźć mniejszym kosztem

Od wielu lat toczy się dyskusja o możliwości dopuszczenia do ruchu na polskich drogach dłuższych i cięższych pojazdów. Ostatnio nasiliła się z powodu rewizji w 2015 roku dyrektywy 96/53/WE, dotyczącej maksymalnych parametrów pojazdów drogowych poruszających się na obszarze UE.

Tomasz Małyszko

Polska administracja, mimo przekazywanych przez ZMPD pozytywnych rekomendacji, odnosiła się negatywnie do takich zmian i dziś nic nie wskazuje na to, że wkrótce nastąpi jakiś przełom. Brak postępu powoduje, że polscy przewoźnicy międzynarodowi są pozbawieni możliwości konkurowania na tym

rynku. Nie mogą mierzyć się z przewoźnikami z państw, gdzie takie zestawy wykonują przewozy w ramach testów, bądź są dopuszczone z pewnymi ograniczeniami. Taka sytuacja to również straty dla polskiej gospodarki.

Doświadczenia międzynarodowe

Nowym głosem w dyskusji o wydajniejszych pojazdach na drogach jest

opublikowany w maju 2019 roku przez International Transport Forum raport pt. „High Capacity Transport”. Raport odnosi się do pojazdów o większych niż standardowe możliwościach przewozu, dla których przyjęto nazwę High Capacity Vehicles (HCV, tj. pojazdy o dużej pojemności). Ekspert w ramach grupy powołanej przez ITF przyglądali się dotychczasowym doświadczeniom z różnych państw w zakresie użytkowania takich samochodów ciężarowych. Celem tego projektu jest

przybliżenie dostępnych rozwiązań i szczegółowych danych dotyczących wykorzystania pojazdów o dużej pojemności i rozwianie wątpliwości, które do tej pory przemawiały przeciwko wprowadzeniu ich do użytku.

Odnotowano, że mimo nastrojów protekcyjnych i rosnących konfliktów, handel wewnętrzny i międzynarodowy rośnie i będzie rósł w dłuższej perspektywie. Rosną potrzeby konsumentów i zwiększa się ich zdolność do nabywania dóbr. Według szacunków OECD zapotrzebowanie handlu na transport (wszystkimi gałęziami transportu) do 2050 roku ulegnie potrojeniu. Przewiduje się, że w tej perspektywie globalny transport drogowy będzie rósł co roku o 3,2 %. W Polsce, według danych GUS, obserwujemy coroczny wzrost przewozu to-

warów drogami na poziomie kilkunastu procent (w latach 2016-2017 wynosił 15,3 %). Za wzrostem przewozów nie będzie nadążać zwiększanie sieci i przepustowości infrastruktury, która nie będzie w stanie zakumulować przyszłych potoków pojazdów i przemieszczanych towarów. Aby poprawić sytuację jutro, już dziś powinny być podejmowane odpowiednie działania, a jednym z możliwych rozwiązań jest wdrożenie większych i bardziej pojemnych ciężarówek.

Wymierne korzyści

Raport potwierdza podstawowe argumenty za wprowadzeniem tych pojazdów. W zależności od rodzaju przewożonego towaru i relacji przewożonej maleje emisja dwutlenku węgla

od 15 do 40 proc. Obniżają się koszty i zwiększa produktywność, ponieważ dwa zestawy mogą przewozić tyle ładunku co 3 lub więcej standardowych. Oszacowano, że gdyby do obsługi potoków ładunków już dziś wdrożyć te pojazdy w ilości odpowiadającej 15 proc. wszystkich pojazdów ciężarowych, to całkowity ruch samochodów ciężarowych zmniejszyłby się o 5-6 procent.

W raporcie eksperci szczególnie skupili się na analizie trzech głównych obszarów, które są zwykle postrzegane jako bariery we wdrożeniu pojazdów HCT. Są to: przesunięcia międzygałęziowe w transporcie, bezpieczeństwo oraz infrastruktura.

Badanie wykazało, że w większości przypadków jest zbyt mało dowodów, aby móc wnioskować, że po-



jazdy HCT powodują znaczące przesunięcia ładunków z kolei na drogi. Przedstawiono przypadki, gdy te pojazdy uzupełniały i rozszerzały rynek dla transportu kolejowego. Ale jednocześnie pojawiają się mocne dowody, że pojazdy HCT przejmują ładunki od mniej wydajnych pojazdów w relacjach, gdzie jest intensywne natężenie ruchu.

Wszystkie stosowne dane, badania i doświadczenia na przestrzeni lat i z wielu państw pokazują, że ryzyko wypadku stwarzane przez pojazdy HCT, których użycie zostało właściwie uregulowane, jest niższe niż standardowych samochodów ciężarowych.

Mosty

Mimo większej masy pojazdy HCT zwykle cechują się mniejszymi naciskami osi ze względu na większą ich liczbę w zestawie. W porównaniu do standardowego pojazdu nie bez znaczenia jest większa odległość między

pierwszą i ostatnią osią, co w przypadku przejazdu przez mosty powinno iść w parze z możliwym proporcjonalnym zwiększaniem masy całkowitej pojazdu HCT.

Jednocześnie uwaga zarządców obiektów infrastruktury powinna skupiać się na odpowiednim monitorowaniu zmęczenia stali i materiałów, z których zbudowana jest konstrukcja mostu.

Natomiast w przypadkach wąskich gardeł, tj. obiektów mostowych o niskiej nośności, raport rekomenduje stosowanie systemów pokładowych pojazdów informujących o jego masach rzeczywistych.

Inną ewentualnością są urządzenia do ważenia w ruchu, które np. w Australii i innych państwach okazały się skuteczne w połączeniu z systemem IAP (Intelligent Access Program). Przez potwierdzenie zgodności rzeczywistej masy z dopuszczalnymi wszystkich pojazdów przekraczających most jest możliwa eliminacja ry-

zyka przejazdu przeciążonych pojazdów, co uchroni infrastrukturę przed przyspieszonym zużyciem.

Autorzy raportu podkreślają, że coraz większe możliwości techniczne wynikające z systemów monitorujących ruch pojazdów HCT dają sposobność służbom kontrolnym do lepszego egzekwowania przepisów. Takie systemy zapewniają możliwość kontroli parametrów pojazdów w czasie rzeczywistym. Przejazdy pojazdów są monitorowane i jest możliwość interwencji, jeśli pojazd miałby przejechać po drodze innej niż dopuszczona do ruchu.

Informacje przedstawione w publikacji ITF dostarczają ważnych dowodów o pozytywnych skutkach wdrożenia pojazdów HCT. Można mieć nadzieję, że te twarde dane posłużą polskiej administracji do głębszej oceny możliwości stosowania HCT w Polsce. Tego typu pojazdy na drogach to nieuchronna przyszłość. Im szybciej to nastąpi, tym więcej przewoźnicy i gospodarka mogą zyskać.



MASZ FIRME? TANKUJ TANIEJ!

- Rabat na paliwa
- Zbiorcze fakturowanie
- Stała oszczędność kosztów
- Oszczędność czasu
- Proste rozliczenia
- Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO

Infolinia z tel. stacjonarnych: 801 345 678

z tel. komórkowych: 58 326 43 00

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

www.lotos.pl





Kolejka po gaz

Instalacje gazowe są rozchwytywane, bo dają wymierne oszczędności. Transportowy Dozór Techniczny przypomina o bezpieczeństwie użytkowania.

Robert Przybylski

Po wprowadzeniu zerowej stawki myta w Niemczech przewoźnicy ruszyli po instalacje gazowe. Popyt jest tak duży, że producenci wydłużyli terminy odbioru samochodów z instalacjami na LNG. Zapotrzebowanie podsycają także nadawcy, którzy coraz częściej domagają się pojazdów o niskiej emisji dwutlenku węgla.

Poszukiwane stały się również montowane instalacje CNG. Przewoźnicy, którzy leasingują samochody, muszą w takim wypadku zapytać właściciela o zgodę na montaż. Np. Scania Leasing otrzymała od początku kwietnia 7 takich wniosków.

Warsztaty oferujące instalacje mają problem z zakupem zbiorników na gaz. Wyrabiane są one w hutach, które zostały zaskoczone przez nagły wzrost popytu. Z powodu długiego czasu oczekiwania np. Grupa Cogas oferuje tylko jedną butlę na ciągnik.

Pierwsi przewoźnicy zbierają własne doświadczenia, niżej przedstawiamy ich opinie.

Ocena przewoźnika: realne oszczędności

Wojciech Kusnerz, właściciel spółki Wojtex

Mój samochód na LNG przejechał od 17 maja do 17 czerwca w podwójnej obsadzie 18 tys. km. Zrobił rekordową w Europie trasę Białystok-Walencja-Białystok - 7 tys. km tylko na LNG! Samochód jeździ z naczepą załadowaną 22 tonami owoców i warzyw, spalając 25 kg LNG na 100 km. Jest to tyle, ile zakładaliśmy.

Silnik ma 410 KM i niektórzy ostrzegali, że samochód nie da sobie rady z takim ładunkiem w górach (Alpy). Nie jest to prawda. Silnik ma duży moment obrotowy nawet przy niskich obrotach i doskonale zachowuje się na wzniesieniach. Kierowcy są zadowoleni, bo samochód jest tak samo sil-

ny jak diesle. Jedyną niedogodnością dla prowadzących jest tankowanie, do którego trzeba założyć ubranie jak w ADR: fartuchy, rękawice, okulary. Nie mam mowy o odkrytym obuwu i krótkich spodenkach. Kierowcy (wszyscy przeszkoleni) przestrzegają tych zasad, we Francji trafili nawet na uszkodzony pistolet, z którego wydostawał się gaz w postaci ciekłej. Tankowanie trwa do pół godziny.

Zakup samochodu na LNG musi być poprzedzony starannym planowaniem tras. Stacji jest bardzo mało w Polsce, praktycznie nie ma ich w Niemczech. Kupując samochód pod koniec zeszłego roku liczyłem, że Niemcy szybciej przygotują potrzebną infrastrukturę.

Tankujemy u siebie i następne napełnienie zbiornika jest w Berlinie. Druga stacja w Niemczech znajduje się w Hamburgu, ale jest on nie po drodze. Chętnie korzystalibyśmy z drogi przez południowe Niemcy. W okolicach Wrocławia stację LNG ma EPO-Trans, ale potem nie ma nic w Niem-

zech i do Francji dojeżdżalibyśmy na styk. To za duże ryzyko, bo mogą trafić się korki i auto stanie bez paliwa. O mało tak się nie zdarzyło we Francji: stacja była w wykazie, a okazało się, że jest nieczynna. Zdecydowaliśmy się jechać do Hiszpanii i w ten sposób zrobiliśmy 950 km – najdłuższy odcinek. Przyjmujemy, że zasięg samochodu wynosi do tysiąca kilometrów i wolimy nie ryzykować jazdy „na oparach”.

Samochodów na LNG powoli przybywa. W Niemczech już raz staliśmy w kolejce do tankowania, przed nami były jeszcze trzy samochody, wszystkie na niemieckich numerach. Słyszemy, że ma powstać do końca roku kilka stacji w Niemczech (wzdłuż Renu) przy granicy z Francją i to rozwiąże największy problem, czyli brak infrastruktury. Wtedy będziemy mogli zoptymalizować trasę do Hiszpanii.

Przy stałej trasie auto na LNG jest opłacalne, natomiast brak stacji LNG w Niemczech sprawia, że na przerzuty się nie nadaje. Dużo stacji LNG jest w Belgii i Holandii, podobnie jak w Hiszpanii i północnych Włoszech.

Przez Niemcy przejeżdżamy tylko tranzytem, a mimo to do końca 2020 roku zaoszczędzimy na mycie 12 tys. euro. Także paliwo jest tańsze: kilogram LNG, który odpowiada litrowi ON, kosztuje w Polsce 30 proc. taniej niż olej napędowy, w Niemczech 25 proc., w Hiszpanii różnica jest co najmniej 30-procentowa, a zdarza się, że dochodzi do 40 proc. Tylko Francja ma drogie paliwo, z cenami sięgającymi do 115 centów za 1 kg, gdy w Hiszpanii cena wynosi np. 67 centów.

Ogólnie z zakupu jestem zadowolony, choć cena samochodu wyższa o 40 proc. od napędzanego silnikiem wysokoprężnym jest wysoka. Jeżeli ceny samochodów zmaleją, a w Niemczech pojawi się więcej stacji na LNG, nie wykluczam że przestawię flotę na LNG.

Z rury wydechowej wylatuje bezwonny gaz, praktycznie nie ma emisji tlenków azotu. Do rozważenia przejścia na LNG zachęcają dochodzące mnie informacje, że także po 2020 roku myto w Niemczech dla aut gazowych będzie mniejsze niż dla pojazdów EURO VI, choć nie będzie to raczej stawka zerowa.

Dostawca gazu Barter zapowiedział, że 1 listopada otworzy pierwszą w Polsce publiczną stację LNG w Białym-

stoku, kolejną w Świecku i ma jeszcze w planach Stryków. W Warszawie działa stacja LNG, ale jest dostępna tylko dla autobusów MZK. W Śremie z kolei LNG jest bardzo drogi i tam nie opłaca się tankować.

Dyrektor zarządzający firmy transportowej STRB Tomasz Hejne

Nasza firma wykonuje sporo przewozów do Niemiec. Pod koniec stycznia 2019 roku przerobiliśmy w Elpigaz



GEFCO Polska testuje Iveco LNG

Operatorzy logistyczni także są zainteresowani samochodami ciężarowymi z alternatywnym napędem. GEFCO Polska przeprowadziło testy ciężarówki Iveco Stralis Natural Power o mocy 460 KM, zasilanej wyłącznie skroplonym gazem ziemnym (LNG). Zainteresowanie firmy pojazdami niskoemisyjnymi wynika z globalnej strategii Grupy GEFCO, która zakłada analizę dostępnych rozwiązań na rzecz czystszej logistyki. GEFCO już drugi rok z rzędu uzyskało 2-procentowe ograniczenie emisji dwutlenku węgla w transporcie. Ciężarówka Iveco z silnikiem gazowym była używana podczas dostaw na produkcję dla dużego klienta GEFCO z branży motoryzacyjnej.

Podczas testów zespół GEFCO na bieżąco i bardzo dokładnie śledził codzienną eksploatację pojazdu. Było to możliwe dzięki zaawansowanemu narzędziu telematycznemu, będącemu wyposażeniem pojazdu. Przez kilka tygodni pojazd jeździł na krótkim wahadle, liczącym około 40 km, pomiędzy fabryką dostawcy elementów karoseryjnych a montownią nowych samochodów. Podsumowanie fazy testowej jest w przygotowaniu. Jeżeli wyniki będą pomyślne, GEFCO Polska i współpracujący z firmą przewoźnicy planują sukcesywne wprowadzanie ciężarówek na LNG na trasy. – Odpowiedzialność za wpływ logistyki na środowisko spoczywa na każdym uczestniku łańcucha dostaw. Dlatego z dużym zainteresowaniem śledzimy rozwój pojazdów nisko- i bezemisyjnych. Zgodnie z przyjętym przez Unię Europejską planem, do 2030 roku producenci pojazdów ciężarowych będą musieli obniżyć emisję dwutlenku węgla o kolejne 30 proc. Wynikające z tego korzyści dla środowiska są oczywiste. Obecnie, poza zwiększaniem udziału pojazdów Euro VI, jesteśmy żywo zainteresowani alternatywnymi rozwiązaniami. Wśród nich są ciężarówki zasilane gazem ziemnym – informuje dyrektor generalny GEFCO Polska Rafał Krajewski.

Nowy Stralis NP 460 jest wyposażony w dwa zbiorniki LNG, magazynujące łącznie ponad 390 kilogramów skroplonego gazu. Taki zapas pozwala pokonać nawet 1600 kilometrów na jednym tankowaniu.



pierwszy samochód (Actrosa) na dwupaliwowy. W dowodzie rejestracyjnym stacja diagnostyczna wbiła pieczęć „gaz”, a my zgłosiliśmy do Toll Collect ten fakt z podaniem o zgodę na stawkę zerową.

Po ponad miesiącu Toll Collect przysłał nam zerową stawkę i otrzymałem zwrot na konto 2500 euro za nienależnie pobrany maut. Nie wierzyłem, że to działa, zaskoczenie było ogromne i szybko podjąłem decyzję, aby całą flotę przestawić na dwupaliwową.

Decyzja przyszła tym łatwiej, że samochód jeździł bezawaryjnie także podczas mrozów. Montaż instalacji trwa dobę, w jednym przypadku były

drobne problemy i zabudowa instalacji trwała 1,5 dnia. Toll Collect automatyzował procedurę akceptacji i już po wysłaniu dokumentów naliczamy zerową stawkę maut. Odbiór pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny także przeprowadzony był bardzo sprawnie.

Nasze samochody są w leasingu, więc zgodę musiał wydać właściciel. Nastąpiło to bez żadnych problemów i samochody zwrócimy z instalacją gazową, co będzie wartością dodaną pojazdu.

Nasze samochody mają zbiorniki o pojemności 80-100 litrów, co pozwala na jazdę przez 2 dni. Na szczęście w

Niemczech jest 600 stacji CNG (znajdujemy je w wyszukiwarce DKV), więc nie ma problemu z tankowaniem. Instalacje Elpigaz mają wyjście na dwie strony, co jest dużym ułatwieniem dla kierowców.

Dzięki gazowej instalacji miesięcznie oszczędzam na mycie 2200 euro na jednym samochodzie. Do tego dochodzi drobna oszczędność na paliwie. Dawkowanie gazu mamy ustawione na 10 proc. gazu ziemnego i 90 proc. ON.

Samochód ma oryginalne zbiorniki na olej napędowy, więc w Polsce tankuję do pełna jak poprzednio, zaś gaz dobijam w Niemczech. Butla na gaz zamontowana jest między podłużnicami ramy samochodu.

Żeby zainteresować kierowców tankowaniem gazu wprowadziłem system motywacyjny. Otrzymują premię za oszczędność w zużyciu paliwa. Cena gazu w Niemczech jest o połowę mniejsza niż ON, zatem jeżeli spalanie ON zmalało z 25 do 22 litrów ON i 2 litrów gazu, oszczędność ma firma, zaś kierowca premię. Gaz opłacam kartą paliwową DKV; na fakturach pojawia się dodatkowa pozycja „gaz”.

Firmowe samochody przeszły już blisko 10 kontroli BAG i ani razu nie została zakwestionowana stawka zerowa maut. Kierowcy mają rachunki za tankowanie gazu i z nich łatwo widzieć, czy samochód na nim jeździ.

Po montażu kierowcy otrzymali kilkuminutowe szkolenie. Na tablicy rozdzielczej pojawił się jeden przycisk i kontrolka z czterema diodami informującymi o poziomie gazu. Instalacja CNG przypomina instalację LPG. Czynność tankowania też nie nastręcza żadnych trudności.

Montaż instalacji Elpigaz to szybkie rozwiązanie i przyznaję, poszliśmy po najmniejszej linii oporu. Chodziło o jak najszybsze skorzystanie ze zwolnienia z myta w Niemczech.

Instalacja zwraca się w lekko ponad dwa miesiące. Toll Collect będzie naliczał zerowy maut do końca 2020 roku. Co nastąpi po tej dacie, nie wiemy, i decyzję, co dalej z instalacjami gazowymi, zostawimy na później, gdy wyjaśni się polityka niemieckich władz.

Jeżeli pozostanie premiovą stawką dla pojazdów gazowych, nie wykluczamy, że zamontujemy więcej butli gazowych na miejscu jednego ze zbiorników ON. Wówczas zwiększy-

-ELPIGAZ

AUTOMOTIVE

SYSTEM ZASILANIA DUAL FUEL CNG

Zadzwoń
i umów się
na spotkanie
☎ 601 475 643



Systemy zasilania dwupaliwowego ON+CNG VELA Diesel i DEGAmix

- ✓ ZWOLNIENIE Z OPŁAT DROGOWYCH W NIEMCZECH*
- ✓ ADAPTACJA BEZ INGERENCJI W SILNIK
- ✓ HOMOLOGACJA W POJAZDACH N2, N3, M2, M3
- ✓ MONTAŻ I SERWIS W SIECI AUTORYZOWANYCH ZAKŁADÓW

* Źródło: BAG, Toll Collect

www.elpigaz.com



my udział gazu do połowy spalanego paliwa. Ponieważ gaz jest o połowę tańszy od ON, oszczędności na spalaniu wynoszą 25 proc.

Dartom, Dariusz Malinowski

W maju 2019 roku zamontowaliśmy w 58 samochodach instalację CNG grupy Cogas. Jej mechanicy przyjechali do nas na bazę w Grodzisku Mazowieckim i w niecały miesiąc uporali się z zadaniem. Jestem pod wrażeniem ich profesjonalizmu, bo nie dość, że wszystko poszło bardzo sprawnie, łącznie z akceptacją instalacji przez Transportowy Dozór Techniczny, to jeszcze samochody jeżdżą bezawaryjnie i nic się z nimi nie dzieje. Do przeróbki skierowaliśmy tylko ciągniki Renault T 480, bo DAF nie wyraził zgody.

Nasze samochody przeszły w Niemczech 5 kontroli BAG, funkcjonariusze sprawdzili dokumenty, czy jeździmy na gazie (kierowcy mają rachunki za gaz z ostatnich tygodni) i zaakceptowali fakt, że jeździmy ze stawką zerową maut.

Jeżdżące na gaz auta nie tracą dynamiki. Samochody mają zbiorniki o pojemności 43 lub (w większości) 63 litrów. Te pierwsze z wymienionych są nieco za małe, więc kierowcy muszą często tankować, np. wykonując tranzyt przez Niemcy zaglądają dwadzieścia razy na stację. Jeżeli nie ma gazu w zbiorniku, kierowca ma obowiązek

płacić standardowe myto. Stacji CNG jest w Niemczech sporo, ale nie każda jest wygodna dla samochodu ciężarowego. Zdarza się, że kierowcy muszą rozpinąć zestaw do tankowania. Płacą gotówką, bo są to małe sumy.

Nie zdecydowaliśmy, co stanie się z instalacjami na koniec 2020 roku. Do tego momentu pojazdy gazowe mają zerową stawkę myta. Możemy instalację zdemontować, co nie jest skomplikowane. Jednak butli nie przeniesiemy do innego auta, bo każda ma przypisany VIN pojazdu z pierwszego montażu. Wówczas stracimy wydatek na butlę, czyli 3 tys. zł.

Pod koniec czerwca zaczęliśmy także 2-tygodniowy test Iveco z instalacją LNG.

TDT informuje: bezpieczeństwo przede wszystkim

Transportowy Dozór Techniczny zwraca uwagę, że nie występują żadne rozbieżności pod względem właściwości fizycznych dla gazu LNG (Liquid Natural Gas) i CNG (Compressed Natural Gas). Gaz CNG jest gazem ziemnym w postaci sprężonej do ciśnienia 20-26 MPa, natomiast gaz LNG jest gazem ziemnym w postaci skroplonej, schłodzony do temperatury -160 stopni C, który po ogrzaniu przechodzi w fazę gazową sprężoną.

Stosowane są również zbiorniki na gaz LPG o ciśnieniu roboczym do

2 MPa, o konstrukcji jednopłaszczyznowej, oraz zbiorniki na wodór w postaci sprężonej do ciśnienia 35-70 MPa, o budowie identycznej jak zbiorniki CNG.

Badania techniczne ww. zbiorników powinny być wykonywane:

- dla zbiorników LPG - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej, próby ciśnieniowej, rewizji zewnętrznej i próby szczelności,
- dla zbiorników CNG - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej oraz co 3 lata w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności,
- dla zbiorników LNG i H₂ (sprężonego wodoru) - co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej oraz co 1 rok w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności.

Potrzeba prowadzenia tych czynności dozorowych wynika z wielu przypadków dokonywania przez eksploatających pojazdy zasilane gazem nielegalnej i nieautoryzowanej ingerencji w instalację gazową pojazdu, wykonywanej poza zakładem posiadającym świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazowego.

O tym, iż eksploatacja zbiorników LPG, CNG i LNG oraz sprężonego wodoru może stwarzać realne zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska, może świadczyć chociażby tragiczny wypadek przy tankowaniu zbiornika gazem CNG, który wydarzył się we wrześniu 2016 r. na stacji Aral w Duderstand (Dolna Saksonia, Niemcy). Podczas tankowania zbiornik CNG pojazdu marki Volkswagen Touran eksplodował, w wyniku czego kierowca tankowanego pojazdu został ciężko ranny.

Okazało się, że w serii pojazdów Volkswagena wyposażonych w zbiorniki CNG, z powodu sposobu lakierowania zbiorników, w miarę upływu czasu na skutek działania czynników zewnętrznych doszło do korozji, a przez to do zmniejszenia grubości i osłabienia ścianek zbiornika.

Podjęte przez TDT czynności dozоровe pozwoliły na wcześniejsze wykrycie nieprawidłowości w trakcie eksploatacji pojazdu. Konsekwencją była podjęta przez koncern Volkswagen wymiana eksploatowanych zbiorników CNG na nowe.



**DIESEL NA
CNG / LNG
MONTAŻ I SERWIS**



**Nie płać Toll Collect (Maut)
w Niemczech!!!!**

www.cogas.pl

**tel. 502 533 532
tel. 503 448 695
biuro@cogas.pl**

Duża obwodnica Warszawy

Budowlani jeszcze kończą prace przy obwodnicy Warszawy, a już wiadomo, że wkrótce będzie zapchana. Dlatego właśnie ruszyły prace przygotowawcze dla dużej obwodnicy Warszawy, która odciąży trasy S2 i S8 oraz drogę krajową nr 50.

Robert Przybylski

Przejazd samochodem ciężarowym przez Warszawę to ogromna strata czasu. Miasto nadal nie ma obwodnicy, ale Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad od kwietnia 2018 roku przygotowuje się do budowy wielkiej obwodnicy wokół Warszawy. Obecna, tymczasowa „duża obwodnica” w ciągu drogi krajowej nr 50 trudno uznać za w pełni funkcjonalną trasę tranzytową z uwagi na wiele skrzyżowań i przejazdów przez miejscowości. Przemieszczało się nią w 2015 roku od 6 tys. do 17,4 tys. pojazdów silnikowych na dobę. W niektó-

rych punktach, jak np. w Mszczonowie, bywa bardzo zatłoczona.

Zapchane drogi wokół stolicy

„Mała obwodnica” Warszawy, poprowadzona trasami S2 i S8, już teraz w szczycie natężenia ruchu jest bardzo mocno obciążona. Generalny Pomiar Ruchu przeprowadzony w 2015 roku zanotował na moście Grota Roweckiego w ciągu S8 ponad 140 tys. pojazdów na dobę.

Jest to wartość średniego dobowego rocznego ruchu, notowane są również wzrosty ruchu sięgające 200 tys. pojazdów. Tłoczno robi się także na zachodnim wylocie z Warszawy i zachodnio-południowej obwodnicy w ciągu drogi S2.

Trwają prace przy dalszych częściach obwodnicy. – Za kilka lat Warszawa będzie miała pełną obwodnicę, ale już dziś wiemy, że ona nie wystarczy. Dlatego przygotowujemy się do budowy tzw. trasy A50, czyli dużej obwodnicy Warszawy, która będzie przebiegać kilkadziesiąt kilometrów od stolicy – wyjaśnia minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

GDDKiA rozpoczęła prace analityczne poprzedzające projektowanie i budowę Dużej Obwodnicy Warszawy. Analiza musi wskazać w pierwszej kolejności optymalne oddalenie od granic administracyjnych miasta oraz miejsca możliwych powiązań z istniejącą i planowaną siecią dróg. – Uwzględnione zostanie również skomunikowanie

z planowanym Centralnym Portem Komunikacyjnym – podkreślał wiceminister infrastruktury Marek Chodkiewicz. Inwestycje byłyby realizowane zapewne w latach 2024-2027 i prawdopodobnie wspomagane pieniędzmi unijnymi z kolejnej perspektywy. – Musimy już teraz przygotowywać projekty na kolejną perspektywę, aby nie marnować czasu, gdy już będą fundusze – tłumaczy pełniący obowiązki dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Żuchowski.

Studium korytarzowe

Dopiero z kilku wariantów przebiegu przyszłej obwodnicy będzie wybrany ten ostateczny. Dla wstępnie nakre-

ślonego modelu sieci drogowej zostanie wykonana uproszczona prognoza ruchu, której wyniki pokażą przyszłe, szacunkowe natężenia ruchu. – Analiza będzie podstawą do określenia klasy i przekroju planowanej obwodnicy. Równocześnie wskazane elementy sieci będą wstępnie poddane analizie oddziaływania na środowisko przyrodnicze i mieszkańców, co pozwoli na wskazanie stref wyjątkowo wrażliwych dla mających powstać poszczególnych elementów dużej obwodnicy stolicy – opisuje procedury rzecznik Ministerstwa Infrastruktury Szymon Huputyś.

W wyniku analizy możliwe będzie wskazanie poglądowych wariantów korytarzy obwodnicy. Te zaś będzie trzeba poddać dalszym pracom plani-

stycznym, aby uzyskać Studium Korytarzowe, potrzebne do określenia dokładnego korytarza, w jakim będzie można wyznaczać możliwe warianty trasy.

Takie Studium Korytarzowe GDDKiA opracowuje dla drogi ekspresowej S10 Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin). W założeniu jeden z fragmentów drogi S10 ma stanowić północną obwodnicę stolicy, stając się elementem dużej obwodnicy Warszawy, podkreśla Huputyś.

Przewoźnicy nie powinni oczekiwać, że obwodnica A50 powstanie szybko. Prace planistyczno-analityczne potrwać kilka lat, nie ma także zapewnionego finansowania na projekt wykonawczy, nie mówiąc o samej budowie.

Actros: oszczędny i ekologiczny

Firma aktywnie stara się obniżyć swój wpływ na środowisko – dlatego priorytetem jest niskie spalanie



Czysta jakość

Grupa Adampol S.A. jest jedną z największych polskich firm specjalizujących w autotransporcie o zasięgu euroazjatyckim. Niemal połowę floty własnej stanowią w niej Mercedesy

Adampol S.A. powstał w 1990 roku, jak większość ówczesnie zakładanych firm przewozowych – trochę z przypadku. Jednak dziś już niemal trzydziestoletnia historia działalności pokazuje, że oprócz przypadku, o sukcesie Adampolu decyduje wizjonerskie i świadome zarządzanie wszystkimi obszarami działalności, a przede wszystkim nastawienie na najwyższą jakość. Obejmuje to oczywiście także flotę, liczącą ponad 600 własnych autotransporterów, z czego niemal połowę stanowią pojazdy z gwiazdą.

– Kryteria wyboru marki do naszego taboru wynikają bezpośrednio z priorytetów biznesowych całej firmy – mówi Szymon Wądołowski, zastępca dyrektora ds. taboru własnego Adampol S.A. – Jakość usługi jest powiązana z jakością samochodu,

którym ją wykonujemy, a w przypadku Mercedesa jest ona zapewniona na wysokim poziomie. Drugim ważnym dla nas celem jest jak najmniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne, aktywnie włączamy się w działania mające na celu dekarbonizację transportu, czyli obniżanie emisji dwutlenku węgla. Tu rachunek jest prosty – im mniejsze spalanie, tym niższa emisja. Druga generacja silników spełniających normę Euro 6 w Actrosie zapewnia spalanie na bardzo zadowalającym poziomie. Jest ono średnio o dwa litry niższe niż w przypadku pozostałych marek obecnych w naszej flocie.

W przypadku branży autotransportu, a w Adampol S.A. ta właśnie gałąź działalności stanowi o 90 proc. przychodów, uzyskanie dobrych wyników spalania jest trudniejsze niż w zwykłym

transporcie międzynarodowym. – Musimy uwzględnić, że autotransporter ma gorsze parametry aerodynamiczne, dlatego zużycie paliwa jest wyższe. Tym bardziej więc każdy litr się liczy, a Mercedesy pozwalają nam te oszczędności generować – mówi Szymon Wądołowski. W przypadku operatora logistycznego, jakim w istocie jest Adampol S.A., wydatki na paliwo stanowią 30-35 proc. kosztów działalności i mają największy udział w strukturze kosztów, niskie spalanie jest więc ważnym elementem w strategii firmy. Wynika to ze skali – liczby pojazdów i 11-12 tys. kilometrów przejeżdżanych przez każdy z nich w ciągu miesiąca – a także celów ekologicznych, które stawia sobie Adampol S.A., dlatego istotne staje się wszystko, co pomaga zmniejszyć wpływ na środowisko. – Jednym z takich rozwiązań, które wspierają kierowców w zakresie spalania jest system Predictive Powertrain Control. Regularnie szkolimy kierowców z ecodrivingu z pomocą m.in. instruktorów Mercedes-Benz TRUCKTraining – kładą oni duży nacisk na korzystanie z tego systemu, a my widzimy wymierne rezultaty jego stosowania. Kierowca sam nie zawsze jest w stanie wyczuć, czy trasa będzie delikatnie pod górkę czy w dół a system to wychwytuje i odpowiednio reaguje. Ma to realny wpływ na poziom zużycia paliwa.

Autotransportery Adampol S.A. dzięki licznym spółkom córkom w innych krajach przemierzają w zasadzie całą Europę i Azję – ideę reaktywacji Jedwabnego Szlaku, w którą od lat jest zaangażowana, firma realizuje w praktyce na co dzień. Także dzięki Mercedesom, które od wielu lat należą do floty. Ich zakup firma finansuje kredytem bankowym. – Taka jest nasza polityka od dawna – mówi Szymon Wądołowski. – W tym roku do naszej floty dołączyło 16 kolejnych Actrosów. Sukcesywnie wymieniamy pojazdy na nowe, bo średni wiek auta u nas nie przekracza pięciu lat. W przyszłym roku na pewno zainteresujemy się najnowszym modelem Actrosa – jesteśmy przywiązani do tej marki i jakości, którą oferuje. Poza tym, jeśli chodzi o cenę, która również jest dla nas ważnym kryterium, Mercedes zapewnia najniższe koszty eksploatacji w odniesieniu do ceny zakupu.

**Eksperti od autotransportu**

Jednym z filarów floty Adampol S.A. są pojazdy Mercedes-Benz

Korzystna relacja

Szymon Wądołowski: – Mercedesy zapewniają jakość i niskie koszty eksploatacji



Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część 44

LUTZ ASSEKURANZ

Po omówieniu w ostatnich numerach magazynu takich zagadnień jak „Przedmiot umowy ubezpieczenia”, „Zakres terytorialny polisy” oraz „Zakres ochrony ubezpieczeniowej”, tym razem przybliżymy rozdział „Wyłączenia”.

Już same przepisy prawa dotyczące umowy ubezpieczenia przewidują, że nie udziela się ochrony ubezpieczeniowej w przypadku, gdy szkoda została umyślnie wyrządzona przez ubezpieczającego. Jest to całkiem logiczne: wspólnota ubezpieczających, płacąc składki, nie powinna być przecież obciążana takimi szkodami, które nieuchronnie pociągnęłyby za sobą wzrost składek ubezpieczeniowych dla wszystkich.

Umyślne spowodowanie szkody

Zagadnienie to przedstawimy na poniższych dwóch przykładach. Pewien ubez-

pieczający zawiera ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków z wysoką sumą gwarancyjną, a następnie umyślnie odcina sobie dłoń, oczekując, że w ten sposób się wzbogaci. Takie przypadki niestety wciąż się zdarzają. Ubezpieczyciele angażują w takich sytuacjach rzeczoznawców wypadkowych, którzy z reguły potrafią wykazać działanie umyślne, przez co szansa na szybkie wzbogacenie się może przeciec takiemu ubezpieczającemu przez palce (których już nie ma). Taka sama zasada obowiązuje na przykład wówczas, gdy dwóch sąsiadów umawia się ze sobą, że jeden drugiemu podpali dom. Oczywiście jest, że ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej podpalacza nie pokryje kosztów takiej szkody, ponieważ umyślne wyrządzenie szkód nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową. To samo dotyczy również ubezpieczenia CMR. Szkody wyrządzane umyślnie przez ubezpieczającego nie podlegają ochronie ubezpieczeniowej, przy czym warunki ubez-

pieczenia, z jakimi można powszechnie spotkać się na rynku, zrównują ubezpieczającego np. z jego reprezentantami ustawowymi.

Szkody spowodowane rażącym niedbalstwem

Zazwyczaj szkody spowodowane na skutek rażącego niedbalstwa wyżej wymienionych osób są wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej. Dla porównania posłużmy się następującym przykładem. Pewien wędrowiec prosi gospodarza, by mógł przenocować u niego w stodole na sianie. Gospodarz przystaje na to. Wędrowiec, gdy się już rozgościł, rozpala sobie na samym środku strychu stodoły ognisko. Oczywiście nie chce umyślnie „puścić z dymem” stodoły, jednak po niedługim czasie staje ona w płomieniach. W tym przypadku szkoda nie została wyrządzona umyślnie, lecz w wyniku rażącego niedbalstwa. Również i w takich sytuacjach, co wydaje się całkiem logiczne, ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej wędrowca, który wyrządził szkodę, nie będzie za nią płacił. Inaczej ma się sprawa ze szkodami spowodowanymi przez pomocników w wyniku ich umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa. Jeżeli ubezpieczający lub jego reprezentanci ustawowi (patrz wyżej!) starannie dokonali wyboru pomocników (w przypadku ubezpieczenia CMR będą to np. kierowcy ciężarówek), poinstruowali ich i sprawowali nad nimi nadzór, to w takiej sytuacji ochrona ubezpieczeniowa zostanie udzielona.

Dobór-instruktaż-nadzór

Odpowiedni w tym zakresie fragment warunków ubezpieczenia CMR brzmi zazwyczaj mniej więcej tak: „Spod ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są szkody wywołane przez osoby trzecie będące pomocnikami lub też przez pracowników ubezpieczającego, jeżeli ubezpieczający lub jego reprezentanci ustawowi, umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, nie dochowali należytej staranności, koniecznej w przypadku prowadzonej działalności, wymaganej przy doborze, instruktażu i nadzorze pracowników ubezpieczającego oraz osób trzecich będących pomocnikami ubezpieczającego”. Innymi słowy i bardziej zrozumiale: ubezpieczający przy zatrudnianiu kierowcy sprawdza, czy posiada on prawo jazdy i nieposzlakowaną opinię, w szczególności w zakresie czynów karalnych, popełnianych pod wpływem alkoholu lub przestępstw przeciwko własności. Oprócz tego ubezpieczający poucza kierowcę, że w godzinach pracy nie może się znajdować pod wpływem alkoholu, a ponadto musi możliwie jak najlepiej chronić powierzone mu mienie za pomocą istniejących zabezpieczeń antykradzieżowych lub, w przypadku postojów, przez wyszukiwanie parkingów strzeżonych.

Ważna jest dokumentacja na piśmie!

Najlepiej tego rodzaju pouczenia udzielać na piśmie, a kopię takiego dokumentu – z podpi-

sem kierowcy – dołączyć do akt personalnych. Dzięki temu ubezpieczający w razie powstania szkody będzie mógł w każdej chwili bez problemu udowodnić, że odpowiednio dokonał wyboru kierowcy, poinstruował go, itd., a zatem, że nie zachodzi w takim przypadku rażąca wina organizacyjna ubezpieczającego.

Jeżeli w takiej sytuacji kierowca mimo to spożyje alkohol w trakcie jazdy, spowoduje w stanie nietrzeźwym wypadek i tym samym wyrządzi szkodę na skutek rażącego niedbalstwa, to ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwać, ponieważ ubezpieczający nie siedzi w czasie jazdy na fotelu pasażera, aby móc zapobiec konsumpcji alkoholu. Tak samo sprawa wygląda w przypadku kradzieży. Jeżeli kierowca – mimo otrzymanych instrukcji – nie włączy w czasie odpoczynku zabezpieczenia antykradzieżowego, albo nie skorzysta z parkingu strzeżonego i w wyniku tego dojdzie do kradzieży, to „dobre ubezpieczenie CMR” pokryje szkodę nawet w przypadku ustalenia, że powstała ona prawdopodobnie na skutek rażącego niedbalstwa.

Kierowca działa umyślnie

Nawet w przypadku szkód spowodowanych umyślnie przez kierowcę ciężarówki – jeżeli instrukcje zostały przekazane kierowcy (patrz wyżej!) – ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwała. Jeżeli kierowca, który dotychczas był godny zaufania, dokonana defraudacji transportowanych towarów (zdarzały się już przypadki, w których kierowca wraz z pojazdem i ładunkiem zniknął gdzieś za granicą), co jednoznacznie jest działaniem umyślnym, to ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwać, chyba, że – co ma miejsce w niektórych polisach – defraudacja jest wyraż-

nie wyłączona. Innym – ubezpieczonym – przypadkiem byłoby np. umyślne podpalenie przez kierowcę pojazdu wraz z ładunkiem, powodowane chęcią zemsty na właściciela firmy za rzekomo poniesioną niesprawiedliwość. „Dobre ubezpieczenie CMR” oczywiście pokryłoby wówczas szkodę na towarze. Można jednak spotkać także „mniej dobre ubezpieczenia CMR”, które zasadniczo wykluczają każdą szkodę spowodowaną w wyniku działania umyślnego lub rażącego niedbalstwa. Ewentualne fatalne skutki takich wyłączeń widoczne są na powyższych przykładach, gdzie za każdym razem kierowca – sam w dalekiej trasie – działa z rażącą niedbałością, albo w złym zamiarze.

Artykuł 29 CMR: pełna odpowiedzialność!

Nie wolno zapominać, że – jak to już wielokrotnie szczegółowo opisywaliśmy w naszej serii – „rażąca wina” („willful misconduct/dolus”) w rozumieniu artykułu 29 CMR (sądy niektórych krajów rozumieją przez to pojęcie także rażące niedbalstwo) prowadzi do nieograniczonej odpowiedzialności, co w przypadku towarów o wysokiej wartości może często wynieść kilkaset tysięcy euro, ponieważ nie stosuje się wówczas ograniczenia odpowiedzialności z artykułu 23 ust. 3 CMR (8,33 SDR/kg, co odpowiada około 10 euro/kg). Z tego powodu odpowiedzialność jest bardzo istotna, najlepiej nieschodząca poniżej 1 000 000 euro.

Różne wyłączenia

Warunki ubezpieczenia CMR, które nie są ustandaryzowane ani na rynkach krajowych, ani międzynarodowych, przewidywają często jeszcze inne wyłączenia spod ochrony ubezpie-

czeniowej: naruszenie przepisów publiczno-prawnych; przewozy wykonywane bez zezwoleń; kierowanie pojazdem bez prawa jazdy; pojazd w stanie nienadającym się do użytku w ruchu drogowym; szkody powstałe na skutek wojny, strajku, grabieży, konfiskaty, itp.; szkody na specjalnych rodzajach towarów jak np. metale szlachetne, biżuteria, pieniądze papierowe i dzieła sztuki, itd.; przewozy ładunków ciężkich, żywych zwierząt, broni, narkotyków, itd.; brak zapisów rejestratora temperatury, itd.

Ochrona ubezpieczeniowa dostosowana do indywidualnych potrzeb

Niektóre z tych wyłączeń można oczywiście unieważnić. Jeżeli przewoźnik transportuje żywe bydło, to byłoby fatalnie, gdyby właśnie szkody powstające przy tego rodzaju przewozach były wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej. Z tego względu konieczne jest, aby makler opiekujący się ubezpieczającym przeprowadził bardzo gruntowną analizę ryzyka w celu zapewnienia mu ochrony ubezpieczeniowej dostosowanej do jego potrzeb. Firma Lutz Assekuranz, posiadająca ponad 40-letnie doświadczenie i zatrudniająca wielu specjalistów, pozostaje w tym zakresie zawsze chętnie do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.eu/pl

reklama



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPO, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 10 84, fax.: (22) 536 10 85
lutz@zmpo.pl

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

Biuro w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsgesellschaft Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Meidlinger Hauptstr. 51-53
tel.: +43 1 8175573 31
gebieta@lutz-assekuranz.at

Regionalne punkty kontaktowe:
17 860 32 48 Rzeszów
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 206 Szczecin
lutzocp@zmpo.pl

www.lutz-assekuranz.pl

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

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

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru przedsiębiorstw ubezpieczeniowych pod numerem BGSA 24197069 prowadzonego przez BMWV (Federalne Ministerstwo Nauki, Budownictwa i Ekonomii) jako organ nadzorczy.

Nie czytaj zlecenia, szkoda czasu!

Niezbędnik transportowy, czyli co o zleceniu przewozowym warto wiedzieć.

TIMOCOM

Zlecenie transportowe, a używając prawniczych sformułowań - zlecenie przewozowe lub spedycyjne, ze względu na powszechność stosowania w branży transportowej jest tematem niedocenianym. Większość uczestników łańcucha dostaw, głównie ze względu na brak czasu, nie poświęca mu dostatecznej uwagi. Jednak doświadczenia prawników z Kancelarii Iuridica potwierdzają, że to duży błąd. Jednymi z najczęstszych problemów powstających w relacjach zleceniobiorcy – zleceniodawcy są te, związane właśnie ze zleceniem przewozowym. Czy przewoźnik może odwołać zlecenie? Czy może zmienić jego treść? Czy wszystkie klauzule zapisane w zleceniu obowiązują i muszą się tam znajdować? Pytań jest bardzo wiele, stąd pomysł przeprowadzenia wywiadu na żywo - w ramach projektu TIMOCOM LiveTalk - z ekspertem prawa transportowego, współwłaścicielem Kancelarii Iuridica Łukaszem Chwalczukiem, poświęconego tej problematyce.

■ Na początku było... zlecenie

„Od zlecenia wszystko się zaczyna. To w nim powinniśmy ustalić te najprostsze rzeczy, jakimi są towar, trasa, czy cena. To ze zlecenia wynika wiele obowiązków zarówno przewoźnika, jak i ewentualnie później jego podwykonawcy. Zlecenie to pierwszy, najważniejszy punkt, na którym każdy dyspozytor powinien się skupić, po to, żeby później ta usługa przebiegała możliwie najspokojniej i najbezpieczniej” - podkreśla Łukasz Chwalczuk. Warto to sobie uświadomić, ponieważ zlecenie

przewozowe lub spedycyjne jest umową. W sensie prawnym wiąże obie strony i zlecającego, i tego, kto to zlecenie przyjął. Warunki, które się tam znajdują, określają więc na jakich zasadach odbędzie się współpraca pomiędzy obiema stronami.

■ Dlaczego nie transportowe?

Zlecenie nie powinno być nazywane transportowym, lecz przewozowym w przypadku przewoźnika lub spedycyjnym w przypadku firmy spedycyjnej. Różnica nie jest jedynie kwestią nazwy. Odmienność tych rozwiązań odnosi się zarówno do przedmiotu działań, jak i zakresu odpowiedzialności. „Musimy tu odróżnić dwie rzeczy, przewoźnik ma wykonać przewóz, a spedytor ma znaleźć firmę przewozową, która wykona faktyczną część usługi, czyli przewiezie ładunek z punktu A do punktu B” - zaznacza prawnik. Będzie to widoczne zatem w „prawach i obowiązkach”, jakie będą mieli spedytor i przewoźnik.

■ „Panie Stanisławie, jednak rezygnujemy z tego transportu”...

Jednym z przykładów jest kwestia odwołania zlecenia. Ekspert nie pozostawia w tym wypadku wątpliwości: „Tutaj przepisy są jednoznaczne od wielu lat. Nadawca może stornować, anulować, poprawnie mówiąc odstąpić od umowy przewozu. Natomiast przewoźnik absolutnie nie ma takiego prawa. Jeśli pojawią się okoliczności typu: choroba kierowcy, uszkodzenie pojazdu, cokolwiek innego - jeżeli przewoźnik nie może wykonać tego konkretnego zadania swoim pojazdem, może wziąć podwykonawcę, ale usługę musi wykonać”.

■ Co jeśli zmiana nastąpi w trakcie realizacji zlecenia?

Nie jeden przewoźnik doświadczył zapewne sytuacji, gdy samochód wyruszył już w trasę i właśnie przyszła wiadomość, że następuje zmiana warunków zlecenia. „Jeżeli przewoźnik jest już załadowany, to możemy mówić o zmianie umowy przewozu. Ona jest jak najbardziej możliwa. Oczywiście ma on prawo wyczyć fracht odpowiednio do trasy, którą faktycznie wykonuje. Jeżeli miał przejechać 500 km, a nagle jedzie 600, to za ten dodatkowy odcinek oczywiście należy mu się wynagrodzenie. Przy czym zmian warunków może dokonać tylko nadawca” - tłumaczy Łukasz Chwalczuk.

■ Co powinno zawierać zlecenie przewozowe?

Mnóstwo warunków, co niejednokrotnie wydłuża niepotrzebnie czas pracy dyspozytorów. Są jednak pewne niezbędne informacje, które w zleceniu przewozowym muszą się znaleźć. „Konieczne minimum to trzy rzeczy.

Po pierwsze: towar. Przewoźnik musi wiedzieć, co będzie wiozł, ile tego towaru będzie, jakie będą jego wymiary, czy są to europalety, czy konstrukcje stalowe, czy big bagi - powinien mieć informacje, dotyczące towaru.

Po drugie: trasa, czyli skąd dokąd jedzie przewoźnik, gdzie jest miejsce załadunku, gdzie jest miejsce rozładunku. Przy czym nie mówimy o samej czynności załadunku. Kto ma załadować towar, tzn. umieścić go na ciężarówce, jest zupełnie inną kwestią.

I trzecia, myślę, że najistotniejsza rzecz: cena, czyli wynagrodzenie. To są absolutnie najważniejsze rzeczy,

warunki, które musimy ustalić, żeby w ogóle mówić o tym, że umowa została zawarta” - zaznacza ekspert.

■ Czy naprawdę musi być tyle warunków?

Nie jest trudno wyobrazić sobie sytuację, w której przewoźnik otrzymuje ofertę frachtu i w ciągu 30 minut ma zdecydować o jej przyjęciu. To raczej transportowa codzienność. W tym cza-

sie trzeba sprawdzić dostępność pojazdów, kierowców, opłaty, trasę, promy, zezwolenia..., a warunków umowy jest kilka stron. Czy faktycznie musi być ich aż tyle? Okazuje się, że nie. „Bardzo często zauważam, że firmy niepotrzebnie wpisują rzeczy oczywiste, np.: działamy na podstawie konwencji CMR. To tak jakby wpisywać, że kierowca ma się zatrzymywać na czerwonym świetle. Nie ma potrzeby dublować tego,

co wynika z przepisów. Dzięki temu moglibyśmy odchudzić zlecenie o połowę i zrobić miejsce na rzeczy naprawdę potrzebne, typu: kto odpowiada za załadunek, za zabezpieczenie towaru”.

Cały wywiad dotyczący zlecenia transportowego dostępny jest na stronie internetowej TIMOCOM: www.timocom.pl w zakładce „Doniesienia prasowe”.

BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE

#TIMOCOM



Korytarz życia

Trwają prace nad wprowadzeniem do prawa o ruchu drogowym obowiązku tworzenia tak zwanego korytarza życia. Mowa o sytuacji na autostradzie i ekspresówce, kiedy samochody rozjeżdżają się do lewej i prawej krawędzi jezdni, żeby środkiem mogły przejechać służby ratunkowe. Dziś to dobra wola kierowców, wkrótce ma to być obligatoryjne, a za nieutworzenie korytarza mają grozić kary. Jakże, jeszcze nie wiadomo.

Będą wyłączać

Aż 68 proc. kierowców w Wielkiej Brytanii deklaruje, że będzie wyłączać obowiązkowy ogranicznik prędkości. Mowa o wyposażeniu, które stanie się obowiązkowe w każdym samochodzie w 2022 roku. Ogranicznik ten ma dostosowywać maksymalną prędkość samochodu do ograniczeń obowiązujących na drodze. Będzie miał opcję dezaktywacji i właśnie tę możliwość większość kierowców chce wykorzystywać.

Opona nie do przebicia

Firma Michelin przygotowała bezdętową oponę, której nie da się przebić. To prototyp, ale seryjna wersja ma być gotowa w 2024 roku. Na metalową piastę naciągnięta jest struktura z gumy przypominająca słońce. Z zewnątrz mamy bieżnik. Dzięki temu opona nie wymaga pompowania i nie da się jej przebić.



Najszybsza kosiarka

Honda pobiła rekord Guinnessa przy pomocy bardzo szybkiej kosiarki do trawy. Specjalnie przygotowana kosiarka osiągnęła 161 km/h w 6,29 sekundy. Maksymalna prędkość 242,99 km/h też robi wrażenie. Kosiarka ma litrowy silnik o mocy 200 KM, który kręci się do 13 tys. obrotów na minutę.



Mocne Mini

150 ton waży największy dwusilnikowy samolot świata, Boeing 777 F w wersji cargo, który po płycie lotniska przeciągnęło Mini. To elektryczna wersja miniaka, która swoją premierę rynkową będzie miała jeszcze w tym roku. Osiągi Mini Coopera SE nie zostały ujawnione, ale napęd będzie bazował na elektrycznym BMW i3.



Pickup Skody

Praktykanci centrum projektowego Skody raz w roku przygotowują prototyp ciekawego auta. Tym razem padło na pickupa. Powstał po obcięciu nadwozia modelu Kodiaq. Nazwano go Montiaq. 18-latkowie stworzyli uterenowionego pickupa o zwiększonym prześwicie. Auto wyposażono w offroadowy ekwipunek i 190-konny silnik benzynowy o pojemności dwóch litrów. Nie ma co oczekiwać, że Montiaq wejdzie do produkcji seryjnej, ale szefowie Skody mówią, że może w przyszłości powstanie nowy czeski pickup.

Nawet 75 tys. dopłaty

Ministerstwo Energii przygotowało projekt ustawy przewidującej dopłaty do ekologicznych samochodów. Dopłaty do elektryków mają wynosić 30 proc. ceny, ale nie więcej niż 36 tys. złotych. Auta zasilane LNG i CNG otrzymają 30 proc. dopłaty, ale nie więcej niż 75 tys. zł. Podobnie będzie w przypadku samochodów z ogniwami wodorowymi.

Do więzienia za nielegalne blachy

Dziś wiele komisów proponuje powrót do domu świeżo kupionym samochodem z tablicami rejestracyjnymi „spreparowanymi” przez komis. Dzisiaj jazda na takich podrobionych blachach to wykroczenie, a wkrótce będzie to przestępstwo zagrożone karą więzienia od 3 miesięcy do 5 lat. Nowe prawo ma pomóc w walce ze złodziejami paliwa, którzy kradną paliwo na stacjach używając podrobionych lub kradzionych tablic.

Polowanie na smartfony

W Australii prowadzone są testy kamer, które wyłapują kierowców korzystających z telefonów komórkowych podczas jazdy. Chodzi o przypadki rozmów, ale co najważniejsze również o momenty, w których kierowca korzysta z internetu, albo pisze wiadomości. Na razie pracują dwa prototypy. Robią zdjęcia i wysyłają mandaty. Jeśli test się uda, system stanie się powszechny.



Na dalekie trasy



Czy jazda super samochodem na co dzień jest możliwa? Tak, ale tylko jeśli ma się solidnie wprawione plomby. McLaren GT udowadnia, że to powiedzenie nie jest prawdą.

Kacper Jeneralski

Sportowe samochody Lamborghini, Ferrari, czy McLaren są tak nisko zawieszone, że przeważnie uniemożliwiają przejazd przez próg spowalniający i nie mają bagażników. McLaren pokazał w Polsce samochód, który mimo swego charakteru może przydać się na co dzień.

Luksus najwyższej klasy

McLaren GT – czyli Grand Tourer. Na początku z wyglądu można ocenić, że to kolejny, typowy wóz tej marki, ale jest inaczej, bo to auto bardziej turystyczne niż torowe. Najprościej powiedzieć, że to samochód o sportowym charakterze, ale też taki, którym możemy pojechać w daleką trasę i nie umordować się.

Ma wozić szybko, ale nie męczyć w ruchu publicznym. Może odwiedzić tor, ale lepsza dla niego będzie górska serpentyna, albo autostrada. Takie jest właśnie McLaren GT. Do tej pory w ofercie tego producenta nie było podobnego samochodu.

GT różni się od bezkompromisowych aut na tor jeszcze jedną cechą. Jego wnętrze to nie karbon i gołe blachy. Tutaj mamy luksus najwyższej klasy. Wnętrze nie wygląda jak ucylizowana wersja samochodu na tor.

Zamiast lekkich prostych materiałów, jest świetnie uszyta skórzana tapicerka. Przed wyjazdem w dalszą trasę nie będzie też problemu ze spakowaniem się, bo bagażnik ma pojemność aż 570 litrów. W zasadzie to bagażniki. Ten z przodu ma 450 litrów i to typowy kufer mieszczony pod niską maską auta. Drugi bagażnik znajduje się za plecami kierowcy i pasażera, ma 150 litrów pojemności i przykryty jest przezroczystą pokrywą. Zabieg ciekawy, ale ogranicza nieco praktyczne zastosowanie tej przestrzeni jeśli boimy się złodziei.

Były ponoć plany, żeby z GT zrobić samochód czteromiejscowy, ale zrezygnowano z tego pomysłu. W kabinie zmieszczą się dwie osoby. Wewnątrz jest zaawansowany system multimedialny, oświetlenie typu ambient i system audio składający się z dwunastu głośników. W tym mamy subwoofery wykonane z włókna węglowego i głoś-

niki średniotonowe z kevlaru. Zastosowanie zaawansowanego audio ma tu sens, bo w kabinie nie jest tak głośno jak w typowych bezkompromisowych super samochodach. Udało się to uzyskać między innymi dzięki miękkim poduszkom silnika, przez co wibracje i hałas motoru, który znajduje się tak blisko naszych uszu, nie docierają do nas w takim natężeniu.

Czekanie za milion złotych

Silnik to czterolitrowa jednostka o mocy 620 koni. Ma osiem cylindrów w układzie V i został opracowany specjalnie do tego modelu. Maksymalny moment obrotowy to 620 Nm, dostępny w zakresie 5500-6500 tysiąca obrotów. Ale 95 proc. momentu pojawia się pod nogą już przy 3 tysiącach obrotów.

Skrzynia to automat, wyposażony w procedurę startu. Używając jej możemy rozpędzić się od 0 do 100 km/h w 3,2 sekundy. Po 9 sekundach na





liczniku pojawia się aż 200 km/h, natomiast maksymalna prędkość to 326 km/h. Kierownica będzie nas słuchała tak jak chcemy, bo hydrauliczny układ kierowniczy może działać w trzech trybach: sportowym, komfortowym oraz torowym.

Dzięki temu możemy wygodnie podróżować po mieście, z mniejszymi prędkościami kierownica chodzi lekko. Podczas jazdy po torze możemy spodziewać się prawdziwej reakcji jak żyła. Koła mają dwa rozmiary. Przednie są 20-calowe, natomiast tyl-

ne obręcze mają 21 cali i to największe koła, jakie stosuje ta marka.

Wnętrze jest pokryte skórą, ale nadwozie to nadal rasowy McLaren wykonany w włókna węglowego. Auto jest relatywnie lekkie, waży 1530 kg. Podobne samochody tego typu są przynajmniej o 130 kg cięższe, a zdecydowana większość nawet o kilkaset. Nadwozie jest tak sztywne, że udało się w tylne słupki wpasować dodatkowe okno, które znacznie poprawia widoczność. A akurat widoczność do tyłu i martwy punkt w tego typu sa-

mochodach jest często dużym problemem ze względu na silnik, który znajduje się za plecami, i rozbudowaną aerodynamikę.

McLaren GT miał już swoją polską premierę przy okazji otwarcia salonu w Warszawie. To drugi salon tej marki w Europie Środkowo-Wschodniej. Cena nowego auta to przynajmniej 237 500 euro, a więc w przeliczeniu ponad milion złotych. Zamawiać go można już, ale pierwsi klienci odbiorą go pod koniec przyszłego roku.



ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %



Nie czekaj
na zakończenie kwartału
odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu
14 dni

Więcej na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

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





Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

MirrorCam. W miejsce tradycyjnego lusterka wstecznego nowy Actros został wyposażony w rewolucyjną kamerę MirrorCam o aerodynamicznym kształcie. Kamera umożliwia nie tylko idealną widoczność dookoła pojazdu, lecz także gwarantuje wysoki poziom bezpieczeństwa podczas manewrowania, skręcania i zmiany pasa ruchu. Dowiedz się więcej na stronie www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

