



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Politycy wykończą transport

Wymiana tachografów

6

Chińska ofensywa

12

Przez całą Europę: eActros 600

46

66

- Słowacja
- Polska
- Szwecja (most Oresund)
- Dania (most Storebaelt)
- Szwajcaria
- Lichtenstein
- Włochy
- Węgry
- Bulgaria
- Niemcy
- Austria
- Belgia
- Francja
- Hiszpania
- Portugalia

- Liefkenshoek Tunnel
- Warnowtunnel
- Herrentunnel

**19 domen
1 urządzenie**

**Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej**



**Słowenia
dostępna
w ZMPD Box**





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Bez zielonej infrastruktury nie pojedziemy

Wiele wskazuje na to, że pojazdy na paliwa alternatywne oraz wspierająca je infrastruktura będziemy mieli szybciej niż nam się wydaje. Podczas targów samochodowych odbywa się dużo prezentacji nowych, zeroemisyjnych pojazdów oraz ładowarek. Na kongresach eksperci i naukowcy dyskutują o przyszłych napędach transportu samochodowego. Dlatego musimy bardzo uważnie przyglądać się zmianom i trzymać rękę na pulsie, co robimy na poziomie międzynarodowym za pośrednictwem Międzynarodowej

Unii Transportu Drogowego. Właśnie IRU szczególnie dobrze sprawdza się w czasie, kiedy musimy zwrócić uwagę decydentów na obszary budzące nasze największe obawy, takie jak brak infrastruktury do ładowania i brak energii elektrycznej. Widzimy polskie wysiłki zmierzające do nadgonienia opóźnień technicznych i sądzimy, że zarówno oferty producentów taboru, jak i stan techniczny sieci dostarczającej energii będzie w tym samym czasie dostosowany do globalnych potrzeb zmniejszenia uzależnienia transportu drogowego od paliw kopalnych.

Kluczem do elektryfikacji jest infrastruktura

44

Ustępujący prezes Daimler Truck Martin Daum mówi o wyzwaniach elektromobilności, konieczności budowy infrastruktury oraz inwestycji w nowe fabryki akumulatorów.

Rząd pokazał figę przewoźnikom

12

Bez rządowych dopłat trwają wymiany tachografów. Przewoźnicy raportują problemy z nowymi urządzeniami, warsztaty jednak nie potwierdzają złej opinii.

Zmiennicy Volvo: EX90 oraz XC90

72

Elektryki się nie sprzedają, więc w najnowszym modelu szwedzka marka obstawia napęd spalinowy i elektryczny.



Zeroemisyjna mobilność już tu jest

28

Zeroemisyjność to już nie przyszłość, lecz teraźniejszość, takie są wnioski po Kongresie Nowej Mobilności w Łodzi.



Dofinansowania dla ciężarowych elektryków

26

Rząd przygotowuje programy dofinansowania zakupu ciężarówek elektrycznych i wodorowych. Skala dofinansowania zależy od wielkości firmy składającej wniosek.

Jak się bronić przed konfiskatą pojazdu przez Border Force

24

Wzrasta liczba zgłaszanych problemów przy przewozach do Wielkiej Brytanii towarów akcyzowych bądź towarów, których przewóz jest zabroniony.

Politycy wykończą transport	6
Sankcje przeciw firmom z białoruskim kapitałem	10
Rząd pokazał figę przewoźnikom	12
Fotomorgana. Transportowy rock and roll	16
Przewoźnicy domagają się pomocy państwa	22
Konfiskata pojazdu i towaru przez Border Force. Jak się bronić	24
Dofinansowanie dla ciężarowych elektryków	26
Zeroemisyjna mobilność już tu jest	28
Z autobusów do dalekobieżnych ciężarówek	30
Panel FIT FOR 55	33
Ciężkie pojazdy w realnym świecie	36
Nie ma odwrotu. Dekarbonizację wymusi na nas rynek	37
Powstaje sieć ładowarek dla ciężarówek	40
Kluczem do elektryfikacji jest infrastruktura	44
Żółta Rzeka wylała w Hanowerze	46
Wodorowa przyszłość transportu drogowego	50
Nauczyciele ocenili nauczanie kierowców	52
Wyjątkowa usługa wspierająca klientów	54
ESG i dyrektywa CSRD – raportowanie emisji dwutlenku węgla	56
Retro. Zunifikowane kabiny Starów	58
Przez całą Europę: eActros 600	66
Spedytor ma obowiązek informowania o limitach odpowiedzialności w prawie przewozowym!	68
Zmiennicy Volvo: EX90 oraz XC90	72



Kwartalnik ZMPD „Przewoźnik”

ISSN 1899-9719

Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,

00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:

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

Współpracują:

Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski,
Piotr Mikiel, Anna Wieczorek, Michał Zaroń

Grafika i skład:

Adrian Podbielski

Fot. © European Union 2024

Druk: papertinta.pl

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

Renata Karwowska-Koziol
e-mail: renata.karwowska-koziol@zmpd.pl

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

Politycy wykończą transport

Prof. dr hab. Wojciech Paprocki z Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności Kolegium Zarządzania i Finansów SGH w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o regulacjach, które uniemożliwią sprawne i efektywne funkcjonowanie transportu.



■ Jak cyfrowe tachografy zmieniają transport drogowy?

Nadejście cyfrowej gospodarki przypomina mi sytuację z „Lalki” Prusa, którą czytam razem z wnukiem. Do świata arystokratów weszli 200 lat temu kupcy i zmienili porządek, a teraz historia się powtarza, jednak zamiast kupców wchodzi cyfrowi gracze. Po raz kolejny liderzy, którzy zdobyli swoją pozycję w mijającej erze, stają przed wyzwaniem i koniecznością dostosowania się do czegoś nowego.

■ Po raz kolejny? Przecież firmy transportowe nie sięgają pamięcią czasów „Lalki”?

Na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku była analogiczna sytuacja, wtedy wiedzieliśmy, jak wygląda to „nowe”. To była Europa Zachodnia i jakiś porządek, który dzisiaj nazywa się regulacjami UE. Obecnie, w połowie trzeciej dekady XXI wieku, w całej Europie słyszymy coraz częściej, że ten porządek, który mamy, nie pasuje do współczesnego świata i dotyczy to również transportu drogowego. Pojawia się pytanie – nawiązując do „Lalki” - jakimi postaciami są współcześni arystokraci?

■ Jak mają się dostosować, czy raczej jak się bronić?

Zastanówmy się najpierw, czym jest transport drogowy. Nauczylismy się, że jeśli nie mamy czegoś własnej produkcji, możemy to bez trudu zaimportować, co daje nam komfort wyboru wśród konkurencyjnych ofert i pewność, że kupujemy coś atrakcyjnego za rozsądne pieniądze. To dotyczy całego świata rzeczy we współczesnym świecie cyfrowym: klikasz i masz.

Wylotem jest transport drogowy. Po pierwsze nie wiemy, czy można kliknąć, a po drugie, jeśli się kliknie, czy się będzie miało usługę.

■ Przez brak podaży?

W połowie sierpnia, po ulewie w Warszawie, aktywiści ekologiczni stanęli w wodzie na zalanej S8 i powtórzyli protest przeciwko rozwojowi motoryzacji indywidualnej, a w domyśle również transportu drogowego. Gdyby spełnić ich żądanie, jakie będą jego następstwa?

W motoryzacji indywidualnej nie potrafimy sformułować atrakcyjnej wizji wycofania się z samochodu osobowego. W piątek, sobotę, niedzielę,



Trzeba zadać pytanie kierowcy, czy on podstawiając się pod załadunek w fabryce, potrafi rozpoznać ze stanu sanitariatu, czy ten przedsiębiorca wypełnia kryteria ESG w zakresie poszanowania warunków pracy swojego personelu i usługodawców.

przez trzy dni w końcu sierpnia próbowałem przejechać z Hiszpani przez Francję do Polski. Na 24 godziny jazdy z prędkością 100 km/h musiałem dojechać drugie tyle na wymuszony postój w korkach na autostradzie, łącznie spędziłem 48 godzin za kierownicą. Setki tysięcy aut poruszały się w obu kierunkach.

Ludzie zaspakajają potrzebę mobilności wybierając samochód osobowy nie dlatego, że kochają go, tylko z obawy, że jadąc na lotnisko, być może spędziliby na nim jeszcze więcej godzin w oczekiwaniu na opóźniony lot.

Czyli samochód nie jest idealnym środkiem transportu, ale zasadniczą część społeczeństwa, nie tylko w Europie, uważa, że jest to nadal najlepsze rozwiązanie.

■ A teraz o transporcie drogowym towarowym...

Kolej żelazna uruchomiła gospodarkę europejską w XIX wieku. Nadal spełnia ważne funkcje, ale dla załadunków stanowi rozwiązanie niszone. Czyli korzystają z niego w okre-

ślonych sytuacjach. W wymianie towarowej wewnątrz Europy dominuje transport drogowy. Tej usługi nie można zaimportować i nie można wykreować na ekranie smartfona. Trzeba fizycznie załadować ciężarówkę, która musi pokonać wyznaczoną trasę do miejsca rozładunku. Za kierownicą ciężarówki był i będzie niezbędny człowiek.

Jeżdżąc przez Europę obserwuję, że warunki socjalne dla kierowców są bardzo zróżnicowane. Tragiczne są w Hiszpanii, bardzo słabe w Niemczech, w miarę akceptowalne w Polsce i coraz lepsze we Francji. Ale trzeba zadać pytanie kierowcy, czy on podstawiając się pod załadunek w fabryce, potrafi rozpoznać ze stanu sanitariatu, czy ten przedsiębiorca wypełnia kryteria ESG w zakresie poszanowania warunków pracy swojego personelu i usługodawców. Warunki dla kierowców często są fatalne (jak w odległym o 5 km od granicy Warszawy centrum logistycznym jednego z największych producentów na świecie) i nic dziwnego, że w Europie młodzież nie garnie się do zawodu kierowcy.

Co robi nowy Wokulski?

Zbierze zdjęcia zrobione przez swoich kierowców z miejsc załadunku i rozładunku, parkingów przy autostradach, wykorzysta rozwiązania sztucznej inteligencji do przetworzenia obrazu i zamiast do hrabiego pójdzie do ministra i do komisarza transportu UE. Powie, czarno na białym pokazując, że w transporcie drogowym nie da się pracować: możecie

jenie potrzeb żywnościowych w Europie, ale kreowanie stałej nadprodukcji, która np. jest eksportowana, jak mleko i mięso do Chin. Europa dopłaca do produkcji żywności, tak jak Chińczycy subwencjonują produkcję aut elektrycznych. Celem tej polityki jest uniknięcie uzależnienia Europy od importu żywności. Jednak w transporcie to nie działa, więc europejski rynek transportowy musi mieć poten-

do stabilności w systemie transportowym, unikając dominacji przez wielkich operatorów platform cyfrowych. Moim zmartwieniem, moim polem badawczym jest jak umożliwić nowemu Wokulskiemu, aby dokonał de facto aktu adopcji kilkudziesięciu tysięcy rozproszonych mikro przedsiębiorców. W gospodarce cyfrowej ci mikro przedsiębiorcy są jak hrabiowie z „Lalki”: wiedzą że świat się zmienia, że coś trzeba zrobić, ale to przeraża ich możliwości dopasowania działania do nowych warunków. Oni są kompetentni w określonym zakresie i do tej pory to wystarczało, aby zarabiać pieniądze. Ale w świecie zdominowanym przez nowe technologie tracą łączność z otoczeniem. Są przedsiębiorcy, którzy potrafią poruszać się w cyfrowym świecie, mają narzędzie, aby ten problem rozwiązać. Ale jest paradoks: wiedzą, potrafią i się powstrzymują.

Dlaczego?

Pierwszym argumentem, aby nie angażować się w nowe, duże projekty jest obawa przed nieprzewidywalnymi decyzjami polityków. Dlaczego się ich boją? Bo przewoźnicy, którzy mają kłopoty, nawołują do zwiększenia liczby kontroli. Gdy jako inwestor i innowator słyszę, że ma być więcej kontroli, powstrzymuję się przed ryzykownym działaniem, a każda innowacja niesie ryzyko. Politycy europejscy, zamiast zareagować decyzjami o otwarciu systemu, skrzętnie wyłapują głosy nawołujące do zwiększenia praw urzędnikom, stąd m.in. cyfrowe tachografy. To jest zabójcze dla gospodarki, bo przecież na koniec dnia wszystko zależy od tego jak kierowca zachowa się w sytuacji nieprzewidzianej, a takich w transporcie jest w bród.

Politycy nie rozumieją złożoności otoczenia, skrzętnie słuchają głosów, które domagają się walki z patologią, ale przede wszystkim rozbudowują swoją władzę. Politycy nie patrzą co z tego wynika. Dlatego Europa jest na zakręcie i transport jest jedną z zagrożonych branż. Jeśli politycy wykończą przemysł motoryzacyjny w Europie, będziemy importować auta z całego świata, ale usługi transportowej nie zaimportujemy. W gospodarce rynkowej najsłabsi bankrutują, ale nie może dojść do sytuacji, że wszyscy padają. ■

Politycy europejscy, zamiast zareagować decyzjami o otwarciu systemu, skrzętnie wyłapują głosy nawołujące do zwiększenia praw urzędnikom, stąd m.in. cyfrowe tachografy. To jest zabójcze dla gospodarki, bo przecież na koniec dnia wszystko zależy od tego jak kierowca zachowa się w sytuacji nieprzewidzianej.

wprowadzać 100 tys. nowych regulacji, ale nowy Wokulski mówi wam: koniec z tym udawaniem, że zmieniamy świat, tylko wreszcie zacznijmy to robić, bo jesteśmy kilka kwartałów przed momentem, gdy wymiana towarowa w Europie stanie, bo zabraknie kierowców, a chętnych nie będzie.

Azja czeka?

Po atakach nożowników w Niemczech będziemy nadal wpuszczać Azję? Potrzeba 2-3 kwartały, aby zamknąć Schengen przed emigrantami. Pomoc trzeba nie transportowi drogowemu, tylko należy wysłuchać Europejczyków, którzy ostrzegają, jak archaiczna staje się Europa. Mówią: albo wysłuchacie nowego Wokulskiego, albo Wokulski wyjedzie z Europy.

Ależ on już dawno wyjechał...

Wracamy do cech transportu – jest niezastępowalną usługą. Jeśli przewoźnicy są niezadowoleni z działalności, zmieniają branżę lub przenoszą działalność do innego regionu świata. Ale do transportu to nie pasuje, przedsiębiorca ucieknie, ale popyt nie wygaśnie i import nie wypełni luki.

A wracając do cyfrowych wyzwań transportu...

Popatrzymy na inny wątek. Europa prowadzi politykę autarkii żywnościowej, subwencjonując rolników. Polscy rolnicy też korzystają z tego systemu. Konsekwencją jest nie tylko zaspoko-

cjał co najmniej taki, jakie są potrzeby mobilności ludności i potrzeby logistyczne gospodarki. To jest kanon. Nie można przy tym majstrować.

Problem transportu w ogóle i drogowego w szczególności ma dwie cechy: brak zdolności importu usługi i nieprzewidywalność procesu operacyjnego. W transporcie lotniczym firmy starają się optymalizować wykorzystanie samolotu, po czym osiągają taką granicę, że tracą zdolność sterowania procesami. Zdarza się, że Ryanair odwołuje lot i nie zabiera pasażerów, bo optymalizacja oznacza, że nie ma rezerw. Do nieprzewidywalności wszyscy muszą się dostosować. Do czasu pandemii przemysł i handel nauczyły się funkcjonować z dostawami na czas, po czym okazało się, że nic nie jest na czas, a przedsiębiorstwa nie mają zapasów.

Więc transport, a przede wszystkim transport drogowy, jest buforem, w którym jak w systemie resorowania samochodu następuje dopasowanie położenia kół do nierównej nawierzchni. Ciężarówka i jej kierowca z mentalnością pracownika, który ma zawsze znaleźć rozwiązanie, jest buforem, resorem, który powoduje, że gospodarka sprawnie posuwa się do przodu.

Cyfrowe narzędzia zwiększają elastyczność transportu, gdzie zatem tkwi problem?

Pytaniem jest, jak doprowadzić

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki

Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność finansową firmy

Odzyskaj swój podatek transportowy z zagranicy



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Tel. 22 536 10 31
E-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Sankcje przeciw firmom z białoruskim kapitałem



Sankcje dla firm z kapitałem białoruskim weszły w życie 2 sierpnia. Czy postulat przewoźników został spełniony?

Mirosław Jagielski

Od czasu rosyjskiej inwazji na Ukrainę w lutym 2022 roku i zaangażowaniu się Białorusi w konflikt po stronie Rosji, trwa wymiana różnego rodzaju sankcji między Unią Europejską a Białorusią. Wprowadzenie zakazu wjazdu do UE pojazdów ciężarowych zarejestrowanych na Białorusi, najpierw ciągników siodłowych, a potem również naczep, spowodowało,

że białoruscy przewoźnicy coraz chętniej zaczęli przenosić swoje biznesy do Polski, otwierając u nas firmy transportowe, by w ten sposób uniknąć sankcji i swobodnie wykonywać przewozy po całej Europie.

Znane zjawisko

W Polsce funkcjonują już od wielu lat grupy przedsiębiorców z kapitałem ze Wschodu: białoruskim, rosyjskim czy ukraińskim. Niektóre „białoruskie” firmy działają w Polsce już ponad 10 lat. Przedsiębiorcy ci jednoczą się, zakładają grupy wspólnych interesów, dzielą się w mediach społecznościowych informacjami o prowadzeniu biznesu transportowego w Polsce i pomagają sobie w załatwianiu spraw związanych z transportem oraz prowadzą usługi konsultacyjne dla swoich rodaków. Nie można jednak automatycznie uznać, że działają w sposób niezgodny z prawem.

Według stanu na 21 czerwca 2024 roku w Polsce funkcjonowało 1 117 firm

transportowych z białoruskim kapitałem. Na początku kwietnia działało 2 200 z kapitałem ukraińskim i 107 z rosyjskim, wynika z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej.

Spora część polskich przewoźników domaga się wyeliminowania z naszego rynku firm ze wschodnim kapitałem, które w ich ocenie obchodzą sankcje nałożone na Białoruś czy Rosję. Praktycznie na każdym spotkaniu przewoźników jest o tym mowa. ZMPD realizując wolę swoich członków podnosiło ten temat w rozmowach z Ministerstwem Infrastruktury, jak również w innych instytucjach rządowych.

Kwestia ograniczenia działalności firm transportowych z białoruskim kapitałem znalazła swoje odzwierciedlenie w regulacjach prawnych UE zawartych w Rozporządzeniu Rady (UE) 2024/1865 z dnia 29 czerwca 2024 roku.

Punkt 22 preambuły tego dokumentu wnosi, by „przedsiębiorstwom unijnym, które są w co najmniej 25 proc. własnością białoruskiej osoby fizycznej lub prawnej zakazać podejmowania działalności przedsiębiorstwa transportu drogowego oraz zakazać transportu drogowego towarów w Unii, w tym tranzytzie”.

Wyłączenia zakazu

Zakaz ten nie ma zastosowania do przedsiębiorstw transportu drogowego będących własnością osób posiadających podwójne obywatelstwo lub obywateli białoruskich posiadających zezwolenie na pobyt czasowy lub stały w państwie członkowskim. Przedsiębiorstwa transportu drogowego powinny ujawnić właściwym organom krajowym na ich żądanie swoją strukturę własnościową”. Biorąc pod uwagę powyższy zapis, do tego dokumen-

tu wprowadzono następujące zmiany:

- pkt 18 – 1b: „Zakazuje się wydawać jakimkolwiek osobom prawnym, podmiotom lub organom z siedzibą w Unii, które w co najmniej 25 % są własnością osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu na Białorusi, zgody na uzyskanie statusu przedsiębiorstwa transportu drogowego, które dokonuje transportu drogowego towarów na terytorium Unii, w tym tranzytu”.
- 18-1c: „Od dnia 2 sierpnia 2024 r. zakazuje się wszelkim przedsiębiorstwom transportu drogowego mającym siedzibę w Unii po dniu 8 kwietnia 2022 r., które w co najmniej 25 % są własnością osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu na Białorusi, transportu drogowego towarów na terytorium Unii, w tym tranzytu”.

Dalej jednak znajduje się wyłączenie z tego zapisu (18-b-2a), które mówi, że „ust. 1b i 1c nie mają zastosowania do przedsiębiorstw transportu drogowego z siedzibą w Unii, które w co najmniej 25 % są własnością obywateli Białorusi, którzy są również obywatelami państwa członkowskiego lub którzy posia-

dają zezwolenie na pobyt czasowy lub stały w państwie członkowskim”.

Gdzie jest sukces?

Czy zatem osiągnięto „sukces”? Wydawałoby się, że przepis ten zakazuje wszelkiej działalności firmom transportowym, w których udział białoruskiego kapitału wynosi więcej niż 25 %. W rzeczywistości jednak, biorąc pod uwagę przywołane wyłączenia z tego zakazu, każdy obywatel Białorusi posiadający podwójne obywatelstwo bądź zezwolenie na pobyt, albo zarejestrował swoją firmę przed 8 kwietnia 2022 r. może formalnie bez żadnych ograniczeń działać i wykonywać działalność transportową na terytorium UE. A przecież każdy cudzoziemiec musi mieć uregulowany status pobytowy, by móc otworzyć firmę w Polsce.

Oprócz tego możliwe są wszelkie biznesowe mariaże białorusko-polskie czy białorusko-rosyjskie, albo nawet białorusko-ukraińskie, przy czym kolejny białoruski czy rosyjski udziałowiec (lecz nie założyciel) wcale nie musi mieć zezwolenia po pobyt – choć w takim wypadku ograniczony jest barierą 25 % kapitału.

Po wprowadzeniu w życie nowych przepisów przewoźnicy z białoruskim kapitałem zarejestrowani w Polsce nie do końca wiedzieli, jak mają reagować na powyższe zmiany. Wielu z nich dziwiło się, że celnik lub Straż Graniczna żąda od kierowcy okazania dokumentu własnościowego firmy. Biznes jednak nie znosi stanu próżni i po pewnym czasie sytuacja ustabilizowała się.

Pozostały jedynie kolejki na jedynym dostępnym obecnie polsko-białoruskim drogowym przejściu granicznym Kukuryki-Kozłowicze, i to po obydwu stronach, m.in. dlatego, że polskim służbom dołożono kolejny obowiązek polegający na kontroli dokumentów rejestracyjnych firmy, a to wszystko oczywiście wydłuża czas kontroli. Niestety kwestia kolejek na drogach dojazdowych do przejścia granicznego wydaje się nierozwiązalna już od wielu lat, choć zarysowuje się światło w tunelu w postaci systemu awizacji, który ma wejść w życie w 2027 roku, ale to już temat na odrębną publikację. Wiele wskazuje zatem, że dokument wprowadzający ograniczenie do 25 % udziału kapitału białoruskiego w unijnej firmie transportowej jest przepisem martwym.

reklama



LNG⁹ⁿ

BioLNG dostępny na wszystkich stacjach.

Tankuj w Czechach. Redukuj koszty i emisje spalin.



Akceptujemy płatność kartami



Rząd pokazał figę przewoźnikom

Mimo braku rządowych dopłat trwają już wymiany tachografów. Przewoźnicy raportują problemy z nowymi urządzeniami, warsztaty jednak nie potwierdzają złej opinii.

Robert Przybylski

Po wielu miesiącach dyskusji okazało się, że pieniędzy dla przewoźników na ten cel jednak nie ma. Wcześniej przedstawiciele Komisji Europejskiej wstępnie aprobowali fakt, że fundusze KPO mogłyby wspomóc przedsiębiorców w inwestycji w nowe narzędzia kontrolne, jakimi są tachografy inteligentne drugiej generacji, tzw. G2V2. – Wnioski o finansowanie z KPO trzeba była zaaprobować 2 lata wcześniej. Gdyby ówczesny rząd, tak jak hiszpański, pomyślał o branży, to

mielibyśmy zapewnioną możliwość skorzystania z tych środków – uważa prezes ZMPD Jan Buczek.

Ministerstwo Infrastruktury szacowało koszt wymiany cyfrowych tachografów na wersję G2V2 w ponad ćwierć miliona polskich ciężarówek transportu międzynarodowego na 1,75 mld zł.

Firmy muszą dokonać wymiany do końca 2024 roku dla aut wyposażonych w tachograf nieinteligentny (G1), zaś dla pojazdów z tachografami inteligentnymi I generacji (G2V1) datą graniczną jest 18 sierpnia 2025 roku.

Sparzyli się pierwsi przewoźnicy

Wymiana tachografów powoli następuje, jednak przedsiębiorcy z zaskoczeniem odkrywają, że nowe urządzenia sprawiają kłopoty. – Problemy dotyczą głównie zanotowania momentu przekraczania granic. I nie są to incydentalne przypadki, a na dodatek kary są potężne. Temat zgłosiliśmy do Ministerstwa Infrastruktury, ale resort przekonuje nas, że to chwilowe

– opisuje sytuację wiceprezes zarządu Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego Grzegorz Chełminiak.

Uważa, że tachograf G2V2 to nietrafione rozwiązanie, w dodatku za pieniądze przedsiębiorców. – Było dużo słów, a skończyło się na dużych karach niezawinionych przez przewoźników. Do sprzedaży puszczono niesprawdzone urządzenia – podsumowuje Chełminiak.

Przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD Wojciech Sieńko uważa, że problemem nie jest brak funkcjonowania GPS, ale słaba łączność przy zachmurzonym niebie. – Nie wiem, jak to będzie wyglądało jesienią i zimą, skoro obłoczki potrafią blokować sygnał. Szczególnie bije to w tych, którzy jeżdżą pod SENT – martwi się Sieńko.

Jeden z dolnośląskich przewoźników od czerwca walczy z nowym tachografem VDO zainstalowanym w Scanii, który nie współpracuje z siecią pojazdu i nie przesyła kompletnych danych. Kierowca musi w usłu-

gowych punktach na trasie zrzucić dane z karty i tachografu na nośniki pamięci i przesyłać je do bazy.

Na podobne problemy natknęli się także przewoźnicy w Zachodniopomorskiem. – Słyszałem, że jest problem, zazwyczaj z umieszczeniem anteny w kabinie. Samochód nie odnajduje się w przestrzeni, nie łapie sygnału Galileo. Do tego dochodzi problem we współpracy pojazdu z urządzeniem, auto nie przesyła kompletnych danych – opisuje sytuację prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Dariusz Matulewicz.

Co na to warsztaty?

Grzegorz Kacprzyński z firmy Mechanika Precyzyjna Kacprzyńscy z Wrocławia zapewnia, że ogólnie nie ma problemów z tachografami. – Uwaga dotyczy urządzeń Continental VDO, bowiem Stoneridge miał problem z sygnałem GNSS podającym lokalizację tachografu. Na ponad 2 tys. zainstalowanych nowych urządzeń mieliśmy jedną reklamację – podaje Kacprzyński.

Przypomina, że poprawnie tachograf powinien odbierać sygnał z 16-18 satelitów. – Jeśli kontaktuje się z pięcioma, to go nie zalegalizujemy. Napotkaliśmy na problemy tam, gdzie sygnał tachografu jest ekranizowany przez np. inne urządzenie z obudową metalową, zamontowane nad nim. Może to być CB radio, urządzenia Toll Collect, sterowniki naczepty-chłodni, a nawet podgrzewana szyba przednia może być ekranem. Do Continentali dokładamy wzmacniacz anteny GNSS i problem znika. Tachografy Stoneridge nie mają tej możliwości – tłumaczy Kacprzyński.

Zaznacza, że jego firma wykonuje miesięcznie po 300-350 kalibracji i średnio zdarzają się 2 awarie. – Najczęściej psują się impulsatory, ale są one takie same jak w poprzedniej generacji. Zabójcze dla czujników są zmiany temperatury oleju w skrzyni biegów – dodaje Kacprzyński.

Także właściciel szczecińskiego serwisu tachografów „Metro” Grzegorz Grewling uważa, że poprawne zamontowanie nowego tachografu zapewni jego użytkowanie wolne od problemów. – Sprawdziłem to we własnym warsztacie na wielu urządzeniach,

niezależnie od marki. Przy wymianie zawsze zastępuję Stoneridge tachografem tej samej marki, podobnie jest w przypadku VDO.

Dobre kilka miesięcy temu z zadowolonymi klientami sprawdziłem technologię montażu i tachografy działają. Jak każde urządzenie wymagają czasem resetowania, ale najpewniejszym sposobem na uniknięcie problemów jest stosowanie się ściśle do zaleceń producenta tachografów w zakresie ich montażu – podkreśla Grewling.

Kacprzyński przyznaje, że zdarza się, że kierowcy wykorzystują urządzenia do zagłuszania sygnału GPS, chcąc uniknąć śledzenia przez właściciela auta. Na to zjawisko zwraca uwagę także Grewling. – Czasem kierowcy zawiadamiają pracodawców, że mają problemy z tachografami, ale w długim czasie biorą się one z zagłuszenia sygnału tego urządzenia przez np. wetknięty do gniazdka zapalniczki transmitter. Natomiast problemy z tachografami Scanii biorą się z polityki tego producenta, który blokuje tachografy spoza jej sieci i z chęci wyeliminowania niezależnych warsztatów takich jak mój – tłumaczy Grewling.

reklama

Stowarcia, Stowarcia, Polska, Szwecja (Inca/Olesand), Dania (Inca/Swabebel), Szwajcaria, Lichtenstein, Włochy, Węgry, Bułgaria, Niemcy, Austria, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia, Liechtenstein, Wawrowtunnel, Herentunnel

19 domen
1 urządzenie

Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej

Aktywuj Słowację w ZMPD Box

WKRÓTCZE CZECHY

Przedstawiciele tłumaczą

Podwarszawska firma Euro-Tach, która jest dystrybutorem tachografów Stoneridge oraz Continental VDO przyznaje, że występowały problemy z oprogramowaniem urządzeń Stoneridge. – Aktualizacja tachografów Stoneridge z wersji 1214 do 1619, dostępna od wiosny dla serwisów i możliwa do wgrania do tachografów będących już na rynku, wyeliminowała kilka zdarzeń, które mogły wystąpić podczas jazdy w specyficznych warunkach, np. podczas wolnych

Jako sposób na poprawę jakości sygnału proponuje montaż tachografu powyżej innych urządzeń telematycznych w kabinie kierowcy lub zastosowanie opcjonalnej anteny GNSS umieszczonej na podszyciu, ewentualnie zastosowanie półramki montażowej, która dzięki specjalnemu kształtowi i materiałom minimalizuje zakłócenia sygnału w zabudowie pojazdu. – Rozwiązanie to jest szczególnie efektywne w tachografach bez konektora anteny, ogranicza koszty i usprawnia pracę – wymienia Cieślak.

2006/22/WE. Prawnik w TC Kancelarii Prawnej Mateusz Pernak przypomina, że najpóźniej do 14 lutego 2025 roku państwa członkowskie muszą wprowadzić w życie ten załącznik. Zawiera on klasyfikację naruszeń przepisów w kontekście tachografów, czasu prowadzenia pojazdów i czasu odpoczynku kierowców zawodowych.

Wśród nowych naruszeń są:

- nieprawidłowe stosowanie lub nie stosowanie oznaczenia promu/pociągu – sklasyfikowane jak poważne naruszenie (poziom 1/3 – skala w kontekście naruszeń dotyczących tachografów jest trójpoziomowa zamiast czteropoziomowa),
- brak naniesienia wymaganych informacji na wykresówkę – sklasyfikowano jako bardzo poważne naruszenie (poziom 2/3),
- brak w zapisach symboli państw, których granice przekroczył kierowca w ciągu dziennego okresu pracy – sklasyfikowano jako poważne naruszenie (poziom 1/3),
- brak w zapisach symboli państw, w których rozpoczął się i zakończył dzienny okres pracy kierowcy – sklasyfikowane jako poważne naruszenie (poziom 1/3).

Jazda ze starym tachografem może kosztować we Francji do 30 tys. euro lub też skończyć się karą pozbawienia wolności do 12 miesięcy. Bardzo drogo będzie też w Portugalii, gdzie kara za stary tachograf może wynosić do 6 tys. euro. Polskie kary z tego tytułu mają wynosić 12 tys. złotych, a więc równowartość 2,8 tys. euro.

podjazdów w korkach. Problemy te zostały skutecznie usunięte, a wszystkie nowe tachografy dostępne na rynku są już zaktualizowane – zapewnia Michał Cieślak z Euro-Tach.

Dodaje, że znana jest także sprawa słabego sygnału GNSS oraz jego interferencji i propagacji, zwłaszcza w Europie Środkowo-Wschodniej. W razie sygnału niedostatecznej mocy pojawia się komunikat GNSS!OD. – Problem dotyczy zarówno tachografów VDO, jak i Stoneridge – uzupełnia Cieślak.

Producenci przypuszczają, że na tę sytuację wpływają dwie kwestie: przejście na europejski system satelitarny Galileo oraz obecność „dziur” w odbiorze sygnału GNSS, widocznych na mapach zasięgu, rozciągających się wzdłuż wschodnich granic Finlandii przez Estonię, Litwę, Polskę aż po Rumunię i Mołdawię. – Europejska Agencja Kosmiczna, odpowiedzialna za obsługę 28 satelitów systemu Galileo, pracuje obecnie nad wdrożeniem oczekiwanego uwierzytelniania sygnału OSNMA, który ma zapewnić bezpieczeństwo danych i pełną funkcjonalność systemu. Uważamy, że obecna sytuacja jest przejściowa, a wszystkie wymagane prawem funkcje tachografów działają bez zarzutu – podkreśla przedstawiciel Euro-Tach.

Ostre kary za brak wymienionego urządzenia

Jazda ze starym tachografem może kosztować we Francji do 30 tys. euro lub też skończyć się karą pozbawienia wolności do 12 miesięcy. Bardzo drogo będzie też w Portugalii, gdzie kara za stary tachograf może wynosić do 6 tys. euro. Włosi przewidzieli kary w wysokości do 3,5 tys. euro, Hiszpanie do 2 tys. euro, a Niemcy do 1,5 tys. euro. Polskie kary z tego tytułu mają wynosić 12 tys. złotych, a więc równowartość 2,8 tys. euro.

Rządy egzekwują wymiany tachografów na nową generację, ponieważ zapewnia ona dostęp inspektorów do dużej ilości danych, w tym godzin pracy kierowcy oraz daty przekroczenia granic. – Jeśli kierowca nie będzie miał zarejestrowanych przekroczeń granic, to może otrzymać karę od inspektorów w czasie kontroli drogowej. Dodatkowo przedsiębiorcy transportowi mogą mieć również problemy z rozliczaniem wynagrodzenia kierowców, ponieważ dane dotyczące przekroczeń granic są potrzebne do wyliczenia tzw. wirtualnych diet, czyli ulg, które przysługują kierowcom w przewozach międzynarodowych – ostrzega specjalista Inelo Mateusz Włoch.

Pojawiły się także nowe naruszenia w załączniku naruszeń do dyrektywy

Czy połowa floty stanie?

Importerzy tachografów biją na alarm, że warsztaty nie zdążą z ich wymianą. Warsztatowcy nie podzielają jednak tych obaw. – Moim zdaniem niewiele zostanie samochodów bez tachografów. Przewoźnicy zawsze czekają do ostatniej chwili. Serwisy mamy przygotowane do wymiany, pracujemy w tygodniu od 8 do 22 i w sobotę do 15. Dziennie wymienimy 15-20 tachografów, a jesteśmy przygotowani na maksymalnie 40 szt. Im większy tłok, tym ceny usługi i urządzenia będą wyższe. Przerabiamy ten mechanizm od lat. Continental VDO przez ostatnie 2 miesiące już 2 razy podniósł ceny, z tego powodu nasze oferty są ważne cenowo do wyczerpania zapasów. Już widoczne są kłopoty z dostępnością tachografów. Zamówiliśmy 500, a dostaliśmy odpowiedź, że są ograniczenia w ilościach i maksymalnie dostaniemy 100 sztuk i musimy czekać na kolejne dostawy. Zostały tylko 3 miesiące i spodziewam się tłoku w warsztatach, nie wykluczam pracy w nadgodzinach, co spowoduje wzrost cen – przypuszcza Kacprzyński.

AKUMULATOR AGM DO POJAZDÓW UŻYTKOWYCH.



UNIKAJ KOSZTOWNYCH PRZESTOJÓW. ZADBAJ O MOBILNOŚĆ SWOJEJ FLOTY.

VARTA® PROMOTIVE AGM

- ▶ 4 z 5 największych producentów pojazdów użytkowych montuje akumulatory VARTA AGM na pierwsze wyposażenie.
- ▶ 6 razy większa odporność na obciążenia cykliczne w porównaniu do tradycyjnych akumulatorów.
- ▶ Idealny do obsługi zaawansowanych odbiorników energii takich jak klimatyzacja / ogrzewanie postojowe.
- ▶ Konstrukcja o najwyższej odporności na wibracje, przeznaczona do montażu na tylnej osi (EURO 5/6).

Pewny start to akumulator



Transportowy rock and roll

Dzisiaj w transporcie mamy jazdę bez trzymanki, prawdziwy rock and roll.



Wojciech Paprocki

Rock and roll? Pamiętam, że kiedyś w szkole zapisałem się na lekcje tańca.



Jan Buczek, Bogusława Zimmer

I co? Ile razy Cię wyrzucili?

Sam po tygodniu honorowo zrezygnowałem.



Wiesław Starostka

Dlatego najlepsze są wolne kawałki. Chwytasz dziewczynę w pół, o tak, i złapiesz drzemkę.

Tak tak, taniec to niebezpieczna zabawa, można sobie nogę zwichnąć w biodrze, albo co innego.



Marcin Potapczuk



Piotr Litwiński

„Dwa kroki w prawo, obrót, trzy w lewo, skok i przysiad”. Jak to zapamiętać?!

Zona kazała się nam zapisać na lekcje, ale odpuściła.

Nie lubi tańczyć?

Wręcz przeciwnie. Ale okazało się, że nie jest wytrzymała na ból w stopach. Bo ja - nie chwając się - i w tańcu potrafię depnąć.

Panowie, my nie odpuszczamy. Działamy tak. Wybieramy z naszej grupy młodego, wysokiego, przystojnego, okazałego i idziemy na parkiet.

Piotr Kandyba, Anna Brzezińska



Karol Rychlik

Iłona Jaworska

Ciekawe, czy umie krzesanego? Albo chociaż chodzonego.



Mnie muzyka w tańcu zupełnie nie przeszkadza.

Andrzej Olechnicki



A ja umiem tańczyć, tylko mi się nie chce.

Łukasz Kaczorowski



Panowie, dajcie już spokój z tym tańcem, mieliśmy przecież rozmawiać o transporcie.

Jan Buczek



Najlepsza książka historyczna

Amerkańska Society of Automotive Historians przyznała Nagrodę Cugnota książce Roberta Przybylskiego „Star. Kolebka polskiej motoryzacji” jako najlepszej książki 2023 roku w języku innym niż angielski. Amerykańska organizacja działa od 1969 roku, zrzesza ponad tysiąc osób z 24 krajów. Od 1972 roku przyznaje Nagrodę Cugnota dla najlepszych książek w języku angielskim, a od początku wieku także dla publikacji w innych językach. To druga polska książka, która otrzymała to wyróżnienie. Pierwszą była „Sto lat polskiej motoryzacji” Stanisława Szeli-chowskiego, uhonorowana w 2004 roku.



Pomoc dla powodzian

Poszkodowani z Dolnego Śląska otrzymali pomoc także od przewoźników. Nawet ci najdalej położeni przekazali pomoc. Przewoźnicy zrzeszeni w Pomorskim Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych w Gdyni przeznaczili pojazdy przeznaczone do nauki jazdy do bezpłatnego przewozu darów dla powodzian, do najbardziej potrzebujących na Śląsku. Zachodniopomorscy przedsiębiorcy przewieźli ładunki ze swojego regionu, podobnie jak się to działo w województwach położonych bliżej terenów dotkniętych kataklizmem.

Rynek opon

Popyt na europejskim rynku wtórnym na opony do ciężarówek i autobusów pozostawał w drugim kwartale na niskim poziomie, sprzedaż była o 1 proc. mniejsza niż w tym samym okresie 2023 roku i wyniosła 2,54 mln sztuk. W pierwszym kwartale spadek sprzedaży sięgnął 8 proc. i łącznie w pierwszej połowie roku popyt w Europie był o 5 proc. mniejszy niż rok wcześniej. W 2023 roku bieżnikowaniu poddano w Europie 0,6 mln używanych opon. W Polsce w pierwszym półroczu sprzedaż opon do samochodów ciężarowych i autobusów była o 2 proc. mniejsza niż rok wcześniej.

Odszedł Rafał Buchcar

Zmarły był wiceprezesem Stowarzyszenia Doradców DGSA, wykładowcą certyfikowanym przez IRU „Certified Teacher of ADR”, „Adviser of Transportation of Dangerous Goods” nr 1/2000, nominowanym ekspertem w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym w grupie ratownictwa chemiczno-ekologicznego, współautorem polskich wersji ADR oraz poradników na temat transportu towarów niebezpiecznych, instruktorem techniki jazdy samochodem. Miał 67 lat.



Elektryk Ciężarówką Roku

Grono dziennikarzy specjalizujących się w pojazdach użytkowych, złożone z przedstawicieli 24 krajów europejskich, przyznało akumulatorowo-elektrycznej ciężarówce Mercedes-Benz eActros 600 tytuł „International Truck of the Year 2025”. Wyróżnienie to jest najważniejszą nagrodą w branży. Mercedes otrzymał 88 punktów, wyprzedzając Volvo Aero z napędem konwencjonalnym lub elektrycznym oraz Iveco S-eWay. W uzasadnieniu wyboru jury wyraziło uznanie dla innowacyjnej całościowej koncepcji technicznej tej wysokotonażowej ciężarówki dalekobieżnej, która podczas niedawnego, w pełni elektrycznego przejazdu „eActros 600 European Testing Tour 2024” wykazała się wysoką efektywnością ener-

getyczną i zasięgiem 500 kilometrów bez doładowywania akumulatorów. Produkcja eActrosa 600 ruszy w listopadzie, dostawy rozpoczną się w przyszłym roku. To druga nagroda dla ciężarówki z elektrycznym napędem. Rok wcześniej otrzymała ją Volvo FH Electric. Nagroda „Ciężarówka Roku” przyznawana jest od 1977 roku. Kolejne generacje Mercedesa Actrosa otrzymały ten tytuł w 1997 roku, następnie w 2004 roku, po pięciu latach kolejna generacja, w 2012 i 2020 roku. W 1990 roku tytuł Ciężarówki Roku otrzymała seria SK, poprzednik Actrosa. Poza tym jury nagrodziło tytułem także lżejsze modele marki: W 1985 roku LN2, w 1999 roku Atego i w 2011 ponownie Atego, kolejnej generacji.



Mega ładowarki

Koncerny samochodowe przekonują, że mega ładowarki pozwolą na szybkie ładowanie dużych akumulatorów dalekodystansowych ciężarówek. Pojawiły się pierwsze takie mega ładowarki, firmy Ekoenergetyka. Zielonogórska firma opracowała moduły mocy (produkowane we własnej fabryce), każdy po 360 kW. Złączone w pakiet czterech urządzeń dają moc 1440 kW i z taką mocą można ładować akumulatory ciężarówek, które wyposażone są w gniazdo megaladawkowe (MCS). Megacharger uzupełni w 35 minut energię nawet w największych akumulatorach o pojemności ponad 600 kWh. Ładowarką można ładować akumulatory także przez gniazdo CCS (o maksymalnej mocy 400 kW). Jedna ładowarka może jednocześnie przekazywać energię (odpowiednio mniejszej mocy) do sześciu pojazdów.

Natężenie prądu podczas ładowania maksymalną mocą sięga 1500 A, dlatego urządzenie chłodzone jest cieczą, aby nie dopuścić do przegrzania modułu mocy i zapewnić najkrótszy czas ładowania. Sterowanie mocą ładowania odbywa się przez komputer ładowanego samochodu, który nadzoruje stan akumulatora. Moduły mocy Ekoenergetyki wykorzystują półprzewodniki węglaka krzemu (SiC), który ma mniejsze straty energii od wcześniej używanych półprzewodników krzemowych. Pierwsze megaladawki trafiły do miejskich zakładów komunikacyjnych w Monachium. Kolejne będą instalowane w publicznie dostępnych miejscach. Ekoenergetyka, która jest jednym z liderów europejskiego rynku ładowarek zapowiada, że przygotowuje urządzenia podobnej mocy, ale chłodzone powietrzem, które będą łatwiejsze w instalacji.

Przewoźnicy domagają się pomocy państwa



W siedzibie ZMPD odbyło się 18 lipca kolejne posiedzenie Forum Transportu Drogowego, poświęcone pomocy państwa dla branży transportowej.

Robert Przybylski

Na zaproszenie przewoźników w obradach wzięli udział także przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń, poseł na Sejm i członek Komisji Infrastruktury Piotr Kandyba, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Mi-

nisterstwa Infrastruktury Renata Rychter oraz profesor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie Wojciech Paprocki.

Nie ma alternatywy dla transportu drogowego

Spotkanie rozpoczęło się od prezentacji prof. Wojciecha Paprockiego, poświęconej pozycji polskich przewoźników na rynku europejskim i szansom jej wzmocnienia. W swym wystąpieniu profesor wskazał na obecną sytuację gospodarczą w Europie ze szczególnym uwzględnieniem jej wpływu na podaż i popyt usług transportowych. Z zaprezentowanych analiz wynika, że polski transport drogowy ma szansę na dalszy rozwój i utrzymanie pozycji lidera.

Wyzwaniem dla polskich firm będzie jednak dostosowanie się do nieuniknionych zmian wynikających

z pakietów klimatycznych. Jak podkreślił profesor, samochody napędzane paliwami stałymi nie znikną z rynku. Sztuką jednak będzie wykazanie przez przewoźników, że przygotowują się do tych zmian, odpowiednio balansując pomiędzy możliwościami finansowymi, oczekiwaniami rynku oraz współpracując z większymi podmiotami w celu obniżania limitów CO₂.

Kończąc swój wykład profesor Paprocki podkreślił, że ani obecnie ani w najbliższej przyszłości nie ma innej alternatywy dla dostawy towarów aniżeli transport drogowy.

Podczas dyskusji nad prezentowanym materiałem przewoźnicy przedstawili swoje obawy związane z obecną stagnacją na rynku przewozowym, wynikającą z recesji gospodarczej, oraz z dekarbonizacją w transporcie.



Powolna realizacja postulatów

Przedstawicielka Ministerstwa Infrastruktury, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Renata Rychter przybliżyła zgromadzonym aktualny stan prac legislacyjnych, jakie toczą się obecnie w resorcie infrastruktury. Jeden z projektów zmian do ustawy o transporcie drogowym zawiera między innymi zapisy dotyczące dofinansowania do wymiany tachografów. Powyższe wychodzi naprzeciw oczekiwaniom branży i jest jednym z postulatów FTD, którego członkowie domagają się wprowadzania mechanizmów dofinansowania do obowiązkowej wymiany urządzeń rejestrujących czas jazdy i odpoczynku kierowców.

Obecni na posiedzeniu posłowie z Komisji Infrastruktury - jej przewodniczący Mirosław Suchoń oraz Piotr Kandyba zapewnili zgromadzonych o swej gotowości do współpracy ze środowiskiem przewoźników nad lepszą legislacją dla branży. Jak przyznał poseł Piotr Kandyba złożoność problemów branży jest bardzo duża, ale liczy na widoczną wśród zgromadzonych pozytywną energię i chęć działania.

Podsumowując spotkanie członkowie Forum wyrazili zaniepokojenie powolną realizacją postulatów zgłaszanych przez środowisko przewoźników.

Forum wskazuje na konieczność pilnego usunięcia bałaganu organizacyjnego na drogowym przejściu granicznym w Koroszczynie, podkreślając konieczność wprowadzenia rozwiązań systemowych.



Konfiskata pojazdu i towaru przez Border Force. Jak się bronić

Wzrasta liczba zgłaszanych problemów przy przewozach do Wielkiej Brytanii towarów akcyzowych bądź towarów, których przewóz jest zabroniony.

Michał Zaroń

Najczęstsze przypadki zajęcia transportów przez brytyjskie służby celne dotyczą nielegalnego przewozu papierosów oraz nieprzetworzonego tytoniu, przewozu alkoholu, przewozu towaru w ilości ponad wyznaczony limit lub niezgodnej z deklaracją w zgłoszeniu celnym, przewozu towarów bez wymaganej prawem akcyzy lub cła, a także nielegalny przewóz imigrantów.

Kroki prawne po zatrzymaniu transportu

Border Force może skonfiskować nie tylko towar, ale także posiada uprawnienia do zajęcia pojazdu, co ma podstawy prawne w sekcji 139 Ustawy o zarządzaniu cłem i akcyzą z 1979 r. Brytyjska służba celna może także dokonać aresztowania kierowcy, a ponadto ma prawo do zatrzymania dokumentów przewozowych.

Powodów konfiskaty przez brytyjską straż graniczną pojazdów, naczeł i towarów na nich się znajdujących może być wiele, a ponadto mogą one wynikać z bardzo różnych okoliczności faktycznych, m.in. braku odpowiednich pozwoleń i zgód na

przewóz broni palnej czy białej po nielegalny przewóz środków odurzających lub narkotyków, niezgłoszony przewóz wyrobów tytoniowych lub alkoholu, czy też przekroczony limit przywozu produktów odzwierzęcych.

W sytuacji zajęcia transportu pierwszym krokiem, który powinien podjąć przewoźnik, jest skontaktowanie się z brytyjskimi służbami celnymi w celu umożliwienia przeładowania na inny pojazd towarów legalnych. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku przez Border Force, krok ten może pozwolić przewoźnikowi na dotrzymanie terminów wobec kontrahentów i uniknięcie obciążeń z tytułu kar umownych lub potencjalnego narażenia na szkodę lub ubytek w towarze.

Przewoźnik powinien próbować odzyskać zajęty przez brytyjskie służby celne pojazd. Proces postępowania o odzyskanie mienia może trwać wiele miesięcy, a nawet lat, co z kolei może wiązać się z ryzykiem przeniesienia własności na rzecz państwa brytyjskiego.

Wniosek o zwrot pojazdu

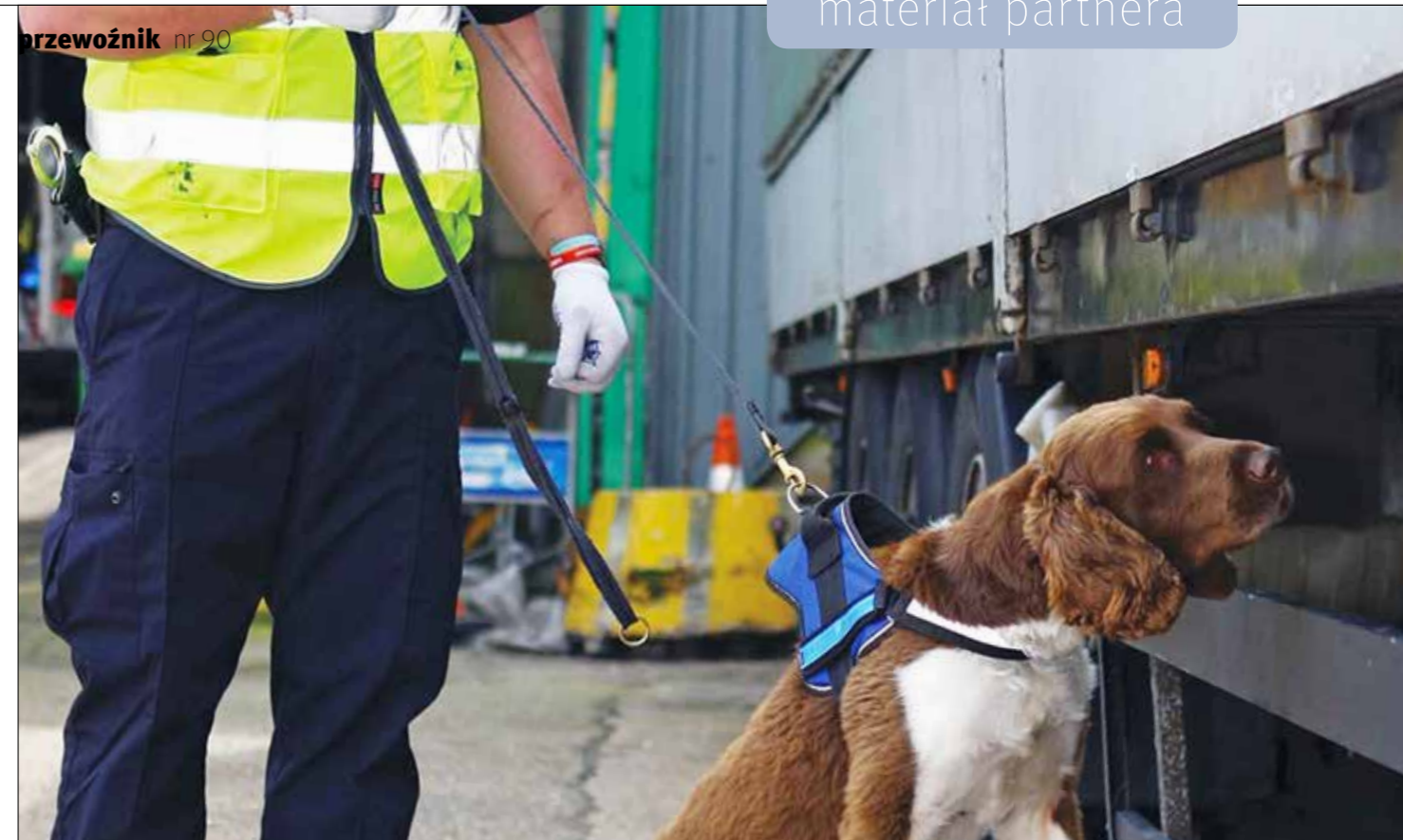
Rozpoczęcie procedury odzyskania zajętego pojazdu lub towaru jest kluczowym krokiem, jaki przewoźnik powinien podjąć. Po zajęciu otrzy-

muje on formalne powiadomienie, w którym wyjaśnione są powody zatrzymania oraz informacje o prawie do odwołania się od tej decyzji. Następnie przewoźnik powinien złożyć do Border Force wniosek o zwrot pojazdu, co powinno nastąpić niezwłocznie po zajęciu, a maksymalnie w ciągu 30 dni od daty zajęcia.

Przepisy prawa brytyjskiego przewidują dwustopniową procedurę administracyjną odzyskania pojazdu zajętego. Złożenie wniosku bez poprawnego zastosowania procedur i wytycznych Border Force oznacza stratę jednej z dwóch szans na odzyskanie pojazdu w trybie administracyjnym. Gdy droga administracyjna nie przynosi oczekiwanych rezultatów, przewoźnikowi pozostaje skierowanie sprawy do sądu I instancji (Magistrates' Court) poprzez złożenie odwołania w ciągu 30 dni od daty odmowy.

Kwestionowanie zajęcia z uwagi na bezzasadność

W sytuacji, w której zatrzymanie pojazdu lub towaru jest bezzasadne, przewoźnik lub właściciel towaru ma 30 dni od daty zajęcia na złożenie do Border Force odwołania (tzw. Notice of Claim) kwestionującego zgodność dokonanej zajęcia. Zło-



żenie odwołania jest kluczowe jeśli przewoźnik uważa, że zajęcie towaru było niesłuszne lub jeśli chce dochodzić swoich praw w tej sprawie.

Co istotne, zakwestionowanie zajęcia może dokonać wyłącznie właściciel danej rzeczy w momencie jej zatrzymania, działając samodzielnie lub przez pełnomocnika. Ponadto w przypadku, jeżeli właściciel rzeczy nie zakwestionuje zajęcia we wskazanym terminie, nie będzie miał możliwości późniejszego zakwestionowania zajęcia na etapie postępowania sądowego. Jeśli zatrzymane podczas transportu przedmioty są własnością różnych podmiotów, to w przypadku woli zakwestionowania zajęcia każdy podmiot zobowiązany jest do wystosowania odwołania we własnym imieniu.

Zajęcie przez Border Force a prawo do tłumacza

Procedury administracyjne prowadzone są przez Border Force wyłącznie w języku angielskim. Prawo do tłumacza jest istotnym elementem zapewnienia, że przewoźnik jest traktowany sprawiedliwie i ma pełną możliwość obrony swoich interesów niezależnie od bariery językowej. W praktyce to służby celne są odpowiedzialne za zorganizowanie

tłumacza, jeśli przewoźnik zgłosi taką potrzebę po zajęciu.

Konsekwencje prawne i kary finansowe

Border Force posiada uprawnienia zarówno do konfiskaty towarów, pojazdów czy dokumentów, jak również do nałożenia wysokich kar finansowych w postaci grzywnien oraz nałożenia prawomocnego zobowiązania do opłacenia zaległych cel i akcyzy oraz dodatkowych kar za ich nieopłacenie w terminie. Wysokość kar finansowych zależy od okoliczności faktycznych i prawnych zajęcia, rodzaju przewożonych towarów, ich wartości, a nawet intencji przewoźnika.

W poważniejszych przypadkach, zwłaszcza gdy dochodzi do prób przemytu na dużą skalę lub gdy przewożone są towary zakazane, Border Force może wszcząć postępowanie karne przeciwko przewoźnikowi lub innym zaangażowanym osobom. W przypadku powtarzających się naruszeń służby celne posiadają ponadto kompetencje do cofnięcia licencji celnej lub innych pozwoleń. Przewoźnik może także zostać zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z przechowywaniem zajętego towaru lub pojaz-

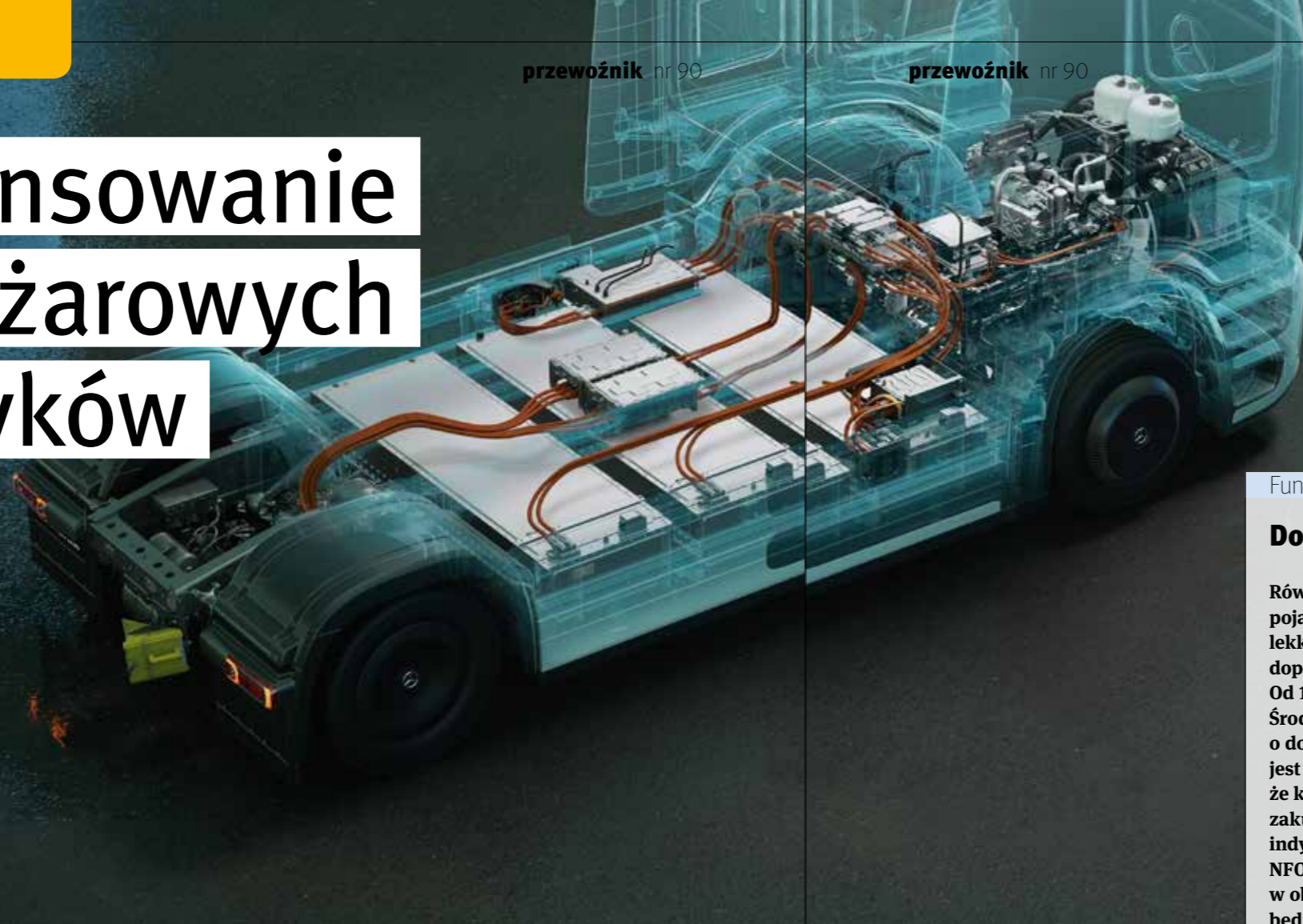
du oraz kosztów sądowych.

Z perspektywy zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm TSL bardzo istotnym jest nie tylko podjęcie wymaganych procedurami działań w opisywanych sytuacjach, ale przede wszystkim wprowadzenie do organizacji przedsiębiorstwa procedur kontrolnych towaru i środków transportu, należąca weryfikacja stron kontraktów, a także zapewnienie cyklicznych szkoleń kierowców i innych pracowników. W realizacji tych celów przydatne jest skorzystanie z profesjonalnej pomocy wyspecjalizowanych ekspertów prawnych.

Autor artykułu od początku swojej kariery zawodowej związany jest z branżą transportową, najpierw jako spedytor, a następnie radca prawny w jednej z największych firm spedycyjnych w Polsce. Kancelaria Radcy Prawnego Michał Zaroń specjalizuje się we wsparciu prawnym przedsiębiorstw branży TSL.

Kancelaria Radcy Prawnego Michał Zaroń
Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego 123c
05-270 Marki, NIP: 7842445491
e-mail: kancelaria@zaron.pl
Tel.: (22) 308 11 22

Dofinansowanie dla ciężarowych elektryków



Fundusz NFOŚiGW

Dofinansowanie do zakupu aut lekkich

Równoległe z przygotowaniem dofinansowania do zakupu ciężkich pojazdów rząd zawiesił do końca roku subwencje dla nabywców aut lekkich. Największe organizacje rynku alarmują, że wstrzymanie dopłat dla leasingu odbije się na kondycji importerów aut. Od 1 września do 31 grudnia 2024 roku Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie przyjmuje wniosków o dopłaty w ścieżce leasingowej. Powodem zawieszenia wsparcia jest wyczerpanie wartej 660 mln zł puli. NFOŚiGW podkreślił, że kontynuowane są nabory w ścieżce dopłat do pojazdów zakupionych za gotówkę lub sfinansowanych kredytem dla osób indywidualnych i przedsiębiorców. NFOŚiGW nie podał konkretnych informacji o wznowieniu dopłat w obecnej lub nowej formie. Zaznaczył jedynie, że dofinansowanie będzie wznowione z wykorzystaniem nowego źródła finansowania. Podkreślił także, że będzie można również składać wnioski na pojazdy zakupione w drugiej połowie 2024 roku.

Osoby prywatne nadal mogą wnioskować o dofinansowanie zakupu elektrycznego samochodu osobowego. W programie „Mój elektryk” na ten cel do wykorzystania pozostaje jeszcze 25 mln zł (z 90 mln zł). Dla indywidualnych odbiorców dopłata do auta elektrycznego wynosi 18 750 zł, ale cena pojazdu nie może przekroczyć 225 tys. zł. Dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny dotacje sięgają 27 tysięcy zł, bez ograniczenia ceny kupowanego pojazdu.

Dofinansowanie do dostawczych samochodów elektrycznych zależy od ich rocznego przebiegu i wynosi do 20 lub do 30 proc. kosztów kwalifikowanych (lecz nie więcej niż 50 tys. zł i 70 tys. zł). Dotacja do pojazdów kategorii L1e-L7e (motocykle, motorowery) wynosi maksymalnie 4 tys. zł.

NFOŚiGW dofinansował z programu „Mój elektryk” zakup 25 tys. pojazdów elektrycznych. Łączny budżet programu prowadzonego od 2021 roku wynosi 960 mln zł.

syjnego, a inwestycją referencyjną w zakup/leasing analogicznego pod względem przeznaczenia, wyposażenia, itp., innego niż zeroemisyjny, pojazdu tej samej kategorii, spełniającego obowiązujące i mające zastosowanie normy unijne.

Dotacja wyniesie do 30 proc. dla dużego przedsiębiorstwa, do 50 proc. dla średniego i do 60 proc. w przypadku małego przedsiębiorstwa.

Zainteresowanych wyżej wymienionymi programami zachęcamy do śledzenia strony internetowej www.gov.pl/web/funduszmodernizacyjny, na której w przypadku akceptacji programów przez instytucje unijne powinny pojawić się informacje o terminie rozpoczęcia naboru wniosków. Uruchomienie tych programów spodziewane jest w tym roku lub na początku przyszłego.

Rząd przygotowuje programy dofinansowania zakupu ciężarówek elektrycznych i wodorowych. Skala dofinansowania zależy od wielkości firmy składającej wniosek.

Tomasz Małyszko

Przewoźnicy w Polsce w najbliższych miesiącach będą mogli uzyskać dofinansowanie na elektryfikację swojej floty. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pod koniec lipca przedstawił do ponownych konsultacji społecznych projekt programu priorytetowego „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”. Konsultacje zakończyły się na początku sierpnia. Oczekiwane są informacje o dalszych losach tego programu.

Drugi projekt, który ma być uruchomiony przez NFOŚiGW to „Wsparcie budowy i/lub rozbudowy

ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego”. Nabór wniosków w ramach tego programu zaplanowano na 2024 rok. ZMPD aktywnie uczestniczyło w konsultacjach tych programów.

Spiąć budżet

Oczywistym jest, że obecnie ze względu na braki w infrastrukturze oraz niedoskonałości dostępnych pojazdów elektrycznych i wodorowych, inwestycja w tabor z innym niż klasyczne źródłem napędu będzie dla przewoźnika obsługującego ruch międzynarodowy w całej Europie nieopłacalna.

Jednak pojazdy z napędem alternatywnym mogą się sprawdzić w obsłudze lokalnego transportu, gdy przebiegi nie są duże, a miejsca dostaw

i odbioru ładunku leżą niedaleko siebie. Inwestycja może się zwrócić, gdy zlecający przewozy klient będzie zainteresowany finansowym współuczestnictwem w projekcie, aby przez to zmniejszyć swój ślad węglowy pochodzący z transportu.

Można przewidywać, że z czasem ze względu na wprowadzane unijne i krajowe instrumenty prawne oraz mechanizmy zwiększania kosztów dla użytkowników pojazdów zużywających paliwa kopalne, pojawią się niekorzystne i zniechęcające warunki dla użytkownika pojazdów z napędem klasycznym.

Firmy, które dojdą do wniosku, że najbliższych 4 latach będą elektryfikować flotę powyżej 3,5 t dmc dostaną szansę ubiegania się o dofinansowanie z tych programów. Ogólny bu-

dżet funduszu na zakup lub leasing pojazdów wynosi do 1 mld zł, a dla budowy stacji ładowania 2 mld zł. Według planów NFOŚiGW maksymalna dotacja na zakup pojazdu ma wynosić do 400 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N2 i do 750 tys. zł na jeden pojazd zeroemisyjny kategorii N3.

Warunki udzielenia dotacji

Dofinansowanie przeznaczone jest dla przedsiębiorców, którzy zdecydują się na zakup/leasing nowego zeroemisyjnego pojazdu kategorii N2 (o masie całkowitej od 3,5 t do 12 t) lub N3 (o masie całkowitej powyżej 12 t). Nowe pojazdy muszą wykorzystywać do napędu wyłącznie energię elektryczną, także wytworzoną z wodoru, lub wykorzystywać wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych.

Planowane dofinansowanie dotyczy różnicy kosztów między zakupem/leasingiem pojazdu zeroemi-

Zeroemisyjna mobilność już tu jest

Zeroemisyjność to już nie przyszłość, lecz teraźniejszość, takie są wnioski po Kongresie Nowej Mobilności w Łodzi.

Piotr Gawelczyk

Piąta edycja Kongresu Nowej Mobilności, który odbył się dniami 24-26 września w łódzkim Expo, przyciągnęła tłumy. To środkowoeuropejskie forum liderów zrównoważonej mobilności jest największym tego typu wydarzeniem w naszej części kontynentu.

Po raz kolejny okazało się, że szeroko rozumiana zeroemisyjność to już nie przyszłość, lecz teraźniejszość, przed którą nie ma odwrotu. Producenci przekonują, że nowa mobilność oznacza nie tylko elektryfikację transportu, lecz także rozwój gospodarczy, wzrost PKB i konkurencyjność przemysłu, tworzenie miejsc pracy, przemiany społeczne i nowe kierunki edukacji. Podczas KNM 2024 dyskutowano o tym, jak można te szanse wykorzystać i znaleźć się wśród europejskich liderów zeroemisyjnej transformacji.

Trzydniowy maraton składał się z wyjątkowo rozbudowanego merytorycznego programu. W wydarzeniu wzięło udział blisko 400 prelegentów z całego świata: wiodących innowatorów branży, przedstawicieli przemysłu i administracji, dyplomatów oraz polityków, którzy debatowali w panelach odbywających się na pięciu scenach.

Dla branży międzynarodowego transportu drogowego elektromobilność to kluczowy temat. Dlatego w wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele ZMPD: członek Zarządu Zrzeszenia Karol Rychlik oraz dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska. Dzięki współpracy ZMPD z organizatorami KNM członkowie Zrzeszenia mieli możliwość wzięcia bezpłatnego udziału w Kongresie.

Wydarzeniem KNM była polska premiera eActrosa 600 – Ciężarówka Roku 2025 ze stajni Daimler Truck Polska. – Już dziś mamy produkt, który jest w stanie zaspokoić potrzeby prze-

woźników na długich dystansach – podkreślił Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing Daimler Truck Polska.

Podpisanie porozumienia

Podczas Kongresu Nowej Mobilności interesariusze podpisali globalne porozumienie o współpracy przy wdrażaniu zrównoważonego transportu oraz o podejmowaniu wspólnych działań mających przyspieszyć wdrożenia zeroemisyjnych technologii w drogowym transporcie ciężkim w ramach inicjatywy Drive to Zero. Jednym z sygnatariuszy tego dokumentu zostało ZMPD – podpisał go członek Zarządu ZMPD Karol Rychlik.

Globalne porozumienie łączy wysiłki rządów, liderów branży i kluczowych interesariuszy, którzy dążą do przyspieszenia transformacji rynku pojazdów użytkowych oraz realizacji celów wyznaczonych w ramach porozumienia.

Jak informują organizatorzy Kongresu, poparcie memorandum, choć niewiążące, jest zobowiązaniem do wspólnych działań na rzecz pokonania barier strategicznych, politycznych i technicznych oraz wspierania inwestycji i uzyskania efektów skali, co pozwoli na szybszą i bardziej efektywną dekarbonizację sektora pojazdów użytkowych.

Okrągły stół

Podczas Kongresu Nowej Mobilności głównym tematem Okrągłego Stołu był temat zielonej energii jako podstawy zrównoważonego transportu. Zaprezentowano szczegóły dotyczące wdrażania w Polsce Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK), a przedstawiciele organizacji branżowych przedstawili opinie m.in. na temat proponowanych kierunków dystrybucji środków z Funduszu. Jednym z uczestników była rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji

ZMPD Anna Brzezińska.

– Przewoźnicy mówią nam: Jesteśmy zainteresowani i otwarci na zmiany, ale nie dziś. Porozmawiajmy o tym później – powiedziała Anna Brzezińska. – I trudno im się temu dziwić, skoro mają obecnie poważniejsze, bieżące problemy, włącznie z utrzymaniem się na rynku transportowym. Poważne kłopoty przewoźników są echem pandemii, a także trwającej wojny w Ukrainie, ukraińskiej konkurencji oraz europejskiej stagnacji gospodarczej – dodała przedstawicielka ZMPD.

Przewoźnicy podkreślają znacznie wyższe koszty zakupu elektrycznego ciągnika siodłowego i zadają pytanie: kiedy to się zwróci? Dopłaty in gremio robią wrażenie, lecz jeśli przeliczylibyśmy je na jeden pojazd, wynoszą one trzy tysiące złotych. Poza tym nawet pokonanie 500 km na jednym ładowaniu to ciągle zbyt mało jak na potrzeby długodystansowego transportu. Do tego trzeba dodać kulejącą infrastrukturę, a raczej jej brak – to

wszystko generuje kolejne problemy i powoduje zniechęcenie nawet tych przekonanych.

– Pamiętajmy, że w Polsce dominują małe, rodzinne firmy transportowe, których właścicielom warto byłoby tłumaczyć korzyści płynące z zeroemisyjności nieformalnym językiem. Nadal jako ZMPD będziemy starali się zmienić ich przyzwyczajenia, ale to będzie się odbywało ewolucyjnie, a nie rewolucyjnie – dodała Anna Brzezińska.

Na drodze do implementacji Funduszu w pierwszej kolejności dostrzeżono konieczność zidentyfikowania tych obszarów sektora zeroemisyjnego transportu, które do tej pory nie zostały objęte wsparciem finansowym ze środków publicznych, lub wsparcie dla których nie było udzielane w wystarczającym stopniu. Kwestia implementacji Funduszu jest kluczowa, tym bardziej że Polska będzie największym beneficjentem SFK z 17,6-procentowym udziałem w całkowitym budżecie, który wyniesie między 9,6 a 11,4 mld euro.

Z autobusów do dalekobieżnych ciężarówek

W dobie szybkiego rozwoju elektromobilności sektor transportu ciężkiego staje przed wyzwaniem połączenia różnych technologii stosowanych w obszarach miejskich i na długich trasach.



Kongres Nowej Mobilności 2024
New Mobility Congress

Electric Heavy Duty - a Convergence of Technologies Between City and Long-Haul Mobility



New Mobility Congress & EXPO

psnma 2024

Piotr Gawelczyk

Dotyczący tej kwestii panel, moderowany przez rzecznik prasową ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Annę Brzezińską, miał na celu omówienie kluczowych rozwiązań, które łączą te dwa obszary oraz ich roli w transformacji transportu ciężkiego. – Konwergencja technologii jest niezwykle ważna dla polskich przedsiębiorstw, które realizują ponad 20 proc. wszystkich przewozów towarowych w Unii Europejskiej. W porównaniu z innymi krajami członkowskimi Polska cechuje się większym udziałem transportu długodystansowego. Przewozy na odległość od 50 do 500 km stanowią w Polsce 49 proc. wszystkich przewozów, podczas gdy średnia w UE to 45 proc. Natomiast przewozy na dystansie od 500 do 1000 km odpowiadają za 10 proc. całkowitego ruchu polskiej przewoźników, w całej Unii jest to jedynie 5 proc. – przypomniała Anna Brzezińska.

Podczas dyskusji eksperci podda-

li analizie to, w jaki sposób innowacje z zakresu technologii bateryjnych, infrastruktury ładowania i systemów zarządzania energią mogą wspierać rozwój zrównoważonego transportu zarówno w miastach, jak i na długich trasach. Omówione zostały także wyzwania związane z adaptacją tych technologii do specyficznych wymagań pojazdów ciężarowych, które operują na różnych dystansach i w odmiennych warunkach eksploatacyjnych.

Legislacja i umowy

Jedną z kluczowych kwestii są zmiany prawne, które mogłyby ułatwić rozwój elektromobilności, w tym budowy stacji ładowania. – Z pewnością dużą rolę odegrałyby ulgi w podatkach od nieruchomości dla przedsiębiorców posiadających flotę pojazdów nisko- i zeroemisyjnych – powiedział poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Krzysztof Truskolaski.

Jego zdaniem potencjał współpracy między sektorem publicznym a prywatnym w budowie stacji ładowania dla ciężarówek elektrycznych w modelu partnerstwa publiczno-priv-

atnego jest bardzo duży. – Niestety z różnych powodów inwestycji w PPP nie powstało tyle, ile byśmy chcieli – powiedział Krzysztof Truskolaski. – Największym dziś problemem ze stacjami ładowania jest to, że jest ich po prostu za mało, dlatego potencjalni klienci boją się, że po zakupieniu pojazdu elektrycznego nie będą mogli z niego korzystać w dostatecznym stopniu – dodał Krzysztof Truskolaski.

Jako przykład do naśladowania wymienił inwestycję na autostradzie niedaleko Frankfurtu nad Menem, gdzie jeden z pasów wyposażony jest w linie energetyczne do ładowania samochodów elektrycznych w czasie jazdy. – Dalekosiężnie powinniśmy korzystać z tego typu rozwiązań, właśnie w ramach PPP, które jest do tego wręcz stworzone – powiedział Krzysztof Truskolaski. Podkreślił też, że także samorządy powinny pomóc przedsiębiorcom w budowaniu stacji ładowania.

O kwestiach dotyczących procesu wdrażania elektromobilności w kontekście długoterminowych celów związanych ze zrównoważonym rozwojem opowiedziała Anna Preisner, Head of Logistics Sustainability

firmy H&M. – Naszym ambitnym celem jest redukcja emisji spalin w ciężarówkach przewożących nasz towar o 56 proc. do 2030 roku – powiedziała Anna Preisner. – By to osiągnąć, stosujemy różne działania optymalizacyjne, takie jak maksymalna ładowność auta, wykorzystywanie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, jak np. biopaliwa, a także oczywiście elektryki i pojazdy zeroemisyjne. Potrzebujemy pojazdów, które przejadą więcej niż 150 km. Średni przejazd ciężarówek z naszym towarem to 750 km, dlatego potrzebne są też ładowarki o dużej mocy, które będą w stanie naładować baterię w ciężarówce nie w ciągu kilku godzin, lecz kilkunastu, maksymalnie kilkadziesiąt minut – powiedziała Anna Preisner. – Nie mamy własnej floty, polegamy na pojazdach naszych partnerów, dlatego zdajemy sobie sprawę z dużego ryzyka, jakie podejmują nasi dostawcy usług transportowych, związanego z elektryfikacją ich taboru. Chodzi oczywiście o koszty i zwrot z inwestycji, dlatego też staraliśmy się uczestniczyć w tym ryzyku poprzez wydłużanie kontraktów – po to, aby nasi partnerzy mieli pewność, że

w określonym czasie będą mieli zapewnioną współpracę z nami. Staraliśmy się też współuczestniczyć w budowaniu niezbędnej infrastruktury – powiedziała Anna Preisner.

Co najmniej 500 km na jednym ładowaniu

– Z tymi zasięgami, o których wspominała pani Anna, nie jest wcale tak źle – skontrował Piotr Śladowski, dyrektor generalny firmy ARP E-VEHICLES zajmującej się produkcją elektrycznych autobusów. – Nasz autobus na jednym ładowaniu spokojnie przejedzie 650 km. W ciągu trzech lat poprawiliśmy zasięg o 25 proc., do tego dochodzi poprawa efektywności. Piotr Śladowski przytoczył też dane, z których wynika, że w autobusach zużycie energii na 1 km wynosi 0,75 kW. – Jak widać, nawet przy dzisiejszych cenach prądu koszt jest dużo niższy niż w przypadku diesla. Poza tym serwisy pojazdów elektrycznych są mniej kosztowne i rzadsze. Sprzedane do Konina autobusy przejechały bez jakichkolwiek problemów i degradacji baterii już 200 tys. km. Nawet nie wymienialiśmy okładzin w ukła-





dzie hamowania. Znakomicie funkcjonuje system rekuperacji – odzyskujemy do 58 proc. energii. To przekłada się na koszty utrzymania – w tych pojazdach nie ma czego serwisować – powiedział Piotr Śladowski, wspominając przy tym, że większość komponentów – czy to systemy bateryjne, przetwornice czy silniki – wykorzystywana w autobusach i ciężarówkach jest wspólna.

O tym, jakie innowacje są konieczne aby zwiększyć funkcjonalność elektrycznych ciężarówek i uczynić je konkurencyjnymi w stosunku do pojazdów spalinowych na długich trasach, powiedział z kolei Head of Product & Marketing Daimler Truck Polska Igor Kaczorkiewicz. – Już dzisiaj nasze ciężarówki przy masie całkowitej 40 ton są w stanie przejechać co najmniej 500 km. Na naszym stanowisku można zobaczyć eActrosa 600 – Ciężarówkę Roku 2025. Dwa tego typu pojazdy przejechały trasę liczącą 15 tys. km od północnej Norwegii, przez Finlandię i kraje bałtyckie, potem przez Portugalię i Hiszpanię dojechały do Niemiec korzystając – co ważne – z publicznej sieci ładowania. Średnie zużycie na tej trasie wyniosło zaledwie 103 kWh na 100 km – podkreślił przedstawiciel Daimler Truck Polska. Odniósł się także do słów Anny Preisner dotyczących zasięgu. – W 2018 roku, kiedy prezentowaliśmy naszego pierwszego elektryka, jego zasięg rzeczywiście wynosił 180 km.

Dziś Actros e600 przejedzie spokojnie 500 km. Przeskok technologiczny jest ogromny. Poza tym baterie ładowane są coraz szybciej – powiedział Igor Kaczorkiewicz.

Wspomniał przy tym, że gwarancja na akumulatory to co najmniej 10 lat i minimum 200 tys. przejechanych kilometrów, po tym czasie pojemność baterii nadal będzie bardzo wysoka, na poziomie ok. 90 proc. – To wszystko spowoduje, że wydłuży się okres użytkowania samochodów – z dzisiejszych średnio 36 miesięcy do co najmniej 5-7 lat – powiedział Igor Kaczorkiewicz.

Różne technologie

Daimler Truck Polska od początku postawił na rozwój dwóch technologii – baterijno-elektrycznej i wodorowej. – Jednym napędem nie będziemy w stanie obsłużyć wszystkich chętnych. Zakłada się, że do końca dekady co najmniej połowa transportu powinna być elektryczna. Stacji może brakować, więc będzie potrzebna druga noga, którą – naszym zdaniem – będzie wodór, a dokładniej rzecz biorąc ogniwa paliwowe, czyli wożona na samochodzie mini elektrownia, w której przechowywany w bardzo niskiej temperaturze ciekły wodór będzie pomagał w wytworzeniu energii napędzającej silnik elektryczny – dodał Igor Kaczorkiewicz. Wspomniał o stworzonych przez firmę prototy-

pach, które są testowane u klientów Daimler Truck Polska. – Po załadowaniu zbiorników do pełna pojazd przejechał 1047 km. Jak widać, na wodrze jesteśmy w stanie przejechać dwa razy dalej niż dzięki samym rozwiązaniom elektrycznym.

Zdaniem Rafała Kadlofa, Product Development Managera z firmy Impact Clean Power Technology, w ciągu trzech-czterech lat będzie można zwiększyć wydajność baterii o ok. 30 proc. 1500 cykli ładowania przeciętnej elektrycznej ciężarówki z 500-kilometrowym zasięgiem da oszczędności w wysokości 300 tys. zł. Co więcej – po wycofaniu danej baterii z ciężarówki będzie można ją traktować jako stacjonarny bank energii.

Ale zasadnicze pytanie brzmi: jaki zasięg i jaką szybkość ładowania tak naprawdę potrzebujemy? Ze względu na przepisy prawne określające godziny pracy kierowców, ograniczenia prędkości i przerwy, wyścig o większy zasięg i szybsze ładowanie może nie być konieczny. Podczas 30-40 minutowej przerwy kierowcy mogą naładować baterie na resztę podróży, a ładowanie nocne o niskim poborze mocy może pomóc uniknąć degradacji akumulatora. Zaś e-naczepy wyposażone w dodatkowe systemy bateryjne mogą zwiększyć zasięg e-ciężarówek nawet do 600-700 km – powiedział Rafał Kadlof.

Technologie już są i elektromobilność może być tuż za rogiem. ■

Panel KMM

FIT FOR 55

Kongres Nowej Mobilności 2024
New Mobility Congress



Regulacje wprowadzone przez Unię Europejską w pakiecie „Fit for 55” określają ambitne cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do 55 % do 2030 r. Na KMM 2024 eksperci omówili wyzwania i możliwości, jakie stoją przed sektorem eHDV w kontekście nowych regulacji.

Piotr Gawelczyk

Uczestnicy panelu skoncentrowali się m.in. na kwestiach związanych z rozbudową infrastruktury ładowania, optymalnych formach finansowania sektora eHDV ze środków publicznych oraz na potencjalnych konsekwencjach regulacji unijnych dla konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego na rynku globalnym.

Jedną z kluczowych kwestii dotyczących powodzenia transformacji energetycznej jest podejście międzynarodowych przewoźników drogowych, których opinię podczas dysku-

sji zaprezentowała rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

Podkreśliła, że Polska jest liderem w transporcie ciężkim w UE oraz posiada jedną z największych flot samochodów ciężarowych. Zwróciła przy tym uwagę, że przewoźnicy to grupa przedsiębiorców, która w ostatnich latach podlega znacznej liczbie nowych obowiązków i regulacji.

Przechodzenie na transport zero-emisyjny może okazać się jeszcze większym wyzwaniem niż sprostanie wymogom Pakietu Mobilności. – Przewoźnicy czują, że są jednym z najważniejszych elementów zielonej transformacji. Czy się jej obawia-

ją? Jasne, że tak, ale też są zainteresowani tym, w którym kierunku ten proces zmierza – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. Podkreśliła przy tym, że nie są negatywnie nastawieni do zmian, zależy im jednak przede wszystkim na tym, by przez transformację przejść w miarę suchą stopą, bez ponoszenia gigantycznych nakładów finansowych.

Dziś stawiają sprawę jasno – nie stać ich na zakup elektrycznych pojazdów. – Pamiętajmy, że przewoźnicy zostali w ostatnich latach bardzo mocno doświadczeni – Covid, wojna w Ukrainie, poważne spowolnienie u naszego największego partnera gospodarczego, czyli w Niemczech. Wiele firm z tego powodu albo ograniczy-



ło działalność, albo wręcz ją zakończyło. Transportowcom brakuje pieniędzy, co pokazał ostatni problem z kosztami obowiązkowej wymiany tachografów, dziś to osiem tysięcy złotych na jeden pojazd – podkreśliła dyr. Anna Brzezińska.

Dlatego też konkretne dofinansowanie do pojazdów elektrycznych jest kluczem do rozwiązania sporej liczby problemów. Elektryki są obecnie dwu-, a nawet trzykrotnie droższe od ciężarówek napędzanych konwencjonalnym paliwem. Do tego trzeba dodać obawy przewoźników przed nadal zbyt małą liczbą stacji ładowania, z czym wiąże się cała gama problemów na drodze i cały proces planowania przewozu towarów.

– Brałiśmy udział w konsultacjach dotyczących dofinansowania. Końcowe zapisy odpowiednich przepisów programu wsparcia NFOŚiGW na zakup i leasing elektrycznych samocho-

dów ciężarowych nas nie satysfakcjonują. Zaproponowane kwoty wystarczają do zakupu 1500 elektryków. W skali polskiego międzynarodowego transportu drogowego, wykonującego ok. 20 proc. pracy przewozowej w Europie, gdzie mamy zarejestrowanych ponad 300 tys. pojazdów, to mniej niż niewiele – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – Nasi przewoźnicy muszą mieć pewność, że po kupnie elektryka nie zostaną na lodzie, bo nigdzie daleko nim nie pojadą. Stąd propozycja ZMPD dofinansowania do ładowarek, które można by postawić w bazach transportowych. Warto się zastanowić, czy nie należałoby wprowadzić dopłat nie tylko do zakupu elektrycznego ciągnika siodłowego, lecz także i naczepy. Kolejnym dobrym rozwiązaniem mogłoby być danie przewoźnikom możliwości praktycznego sprawdzenia elektryków, swego rodzaju pilota-

żu. Po pozytywnym procesie chętny do dalszego inwestowania przewoźnik mógłby się starać o dofinansowanie w następnym roku, co dziś jest niemożliwe – podkreśliła dyr. Anna Brzezińska.

Zwróciła uwagę, że w Polsce większość firm transportowych to małe, rodzinne przedsiębiorstwa, w których zachodzi właśnie zmiana pokoleniowa. Młodzi przedsiębiorcy mogą się kształcić na wyższych uczelniach, oferujących przeznaczone dla menedżerów nowe kierunki związane z zieloną transformacją. Jeśli się z nią oswoją, będą się jej mniej obawiać. – Dobre lub gorsze informacje rozchodzą się pocztą pantoflową. Jeśli jeden, dwóch czy trzech przewoźników stwierdzi, że elektryki to w sumie nic strasznego, że transformacji nie trzeba się obawiać, to za nimi pójdą następni – podsumowała przedstawicielka ZMPD.



ZMPD BOX .pl



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
19 domen / 1 urządzenie

eTOLL



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

ZMPD (1957)

Ciężkie pojazdy w realnym świecie



Podczas eHDV Forum Summit penelisci pokazali możliwości współczesnych elektrycznie napędzanych pojazdów, w tym ich zasięg i trwałość.

lony z towarem szybko psującym się, bo nie pozwala na to za mała liczba ładowarek. W Polsce mamy dwie, może trzy ładowarki o mocy 350 kW. Ponadto cały czas nie znolizowano pochodzącej z 2010 r. ustawy o opłatach drogowych, która nagradzała by firmy dysponujące pojazdami niskimi i zeroemisyjnymi.

– Kierowca nie może czekać na ładowanie akumulatora – powiedział zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Marek Popiołek, przypominając o programach, które powinny pozwolić na stworzenie niezbędnych składników elektromobilności transportu ciężkiego w Polsce.

Na ten program składają się m.in. budowa przy trasach szybkiego ruchu 10 stacji ładowania o mocy 350 kWh. – Pojawia się jednak problem przyłącza elektroenergetycznego; jeśli mówimy o zaspokojeniu wszystkich potrzeb, należy zabezpieczyć 8-9 megawatów energii w jednym miejscu, czyli tyle energii jak dla małego miasteczka. Problem polega na tym, że nikt nie projektował zapotrzebowania na energię w środku pola – powiedział Marek Popiołek, który określił wsparcie dla transportu ciężkiego w najbliższych latach na 6 mld zł., które zostaną wydane m.in. na budowę 160-170 hubów, stacji zlokalizowanych przy centrach logistycznych i baz eksploatacyjnych. Podkreślił przy tym, że wszystkie państwa są dopiero w blokach startowych, jeśli chodzi o elektromobilność. ■

Piotr Gawelczyk

W Polsce zarejestrowanych jest ponad 1,3 mln pojazdów ciężarowych z silnikami Diesla, 3 tys. pojazdów napędzanych LNG i zaledwie ok. 100 ciężkich samochodów elektrycznych, z czego większość to tzw. pojazdy pokazowe. Czy mamy zatem powody do niepokoju? Czy zostajemy w tyle, jeśli chodzi o rozwój elektromobilności? Próbuję odpowiedzieć na to pytanie poświęcony był panel z udziałem członka Zarządu Zrzeszenia Karola Rychlika.

– Polscy przewoźnicy będą na „tak”, jeśli zobaczą wymierne korzyści finansowe z przejścia na nową rzeczywistość; jeśli przekonają się, jak ważna jest rola dekarbonizacji, by u-

skazać status niezależności energetycznej – powiedział Karol Rychlik. W jego opinii mamy na to szansę, ale jedynie wtedy, gdy będzie prowadzona mądra, zrównoważona polityka transportowa naszego kraju. Jest to o tyle ważne, że jesteśmy niekwestionowanym liderem w UE – polskie firmy realizują 20 proc. usług transportowych. Jego zdaniem dostosowanie własnej infrastruktury w bazie transportowej generować będzie duże koszty, nie mówiąc już o zakupie pojazdów zeroemisyjnych. Z tym wszystkim przewoźnicy sami sobie nie poradzą. Dlatego też trzeba pójść krok dalej i pomyśleć, czy nie można wykorzystać ciężarówek jako mobilnych magazynów energii – dodał Karol Rychlik.

Podczas dyskusji zwrócono uwagę na brak infrastruktury szybkiego ładowania – dziś nie da się przejechać elektrykiem np. z Warszawy do Barce-

Nie ma odwrotu. Dekarbonizację wymusi na nas rynek



Kongres
Nowej
Mobilności
2024
New Mobility Congress



Podczas Kongresu Nowej Mobilności członek Zarządu ZMPD Karol Rychlik opowiedział Piotrowi Gawelczykowi jak widzi bliższą i dalszą przyszłość międzynarodowego transportu drogowego.

■ Czy hasło „elektromobilność” powinno nas przerażać, czy też powinniśmy widzieć w nim szansę?

To szansa, która stawia przed nami wyzwania. Dzięki elektromobilności nasze państwo i cała UE ma szansę zyskać niezależność energetyczną. Wyzwań jest jednak bardzo

dużo, a pierwszym z nich jest konieczność rozbudowy sieci elektroenergetycznej, wzbogaconej o odpowiednie urządzenia, która zapewni nam stabilizację OZE i stabilizację krajowego systemu elektroenergetycznego. By sprostać tym wyzwaniom, niezbędne jest zaangażowanie kilku resortów naszego rządu; trzeba stworzyć odpowiednie regulacje, by zapewnić bezpieczeństwo beneficjentów, czyli gospodarstw domowych, przedsiębiorstw i samego systemu. Dziś z powodu braku odpowiedniej infrastruktury energia wyprodukowana przez OZE nie jest w pełni wykorzystana. Marnuje się mnóstwo energii, której często nie przyjmuje krajowy system elektroenergetyczny. Tę energię można byłoby wykorzystać do zasilania pojazdów zeroemisyjnych, które są niczym innym jak mobilnymi magazynami energii. Jednym słowem - prze-

woźnicy korzystaliby z taniego prądu na zasadzie komercji, z pominięciem opłat ze strony operatorów krajowych, pochodzącej wprost z instalacji OZE przy zastosowaniu odpowiedniej technologii. Tę energię po prostu musimy wykorzystać.

■ Czy to działanie „na dziś”?

Dziś to nie jest dobry czas na wprowadzanie wielkich zmian z uwagi na dynamicznie zmieniające się warunki geopolityczne. Stoimy w obliczu kolejnego roku wojny u naszych sąsiadów, jesteśmy po pandemii, w Europie trwa spowolnienie gospodarcze. Ale uważam, że dekarbonizacja jest procesem, którego nie da się już zatrzymać. Na wielkie zmiany nigdy nie ma właściwego momentu. Zawsze znajdzie się coś, co staje na drodze. Należy zrobić wszystko, aby proces transformacji przejść jak najszybciej, co da-



łoby nam szansę na pozostanie w czołowie liderów transportu drogowego.

■ Jak pan to sobie wyobraża?

Przewoźnik na mocy ustawy zobowiązany jest posiadać bazę transportową. Żeby zagwarantować mu energię elektryczną, można przywieźć mu w 40-stopowym kontenerze naładowane prądem ogniwa bateryjne, tak jak dziś cysternami przywozi się paliwo. Przecież nie trzeba budować rurociągu, żeby dostarczyć komuś paliwo na bazę czy na stację paliw. Dzięki temu rozwiązaniu można uniknąć kosztów budowy ciągów kablowych i ogromnych przyłączy (stacji trafo) zasilających stacje ładowania, odchodzi chociażby konieczność ponoszenia wysokich kosztów stałych, związanych z comiesięcznymi opłatami wynikającymi z mocy przyłączeniowych. Wystarczy ładowarka o odpowiedniej mocy do szybkiego ładowania i naładowany, mobilny magazyn energii elektrycznej. Należy też podkreślić, że takie instalacje prywatne, jeżeli właściciel ma taką wolę, powinny być dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Czyli powinny być traktowane jako sieć ładowarek, przy okazji bezpiecznych parkingów dostępnych dla wszystkich użytkowników. Nasze pojazdy ciężarowe prze-

mieszczają się po całej Europie, a my – ich użytkownicy musimy czuć komfort i bezpieczeństwo.

■ A jakie pan widzi zagrożenia związane z procesem dekarbonizacji?

Warto pamiętać, że dekarbonizacja obejmuje wyłącznie przewoźników unijnych, a przecież w usługach przewozowych uczestniczą również przewoźnicy spoza UE, od których nie wymaga się inwestowania w transport zeroemisyjny. I tu kłania się zrównoważona polityka transportowa naszego kraju, ta która według mnie nie istnieje. Jeśli tego nie zrobimy, będą upadać kolejne polskie firmy transportowe, bo nie wytrzymają presji konkurencji ze Wschodu. Nie możemy do tego dopuścić. Raz jeszcze powtórzę: kłania się tu polityka transportowa.

■ W pana przypadku więcej jest obaw, czy też fascynacji elektromobilną przyszłością?

Zdecydowanie to drugie. Elektromobilność czy innego rodzaju pojazdy zeroemisyjne to jedno, ale widzę możliwości, by bez ponoszenia większych kosztów dostosować pojazdy z napędem konwencjonalnym do napędu zeroemisyjnego, czyli zastoso-

wać instalację zasilania silnika biopaliwami. Nawiązali ze mną kontakt przedstawiciele kilku firm i instytucji. Z pewnością będziemy szukać odpowiednich rozwiązań, by były one jak najmniej bolesne dla przewoźników, z możliwością otrzymania wsparcia z różnego rodzaju programów. Ponadto należy pamiętać, przyjdzie też taki moment, że wraz z rozwojem elektromobilności technologia, o której rozmawiamy, będzie coraz tańsza. W pewnym momencie wyprze to, co w tej chwili wydaje się nam niezastąpione.

■ Co może wpłynąć na decyzję przewoźników o przechodzeniu na zeroemisyjność?

Pieniądze, a dokładniej rzecz biorąc – rentowność biznesu. W szczególności w obecnych czasach wszystko co robimy musi mieścić się w rachunku ekonomicznym. Z każdym rokiem tym jeszcze nieprzekonanym będzie lżej podjąć decyzję o przejściu na transport zeroemisyjny. Dlaczego? Bo po prostu zabolą ich koszty – chociażby za przejazdy płatnymi odcinkami dróg w Europie, czy też w postaci podatku od środków transportu, opłat za ślad węglowy. Natomiast samo paliwo w postaci prądu/wodoru będzie bez porównania tańsze niż to stosowane

dzisiaj. Choć zrobiliśmy nawet nie cały, ale zaledwie pół kroku do przodu, jeśli chodzi o zmianę myślenia, to jednak uważam, że przewoźnicy są gotowi do podjęcia takiego wyzwania.

■ Zatem zrobiliśmy pół kroku. A kiedy zaczniemy biec?

Wtedy, kiedy dotrze do nas świadomość, że możemy na masową skalę korzystać z tańszej energii. Pod warunkiem oczywiście, że będzie do tego stworzona odpowiednia infrastruktura i nie będziemy marnować wytworzonego z OZE prądu, lecz zmagazynujemy go w odpowiedni sposób lub kupimy za przysłowiową złotówkę. Firmy zajmujące się wytwarzaniem energii będą bardziej zainteresowane sprzedażą jej nawet po kosztach niż za darmo wypuszczaniem w powietrze.

■ Co w takim razie powie pan przewoźnikowi, który ma małą, rodzinną firmę z trzema dopiero co kupionymi lub raczej wyleasingowanymi samochodami Euro 6? Taki przewoźnik mówi: mam ekologiczne ciężarówkę, a tu każą mi przechodzić na elektryki.

Nie mam dziś gotowej odpowie-

dzi, ale jestem przekonany, że odpowiednie rozwiązania zostaną przygotowane i wdrożone. Są nimi między innymi te, o których mówiłem w przypadku zastosowania biopaliw w pojazdach z silnikami spalinowymi. Z pewnością większe firmy mające odpowiednio większy kapitał, łatwiej będą mogły poradzić sobie z tym wyzwaniem niż firmy małe, które w Polsce dominują. Dlatego tę drugą grupę należy otoczyć jak największą troską.

■ Z naszej rozmowy wynika, że jest pan przekonany do elektromobilności. Czy tak było od początku, czy raczej był to jednak swego rodzaju proces dochodzenia do dzisiejszych przemysłów?

To był pewnego rodzaju proces. Po wiem szczerze, że na początku nie wierzyłem w sensowność tej zmiany i w to, że będzie ona postępować tak szybko. Buntowałem się wewnątrznie, nie dopuszczałem do siebie myśli o zmianach. Po prostu nie potrafiłem sobie tego wyobrazić. Ale dziś wiem, że nie warto się przed tym bronić. Obserwując zmiany, widzę oczywiście zagrożenia, ale też ogromne szanse jakie możemy wykorzystać.

■ Nie boi się pan, że usłyszysz pan za chwilę: co ten Rychlik wygaduje?

Nie, nie myślę tymi kategoriami, bo wcześniej czy później każdy z nas będzie musiał dojrzeć do tych zmian. Popatrzmy na nie przez pryzmat naszego bezpieczeństwa energetycznego. Tu chodzi o bezpieczeństwo naszych rodzin, naszych firm, naszego kraju.

■ Jak nie my sami, to zmiany wymusi na nas rynek...

Jasne, że tak. Trzeba pamiętać, że przecież jesteśmy usługodawcą na rynku. Potrzeby rynku determinują naszą pracę. Nasi klienci, którzy będą płacić za ślad węglowy, będą wymagać od nas tej transformacji. Dlatego nie boję się tego, że ktoś powie, co ten Rychlik wygaduje. Czekają nas zmiany, ponieważ nowe obowiązki zostaną na nas nałożone przez naszych partnerów/klientów. Jeśli się do tego nie dostosujemy, to dostosują się inni. Wtedy rynek powie nam: szach-mat. Bo przecież my jak mało kto wiemy, że rynek nie lubi próżni. Z naszych wątpliwości skorzysta ktoś inny. Do tego nie wolno dopuścić. Te zmiany należy potraktować jako ewolucję, a nie rewolucję.

Powstaje sieć ładowarek dla ciężarówek

Za inwestycje biorą się producenci samochodów, fundusze inwestycyjne, koncerny paliwowe. Na razie wszyscy stawiają pierwsze kroki.

Robert Przybylski

Rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczące wdrożenia infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) nakłada na państwa członkowskie wzniesienie na sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) do 2030 roku stacji ładowania o mocach 4200 kW, zaś do 2035 roku na sieci kompleksowej stacji o mocach 2100 kW.

Stacje ładowania dla pojazdów ciężarowych mają stać co 120 km (docelowo co 60 lub 100 km).

Koncerny samochodowe w pierwszym szeregu

Jako pierwsi ruszyli z nakładami producenci ciężarówek, dla których infrastruktura to być albo nie być. Bez niej nie ma mowy o sprzedaży elektrycznych samochodów. W lipcu 2022 roku koncerny Daimler Truck, Grupa Traton

i Volvo założyły spółkę Milence, która działa jako niezależna, samodzielna firma z początkowym finansowaniem 500 mln euro.

Milence jest w trakcie budowy europejskiej sieci ładowania, mającej 70 strategicznie zlokalizowanych węzłów z ponad 570 punktami ładowania dużej mocy. Do 2027 roku zamierza posiadać co najmniej 1700 wydajnych punktów ładowania w całej Europie, a już ma trzy: w Holandii, Francji i Belgii; w październiku kolejne zostaną otwarte w Szwecji i Niemczech. Hub w Belgii w porcie Antwerpia - Brugia to jeden z największych publicznych węzłów ładowania w Europie z 20 czynnymi stanowiskami.

Węzły są na różnych etapach rozwoju, a ich otwarcie zaplanowano na cały 2025 rok, będzie to największa publiczna sieć ładowania samochodów ciężarowych o dużej ładowności w Europie, obejmująca 10 kluczowych rynków: Holandię, Belgię, Niemcy, Francję, Szwecję, Danię, Włochy, Hiszpanię, Wielką Brytanię i Polskę

(gdzie planowany jest jeden punkt).

Do tego powstały inicjatywy skoncentrowane na rozwoju ładowarek przy sieci sprzedaży ciężarówek. Daimler Truck powołał markę Truck Charge, odpowiedzialną za elektryczną infrastrukturę oraz instalację ładowarek. Pod tą marką firma integruje wszystkie swoje oferty związane z infrastrukturą elektryczną i ładowaniem samochodów ciężarowych, tzn. usługi doradcze, ofertę w zakresie urządzeń oraz eksploatację zelektryfikowanych baz operacyjnych, zarówno dla spedytorów jak i przedsiębiorstw przemysłowych.

Częścią tej oferty są m.in.: Fleetboard Charge Management – usługa umożliwiająca całościową kontrolę wszystkich interakcji zachodzących między akumulatorowo-elektrycznymi ciężarówkami we flocie a należącymi do firmy stacjami ładowania; karta Charging Card, pozwalająca bezgotówkowo regulować należności za ładowanie na trasie oraz oferta finansowania infrastruktury ładowania.

Scania ma od blisko dwóch lat podpisaną umowę z Ekoen i ta firma buduje ładowarki (pierwsza działa w Nadarzynie), a proces toczy się w kolejnym miejscu. Ekoen zajmuje się całościową obsługą procesu ładowania, łącznie z płatnościami i kartami paliwowymi.

Firmy Volvo Trucks Poland i GreenWay podpisały we wrześniu list intencji dotyczący wspólnej budowy infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych. Przedsięwzięcie będzie finansowane ze środków europejskiego projektu LIFE. Pierwsze dwie ładowarki (po 350 kW) staną w miejscowości Wieszowa (Śląsk) przy autostradzie A1, w pobliżu lokalizacji Volvo. Początkowo tankowanie ma odbywać się za darmo.

Autostrady państwowe

Ministerstwo Klimatu i Środowiska (MKiŚ) przy współpracy Ministerstwa Infrastruktury, GDDKiA, Operatorów Sieci Dystrybucyjnych, Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych oraz innych zainteresowanych podmiotów z końcem 2023 roku przygotowało propozycję rozmieszczenia infrastruktury ładowania dla pojazdów osobowych i ciężarowych, zasi-

laną energią elektryczną, zgodnej z wymaganiami AFIR dla bazowej sieci TEN-T.

Wskazano 166 lokalizacji MOP i parkingów, z czego:

- 38 lokalizacji nie zostało jeszcze wydzielonych bądź są w budowie,
- 45 lokalizacji zarządzanych jest przez podmioty prywatne – np. koncesjonariuszy,
- 83 lokalizacje to MOP, które zostały już wydzielone podmiotom paliwowym oraz operatorom stacji ładowania.

GDDKiA przypomina o utrudnieniach w realizacji AFIR. MOP-y są zlokalizowane często z dala od infrastruktury energetycznej, która umożliwiłaby dostarczenie mocy oczekiwanej rozporządzeniem i często łatwiej taką infrastrukturę znaleźć nieco dalej niż na samym MOP. Unijna regulacja zezwala, aby punkt ładowania znajdował się w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu (tj. węzła), a więc nie bezpośrednio przy drodze.

Na żadnym z MOP jeszcze nie ma ładowarek dla pojazdów ciężarowych. Generalna Dyrekcja prowadzi przetargi na dzierżawę terenu pod budowę takiej infrastruktury przez podmio-

ty zewnętrzne. W pierwszej kolejności skupiła się na lokalizacjach, które zostały ujęte w mapie MKiŚ.

Od 2022 roku GDDKiA udało się wydzierżawić jedynie 14 takich lokalizacji, na kilkadziesiąt postępowań przetargowych. Administracja drogowa usprawiedliwia się, że rynek paliw alternatywnych jest na wczesnym etapie rozwoju, natomiast budowa infrastruktury o mocach przynajmniej zbliżonych do wymagań AFIR wymaga znacznych nakładów finansowych. Operatorzy stacji paliw konwencjonalnych nie są zainteresowani ich poniesieniem.

GDDKiA wyłoniła w sierpniu wykonawców stacji ładowania pojazdów elektrycznych na Miejscach Obsługi Podróżnych. Powstaną one na MOP-ach Lisiny Wschód i Zachód przy drodze ekspresowej S3 w województwie lubuskim oraz na MOP-ach Ochędzyn i Niwiska przy S8 w województwie łódzkim.

Zwycięskie okazało się konsorcjum firm Mota-Engil Renewing Polska (lider) i Mota-Engil Renewing. Przetarg dotyczył dzierżawy ok. 14 m2 powierzchni MOP pod stację ładowania dla pojazdów osobowych i 800 m2 pod stację ładowania dla pojazdów ciężarowych.



Docelowe moce stacji ładowania muszą osiągnąć:

- 600 kW dla pojazdów osobowych, z czego minimum dwa punkty ładowania po 150 kW,
- 3600 kW dla pojazdów ciężarowych, z czego minimum dwa punkty ładowania po 350 kW.

Umowy będą zawarte na okres 20 lat z możliwością przedłużenia o kolejne 5 lat.

Przetarg obejmował w sumie 15 MOP-ów w dziewięciu lokalizacjach. Oferty zgłosiło trzech wykonawców, jednak ze względów formalnych GDD-KiA odrzuciła dwóch pozostałych. Przetarg na pozostałe lokalizacje:

- A1 – Gorzelanka Wschód i Zachód, Starcza Wschód i Zachód,
- A2 – Ciosny Północ i Południe,
- A4 – Prószków i Krajków Północ,
- S7 – Zbójcecka Góra,
- S19 – Kamień Wschód i Zachód zostanie powtórzony.

Niemcy też startują

Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu (BMDV), Federal Autobahn GmbH i Krajowe Centrum Kontroli Infrastruktury Ładowania rozpoczęły 16 września procedurę przetargową na utworzenie sieci

szybkiego ładowania samochodów ciężarowych wzdłuż autostrad federalnych.

Przedmiotem przetargu jest zaprojektowanie, budowa i eksploatacja infrastruktury szybkiego ładowania pojazdów ciężarowych i autobusów zasilanych akumulatorowo na około 130 niezarządzanych miejscach odpoczynku.

Sieć szybkiego ładowania samochodów ciężarowych, obejmująca łącznie około 350 lokalizacji na niezarządzanych i zarządzanych obszarach odpoczynku wzdłuż autostrad federalnych, ma utworzyć drogę do kompleksowej infrastruktury ładowania ciężkich pojazdów użytkowych zasilanych akumulatorami.

Sieć szybkiego ładowania samochodów ciężarowych będzie obejmowała około 4200 punktów ładowania, w tym punkty ładowania MCS i CCS, które spełniają specyficzne wymagania transportu ciężkiego.

Kontrakt będzie przyznawany w wieloetapowym procesie prowadzonym przez federalną spółkę Autobahn GmbH. Firmy spełniające wymagania ekonomiczne i techniczne umożliwiające planowanie, budowę i obsługę infrastruktury ładowania złożą wnioski o wzięcie udziału

w procesie negocjacji.

Federal Autobahn oczekuje, że kontrakt zostanie przyznany w drugiej połowie 2025 roku. Infrastruktura ładowania powinna być wdrażana stopniowo do roku 2030. Niezbędne połączenia sieciowe dla lokalizacji są już uruchamiane i tworzone równoległe z przetargiem, aby zapewnić najszybsze oddanie obiektu do użytku.

Sieć szybkich ładowarek liczyć będzie początkowo około 1800 stacji (punktów ładowania MCS (Megawatt Charging System) i około 2400 punktów ładowania CCS (łącznie system ładowania) w około 350 lokalizacjach na niezarządzanych i zarządzanych terenach wypoczynkowych wzdłuż autostrad federalnych.

Planowana sieć szybkiego ładowania samochodów ciężarowych pokrywa łącznie około dwóch trzecich przewidywanego zapotrzebowania na ładowanie dla ruchu ciężarowego na autostradach federalnych lub poza nimi.

Rząd federalny uważa, że jedną trzecią zapotrzebowania na ładowanie można zaspokoić poprzez utworzenie infrastruktury szybkiego ładowania na terenach prywatnych w pobliżu autostrad federalnych. ■



ZAKOŃCZ ROK Z KARTĄ LOTOS BIZNES



MASZ FIRME?

Zarejestruj się w programie

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

Kluczem do elektryfikacji jest infrastruktura

Ustępujący prezes Daimler Truck Martin Daum w rozmowie z Robertem Przybylskim mówi o wyzwaniach elektromobilności.

Elektryczne ciężarówki to dla Daimlera szansa czy utrapienie?

Nie wprowadzamy elektryków, bo regulator w Brukseli miał zły dzień i chce ukarać przemysł motoryzacyjny. Jesteśmy producentem ciężarówek i nie jesteśmy problemem, ale częścią jego rozwiązania. Musimy dostarczać nie to, co chce przemysł, ale czego wymaga społeczeństwo, musimy walczyć ze zmianami klimatu. Dlatego przejścia na elektryczne napędy chcemy dokonać raczej szybciej niż później, mamy wizję, strategię i potrafimy tego dokonać. Kanclerz Scholz stwierdził: „jak masz wizję, idź do lekarza”. My mamy wizję i ją wdramy. Postępujemy według zasady: nie rób tego co popularne, rób to co potrzeba i spraw, aby było popularne to, co ważne dla urzeczywistnienia wizji.

Wizja wizją, ale czy starczy choćby energii dla ciężarówek?

Europa musi importować energię i współpracujemy z podmiotami, aby importować wodór, bo produkowana w Europie energia elektryczna nie wystarczy dla zeroemisyjnych flot.

Państwo ma dopłacać do myta, budowy ładowarek

i aut elektrycznych. Nie za dużo tych dopłat?

Jestem zdecydowanie przeciwny dopłatom do zakupu elektrycznych samochodów, ponieważ subwencje są nie do zatrzymania. Prawdą jest, że e-pojazdy są droższe od diesli, ale całe społeczeństwo nie powinno do nich dopłacać. Musimy obciążyć kosztami emisję CO₂, może dobrym rozwiązaniem są subsydia do budowy infrastruktury. Jej stworzenie jest niezbędne, aby mogła rozwinąć się elektromobilność. Bez sieci ładowarek nie przerwiemy zakłętą kręgu i klienci nie będą kupować elektrycznych ciężarówek. Kluczem do elektryfikacji transportu drogowego jest infrastruktura. Nasze samochody są gotowe na elektryfikację, tylko infrastruktura musi nadgonić. W Europie jest zaledwie 600 ładowarek dla ciężarówek, a potrzebujemy 35 tys. do 2030 roku, czyli aby zdążyć trzeba budować 400 miesięcznie.

Czy chińska konkurencja nie zmiecie europejskich producentów?

Chińczycy są szybsi od wszystkich. Jeśli nie my, to oni zmieniają świat. Jednak jak długo będziemy

innowacyjni i dobrze wykonamy swój zawód, to nie musimy bać się konkurencji. Musimy być lepsi od innych, dlatego zaprezentowaliśmy drugą generację elektrycznego Actrosa, trzecią eCantera. Klienci nie są naiwni, potrzebują sprawdzonych rozwiązań. Nie możesz denerwować klientów, gdy masz 30 proc. rynku. Nie wiem jak będą wyglądały ciężarówki przyszłości, ale na pewno będą miały trójramienną gwiazdę, bo to my będziemy wprowadzać przyszłość.

Nie obawiacie się także Tesli, która zacznie pod koniec 2025 roku w Nowadzie produkcję ciągnika Semi?

W 2022 roku Tesla ogłosiła, że w 2024 roku będzie produkować 50 tys. elektrycznych ciężarówek rocznie. Pytali mnie wtedy dziennikarze, czy bardzo się obawiam tej amerykańskiej marki. Odpowiedziałem wówczas, aby spytali mnie o to, gdy Tesla sprzeda tysiąc albo 10 tys. ciężarówek. Popatrzmy, gdzie jest teraz, bo my dostarczyliśmy to, co obiecywaliśmy, produkcja naszej elektrycznej dalekodystansowej ciężarówki ruszy zgodnie z zapowiedziami już w listopadzie 2024 roku.

Dlaczego Daimler Trucks ma tytuł różnych dostawców baterii?

Nie chcemy zależeć od jednego dostawcy. Staramy się stawiać na różne podmioty i rozwiązania. Dlatego w Europie korzystamy z chińskiego CATL, w USA stworzyliśmy spółkę z innymi firmami. Mamy własną technologię wodorową, którą rozwijamy wspólnie z Volvo. W ten sposób zwiększamy swoją szansę na uzyskanie najlepszej technologii.

Elektryczne modele są bardzo drogie. Czy cały zysk ze sprzedaży ciężarówki trafia do producentów akumulatorów?

Jeżeli kupuję np. hamulce, zysk idzie do Wabco. Mam wątpliwość, czy produkcja baterii jest taka zyskowna, ponieważ wymaga ona niesamowitych inwestycji. Jeśli musimy wznieść fabrykę baterii o wydajności 20 GWh, która dostarczy baterie tylko dla 30 tys. ciężarówek, nakłady sięgają co najmniej 3 mld euro. To potężne pieniądze i producenci akumulatorów muszą zapewnić sobie ich zwrot.

Daimler współpracuje z Volvo także przy nowej architekturze elektronicznej. Nie jest zbyt blisko Volvo?

Mam wątpliwość czy produkcja baterii jest taka zyskowna, ponieważ wymaga ona niesamowitych inwestycji. Jeśli musimy wznieść fabrykę baterii o wydajności 20 GWh, która dostarczy baterie tylko dla 30 tys. ciężarówek, nakłady sięgają co najmniej 3 mld euro. To potężne pieniądze i producenci akumulatorów muszą zapewnić sobie ich zwrot.

Nowa architektura elektroniczna jest niezbędna, aby zaoferować klientom nowe usługi i możliwość stosowania nowych aplikacji, które będą wygodne m.in. dla kierowców modeli elektrycznych. Jej rozwój to setki milionów euro i wysiłkiem w takiej skali musimy się podzielić.

Wodorowy Actros ma tylną oś typu De Dion, a baterijny model sztywny tylny most. Dlaczego zastosowano różne rozwiązania?

To kwestia czasu, musimy szybko wprowadzić do produkcji elektryczny pojazd. W tej sytuacji wybraliśmy sztywny osie jak w modelu baterijnym. Silnik centralny jest zbyt nieefektywny, więc także odpadł.

Czy przejście na emeryturę było trudną decyzją?

Żona zapytała mnie jaka jest różnica w odejściu z zarządu między rokiem 2025 i 2027 albo 2029 i 2030. Faktycznie nie ma żadnej. Więc zgodziłem się z nią, że 2025 to doskonały rok, aby opuścić zarząd. Mam wspaiałą następczynię i spełniłem się zawodowo. W 1987 zaczynałem pracę w Mercedesie i zawsze chciałem odcisnąć piętno na firmie i społeczeństwie, a ta firma mi to umożliwiła.

Co było najtrudniejszym doświadczeniem ostatnich lat? Pandemia, wejście na giełdę czy elektryfikacja?

Najtrudniejsze doświadczenie to z pewnością elektryfikacja, bo jest ona jak maraton. Reszta to zdarzenia epizodyczne.



Żółta Rzeka wylała w Hanowerze

Najnowsze mody w rozwoju techniki oraz handlowych trendach można było zauważyć w Hanowerze. Do pojazdów ciężkich wkracza elektryfikacja.

Robert Przybylski

Organizator wrześniowej wystawy samochodów ciężarowych - Niemieckie Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) ogłosiło, że w halach zgromadziło blisko 1700 wystawców z 41 krajów, wymienia najstawniejsze (i dobrze znane) marki, jednak nie chwali się, że wystawę zdominowali Chińczycy.

To stamtąd przybyli producenci ma-
łowodowiskowych komponentów, jak
odkuwki, baterie lub falowniki po sil-

niki i lekkie oraz ciężkie samochody ciężarowe, a także autobusy. Chińczycy postawili na to, co im najbardziej pasuje, a czego zaczyna poszukiwać europejski klient, przymuszony nadchodzącymi przepisami, czyli na napędy elektryczne w wersji bateryjnej i wodorowej.

Chińska ofensywa

Chińskie autobusy są już dobrze znane nawet w Polsce. Chińskie lekkie ciężarówki także są w sprzedaży, marki BYD oraz JAC są na czele chińskie-
go desantu. JAC rozpoczął sprzedaż od Hiszpanii i Portugalii. Od dwóch

lat ma homologację i podlicza, że zdobył niecałe 2 proc. rynku, ale gdy uwzględni się tylko segment lekkich modeli elektrycznych udziały wra-
stają do 24 proc.

JAC oferuje podwozia, zaś zabudowy są lokalne. Producent wylicza, że ma 30 homologacji na zabudowy. Ta liczba wkrótce wzrośnie, bo JAC wejdzie do Francji. Już podpisał umowę serwisową z siecią G-Truck, która ma 180 punktów. Będą one dokonywać regularnych przeglądów, zaś bardziej skomplikowane naprawy baterii obsłuży europejski oddział chińskiego CATL.

JAC zapowiada, że po lekkich modelach przyjdą ciężkie. Podobnie planu-

ją wejście do Europy Shacman, Sino-truck, Dongfeng.

Eksport jest dużą szansą dla producentów taboru z Państwa Środka. Na chińskim rynku sprzedaż ciągników siodłowych w pierwszej połowie roku wyniosła 161,1 tys. sztuk i była daleka od rekordowego poziomu blisko 470 tys. z pierwszej połowy 2021 roku.

W pierwszej połowie tego roku rejestracje ciężkich samochodów ciężarowych w Chinach wzrosły o 2 proc. - do 59 tys. sztuk, zaś eksport samochodów ciężarowych wszystkich klas wzrósł o 6 proc. - do 351,1 tysiąca, z czego połowa to modele lekkie.

Odbiorcy są głównie w Azji, Oceanii i Afryce, a marzeniem chińskich koncernów jest zdobycie solidnego przychodu w Europie. Stąd premiery wodorowych ciężkich modeli właśnie w Hanowerze. Na pytania o szczegóły techniczne opiekunowie stoiska zbywali ciekawskich stwierdzeniem, że pojazdy wkrótce będą w sprzedaży w Europie.

Najbardziej rzucający się w oczy był koncepcyjny Sinotruck, o nazwie Żółta Rzeka. Ma długą kabinę, wydłużoną przez owiewki kryjące butle z wodorem. Naczepa o opadającej ku tyłowi linii dachu ma mały opór aerodynamiczny, pomniejszony jeszcze przez składane tylne deflektory.

Europejska odpowiedź

Producenci ze „starego świata” mają trudniejszą sytuację od chińskich. Tamtejszy rząd nakazał elektryfikację, więc miasta oraz przedsiębiorstwa grzecznie kupują wskazane napędy. W innych krajach zainteresowanie elektrycznymi ciężarówkami jest mizerne.

Volvo, które od 2019 roku sprzedaje takie modele na całym świecie, znalazło klientów na 4 tys. sztuk i zdobyło ponad połowę europejskiego rynku. Z grubsza tyle samo elektrycznych autobusów sprzedał Solaris (marka otrzymała tytuł „Autobus 2025 roku” za wodorowy przegubowiec).

W takich warunkach trudno przygotować odpowiedź dla konkurencji, a wszystkie podstawowe komponenty dla nowego napędu trzeba przygotować od zera, a więc dużym kosztem. Volvo w przyszłym roku wprowadzi do produkcji tzw. elektryczną oś, w której silniki elektryczne umiesz-



czone są wraz ze skrzynią biegów przy przekładni głównej. Takie rozwiązanie pozwala zrezygnować z zabudowanego pod kabiną silnika centralnego i wału kardana, przenoszącego moment obrotowy na tylny most. Usunięcie wału zwiększa przestrzeń na instalację większej liczby akumulatorów.

Koncern Daimler Truck przygotował dwie konstrukcje tylnego mostu: typu De Dion i sztywnej konstrukcji. Do produkcji wejdzie prostsza sztywna konstrukcja z 4-stopniową skrzynią biegów.

Iveco także opracował sztywny most połączony z silnikami i przekładnią, podobnie jak DAF i Traton oraz niezależni dostawcy, np. Allison i Cummins.

Drugie zmartwienie to dostawcy baterii. Iveco dogadało się z północnoamerykańską firmą Proterra, ale ona zbankrutowała. Volvo kupuje ogni-





wa u Samsunga, Traton w Northvolcie (i cierpi na opóźnienia), zaś Daimler Truck w CATL. Są one importowane z fabryki w Chinach, ale dostawca obiecuje wznieść fabrykę w Niemczech. Zatem najnowszy eActros 600 (nagrodzony w Hanowerze tytułem „Ciężarówka 2025 roku”) będzie miał chińskie akumulatory.

Wodór na przyszłość

Producenci ciężarówek zaznaczają, że w przyszłości nie będzie dominującego rodzaju napędu. Przyznają, że elektryfikacja w wydaniu bateryjnym nie wszędzie znajdzie akceptację, więc przygotowują napędy wodorowe i to w dwóch wydaniach: tłokowym (o czym w artykule obok) i ogniw paliwowych.

Te ostatnie rozwijane są samodzielnie przez Cummins, Bosch (pierwszym klientem jest Iveco), Ballarda oraz połączone siły Daimlera i Volvo. Oba koncerny stworzyły spółkę Cellcentric, która opracowała nową generację ogniw. Zdolne są do uzyskiwania ciągłej mocy 500 KM, przy zużyciu wodoru o 20 proc. mniejszym w stosunku do poprzedniej generacji. Wydzielają także o 40 proc. mniej ciepła przy pełnej mocy, zawierają o 40 proc. mniej części i przy masie 400 kg mają o 40 proc. większą gęstość mocy.

Cellcentric rozpoczyna w Esslingen pilotażową produkcję nowej generacji ogniw. Obejmuje ona nanoszenie pokryć na elementy stosu paliwowego, montaż i uszczelnianie stosów oraz budowę silników z gotowych stosów.

Pod koniec dekady ruszy masowa produkcja w Weilheim. Ogniw będą stosowane w samochodach w Ameryce Północnej i Europie.

Podobnie duże postępy czyni Cummins, który w pięć lat trzykrotnie zwiększył gęstość mocy do 120 kW, a dwa stosy dają łączną moc 300 kW przy masie 650 kg. Wzrosła wilgotność pompowanego do stosów powietrza oraz temperatura pracy z 65 do 85 stopni C, co pozwoliło podnieść sprawność do 60 proc., a zatem ogniwa mają o kilkanaście punktów procentowych większą sprawność od silników wysokoprężnych.

Firma stosuje blaszane płyty, łatwiejsze w produkcji od powszechnie stosowanych grafitowych. Cummins w przyszłym roku przystąpi do pilotażowej produkcji ogniw przeznaczonych dla odbiorców na trzech głównych rynkach, czyli w Europie, Ameryce Północnej i Azji.

Grafitowe płyty używane są przez lidera rynku ogniw, kanadyjską firmę Ballard. Jej głównym klientem jest Solaris. Ballard jednak chciałaby wejść w segment pojazdów ciężarowych, o rząd wielkości większy od autobusowego.

To wszystko mogli zobaczyć odwiedzający Hanower, których było w tym roku 145 tys., o ponad 10 proc. więcej niż dwa lata temu. Co zobaczymy za kolejne dwa lata? Czy jeszcze więcej elektryków, czy może diesli? Wskazówką będzie rynek aut osobowych, na którym elektryki są w odwrocie. Politycy i koncerny samochodowe zapowiadają jednak, że to chwilowy trend.



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWOŹNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie

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

Dział likwidacji szkód:

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

Biuro w Wiedniu

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

Regionalne punkty kontaktowe:

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

lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

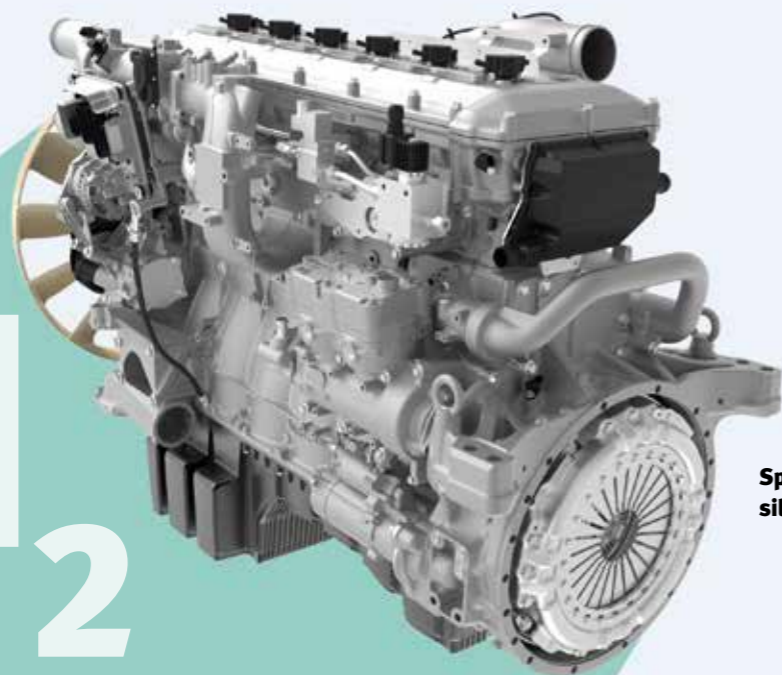


Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ:

- Oferowane ubezpieczenie to pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu.
- Suma ubezpieczenia **1.000.000 EUR na każdą szkodę** (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i 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 Gospodarcej.
- **Kabotaż w Niemczech** ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. **ochrona prawna związana ze szkodą**.
- **Szeroki zakres towarowy:** przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- **Zakres terytorialny OCP:** wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycje i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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

Wodorowa przyszłość transportu drogowego



Spalający wodór tłokowy silnik MAN H45.

W 2040 roku producenci mają wdrożyć produkcję zeroemisyjnych ciężarówek, jednak do tej pory nie ma pewności jaki napęd zwycięży. Nie jest wykluczone, że popularne będą wodorowe silniki tłokowe.

Robert Przybylski

Silniki tłokowe spalające wodór mogą stać się atrakcyjną cenowo alternatywą dla ogniw paliwowych. Wodorowe silniki tłokowe to przerobione na wodór diesle. Zarówno silnik wysokoprężny, jak i wodorowy pracują na dużym nadadtku powietrza, więc zmiany w układzie dolotowym nie są wielkie.

Inne są uszczelnienia, a zachowanie szczelności w przypadku wodoru ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa użytkownika. Konieczne są dodatkowe czujniki, podobnie jak sprawniejsza wentylacja skrzyni korbowej, aby ustrzec się nagromadzenia wodoru.

Cała obróbka niezbędnych do wodorowych silników kadłuba, głowicy, wału korbowego i wałków rozrządu odbywa się na dotychczasowych maszynach, zatem nie są potrzebne nowe inwestycje. Stąd bierze się niższa cena takich silników od ogniw paliwowych.

W przeciwieństwie do ogniw silniki tłokowe nie muszą mieć czystego wodoru, który kosztuje ok. 50 zł za kilogram. Także zasysane powietrze nie musi być bardzo czyste, a zdarza się, że amoniak potrafi zniszczyć membrany ogniwa próbnej ciężarówki, która przejechała drogą wzdłuż świeżo nawożonych pól.

Producenci samochodów i silników obiecują także, że koszty obsługi wodorowych silników będą porównywalne do diesli, a trwałość silników także będzie podobna.

Bosch prognozuje, że w 2035 roku co trzeci nowy pojazd ciężarowy będzie wyposażony w napęd elektryczny, a co dziesiąty – w wodorowy. W tym czasie na drogach pojawią się również silniki spalinowe zasilane wodorem (choć będą stanowiły zdecydowaną mniejszość).

Uzupełniająca się koncepcja

Jedno jest pewne: napęd elektryczny może pojawić się w transporcie towarowym tylko przy odpowiedniej infrastrukturze. – Potrzebujemy konsekwentnego i szybszego rozwoju sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji wodorowych w Niemczech i Europie – podkreśla członek zarządu Bosch i prezes sektora Mobility Markus Heyn.

Według Boscha różne napędy nie stanowią dla siebie konkurencji. Wręcz przeciwnie – ich różnorodność pozwala producentom wybrać optymalne rozwiązanie dla poszczególnych zastosowań. Dlatego firma rozwija napędy elektryczne zasilane bateriami, ogniwami paliwowymi i silnikami wodorowymi.

W Indiach trwają testy pojazdów z silnikami H₂, do których Bosch dostarcza kluczowe komponenty: układy wtryskowe, czujniki, zawory zbiorników i jednostki sterujące wraz z oprogramowaniem.

Bosch przygotował układy z bezpośrednim wtryskiem wodoru do komory spalania (ciśnienie 40 bar) oraz z wtryskiem do kanałów ssących (15 bar). Całość jest bardzo prosta w budowie, bowiem nie potrzebuje pompy paliwa – wodór w zbiornikach transportowych ma ciśnienie 350 lub 700 bar i ono pozwala na zasilanie silnika poprzez zawór redukujący. Światowe regulacje techniczne ograniczają przeciek wodoru przez zawory do 10 mililitrów na godzinę.

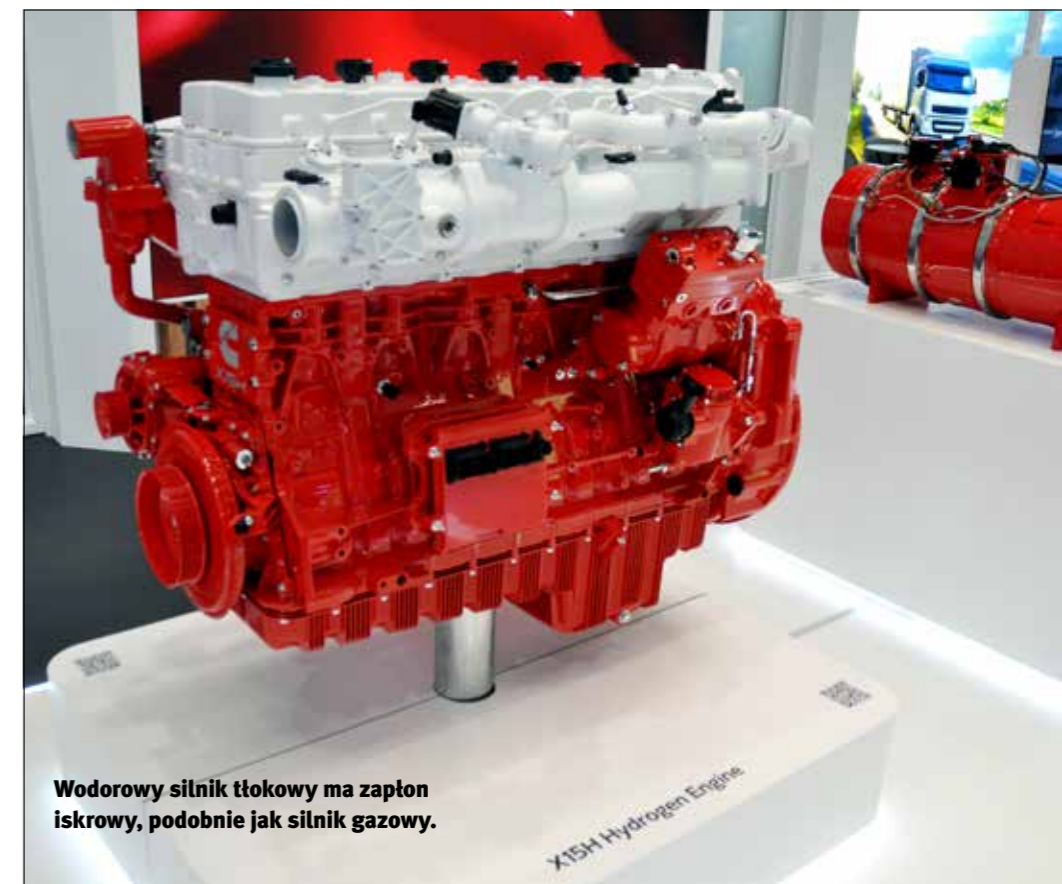
Transport wodoru w zbiornikach o ciśnieniu do 700 bar jest gotowy do wdrożenia, trwają jedynie prace nad zwiększeniem przepływu wodoru podczas tankowania, aby skrócić go do niecałych 10 minut. Termodynamika przepływu opanowana jest dla zakresu temperatur od minus 40 do plus 85 stopni C.

Konstruktorzy pracują także nad transportem wodoru w stanie ciekłym. W Stanach Zjednoczonych inżynierowie Boscha wspólnie z firmą FirstElement Fuel pracują nad tak zwaną pompą kriogeniczną, która ma po raz pierwszy wejść do eksploatacji w Kalifornii w 2025 roku. Nowa pompa umożliwi tankowanie wodoru na dystans 1 tys. kilometrów w zaledwie 10 minut.

Wodór na tłoki

Nad wodorowymi silnikami tłokowymi pracują najwięksi producenci ciężarówek i silników. Wszyscy wykorzystują duże diesle z nowymi głowicami przystosowanymi do wodoru. Daimler, Deutz, Volvo prowadzą zaawansowane prace nad takimi jednostkami napędowymi, a Deutz zapowiada ruch produkcji w listopadzie.

Silnik Iveco Cursor 13 o pojemności



Wodorowy silnik tłokowy ma zapłon iskrowy, podobnie jak silnik gazowy.

Nad wodorowymi silnikami tłokowymi pracują najwięksi producenci ciężarówek i silników. Wszyscy wykorzystują duże diesle z nowymi głowicami przystosowanymi do wodoru. Daimler, Deutz, Volvo prowadzą zaawansowane prace nad takimi jednostkami napędowymi, a Deutz zapowiada ruch produkcji w listopadzie.

12,9 litra w wersji wodorowej (z głowicą i drobniejszymi częściami przystosowanymi do nowego paliwa) ma moc 520 KM i 2500 Nm przy spalaniu wodoru.

Amerkański koncern Cummins przeznaczył w 2023 roku 1,4 mld dol. na badania nowych napędów. Fundusze pozwoliły opracować m.in. 15-litrowy wodorowy silnik tłokowy o mocy 500 KM. Nie potrzebuje on katalizatora SCR, aby spełnić kalifornijskie normy czystości spalin. Sprawdzenie rozwiązań Cumminsa prowadzi przewoźnik Werner Enterprises. Przedstawiciele koncernu zapowiadają, że wodorowe silniki uzyskają homologację Euro VII w 2028 roku.

Rzędowy, 6-cylindrowy, tłokowy, 500-konny silnik H4576 zaprezentował MAN. To bliźniacza jednostka do diesla D3876, który spala HVO. Wspól-

nych jest 80 proc. części. Konstruktorzy zwiększyli średnicę cylindra ze 138 do 145 mm, zachowując 170-milimetrowy skok tłoka. Powiększyli w ten sposób pojemność z 15,3 do 16,8 litra.

MAN planuje wyprodukowanie w 2025 roku 200 wodorowych silników H45, które bazują na konstrukcji diesla D38. Ich moc sięgnie 520 KM, przy maksymalnym momencie obrotowym 2500 Nm. Producent przewiduje, że wodór będzie transportowany w zbiornikach pod ciśnieniem 700 bar, którego 56 kg wystarczy na pokonanie 600 km. Silniki będą emitować niecały gram CO₂, więc spełnią definicję jednostek zeroemisyjnych. Montowane będą w ciężarówkach MAN hTGX z napędem 6x2 i 6x4, które trafią m.in. do odbiorców w Niemczech, Holandii, Norwegii i Islandii.

Nauczyciele ocenili nauczanie kierowców



Na zlecenie ZMPD przeprowadzono wśród nauczycieli szkół branżowych badanie „Opinia nauczycieli kierunków zawodowych kierowca – mechanik.”

Anna Skibińska

W analizie edukacji w zawodzie kierowca-mechanik w szkołach branżowych I stopnia, nauczyciele wskazywali na bardzo wysoki poziom egzaminu jako czynnik odstrasżający potencjalnych uczniów. Trudności związane z matematyką i fizyką stanowią duże problemy w zdaniu egzaminu zawodowego.

Absolwenci branżowej szkoły I stopnia mają zazwyczaj 17 lat, co uniezwalnia im zdanie egzaminu na prawo jazdy kat. B i kwalifikacji wstępnej kat. C. Należy zatem lobbować, aby młodzież mogła zdawać egzamin na prawo jazdy w wieku 16 lub 17 lat. Absolwenci, którzy nie ukończyli 18 lat, nie mogą podjąć pracy z powodu bra-

ku prawa jazdy kategorii C oraz braku kursów kwalifikacyjnych. Obietnice dotyczące darmowego prawa jazdy na początku nauki często sprawiają, że uczniowie czują się oszukani. Tym bardziej, że większość uczniów woli pracę kierowcy niż zatrudnienie w warsztacie.

Ponadto brakuje nauczycieli zarówno do prowadzenia zajęć praktycznych, jak i nauczania przedmiotów teoretycznych. Egzamin końcowe są uznawane przez młodzież za dosyć trudne. Nadal jednak notuje się duży nabór ze względu na możliwość uzyskania prawa jazdy kat. B i przygotowanie do kat. C.

Wielu respondentów sugeruje potrzebę bardziej atrakcyjnej formy kształcenia oraz poprawy wyposażenia pracowni dydaktycznych. Niezbędne jest także dostosowanie programów nauczania do potrzeb rynku pracy.

Przygotowanie młodzieży do nauki i pracy kierowcy

Wyniki ankiety pokazują, że istnieje rozbieżność w ocenie przygotowania obecnie uczącej się młodzieży. Większość nauczycieli (56,7 %) uważa, że poziom przygotowania jest gorszy niż u ich poprzedników. Równocześnie nieznacznie mniejsza liczba pedagogów (43,3 %) uważa, że młodzież jest lepiej przygotowana. Na dodatkowe pytanie o powód pogorszenia się stanu wiedzy uczniów badani informowali najczęściej o braku faktycznego zainteresowania zawodem i niedojrzałości emocjonalnej, wskazywali też na brak chęci do zdobywania wiedzy.

Najczęściej wymienianymi problemami są: brak pomocy naukowych takich jak podręczniki (46,7 %), niedostatki wyposażenia warsztatów (40 %) oraz ciągników siodłowych (43,3 %).

Problemem jest także niski poziom edukacyjny młodzieży po szkole podstawowej (73,3 %) oraz słaba zdawalność egzaminów zawodowych (43,3 %). Inne istotne przeszkody to brak odpowiedniej infrastruktury (33,3 %), niedostatek promocji zawodu kierowca-mechanik w szkołach podstawowych (36,7 %) oraz faktyczny brak zainteresowania młodzieży (40 %).

Motywacja uczniów

Wśród najczęściej wymienianych powodów do nauki zawodu kierowcy są zawodowi kierowcy w rodzinie (80 %). Do zawodu przyciągają także wysokie zarobki (46,7 %), podobnie jak namowa ze strony rodziców lub opiekunów (30 %).

Inne istotne motywacje obejmują zainteresowanie ciężarówkami (33,3 %) oraz brak alternatywy (26,7 %). Jedna osoba podała „prawo jazdy” jako motywację.

Swoją przyszłość w zawodzie młodzież widzi jako dobrą (40 %), ale część uznaje ją za trudną do przewidzenia (26,7 %). Nieco mniejszy odsetek respondentów ocenił przyszłość zawodu jako przeciętną (23,3 %), 10 % za bardzo dobrą. Nikt z badanych nie wybrał odpowiedzi: „Nie ma przyszłości”, ani też nie zaznaczył „Nie mam zdania”.

Wynik ankiety pokazuje, że większość respondentów jest pozytywnie nastawiona do przyszłości zawodu kierowca-mechanik w szkołach branżowych I stopnia, oceniając ją jako dobrą lub bardzo dobrą. Jednakże istnieje również grupa osób, które uważają, że przyszłość jest trudna do przewidzenia.

O naszej ankiecie

Ankieta internetowa została przesłana drogą mailową do szkół 15 marca, w ciągu 14 dni odesłało ją 30 badanych. W badaniu wzięło udział 22 mężczyzn (73,3 %) oraz 8 kobiet (26,7 %). Największa grupa ankietowanych zamieszkuje wieś (59,1 %) oraz miasto do 50 tys. mieszkańców (16,8%).

Większość badanych pochodzi z województwa mazowieckiego (51,1%), zaraz po nim jest Lubelskie (19,7%) oraz Warmińsko-Mazurskie (14,6%).

Anna Skibińska jest studentką Uniwersytetu im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego

Ocena przygotowania młodzieży

OCENA	%
Jest lepiej przygotowana do podjęcia nauki niż w ubiegłych latach	43,3
Jest gorzej przygotowana do podjęcia nauki niż w ubiegłych latach	56,7
Ogółem	100

Problemy w kształceniu w zawodzie kierowca-mechanik

PROBLEMY	%
Brak odpowiedniej infrastruktury	33,3
Brak kadry pedagogicznej	23,3
Brak pomocy naukowych (podręczniki)	46,7
Brak pomocy naukowych (części)	40
Brak pomocy naukowych (ciągnik siodłowy)	43,3
Brak promocji zawodu kierowca-mechanik w szkołach podstawowych	36,7
Brak zainteresowania młodzieży	40
Niski poziom edukacyjny młodzieży po szkole podstawowej	73,3
Problemy z dojazdem do szkoły z dalszych miejscowości	10
Brak zakładu pracy (firmy transportowej) do odbycia praktyk zawodowych	26,7
Wysoki poziom egzaminów zawodowych	36,7
Niska zdawalność egzaminów zawodowych	43,3
Brak zainteresowania lokalnych władz	20
Brak środków finansowych na stworzenie/remont bazy	40
Skomplikowane przepisy dotyczące prowadzenia kierunku kierowca-mechanik	10
Inne	6,6

Przyszłość zawodu kierowca-mechanik

MOTYWACJA	%
Świetne zarobki	46,7
Możliwość podróżowania	23,3
Niestandardowe godziny pracy	6,7
Doświadczenie w rodzinie (ojciec, dziadek byli zawodowymi kierowcami)	80
Namowa ze strony rodziców/opiekunów	30
Chęć przeżycia przygody	3,3
Zainteresowanie ciężarówkami	33,3
Brak alternatywy	26,7
Inna odpowiedź	3,3

Ocena przyszłości zawodu kierowca-mechanik w szkołach branżowych I stopnia

MOTYWACJA	%
Bardzo dobra	10
Dobra	40
Przeciętna	23,3
Trudna do przewidzenia	26,7
Nie ma przyszłości	0
Nie mam zdania	0
Ogółem	100

Opiekun konta na giełdzie transportowej Teleroute

Wyjątkowa usługa wspierająca klientów



Teleroute

Branża transportowa to jeden z najbardziej wymagających sektorów gospodarki. Z jednej strony dynamiczny i stale zmieniający się rynek, z drugiej – codzienne zmagania z trudnościami operacyjnymi, finansowymi, technicznymi.

Dla wielu firm transportowych odpowiednią giełdą transportowa może stanowić klucz do sukcesu. Teleroute to jednak coś więcej niż giełda – to narzędzie, które nie tylko pomaga optymalizować procesy i zdobywać frachty na rynku SPOT, ale również umożliwia budowanie długotrwałych relacji biznesowych. Jednym z największych wyróżników Teleroute jest wyjątkowa usługa – opiekun konta.

Kim jest opiekun konta na Teleroute?

Opiekun konta to specjalista, który wspiera klienta od momentu nawiązania współpracy z Teleroute, dbając o to, by ten w pełni wykorzystał możliwości, jakie oferuje platforma. Jak podkreśla Katarzyna Kawczyńska Team Leader BAS PL & EE: „Jest to osoba, która przejmuje firmę po sprzedaży, upewnia się na czym klientowi zależy, pokazuje mu, jak korzystając z naszej platformy może to osiągnąć. Proponuje mu nowe rozwiązania, nowe kierunki, perspektywy,

o których być może do tej pory nie myślał, dostarcza pomocnych informacji, także z rynku”.

Opiekun konta pełni więc rolę przewodnika, doradcy i wsparcia technicznego w jednym. Wprowadza nowego klienta w świat Teleroute, prezentując dostępne narzędzia, a jednocześnie wspiera go w realizacji jego biznesowych celów.

Budowanie relacji z klientem – partnerskie podejście

Jednym z najważniejszych elementów pracy opiekuna konta na Teleroute jest budowanie długotrwałych, partnerskich relacji z klientami. Opiekun konta nie jest jedynie osobą odpowiedzialną za kwestie techniczne, ale pełni rolę „tarczy”, podkreśla Katarzyna Kawczyńska: „Transport to bardzo trudny sektor. Tu dużo zależy od zaufania. Jest coraz więcej narzędzi, żeby się zabezpieczyć. Wszyscy korzystają z ubezpieczeń i usług wywiadowni. Generalnie poważna firma musi to mieć, nie może polegać jedynie na słowie kontrahenta, ale opiekun konta właśnie na zaufaniu bazuje. Często budujemy je przez lata. Jeśli mogę pomóc, pomagam, jeżeli czegoś nie wiem, to o tym informuję, także gdy sytuacja nie wygląda dobrze. Jeśli mogę coś sprawdzić, spróbować z kimś porozmawiać, to także to robię. Tutaj jeśli coś obiecasz, musisz dotrzymać słowa. Jeżeli nie jesteś w stanie, to po prostu nie obiecujesz.

To są wrażliwe relacje i trzeba od początku mówić jak jest”.

Jakie korzyści daje klientowi współpraca z opiekunem konta?

Współpraca z opiekunem konta w Teleroute daje firmom szereg korzyści, które znacząco wykraczają poza standardowe usługi oferowane przez giełdy transportowe. Opiekun konta regularnie analizuje działania swojego klienta, sprawdza, jak firma korzysta z platformy, co mogłaby poprawić lub gdzie napotkała trudności. Gdy pojawiają się problemy z płatnościami, fakturami czy innymi trudnościami operacyjnymi, opiekun jest gotowy do interwencji. Nie tylko reaguje na problemy, ale również aktywnie pomaga klientowi w rozwijaniu jego biznesu. Pyta o plany, doradza w kwestii nowych rynków, sugeruje rozwiązania, które mogą poprawić efektywność działań firmy, w wyjątkowych sytuacjach wspiera w rozwiązywaniu trudnych sytuacji.

Teleroute – dobry partner

O współpracę z opiekunem konta zapytaliśmy panią Agatę Hużałskij, prezes spółki Tuporte, która od wielu lat współpracuje z Teleroute.

Teleroute: Jak długo korzysta Pani z Teleroute?

Agata Hużałskij: Jesteśmy w Teleroute

teleroute
by Alpega



Tuporte



▶ Katarzyna Kawczyńska
Team Leader BAS
Teleroute



▶ Agata Hużałskij
Prezes Zarządu
Tuporte

od początku naszej działalności, biorąc pod uwagę roczny okres karencji, który giełda praktykuje. Innymi słowy nie przyjmuje zupełnie nowych, nieznanych nikomu firm. Oczekaliśmy więc wymagany okres, zdobyliśmy zaufanie i dołączyliśmy do grona zadowolonych klientów.

A co Panią skłoniło do sięgnięcia po naszą giełdę?

Teleroute jest najstarszą giełdą w Europie, właściwie każdy z branży o niej słyszał. Jest zatem narzędziem obowiązkowym, jak stetoskop dla lekarza. Nie pozwala leczyć, ale ułatwia nam pracę, proponuje nowe rozwiązania, a to umożliwia nam lepszą obsługę kontrahentów.

Czyli Teleroute służy do optymalizacji?

Jeśli przez optymalizację rozumiemy proces polegający na maksymalizacji wydajności i skuteczności przy jednoczesnym minimalizowaniu kosztów i innych negatywnych aspektów jest jeszcze trochę do zrobienia. Giełda optymalizuje proces logistyki i jest pomocna w marketingu. Tak jak każda giełda ma swoją specyfikę i obszar działania. W Teleroute potrafiliście połączyć kilka giełd: rumuńską, hiszpańskiego Wtransneta i Francję. Posiadacie rozwiązania, których inni nie oferują. Dla mojej firmy Wasza giełda jest wspaniałym narzędziem wspomagającym, zwłaszcza transport drobnicowy.

Jest nam bardzo miło. Czy inaczej pracuje się z Teleroute dzięki opiekunowi?

Opiekun konta jest dla nas wielką wartością intelektualną. Warte podkreślenia jest to, że od wielu lat jest to jedna i ta sama osoba, z którą stworzyliśmy wspaniałą relację biznesową. Kasiu, bardzo Ci dziękujemy za doskonałą i owocną współpracę! Jesteś dla nas wsparciem i częścią naszego teamu. Dziękujemy Ci za Twoją otwartość, życzliwość, dyspozycyjność i gotowość uczenia się razem z nami. Żadna inna giełda tego nie zagwarantowała. Bardzo to doceniamy.

W jakich sytuacjach opiekun konta najbardziej pomógł?

Każdy nowa osoba, dołączająca do naszego zespołu może liczyć na szkolenie. Kasia cierpliwie pokazuje możliwości giełdy, podpowiada nowe rozwiązania, przy okazji poznając potrzeby nasze i nowych pracowników. Ma wspaniałe podejście do pracy. Stały pracownik w dynamicznie zmieniającym się rynku pracy jest reklamą giełdy, a dla nas poczuciem bezpieczeństwa. Dzwoniąc wiemy, kto odbierze telefon.

Czy Pani sposób działania na giełdzie zmienił się dzięki kontaktowi z opiekunem konta?

Nie znam giełdy bez Kasi. Wdrożyła nas, pomogła używać efektywnie i to trwa do dzisiaj.

Czy Tuporte zyskało dzięki opiekunowi konta?

Podkreślę i powtórzę jeszcze raz – poczucie bezpieczeństwa – pewność otrzymania wsparcia i życzliwej pomocy. Dla mnie to jest bezcenne.

A w jakiej sytuacji opiekun Was najbardziej zaskoczył?

Agata Hużałskij: Kasia zaimponowała mi przy pierwszym spotkaniu face to face. Było to na targach transportowych. Podeszłam do stanowiska Teleroute z zamiarem poznania osobiście dziewczyny, z którą miałam tylko kontakt telefoniczny. Nawet nie zdążyłam dotknąć kontuaru stanowiska, jak Kasia pomachała, zwracając się do mnie po imieniu. Wiedziała kim jestem, jaką firmę reprezentuję, kiedy dołączyliśmy do giełdy. Poczulałam się wyjątkowo zaopiekowana. Nie byłam numerem. Wow! To wyjątkowe zachowanie w branży transportowej. Ona znała wszystkich swoich klientów, a przecież firm na giełdzie jest tysiące. Kasia poświęciła czas każdemu, kto tylko pojawił się na stanowisku. Obok wysyłanej przez nią pozytywnej energii nie można przejść obojętnie. Takiej energii nie da się stworzyć sztucznie. Ona jest szczerze zainteresowana klientem. My tego szukamy – wieloletnich relacji biznesowych.

Dziękujemy za rozmowę i życzymy Pani i Tuporte dalszych sukcesów.



ESG i dyrektywa CSRD – raportowanie emisji dwutlenku węgla

Rok 2024 przynosi kolejne znaczące zmiany dla przedsiębiorstw w Europie. Od stycznia Unia Europejska, w ramach dyrektywy o sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), nakłada na część firm obowiązek sporządzania raportów ESG, obejmujących trzy filary: środowiskowy (Environmental), społeczny (Social) i ładu korporacyjnego (Governance).

Webfleet Poland

Dyrektywa CSRD wiąże się z obowiązkiem rejestrowania emisji CO₂ wytwarzanych przez pojazdy, co stanowi wyzwanie dla flot. Firmy, w coraz większym stopniu, będą zobowiązane do dostarczania dokładnych danych dotyczących emisji, wyznaczania celów ich redukcji oraz wprowadzania skutecznych działań w tym zakresie. Początkowo do bezpośredniego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w UE są zobowiązane większe przedsiębiorstwa. W nadchodzących latach będzie rosła liczba firm, które będą musiały spełnić ten wymóg.

Harmonogram wdrażania CSRD

- Od 2024 r. firmy notowane na giełdzie, które zatrudniają ponad 500 pracowników, są zobowiązane do rejestrowania poziomu swoich emisji CO₂ i uwzględnienia tych

danych w raporcie za rok 2025.

- Od 2025 r. firmy nienotowane na giełdzie, które spełniają dwa z trzech kryteriów, muszą rejestrować poziom swoich emisji CO₂ i uwzględnić te dane w raporcie za rok 2026: ponad 250 pracowników, przychody przekraczające 40 mln euro, aktywa ogółem przekraczające 20 mln euro.
- Od 2026 r. małe i średnie przedsiębiorstwa notowane na giełdzie, które spełniają dwa z trzech kryteriów, są zobowiązane do rejestrowania poziomu emisji CO₂ i uwzględnienia tych danych w raporcie za rok 2027: więcej niż 10 pracowników, przychody przekraczające 700 tys. euro, aktywa ogółem powyżej 350 tys. euro.
- Od 2027 r. firmy należące do przedsiębiorstw spoza UE, które osiągają przychody powyżej 135 mln euro na terenie UE, muszą rozpocząć rejestrowanie poziomu emisji CO₂ na potrzeby sprawozdawczości.

Gotowość polskich flot do raportowania i dekarbonizacji

Polskie firmy wykazują znikomą gotowość do raportowania emisji CO₂. Ten fakt potwierdzają dane z najnowszego Raportu „Zrównoważony rozwój i dekarbonizacja flot. Stan polskiego rynku flotowego, marzec 2024”, przygotowanego przez Instytut Keralla Research na zlecenie magazynu „Fleet” i firmy Webfleet – cieszącego się globalnym zaufaniem rozwiązania Bridgestone do zarządzania flotą. Prawie 70 % firm nie posiada w swojej flocie samochodów zero-emisyjnych, a niecałe 57 % nie ma w planach przejścia na takie pojazdy. Co druga firma deklaruje, że zdecydowany wpływ na wybór aut mają regulacje dotyczące emisji CO₂. Raport wykazał również, że 28 % firm już wdrożyło, a 18,5 % aktualnie testuje narzędzia do pomiaru i raportowania emisji dwutlenku węgla w swoich flotach. Niemniej większość tych firm nie zdaje sobie sprawy z korzyści płynących z monitorowania emisji. 46,2 % przedsiębiorców

z tej grupy nie dostrzega korzyści, a 25,8 % nie potrafi ich ocenić. Ci, którzy widzą pozytywne aspekty, wskazują na poprawę dyscypliny w spalaniu (16,1 %), oszczędności na paliwie i opłatach drogowych (16,1 %), zwiększoną uważność i jazdę kierowców (4,3 %), oraz brak kar poniesionych przez firmę za emisję (3,2 %). Część z tych firm częściowo lub całkowicie wykorzystuje do tego rozwiązania telematyczne – ponad 24 %.

„Cieszy fakt, że firmy wdrażają nowoczesne narzędzia, które wspomogą w redukcji dwutlenku węgla. Ważne jest budowanie świadomości jak rzetelne dane na temat emisji mogą pomóc w działalności oraz jak obniżanie emisji CO₂ może przyczynić się do rozwoju firm. Dodatkowo przynosi szereg korzyści: pomaga dostosować się do wymogów prawnych, poprawić wizerunek i podnieść konkurencyjność poprzez transparentność, a przede wszystkim pozytywnie wpłynąć na środowisko” – powiedział Dariusz Terlecki, Regional Director Poland & EE z firmy Webfleet.

Narzędzie Webfleet wspomaga raportowanie emisji CO₂

W obliczu rosnących wyzwań związanych ze zmianami klimatycznymi, kluczowe znaczenie ma zmniejszenie emisji dwutlenku węgla z flot komercyjnych. Monitorowanie tych emisji staje się niezbędnym aspektem prowadzenia działalności gospodarczej. „Przedsiębiorstwa, które są w stanie dostarczyć dokładne dane dotyczące emisji CO₂, mogą również uzyskać przewagę konkurencyjną.” – dodaje Dariusz Terlecki.

Sprawozdawczość w zakresie zrównoważonego rozwoju nie musi jednak stanowić wyzwania dla firm, pod warunkiem, że opracują właściwą strategię zarządzania flotą i zastosują odpowiednie narzędzia. Wsparciem w tej kwestii może być Raport Webfleet dotyczący emisji CO₂, niezawodne oprogramowanie, które zapewnia przegląd bezpośrednich emisji dwutlenku węgla we flotach pojazdów. Korzystając z metodologii certyfikowanej przez TÜV Rheinland, rozwiąza-

nie dostarcza szczegółowych danych, dzięki którym firmy mogą łatwo obniżyć poziom emisji. Certyfikowany Raport dostarcza informacji o sposobach, w jakich flota emituje nadmiernie CO₂ i pomaga w spełnianiu wymagań regulacji takich jak CSRD. Firmy wykorzystując to rozwiązanie mogą realizować cele związane z ESG i zrównoważonym rozwojem.

„W świecie zrównoważonego rozwoju firmy ponoszą wspólną odpowiedzialność za współpracę na rzecz bardziej zrównoważonej przyszłości dla ludzi i planety. Jeśli chodzi o raportowanie ESG, istnieje realna szansa na „udowodnienie” wartości i wkładu, jaki firma wnosi w bardziej zrównoważony świat – z korzyścią dla wszystkich interesariuszy, inwestorów, klientów, partnerów i pracowników, a ostatecznie spełnienia obietnicy służenia społeczeństwu jako całości” – dodaje Alessandro Furno, Director of Sustainability, w Bridgestone EMEA.

Dowiedz się więcej na: www.webfleet.com



Raport Webfleet
dotyczący emisji
CO₂

Zunifikowane kabiny Starów

Pod koniec lat 80. starachowicki zakład przymierzał się do nowej generacji zunifikowanych kabin dla całej gamy ciężarówek. Przekształcenia polityczne i załamanie sprzedaży samochodów wstrzymały projekt we wczesnej fazie.

Robert Przybylski

W latach 80. polscy inżynierowie z niepokojem obserwowali szybki postęp we wprowadzaniu przez wysoko uprzemysłowione kraje nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w procesach produkcyjnych. Pojawiły się oddolne inicjatywy personelu technicznego, jak np. powołanie w 1984 roku Klubu „Fabryka przyszłości” jako jednej z form działalności Sekcji Projektowania Zakładów Przemysłowych przy Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.

Władysław Teisseyre opisywał w 1988 roku na łamach „Przeglądu Mechanicznego” działalność Klubu „Fabryka Przyszłości” i alarmował, że „zastosowanie m.in. elastycznej automatyzacji i integracji komputerowej całego procesu wytwarzania i dystrybucji wyrobów stanowi ogromny skok jakościowy. (...) przedsiębiorstwa przemysłowe, które były w stanie podjąć [inwestycje w fabryki przyszłości] uzyskują w efekcie dużą przewagę konkurencyjną (...)”

Wspomagane komputerowo techniki wytwarzania gwałtownie zwiększyły wydajność. Teisseyre cytował wylizczenia Departamentu Handlu w Waszyngtonie przewidujące, że przyszła baza produkcyjna kraju zatrudni

20 mln osób, które dadzą produkcję wartości 300 mld dol. W EWG fabryki zatrudniają 27 mln ludzi, dających wkład 240 mld dol. w ekonomię ugrupowania. W Japonii 15 mln osób wytwarza dobra wartości 350 mld dol.

W tamtym czasie w fabrykach USA pracowało 20 tysięcy robotów, w Europie Zachodniej 28 tys., a w Japonii 80 tys. „Do niedawna najwięcej tych urządzeń było w motoryzacji, ale wyprzedził je przemysł elektryczny i elektroniczny”, dodawał Teisseyre.

Krakowski projekt

Nad przyszłością swojego zakładu zastanawiali się także pracownicy Fabryki Samochodów Ciężarowych

przewoźnik nr 90

w Starachowicach. Przeżyła ona falę modernizacji na przełomie lat 60. i 70. i powoli rosła konieczność powtórnego odnowienia parku maszynowego, a wraz z nim produktu.

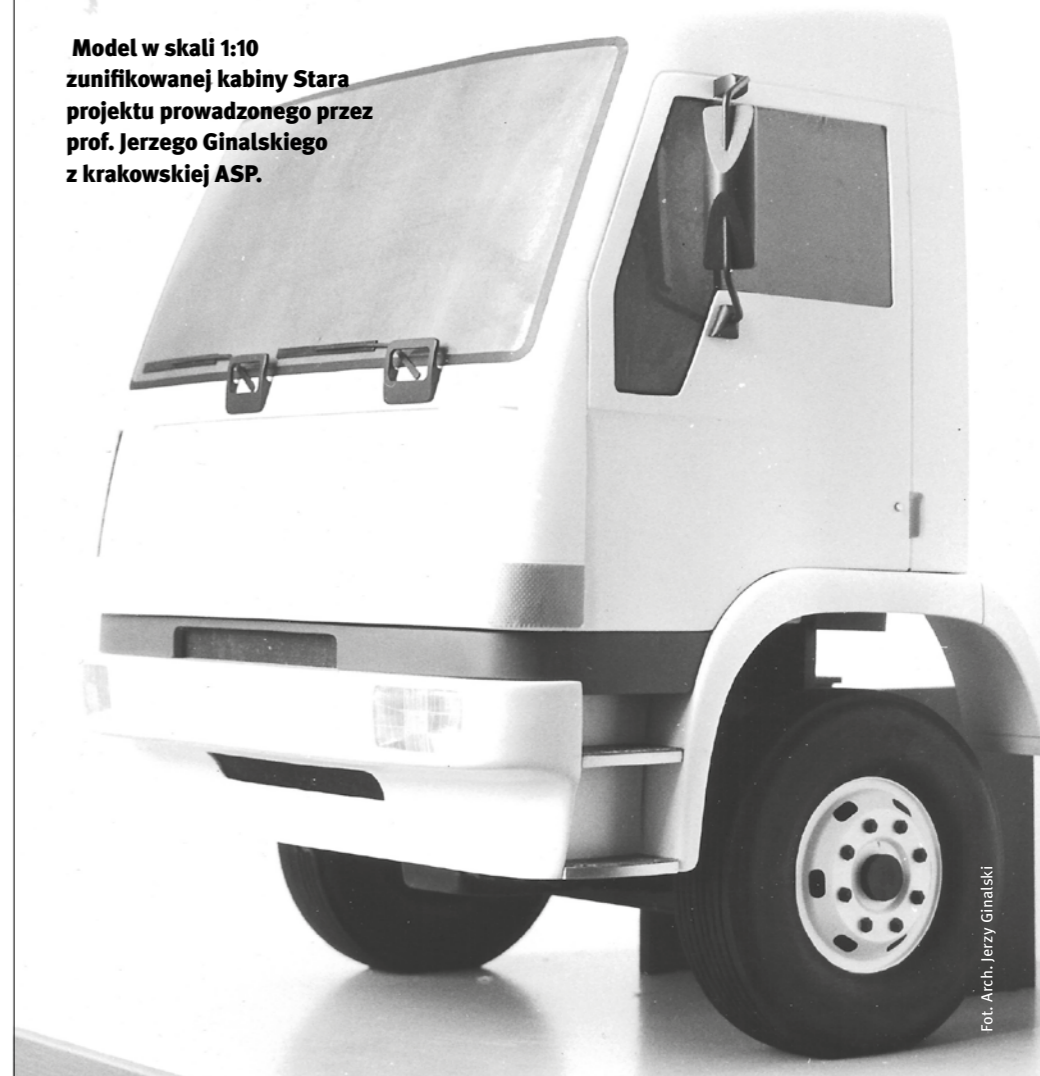
Modernizacja dotyczyła wszystkich głównych podzespołów ciężarówki, w tym kabiny kierowcy. Starachowiccy konstruktorzy w wymaganiach na nową rodzinę kabin wskazywali, że pojawienie się sterowanych komputerowo obrabiarek umożliwi stosowanie wielkogabarytowych wytłoczek. – Ta nowa sytuacja dawała szansę uniknięcia problemów wynikających przy projektowaniu przestrzennych elementów, umożliwiała dokonanie analiz bez potrzeby fizycznego tworzenia modeli, oglądania przestrzennego projektowanej kabiny bez budowania przedprototypu – wyjaśnia kierownik Działu Konstrukcji Nadwozi w starachowickiej FSC Piotr Błaśński.

Co prawda Starachowice nie dysponowały takimi narzędziami, ale kadra techniczna liczyła, że z czasem zakład wzbogaci się o nie. Błaśński podkreśla, że wielkogabarytowe wytłoczki pozwalały na wykonanie z jednego arkusza blachy wnętrza drzwiowej i wnętrza okiennej. – Nie musiałbym już jeździć do kieleckiej SHL i tam z dyrektorem tłoczni rozszerzać odchyłek wykonawczych. Zawsze tłumaczył mi w takich wypadkach, że nasze wytłoczki są przecież tylko do kabin ciężarówek i że wnętrza drzwiowa może być w tolerancji od plus 7 do minus 4 mm – wspomina Błaśński. Opisuje, że wnętrza drzwi w kabinie to wymiar pomiędzy krawędzią drzwi a profilami futryny, w dokumentacji określona na 7 +/- 2 mm, i nieustannie były ciężoty do jej powiększenia.

Nie bez znaczenia było poprawienie wyciszenia kabiny. Opracowane przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) normy głośności funkcjonowały od 1958 roku i od 1970 roku były zaostrzane. Ograniczały zarówno głośność wewnętrzną jak i zewnętrzną, a nowa kabina wykonana z dużych elementów byłaby cichsza od dotychczasowej konstrukcji, oznaczonej 641/42, opracowanej w pierwszej połowie lat 60., a następnie tylko modernizowanej.

Nowy projekt był także pożądany z jeszcze jednego powodu: fabryka zamierzała podjąć produkcję całej gamy

Model w skali 1:10 zunifikowanej kabiny Stara projektu prowadzonego przez prof. Jerzego Ginalskiego z krakowskiej ASP.



Zamówienie modeli kabin w Krakowie i Wrocławiu pozwoliło nam na analizę i wybór firmy do współpracy przy tworzeniu konstrukcji i opracowaniu dokumentacji kabin przyszłościowych

ciężarówek: od lekkich od dmc 7 ton, po ciężkie, o dmc powyżej 12 ton. – Projekt uwzględniał nawet unifikację z Jelczem lub przejście od nich produkcji dużych samochodów. Obawialiśmy się, że koncentrując się na samochodach małego i średniego tonażu wypadniemy z rynku, ponieważ było jasne, że wśród rejestracji dominuje klasa ciężka, o dmc powyżej 16 ton – zaznacza Błaśński.

Kabina 642 i jej pochodne nie były przystosowane do tak szerokich wymagań. W tych okolicznościach Bła-

śński zamówił projekty kabin jednocześnie w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych oraz w Państwowej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych we Wrocławiu. – Zamówienie modeli kabin w Krakowie i Wrocławiu pozwoliło nam na analizę i wybór firmy do współpracy przy tworzeniu konstrukcji i opracowaniu dokumentacji kabin przyszłościowych – tłumaczy Błaśński.

Zamawiający przewidywał, że kabiny trafią na podwozia 7- i co najmniej 12-tonowe, zatem będą miały różną



Makieta otrzymała także kompletne wnętrze. Przy projektowaniu nowej kabiny plastycy nie myśleli o logotypie.

Makieta zunifikowanej kabiny w skali 1:1. Otwarte drzwi ułatwiają porównanie okien bocznych. Starachowice dostarczyły fragment ramy i koła, na której pracownicy WSSP zbudowali makietę kabiny.



Fot. Ekomuzeum

szerokość i wysokość tunelu silnika, produkowane będą także w wersji krótkiej i długiej. Nowe miało być również wnętrze kabin, łącznie z deską rozdzielczą.

Prof. Jerzy Ginalski z Katedry Architektury Przemysłowej w krakowskiej ASP wspominał, że w 1988 roku FSC Starachowice zaproponowały opracowanie zunifikowanej kabiny dla nowej generacji samochodów ciężarowych. – Zadanie było karkołomne, bo projekt miał być kabiną zunifikowaną dla wszystkich siedmiu modeli, od najnowszego dostawczego do wojskowego 6x6. Różnice wymiarów poszczególnych modeli były zbyt duże, co uniemożliwiało pełną unifikację – ocenił Ginalski.

Dodawał, że otrzymany brief był nieprecyzyjny. – Opieraliśmy się głównie na wizytach w FSC i rozmowach z technologami. Nie było wymagania wykorzystywania elementów produkowanej wówczas kabiny. Wręcz przeciwnie, zwracano uwagę na potrzebę przejścia na wielkoformatowe wytłoczki, aby wyeliminować kłopotliwe i pracochłonne „szycie” oblachowania z małych elementów. Takie wytłoczki sprawiały, że zadanie było wręcz niewykonalne. Podjęliśmy jednak pracę, działając jednocześnie w dwóch sferach: próbując opanować rzeczywiste warunki pracy kierowcy

w oparciu o makietę roboczą 1:1, którą zbudowaliśmy w holu III piętra budynku Wydziału, oraz tworząc koncepcję bryły kabiny w rysunkach konstrukcyjnych i makietach w skali 1:10 – opisywał Jerzy Ginalski.

W skład jego zespołu wchodził: Krystyna Starzyńska, Marek Liskiewicz, Janusz Jakubowicz, Tadeusz Nowak i Janusz Seweryn. Projektanci wykonali rysunki i szkice dla wszystkich siedmiu typów samochodów. Makietę 1:10 były wykonane tylko dla dwóch typów: dla Stara 200 i nowego, najmniejszego modelu fabryki.

Prof. Ginalski podkreślał, że konieczne było stosowanie dodatkowych wytłoczek: dla wydłużonej kabiny wstawek, a dla innych - dodanych z tyłu kabiny deflektorów. – Po przyjęciu przez fabrykę fazy koncepcyjnej zaproponowano nam kontynuację pracy, wymagając jednak, by w następnych fazach projektować w oparciu o pełną makietę zewnątrz

i wnętrza kabiny w skali 1:1. Ten warunek okazał się nie do spełnienia, bo ASP nie znalazła na ten cel odpowiedniego pomieszczenia - hol III piętra nie nadawał się do tego ze względu na niewystarczającą nośność stropu. Dlatego w 1989 roku musieliśmy zakończyć współpracę w fazie koncepcyjnej, przekazując zleceniodawcy dokumentację rysunkową kabiny i dwie makietę w skali 1:10, odmawiając kontynuacji prac. Zasugerowaliśmy zwrócenie się do prof. Wilhelma Semaniszyna z ASP we Wrocławiu, który dysponował odpowiednimi warunkami pracy – opisywał historię Ginalski.

Projekt wrocławski

W ten sposób w grze została tylko Państwowa Wyższa Szkoła Sztuk Plastycznych we Wrocławiu. Zlecenie (wraz z przyslaną przez FSC kabiną 642 jako odniesienie) trafiło do Katedry Form Przemysłowych, która bli-

sko dwie dekady wcześniej opracowała dla Starachowic 3 typy kabin: wagonową, klasyczną i dla ciężarówki miejskiej.

Od tamtych czasów skład katedry zmienił się: pozostali w nim prof. Wilhelm Semaniszyn (kierownik projektu) i Manfred Szulc, a dołączył Jan Kukuła, późniejszy profesor tej uczelni. Na opracowanie projektu czwartej kabiny dla Stara naukowcy mieli dłuższy czas, a nie tylko parę miesięcy końcówki roku, jak bywało we wcześniejszych projektach.

Plastycy przystąpili do analizy parametrów stanowiska pracy kierowcy (zakres regulacji fotela kierowcy i kierownicy oraz optymalnego rozmieszczenia wskaźników i przełączników), które w efekcie dałyby wiedzę o niezbędnych wymiarach wewnętrznych kabiny. Dopiero po ich ustaleniu twórcy mogli określić gabaryty zewnętrzne szoferki.

Aparaturą badawczą były manekiny płaskie oraz program Apolindex, jeden z pierwszych komputerowych programów służących do projektowania. Projektanci zbudowali przyrząd badawczy symulujący przestrzeń pracy kierowcy i umieścili go w parterowym pomieszczeniu Wydziału Ceramiki i Szkła. Musiało być ono na tyle duże, aby pomieścić wzorcową kabinę 642 przyslaną z FSC oraz przyrząd.

Dla jego zbudowania plastycy wykorzystali płyty wiórowe i na nich nanieśli siatkę z podziałką 10x10 cm, a ściana przednia zawierała wysuwane rurki rozmieszczone w siatce. Przyrząd służył do doświadczeń badania zasięgu ramion z miejsca kierowcy różnych wymiarowo użytkowników. Przyrząd okazał się na tyle pomocny, że wykorzystywany był przy innych projektach w Pracowni Projektowania Środowiska Pracy w Katedrze Form Przemysłowych (od 1994 roku Katedrze Wzornictwa Przemysłowego).

Asystent w pracowni Wilhelma Semaniszyna, Jan Kukuła, robił pracę doktorską, której celem było m.in. określenie minimalnych wymiarów wewnętrznych kabiny. Zespół współpracował przy opracowaniu tematyki ergonomii z doc. Jerzym Grobelnym, specjalistą w tej dziedzinie z Politechniki Wrocławskiej. – Nasz przyrząd pozwalał na zamontowanie atrapa-



Wykonany z gipsu model w skali 1:5 kabiny dla Stara 300. Widoczne szare listwy ostatecznie spawane łączące boki z przodem i dachem kabiny.

Fot. z archiwum Jana Kukuły i Wilhelma Semaniszyna

Modele ułatwiły opracowanie modułowej budowy kabiny. Najniżej posadowiona była na najniższym podwoziu i prowadził do niej tylko jeden stopień. W najcięższym modelu do kabiny wiodły dwa stopnie, wyżej był także umieszczony dwuczęściowy zderzak.

pulpitu sterowniczego. Na manekinach płaskich symulacyjnie ocenialiśmy zasięg w różnych kierunkach rąk kierowcy, wsuwając rurki. Manekin płaski miał oznaczone kąty wygody i kończyny ustawiliśmy w środku tego kąta. Dla prac nad wymiarami wewnętrznymi kabiny punktem odniesienia było rozstawienie pedałów, ten fragment był zasadniczy, a od ustawienia kierownicy zależało ustawienie siedzenia. Kabina musiała zapewnić widoczność najniższemu kierowcy do przodu w dół oraz najwyższemu do góry. W ten sposób wyznaczyliśmy wysokość obu krawędzi przedniej szyby. Na podstawie tej teoretycznej pracy wspólnie z zespołem Piotra Basińskiego została zatwierdzona szerokość i długość kabiny – tłumaczy Kukuła. Praca nad opracowaniem wymiarów wewnętrznych kabiny trwała ponad kwartał.

Stylistyka i technologia

Następnym krokiem było opracowanie stylistyki nowej generacji kabin. Każdy z członków grupy przed-

stawił plastelinowe modele kabin w skali 1:5. – Lepiliśmy je na pudełku z płyty wiórowej i dyskutowaliśmy nad rozwiązaniami. Było nas trzech i Starachowicom przedstawiliśmy trzy wersje, które wskazały projekt do dalszych prac. W drugim etapie opracowaliśmy już gipsowe modele w wybranej stylistyce w trzech wersjach docelowej kabiny (dla modelu lekkiego, dla ciężkiego w wersji krótkiej i dla ciężkiego w wersji długiej, z drugim rzędem siedzeń). – Wersja ostateczna była poprzedzona gipsowymi, malowanymi lakierami nitro modelami w skali 1:5, na których wypróbowaliśmy różne kształty. Makietę kabiny w skali 1:5 dla najmniejszego modelu pomalowaliśmy na kolor ciemnoniebieski, aby optycznie ją pomniejszyć – tłumaczy Semaniszyn.

Modele ułatwiły opracowanie modułowej budowy kabiny. Najniżej posadowiona była na najniższym podwoziu i prowadził do niej tylko jeden stopień. W najcięższym modelu do kabiny wiodły dwa stopnie, wyżej był także umieszczony dwuczęściowy zderzak. Duży model od spodu miał

owiewkę, w lekkim nie była ona potrzebna. – Zderzak małej kabiny był taki sam jak w kabinie Star 300, tylko dla małej był odwrócony, to była ta sama forma, ale inaczej przymocowana – podkreśla Semaniszyn.

Projektanci zaproponowali również zunifikowane błotniki przednie, dopasowane do różnych rozstawów kół i wielkości opon. Zdarzało się, że w trakcie prac okazywał się ko-

dzenia kołnierzy na zewnątrz dawało szansę szybszej pracy. Zgrzewane fragmenty, tzw. pletwy, zostałyby polakierowane przykryte plastikowymi nakładkami, okalającymi boki. Na wysokości szyby przedniej taka nakładka pełniła funkcję „łapacza” wody deszczowej – zaznacza Semaniszyn.

Model docelowej wersji w skali 1:1 plastycy wykonali z plasteliny ukła-

detali podczas dyskusji z konstruktorami i modelarzami, którzy później urzeczywistniali projekt w postaci modeli i form do wywarzania elementów.

Bez stali i laminatu

Makieta otrzymała nawet szklane szyby i wraz z dokumentacją została odebrana w 1991 roku przez dyrektora Działu Konstrukcyjnego Zakładów Starachowickich Waldemara Grzyba, w obecności prorektora WSSP prof. Michała Jędrzejewskiego. Była rozbiórana i w stanie zdemontowanym pojechała do Starachowic. Tam stanęła na parterze budynku TKB, na obrotowym stanowisku zaprojektowanym przez inż. Płaczkiewicza. – To był nasz najlepszy i zarazem ostatni projekt – ocenia Semaniszyn.

Kukuła przyznaje, że dopiero konfrontacja prac plastyków z inżynierami w prototypowni dałaby kolejne przybliżenie projektu do produkcji. Makieta w skali 1:1 nie była nawet przedprototypem. Całość prac obejmowała koncepcję zunifikowanej kabiny dla samochodów średniej i dużej ładowności, opracowaną przez inżynierów: Piotra Błasińskiego, Jarosława Kęsego, Bogdana Tamiołę i Tadeusza Olchowika.

Rysunek wstępny korpusu kabiny był drafterem. – Określał gabaryty zasadniczych wytłoczek i elementów kabiny oraz węzły i szwy połączeniowe niezbędne do opracowania założeń na tłocznię i linię produkcyjną kabin – wylicza Błasiński.

Opracowali go wraz z przekrojami węzłów J. Kęsy i J. Kowalski. Koncepcję linii montażu korpusów kabin przygotowali B. Tamioła i R. Norowski. Konstruktorzy liczyli także, że uda się wznieść w Starachowicach tłocznię i uniezależnić od kieleckiej SHL. Przewidywali, że do tego celu zaadaptują pustą halę przeznaczoną do produkcji mostów napędowych na licencji Steyra. Projekt zagospodarowania przygotowali B. Tamioła i T. Olchowik.

Piotr Błasiński, który w tym czasie był już zastępcą dyrektora Działu Konstrukcyjnego przyznaje, że zaangażowanie prac nad nową kabiną było bardzo małe. – Byliśmy na początkowym etapie, konstrukcja nie miała nawet indeksu. Skorupa była narysowa-

danej na drewnianym pudle. Manfred Szulc znalazł w Przemysłu krajowego producenta plasteliny, Zakłady Artykułów Biurowych Astra. – Spisały się na medal, dostarczyły pół tony bardzo dobrej plasteliny, dzięki niej mieliśmy ogromną swobodę w formowaniu kształtu zewnętrznego. Do nakładania podgrzewaliśmy ją w ciepłej wodzie, dzięki czemu stawała się plastyczna. Po wystudzeniu twardniała i można było obrabiać ją nożem, brzeszczotem i to był świetny materiał. Potem nie było szans, żeby kupić taką plastelinę. Dostarczone kilka lat później kolejne partie rozplęwały się w wodzie. Na szkielecie z drewnianych płyt nakładaliśmy plastelinę i zrobiliśmy dwie wersje boków. Prawy był inny od lewego. Uznaliśmy, że będzie możliwość wyboru lepszej wersji, praktycznie przy tym samym wysiłku – tłumaczy Semaniszyn.

Po wykonaniu modelu z plasteliny powstały negatywowe odlewy z gipsu, które posłużyły do wykonania elementów składowych kabiny z żywicy poliestrowej na bazie włókna szklanego. – Wszystko robiliśmy własnoręcznie, zdobywając doświadczenie także w pracy z laminatami. Przygotowanie makiety to był rok ciężkiej pracy przy modelowaniu. Mieliśmy nadzieję, że z naszej pracy coś wyjdzie – przyznaje Kukuła.

Dodaje, że plastelina była wielokrotnie używana do różnych projektów i pozwalała na nanoszenie korekt, decydowanie o podziałach przyszłych

Makieta w skali 1:1 nie była nawet przedprototypem. Całość prac obejmowała koncepcję zunifikowanej kabiny dla samochodów średniej i dużej ładowności, opracowaną przez inżynierów: Piotra Błasińskiego, Jarosława Kęsego, Bogdana Tamiołę i Tadeusza Olchowika.

nieczny szybki kontakt ze starachowickimi konstruktorami. – Konsultacje z inżynierami ze Starachowic odbywały się telefonicznie. Wtedy były tylko aparaty stacjonarne, a na połączenie międzymiastowe czekało się po kilka godzin. Gdy taki czas był nie do zaakceptowania, telefonistki łączyły drogie połączenia ekspresowe w 15-20 minut. Nieodzowne i bardziej skuteczne były wizyty grona konstruktorów na uczelni. Przyjeżdżali zwykle niewygodną, pachnącą wewnątrz benzyną Nysą. Po kilkugodzinnej jeździe następowały intensywne rozmowy, ustalenia, a często i wędrowki do sklepu, bo zaopatrzenie we Wrocławiu było lepsze niż w Starachowicach – wspomina Kukuła. Ponieważ nie wszystko da się sprawdzić w modelu skali 1:5, plastycy, zgodnie z wymaganiami zlecenia, zbudowali makiety kabiny naturalnej wielkości. Na niej dopracowali linie podziałów technologicznych, pamiętając o stosowaniu wytłoczek wielkogabarytowych. Błasiński obliczył, że dzięki nowej technologii korzystającej z dużych wytłoczek, zredukowałaby liczbę zgrzein o tysiąc, co oszczędzało czas i energię.

Wrocławski zespół pomyślał także o warunkach pracy w spawalni. – Ułatwiliśmy zgrzewanie, zaprojektowaliśmy służący połączeniu zgrzewaniemu wytłoczek kołnierzy, który wprowadziliśmy na zewnątrz. W kabinie Stara 200 było on wewnątrz i operator musiał wprowadzać ciężkie zgrzewarki do środka. Wyprowa-



Opracowany przez pracowników Wrocławskiej Szkoły Sztuk Plastycznych przyrząd do badania ergonomii stanowiska kierowcy samochodu ciężarowego. Badania zasięgu ramion na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego.

na wstępnie, ale bez podziału na zespoły i elementy, nie było też rozrysowania części, etapu niezbędnego do uruchomienia produkcji – zaznacza Błasiński.

Okoliczności nie sprzyjały jednak tak ambitnym projektom. Produkcja fabryki gwałtownie malała - z kilkunastu tysięcy rocznie w latach 80. do 6 tys. ciężarówek w 1990 roku i do 1600 w 1992 roku. Szybko okazało się, że nie ma pieniędzy na inwestycje. Chociaż w tym czasie Piotr Błasiński został szefem całego Działu Konstrukcyjnego starachowickiego zakładu, nie poprawiło to sytuacji finansowej projektu.

Szansą mogła być inna technologia produkcji. – Laminatowy model w skali 1:1 inspirował do podjęcia produkcji kabin do samochodów ciężar-

wych z tworzyw sztucznych – wspomina Semaniszyn.

Zmiana sposobu wytwarzania byłaby rewolucją dla głównego dostawcy wytłoczek, kieleckiej SHL, jak i dla samej starachowickiej fabryki, która zgrzewała i lakierowała całkowicie stalowe kabiny. Semaniszyn uważa, że technologia laminatowa była szansą dla Starachowic, podobnie zresztą dla Jelcza, który też zaczynał borykać się ze spadkiem zamówień. – Laminatowe kabiny na stalowym szkielecie, w technologii stosowanej w autobusach, pozwalały na robienie serii po 100 aut miesięcznie. Piotr Błasiński mówił, że byłaby szansa wprowadzenia kabin z tworzyw sztucznych, jest to technologia tańsza od tłoczni, nie wymaga kosztownych tłoczni, a z jednej formy można wypro-

dukować do 500 egzemplarzy. Laminatowe panele poszycia kabiny byłyby mocowane do stalowego szkieletu – wyjaśnia Semaniszyn.

Chyląca się ku upadkowi FSC nie była w stanie uruchomić produkcji nawet laminatowej kabiny. Pomimo zaproponowania oszczędnych technologii fabryka zakończyła projekt w 1992 roku.

Dziękuję za pomoc w zebraniu materiałów Piotrowi Błasińskiemu, Janowi Kukule, Wilhelmowi Semaniszynowi oraz Muzeum Przyrody i Techniki „Ekomuzeum” im. Jana Pądzura w Starachowicach, a także Towarzystwu Przyjaciół Starachowic. Korzystałem z książek: Piotr Błasiński „Historia Stara kabinami pisana” i pracy zbiorowej „1966-2016. Wrocławska szkoła projektowania środków transportu”.

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY



ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS



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



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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





Mercedes-Benz eActros 600
Dwa przedseryjne ciągniki dalekobieżne z napędem akumulatorowym wraz z ekipą testową

Przez całą Europę: eActros 600

45 dni, 22 kraje i dwa prototypowe eActrosy 600 w zestawach o masie 40 t, każdy z ponad 15 tys. km na liczniku – tak w największym skrócie można opisać ukończony niedawno z sukcesem największy transeuropejski test drogowy w historii marki Mercedes-Benz Trucks. Wniosek? Zastosowanie napędu elektrycznego w transporcie dalekobieżnym jest możliwe już dziś

Jeden z najbardziej przełomowych testów drogowych pojazdów Mercedes-Benz Trucks rozpoczął się oficjalnie 11 czerwca we Frankfurcie nad Menem. Licząca łącznie ponad 15 tys. km trasa została zaplanowana tak, by obydwa przedseryjne eActrosy 600 w zestawach o masie 40 t miały możliwość przejechania przez maksymalnie zróżnicowany teren oraz doświadczenia różnych warunków atmosferycznych. Dlatego z Niemiec ekipa testowa ruszyła najpierw na północ do Danii i Szwecji, by punktualnie na przesilenie letnie dotrzeć do kulminacyjnego punktu pierwszego etapu: Przylądka Północnego w Norwegii, najdalej na północ wysuniętego punktu Europy osiągalnego drogą lądową. Pod koniec czerwca konwój skierował się na południe – przez Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy, Austrię, Słowację, Węgry, Chorwację, Słowenię, Włochy, Francję i Hiszpanię. Po krótkim postoju w drugim kluczowym punkcie przejazdu, hiszpańskiej Tariffie – najdalej na południe wysuniętym skrawku kontynentu europejskiego – trasa poprowadziła ciężarówkę z powrotem na północ, przez Portugalię, Francję, Belgię, Holandię i Luksemburg – do Niemiec. W Polsce dwa charakterystycznie oklejone maskującą folią 40-tonowe zestawy można było zaobserwować na początku lipca, podczas przejazdu z Litwy do Czech z postojem na MOP Nowostawy przy autostradzie A2, gdzie na publicznej stacji ładowania pojazdy uzupełniły energię w akumulatorach. Kolejną okazją do tego, by zobaczyć eActrosa 600 nadarzy się podczas tegorocznego Kongresu Nowej Mobilności 24-26 września w Łodzi na stoisku Daimler Truck Polska.

Celem przedsięwzięcia testowego, w którym kluczową rolę odegrali m.in. konstruktorzy eActrosa 600, było zebranie jak największej ilości danych i doświadczeń w zakresie zużycia energii w warunkach rzeczywistych i na maksymalnie zróżnicowanych trasach. Z tego względu także pojazdy podczas testu korzystały wyłącznie z publicznych stacji ładowania, tak jak odbywałoby się to w przypadku zwykłego transportu. Jednocześnie eActros 600 udowodnił, że 500-kilometrowy zasięg na jednym ładowaniu jest całkowicie realnym wynikiem, tak więc np. do pokonania polskiego odcinka – z Litwy do Czech – wystarczył jeden postój na uzupełnienie energii. Po zakończeniu wyprawy Christof Weber, Head of Global Testing Mercedes-Benz Trucks, podkreślił: – Oba pojazdy testowe doskonale radziły sobie na trasie. Mamy za sobą prawie siedem tygodni ekscytujących doświadczeń i spotkań, podczas których mogliśmy zdobyć mnóstwo cennej wiedzy. Wyprawa na tak ogromną skalę wymaga skrupulatnego przygotowania i planowania, zwłaszcza pod kątem ładowania akumulatorów z publicznych punktów ładowania. Pomimo bardzo różnych doświadczeń z postojami na ładowanie, okazało się, że zastosowanie napędu akumulatorowo-elektrycznego w transporcie dalekobieżnym jest możliwe. 500-kilometrowy zasięg eActrosa 600 na jednym ładowaniu akumulatora był dla nas zawsze wiarygodnym parametrem planowania.

Szczegółowy raport z „Mercedes-Benz eActros 600 European Testing Tour 2024” producent przedstawi na wrześniowych targach IAA Transportation w Hanowerze.

przewoźnik nr 90

Wprowadzenie na rynek dalekobieżnej ciężarówki elektrycznej Mercedes-Benz to kolejny, naturalny krok na drodze, którą Daimler Truck konsekwentnie zmierza do transformacji transportu – tym razem międzynarodowego. Modele eActros 300 i 400 oraz eEonic 300 udowodniły już swoją użyteczność operacyjną podczas testów u wielu klientów, także polskich w zakresie transportu lokalnego, dystrybucji oraz usług komunalnych. Jednak dopiero eActros 600 pozwala myśleć o transporcie dalekobieżnym. Około 60 proc. takich zleceń wśród europejskich klientów Mercedes-Benz nie przekracza 500 km – co pozwala na efektywną pracę wyłącznie przy użyciu własnej infrastruktury w bazach oraz miejscach załadunku i rozładunku. W przypadku tras dłuższych dla uzyskania pełnej operacyjności pojazdów ciężarowych z napędem akumulatorowym konieczne jest korzystanie ze stacji publicznych – a zatem jak najszybszy rozwój sieci takich punktów. eActrosa 600 można obecnie ładować z mocą 400 kW, jednak w niedługiej perspektywie możliwe będzie ładowanie go w zakresie 20-80 proc. przy zastosowaniu ładowarek megawatowych (MCS), co skróci ten proces do zaledwie 30 min. Sieć 1700 takich punktów w całej Europie Daimler Truck współtworzy w ramach spółki joint venture z Volvo Group i TRATON Group.

eActros 600 - kompletne rozwiązanie

Imponujący zasięg to nie jedyna nowość w debiutującym modelu eActrosa. Wraz z nową 800-Voltową architekturą i elektryczną osią napędową oraz przewidywanym tempomatem ePPC i długowieczną baterią z 10-letnią gwarancją, klienci otrzymują całkowicie na nowo zaprojektowaną ciężarówkę. Futurystyczna kabina ProCabin z mniejszymi oporami powietrza, o nowoczesnej, prostej stylistyce z wyrazistymi liniami to wizualny wyróżnik eActrosa 600. Jednocześnie sam pojazd to nie wszystko. Głównym założeniem strategii Mercedes-Benz Trucks, jeśli chodzi o wykorzystanie samochodów z napędem akumulatorowym, jest dostarczenie operatorom flot kompletnego rozwiązania, które zmieni standardy komercyjnej opłacalności e-transportu. Aby tak się stało, ma ono obejmować zarówno samochody, jak i profesjonalne doradztwo, infrastrukturę oraz specjalistyczne usługi dla tego typu pojazdów.



W drodze
Jednym z etapów testu eActrosa 600 był odcinek prowadzący przez Polskę

Z nową energią

Na całej trasie ekipa testowa korzystała wyłącznie z publicznych stacji ładowania – tu na MOP Nowostawy pod Strykowem





Spedytor ma obowiązek informowania o limitach odpowiedzialności w prawie przewozowym!

LUTZ-ASSEKURANZ

Prawie codziennie zdarza się, że poszkodowani są niezadowoleni z odszkodowań opartych na limicie kilogramowym, które dominują na gruncie prawa transportowego. Nie jest to złe samo w sobie – ale staje się problematyczne, gdy okoliczność ta jest dla poszkodowanego zaskoczeniem, na przykład dlatego, że jest on nowicjuszem w branży lub konsumentem. W takiej sytuacji, bez zrozumienia problemu, owładnięci rozmaitymi negatywnymi emocjami czynią oni spedytorowi lub przewoźnikowi zarzuty, a niejedni z nich próbują potem powoływać się na „błędne do-

radztwo”, co ma rozszerzyć roszczenie odszkodowawcze – w końcu w dzisiejszych czasach na wszystko trzeba znaleźć winnego.

W dobitny sposób pokazała to sprawa z roku 2022, którą chcielibyśmy tutaj w skrócie przedstawić:

Z Austrii do RPA miały zostać wysłane dzieła sztuki wykonane z porcelany, pochodzącej z manufaktury Augarten. Zapytawszy o usługi zewnętrzne, jakie byłyby w tym przypadku potrzebne, spedytor zaproponował osobie zainteresowanej towarem (będącej jednocześnie zleceniodawcą) – konsumentowi, który był wyraźnie niedoświadczony – „transport po stałej stawce kosztów przewozu” w wysokości 1 500,00 EUR, na co potencjalny klient zgodził

się. Spedytor – który nie znał dokładnej wartości przesyłki – oprócz samego transportu musiał zadbać o opakowanie, odbiór towaru i załadunek.

Przedmioty te były przechowywane w dwóch kartonach z zabezpieczeniem drewnianym, pełniącym rolę ochrony krawędzi na dole i górze ze wzmocnieniem ukośnym. W zakresie transportu lotniczego spedytor korzystał z usług podwykonawcy. Kartony te dotarły na lotnisko w Johannesburgu bez drewnianego zabezpieczenia. Pracownicy przewoźnika lotniczego usunęli je podczas lotu w sposób, który trudno było ustalić. Ze względu na brak zabezpieczenia krawędzi, dzieła sztuki w jednym z kartonów uległy zniszczeniu. Waga uszkodzonych dzieł wynosiła około 30 kg.

W związku z tym, że zgodnie z obowiązującym lotniczym prawem przewozowym (w tym przypadku: Konwencją Montrealską) przysługujące poszkodowanemu roszczenie odszkodowawcze ograniczało się do 19 SDR/kg – co stanowi równowartość około 570,00 EUR – przyszło mu w końcu szukać możliwości rozszerzenia swojego roszczenia odszkodowawczego na drodze sądowej.

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

Jedynie na marginesie należy wspomnieć, że pozwany w celu obrony powoływał się tu m.in. na argument, że spedytor w przypadku umowy o tzw. „spedycję po kosztach stałych” odpowiada wyłącznie jako przewoźnik według prawa przewozowego, co jednak nie zostało uznane – odpowiedzialność ta odnosi się mianowicie tylko do usług, które spedytor świadczy w charakterze przewoźnika, a nie do usług typowych dla spedytora.

Sąd Najwyższy stwierdził

Spedytor miał świadomość, że przedmiotem przewozu mają być dzieła sztuki, co wskazywało, że towar ten jest wart wielokrotnie więcej niż maksymalne przysługujące odszkodowanie, które wynika z górnego limitu odpowiedzialności opartego na wadze przesyłki. Spedytor musiał być tego świadomy tym bardziej, że wyraźnie zaferował przewóz dzieł sztuki. Zarówno z uwagi na widoczny brak doświadczenia osoby zainteresowanej towarem, jak i z uwagi na przypuszczalną wartość przesyłki, spedytor ma obowiązek uprzedniego poinformowania takiej osoby o ograniczeniach odpowiedzialności i doradzenia jej, w jaki sposób można je zrekompensować. Spedytor powinien był również uświadomić potencjalnemu nabywcy (zwłaszcza w przypadku planowanego transportu lotniczego), że wartość dzieł sztuki ma znaczenie dla zakresu odpowiedzialności w razie powstania szkody i że wskazane jest jej podanie - w sensie deklaracji wartości przesyłki lub interesu w dostawie zgodnie z art. 22 ust. 3 Konwencji Montrealskiej.

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

Oczywiście nie można zagwarantować, że taka sprawa zostałaby rozstrzygnięta w dokładnie taki sam sposób przez polski sąd. Zaprezentowane zasady, na których oparty jest powyższy wyrok, a w szczególności stwierdzenie, że „naruszone obowiązki doradztwa spedytorskiego nie podlegają bezwzględnie obowiązującemu prawu przewozowemu, lecz ogólnemu prawu cywilnemu i prawu przedsiębiorstw” (które co do zasady kryje w sobie ryzyko nieograniczonej odpowiedzialności spedytora) znajdują jednak zasadniczo odzwierciedlenie w polskim porządku prawnym, a zatem są istotne także dla polskich spedytorów.

Oferuj ubezpieczenie towaru na czas transportu!

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

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

W zależności od wybranej formy ubezpieczenia, ochrona ubezpieczeniowa jest udzielana w oparciu o Ogól-

ne Austriackie Warunki Ubezpieczenia Cargo lub (opcjonalnie) o uznane międzynarodowe Instytutowe Klauzule Ładunkowe (ICC) w przypadku bardzo szczególnych ryzyk (wypadek środka transportu, pożar, trzęsienie ziemi, zawalenie się mostów/magazynów, katastrofa morska itp. – tzw. ograniczona ochrona ubezpieczeniowa) lub ogólnie (tzw. pełna ochrona), przy czym dla obu wariantów obowiązuje zasada, że nie mogą mieć zastosowania żadne wyłączenia ubezpieczeniowe.

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

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

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

Chińskie elektryki bez cła

Koncerny Geely, Chery i JAC planują budować fabryki w Afryce. Plan jest taki, żeby zdobyć w pierwszej kolejności afrykański rynek, a w drugiej kolejności wysłać samochody być może do Europy. Dziś na auta importowane z Chin obowiązują dodatkowe cła. Import z Afryki byłby sposobem na ominięcie tych danin, ale też na obniżenie kosztów produkcji.

Bungee w samochodzie

Nissan Qashqai odbył rekordowy skok na linie bungee, przy czym w jego kabinie znajdował się człowiek. Zestaw kierowca plus samochód został zrzucony z rekordowej wysokości. Ważące 1600 kilogramów auto zostało zepchnięte z wysokości 65 metrów. Wydarzenie miało miejsce w Paryżu. Przy próbie asystowali członkowie komisji rekordów Guinnessa i zatwierdzili rekord.

Volkswagen zamyka

Po raz pierwszy w historii Volkswagen będzie zmuszony zamknąć fabryki we własnym kraju. Pojawiły się głosy, że jedna fabryka podzespołów i jedna samochodów są zbyt przestarzałe. Zamknięte mogą być zakłady w Dolnej Saksonii i w Dreźnie. Volkswagen prowadzi już plan optymalizacji kosztów, ponieważ nie jest w dobrej kondycji. W ciągu 5 lat stracił prawie jedną trzecią swojej giełdowej wartości.



Używany Defender znacznie droższy od nowego

Klasyczny Land Rover Defender sprzed lat nie jest już produkowany. Bezkompromisowa maszyna ustąpiła miejsca nowemu modelowi, który przypomina bardziej model Discovery. Mimo to można kupić „nową” brytyjską terenówkę. Fabryczny zakład zajmujący się klasykami Jaguara i Land Rovera odnawia Defendery z lat 2012-2016. Samochody są zmodernizowane i w stanie całkowicie takim jak z fabryki. Auta wyposażono w silniki V8, a cena każdego egzemplarza to około 1 miliona złotych.

Jazda bez trzymanki

Po niektórych fragmentach polskich autostrad można jeździć nie trzymając kierownicy. Opracowany przez Forda system BlueCruise jest pierwszym takim rozwiązaniem zatwierdzonym przez Unię Europejską. To rodzaj adaptacyjnego tempomatu, który pozwala przez długi czas jechać samochodem bez trzymania rąk na kierownicy. System znajduje się między innymi na pokładzie elektrycznego Mustanga; prowadzi samochód, ale czuwa, czy nadal patrzymy na drogę. Jeśli odwrócimy wzrok, upomni kierowcę.



Podrobione mandaty z Pomorza

Część mandatów z fotoradarów wysłanych z Pomorza została sfalszowana. Pewien policjant, korzystając z nielegalnego dostępu do bazy CEPiK, wysłał wybranym kierowcom sfalszowane mandaty, podając swój numer konta. Sprawa wyszła na jaw i sprawca trafił do aresztu. Warto jednak sprawdzać, skąd pochodzi mandat przysłany z tamtego rejonu.

Patrol żyje

Chociaż duża terenówka Nissana nie jest oferowana w Europie, to nadal jest produkowana. Japończycy zaprezentowali kolejną odsłonę Patrola. Samochód nie ma już silnika V8, tylko V6 w dwóch wersjach. Nadal jest ogromny i posiada ramę. To bardziej limuzyna z napędem 4x4 niż typowa terenówka. Sprzedawana będzie między innymi w USA, Australii i na Półwyspie Arabskim. W tym ostatnim rejonie Patrol jest bardzo popularnym samochodem.



Najmocniejszy manual w historii

Hennessey, czyli amerykański bezkompromisowy zakład tuningowy, zaprezentował najmocniejszy na świecie seryjny samochód z manualną skrzynią biegów. Venom F5-M ma 1840 koni mechanicznych. Przeważnie tego typu maszyny mają automaty, ponieważ tylko takie skrzynie pozwalają użytkownikowi samochód bez ryzyka awarii. W Venomie dało się zastosować manual, ponieważ auto na początku rusza z niepełną mocą.



Zmiennicy Volvo: EX90 oraz XC90



Elektryki się nie sprzedają, więc w najnowszym modelu szwedzka marka obstawia napęd spalinowy i elektryczny.

Kacper Jeneralski

Jeszcze nie tak dawno Volvo odgrażało się, że w 2030 roku zrezygnuje z produkcji samochodów spalinowych. W obliczu umiarkowanego popytu na samochody elektryczne marka zmienia plany. Z tego powodu niemal jednocześnie pojawiły się dwa flagowe SUV-y szwedzkiego producenta: elektryczne EX90 oraz spalinowe XC90.

Klasyka w wersji plug-in

Rezygnacja z prawdopodobnie najbardziej rozpoznawalnego modelu ostatnich dekad byłaby strzałem w kolano. Samochód jest z nami od 2002 roku, kiedy to debiutowała jego pierwsza generacja. Przez ponad dwie dekady sporo się zmieniło na rynku samochodów, ale XC90 nie przechodziło rewolucji, tylko ewolucję. Ewolucję w naj-

lepszym tego słowa znaczeniu. Dziś widząc nowy model nie mamy wątpliwości, co to za samochód.

Szwedzi najbardziej chcieliby sprzedawać klientom wersję plug-in, która potrafi pokonać do 70 kilometrów na samym prądzie. Według Szwedów i ich badań takie napędy powodują, że użytkownicy robią połowę rocznych przebiegów na prądzie. To optymistyczne założenie. W ofercie będą też miękkie hybrydy, czyli takie, które stwarzają pozory ekologii. Miękkie hybrydy będą sprzedawane w dwóch wariantach mocy – 250 oraz 300 koni mechanicznych. Hybryda plug-in jest najmocniejszą wersją. Silnik spalinowy o pojemności 2,0 litra wytwarza 310 koni. Elektryczny motor dodaje 145 koni. W tym przypadku moc systemowa ma się sumować, co powoduje, że Volvo XC90 będzie dysponowało mocą 455 koni mechanicznych.

W środku znajdują się materiały z recyklingu. Wykończenie wnętrza

jest charakterystyczne dla tego auta – można poczuć się jak w domu. Wielki tablet pośrodku konsoli centralnej obsługiwany jest przez system Android Automotive OS nowej generacji. Główną jego cechą ma być prostota. Jak pokazują badania, zawile dotykowe menu znacznie pogarsza bezpieczeństwo, ponieważ skupia zbyt wiele uwagi kierowcy. Dlatego prostsza obsługa ma być nie tylko wygodna, ale i bezpieczniejsza.

Volvo zawsze kojarzyło się z dbałością o bezpieczeństwo. XC90 ma w swojej strukturze nadwozia coś co można nazwać klatką bezpieczeństwa. Elektroniczne systemy wykrywają, czy jesteśmy na swoim pasie, czy nie jedziemy na czołówkę. Nie tylko alarmują w razie wykrycia zagrożenia, ale też mogą przejąć kontrolę nad kierownicą i hamulcami. Wszystko po to, żeby uniknąć zderzenia lub wyhamować przed przeszkodą w razie potrzeby.



Zawieszenie może być adaptacyjne lub pneumatyczne. W tej drugiej wersji wysokość samochodu może być regulowana w zakresie 60 mm. Samochód może skanować podłogę 500 raz na sekundę, aby dostosować pracę zawieszenia do nawierzchni drogi. W ten sposób dba o dobre prowadzenie oraz komfort. Komfort to też cisza w kabinie, a ta ma być zapewniona dzięki nowym materiałom wygłuszeniowym. Ceny XC90 zaczynają się od 339 900 zł. Hybryda plug-in to wydatek przynajmniej 389 900 zł.

Niektórzy mówią, że to XC90 trzeciej generacji, ale w rzeczywistości to gruntowna modernizacja poprzedniego modelu. Niepewność panująca na rynku zrobiła (pod wieloma względami) dobrze modelowi XC90. Dlaczego? W myśl zasady „lepsze jest wrogiem dobrego” samochód nie został poddany rewolucyjnym zmianom.

W przypadku wielu aut taka taktyka jest najlepsza. Dziś spalinowy SUV wydaje się sposobem na przeczekanie i sprawdzenie czy elek-





tryczna rewolucja stanie się faktem. Kto wie, może w 2035 roku motoryzacja będzie wyglądała zupełnie inaczej niż nam się dziś wydaje?

EX90 – plan „A”

Jeśli jednak w 2035 roku rzeczywiście przestaniemy kupować spalinowe samochody, to EX90 przygotowuje nas na te czasy. Z wyglądu bardzo mocno przypomina spalinowego flagowca Volvo. Ma natomiast zupełnie inne wykończenie nadwozia. Aerodynamika w przypadku samochodów na prąd jest kluczowa. Dlatego nie ma tu żadnych zbędnych detali. Nie ma typowego grilla, a wlot powietrza w zderzaku jest otwierany tylko w szczególnych momentach.

EX90 może ważyć nawet 2700 kg. To dużo, ale nie tak dużo jak na elektrycznego SUV-a takich rozmiarów. Bateria stanowi dużą część masy, ale jest też spora, jej pojemność wynosi 111 kWh i co ważne można ją ładować dużym prądem. Przy odpowiednich warunkach, czyli odpowiednim stop-

niu rozładowania i temperaturze akumulator może przyjmować nawet 250 KW. To sporo, ale dzięki temu będzie można ponoć naładować akumulator do pełna w 40 minut, oczywiście przy użyciu odpowiedniej ładowarki.

Moc auta jest zależna od wersji jaką wybierze klient. Może to być 408 koni lub 517 koni. W tej mocniejszej wersji samochód pokazuje pierwszą setkę po 4,9 sekundy od startu i to mimo wspomnianej masy.

Prędkość maksymalna ograniczona jest do 180 km/h. Samochód mógłby jechać znacznie szybciej przy takiej mocy. Ogranicznik prędkości ustawiono na wartości 180 km/h ze względu na zasięg. Chociaż też pewnie z uwagi na zdrowy rozsądek. Maksymalnie według producenta autem można pokonać na jednym ładowaniu 614 km. W przyszłości będzie też dostępna wersja z mniejszą baterią. Na razie nie podano szczegółów, ale taki samochód będzie zapewne tańszy od wersji premierowych. Ceny wersji z baterią 111 kWh mają zaczynać się od 399 900 zł.

CONNECTA 24

Największe w Europie logistyczne wydarzenie networkingowe

10-11 Październik 2024
Madryt, Hiszpania

Unikalny event, który zapewni Ci **pozyskanie nowych europejskich partnerów biznesowych**

- ▶ DLA PRZEWOŹNIKÓW
- ▶ DLA SPEDYCJI
- ▶ DLA ZAŁADOWCÓW



ZAREJESTRUJ SIĘ





NAŁADOWANY NA ZMIANY.

W pełni elektryczny, oszczędny i niezwykle wytrzymały.
eActros 600 nowy wymiar transportu długodystansowego
od Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

