



Transport & LOGISTIKA

eTransport.si

Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

JANUAR-FEBRUAR 2019
LETNIK 19 • ŠTEVILKA 1-2

CENA
2,90 EUR

**TRG
GOSPODARSKIH
VOZIL V LETU
2018**

KDO JE PRODAL NAJVEČ?



**REPORTAŽA
Czechbus**



VW e-Crafter



Novosti v letu 2019



Usposabljanje voznikov



Kombinirana poraba goriva: 7,8-9,6 l/100 km. Kombinirani izpust CO₂: 205-262 g/km. Emisijska stopnja: EU6. Emisija dušikovih oksidov (NOx): 0,0905-0,1007. Emisija trdnih delcev: 0,00097-0,00202. Št. trdnih delcev: $9,79 \times 10^6$ - $2,14 \times 10^{10}$. Ozonski dioksid (O₃) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čemurno povišanji koncentraciji prahu in ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Naročnik: Autocommerce, d.o.o.

Zakaj je novi Sprinter najboljši Sprinter vseh časov?

Ker navdušuje z izjemnimi varnostnimi sistemi, protikorozijsko zaščito celotne karoserije, klimo serijsko, večjo nosilnostjo in boljšim izkoristkom tovornega prostora.

Sprinter FURGON
že za **19.900 EUR + DDV**

S SPREDNJIM POGONOM

Bogata dodatna oprema brez doplačila:

- avdiosistem MB,
- zunanji ogledali ogrevani in električno nastavljivi,
- polavtomatska klimatska naprava TEMPMATIC,
- dvojni sovoznikov sedež,
- komfortni voznikov sedež,
- zvočni signal za vzvratno vožnjo,
- nosilec za rezervno kolo pod koncem okvirja,
- rezervno kolo in dvigalka.

Ponudba velja za vozilo Sprinter 311 CDI Furgon.
Ponudba velja do odprodaje zaloge. Slike so simbolične.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.



- **Izdajatelj**
Tehnis d.o.o., Ljubljana
- **Glavni in odgovorni urednik**
Matej Jurgele
- **Sodelavci**
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič,
Josip Orbanič, dr. Bojan
Bešković, Janez Kukovica,
Boštjan Saje, Goran Kekič,
mag. Nina Kristarič Matjaš
- **Naslov uredništva**
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
faks: 01 439 36 10
e-pošta: transport@tehnis.si
- **Tajništvo**
Tanja Kokot
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si
- **Marketing in oglasno trženje**
Alenka Sočič
gsm: 041 598 314
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: alenka.socic@tehnis.si
- **Oblikovanje in
grafična priprava**
Studio Tehnis d.o.o.,
Katja Podržaj
- **Tisk**
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana
- **Distribucija**
Delo prodaja, d.d. in
Pošta Slovenije

Revija Transport izhaja
enkrat mesečno.
Letno izide 10 števk.

Cena posameznega izvoda je
2,90€.

Letna naročnina znaša **28,00€.**

Poštšina in DDV sta vključena v
ceno.

ISSN 1580 - 4488.

Revija šteje med grafične izdelke,
za katere se plačuje 9,5-odstotni
davek na dodano vrednost.

TEHNIS
MEDIA
GROUP

TISKANO V
SLOVENIJI

Copyright © Revija Transport

Kakršna koli reprodukcija in
posredovanje edicije ali njenih
posameznih delov sta dovoljena
le s pisnim soglasjem izdajatelja.

Fotografija na naslovnici:
Arhiv proizvajalcev

Leto sprememb

Kot novi glavni in odgovorni urednik revije imam
čast in priložnost, da skupaj z vami bralci, vrhun-
sko ekipo in zvestimi oglaševalci še naprej ust-
varjamo dobre in kakovostne vsebine.

Letošnjo uvodno številko začnemo s podrob-
nejšo statistiko prodaje gospodarskih vozil,
dostavnikov in avtobusov, ki bo marsikoga
presenetila. Trg se je namreč v primerjavi z let-
om 2017 povečal za 12,6 odstotka, s čimer se
je število novo registriranih gospodarskih vozil
povzpelo na rekordnih 2755. Zamenjal pa se je tudi vrstni red na vrhu lestvice.

Eden izmed večjih dogodkov v mesecu januarju je bila premierna predstavitev
novega Actrosa na slovenskih tleh, ki v svet težkih gospodarskih vozil prinaša kar
nekaj novosti. Med njimi sta zagotovo najbolj revolucionarni zamenjava običajnih
ogledal s kamerami in zasloni ter popolna digitalizacija armaturne plošče. Pri Mer-
cedesu so se za ta korak odločili prvi in verjamem, da bodo temu trendu sledili tudi
drugi proizvajalci.

S podobno vneto, kot raste prodaja novih gospodarskih vozil, se razvija tudi po-
nudba električno gnanih gospodarskih vozil. Vse več mest zapira mestna središča
dizelskim vozilom, dostava postaja vse kompleksnejši proces, zato bomo na cestah
v prihodnje pričali vse pogostejši uporabi električnih vozil. Enega izmed teh smo pre-
izkusili tudi v našem uredništvu. Na slovenske ceste je namreč zapeljal popolnoma
električni Volkswagen e-Crafter. A da bo njihova uporaba resnično množična, bodo
morale pristojne institucije načrtovati jasno pot razvoja, okrepiti se bo morala tudi pol-
nilna infrastruktura.

Med pomembnejše novosti letošnjega leta se uvršča tudi obvezna namestitvev
pametnih tahografov, v vsa po 15. juniju na novo registrirana tovorna vozila v EU.
To je vsekakor pomemben korak k bolj transparentnemu opravljanju prevoznih
storitev, odpravljanju nelojalne konkurence in večji varnosti v prometu. Kontrolnim
organom bo s pomočjo tehnologije DRSC omogočen prenos podatkov iz tahografa
na daljavo, s čimer bodo lahko preverili zapisane podatke in ob ugotovitvi kršitev
tudi primerno ukrepali.

Pa srečno, kjerkoli že ste – na poti, v službi ali doma.

Matej Jurgele

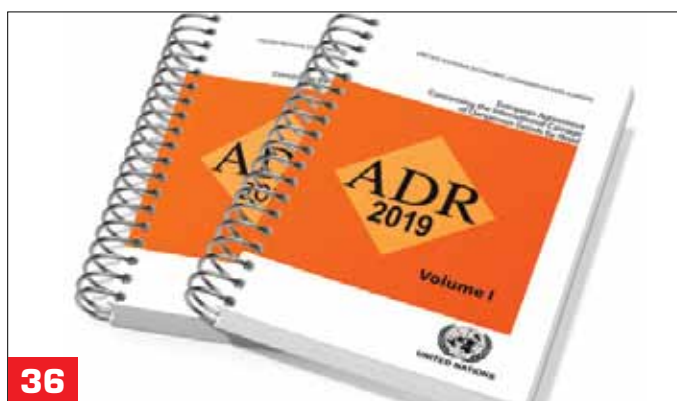




24

Vsebina

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 16** Prodaja gospodarskih vozil v letu 2018
- 22** Intervju: Claus Wallensteinom, MAN
- 24** Iveco: Načrtovan za garaška dela
- 32** Novosti v transportu 2019
- 35** Predstavitev: VW e-Crafter
- 36** Spremembe ADR 2019
- 38** Zadržanje in pobot plače
- 40** Dostavniki
- 42** Svet prikolic
- 44** MAN: Še vedno vsak dan na »furi«
- 50** Redno usposabljanje voznikov
- 54** Reportaža Czechbus: Iz Prage z ljubeznijo
- 58** Reli Dakar: Kamaz ostaja na vrhu
- 60** OZS: Dolgotrajne čakalne dobe so – nehumane
- 62** Pharma certifikat – strošek ali investicija?
- 64** Transport z bolj čistim gorivom
- 66** Intervju: Igor Žula, SLZ
- 68** Obeti transportno-logistične panoge v letu 2019
- 70** Logistične novice
- 73** Servisne informacije
- 74** Križanka



36



58



66



STROKOVNJAKI ZA PNEVMATIKE

vzdržljive in kvalitetne tovarne pnevmatike

NOVO



LINGLONG TIRE

Nova **pogonska** pnevmatika za tovarna vozila. Na voljo v dimenziji **315/80 R22,5**. Izdelana na Tajskem.

- majhna poraba goriva
- za vse relacije
- izjemno tiha pnevmatika

**315/80 R22,5 154/150M
LINGLONG ETD100**

POKLIČITE 01 759 15 04

Pnevmatike znamke **LINGLONG** lahko kupite direktno pri uvozniku in distributerju:

FAMM Commerce, d. o. o., Obrtna cona Logatec 10A, 1370 Logatec,

T: **01 759 15 04**;

E: spletnaprodaja@fammco.si;

www.fammco.si



SETRA

Najlepše manekenke se vozijo s Setro

Avtobusno podjetje Savac, ki že več kot 20 let prevaža tekmovalke za izbor Miss Francije, je letošnjih 30 kandidat, ki se potegujejo za laskavi naziv Miss Francije na potovanjih po Franciji prevažalo v razkošju turističnega avtobusa Setra S 516 HDH serije Top-Class. Avtobus se ponaša s panoramsko zastekljeno streho in »lounge« sedežnim predelom. Opremljen je tudi s številnimi asistenčnimi in varnostnimi sistemi. Med vsemi tekmovalkami je najbolj navdušila 24-letna Vaimalama Chaves s Tahitija, ki lahko sedaj ponosno nosi tiaro Miss France 2019.



PORSCHE

Če bi Porsche izdeloval tovornjake ...

Koncept Porschejevega vlačilca si je zamislil oblikovalec Alex Baldini Imnadze, in sicer je inspiracijo dobil po konceptnem Porschejevem modelu GT Vision 907/917, ki je bil pred dvema letoma zasnovan in predstavljen za videoigro Grand Turismo. Porsche GT Vision Truck je odet v identično barvo kot model 917, ima podobno mehurčkasto kabino in velik zračni difuzor na zadku, na hrbtni strani kabine pa se bohoti velik logotip podjetja. Skupaj s prikolico ima 12 koles, ki zagotavljajo dober oprijem s podlago in poskrbijo za varen prevoz dragocenega tovora. Ali bo ideja kdaj padla na plodna tla, bo seveda pokazal čas. In če bo, si seveda želimo z njim odpeljati kakšen krog ali dva.

MERCEDES-BENZ

Slovenska premiera novega Actrosa



Podjetje Autocommerce je na slavnostnem dogodku, kjer ni manjkalo presenečenj in atraktivnih točk nastopajočih, slovenski javnosti predstavilo novi model Actrosa. In to kar pet mesecev, preden bo ta zapeljal na svetovne ceste. Novi Actros se lahko pohvali z do pet odstotkov nižjo porabo kot njegov predhodnik, skozi celotno hitrostno območje lahko vozi delno avtonomno, je bolj interaktivno povezan, poleg tega ima namesto vzratnih ogledal kombiniran sistem kamer in zaslonov. Ima tudi sistem za nadzor mrtvega kota, ki zaznava tako ovire, ob katere bi lahko ob zavijanju trčili, kot tudi kolesarje in pešce. Odsotnost ogledal poskrbi za boljši pregled naprej, medtem ko kamere izboljšajo vzratni vidni kot. Druga zunanja optična sprememba so prednji žarometi. Ti so sedaj na vrhu obdani s svetlobno linijo in serijskimi dnevnimi lučmi LED. Še največ sprememb je doživela nova armaturna plošča, ki je sedaj popolnoma digitalizirana. Novi Active Drive Assist omogoča pri vseh hitrostih delno avtonomno vožnjo, namenjen pa je predvsem uporabi na ravnih cestah in avtocestah ter v situacijah Stop & Go. Vgrajeni sistem Active Brake Assist nosi oznako pete generacije (ABA 5). Na avtocestah naj



bi novi Actros v primerjavi s svojim predhodnikom privarčeval do tri odstotke, med vožnjo po lokalnih cestah do pet odstotkov goriva. Mercedes-Benz Uptime omogoča pregled in nadzor nad podatki vozila v realnem času, s čimer je možno predčasno odkriti nastanek okvar in predvideti servisne intervale. Prvi »slovenski« Actrosi naj bi po naših in seveda tujih cestah zapeljali v mesecu juniju, kar nekaj vozil pa je tudi že naročenih. Kot pravijo predstavniki podjetja Autocommerce, naj bi letos nove lastnike dobilo približno 250 Actrosov, v primerjavi s predhodnim modelom pa bo novi Actros dražji za okoli 2.300 evrov.

IZGUBLJATE ČAS IN DENAR?



TRACKNAV
REŠITEV ..

TRACKNAV
ADVANCED FLEETMANAGEMENT SYSTEM

- ✓ INOVATIVNO UPRAVLJANJE TRANSPORTNIH NALOGOV
- ✓ PREDVIDEVANJE IN EVIDENTIRANJE DELOVNEGA ČASA
- ✓ PODATKI TAHOGRAFA V REALNEM ČASU
- ✓ ONLINE NADZOR GORIVA
- ✓ ONLINE NADZOR TEMPERATURE
- ✓ UPRAVLJANJE PRIKOLIC / KONTEJNERJEV

WWW.TRACKNAV.EU



LX track d.o.o. & NAVTEH d.o.o. | Tkalska ulica 10 | SI - 3000 CELJE | T. +386 3 425 76 77 | info@lxtrack.si



DAF

Prvi popolnoma električni tovornjak v uporabi

DAF je dostavil svoj prvi popolnoma električni tovornjak v nizozemsko verigo supermarketov Jumbo. Gre za tovornjak DAF CF Electric, ki je bil razvit v sodelovanju podjetij DAF in VDL. Dostava popolnoma električnega komercialnega vozila DAF zaznamuje začetek serije dolgoročnih terenskih testov z uporabo popolnoma električnih tovornjakov. DAF CF Electric je vlačilec 4x2, razvit za cestni prevoz, do 37 ton skupne mase, za katerega so standardne enoosne ali dvoosne prikolice. Središče tega tovornjaka je VDL-jeva tehnologija E-Power, inteligentni električni pogon z 210 kW motorjem, ki ga napaja litij-ionski akumulator s kapaciteto 170 kWh. CF Electric lahko z enim polnjenjem prevozi približno 100 kilometrov, zaradi česar je primeren za mestno distribucijo. Polna polnitev baterije traja le 1,5 ure, hitro polnjenje pa je končano v 30 minutah. Cilj podjetja Jumbo je, da z električnimi vozili pokrijejo dostavo v 45 odstotkov svojih trgovin. Do leta 2020 želijo zmanjšati emisije CO2 njihovega voznega parka za 50 odstotkov v primerjavi z letom 2008.

SCANIA

Zaključek prijav na Scania Driver Competitions

Scania Slovenija vabi, da se prijavite na tekmovanje za voznike in preizkusite svoje sposobnosti vožnje na regionalnem natečaju. Za udeležence ni starostne omejitve, natečaj je odprt za vse, ki imajo slovensko državljanstvo in veljavno vozniško dovoljenje C/E. Glavna nagrada je več kot privlačna: po željah zmagovalca je konfiguriran Scania tovornjak v vrednosti 100.000 evrov. Prvi korak k prijavi je izpolnitev spletnega obrazca, po katerem kandidati pristopijo k teoretičnemu testu. Prijave na test se zaprejo že 15. februarja 2019! Registracija, test in več informacij o tekmovanju za voznike Scania Driver Competitions je na voljo na njihovi spletni strani.

**SCANIA
TEKMOVANJE
ZA VOZNIKE**

**VOZI.
VARNO.
TRAJNOSTNO.
ZA ZMAGO.**



Vse za tovarne delavnice.

**Zapeljite
vaš posel
na višji nivo.**

PRODUKT 
AVTOSERVISNA OPREMA

T 01/52 00 450

E info@produkt.si

Mehanična in vulkanizerska oprema,
tahografi, oprema za tehnične
preglede, od osnovne ideje,
do realizacije projekta ... že 30 let.

www.produkt.si



RENAULT TRUCKS

Novi motorji

Modela Renault Trucks serije T in T High 2019 sta sedaj opremljena z novimi motorji DTI 11 in DTI 13 Euro 6 Step D z novo generacijo obdelave izpušnih plinov. Motorji so izdelani iz novih materialov, z vgrajenim senzorjem kakovosti AdBlue, medtem ko so sedmi injektor odstranili. Motorji so v skladu z uredbo, ki bo začela veljati 1. septembra 2019. Renault Trucks T 2019 je opremljen z novo generacijo Optivision sistema. Prediktivni regulator hitrosti uporablja topografsko cest za optimizacijo prestavljanja, podatke pa shranjuje neposredno v sistem vozila, s čimer zagotavlja natančnost podatkov tudi ob izgubi GPS-signalov (na primer v predoru). Eco Cruise Control ponuja nove nastavitve, ki zagotavljajo nižjo porabo goriva. Kombinacija teh izboljšav in nove opreme strankam omogoča, da dosežejo 3-odstotno zmanjšanje porabe goriva v primerjavi s prejšnjo generacijo.

IVECO/SCANIA

Konzorcij za širitev LNG

Konzorcij podjetij Iveco, Scania, Shell, DISA in Nordsol napoveduje nadaljnjo širitev polnilne mreže utekočinjenega zemeljskega plina LNG v Evropi in nov obrat za proizvodnjo BioLNG na Nizozemskem. Od zahoda Španije pa vse do vzhodnega dela Poljske je bila napovedana izgradnja 39 novih polnilnih postaj LNG, ki bo zagotovila še boljšo pokritost obstoječe infrastrukture. Pri novo nastalih polnilnih postajah, največja razdalja med dvema polnilnicama, ne bo znašala več kot 400 km. Vsak član konzorcija ima svoj obseg delovanja. Iveco in Scania sodelujeta tako, da izdelujeta vozila s pogonom na LNG in zagotavljata ugodne pogoje financiranja za nakup vozil na utekočinjeni zemeljski plin. Shell se bo osredotočil na infrastrukturo, Nordsol pa bo proizvajal BioLNG. Poudarjajo, da je to eden od načinov za doseganje cilja zmanjšanja emisij CO₂, saj je BioLNG CO₂ nevtralen z zelo majhno količino NOX in trdnih delcev. Poleg tega je LNG tudi gorivo cenejše, v Nemčiji pa je napovedana odprava cestnin za vozila z utekočinjenim zemeljskim plinom.



Popravek

Na koledarju za leto 2019, ki smo ga priložili decembrski številki revije Transport & Logistika, nam jo je zagodel tiskarski škrat. In sicer poteka sejem Avto in vzdrževanje, Moto boom, Gospodarska vozila in Logistika 2019 od 9. do 12. maja 2019 in ne od 9. do 15. maja, kot smo zapisali. Za nastalo napako se opravičujemo.



Pooblaščen serviser Mercedes-Benz



Mercedes-Benz

AVTOMEHANIKA Cotman Igor s.p.

Godič 86,
1242 Strahovica
Tel +386 (0)1 83 25 021
Mob +386 (0)41 625 762
avtomehanika.cotman@siol.net



DAF

LF znova osvojil naziv Fleet Truck of the Year

Podjetje DAF Trucks je že drugo leto zapored osvojilo britanski naslov „Fleet Truck of the Year“ za distribucijski tovornjak DAF LF. To je bilo že petič, da je DAF lani prejel najvišje priznanje v svoji kategoriji, na evropskem trgu. Kljub ostri konkurenci je DAF LF zmagoslavno odšel s tekmovanja zaradi svoje vsestranskosti, zanesljivosti in odlične servisne podpore, ter podpore za upravljalce vozniških parkov. Vsestranskost tovornjaka DAF LF se še posebej izkaže v urbanih okoljih, medtem ko je njegova prostorna kabina prefinjeno doživetje za voznika v vsakem trenutku ne glede na to, kje se nahaja. Močna servisna podpora DAF-a, skupaj z zanesljivostjo in nizkimi obratovalnimi stroški, združuje vse skupaj v neverjeten paket.



VOLKSWAGEN

Zdrav voznik v zdravem vozilu

Koliko voznikov si na začetku novega leta postavi zaobljubo in se odloči začeti telovaditi? Približno enako število se jih zaobljubi odpove po nekaj dneh ali tednih. V Volkswagenu trdijo, da bi moral voznik dostavnega vozila dvakrat tedensko telovaditi in samo eden od desetih priznava, da ima urejeno zdravo prehrano in telesno vadbo. Delovni dan voznika je namreč precej težak, sedenje med delovnim časom pa upočasni presnovo, kar se odraža na ravni krvnega sladkorja, krvnega tlaka, kopičenju maščob ter slabljenju mišic in kosti. Volkswagen ponuja zanimivo in enostavno rešitev, mobilni fitnes v Transporterju. Volkswagen je s tem prikazal, kako se lahko delovno vozilo spremeni v mobilno fitnes postajo z vso potrebno opremo. Možnosti vaj, ki jih lahko izvajate, pa so skoraj neizčrpane. S tem zanimivim vozilom želijo voznike spodbuditi k vadbi v novem letu, kadar imajo 5 minut prostega časa, čeprav njihovo vozilo ni predelano v potujoč fitnes center.



VAŠ DOBAVITELJ HIDRAVLIČNIH KOMPONENT ZA TOVORNA VOZILA

MF-CT d.o.o., Babinska cesta 6, 9240 Ljutomer, T: 051 486 870 - Cene, T: 051 337 395 - Samo, www.mf-ct.com

SETI HIDRAVLIK:



HLADILNIKI OLJA:



POGONI CISTERN IN POMIČNIH PODOV:



HYDRE 2010 IN 2020

KOMPRESORJI:



CILINDRI - ČRPALKE - ODGONI - VENTILI

HYVA

asahydraulik.com

Blackmer

GHH RAND

RENAULT TRUCKS

Master za prevoz bolida F1

Renault je eden izmed redkih svetovnih proizvajalcev vozil, ki ponuja vozila v vseh segmentih, od najmanjših, kot je Twingo, do tovornjaka Renault Trucks T skupne mase 40 ton. Da bi vse ostalo pod isto streho, za prevoz dirkalnih avtomobilov in razstavnih eksponatov od dirke do dirke, od razstave do razstave, Renault uporablja prevozna sredstva lastne znamke, ki so posebej prilagojena takšnim prevozom. Tako pripravljena vozila se uporabljajo skoraj vsak dan, saj letno opravijo okoli 200 prevozov na različne dogodke po evropski celinii. Prevoz z vozili lastne znamke postane enostavnejši, lažji in bolj ekonomičen. Tako so pri Renaultu za prevoz novega bolida F1 posebej prilagodili Masterja, ki ga poganja 2,3-litrski twin-turbo dCi motor s 170 KM. Master ima za kabino po meri izdelano ohišje za prevoz bolida F1 z dvizžno ploščadjo, ki deluje preko daljinskega upravljalnika. Nosilnost vozila znaša 844 kg, kar je dovolj za prevoz razstavnih eksponatov Formule 1, saj so ti brez motorja in menjalnika, tako da njihova masa ne presega 350 kg.



VOLVO TRUCKS

Kamera in zaslon namesto ogledal

Našli smo zanimive novice o prihodnosti tovornjakov Volvo. Zvezno združenje za avtomobilsko varnost (FMCSA) je objavilo novost o tem, da naj bi se v prihodnosti obetala uvedba sistemov kamer namesto ogledal. Na fotografiji lahko vidite testiranje novega tovornjaka Volvo, pri katerem na zunanji strani kabine ni nameščenega nobenega ogledala. Le na notranji strani stebrička se nahaja digitalni zaslon, ki prikazuje vzratni pogled preko vgrajene kamere. Vendar se novosti tu še ne zaključijo. Če dobro pogledate na fotografijo, lahko vidite tudi popolnoma novo, digitalno Volvo armaturno ploščo! Volvo se že ukvarja z novo generacijo tovornjakov, začevši z modelom FM. Pričakujemo, da bo naslednji FM predstavljen še letos. Kasneje pa bo na voljo posodobitev modela FH, ki naj bi na trg prišla leta 2020. Digitalna armaturna plošča bi lahko bila del prihodnjih novic, v prihodnjih številkah revije.



V mojem svetu je važna ekonomičnost. In moj Profi Liner znamke Krone.

KRONE Profi Liner je tako premišljen in izpopolnjen, da je predhodnik cele generacije KRONE polprikolice s ponjavo. Je vzor KRONE polprikolice s ponjavo. Do najmanjših detajlov je opremljen s serijskimi deli visoke kakovosti, je robusten, zanesljiv, praktičen in v prvi vrsti izjemno učinkovit. To so lastnosti, ki ga naredijo za osnovni model za vse ostale KRONE polprikolice s ponjavo s katerimi boste sigurno privarčevali.

www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

TCI Trading d.o.o., Stegne 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 041/384-555, 01/511-32-40, E-mail: info@tci-trading.si, www.tci-trading.si

KÖGEL

Za vse, ki vedo, kaj si želijo...

Strast do
gospodarskih vozil
že od leta 1934



... Kögel Cargo

- ✓ Opcijsko z opremo in certifikati za prevoz po železnici (rail), za prevoz pločvine (coil), papirja (joloda), pnevmatik in pijač.
- ✓ Tudi z nadgradnjo FlexiUse
- ✓ Raznolika individualna oprema



Vaš Kögel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.
Jurčkova cesta 234
1000 Ljubljana, Slovenija
E-mail: matej.valenci@petrans.si
GSM: 051 608 744
E-mail: tomaz.rajk@petrans.si
GSM: 041 338 900
www.petrans.si



www.koegel.com

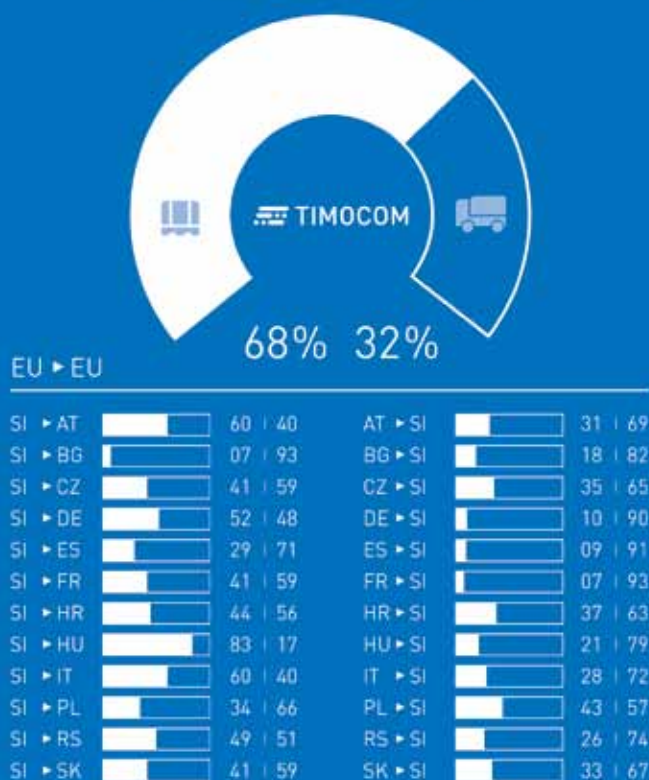


MAN

TGX s svetlobnimi rešitvami

Pri Helli so tovornjak MAN TGX opremili z žarometi, delovnimi luči in pomožnimi svetili ter z opozorilnimi lučmi in dodatki. Z njim bodo v letu 2019 obiskovali različne sejme. Voznikova kabina je rumene barve, ki je prepoznavna barva blagovne znamke Hella, modri odtenki pa označujejo nameščene posamezne žaromete. Vrhunec so LED-svetila iz serije Shapeline, ki dajejo tovornjaku edinstven videz. Z modularno serijo žarnic je možno sestaviti različne oblike. Za ta namen sta na voljo dve različici – Tech in Style. Osvetlitev tovornjaka je v celoti izvedena z različico Style. Na zadnji strani se nahajajo žarometi luči, vzvratne luči in zadnje meglenke. V ta namen je nameščenih skupno šest modulov. Poleg Shapelinea so za dopolnitev modela uporabili tudi druge Hella izdelke.

Transportni barometer



Tovor in tovarna vozila v %
Podatki od 20.11.2018 do 19.12.2018
Powered by TIMOCOM



VOLVO

Vlagajo v brezžično električno polnjenje

Volvo Group Venture Capital AB, hčerinska družba skupine Volvo Group, je napovedala naložbo v vodilno podjetje na področju brezžičnega polnjenja električnih vozil, Momentum Dynamics Inc. »Visoka zmogljivost polnjenja do 300 kW za tovornjake, avtobuse, gradbeno opremo, industrijske in pomorske aplikacije bo dodatno podprla prehod k elektrifikaciji vozil,« je dejal Per Adamsson, podpredsednik skupine Volvo Group Venture Capital. Brezžično električno polnjenje omogoča vsakemu tipu vozila, da se samodejno in brez nadzora poveže z električnim omrežjem brez uporabe žic ali kablov. »Za Volvo Group krepimo usposobljenost in znanje o zaračunavanju in distribuciji električne energije v ekosistemu okoli električnega transporta in oskrbe z energijo. Partnerstvo, sodelovanje in naložbe vidimo kot pot naprej v hitro spreminjajočem se okolju,« je povedal Stefan Söderling, direktor za naložbe pri Volvo Group Venture Capital.

DAIMLER TRUCKS

Rekordno leto

Leto 2018 je bilo eno izmed najbolj prodajno uspešnih v zgodovini podjetja Daimler Trucks. Globalno so namreč prodali več kot 500.000 vozil (v letu 2017 470.700), kar je tudi najboljši prodajni rezultat v zadnjih desetih letih. Z uspešno prodajo znamk Mercedes-Benz, FUSO, Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses in BharatBenz tako potrjujejo sloves največjega proizvajalca tovornih vozil na svetu. Do začetka decembra 2017 se je prodaja vozil, v primerjavi z letom poprej, zvišala za 11 odstotkov, medtem ko se je v regiji NAFTA prodaja vozil povečala za 15 odstotkov. Na severnoameriškem tržišču ima Daimler Trucks s 38,3 odstotka tržnega deleža večinski delež v segmentu srednje težkih in težkih gospodarskih vozil, velik delež k temu uspehu je doprinesla tudi izredno dobra prodaja novega modela Cascadia. Na evropskem tržišču (E30), ki vključuje Evropsko unijo, Švico in Norveško, je prodaja v letu 2018 zrasla za štiri odstotke. Od januarja do novembra je bilo tako prodanih približno 76.200 vozil (v letu poprej: 73.600).



- dobava v 48 urah
- ISO 22241 certifikat
- dodatna oprema



AdBlue®



PROMOS
INŽENIRING

GreenChem AdBlue4you Fortis Blue PIUSI

NOVO V PONUDBI

Rezervoarji za AdBlue®

- 3.000L ali 5.000L
- dvoplaščni, UV zaščita
- PIUSI črpalka ter števec
- navijalni kolut
- grelec s termostatom

Fortis Blue





PETROL

Odpri svoje 500. prodajno mesto

Družba Petrol je odprla jubilejno 500. prodajno mesto, s čimer odločno sledi strategiji do leta 2022. Občina Mengeš je odslej bogatejša za novo Petrolovo prodajno mesto, zgrajeno po vseh najnovejših in najmodernejših standardih. Kupcem ponuja široko paleto različnih trgovinskih izdelkov, jedi iz programa mini Fresh in možnost opravljanja številnih storitev, kot so vplačilo loto listka, športne stave in nakup vstopnic za koncerte. S tem družba Petrol sledi ambiciozno zastavljeni strategiji 2018–2022, v sklopu katere naj bi bilo do leta 2022 v regiji že več kot 540 Petrolovih prodajnih mest.

TRANSFELIX

Poslovni prostori v najem

Podjetje Transfelix v svoji poslovni stavbi na Lesnem Brdu oddaja v najem dve pisarni. In sicer sta v I. nadstropju novega dela objekta na voljo pisarna v izmeri 90 m² in pisarna v izmeri 50 m². Na voljo je souporaba toaletnih prostorov in čajne kuhinje. Objekt je vlomno, požarno video varovan in je ograjen s protivlomnim sistemom ograje. Ponujena je tudi možnost priklopa na IP-telefonijo in optiko. Prav tako so na voljo tudi parkirna mesta za zaposlene. V neposredni bližini referenčnega objekta je avtobusna postaja za primestni promet (relacija Ljubljana–Vrhnika). Oddaljenost od avtoceste na Brezovici je približno 8 kilometrov, do Vrhnike pa 6 kilometrov. V primeru dodatnih vprašanj se obrnite na Boštjana Jelnicarja, ki je dosegljiv na telefonski številki 041 615 448.



Enostavno učinkovitejši

POWER CURTAIN: Z visokotehnološkimi ponjavami velike trdnosti poenostavljamo zasnovo polpriklopnikov s stranskimi zavesami in pri tem opuščamo deske – pri polni nosilnosti. Nalaganje bo hitrejše, načrtovanje bolj fleksibilno in transportiranje učinkovitejše – pri tem boste pa še prihranili na gorivu in stroških nadomestnih delov. www.cargobull.si

večja učinkovitost
+ večja fleksibilnost
+ večji dobiček
= POWER CURTAIN

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

POPOLNA STORITEV ZA PREVOZNA PODJETJA

Šofer sprašuje: "Dobil sem kazen za predolgo vožnjo. Nisem vzel kartice iz tahografa.

Je možna pritožba na podlagi GPS-a v vozilu?" V takem nesrečnem primeru policija verjetno ne bo sprejela opravičila, ne glede na razlog, zakaj je do tega prišlo. Vsekakor bi podatki GPS-a lahko služili kot dokaz, da je bilo vozilo v popravilu in v tem času niste opravljali vožnje, zato predlagamo, da ta dokazila vendarle predložite morebitnemu ugovoru oz. zahtevi za sodno varstvo.

V PRIMERU kršitve pravil so kazni zelo visoke, tako za pravne kot tudi za fizične osebe. Pretekle mesece je policija ob rednih kontrolah prometa tovornih vozil naletela na povišano število izdanih glob zaradi kršitev. Najbolj pogosta vzroka sta bila prekoračen čas vožnje in manipulacija s podatki v zapisovalni napravi. Povprečna globa je znašala 2.000 evrov za voznika, za pravno osebo pa 6.000 evrov. Kontrole tahografov so poostrene tudi onkraj naših meja, v Avstriji in Nemčiji.



Paket Premium Taho omogoča popoln pregled nad stanjem voženj in tako prometniku kot vozniku olajša delo s stalnim vpogledom v razpoložljiv čas vožnje.

Zagotovite si popolno storitev v enem paketu – Premium Taho.

LOKACIJA: Pridobite online pregled nad lokacijo vozila in vsemi bistvenimi parametri vožnje.

KOMUNIKACIJA: Poskrbite za učinkovito komunikacijo med pisarno in vozniki.

NAVIGACIJA: Z vrhunsko navigacijo pridite do cilja brez nepotrebnih zapletov.

OPOZORILO: Bodite obveščeni, če se z vašimi vozili dogaja nekaj, kar se ne bi smelo.

POROČILA: Poenostavite ali avtomatizirajte izdelavo poročil.

TAHOGRAFSKI PODATKI: Avtomatsko in na daljavo kopirajte podatke ter pridobite popoln pregled nad stanjem voženj in vpogled v razpoložljivost voznikovih ur.

Prednosti paketa Premium Taho

PREGLED NAD CELOTO: S preprostim in učinkovitim nadzorom nad voznim parkom lahko občutno povečate produktivnost, donosnost in kakovost storitev.

VSE NA DALJAVO: Do popolnih informacij in podatkov o vsakem svojem posameznem vozilu lahko s pomočjo spleta dostopate kjerkoli in kadarkoli – v realnem času.

PRAVOČASNO PREDVIDEVANJE: Voznik ima samodejno in pregledno prikazane vse podatke o časih vožnje.

POPOLNOMA V SKLADU Z ZAKONOM: Podatke lahko kopirate na daljavo in jih shranjujete v skladu z zakonom, z analizo podatkov pa lahko hitro odpravite morebitna nepravilna ravnanja, napake in neskladnosti z zakonom.

Cenovni pritiski, kratki roki, konkurenca, rast stroškov, ustrezni kadri ... Problemi prevoznikov so slovenski podjetji Sledenje in Tahocenter spodbudili k razvoju skupnega produkta. Paket Premium Taho je najpopolnejša storitev, ki lahko prevoznikom bistveno olajša delo in poslovanje. S popolnim naborem funkcionalnosti omogoča transparentnost transportnih procesov in avtomatizirano delovanje na daljavo, s čimer lahko kot prevoznik prihranite čas, skrbi in sredstva.



Vrhunska navigacija v paketu Premium Taho je prilagojena prav za tovorna vozila.



www.sledenje.com



www.tahocenter.si

ŠE VEDNO RAST

Kljub zadržanim napovedim o rasti in celo manjši stagnaciji trga novih tovornih vozil, ki so jih v začetku prejšnjega leta podali vodilni zastopniki gospodarskih vozil v Sloveniji, smo bili v letu 2018 znova priča rekordni prodaji novih gospodarskih vozil.

Besedilo: Janko Zrim, Matej Jurgele; foto: arhiv proizvajalcev

PREGLED PRODAJE oziroma prvič registriranih novih gospodarskih vozil in avtobusov v preteklem letu pripravimo na podlagi podatkov iz računalniške evidence registriranih motornih in priklopnih vozil, ki ga na podlagi Zakona o motornih vozilih vodi Ministrstvo za infrastrukturo in jih primerjamo tudi s podatki uvoznikov.

V primerjavi z letom 2017, ko se je številka ustavila pri 2.446 vozilih, je letos ta številka poskočila na 2.755 vozil, kar pomeni 12,6-odstotni porast. Če pogledamo, kdo je prodal največ, se nam je letos zgodilo, da lahko rečemo, da imamo dva zmagovalca. V absolutni skupni kategoriji prvič registriranih tovornih vozil nad 3,5 tone skupne mase se je po desetletjih na prvo mesto zavihтел MAN, v »kraljevski« kategoriji nad 16 ton pa je nesporni zmagovalca Scania.

nia, ki je prodala 126 tovornjakov več kot leto poprej.

POVEČANO POVPRASEVANJE TUDI PO RABLJENIH VOZILIH

Morda še nekaj o trgu rabljenih vozil. Tudi tukaj je bil približno enak porast trga, tako da bilo registriranih skoraj 2.600 rabljenih tovornih vozil. Morda

je še zanimiv podatek, da sestavljata praktično dve tretjini rabljenih vozil znamki Mercedes-Benz in MAN. Tudi letos smo vodilne zastopnike povprašali, kako so oni videli trg in kakšne so napovedi za letošnje leto. Koliko so bile njihove napovedi natančne, pa bomo v naši reviji lahko poročali spet prihodnje leto.

REGISTRACIJE NOVIH TOVORNJAKOV NAD 16 TON

Znamka	SKUPAJ 2018	TRŽNI DELEŽ 2018	PRIMERJAVA 2017
Scania	542	21.05%	416
MAN	516	20.04%	466
Volvo	475	18.45%	510
Mercedes-Benz	439	17.05%	462
DAF	322	12.50%	220
Renault	157	6.10%	127
Iveco	115	4.47%	102
Ford Trucks	9	0.35%	*
Ostali	0	0.00%	1
SKUPAJ	2.575	100.00%	2.304

PRVIČ REGISTRIRANA GOSPODARSKA VOZILA VOZILA V LETU 2018

REGISTRACIJE NOVIH GOSPODARSKIH VOZIL NAD 3,5 T

Znamka	3,5 - 5,99 ton	6,0 - 15,99 ton	nad 16 ton	skupaj 2018	TRŽNI DELEŽ 2018	PRIMERJAVA 2017
MAN	4	32	516	552	20.04%	504
Scania			542	542	19.67%	416
Volvo		1	475	476	17.28%	510
Mercedes-Benz	9	21	439	469	17.02%	489
DAF		5	322	327	11.87%	233
Iveco	6	77	115	198	7.19%	158
Renault	10	7	157	174	6.32%	133
Ford Trucks			9	9	0.33%	*
Ostali	5	3	0	8	0.29%	3
SKUPAJ	34	146	2.575	2.755	100.00%	2.446



VOLVO TRUCKS

Tomislav Orehovec,
direktor prodaje Volvo, d. o. o.



Vsi vemo, da uspeh ne pride zlahka, toda s pametnimi naložbami je mogoče veliko doseči. Veseli nas, da smo na poti do uspeha pomagali številnim podjetjem iz transportnega sektorja v Sloveniji. V letu 2018 smo odprli največji center Volvo Trucks v Ljubljani, septembra pa smo odprli vrata novega servisnega centra v Divači. Prav tako smo začeli z lastnim financiranjem VFS, s čimer nudimo kupcem naših vozil celotno ponudbo. Prepričani smo, da bomo s to pridobitvijo omogočili še boljšo podporo uporabnikom gospodarskih vozil znamke Volvo Trucks. Svet, v katerem živimo, se nedvomno spreminja, iščejo se nove tehnologije, ki podpirajo trajnostno prihodnost. V zadnjih letih je Volvo Trucks globalno predstavil impresivno ponudbo električnih in avtonomnih vozil ter celo vrsto transportnih rešitev, kot je Vera, ki je bila predstavljena konec leta 2018. Ponosni smo na dejstvo, da že desetletja stremimo k napredku v industriji gospodarskih vozil in s tem ustvarjamo boljšo prihodnost za prihodnje generacije. Mnoga razvita tržišča so že prepoznala potencial novih tehnologij in to je pot, ki ji mora slediti tudi Slovenija, da postane konkurenčna. Povpraševanje na tržišču je prisotno, kupci so naročili prva vozila z novimi tehnologijami, kot je na primer Volvo FH LNG. Glede na splošno gospodarsko oceno gre v letu 2019 lahko pričakovati nižjo rast v primerjavi s preteklim letom, kar lahko vpliva tudi na blag upad prodaje gospodarskih vozil, a brez hujših pretresov. V novem letu 2019 želimo vsem prevoznikom in prijateljem Volva obilo zdravlja in poslovnih uspehov, ter veliko varno prevoženih kilometrov s tovornimi vozili Volvo!



MAN

Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija

V podjetju MAN Truck & Bus Slovenija smo s poslovanjem v letu 2018 zadovoljni. Znova nam je uspelo povečati prodajo tovornih vozil in avtobusov. Doseženi tržni delež na področju tovornih vozil nad 6 t skupne mase (552) je dosegel 20,1 odstotka, kar MAN uvršča na vodilno mesto na trgu. Na področju avtobusov je bilo v letu 2018 registriranih 21 avtobusov od tega 17 avtobusov znamke MAN in

4 avtobusi znamke NEOPLAN. Doseženi tržni delež v segmentu turističnih avtobusov je znašal 29,9 odstotka. Rast prav tako beležimo na področju prodaje rabljenih tovornih vozil nad 6 ton skupne mase. V letu 2018 je bilo registriranih 127 tovornih vozil MAN TopUsed. Prav tako je bilo v letu 2018 registriranih 68 dostavnikov MAN TGE. V letu 2019 večje rasti slovenskega trga gospodarskih vozil ne pričakujemo.

Celoten intervju z gospodom Wallensteinom si preberite na 22. strani.

MAN skupno najboljši, Scania zmagala v kraljevski kategoriji nad 16 ton



SCANIA

Karol Sokol, generalni direktor Scania East Adriatic Region

Scania je v letu 2018 dosegla rekordne prodajne rezultate. Z 20,9 odstotnim tržnim deležem je Scania vodila blagovna znamka v segmentu težkih tovornih vozil nad 16 ton v Sloveniji. Scania beleži odlične rezultate tudi na drugih trgih vzhodnojadranske regije, kjer smo povečali tržni delež za 2 odstotka in dosegli drugo mesto med proizvajalci težkih tovornih vozil nad 16 ton. "Z rezultati prodaje na slovenskem trgu smo izjemno zadovoljni. Trg težkih tovornjakov je v primerjavi z lanskim letom rasel za skoraj 14 odstotkov, prodaja tovornjakov Scania pa kar za 30 odstotkov. To je dokaz, da so kupci prepoznali kakovost naših proizvodov in servisne mreže. Nova generacija tovornjakov Scania se je odlično izkazala predvsem zaradi nizke porabe in

posledično nizkih operativnih stroškov," je dejal Karol Sokol, direktor Scanie za vzhodnojadransko regijo. Zaradi rasti cene goriva bo poraba tudi v letu 2019 ključni element pri odločanju za nakup novega vozila. Ker vemo, da poleg napredne tehnologije vozila na porabo goriva najbolj vpliva voznik, smo na slovenskem trgu predstavili inovativno storitev Scania Driver Coaching®, s katero lahko prevozniki prihranijo do 15 odstotkov goriva, kar je lahko tudi do 8000 evrov na leto. Stranke, ki so vključene v program, so z rezultati zadovoljne. S storitvijo Scania Driver Coaching skupaj s pogodbo o popravilu in vzdrževanju verjamemo, da je Scania vozilo z najmanjšimi stroški na prevožen kilometer.





MERCEDES-BENZ

Damjan Cirman, direktor prodaje gospodarskih vozil Mercedes-Benz

Na področju prodaje tovornih vozil smo z letom 2018 zadovoljni, saj se je trg novih tovornih vozil po samo 2-odstotni rasti v letu 2017 v letu 2018 okrepil za kar 12 odstotkov in presegel mejo 2700 enot, kar predstavlja rekordni nivo. Ostra cenovna konkurenca in struktura trga, na katerem večino trga predstavljajo vlačilci in nakupi večjih flot, sta se odrazili tudi na našem tržnem deležu v letu 2018. Ne glede na to pa smo zadovoljni s tretjinskim deležem v segmentu šasij in skoraj

45-odstotnim tržnim deležem pri prvič registriranih rabljenih tovornih vozilih. Tako skoraj vsako tretje tovorno vozilo, ki je bilo v letu 2018 prvič registrirano na slovenskem trgu, pripada blagovni znamki Mercedes-Benz. Za leto 2019 pričakujemo stabilizacijo trga in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu. Hkrati bomo s prenovljeno paleto težkih tovornih vozil Mercedes-Benz trgu ponudili nekatere inovacije, ki bodo nakazale razvojne trende v prihodnjih letih na področju gospodarskih vozil.



IVECO

Iveco predstavniška pisarna

V letu 2018 se je na krilih gospodarske rasti nadaljevala rast trga gospodarskih vozil. Vendar pa smo, v luči nekaj zunanjepolitičnih neznank in turbulentnih dogajanj na svetovnih trgih, nekoliko bolj previdni, glede napovedovanja nadaljnjega, tako obsežnega rasti v letu 2019. Za letos torej ne pričakujemo drastičnega povečanja prodajnih števil, si bomo pa še intenzivneje prizadevali za iskanje okolju prijaznih celostnih storitev našim poslovnim partnerjem in kupcem. Na roko nam gre tudi dejstvo, da se v Sloveniji lepo razvija ponudba polnilnic z alternativnimi gorivi, med drugim tudi utekočinjenega in stisnjenega zemeljskega plina. V letošnjem letu se nam obeta tudi nekaj mejnikov, saj se pripravljajo spremembe v povezavi z normami Euro VI-d.



DAF

Majda Bitenc Menart, direktorica podjetja Cordia d. o. o.

Leto 2018 je bilo za nas, podjetje Cordia, in našega proizvajalca vozil DAF zelo uspešno. Ponosni smo na modele LF, XF, CF ter tudi na to, da sta modela XF in CF osvojila naziv tovornjak leta 2018. Obenem smo praznovali 90-letnico našega proizvajalca, odprli smo sodoben servisni center v Hočah pri Mariboru. Vozila LF, XF in CF so tista, ki ponujajo odličen in varčen motor, izjemen dizajn v notranjosti in prepoznavno zunanost. V tem letu smo se prepričali, da imamo resnično dober produkt, kjer ima XF vlačilec že nekaj let največji tržni delež. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je velika naložba v prihodnost našega podjetja. Želimo biti še boljši, kar pomeni prisluhniti našim kupcem, da bi tako izpolnili njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami povečevati konkurenčno prednost naših strank. Vse z namenom, da se bodo naši kupci sami prepričali, da smo vredni njihovega zaupanja in da dobijo le najboljše. Za leto 2019 imamo pripravljene novosti, večinoma na področju servisiranja vozil in polpriklonnikov, certificiranje ATP certifikatov v sodelovanju z RTI Maribor, večji poudarek dajemo tudi popravilu hladilnih sistemov s podjetjem Schmitz Cargobull. Znova se tudi zahvaljujem vsem kupcem naših vozil DAF in polpriklonnikov, kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupajo našim serviserjem. Obenem jim želim srečno in zdravo leto 2019.





FORD TRUCKS

Lari Host, regionalni direktor prodaje Ford Trucks

Leto 2018 je leto vstopa Fordovih tovornih vozil na tržišče srednje in vzhodne Evrope, v istem letu pa je na sejmu gospodarskih vozil IAA v Hannoveru Ford Trucks osvojil tudi prestižno nagrado International Truck of the Year 2019 (Mednarodni tovornjak leta 2019). Novi F-MAX je, kot že predhodni modeli nove tehnološke generacije povezanih in tehnološko naprednih vozil, še dodatno obogatil prodajni portfelj

podjetja. To je vozilo, ki postavlja nove standarde varčnosti, varnosti in udobja v segmentu vlačilcev. Glede na to, da je bil uvozniški sporazum v Sloveniji podpisan še aprila leta 2018, je bila s tem izpuščena tudi priložnost za boljši prodajni rezultat. Kljub temu si bomo v letu 2019 prizadevali za znatno rast tržnega deleža na krilih obstoječih preizkušenih modelov in novega F-MAX-a. Pozitivni odzivi vseh uporabnikov testnih vozil in novih tovornjakov, ki so zadovoljni z učinkovitostjo in ekonomičnostjo vozil Ford, nam daje potrditev, da smo na pravi poti.



RENAULT TRUCKS

Silvo Kastrevac, direktor prodaje Renault Trucks, Adriatic North Volvo, d. o. o.

Za nami je uspešno leto in pri podjetju Renault Trucks smo zelo ponosni na to. Že več let smo konstantno držali svoj tržni delež, ki pa smo ga v preteklem letu izboljšali za celo odstotno točko. Med najpomembnejšimi dogodki preteklega leta bi izpostavil: v Divači smo odprli nov servisni center. Verjamemo, da bomo s to pridobitvijo uporabnikom Renault Trucks omogočili še boljšo podporo in zadovoljstvo. Konec leta

je podjetje Renault Trucks predstavilo celotno paleto kamionov, ki ustrezajo standardu Euro 6 D, imajo izboljšano aerodinamiko in so še bolj udobni za voznika. Tako bodo naši kamioni še bolj zanimivi za kupce, saj bodo novi motorji v kombinaciji z izboljšano aerodinamiko omogočili še večji prihranek pri gorivu. Kar pa zadeva trg gospodarskih vozil, v letu 2019 pričakujemo podobne številke kot leta 2018, kar ne bo bistveno vplivalo na povpraševanje. Vse bolj se bo govorilo in pisalo o novih tehnologijah, kot so električna vozila, ni pa še povsem jasno, ali bodo nove tehnologije spodbudile trg in koliko. Zahvalil bi se še vsem kupcem za izkazano zaupanje in jim zaželel veliko uspeha.



PRESENEČENJE TUDI MED DOSTAVNIKI

Trendom prodaje težkih gospodarskih vozil sledi tudi trend prodaje lahkih gospodarskih vozil. Pozitivne trende prodaje je deloma moč pripisati tudi vse večjemu povpraševanju po dostavnikih za tako imenovano »zadnjo miljo« dostave. Leto 2017 je postreglo z rekordno prodajo v segmentu lahkih gospodarskih vozil, saj je bilo prodanih za 21,5 odstotka več vozil kot v letu 2016. Leto 2018 pa je te rekorde še preseglo. S 4,9 odstotka več prodanimi vozili se je številka v letu 2018 prodanih vozil ustavila pri 12.709. Na prvo mesto se je letos povzpел Renault z 2501 prodanim vozilom, ki edini med prvimi tremi beleži pozitivno rast prodaje. Njegov tržni delež znaša slabih 20 odstotkov. Neko-liko drugačna pa je situacija pri Fordu in Volkswagnu, saj oba beležita minimalni padec prodaje v primerjavi s preteklim letom. Na drugem mestu tako še vedno ostaja Ford z 2279 prodanimi vozili in skoraj 18-odstotnim tržnim deležem, medtem ko je s prvega na tretje mesto padel Volkswagen s skoraj podobnim tržnim deležem. S 3-odstotnim povečanjem največjo rast prodaje beleži Fiat, med električnimi dostavniki pa je prvo mesto zasedel Renault.

RENAULT

Anže Sernel, direktor prodaje Renault

Leto 2018 je bilo za nas na področju prodaje lahkih gospodarskih vozil zelo uspešno, saj so bili vsi trije naši modeli, torej Kangoo, Trafic in Master, vse leto v samem vrhu prodaje slovenskim podjetjem, Renault pa je zasedel tudi prvo mesto med znamkami na trgu lahkih gospodarskih vozil. Poglavitni razlog za uspeh je dobra kombinacija med široko izbiro številnih izvedenk, prilagojenih različnim potrebam raznolikih kupcev, v kombinaciji z ugodnimi stroški celotnega lastništva, kamor poleg nakupne cene seveda štejejo tudi še kako pomembni stroški uporabe in vzdrževanja teh vozil. Ne nazadnje se vedno bolj povečuje tudi zanimanje za dostavnike z električnim pogonom, kjer naš Kangoo Z.E. ostaja daleč najbolj prodajana rešitev za brezemisijno dostavo po mestnih središčih. K uspehu poleg odličnih produktov in ponudbe znatno pripomore naša PRO+ mreža, ki je specializirana za prodajo lahkih gospodarskih vozil. V Sloveniji imamo sedem PRO+ centrov in enega LGV specialista, ki s svojim strokovnim kadrom zagotavljajo najvišje standarde in obljube kupcu. S strokovno usposobljenimi prodajalci, ki jih neprestano usposablamo in šolamo, tudi v leto 2019 vstopamo z optimizmom. Obstoječe adute bomo letos nadgradili s prenovljenima modeloma Trafic in Master, zato verjamemo, da bomo tudi letos ostali med najbolj prodajanimi znamkami v Sloveniji.



PRVIČ REGISTRIRANA NOVA LAHKA GOSPODARSKA VOZILA VOZILA V LETU 2018

ZNAMKA	SKUPAJ 2017	TRŽNI DELEŽ 2017	SKUPAJ 2018	TRŽNI DELEŽ 2018
Renault	2.245	18.54%	2.501	19.68%
Ford	2.336	19.29%	2.279	17.93%
Volkswagen	2.385	19.70%	2.199	17.30%
Fiat	1.052	8.69%	1.510	11.88%
Citroen	1.010	8.34%	1.073	8.44%
Peugeot	937	7.74%	810	6.37%
Dacia	554	4.58%	565	4.45%
Skoda	274	2.26%	331	2.60%
Mercedes	219	1.81%	330	2.60%
Opel	316	2.61%	257	2.02%
Mitsubishi	180	1.49%	228	1.79%
Toyota	129	1.07%	150	1.18%
Iveco	162	1.34%	120	0.94%
MAN	27	0.22%	67	0.53%
Nissan	103	0.85%	47	0.37%
Renault trucks	4	0.03%	9	0.07%
Isuzu	8	0.07%	8	0.06%
Piaggio	1	0.01%	5	0.04%
Hyundai	2	0.02%	0	0.00%
Ostali	162	1.34%	214	1.68%
SKUPAJ	12.107	100.00%	12.709	100.00%

Vir: Sekcija za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije



MANJ PRIMESTNIH, VEČ TURISTIČNIH

Celotni trg prodaje avtobusov je stagniral za približno petino, kar lahko rečemo, da je posledica, da ni bilo večjih paketnih nakupov avtobusov, čemur smo bili priča prejšnje leto. Zaradi

tega se je zamenjal tudi vrstni red v tabeli, zanimivo pa je, da je imela ena znamka – Mercedes-Benz, več kot 50-odstotni delež. Znotraj kategorij je glede na preteklo leto opazno manj

registracij primestnih avtobusov, medtem ko je bilo prvič registriranih novih turističnih avtobusov kar za tretjino več. Trg minibusov ostaja na lanski ravni.

PRVIČ REGISTRIRANI NOVI MINIBUSI V LETU 2018

	ZNAMKA	MINIBUSI DOLŽINE DO 8 M	TRŽNI DELEŽ 2018	PRIMERJAVA - PRODAJA 2017
1	Mercedes-Benz (Sprinter)	21	38.9%	16
2	Ford (Transit)	9	16.7%	10
3	Renault (Master)	8	14.8%	5
4	Feniksbuss	6	11.1%	10
5	Iveco	4	7.4%	9
6	K-Bus	3	5.6%	0
7	Arobus	2	3.7%	1
8	Kutsenits	1	1.9%	0
	SKUPAJ	54	100.0%	



PRVIČ REGISTRIRANI NOVI AVTOBUSI V LETU 2018

	ZNAMKA	MESTNI	PRIMESTNI	TURISTIČNI	SKUPAJ 2018	TRŽNI DELEŽ 2018	PRIMERJAVA - PRODAJA 2017
1	Mercedes-Benz		37	28	65	52.0%	36
2	MAN	1		16	17	13.6%	10
4	Iveco	6	9		15	12.0%	57
4	Higer / Scania			11	11	8.8%	4
5	Setra			5	5	4.0%	10
6	Otokar		5		5	4.0%	3
7	Neoplan			5	5	4.0%	3
8	Irizar			1	1	0.8%	0
9	TAM Europe	1			1	0.8%	2
	SKUPAJ	8	51	66	125	100.0%	



VODILNI NA TRGU

Letos se je na prvo mesto med novimi prodanimi gospodarskimi vozili povzel MAN.

O odličnih prodajnih rezultatih in o prihodnjih načrtih smo se pogovarjali z direktorjem podjetja MAN Truck & Bus Slovenija Clausom Wallensteinom.

Kako ste zadovoljni s poslovanjem v letu 2018 in kaj napovedujete za leto 2019?

»V podjetju MAN Truck & Bus Slovenija smo s poslovanjem v letu 2018 zadovoljni. Znova nam je uspelo povečati prodajo tovornih vozil in avtobusov. Doseženi tržni delež na področju tovornih vozil nad 6 t skupne mase (552) je dosegel 20,1 odstotka, kar MAN uvršča na vodilno mesto na trgu. Na področju avtobusov je bilo v letu 2018 registriranih 21 avtobusov od tega 17 avtobusov znamke MAN in 4 avtobusi znamke NEOPLAN. Doseženi tržni delež v segmentu turističnih avtobusov je znašal 29,9 odstotka. Rast prav tako beležimo na področju prodaje rabljenih tovornih vozil nad 6 ton skupne mase. V letu 2018 je bilo registriranih 127 tovornih vozil MAN TopUsed. Prav tako je bilo v letu 2018 registriranih 68 dostavnikov MAN TGE. V letu 2019 večje rasti slovenskega trga gospodarskih vozil ne pričakujemo.«

»Leto 2018 je v MAN-u zaznamoval razvoj vozil v smeri čistejših pogonov, digitalizacije, poveztivosti med vozili in avtonomne vožnje, s ciljem zagotavljanja donosnosti lastniku, varnost vozniku in ohraniti čisto okolje. MAN se tako iz pro-

izvajalca gospodarskih vozil preusmerja v ponudnika inteligentnih in trajnostnih transportnih rešitev, ki jih razvija v testnem sodelovanju z mesti in logističnimi partnerji. Z enostavnimi odgovori na kompleksna vprašanja našim strankam pomagamo, da bo njihovo poslovanje bolj enostavno, dobičkonosno, trajnostno in pripravljeno na prihodnost. MAN je zato razvil nova vozila, poleg tega pa je predstavil tudi svoje digitalne storitve, ki predstavljajo odgovore na prihodnje zahteve strank in logistične panoge. MAN je eden izmed prvih proizvajalcev, ki je predstavil povsem električne različice v celotnem spektru mestne logistike – med 3,5 in 26 tonami: tovornjak eTGM, dostavnik eTGE, mestni avtobus Lion's City E ter tovornjak CitE. Pomemben mejnik predstavlja tudi aFAS – varnostno vozilo brez voznika za avtoceste, za katerega je MAN prejel priznanje Truck Innovation Award 2019.«

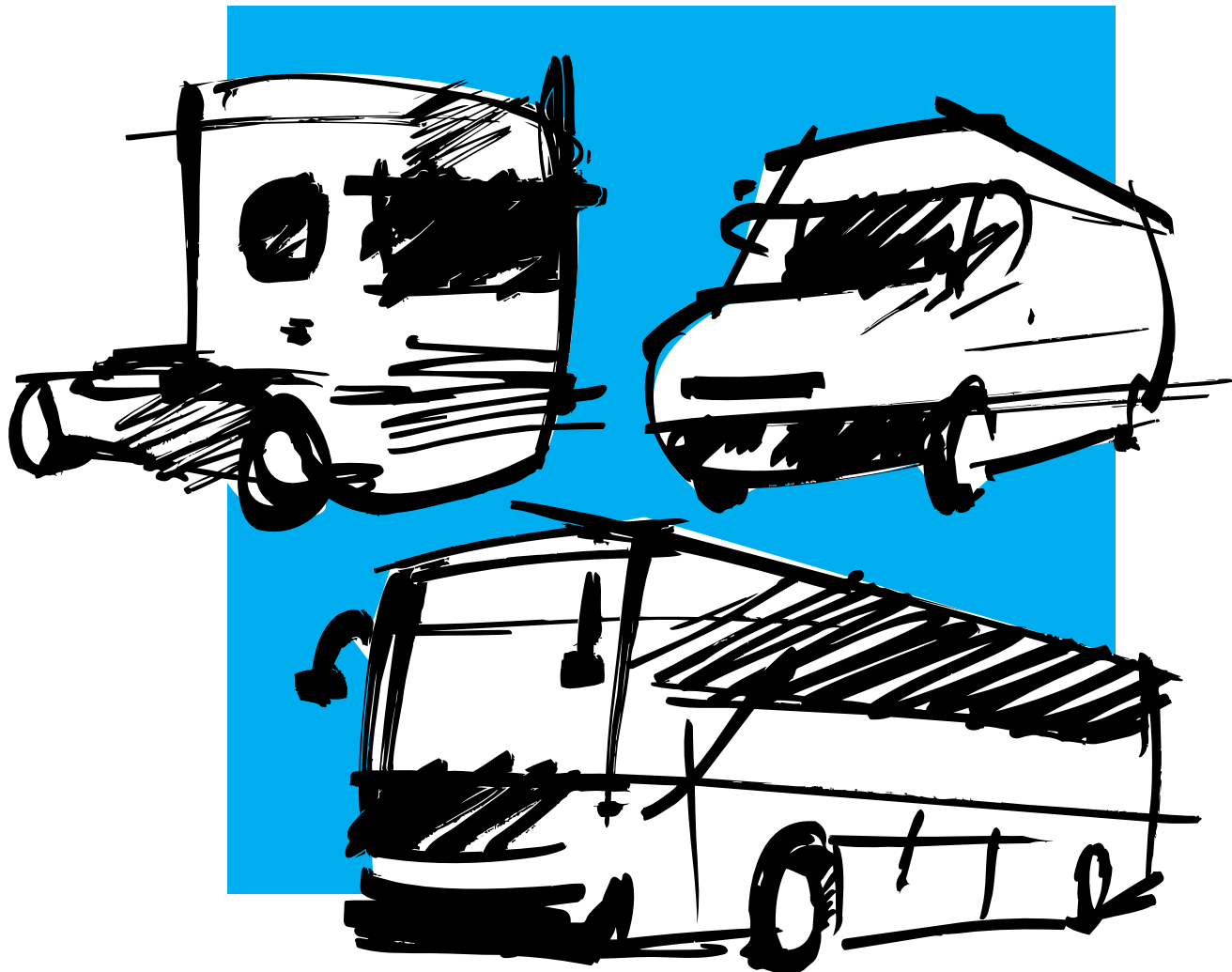
Kateri so pomembnejši mejniki na slovenskem trgu?

»Pomembne mejnike beležimo tudi na slovenskem trgu. Novi MAN TGE si je drugo leto zapored prislužil laskavi naziv do-

stavnika leta in prejel številne pozitivne odzive prvih uporabnikov. Hkrati si je laskavi naziv avtobusa leta prislužil novi turistični avtobus MAN Lion's Coach. MAN-ova tovorna vozila serije TG so uporabnike razveselila s posebnim modelom XLION. Na področju poprodaje smo nadaljevali s prestrukturiranjem in dodatno okrepili ekipo. Pomemben korak naprej smo naredili tudi na področju digitalizacije z MAN Digital Solution, ki našim strankam prinašajo številne prednosti. Na slovenske ceste je pripeljal prvi hibridni avtobus MAN Lion's City Hybrid za skupino Arriva Slovenija in mestno občino Jesenice, s čimer je bil postavljen pomemben mejnik na področju trajnostne mobilnosti v slovenskih mestih. Ne glede na vse dosežke zadovoljstvo naših strank ostaja naša ključna prioriteta. Še močneje se bomo trudili z visoko motiviranimi in usposobljenimi sodelavci, strankam ponuditi inteligentne transportne rešitve, ki jim pomagajo doseči njihove poslovne cilje.«

V letu 2019 se naše stranke lahko veselijo številnih novosti, s pomočjo katerih bomo zgodbe o uspehu ustvarjali skupaj ter odločno vstopali v svet transporta jutrišnjega dne.«

14. IZBOR ZA SLOVENSKO GOSPODARSKO VOZILO



**IZBERITE SLOVENSKI
TOVORNJAK, AVTOBUS IN
DOSTAVNIK LETA**

**Glasujte od 1. marca dalje na:
www.gvl.si**



NAČRTOVAN ZA GARAŠKA DELA



Takoj po slovenski predstavitvi modela IVECO X-WAY smo dobili povabilo za preizkus njihovega »gozdarja«. Gre za vozilo za prevoz debel na srednje in daljše proge, ki je temu primerno opremljeno. S pogonom na obe zadnji osi in s srednje visokim podvozjem se lahko zapelje tudi v gozd, a se je priporočljivo držati malo bolj utrjenih poti.



ZA NJEGOV pogon skrbi 13-litrski motor moči 375 kW (510 KM), ki zadovoljuje standard EURO 6c. Njegova moč je skozi 12-stopenjski robotizirani menjalnik speljana k zadnjima osema. Ob terenskem režimu delovanja menjalnika so na voljo še zapore, in sicer med obema diferencialoma ter v vsakem diferencialu posebej. Za vožnjo po podlagah s slabšim oprijemom elektronska pomagala preprečujejo zdrs koles. Tovornjak je obenem bogato opremljen za vožnjo po asfaltnih cestah. Voznik se zlepa ne bo pritoževal nad udobjem, saj so mu namenili lepo opremljeno kabino z udobnim ležiščem, enako kot pri cestnih Stralisih.

DVIGNJEN OD TAL, A OPREMLJEN KOT CESTNO VOZILO

Sprednji pločevinasti odbijač sega precej globoko, saj je pri praznem vozilu od tal oddaljen 37 cm. Najnižja razdalja od tal je spredaj 316, zadaj pa 290 mm.



Dobro se znajde tudi na gozdnih cestah, ki pa morajo biti vsaj malo utrjene.



Voznik dobi urejen delovni prostor z logično razporejenimi tipkami in stikali, le za volan bi si želel malo manjši premer.

Doseg dvigala je 9,1 metra

Previs zadaj, kjer je postavljeno tudi dvigalo z dvema hidravličnima nogama za fiksiranje, je avtobusno dolg. Voznikov sedež v prostorni kabini je ogrevan, prezračevan in izdatno nastavljen. Testni tovornjak je imel dolg seznam varnostne asistenčne opreme in tudi tiste, ki lajša voznikovo delo. Na »krovu« so bili radar-ski tempomat (ACC), IVECONNECT telematični sistem, opozorilo za nenamerno zapuščanje voznega pasu, pripomočki za terensko vožnjo (glej tehnične podatke). Ena redkih stvari, ki je manjkala (doplačilo), je integriran navigacijski sistem.



Palfingerjeva platforma, nosilnosti 10 ton s teleskopskimi ročicami, dvigalom, previsom več kot 2,5 metra za zadnjo premo in izpostavljenim rezervnim kolesom.



Hidravlična stabilizatorja se lahko razmakneta do 3,9 metra.

PALFINGERJEVA NADGRADNJA ZA PREVOZ IN PRELAGANJE HLODOVINE

Pri Palfingerju so dodali njihovo nadgradnjo z dvigalom na zadnjem delu vozila, kar omogoča enostavno nalaganje lesa tako na tovornjak kot na prikolico in ni potrebe, da bi pri nakladanju prikolico odpenjali. Upravljavce dvigalu »ukazuje« s po dvema joystick-oma in pedaloma. Tako na dvigalu kot ob sedežu so nameščeni žarometi za delo ponoči. Doseg dvigala je 9,1 m. V osnovni konfiguraciji sta 200-litrski rezervoar olja in 150-litrski oljni hladilnik. Tovorni prostor za hlodovino nosilnosti 10 t ima štiri teleskopske »ročice«, katerih višina lahko znaša od 204 do 300 cm.

UDOBNA VOŽNJA IN VELIKO OPREME

Vožnja je izjemno udobna, za kar poskrbita zlasti zračno vzmetena kabina in sedež. Protihrupna zaščita je odlična, da prostornosti kabine sploh ne omenjamo. Preglednost je dobra, z ogledali, usmerjenimi nazaj, pred kabino in desno stran kabine. Ob natančnem manevriranju v gozdu ali skladišču lesa se ne bi branili vzvratne kamere. Strešna prozorna loputa še izboljšuje soliden sistem prezračevanja in gretja, poleg tega je v kabini bolj svetlo. Odlagalnih površin in prtljažnega prostora je v izobilju. Pod posteljo je praznina, sredi katere je hladilnik in je dostopna z obeh strani kabine tudi od zunaj. Tik nad blatniki sta še dva manjša predala, ki se odpirata z zunanje strani. Volan je dovolj nastavljiv (sprosti se z gumbom na podu, ki ga pritisnemo z nogo), le premer volanskega obroča bi lahko bil manjši.



Čisto drugače kot pred tremi desetletji

Na Kovačevem obratu v Ljubiji, kjer smo preizkusili Palfingerjevo opremo, sem upokojenega Miho Kovača povabil, da se poskusi zapeljati s testnim tovornjakom. Preden je ustanovil to družinsko podjetje, je bil poklicni voznik. Povzpel se je v kabino in med vožnjo začel: »No, to je pa popolnoma druga pesem, kakor sem je bil vaju pred 30 leti, ko sem vozil TAM-e, FAP-e nazadnje pa še Scanio. Motorja skoraj ne slišiš, menjalnik pretika lepše kot v mojem osebnem avtomobilu, še sedež je boljši. S temle avtom bi pa z velikim veseljem vozil.«

Miha je na prvem ostrem zavoju v vzvratnem ogledalu preveril, kolikšno bližnjico si vzame zadnji kolesni par, nato pa je peljal zanesljivo, kakor da bi za volanom tovornjaka sedel vsak dan. Med njegovo vožnjo bi brez pomisleka šel spat v udobno posteljo za njim.



Na stropu je sončna streha, na voljo je veliko prostora za manjše predmete, pod posteljo pa je tudi velik predal.

MOTOR: ZANESLJIV, ZMOGLJIV, VARČEN

Veliki motor svoje delo suvereno opravlja. Navdušuje največji navor, ki je na voljo v razponu kar 660 vrt/min, največja moč se tudi začne pri 1.500 in sega vse do 1.900 vrt/min. Ves čas sem vozil v načinu ECO, ki skrbi za ugodnejšo porabo goriva, a malo znižuje zmogljivosti. Tudi z naloženim vozilom motor dobro opravi, saj je prilagojen vleki prikolice



Predal na zunanji strani lahko služi za različno opremo.



**13-litrski motor
odlično opravlja svoje
delo.**

► Diferencialne zapore dobro opravijo svoje delo

s skupno težo kompozicije 40 t. Zaradi »krajših« pogonskih osi se motor pri 80 km/h vrti z okoli 1.300 vrt/min, pri 85 pa že skoraj za 100 vrtljajev višje. Po ravnem v 12. prestavi zlahka pelje 50 km/h pri 850 vrt/min. Pri praznem vozilu je za zaviranje čisto dovolj desno obvolansko ročico potegniti k sebi do »prvega kolena«, saj že motorna zavora zmore do 1.900 Nm zavornega učinka. Po moje je največ, kar si s praznim vozilom na suhem asfaltu lahko privoščimo 4. stopnja zaviranja. Ampak uporaba ročice ni potrebna, saj s pritiskom na zavorni pedal računalnik poskrbi za usklajeno delovanje vseh zavornih sistemov. Na avtocesti se pelje kot tovornjak za dolge proge. Iz kabine ni čutiti, da sta zadaj dve pogonski osi. Na ozkih in zavitih gozdnih cestah mu 10-metrška dolžina ni v prid, prav tako bi ne bilo nič narobe, če bi bila kabina ožja in nižja. Ker pa pobiranje hlodov z vlak ni namen tega vozila, vozniku širša in višja kabina nudi precej večje udobje. Pri vzratni vožnji navzgor s praznim vozilom na utrjeni gozdni cesti se pogonska kolesa hitro zavrtijo v prazno, a takoj ko vključimo diferencialne zapore, se tovornjak zlepa ne ustavi več. Za »pobiranje« lesa z gozdnih vlak so namenjene pogonske konfiguracije 6×6 s krajšo medosno razdaljo.

Odličen za prevoz lesa iz skladišča do žage

Ker z gozdarskimi vozili nimam prav nobenih izkušenj, sem na pomoč poklical Matjaža Kovača – Tičija, ki hlo dovino prevaža že četrto stoletja. Najprej je avto postavil ob sklado vnico hlodov, malo

posedel v kabini, počasi naredil krog okoli vozila ter rekel: »Za resno delo v hosti je vsekakor predolg in prenizek, manjkata mu prednji pogon ter vitel. Za prevoz hlo dovine na daljše razdalje je pa več kot dober in tudi oprema v kabini je vrhunška.«

Nato se je zavihtel v »sedlo« dvigala, s hidravličnima nogama fiksiral vozilo in preizkusil komande. Te delujejo drugače, kot je vajen pri svojem vozilu, a po preizkusu je povedal, da lahko Palfingerjev produkt samo pohvali. Bil je zadovoljen, tako z delovanjem dvigala, njegovo nosilnostjo kot dosegom roke. Potem me je vprašal, ali se sme z Ivecom malo zapeljati, saj mu ta znamka praktično ni poznana. Po zgolj kilometrskem preizkusu je nasmejan povedal: »Vožnja je udobna, kabina prijetno tiha, motor in menjalnik pa lepo uglasena, super ga je peljati.«



Praktično ves preizkus smo prevozili s praznim vozilom, zato ne morem po streči niti z orientacijskimi vrednostmi porabe goriva. Vseeno sem podatke prepisal v preglednico, a jih ni mogoče popolnoma preračunati, ker je celotna poraba goriva na displeju označena le v celih številih (brez decimalk). Med nakladanjem vozilo stoji, vendar porablja



Zaradi dolgega dosega roke ni treba vozila postaviti tik ob hlode.

gorivo, tako da na povprečje vpliva dolga vrsta dejavnikov.

ZANESLJIVO DVIGALO

Za utrjene površine velikost spodnje ploskve hidravlične noge za stabilizacijo popolnoma zadošča, če pa je podlaga mehkejša, je dobro s sabo voziti večje kovinske plošče ali v gozdu poiskati ustrezne kose lesa. Ob vključeni hidravlični črpalki se motorni vrtljaji dvignejo na 800 vrt/min (100 vrtljajev pod območjem največjega navora). Upravlja vec ima s svojega sedeža dober pregled nad tovorom na tovornjaku in prikolici. Zaradi velike količine olja in njegovega



Odbijač je kovinski, a od tal oddaljen vsega 37 centimetrov, pod tablico je za vsak primer skrit priklop.

STRALIS X-WAY

HI-TRACTION ZA X-TREMNE POGOJE



**3-LETNA GARANCIJA
NA POGONSKI SKLOP***

**NAJBOLJŠI HIDROSTATIČNI
POGON V SVOJEM RAZREDU**

Najboljša "izvlečna sila" z visokim navorom na prednji osi

Pogon na vsa kolesa,
ko je potrebno

VRHUNSKA UČINKOVITOST

Večja nosilnost in manjša teža
v primerjavi s stalnim pogonom
z namenom zmanjšanja porabe goriva

VRHUNSKA VARNOST

Izboljšan oprijem na zahtevnih terenih

Popolna integracija s funkcijo
Hill Holder

Legendarna robustnost na terenu

DELO BREZ PREDAHA

Brez izgube časa na gradbišču

Možnost izbire
kombinacije najboljših funkcij
glede na delovne pogoje

**VOZITE BREZ OBSTANKA,
Z NAJBOLJŠIM HIDROSTATIČNIM
POGONOM V SVOJEM RAZREDU**

*Velja za vozila s hidrostatičnim pogonom

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

BENUSSI

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana, tel: 08/2053 347
Miklavška cesta 82, Maribor, tel: 02/8051 530



Rezervoarja AdBlue in plinskega olja sta zavarovana z okvirjem.



Prednja prema je vzmetena s trojno parabolično vzmetjo, na terenu pa se je potrebno zavedati, da oljno korito ni zaščiteno.

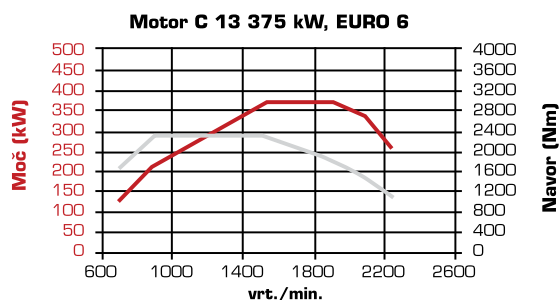


Pri hitrosti 85 km/h merilec kaže malo manj kot 1.400 vrtljajev na minuto.

učinkovitega hlajenja ni strahu, da bi se ob intenzivnem delu pregrevalo. Prazno vozilo tehta 16 t, torej je mogoče naložiti do 10 t tovora. Če zadaj pripremo prikolico lastne teže okoli 4 t, lahko dodamo nadaljnjih 10 t. V praksi to po-

meni za tovornjak slabih 12 m³ smrekovega lesa (zimski sečnja – približno 850 kg/m³) oziroma deset 6-metrskih debel, premera 50 cm. Če prevažamo hrast (do 1.400 kg na m³), ga lahko naložimo »le« okoli 7 m³.

Pod črto lahko zapišem, da me je IVECO X-WAY s svojo kakovostjo in lahkotnostjo vožnje prepričal, tako na asfaltu kot na utrjenih gozdnih cestah. Odlična oprema za nakladanje, razkladanje in prevoz lesa pa je pika na i.



Relacija	Poraba/ povpreč. poraba (l/l/100 km)	Prevoženi km	Povprečna hitrost
Ljubljana-Ljubija (pri Mozirju)	18/25,9	72,9	69,2
Lokalno	10/49,3	20,3	18,7
Šmartno ob Paki-Ljubljana	17/25,4	70,6	71,2
Skupaj	45/27,5	163,8	52,3

TEHNIČNI PODATKI: IVECO Stralis X-WAY AS260X51Z/P HR ON+ 6x4

MOTOR:

Cursor 13, dizelski, šestvaljni, vrstni, vodno hlajeni, elektronski nadzor sistema vbrzganja Common-Rail – tlak 2.200 barov, turbinski polnilnik s spremenljivo geometrijo, čiščenje izpušnih plinov po EURO 6c (DOC, SRC, CTR)

Prostornina (l), moč (kW/KM pri vrt./min.) 12,9, 375/510 pri 1.900

Navor Nm pri vrt./min. 2.300 pri 900 do 1.560

PRENOS MOČI:

12TX 2410, pogon na dvojno zadnjo os (prestavno razmerje pogonskih osi 1:4,227)

PODVOZJE IN ZAVORE:

Šasija, 3 toge preme, sprednja na paraboličnih 3-listnih vzmeteh, zadnji na zračnih blazinah, zavore zračne, 6xkolutne, integriran zavorni sistem EBS-BAS, ojačena motorna zavora (navor 1902 Nm pri 2.600 vrt./min) hidravlični intarder, ročna zračna zavora.

MERE IN TEŽE:

Dolžina × širina × višina (mm)	9.800 × 2.550 × 3.261
Medosna razdalja (mm)	4.500 + 1.395
Najmanjša razdalja od tal (mm)	290
Zunanje mere prostora za tovor (dolžina×širina× višina – mm)	6.300 × 2.550 ×
Teža praznega vozila + nadgradnja = skupaj (kg)	9.100 + 6.900 = 16.000 (cca)
Največja dovolj. masa (kg)	26.000
Prostornina posode za gorivo/AdBlue (l)	300 / 35
Pnevmatike na vseh oseh	315/80 R22,5
Kabina: dolžina × širina × višina od tal/notranja, nad motornim prostorom (mm)	2.215 × 2.460 × 3.460/1.590
Oprema testnega vozila	Radarski tempomat ACC, zaviranje v sili, opozorilo ob nenamernem zapuščanju voznega pasu, pomoč pri speljevanju v klanec, pripomočki za vožnjo po terenu (zibanje, diferencialne zapore, izključljivi ESP), program ECO, zračno vzmeteni ogrevani in ventilirani izdatno nastavljeni vozniki sedeži, hladilnik, aluminijasta platišča ...
Dvigalo za nalaganje lesa Palfinger EPSILON	Doseg 9,1 m, 200 l olja, vrtenje 425°, črpalka LEDUC 2x57

PREDNOST

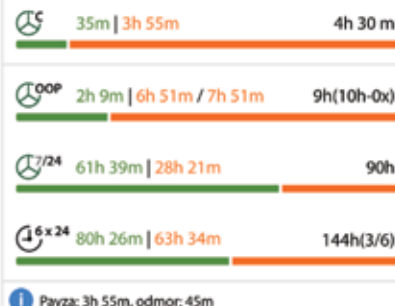
1

PREDVIDEVANJE DELOVNEGA ČASA VOZNIKA

Program samodejno preračunava in prikazuje, koliko časa voznik lahko še vozi, in kako dolg odmor mora narediti po tej vožnji. Prikaz po kriterijih:

- Neprekinjena vožnja (4:30 h)
- Dnevna vožnja (9h/10 h)
- Čas vožnje 7/14 dni (56h/90 h)
- Delovni teden 6 x 24h (Uredba 561/2006 / ES)

JANEZ NOVAK



PREDNOST

2

DALJINSKO ODČITAVANJE PODATKOV S TAHOGRAFA IN VOZNIKOVE KARTICE

V udobju pisarne lahko odčitate podatke s tahografa in voznikove kartice ne glede na to, kje se vozilo nahaja. Podatki se hranijo v zakonitem .ddd zapisu, ob pregledu se išče ta datoteka.

PREDNOST

3



ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZNIKA IN PRIKAZ NAPAK (ČASA VOŽNJE)



PREDNOST

4



(NOVA ZAKONSKA ZAHTEVA) EVIDENCA TEDENSKEGA DELOVNEGA ČASA ČLANA POSADKE

- Poročilo, ki ustreza zakonskim zahtevam, program naredi samodejno.*
- Poročilo se mora hraniti 2 leti.

* Samodejno – na zahtevo stranke – s programom.

NOVOSTI V TRANSPORTU 2019

Pametni tahografi, višje cestnine in novi odseki cest za cestninjenje, prepoved vožnje dizelskih vozil so le nekatere spremembe, ki jih prinaša leto 2019.

Besedilo: Marko Kroflič

NOVI PAMETNI tahografi bodo morali biti nameščeni v vseh na novo registriranih tovornih vozilih v EU od 15. junija naprej. Vsa starejša tovorna vozila, ki bodo opravljala mednarodni prevoz, pa bodo obstoječe tahografe morala nadomestiti najpozneje v 15 letih – do leta 2034. Novi pametni tahografi prinašajo nove funkcije, ki bodo omogočale lažjo kontrolo s strani kontrolnih organov. Vsak tahograf bo pridobival podatke iz navigacijskih satelitov o lokaciji vozila, lokacija se bo vpisala vsake 3 ure avtomatsko. Kontrolnim organom bo s pomočjo tehnologije DRSC omogočen prenos podatkov iz tahografa na daljavo, s čimer bodo lahko preverili zapisane podatke in ob ugotovitvi nepravilnosti tudi ukrepali. Z novimi tahografi prihajajo tudi nove plombe, ki prinašajo sledljivost. Vse to je osnova za naslednjo nadgradnjo v letu 2022.

CESTNINE

V Sloveniji se od 1. januarja vsem tovornim vozilom na relacijah med Koprom in Ljubljano ter Šentrupertom in Ljubljano zaračunava pribitek, ki je namenjen za izgradnjo drugega tira železniške proge Divača–Koper. Višina pribitka na relaciji Koper–Ljubljana znaša 15 odstotkov povprečne infrastrukturne pristojbine, med Ljubljano in Šentrupertom pa 5 odstotkov. Višina je enaka ne glede na emisijski razred vozila.

Povišala se je cestnina na avstrijskem avtocestnem omrežju. Največja sprememba je za vozila EURO 6, saj jim avstrijske oblasti povišujejo cestnino zaradi eksternih stroškov (onesnaževanja). Za vozila z do 3 osmi se cestnina poviša za 6,2 centa, za 4 ali več osi za 5,3 centa. Za vsa druga vozila se cestnina poviša za 2,2 centa.

Cestnina se je povišala tudi v Nemčiji. Največje povišanje je občutiti pri vozilih s 4 ali več osmi in EURO 6 motorji (do 60 odstotkov).



Cestnina se usklajuje z inflacijo tudi v Franciji. Dvig je v povprečju 1 cent, odvisno od upravljavca cestninskega omrežja.

V Belgiji so dodali tri nove odseke cest, kjer se zaračunava cestnina:

- nov odsek na avtocesti A11 Bruges–Knokke,
- N36 od Roulers (R32) do Zarren (N35),
- N722 od Hasselt (N80) do St Trond (N718).

Tudi na Madžarskem je cestnina za tovorna vozila višja, v povprečju 5,8 odstotka. Za vozila EURO 3 in EURO 4 ni več popustov, kar pomeni do 32 odstotkov višjo cestnino za vlačilce.

REDNI TEDENSKI POČITEK V ŠPANIJ

V Španiji je 1. januarja stopilo v veljavo določilo, ki zapoveduje voznikom, da rednega tedenskega počitka ne smejo opravljati v vozilu. Globa za kršitev te



ga je predvidena v višini 1.000 evrov. V praksi to pomeni, da mora voznik preživeti redni tedenski počitek zunaj vozila. To prinaša veliko vprašanj, kako dokazovati redni tedenski počitek zunaj vozila in kako bodo kontrolni organi postopali in dokazovali kršitve.

MINIMALNE POSTAVKE ZA VOZNIKE

V Nemčiji se je s prvim januarjem povišala minimalna urna postavka, ki znaša najmanj 9,19 evra na uro. Dvig je predviden tudi v letu 2020, ko bo minimalna postavka znašala 9,35 evra. Nemčija je uvedla minimalno urno postavko v letu 2017, ko je ta znašala najmanj 8,5 evra. Minimalna urna postavka se povišuje tudi v Franciji. Ta se z 9,88 evra povišuje na 10,03 evra. Iz tega naslova se minimalna plača povišuje na 1.521,22 evra.

PREPOVED VSTOPA VOZIL V MESTA

Nemčija uresničuje prepoved vstopa vozil na dizelski pogon v določena mesta. V mesto Berlin bo prepovedno vstopati na 11 območij vsem vozilom z motorji emisijskega razreda 1 do 5. Pridružu-



jejo se jim mesta Bonn, Darmstadt, Essen, Frankfurt am Main, Gelsenkirchen, Köln, Mainz in Stuttgart. Uvedba teh prepovedi bo med februarjem in septembrom letos.

IZSTOP VELIKE BRITANIJE IZ EU

Veliko težav na področju transporta se pričakuje ob izstopu Velike Britanije iz Evropske unije. Ta je predviden 30. marca, vendar je zaradi nepodpisanega sporazuma predviden trdi brexit. To prinaša kup težav v transportni panogi, saj bo Velika Britanija 30. marca čez noč postala tretja država in v skladu s tem se spremenijo tudi postopki pri prehodu mej. Dnevno mejo prečka 10.000

Pametni tahografi bodo obvezni v vseh novih tovornih vozilih od 15.6.2019 naprej, do leta 2034 tudi v starejših za mednarodni promet. Transport na relaciji Koper – Ljubljana – Šentrupert je dodatno obremenjen s pribitkom za izgradnjo drugega tira.

V državah EU se je povišala cestnina. Najbolj na udaru so novejša vozila z motorji EURO 6, kar v preteklosti ni bila praksa.

Španija se je pridružila nekaterim državam EU, ki zahtevajo redni tedenski počitek voznika izven vozila. Rešitev za celotno EU je v okviru novega svežnja zakonodaje, ki je v postopku sprejema.

Izstop Velike Britanije lahko prinese velike težave v transportu. Vsi si želimo rešitev v obliki dogovora o izstopu VB iz EU.

tovornih vozil, ki bodo v tem primeru obstala, z njimi pa tudi pošiljke in vozniki. Seveda za voznike ni urejenih parkirišč in sanitarij, izgubljali bodo tudi čas v stoječih kolonah.

FROTCOM®
INTELLIGENT FLEETS

- ☒ Sledenje, komunikacija, FMS
- ☒ Oddaljen prenos tahografa
- ☒ Sonde za gorivo
- ☒ Senzorji temperature, odprtih vrat
- ☒ Workforce management
- ☒ Analiza vožnje voznika
- ☒ Stroškovnik in CRM
- ☒ API povezljivost
- ☒ Povezava Frotcom - Timocom

KONTAKTIRAJTE NAS ZA BREZPLAČEN PRAVILNIK

T: +386 40 160 605 / WWW.FROTCOM.COM

STANDARD KAKOVOSTI ISO 9001:2015 



ENA NAPRAVA ŠE NE USTREZA VSEM!

**REŠITE UGANKO EETS S POMOČJO SHELOVIH
STROKOVNJAKOV**

Področje evropskega cestninjenja je hitro razvijajoča se in kompleksna dejavnost. Vodenje vašega voznega parka v različnih državah je zato lahko zapletena naloga. Vsaka država ima svoj državni cestninski sistem z velikimi razlikami v predpisih. Poleg tega pri cestninjenju obstajajo različni ponudniki in prodajni partnerji, različne tehnologije, davčne stopnje, valute, dodatne dajatve, vodenje administracije, izdajanje računov ...

Leta 2004 je Evropski parlament in Svet EU sprejel Direktivo 2004/52/EC, s katero je določil strategijo in smernice za racionalizacijo in poenotenje cestninskih sistemov in naprav za plačilo cestnine v vseh državah članicah EU.

EETS NI NAPRAVA!

Storitev evropskega elektronskega cestninjenja ali krajše EETS (European Electronic Toll Service) – je torej kratica za evropsko elektronsko cestninjenje, ki obravnava interoperabilnost elektronskega cestninjenja v EU.

SHELLOVA STORITEV EETS - IMAMO VSE DELE SESTAVLJANKE

Trenutno - niti v bližnji prihodnosti - ni univerzalne cestninske naprave, ki bi pokrivala vse države. Lahko pa združite vse svoje potrebe po cestnih storitvah pri enem ponudniku.

V družbi Shell razumemo, da ima vsaka stranka različne potrebe. Trudimo se razumeti vaše poslovanje in ponuditi vam prilagojeno elektronsko cestninsko rešitev.

NAŠE IZKUŠNJE - VAŠA PREDNOST

Z več kot 30 leti izkušenj v evropskem cestninjenju smo zanesljiv partner na poti, ki vam omogoča jasn pregled nad cestninami in nudi najboljšo rešitev za vaše nemoteno poslovanje.

Tukaj smo, da vam pomagamo, zato stopite v stik z našo ekipo strokovnjakov za cestninjenje preko e-pošte: RoadServicesSpecialist-SI@shell.com in nam dajte priložnost, da poiščemo individualno prilagojeno rešitev za vas.



SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

NAJVEČJI MED ELEKTRIČNIMI

Volkswagen je prenovljenega Crafterja druge generacije predstavil konec leta 2016, lani je sledila še elektrificirana različica njihovega največjega dostavnika. Na naše ceste je slednji zapeljal v začetku letošnjega leta in preizkusili smo ga tudi v našem uredništvu.

Besedilo in fotografije: Matej Jurgele

NJEVOVO UPORABNOST bodo zlasti cenila logistična, poštna in kurirska podjetja, ki dnevno opravijo med 70 in 100 km. Ker vse več mest v ožjih mestnih središčih, prepoveduje uporabo dizelskih vozil, in ker je delovanje e-Crafterja skorajda neslišno, bo to le še njegova dodatna prednost. Vozilo je bilo na trenutke med testom celo tako neslišno, da ga pešci sploh niso slišali. Da gre za elektrificirano različico, izdajata le napisa na sprednjem in zadnjem delu vozila. Bistvo pa je očem skrito. Elektromotor pod pokrovom motorja preko enostopenjskega menjalnika poganja prednji kolesi, iz sebe pa iztisne do maksimalno 100 kW moči in 290 Nm navora. Pregledni merilniki stalno podajajo podatke o režimu vožnje, levi kazalec (v kombinaciji z osrednjim zaslonom) nakazuje trenutno porabo energije. Če le nekaj pozornosti med vožnjo namenite, koliko energije trošite (pozicija stopalke za plin), in predvidevate, kdaj bo treba zavirati, lahko doseg vozila povečate za kar nekaj kilometrov. Regenerativno zaviranje, takrat se tudi vklopijo zavorne luči, namreč hitro upočasni vozilo, zaradi česar tudi uporaba zavornega pedala ni pre pogosta. To pa je dodaten plus pri ceni vzdrževanja vozila. Maksimalna hitrost je omejena na 90 km/h. Prostornina tovornega prosto-



ra znaša 10,7 m³, vanj je možno zložiti do 4 euro palete.

Polnjenje baterij pri hitri CCS-postaji traja 45 minut (80 odstotkov), pri tako imenovanih postajah »AC Wallbox«, pa se baterija polno napolni v 5 urah in 20 minutah. Za prevoženih 100 kilometrov povprečno porabi 21,5 kWh, kar je ekvivalentno porabi 2,11 litra dizelskega goriva. Na zmanjšanje porabe energije med vožnjo vpliva tudi opcija predčasnega ogrevanja kabine in sedežev, ki jo je možno nastaviti vnaprej, ko je vozilo priključeno na električno omrežje.

e-Crafter je na voljo od 72.531 evrov dalje (z vštetim podjetniškim bonusom). Dodatna spodbuda k nakupu je tudi ta, da Slovenski okoljski javni sklad nudi nepovratno finančno spodbudo za nakup novega/testnega električnega vozila brez emisij CO₂ v višini 4.500 evrov.

Seveda pa je k temu treba dodati, da je tudi vzdrževanje električno gnanih vozil bistveno cenejše, kot vzdrževanje običajno gnanih vozil. Ali je to zadosten razlog za nakup, pa se bo moral odločiti vsak posameznik sam.



Nosilnost je odvisna od opreme; od 0,975 do 1,72 tone.

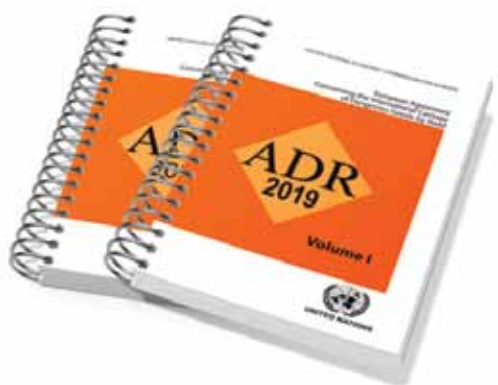


Elektromotor razvije maksimalno 100 kW moči in 290 Nm navora.



Z enim polnjenjem lahko prevozite približno 120 kilometrov.

SPREMEMBE ADR 2019



ADR je Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route). ADR vsebuje posebne predpise o cestnem prometu glede pakiranja, pritrjevanja in označevanja nevarnega blaga.

Besedilo: Marko Kroflič; fotografije: Arhiv RT

PREVOZ nevarnega blaga pomeni veliko odgovornost za vse, ki sodelujejo pri prevozu – pošiljatelja, prevoznika in prejemnika. Pomembno je, da se vsi sodelujoči zavedajo nevarnosti, ki pretijo pri prevozu nevarnega blaga. Prevoze so v preteklosti zaznamovale številne nesreče, katerih vzrok je bil v večini primerov človeški dejavnik.

CILJI PREDPISOV

Cilji predpisov pri prevozu nevarnega blaga:

- Zagotoviti in izboljšati varnost pri prevozu nevarnega blaga.
- Zagotoviti prost pretok nevarnega blaga – transport je življenjskega pomena.
- Zagotoviti javno varnost pri prevozu.
- Zagotoviti spoštovanje predpisov.
- Različni ukrepi za harmonizacijo postopkov (administrativni, ukrepi ob nesreči, enak nivo nadzora po državah).
- Zagotoviti mednarodno izmenjavo podatkov.

POMEMBNEJŠE NOVOSTI ADR 2019

- ADR 2019 začel veljati 1. 1. 2019, v veljavo stopi 1. 7. 2019 – 6-mesečno prehodno obdobje.
- Dodano je 15 novih UN števil.
- Dopolnjene zahteve za prevoz nevarnega blaga v strojih in napravah (UN 3363).
- Preurejen je razred 8 (jedke snovi) ter poenostavljeno uvrščanje jedkih snovi.

- Pri prevozu manjših količin (poglavje 1.1.3.6) je treba navesti dodatne podatke na prevozni listini.
- Nova navodila za pakiranje.
- Uvedene so oplačene jeklenke.
- Razdelek o nalepkah nevarnosti je preurejen.
- Jasno so navedene zahteve za imenovanje varnostnih svetovalcev pri pošiljateljih.

NOVE NAVEDBE NA LISTINI ZA PREVOZ BLAGA

Poseben razdelek ADR 1.1.3.6 navaja, kateri podatki morajo biti navedeni na prevozni listini v primeru, ko prevažamo nevarne snovi, a se te obravnavajo kot manjše količine in ni potrebno, da so izpolnjene vse zahteve ADR. O manjših količinah govorimo, ko seštevek točk (količina blaga) ne presega 1.000 točk. V prihodnje bodo morali biti na vsaki prevozni listini navedeni podatki o točkah vsake skupine nevarnega blaga. Na ta način bo lahko prevoznik ali voznik, ki se srečuje z različnimi skupinami nevarnega blaga, na enostaven način ugotovil, ali gre za prevoz količin, ki so v skladu z 1.1.3.6. ali pa so izpolnjene zahteve za prevoz nevarnega blaga, pri čemer je treba upoštevati vse zahteve ADR. Pri predaji transportnih listin mora pošiljatelj zagotoviti sledljivost predaje prevozne listine prevozniku, ta pa z vožnjo ne sme začeti, preden ne dobi prevozne listine. Uveljavlja se izraz »oplačena jeklenka«, ki pomeni jeklenko, ki je namenjena za prevoz utekočinjenega naftnega



plina (UNP), ne presega 13 litrov in je izdelana iz notranje varjene jeklenke iz jekla, oplačene z zaščitnim ovojem iz celičaste plastike, ki je neločljivo pritrjen na zunanjo površino jeklenke iz jekla. Zaradi teh jeklenk so opredeljeni tudi alternativni postopki njihovega preizkušanja. Te metode so opisane in zagotavljajo enakovreden nivo varnosti kot obstoječi postopki.

RAZRED JEDKIH SNOVI PREUREJEN

Razred 8 (jedke snovi) je v celoti preurejen v delu, ki se nanaša na razvrščanje. Uporabljajo se alternativne metode za uvrščanje zmesi v embalažne skupine (postopni pristop), ki je povzet po GHS (Globally Harmonized System – globalno poenoten sistem razvrščanja, pakiranja in označevanja nevarnih kemikalij), vendar ni identičen.

ELEKTRIČNA VOZILA

Vedno večja uporaba električnih vozil zahteva tudi primerno označevanje baterij, ki se uporabljajo v teh vozilih in predstavljajo nevarno snov. Med prevozom novih, okvarjenih ali poškodovanih vozil, ki vsebujejo litijeve baterije, bo

treba od 1. 1. 2020 naprej takšen prevoz označiti v skladu z zahtevami ADR.



NAKLADANJE VOZIL Z NEVARNIM BLAGOM

ADR 2019 prinaša novost, ki predvideva, da mora celotna posadka (in ne samo voznik) spoštovati pravila pri nakladanju in razkladanju. Vsi morajo biti torej ustrezno usposobljeni ter morajo upoštevati navodila za nakladanje.

Podjetja, ki pri prevozu nevarnega blaga sodelujejo samo kot pošiljatelji in jim ni treba imenovati varnostnega svetovalca na podlagi določb, veljavnih do 31. decembra 2018, morajo, ne glede na določbo 1.8.3.1, veljavno od 1. januarja 2019, varnostnega svetovalca imenovati najpozneje do 31. decembra 2022.

Leto 2018 sta v naši okolici zaznamovali dve večji nesreči pri prevozu nevarnega blaga.

Dane, 14. 2. 2018

Na primorski avtocesti se je 14. februarja 2018 ob 7.30 zgodila prometna nesreča, kjer so bila udeležena štiri tovorna vozila. Zaradi povečanega prometa je pred cestninsko postajo nastala kolona. Voznik tovornega vozila s cisterno, ki je prevažal nevarno blago (gorivo), se je zaletel v stoječ kamion, naložen z briketi. Prišlo je do razlitja goriva in vžiga tega. Zgorel je del cisterne ter dve drugi tovorni vozili.



Bologna, Italija, 6. 8. 2018

Na avtocestni Milano–Neapelj v bližini Bologne je 6. 8. 2018 prišlo do trčenja vozila cisterne v stoječo kolono. Vozilo je prevažalo nevarno snov. Prišlo je do požara in posledično do eksplozije cisterne.

Pri vseh snoveh, ki zahtevajo nadzor temperature, mora biti za uradnim imenom navedeno »nadzor temperature«, če to ni navedeno v samem imenu.



matik
TRUCK & TRAILER PARTS



**S preko 500 artikli na zalogi poskrbimo,
da bo vaše vozilo ADR opremljeno.**

PE Ljubljana
01/561-16-34

PE Maribor
02/795-08-10

PE Koper
05/652-05-54

www.matik.si

matik
TRUCK & TRAILER PARTS

ZADRŽANJE IN POBOT PLAČE

Pri delu z delovnimi sredstvi, kot so na primer tovornjaki, se pogosto zgodi, da se primerijo različne poškodbe, tako na samih tovornjaki kot na tovoru, ki ga prepelje voznik. Delodajalci so v takšnem primeru večkrat pred dilemo, ali lahko za poškodbe na vozilih ali za druge primer škod delavcu sami »trgajo« ali zadržijo določen znesek od plače. Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1), kot specialni zakon na področju delovnih razmerij, ureja tudi vprašanje zadržanja plače in pobota v primeru razmerja med delavcem in delodajalcem.

Besedilo: mag. Nina Kristarič Matjaš,
odvetnica specialistka za delovno pravo; info@kristaric-matjas.si

ZADRŽANJE plače in pobot sta urejena v 136. členu ZDR-1. Omenjeni člen določa, da je zadrževanje plače delavca dopustno le v zakonskih primerih in da so vsa drugačna pogodbeno odločila neveljavna. To pomeni, da se delavec in delodajalec ne moreta v pogodbi o zaposlitvi vnaprej dogovoriti, da bo delodajalec lahko v določenih primerih zadržal določen znesek od plače in tega zneska ne bo nakazal na tekoči račun delavca. Jasno je, da je takšna zakonska določba namenjena varovanju delavca kot šibkejšie pogodbene stranke ob sklepanju pogodbe o zaposlitvi. Če odtegljaj plače ne temelji na ustrezni zakonski podlagi oziroma izvršilnem naslovu, bo tak odtegljaj nezakonit in bo delodajalec moral vrniti vse zadržane zneske, skupaj z obrestmi. Iz sodne prakse¹ je razviden primer, ko je sodišče kot nezakonit štelo aneks k pogodbi o zaposlitvi, ki je določal pogoje za zadržanje plače zaposlenih, pri čemer so se pogoji nanašali na uspešnost poslovanja delodajalca. Sodišče je pogodbeni dogovor o zadržanju plač štelo za ničnega, ker je na tak način prišlo do nižjega izplačila plače od dogovorjenega v pogodbi zaposlitvi. Delodajalec je tako moral izplačati dogovorene zneske, skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi.

BREZ VELJAVNEGA IZVRŠILNEGA NASLOVA DELODAJALEC NE SME ZADRŽEVATI DELA PLAČE DELAVCA

To pomeni, da je v primeru zadržanja plače to dopustno le v primeru in pod pogoji, ki jih določa zakon. Največkrat se zadržanje plače opravi v primeru izvršbe na podlagi določb Zakona o izvršbi in zavarovanju (ZIZ) ali pa v primeru davčne izvršbe. Bistveno je, da zakon določa primere in omejitve, ki jih je delodajalec dolžan upoštevati, da bo izvršba zakonita. Brez veljavnega izvršilnega naslova delodajalec ne sme zadrževati dela plače delavca, ker s tem sam krši zakon in s tem tvega izrek globe, ki mu jo lahko izreče delovni inšpektor na podlagi 217. člena ZDR-1.

Delavec mora dati pisno soglasje za pobot plače z delodajalčevo terjatvijo

V praksi je bolj pogost kot zadržanje plače pobot plače. Pobot je smiseln v primeru, ko ima delodajalec, ki je delavcu dolžan izplačati plačo, tudi sam denarno terjatev do delavca oziroma

če mu delavec dolguje. ZDR-1 dopušča sklenitev pobota med delavcem in delodajalcem in določa ob tem pogoje, da je pobot plače zakonit. V 136. členu ZDR-1 je tako določeno, da delodajalec ne sme pobotati svoje terjatve do delavca brez pisnega soglasja delavca in da delavec ne more dati takšnega pisnega soglasja pred nastankom delodajalčeve terjatve. Iz omenjene določbe tako izhajata dva pogoja za zakonitost pobota plače: (i) delavec mora pisno soglašati s pobotom in (ii) delavec lahko takšno pisno soglasje poda šele po nastanku terjatve delodajalca in ne vnaprej.

Glede prvega pogoja je zakon jasen, delavec mora dati soglasje za pobot plače z delodajalčevo terjatvijo pisno. Če delavčevo soglasje za pobot ni pisno, takšno soglasje ni veljavno, je nično in brez pravnega učinka². Drugi pogoj pa se nanaša na obdobje, ko delavec takšno soglasje lahko poda. Bistveno je, da delavec lahko soglaš s pobotom šele potem, ko je terjatev delodajalca nastala. Povedano drugače: delavec ne more vnaprej dati soglasja za pobot, preden bi delodajalcu sploh kaj dolgoval. Namen določbe je ponovno v varstvu delavca, ki bo lahko šele po nastanku terjatev odločil, ali bo na pobot pristal, ker bo takrat tudi izvedel za višino terjatve delodajalca in za kakšno terjatev sploh gre. Sodna praksa je glede obeh omenjenih pogojev jasna: če delavec ni dal pisnega soglasja po nastanku delodajalčeve terjatve, potem delodajalec ne sme enostransko pobotati domnevnolo dolgovanega zneska s plačo.

¹ VDSS Pdp 557/2017 z dne 14. 12. 2017

² Tako Kresal B. v Zakon o delovnih razmerjih s komentarjem, GV založba, 2016, str. 805.

³ VDSS sodba Pdp 406/2016 z dne 23. 9. 2016.

⁴ Ali pa določbe Zakona o davčnem postopku, če gre za davčno izvršbo.

VNAPREJŠNJA AKONTACIJA ZA KRITJE STROŠKOV NA POTI

Obstoj pisnega soglasja za pobot plače je potreben v vsakem primeru, tudi v primeru tako imenovanih »akontacij stroškov«. Navedeno je razvidno s stališča Višjega delovnega in socialnega sodišča (VDSS), kjer je sodišče presojalo pravilnost prakse delodajalca (prevozno podjetje), ki je delavcem pred začetkom poti izročil akontacijo za kritje stroškov na poti (cestnine, vinjete, parkirnine, gorivo) in ne kot vnaprejšnje plačilo dnevnic. Ta akontacija je bila vedno višja, kot so bili dejanski stroški in delavci bi morali ta presežek delodajalcu vračati, vendar ga niso. S tem je po stališču pritožbenega sodišča delodajalec dobil terjatev do delavca za vračilo presežka akontacije. Delodajalec je te razlike poračunal pri dnevnicah, tako da je za razliko akontacije izplačal znižane dnevnice. Vendar bi po stališču sodišča delodajalec moral dobiti za takšen poračun akontacije z dnevnicami pisno soglasje delavcev. Sodišče je namreč štelo, da ta akontacija ni bila dana

kot vnaprejšnje plačilo dnevnic, ampak z namenom kritja stroškov na poti. Presežek akontacije nad dejanskimi stroški prevoza torej ni predstavljal delne izpolnitve delavčeve terjatve za plačilo dnevnic, ampak bi ta znesek delodajalec lahko od delavca zahteval nazaj. Ker gre torej za terjatev delodajalca do delavca (za vračilo presežka akontacije), je sodišče prve stopnje zaključilo, da bi delodajalec za pobot te svoje terjatve z delavčevo terjatvijo za plačilo dnevnic potreboval pisno soglasje delavca. Ker ga ni imel, izvedeni pobot ni bil zakonit, zato je sodišče delavcu utemeljeno priznalo plačilo dnevnic tudi v delu, ki ga zaradi nevrnjene akontacije stroškov ni dobil plačanega³. Seveda bi delodajalec lahko v primeru sodnega spora tak znesek uveljavljal kot procesni pobot. ZDR-1 ne določa, koliko lahko delodajalec pobota oziroma koliko mora delavcu po pobotu nakazati na njegov bančni račun. V tem primeru je treba upoštevati ZIZ⁴. Na podlagi 102. člena ZIZ velja, da je mogoče seči na tožnikove prejemke le do dveh tretjin teh prejem-

▶ **Inšpektor za delo lahko izreče globo od 3.000 do 20.000 EUR**

kov oziroma tako, da tožniku oziroma dolžniku ostane najmanj 76 odstotkov minimalne plače oziroma ustrezno višji znesek, če je dolжник obvezan preživljati še druge osebe.

Iz zgoraj navedenega je tako jasno razvidno, da je sodna praksa tolmačila določila ZDR-1 strogo in da je zadržanje plače mogoče le na podlagi zakona, kakršnakoli pogodbeni ureditev zadržanja plače je nična. Prav tako pa delodajalec brez pisnega soglasja delavca ne sme pobotati svojih terjatev do delavca. Če delodajalec pobota svojo terjatev do delavca brez pisnega soglasja, mu inšpektor za delo lahko izreče globo od 3.000 do 20.000 evrov oziroma do 8.000 evrov, če gre za manjšega delodajalca, na podlagi 217. člena ZDR-1.

POOBLAŠČENI SERVISER VOZIL MAN

Prigo, d.o.o., Servisni center Brdo



Sedeži

od 771,88 € + DDV



kat.: 81.62307-6505

Alternatorji

od 292,14 € + DDV



kat.: 51.26101-9270



FIAT**Fiat Ducato z nagrado „Best Motorhome Base Vehicle 2019“**

Že dvanajstič zapored je Fiat Ducato prejel nagrado za najboljšo vozilo za izdelavo avtodomov. Prestižno nagrado so podelili bralci nemške revije Promobil, ki je že več kot petindvajset let vodilna revija na področju počitniških vozil. Ducato je izdelan v kraju Val di Sangro v Italiji, v tovarni Sevel, ki je največji obrat za proizvodnjo lahkih gospodarskih vozil v Evropi. V letu 2018 je iz obrata Sevel zapeljalo več kot 297.000 vozil.

**CITROËN****Citroën Berlingo prejemnik nagrade Autobest 2019**

V finalnem izboru za naslov Autobest 2019, v katerem se je pomerilo šest finalistov, je novi Citroën Berlingo osvojil naziv «Best Buy Car of Europe» oziroma najboljši nakup med avtomobili v Evropi leta 2019. Naziv „Best Buy Car of Europe“ oziroma priznanje za najboljšo izbiro pri nakupu avtomobila v Evropi je prejel novi Citroën Berlingo, ob boku pa mu stojita Peugeot Rifter in Opel Combo Life. Žirijo sestavlja 31 vodilnih avtomobilskih novinarjev iz 31 evropskih držav, ki vozila ocenjujejo na podlagi 13 kriterijev, kot so razmerje med kakovostjo in ceno, dizajn, udobje in tehnologije, pa tudi kakovost storitev ter razpoložljivost rezervnih delov znotraj distribucijske mreže. Priznanje, ki ga je prejela osebna različica novega vozila Berlingo, se pridružuje prestižnemu nazivu „mednarodni dostavnik leta 2019“, ki je bil podeljen gospodarski različici (novi Citroën Berlingo Van) septembra na avtomobilskem salonu v Hannovru.

OPEL**Opel Vivaro tretje generacije**

Na voljo bo v treh velikostih, ki so prilagojene najrazličnejšim zahtevam in s številnimi inovativnimi tehnologijami. Novi Opel Vivaro, ki ga bo možno v Nemčiji naročiti od februarja in bo v prodajnih salonih v drugi polovici letošnjega poletja, temelji na najsodobnejši platformi in je na voljo v različnih izvedbah glede na želje uporabnikov: kot furgon Cargo, furgon s podaljšano kabino za do šest potnikov, šasija s platformo in kombi za prevoz oseb, prvič pa so namesto dveh na voljo tri dolžine (4,60 metra, 4,95 metra in 5,30 metra). Z največjo prostornino za tovor 6,6 m³ se novi Vivaro odlikuje z nosilnostjo do 1400 kilogramov – 200 kg več od predhodnika. Enako velja za vlečne obremenitve: z največjo maso prikolice 2500 kg zmora kar za pol tone več kot prej. Skromna je samo višina, ki pri večini različic meri 1,90 metra, in omogoča, da novi Vivaro brez težav parkira v kletih nakupovalnih središč z nizkim stropom, da je natovarjanje in raztovarjanje kar se da preprosto.



MERCEDES-BENZ

Sprinter s pogonom na vsa štiri kolesa

Mercedes-Benzov Sprinter je odslej na voljo tudi s štirikolesnim pogonom, s čimer je namenjen vožnji po zahtevnejših terenih. Štirikolesni pogon je priključljiv, medtem ko vozilo miruje, oziroma do hitrosti do 10 kilometrov na uro. V običajnih voznih razmerah se navor med sprednjo in zadnjo osjo porazdeli v razmerju 35 : 65 odstotkov, s čimer so vozne značilnosti podobne kot pri različicah s pogonom na zadnji kolesni par. Za optimalni stik s podlago skrbi elektronski sistem nadzora oprijema 4ETS, ki je v celoti integriran v elektronski sistem stabilnosti. Slednji vključuje sistem za preprečevanje blokiranja koles pri zaviranju, elektronsko porazdelitev zavorne sile, zavorno asistenco in elektroniko za pomoč pri speljevanju. V primeru, da katero izmed koles zaradi spolzke podlage začne izgubljati oprijem, sistem 4ETS poskrbi za njegovo blokado in prenos navora h kolesom z boljšim oprijemom. V primeru zaviranja pa je njegovo delovanje podobno kot uporaba srednjega, zadnjega in sprednjega diferenciala.



OPEL

Prihaja nova Opel Zafira Life

Kar se je leta 1999 začelo s prvo generacijo, se natanko dvajset let pozneje nadaljuje s povsem na novo razvito četrto generacijo modela Opel Zafira. Zafira Life je na voljo v treh dolžinah; "Small", "Medium" in "Large". Slednja je 65 cm daljša kot najkrajša različica in je skoraj enako dolga kot Vivaro Combi. Tako Zafira Life pokriva kar tri segmente vozil in uvaja nova merila med večsedežnimi enoprostorci. Odlikuje jo vsestranska notranjost, udobje in dovršeni sistemi za pomoč vozniku. Mednje spadajo vrhunski sistemi za informacije in razvedrilo, projekcijski zaslon in samodejni regulator hitrosti, ki deluje s pomočjo kamere in radarja. Nova Zafira Life je bila na Euro NCAP testu ocenjena s petimi zvezdicami. Dvodelna panoramska streha in pokrov prtljavnika z ločenim odpiranjem zadnjega stekla nadgradita videz zunanosti. Prvič je bila predstavljena 18. januarja 2019 na avtosalonu v Bruslju, od februarja naprej pa jo bo mogoče tudi naročiti.



FORD/VOLKSWAGEN

Okrepitev konkurenčnosti

Družbi Volkswagen AG in Ford Motor Company sta oznanili prve uradne dogovore v okviru široko zastavljenega zaveznišтва, katerega cilj je okrepitev konkurenčnosti obeh podjetij in izboljšanje ponudbe za njune stranke v časih hitrih sprememb v avtomobilski panogi. Kot prvi konkretni korak v sodelovanju je načrtovan razvoj kombijev in srednje velikih vozil pickup za globalno tržišče od leta 2022 naprej. Zaveznišтво omogoča predpogoje, zaradi katerih bo mogoče realizirati bistveno povečanje obsega in izboljšanje učinkovitosti. Poleg tega dogovori omogočajo skupne investicije in arhitekture vozil, ki bodo nudile edinstvene zmogljivosti in tehnologije. Obe podjetji si obetata, da bosta s sodelovanjem pri kombijih in vozilih pickup od leta 2023 naprej izboljšali letne poslovne rezultate pred obdavčitvijo.



KRONE**Krone z rekordno prodajo**

V industriji kmetijskih strojev in tovarnih prikolic je skupina Krone preteklo poslovno leto 2017/2018 (1. avgust 2017–31. julij 2018) zaključila z rekordnim prometom v višini približno 2,1 milijarde evrov in tako dobiček povečala glede na prejšnji rezultat (1,9 milijarde evrov). Približno 67,4 odstotka domače prodaje je predstavljal oddelek gospodarskih vozil, 32,6 odstotka pa dejavnost kmetijskih strojev. Prodaja na trgih zunaj Nemčije je znašala 1,5 milijarde evrov, kar je skoraj 171 milijonov evrov (12,4 odstotka) več kot leto prej. 71 odstotkov izmed teh izvoznih prodaj je ustvaril segment gospodarskih vozil, 29,1 odstotka pa sektor kmetijskih strojev.

**NOOTEBOOM****Program NoVAB 3.0 za izračun osne obremenitve**

S pomočjo programa NoVAB 3.0 lahko sedaj hitreje in lažje izračunate optimalni položaj obremenitve za vse kombinacije vozil ter tako preprečite prekoračitev maksimalne osne obremenitve. NoVAB – program za izračun osne obremenitve priklopnikov, je razvil Nootboom že pred več kot dvajsetimi leti. Program natančno izračuna optimalni položaj obremenitve za različne kombinacije vozil. Uporabniki programa lahko izbirajo med široko paleto vnaprej določenih vozil, kot so bagerji, traktorji, vlečne prikolice in polpriklopniki. Če je potrebno, se lahko podrobnosti teh vozil enostavno prilagodijo, možno pa je tudi sestaviti različne konfiguracije. Za prevoznika je to pomembno orodje za izbiro prave kombinacije vozil za določeno obremenitev in za preprečevanje prekoračitve največje osne obremenitve. Razvili so tudi najnovejšo generacijo NoVAB: Nootboom 3.0 Cloud različico, ki nudi pomembne izboljšave in prednosti. Izbira pravega priklopnika in izračun porazdelitve teže tovora na različne osi je zdaj še hitrejša in lažja. Določite lahko tudi, ali naj se dvigne ena ali več osi. S pritiskom na gumb se izračuna optimalni položaj obremenitve, da se prepreči preseganje maksimalne osne obremenitve. Tako boste vnaprej obveščeni, ali je popolna kombinacija s tovorom skladna z največjo dovoljeno osno obremenitvijo v določeni državi. NoVAB ustvari tudi uporabno risbo splošne ureditve z vsemi ustreznimi podrobnostmi osne obremenitve in drugimi pomembnimi parametri, ki ga lahko uporabite za navodila vozniku, kako naj se tovor naloži na priklopnik.

**MEILLER KIPPER****Novi tehnični direktor**

Dr. Sebastian Simon je bil imenovan za tehničnega direktorja podjetja F.X. MEILLER Fahrzeug- und Maschinenfabrik-GmbH & Co KG. Prevzel bo odgovornost za razvoj poslovnih segmentov od projektiranja, upravljanja naročil in logistike, vključno z nadzorom izvoza, konstrukcijo vozil, centrom zmogljivosti za hidravlične sisteme, varnost izdelkov in homologacijo. Poleg tega bo tudi poddirektor v F.X. MEILLER Slaný (Češka). Do oktobra 2018 je bil zaposlen kot generalni direktor za tehnologijo in finance pri podjetju Palfinger Platforms GmbH. Od leta 2015 je uspešno usklajal dvigalne platforme poslovnih enot in trajnostno povečal tržne deleže v pomembnih segmentih.





KRONE

Povečujejo zmogljivost proizvodnje

Podjetje Krone bo v letu in pol povečalo zmogljivost proizvodnje na več kot 25.000 enot. Z uvedbo avtomatske proizvodnje komponent so že postavili temelje za to proizvodno ofenzivo. Sistemi zamenljivih karoserij in Dry Liner pomenijo visoko kakovost izdelkov v kombinaciji s številnimi inovativnimi rešitvami. V tovarni v kraju Herzlake podjetje Krone izdeluje zamenljiva jeklena ohišja, zamenljiva ohišja za ponjavo, polpriklopnike in vozila CEP za kurirske in ekspresne storitve. Pri opremi vozila se upoštevajo vse želje kupcev. Polpriklopnik s ponjavo je na voljo v različnih dolžinah in višinah, ter tudi z različnimi strešnimi in stenskim sistemi, ki so fleksibilni in praktični. V Herzlakeju je izdelan tudi polpriklopnik Dry Liner, ki se lahko uporablja za prevoz visokokakovostnih in občutljivih tovorov. Polpriklopnik Dry Liner je na voljo z različnimi stranskimi stenami. V notranjosti so lahko izbrani tudi različni moduli opreme. Odločilen argument za kakovost je tudi premazni sistem s prašnim barvanjem KTL-plus. V proizvodnem obratu Herzlake se lahko v enem kosu barvajo jeklene konstrukcije, dolge do 16 m, visoke 3,2 m in široke 2,6 m. Skupna površina obrata v Herzlakeu je okoli 352.000 kvadratnih metrov.

KÖGEL

50 novih Kögel Light plus prikolic za BTK Logistics

V podjetju BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH s sedežem v Rosenheimu na Bavarskem so začeli obnavljati obstoječo floto, sestavljeno iz 180 prikolic, in sicer z več kot 50 novimi prikolicami Kögel Light plus. 50 novih Light plus priklopnikov nove generacije NOVUM je standardno opremljenih z novim Köglvim zunanjim profilom in ohišjem. To omogoča tudi pritrditev tovora v zunanji okvir perforiranega jekla VarioFix. 13 parov pritrdilnih objemk, ki so del serijske opreme, ima na bočnih straneh oprijemne kljuge za lažje rokovanje. Njihova natezna sila je 2.500 kilogramov. Za večjo nosilnost je sprednja stena, vključno s sprednjimi in zadnjimi kotnimi stebri in vrati, serijsko izdelana iz aluminija. Prikolice Kögel Light plus imajo tudi DIN EN 12642 Code XL certifikat o zavarovanju tovora. Light plus prikolice so opremljene z osmi Kögel KTA. Da bi dodatno zmanjšali težo prikolic, so se pri BTK odločili za aluminijaste strešne okvirje in zračne rezervoarje.

KÖGEL

Triosni prekucnik za ECOSOIL

ECOSOIL Süd GmbH je razširil svoj vozni park s 17 Köglvimi 3-osnimi prekucnimi prikolicami s 24 m³ nakladalne površine. Podružnica v Ulmu je leta 2013 pridobila prve prekucne prikolice Kögel. Dve od 17 novih prikolic bodo dodane voznemu parku sestrške družbe Umweltschutz Nord GmbH. Okvir šasije je izdelan iz visokokakovostnega jekla in z zmanjšano maso za prevoz več tovora. Prikolice so izdelane iz trdega



**TRAILER
INNOVATION**
2019

Revija Transport & Logistika je članica
mednarodne žirije Trailer Innovation.

in kaljenega jekla Hardox-450 s petimi milimetri debeline in s stranskimi stenami debeline štirih milimetrov, izdelanih iz jekla S700 visoke trdnosti. S tem je prikolica izjemno robustna in vzdržljiva. Poleg kombinacije, ki jo je izbral ECOSOIL, so Köglve prekucne prikolice na voljo tudi v različnih kombinacijah debelin okvirja in sten. Okvir je na voljo v debelini 4, 5 ali 6 milimetrov, stranske stene pa so debeline 3, 4 ali 5 milimetrov.



ŠE VEDNO VSAK DAN NA »FURI«

Pri osebnih avtomobilih je starodobništvo v razmahu, veliko manj množičen pojav pa je to pri gospodarskih vozilih. Za odsluženi tovornjak že na odpadu lahko človek hitro dobi evrskega tisočaka ali dva. Po drugi strani tovornjak hitreje zastari in že cestnine na avtocestah lastnika lahko spravijo na beraško palico.

Besedilo: Emil Šterbenk; fotografije: E. Šterbenk, MAN

DRUGAČE JE pri prekucnikih, ki večji del poti prevozijo bliže domu. Temu se gre zahvaliti, da Roman Plaskan-Romi še vedno vozi svojega 40-letnega MAN-a. Pravzaprav sta starodobnika oba. Romi jih šteje nekaj mesecev manj od 80, od tega je skoraj 57 let preživel

kot voznik tovornjaka, izpit kategorije C pa ima od leta 1961. A starodobnika sta le po letih, saj se gresta prevoz tovara še vedno zares.

ŠTIRIOGLATI MAN

Kabine trambus pri MAN-u ponujajo vse od leta 1956. Takšna gradnja ob krajši medosni razdalji nudi večjo okretnosti in daljši tovorni prostor, motor pa je ob zmanjšanem hrupu manj segreval notranjost. Z vse bolj elastičnim vpetjem kabine se je pomembno povečevalo tudi udobje. Nemški izraz za kabino trambus je frontlenker (volan spredaj – pred prednjo osjo). Manovega prvenca s kabino trambus se je prijel vzdevek Bullnasen-Frontlenker (trambus z bikastim nosom) – res ne vem zakaj, ko pa je imel tako prijazen "obraz". Izdelovali so široko paleto od malih kesonarjev z nosilnostjo dobre 4 tone (MAN 415 F) do težkih transporterjev 13.230, s tremi osmi, katerih proizvodnja se je zaključila leta 1974.

Leta 1967 so na frankfurtskem avtomobilskem salonu premierno pokazali novo kabino trambus, ki so jo razvili v sodelovanju s francoskim Saviemom. Za razliko od predhodne je



Pri 70 km/h motor hrumi pri 2.100 vrtljajih v minuti.



Pri 60 km/h so motorni vrtljaji že blizu zgornjega roba zelenega polja.



Problemlöser, Packesel, Pfennigfuchser

Unser Ziel findet nicht nur in der Länge, sondern auch in der Höhe, Breite und in der Höhe der Ladekapazität. Das Ergebnis: Mehr Kraft, weniger Verbrauch, geringere Kosten. MAN, das ist Kraft und Leistung.

MAN

MAN 19.321 je kljub 13 let stari kabini postal tovornjak leta 1980.



Prvi MAN-ovi trambusi so imeli zaobljene linije (tovarniška risba modela 635 L 1 F iz leta 1959).

kabino. Slednja je služila predvsem za gradbene prevoze in regionalni promet. Na normalni kabini so za vrati namestili manjše stransko okno, dolga kabina pa je bila spalna, namenjena špediciji in je za vrati imela precej večje okno. Kabina je ob manjših in večjih spremembah ostala v proizvodnji polni dve desetletji. Med drugim so proti koncu serije ponudili tudi razširjeno verzijo. Čisto novo kabino so MAN-i dobili šele junija 1986, ko je stekla proizvodnja linije F 90.

MAN 19.240 FK

Ta model so proizvajali v obdobju 1974/83. Do leta 1977 je 11-litrski vrstni šestvaljni motor (11.045 ccm) dosegel 177 kW (240 KM) pri 2.300 vrtljajih v minuti. Leta 1977 so prostornino povečali na 11.413 ccm in enako moč ob malce povišanem navoru dosegli 100 vrtljajev niže. Mogoče je bilo izbirati med navadnim 6-stopenjskim menjalnikom in menjalnikom s polovičkami. Na voljo je bila tako 4×2 kot 4×4 pogonska konfiguracija. Pri pogonu na vsa štiri kolesa je bil na voljo samo menjalnik s polovičkami. Kolesa so bila lahko 20- ali 22,5-palčna. Na domačem trgu je ta MAN-ov model imel skupno dovoljeno maso 16 t, za izvoz pa 19 t. Pri prekucniku sta bili na voljo dve medosni razdalji, in sicer 3.500 ali 3.800 mm. Obe premi sta togi, prednja je na parabolični listnati

vzmeti, zadaj pa so navadne listnate vzmeti. Kabina ima dva sedeža in je vzmetena samo zadaj, spredaj sta tečaja, ki služita za prevračanje kabine in olajšan dostop do motorja. Vzmeten je le voznikiški sedež, volanu pa pomaga hidravlika. Voznik dobi najnujnejšo opremo. Gretje je zadovoljivo, zračenje ima večstopenjsko regulacijo. Zavore so bobnaste zračne na vseh kolesih, tudi ročna zavora je zračna. Tiste čase je bila klimatska naprava velik luksuz in so jo za doplačilo vgradili tu in tam v kakšen špedicijski model. Ker je prekucnik, ima serijsko vgrajen ročni plin, da med stresanjem tovora lahko poviša motorne vrtljaje. Na podlagah s slabšim oprijemom je zelo uporabna ročna zavora diferenciala. Preglednost je zaradi velikih steklenih površin dobra, ob dežju pa vetrobran čistijo trije brisalci.

TOVORNJAK Z DOKAJ ZNANO ZGODOVINO

Romijev MAN 19.240 FK je luč sveta zagledal leta 1979. Štiri leta je vozil po Nemčiji, potem pa ga je prvi slovenski lastnik pripeljal k nam. Lastniki pred letom 1995 niso poznani, takrat pa ga je kupil Ivan Urbič iz Trebnjega. Prejšnji lastnik iz Dravograda je prevažal stre-



Kamnolom je za prekucnika domače okolje.

šno kritino Bramac, zato je na tovarnjak namestil dvigalo. Tudi naslednji lastnik, Urbič, je dvigalo s pridom uporabljal, saj je v večji meri prevažal cementne izdelke, ki jih proizvaja njegov brat. Z izjemo menjalnika je tovarnjak dobro služil, a tudi to napako so odpravili. Po dobrih treh letih in prevoženih malo manj kot 150.000 km ga prodal Jožku Kumru v Latkovo vas pri Preboldu. Ta je prevažal predvsem dimnike znamke Schiedel. Z motorjem ni bilo težav, a menjalnik je spet kazal bolezenske znake. Po dobrih dveh letih in novih 50.000 km ga je Jožko prodal v Ljubljano. Tam je MAN stal več kot leto dni, potem pa ga je kupil Plaskan. Pri njem sta pretekli skoraj dve leti, preden ga je vrnil na cesto. Keson je bil v zelo slabem stanju, zato ga je moral temeljito obnoviti, kabino pa je na novo prelakiral. Ob popravilu kesona je menjal le še ključke na zavorah. Spomladi 2004 je tovarnjak kljub triletnemu mirovanju stekel brez otroških bolezni. Po dobrem letu je bilo treba na novo zatesniti hidravlično "svečo" na prekucniku. V prvih štirih letih je brez nepredvidljivih dogodkov prevozil okrog 150.000 km. Takrat se je primerila tudi največja okvara, pravi Romi: »Menjalnik je dokončno izpustil dušo. Ker nisem našel ustreznega ZF-ovega menjalnika iz kakšnega odsluženega MAN-a, sem kupil menjalnik iste znamke, ki je bil vgrajen v Deutzu. A glej ga



Romi veliko poti prevozi z dvignjeno desno roko, saj vsakemu vrne pozdrav.

šmenta, prenos na prestavno ročico je bil tam drugačen, tako so bile prestave zrcalno razporejene. Še nekaj časa se mi je dogajalo, da sem se zašaltal (zgrešil prestavo). Tudi to smo rešili in sedaj prestave tečejo tako, kakor je narisano na ročici menjalnika. Največja težava je, da se Magirusov motor hitreje vrti, zato je MAN s tem menjalnikom (pre) počasen in porabi preveč goriva.»

Apetit 40-letnega tovornjaka je resnično dober. Za sto kilometrov prevožene poti se nikoli ne zadovolji z manj kot 35 litri plinskega olja. Če pa gramoz, pesek ali kakšen drug tovor naročijo hribovci porabi tudi do 50 l goriva na 100 km. Kljub visoki starosti je motor po menjavi batnih obročkov živahen in žilav ter 10 ali pa tudi 12 t materiala z lahkoto spravi, kamorkoli je potrebno (ampak slednje bi znalo biti ob policijski kontroli zelo drago). V slabih voznih razmerah je v veliko pomoč diferencialna zapora, včasih pa bi si človek želel tudi prednjega pogona.

► Pnevmatike se navadno nimajo časa do konca obrabiti

Leta 2008 se je Romi po 46 letih vozniškega staža upokojil, in obdržal dopolnilno obrt. Število prevoženih kilometrov se je poslej zmanjšalo, a vseeno jih je v desetletju prevozil še blizu 200.000. Vmes je motorju začela malce pohajati sapa. Zamenjali so batne obročke in tesnilo na glavi, ne pa tudi ležajev glavne gredi. Tu in tam počí kakšna vzmet, saj Romi s tovornjakom veliko vozi po poteh, kamor večina prevoznikov noče zapeljati. Pred kratkim je zamenjal vodno črpalko in vedno se najde še kakšna malenkost. Tovornjak servisira na približno 10.000 km, kar zadnja leta pomeni enkrat letno (menjava olja v motorju in oljnega filtra, menjava naftnih filtrov, preverjanje tekočin). Gume se navadno nimajo časa do konca obrabiti. Prekucniki veliko vozijo po kamnolomih, gradbiščih, rečnih strugah in drugih gumam neprijaznih podlagah. Romi zato gume večkrat preseka ali drugače poškoduje prej, preden bi bile primerne za odpis zaradi

Leta 2004 je Plaskan kabino na novo prebarval, a za keson je zmanjkalo časa, saj je bilo treba delati.



Na pogonski osi so vedno obnovljene gume z zimskim profilom.



Diferencial ima zaporo, kar zelo pomaga pri slabšem oprijemu.

preplitkega profila. Spredaj vedno namesti nove pnevmatike, na pogonsko premo pa montira izključno obnovljene (Bandag), saj je zadovoljen z njihovim oprijemom na peščenih in blatnih podlagah, pa tudi po snegu z njimi pelje kot s tankom – le da je tovornjak naložen.

MOJSTER ZA VOLANOM

Z velikim veseljem se peljem z Romijem, ki svoja leta uspešno skriva. Pelje živahno, kakor so učili nekoč: motor mora peti – in zaradi kratkega menjalnika motor njegovega MAN-a res poje. Ob pritisku na gumb zaganjača ubogljivo steče. Hrup se prenaša tudi v kabino – predvsem zaradi stanjšane zvočne izolacije. Veliki šestvaljnik ob pritisknem plinu zarohni – čisto drugače kot današnji tovornjaki. Ker nima turbopolnilca, dovoli speljevanje s »štandgasom« (v vrtljajih prostega teka). Prazno vozilo zlahka spelje v tretji, za polnega pa je treba vožnjo včasih začeti z drugo prestavo. Prva je namenjena zgolj za speljevanje v izjemno strme klance. Vožnjo Romi vedno prilagodi obremenitvi in cesti. Če za njim ni nikogar, motorju prizanaša in vozi s 1.800 vrtljaji v minuti (60 km/h), kadar pa se za njim pojavijo vozila, takoj pospeši na 70 km/h ali



MAN z oznako 19.240 je bil namenjen izvozu – Romijev MAN je sprva imel nosilnost 11, potem pa so jo v prometnem dovoljenju znižali na 10 t.



Večino stvari okoli tovornjaka opravi Romi sam.



Pred tehničnim pregledom se loti večjih popravil, pri katerih je prva violina izkušeni mehanik Rudi.

jim omogoči, da ga prehitijo. Prav užitek ga je gledati, kako z močnimi, obdelanimi rokami nežno prestavlja prestave in z občutkom potiska ročico, da lepo »pade« v željeni položaj. Ko je z 11-tonskim tovorom pripeljal do zelo strmega klanca, je pod njim ustavil in prestavil v drugo, potem je speljal in do vrha peljal s 1.700 vrtljaji v minuti in nobenega sklopa vozila ni po nepotrebnem obremenjeval. Zaradi tega je od leta 2004 le enkrat zamenjal sklopko – pa ne zato, ker bi jo »skuril«, ampak zaradi tega, ker je menjal menjalnik. Tudi vzvratna vožnja mu ne povzroča nikakršnih težav. Po ozki gozdni cesti je več kot 200 m peljal vzvratno navzgor – spet s 1.700 vrtljaji v minuti – in v prvem poskusu z milimetrsko natančnostjo ustavil na mestu, kjer je iztresel nasipni material.

IN ŠE VAJENEC ...

Ko sem leta 2008 o Romiju in njegovem MAN-u prvič pisal za revijo Mehanik in voznik, je bila prestavna shema še obrnjena in pri vožnji se nisem ravno izkazal. Bil sem prepričan, da menjalnik ni bil sinhroniziran, a so samo sinhroni že malo načeti – sploh tisti od pete prestave. Sedaj, ko prestave tečejo, kakor je v navadi (prva levo in naprej, druga

57 let staža poklicnega voznika

Roman se je izučil za ključavničarja, potem je dobro leto delal na Agroservisu v Šempetru. Vozniški izpit kategorij A in B je za tiste čase opravil zelo zgodaj, že leta 1959. Na tečaj je hodil v Društvo ljudske tehnike v Šmartnem ob Paki, voziti ga je učil z društvenim Oplom Olympio inštruktor Žibret. Dve leti pozneje je opravil izpit kategorije C, po vojaškem roku pa so »dopisali« še E. Približno leto dni je delal še v Premogovniku Velenje, pot poklicnega voznika pa začel leta 1962 na Jugoslovanskih železnica. Ker je imel službo dopoldan, je popoldne imel čas za poučevanje voznikov osebnih vozil v okviru Društva ljudske tehnike v Šmartnem ob Paki: »Tiste kandidate, ki so imeli lastna vozila, smo poučevali kar v njihovih jeklenih konjičkih, tisti brez njih pa so vozili društvenega Opla Olympio. Kandidate sem učil tako v Šmartnem ob Paki kot v Šoštanj, največ smo tako ali tako prevozili po Celju, kjer so opravljali voziške izpite. Že v sedemdesetih letih sem s tem prenehal, pozneje pa sem praktično cele dneve porabil za svojo obrt.« Po dobrih dveh desetletjih se je odločil oditi na svoje in je kupil rabljeni prekucnik TAM 4500. Tega je kmalu nadomestil z MAN-om 615. Tega je zamenjal dokaj star, a vrhunsko ohranjen Henschel, s katerim je vozil nekaj let, dokler se mu ni pripetila prometna nesreča.

»Za nekaj časa me je minilo veselje do zasebnitva, pa sem šel nazaj na železnico,« pravi Romi. »Toda, ko se enkrat navadiš biti na svojem, ni lahko spet dobiti šefa, določen delovni čas, dosti manjšo svobodo, čeprav je vse naštet po drugi strani tako udobno. Zato ni dolgo trajalo, da sem se vrnil med obrtnike.«

Znova je začel s TAM-om, s pošteno utrujenim modelom 6500, nato pa je skoraj desetletje vozil TAM-a T 170, ki je bil s hidravličnim volanom in s sinhroniziranim menjalnikom že vozniku prijaznejši. Leta 2004 je TAM-a prodal in začel voziti MAN-a, s katerim se vsak dan družijo še danes.

Plaskan z osmimi križi na hrbtu še vedno z velikim veseljem vozi tovornjak in se kot za šalo povzpne po dveh stopnicah v kabino, da ne rečem, kako brez težav skače po kesonu, leže pod kabino – kakor jih ne bi imel niti 50.



Do novogradenj je velikokrat potrebna vožnja po ozkem makadamu.



Menjalnik ima šest prestav s polovičkami in shema pretikanja ni več zrcalna.

levo in nazaj ...), je menjavanje prestav dosti enostavnejše. Čeprav se tovornjaku leta vidijo tako z zunanje kot z notranje strani, komande delujejo brezhibno. Nič ni pretirano trdo – od sklopke in zavora do hidravličnega volana. Vsa stikala delujejo – konec koncev je avtomobil registriran in tako mora biti.

Zadnje čase sem Romijevega MAN-a vozil dvakrat. Prvič mi je šlo tako lepo, da mi je zrasel greben. Ker sem peljal naloženo vozilo po ozki cesti, sem pretikal pri nizkih vrtljajih, zaviral sem nežno, z občutkom – skratka: za petico! V drugo je bil najin cilj na letuški ravnini, poskusila sva, kako hitro lahko ta rdeča reč drvi. V vsaki prestavi sem ga »nagnal« do vsaj 1.700 vrtljajev, in glej ga zlomka, pri prestavljanju iz četrte v peto je menjalnik zahrskal. To se mi je zgodilo skoraj vsakič, navzdol pa sem z vmesnim plinom iz šeste v peto vedno prestavil čisto gladko, neslišno. Tako je, kakor je povedal Romi: menjalnik je resnično kratek in drvenje se konča

v šesti prestavi že pri hitrosti 70 km/h (no, enkrat mi je ušel na 73 in nič ni kazal, da je to preveč). Že pri 60 km/h se motor vrti z (za naše čase zelo visokimi) 1.800 vrtljaji v minuti, pri 70 km/h pa že z vrtočlavi 2.100. Najnovejši MAN-ovi motorji te prostornine se v TGX-ih pri 80 km/h vrtijo s 1050 vrtljaji v minuti! Tudi z zaviranjem praznega vozila se nisem najbolj izkazal, saj so zavore prilagojene polno naloženemu. Že ko pomisliš na zaviranje, se MAN ustavlja, ko pa na stopalko položiš nogo, se sopotnik lahko hitro »prilepi« na vetrobransko steklo. Šele v tretjem, če ne v četrtem poskusu, sem zavrl tako, kakor to počne mojster.

Med vračanjem proti Šmartnemu me je Romi opozoril, da je obnovljeni most ožji, kakor je bil prej. Ker je iz nasprotne

smeri pripeljal naložen polpriklopnik, sem zapeljal čisto ob kraj; in že sem prav začetniško z obema gumama drsal po robniku. Postal sem rdeč kot stari MAN in se začel na vso moč opravičevati. Pa ne da bi storil kakšno škodo, ampak ego je trpel – do bolečine!

GREMO NAPREJ

V kamnolomu sva se z Romijem zamejnala. Še toliko bolj pazljivo sem gledal, kako izkušeni voznik pretika. Aha, v vsaki prestavi je motor zavrtel do okoli 1.700 vrtljajev, v peto pa je prestavil precej nižje, tako da je motor v šesti najprej brundal z dobrimi 1.000 vrtljaji. Menjalnik pa ni škrtnil, ko je ročico potisnil v peto prestavo. Pri naslednjem pretikanju v peto pa se je tudi mojstru znašlo med zobniki nekaj malega peska. Ne da bi bil škodoželjen, ampak človeku je vseeno malo lažje pri srcu, ko vidi, da se to dogaja tudi najboljšim.

Romi in njegov MAN sta postala tako rekoč maskota Paške vasi in občine Šmartno ob Paki. Roman je vedno pripravljen sesti za krmilo in pripeljati tovor, kamor hočete. In ne samo to, tudi »udarniško« še zna kdaj kaj narediti za sosede, prijatelje in znance, kar je dandanes že velika redkost. Pa srečno pot še v prihodnje.

LITERATURA IN VIRI

<https://www.corporate.man.eu/de/unternehmen/geschichte/man-chronik/MAN-Chronik.html>

Oswald, W. Deutsche Last – und Lieferwagen 1945 – 1969. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2004.

Oswald, W. Deutsche Last – und Lieferwagen 1970 – 1989. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2004.

TEHNIČNI PODATKI: MAN 19.240 FK

MOTOR:	
Dizelski, štiritaktni, vrstni, šestvaljni, neposredni vbrizg	
Gibna prostornina	11.413
Moč (kW/KM)	177/240 pri 2.200 vrt./min.
PRENOS MOČI:	
Šeststopenjski sinhronizirani menjalnik ZF z vmesnimi prestavami (polovičke)	
MERE IN TEŽE:	
Dolžina × širina × višina (mm)	7.000 × 2.300 (kabina) 2.420 (keson) × 2.890
Medosna razdalja (mm)	3.800
Notranje mere tovornega prostora: dolžina × širina × višina (mm)	4.800 × 2.320 × 500
Pnevmatike	12 R 22,5
Masa praznega vozila (kg)	8.000
Nosilnost (kg)	11.000

▶ Za 100 kilometrov 35 litrov plinskega olja



DRUŽBA MAN – VAŠ PARTNER NA POTI V TRAJNOSTNO MOBILNOST

**Od izumiteljice dizelskega motorja do pionirke
prevoznega sektorja jutrišnjega dne**

Kot pionirka v tehnologiji, ki je usmerjena v prihodnost, v sektorju gospodarskih vozil, družba MAN ponuja alternativne koncepte pogona in digitalne rešitve za tovorni promet prihodnosti. Z vizionarsko inovativno močjo družba MAN postavlja nove standarde in ustvarja podlago za trajnostno mobilnost.

Več o inovacijah MAN www.innovation.man/si



REDNO USPOSABLJANJE VOZNIKOV

Družba HM Storitve se ukvarja z izobraževalno dejavnostjo. Od leta 2011 izvajajo program temeljne poklicne kvalifikacije. Izvajajo program usposabljanja za poklicne voznike za pridobitev kode 95 in program za redno podaljšanje »KODE 95«. Usposabljanja izvajajo visoko strokovno usposobljeni, prijazni in ustrezno kvalificirani predavatelji s področja prometa.

TEMELJNA KVALIFIKACIJA ZA VOZNIKE - »KODE 95«

Temeljna poklicna kvalifikacija za voznike v cestnem prometu nadomešča program Nacionalne poklicne kvalifikacije, ki je za voznike, ki opravljajo javne prevoze potnikov z vozili nad 9 sedežev, ukinjen z dnem 10. 9. 2008 in za voznike, ki opravljajo javne prevoze blaga z vozili nad 3.500 kg največje dovoljene mase, z dnem 10. 9. 2009.

Pridobitev temeljne kvalifikacije (koda 95) se vpiše v vozniško dovoljenje ali na izkaznico o voznških kvalifikacijah. Potrebujejo jo vsi poklicni vozniki, ki opravljajo javne komercialne prevoze potnikov z vozili nad 9 sedeži ter javne komercialne prevoze blaga z vozili nad 3.500 kg največje dovoljene mase.

STROKOVNA USPOSOBLJENOST VOZNIKOV

Vozniki, ki so državljani držav članic Evropske unije, in vozniki, ki so državljani tretjih držav in so zaposleni pri podjetju s sedežem v Republiki Sloveniji ali zanj delajo in opravljajo cestne prevoze v Republiki Sloveniji po javnih cestah, pri tem uporabljajo:

- vozila, za katera se zahteva vozniško dovoljenje kategorij C1, C1 + E, C ali C + E,
- vozila, za katera se zahteva vozniško dovoljenje kategorij D1, D1 + E, D ali D + E, ali vozniško dovoljenje, priznano kot enakovredno;
- morajo pridobiti temeljne kvalifikacije in se redno usposabljati v skladu z zakonom.



IZJEME

Koda 95 ni obvezna za naslednje voznike:

- vozil, pri katerih največja dovoljena hitrost ne presega 45 km/h;
- vozil, ki jih uporabljajo slovenska vojska, policija, civilna zaščita ali gasilci;
- vozil, na katerih se opravljajo preizkusne (testne) vožnje za tehnične izboljšave, popravila ali vzdrževanje novih ali obnovljenih vozil, ki še niso bila dana v uporabo;

- vozil, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali so namenjena za reševalne akcije, in vozil za prevoz poškodovanih in pokvarjenih vozil;
- vozil, ki se uporabljajo za učne ure vožnje za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o pridobitvi kvalifikacij in rednem usposabljanju;
- vozil, ki prevažajo material in opremo, ki ju voznik uporablja pri svojem delu, če vožnja tega vozila ni voznikova glavna dejavnost;
- vozil, ki se uporabljajo za lastne in osebne potrebe;
- vozil, ki so v okviru izvajanja servisa ali popravila v mehanični delavnici na poskusni vožnji.

TEMELJNE KVALIFIKACIJE

Kandidat pridobi temeljne kvalifikacije na način:

- s preizkusom znanja.

Način pridobitve temeljne kvalifikacije, ki vključuje preizkus znanja, obsega praktični in teoretični preizkus. Po uspešno opravljenem preizkusu se kvalifikacije potrdijo s spričevalom.

Temeljne kvalifikacije se pridobijo v sistemu pridobitve temeljne kvalifikacije v skladu z zakonom ali v okviru srednjega poklicnega izobraževanja za voznike. Po uspešno končanem poklicnem izobraževanju za voznike se pridobljene temeljne kvalifikacije potrdijo z ustreznim spričevalom. To spričevalo se izroči udeležencu. Spričevala, ki potrjujejo temeljne kvalifikacije, so:

- spričevalo, podeljeno na podlagi preizkusa

PREIZKUS ZNANJA

Preizkus znanja opravlja komisija, ki jo imenuje minister.

REDNO USPOSABLJANJE

Redno usposabljanje obsega usposabljanje, ki imetnikom spričevala omogoča, da posodobijo znanje, ki je nujno za njihovo delo, s posebnim poudarkom na varnosti v cestnem prometu in racionalni porabi goriva ter da širijo in osvežujejo znanja, ki so potrebna za pridobitev temeljnih kvalifikacij.

Vozniku, ki opravi redno usposabljanje, se izda spričevalo, ki potrjuje tako usposabljanje.

Prvi tečaj rednega usposabljanja opravijo vozniki, ki so imetniki spričevala.

Sem eden izmed predavateljev pri izvajanju programa za pridobitev Temeljne poklicne kvalifikacije in rednega usposabljanja za podaljšanje KODE 95. Večina kandidatov prihaja iz Bosne in Hercegovine ter Srbije.



Duran Nikola, dipl. inž. cest. prom.

Ker ne razumejo slovenskega jezika, so posebej zadovoljni, da lahko predavanja za pridobitev Temeljne poklicne kvalifikacije poslušajo v jeziku, ki ga razumejo. Tudi pri rednem usposabljanju poklicnih voznikov, ki je obvezno za podaljšanje KODE 95, ugotavljamo, da prav tako veliko voznikov ne razume slovenskega jezika, kljub temu da so že nekaj časa v Sloveniji. Zato na njihova vprašanja v zvezi pravili EU, glede vožnje, odmorov, dnevnih počitkov, tedenskih počitkov in pravilne uporabe tahografa, odgovorimo v njihovem jeziku. Olajšava za kandidate, ki pridobijo KODO 95 v Republiki Sloveniji je to, da imajo možnost izbire testnih pol na izpitu v slovenskem ali bosanskem oziroma srbskem jeziku. Moja naloga je, da kandidatom pripravim gradivo v njihovem jeziku in da jih dobro poučim o EU pravilih glede vožnje, odmorov, počitkov in pravilne uporabe tahografa

Redno usposabljanje opravijo vozniki, v petih letih od izdaje spričevala.

PRISTOJNOST

V Republiki Sloveniji pridobijo temeljne kvalifikacije vozniki, ki so državljani ene od držav članic Skupnosti in imajo v Republiki Sloveniji bivanje najmanj šest mesecev.

V Republiki Sloveniji pridobijo temeljne kvalifikacije tudi vozniki, ki so državljani tretjih držav, če so zaposleni pri podjetju s sedežem v Republiki Sloveniji ali pa zanj delajo. To velja tudi za voznike državljane tretjih držav, ki se želijo zaposliti pri podjetju s sedežem v Republiki Sloveniji in temeljne kvalifikacije potrebujejo za pridobitev delovnega dovoljenja.

Vozniki opravijo redno usposabljanje v

Republiki Sloveniji, če imajo v njej stalno prebivališče ali v njej delajo.

POOBLAŠČENI CENTRI ZA USPOSABLJANJE

Izvajanje pridobivanja temeljnih kvalifikacij in rednega usposabljanja v skladu z zakonom opravljajo pooblaščenici. HM STORITVE, d. o. o., je pooblaščenec, na podlagi pooblastila Ministra za infrastrukturo.

VPIS VOZNIŠKE KVALIFIKACIJE

Kot dokaz o pridobljeni vozniški kvalifikaciji upravni organ, pristojen za izdajo vozniških dovoljenj, na podlagi spričevala o pridobljeni temeljni kvalifikaciji, vpiše v vozniško dovoljenje ali v izkaznico o voznških kvalifikacijah kodo Skupnosti.



Olajšava za kandidate, ki pridobijo KODO 95 v Republiki Sloveniji je to, da imajo možnost izbire testnih pol na izpitu v slovenskem ali bosanskem oziroma srbskem jeziku.



NOVI TEHNIČNI PREGLEDI V SKLOPU SERVISNEGA CENTRA BRDO

Podjetje Prigo, d. o. o., Brezovica je v sodelovanju s podjetjem Regia Group decembra slavnostno odprlo nov center za tehnične preglede in registracijo vseh vrst motornih vozil. Hkrati pa je potekala tudi otvoritev servisa tahografov v sodelovanju s podjetjem Avtotaho Okorn. Center je z obratovanjem začel 3. januarja.

USPEŠNO sodelovanje podjetij, ki bo kmalu doseglo dvajset let, je bilo potrjeno z odprtjem novega centra za tehnične preglede na Brdu. V novem centru je mogoče urediti tehnične preglede in registracijo tako za osebna in tovorna vozila kot tudi za motorna kolesa. Glavni cilj je strankam zagotoviti vse storitve na enem mestu.

V sklopu servisnega centra Brdo, ki ga dnevno obišče več kot 150 tovornih vozil, podjetje Prigo, d. o. o., Brezovica opravlja servisne storitve kot pooblaščen serviser tovornih vozil



Mercedes-Benz in MAN ter hladilnih agregatov Thermo King, zaradi česar je poudarek na tovornem programu. Zaradi odlične dostopnosti centra, ki leži ob izvozu ljubljanske obvoznice, pa je želja, da se ob tehničnih pregledih tovornega programa razvije tudi segment osebnih in dostavnih vozil.



V Celje znova prihaja specializirani sejem gospodarskih vozil in logistike!

Tudi letos bo pomlad na Celjski sejem pripeljala zadnje trende gospodarskih in dostavnih vozil, opreme ter logistike. Med 9. in 12. majem se po letu premora vrača že 11. bienalni sejem Gospodarska vozila in logistika.

NA SEJMU bo razstavljen sodobni vozni park lahkih, srednjih in težkih gospodarskih vozil, dostavna vozila, avtobusi, priklopniki in polpriklopniki, specialna in komunalna vozila, dvigala in dvigalne platforme ter vse, kar spada zraven; od pnevmatik, goriv do navigacijskih in telekomunikacij-

skih sistemov, ki ponujajo sodobne informacijske rešitve. Na sejmu bodo predstavljene tudi logistične rešitve;

11. sejmu Gospodarska vozila in logistika se bosta v istem terminu pridružila tudi vsebinsko sorodna sejma Avto in vzdrževanje z novostmi s področja avtoservisne dejavnosti in avtomobilizma ter Moto boom, ki bo navdušil ljubitelje motociklizma.

Vse tri sejme bo moč obiskati z isto vstopnico, zato vsi ljubitelji premikanja na kolesih vabljeni na Celjski sejem med 9. in 12. majem 2019!



storitve skladiščenja, avto logistika, carinske rešitve, express promet ... Obiskovalci bodo lahko opravljali tudi testne vožnje z lahкими gospodarskimi vozili Volkswagen in Ford.

Celjski sejem, 9.-12. maj 2019

11. GOSPODARSKA VOZILA IN LOGISTIKA

Gospodarska in dostavna vozila ter logistične rešitve

V istem terminu tudi:

21. AVTO IN VZDRŽEVANJE

13. MOTO BOOM





IZ PRAGE Z LJUBEZNIJO

Na 8. srednjeevropskem sejmu avtobusov in javnega prevoza Czechbus je bilo predstavljenih trideset vozil ter oprema in deli za vozila javnega mestnega prevoza.

Besedilo in fotografije: **Goran Kekić**

V PREKRASNEM prostoru industrijske palače v Pragi je med 20. do 22. novembrom potekal 8. Czechbus, specializirani sejem avtobusov, opreme za javni

prevoz, delavniške in servisne opreme; organiziran za prevoznike in druge tako ali drugače povezane s cestnim prevozom potnikov. Predstavljenih je bilo

nekaj znamk avtobusov in proizvajalcev delov ter komponent, poseben del pa je bil namenjen opremi za avtobusne garaže in servisni tehniki.





MAN IN ISUZU

Na razstavnem prostoru MAN je bila češka premiera mestnega nizkopodnega avtobusa MAN Lion's City in minibusa MAN TGE. V paviljonu in tudi pred glavnim vhodom je ISUZU predstavil modele Visigo Hyper Euro 6C (redizajnirani model z novim pogonskim motorjem Cummins, moči 320 KM in s popolnoma avtomatskim ZF menjalnikom), Novo Niesetronic z motorjem Euro 6C (prvič z avtomatiziranim ISUZU Niesetronic menjalnikom), Novo Citi Life LF Euro 6C (premera novega vozila za evropsko tržišče) ter Turquoise Euro 6C s 31 + 1 + 1 sedeži, kot modernizirana in poznana ikona podjetja Isuzu.



► **Žal je na sejmju manjkal Iveco**



SOLARIS

Solaris je predstavil dobro znani Urbino 12 electric ter najnovejši proizvod Solaris Urbino 12 LE lite hybrid, avtobus, ki ga odlikujejo nizki operativni stroški, obenem pa je veliko lažji od vozila standardne izdelave. Masa avtobusa Solaris Urbino 12 LE lite hybrid je manjša od 9 ton. Srce pogonskega sistema je Cummins ISBE6, motor prostornine 4,5 litra, z 210 KM in navorom 850 Nm. Pogonski sistem Urbino LE lite hybrid je prav tako opremljen z električnim motorjem nazivne moči 11,5 kW, njegova naloga pa je rekuperacija energije med procesom zaviranja in dodatna pomoč motorju z notranjim izgorevanjem, ko se vozilo premika, kar vodi k zmanjšanju porabe goriva.



SCANIA

Scania je predstavila štiri avtobuse, in sicer dva znotraj paviljona: Citywide LF 10.9 m, N250 UB4x2, najkrajši mestni avtobus namenjen prometu v mestnih središčih, ter Interlink HD, 12 m, K410 EB4x2, z novo notranjostjo, velikim prtljažnim prostorom in udobnimi sedeži. Na zunanjem prostoru so predstavili še Touring HD12, 12 m, K410 EB4x2, turistični avtobus elegantnega dizajna za potrebe prevoza na dolge razdalje, in Scania Irizar i6s, 12 m, K410 EB4x2, za dolga in udobna potovanja z značajem impresivnega i8. Ta je opremljen z najmodernejšo tehnologijo, ki pooseblja kvaliteto, robustnost in zanesljivost.



► **Del sejma je bil namenjen tudi servisni tehniki**



VDL

VDL Bus & Coach je predstavil novo generacijo VDL Future z novim pogonskim sklopom, kvalitetnim in preverjenim DAF MX-11 motorjem in menjalnikom ZF Traxon, kar zagotavlja zmanjšanje porabe goriva in stroškov vzdrževanja. Servisni intervali DAF MX-11 in MX-13 motorja so se podaljšali na 100.000 km.

TUDI LOKALNI PROIZVAJALCI S SVOJIMI NOVOSTMI

Češki proizvajalec avtobusov, trolejbusov in električnih avtobusov – SOR, je premierno predstavil novi tip mestnega dizelskega zglobnega avtobusa SOR NS 18. Odlikuje ga inovativni dizajn z najnovejšo tehnologijo in materiali, ki povečujejo udobnost voznika in potnikov.

Slovaški proizvajalec midi avtobusov, Rošero First, s sedežem v Spišskej Novej Vesi, proizvaja mestne, medmestne, šolske in turistične midi avtobuse na šasiji Iveco Daily 70C18. Podjetje proizvaja vozila s pogonom na zemeljski plin, dizelsko gorivo, od leta 2009 pa proizvajajo popolnoma električne midi nizkopodne avtobuse. Vozila se dobavljajo po celi Evropi, Rošero pa je trenutno največji slovaški proizvajalec avtobusov v linijskem in turističnem sektorju.

Za obiskovalce sejma je mestni prevoznik Dopravný podnik hl. Prag, med drugim tudi eden izmed glavnih partnerjev 8. sejma Czechbus, organiziral obisk praškega muzeja javnega prevoza – Střešovice, ki je leta 2018 obeležil 25. obletnico obstaja. Čehi so znani po tem, da skrbijo za varovanje tehniške kulture, tako da smo na sejmu lahko videli tudi nekaj starodobnih vozil, med drugim tudi avtobus Praga RND iz leta 1953. Na žalost pa moramo reportažo zaključiti, da je tudi tokrat manjkal eden izmed ključnih proizvajalcev. Tokrat na sejmu ni bil prisoten Iveco, saj so razočarani, ker je glavno mesto Praga kupilo 750 avtobusov proizvajalca SOR, kljub temu da je Iveco glavni in največji proizvajalec avtobusov na Češkem. Tovrstna dogajanja naj načeloma ne bi vplivala na kvaliteto sejma, vendar na žalost postajajo vse pogostejša praksa, kar nas kot novinarje vseeno žalosti.





Odličnost in visoka dodana vrednost logistike kot odsev dobre organizacije
in tehnološke modernizacije podjetja

7. mednarodni-poslovno logistični kongres

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI 2019

3. in 4. april 2019, Portorož

5. april – ogled dobrih praks

OSREDNJE TEME KONGRESA:

Kako bodo spremembe v carinskem poslovanju vplivale na poslovanje

Bo tovorni list (CMR) kmalu postal obvezen v elektronski obliki (eCMR)

Učinkovita organizacija logistike – izziv za prihodnost

Moderne tehnološke rešitve poznamo, kako jih pravilno umestiti v proces?

Digitalizacija v logistiki in transportu, kako izpeljati projekte, da bodo rezultati skladni s pričakovanji?

Prevozniki, transportna podjetja in logisti vabljeni!

www.logisticnikongres.si

S PRIJAVO DO KONCA FEBRUARJA UGODNEJE NA KONGRES.

Organizator



Generalna pokroviteljica



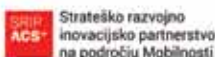
Pokrovitelj večera



Veliki pokrovitelj



Partnerja



Medijska partnerja



Izvajalec



KAMAZ OSTAJA NA VRHU



Tokratni 41. reli Dakar, ki je sicer potekal le po Peruju, je vseeno postregel z zanimivimi in razburljivimi etapami. Verjetno največkrat zastavljeno vprašanje pred začetkom relija pa je bilo, ali bo Ivecu tokrat le uspelo streti neuničljivega Kamaza.

Besedilo: Boštjan Saje, inž. log.; fotografije: Dakar, Iveco, Kamaz in MKR Adventure

ZAČETEK prve etape je suvereno osvojil lanski zmagovalec Nikolajev (Kamaz), sledila so mu tri Ivecova vozila (T. van Genugten, F. Villagra in G. de Rooy) ter še trije Kamazi (Sotnikov, Karginov in Mardejev). Na osmem mestu je etapo končal A. Loprais s Tatro. De Rooy bi dosegel boljši rezultat, a so se mu zaradi okvare pnevmatskega sistema in posledično padca tlaka v zadnjem delu tovornjaka, začele zavore preveč segrevati, eno izmed koles pa je celo zagorelo. Kljub temu mu je uspelo pripeljati do cilja, kjer so ogenj uspešno pogasili. In če je prvi dan dirke za večino posadk

potekal bolj ali manj gladko, je perujska puščava že začela kazati svojo surovo naravo. 342 kilometrov dolga pot od Pisca do San Juana de Marcona je bila polna raznovrstnih pasti. Nizozemec Martin van den Brink je na eni izmed sipin prevrnil svoj tovornjak znamke Renault. Kljub temu jim ga je nekako uspelo postaviti nazaj na kolesa, a poškodbe dirkalnika so bile prehude, zato je moral odstopiti. Ruski mojstri ekipe Kamaz so dvakrat delovali tudi kot reševalci: najprej je že na samem začetku dirke posadka Dmitrija Sotnikova pomagala posadki slavnega kitajskega voznika

Hana Weijsa, ki je imel tehnične težave. Ob koncu je posadka Airata Mardejeva pomagala tudi beloruski posadki Siarheia Viazovicha. No, tudi drugo etapo je dobil Nikolajev (Kamaz) sledil mu je lahko le de Rooy (Iveco), tretji pa je bil Dmitrij Sotnikov (Kamaz).

Tretja etapa je bila dolga 331 kilometrov in je potekala od San Juana De Marcona do Arequipa. Prašni vihar je močno oslabil vidljivost, kot prva je pomoč potrebovala posadka Airata Mardejeva zaradi težav s prednjimi pnevmatikami. Dirko so lahko nadaljevali, a so se morali na 240. kilometru ustaviti zaradi tehničnega problema – razpoke v aluminijasti cevi turbopolnilnika. Posadka je cev popravila in dirko nadaljevala. Tudi Gerard de Rooy, Ales Loprais in Ton Genugten so v tej etapi izgubili dragoceni čas. Že v prvi polovici je Gerard izgubil veliko časa na eni od sipin, saj se je njegov tovornjak vkopal v pesek. Da se je rešil, je potreboval več kot eno uro, pri tem pa polomil še volanski obroč. Van den Heuvel je najprej predal svoj volanski obroč de Rooyu, ki je nato dirko nadaljeval. Etapo je dobil Andrej Karginov, drugi je bil Sotnikov, tretji pa





Nikolajev (vsi Kamaz), le Villagra (Iveco) je to etapo odpeljal solidno.

DVE MARATONSKI ETAPI IN DISKVALIFIKACIJA KARGINOVA

Prva maratonska, četrta etapa je potekala od Arequipa do Tacna. Na tej etapi smo videli veliko dogajanja. To etapo je od velikih favoritov brez tehničnih težav uspelo odpeljati le Nikolajevu, pa čeprav je na 27. kilometru obtičal v mehkem pesku, za rešitev pa je potreboval 13 minut. Kamazov voznik Andrej Karginov je bil prvi, ki je imel na tej etapi velike težave. Najprej je uničil dve kolesi in poškodoval zavorni kolut na enem izmed koles, imel pa je probleme tudi z navigacijo. Kljub temu je postavil najhitrejši čas in to etapo dobil. Več težav je imel Sotnikov, ki je moral na 68. kilometru ustaviti, saj naj bi imel enake težave kot v tretji etapi. Za zamenjavo cevi je potreboval 15 minut. Več težav pa so imeli pri Ivecu, saj sta Villagra in de Rooy izgubila več kot eno uro, slednji zaradi problema s pnevmatikami. Največji osmoljenec dneva je bil van Genugten, ki se mu je na poti do starta etape pokvaril motor, a mu ga je mehanikom uspelo popraviti in je dirko lahko začel, vendar z veliko zamudo. Na koncu mu je uspelo osvojiti trinajsto mesto. Zaradi okvare vozila pa je Viazovich tudi izgubil nekaj ur. Odlično pa je odpeljal etapo mladi češki voznik Macik, ki je bil drugi, tretji pa Mardejev. Sledila je peta etapa in zadnja maratonska etapa nazaj od Tacna do Arequipa. To etapo je odlično začel Macik (vodil do tretje kontrolne točke), potem pa je pri enem izmed skokov zlomil kolo in sanje o zmagi so se v hipu razblinile. To etapo je dobil Nikolajev (Kamaz) pred rojakom Sotnikovom (Kamaz), tretji pa je bil Viazovich. Karginov je to etapo končal na četrtem mestu, a je bil pozneje diskvalificiran, ker naj bi povozil gledalca, ki je stal na progi na eni izmed sipin. Voznik tega trenutka ni videl in je o incidentu izvedel šele po prihodu v



bivak. Zaradi težav z motorjem je odstopil tudi Mardejev. Vendar pa so to etapo organizatorji zaradi varnostnih razlogov morali skrajšati. Od petega od sedmega mesta so se uvrstili vozniki Iveca (van Genugten, de Rooy in van den Heuvel). Sledil je dan počitka.

DE ROOY NA VSE ALI NIČ

Od 42 tovornjakov, kolikor jih je dirko začelo, jih je na šesti etapi ostalo le še 16. Reli Dakar toliko odstopov ni zabeležil že dolgo časa. Zato so se organizatorji odločili, da vsem posadkam, ki so odstopile, dajo možnost, da se borijo vsaj v »malem Dakarju« brez rezultata. Tega darila je bil zelo vesel tudi Gert Huznik, ki je v peti etapi odstopil zaradi odpovedi motorja. Mehaniki so mu namestili motor od van den Brinka. Druga polovica dirke je potekala na istih mestih kot prva polovica dirke. Prvih 50 kilometrov šeste etape ni bilo ne lahkih, a tudi ne težkih. To etapo je najbolje odpeljal de Rooy (Iveco), ki je bil boj z Viazovichem (Maz), a je bil slednji na vseh kontrolnih točkah hitrejši od de Rooya, vendar ker je izpustil eno kontrolno točko, si je prislužil kazen 60 minut in tako padel na peto mesto.

Etapo je dobil de Rooy (Iveco) pred moštvenim kolegom Villagro, tretji je bil Sotnikov (Kamaz). Sedmo etapo je prav tako dobil de Rooy, pred Viazovichem in Nikolajevom. Osma etapa, od San Juana de Marcona do Pisca, je bila dolga skoraj 580 km. Fantastično je to etapo odpeljal Sotnikov in dirko končal več kot 20 minut pred van Genugtenom. Renaultov voznik van Kasteren je to etapo končal na šestem mestu. V skupnem seštevku pa je vodil Sotnikov pred Genugtenom in Viazovichem. Prvi favorit Nikolajev je bil šele sedmi, saj je imel na tej etapi obilo težav, na eni izmed sipin se je zagozdil in izgubil skoraj 1 uro časa.

ZADNJI DVE ETAPI

Predzadnjo, deveto, etapo od Pisca do Pisca, dolgo 311 km, je najbolje odpeljal Nikolajev, ki je pridobil nazaj vse, kar je zgubil v osmi etapi. Drugi je bil Viazovich, tretji pa Sotnikov. Janus van Kasteren je zaradi tehničnih problemov z motorjem odstopil. Edini, ki bi še lahko premešal skupni vrstni red (prvih treh), je bil de Rooy. Napad na oba Kamaza mu je odlično uspel na prvih treh kontrolnih točkah, ko je bil drugi, a mu je v zadnjih delih dirke spet ponagajal tovornjak. Tudi Sotnikov je izgubil skoraj pol ure, a prišel na tretje mesto. Sledila je še zadnja, deseta, etapa od Pisca do Lime, s katero je najbolje opravil van Genugten, pred Lopraisem in Sotnikovom. De Rooy je bil peti, Nikolajev šesti in s tem osvojil četrti naslov na Dakarju ter tretji zaporedni pred rojakom Sotnikovom in de Rooyem (Iveco). Na cilj je prišlo na koncu le štirinajst tovornjakov.



DOLGOTRAJNE ČAKALNE DOBE SO – NEHUMANE

Pred koncem minulega leta so se v Beogradu zbrali predstavniki desetih nacionalnih avtoprevozniških organizacij in razpravljali o problematiki pretočnosti prehodov na mejah med Slovenijo in Hrvaško, Hrvaško in Srbijo ter Srbijo in Madžarsko. Na teh mejnih prehodih statistika beleži največje čakalne dobe, ki že kritično upočasnjujejo prevoze, ki potekajo med evropskim vzhodom in jugovzhodom ter zahodno Evropo.

Besedilo: **Janez Kukovica**

PROBLEMATIKA ni od včeraj; nanjo so prevozniki, ki prevažajo na teh relacijah, začeli opozarjati že pred leti. Najprej na lokalni ravni oziroma znotraj lastne države, pozneje na ravni sosednjih držav. Ker pa se zadeve kljub opozorilom niso izboljšale, temveč so se z rastjo prometa in migrantsko krizo le še zaostrile, se je krog nacionalnih avtoprevozniških organizacij, ki jim pretočen promet na omenjenih relacijah predstavlja vitalen interes, sčasoma močno razširil. Sestanka v Beogradu so se tako udeležili predstavniki avtoprevozniških organizacij iz praktično vseh balkanskih držav: iz Srbije, Slovenije, Hrvaške, Romunije, Bolgarije, Makedonije, Črne gore, Grčije in Turčije, prišli so celo predstavniki iz Poljske, ki velja za državo z močno avtoprevozniško panogo.

Rezultat beogradskega sestanka je bila posebna deklaracija, v kateri so utemeljili zahteve po nujnih ukrepih za izboljšanje razmer na mejnih prehodih, naslovili pa so jih pristojnim institucijam držav, iz katerih so prišli udeleženci sestanka, v določenem delu pa tudi Evropski uniji in drugim institucijam, ki lahko s svojimi aktivnostmi kakorkoli prispevajo k boljši pretočnosti mejnih prehodov.

► **Čakanje na
mejah problem
nacionalnega
gospodarstva**



Kot so zapisali, znašajo aktualne čakalne dobe za prečkanje meje na najbolj prometnih mejnih prehodih od nekaj ur pa vse do nekaj dni, kar je z vidika delovnih razmer za voznika blago rečeno nehumano, ima pa to tudi občutne negativne učinke na prevoznikovo poslovanje. Zaradi čakanja na mejah se namreč krajšajo prevozne razdalje, krajša prevozna pot pa pomeni tudi manjši dohodek. Vse pogostejši so tudi primeri, ko prevoznikom ne uspe pravočasno dostaviti blaga, zaradi česar so moteni proizvodni procesi. Čakanje na mejah tako ni več samo problem konkretnega prevoznika, temveč je problem nacionalnega gospodarstva. Posebej so poudarili, da se v vseh državah udeleženkah sestanka soočajo

s kroničnim pomanjkanjem voznikov, tako nehumane delovne razmere pa bodo ljudi samo še bolj odvrčale od poklica voznika. Pomembna je tudi ugotovitev, da so prometni zastoji valjiva priložnost za nasilen vdor migrantov v vozila na njihovi poti do želene destinacije. Prevoznik, na katerega vozilu mejni uradniki odkrijejo ilegalne prebežnike, je prepoznan kot kršitelj zakona, posledica zanj je visoka globa in izgubljen čas za pravni postopek. To se jim zdi nevzdržno, zato so v deklaracijo zapisali tudi zahtevo, da se prevozniško podjetje in voznika izvzame iz odgovornosti v primerih nasilnega vdora migrantov v njihova vozila, pri čemer pride do poškodb carinskih oznak tovarov.

CENEJŠE IN ENOSTAVNEJŠE PLAČEVANJE CESTNIN

NEGOMETAL GROUP že od leta 1984 ponuja storitve, s katerimi zadovoljuje potrebe podjetij, ki se ukvarjajo z mednarodnim transportom. S sedežem v Angletu, v Franciji, in z osmimi podružnicami po vsej Evropi, je NEGOMETAL SARL zavezan k zagotavljanju varnosti, zanesljivosti in izkušenj vašemu podjetju.

SPECIALIZIRANI smo za davčne storitve (vračilo DDV in trošarin), plačilne rešitve (rešitve za plačilo cestnin, C2A MasterCard plačilna kartica) in pravne storitve (davčno zastopanje, pomoč pri kartelu, Zakon Macron in Zakon 136).

NAPREDEK SKOZI INOVACIJE

Rešitve za plačilo cestnin, ki so danes prisotne na trgu, so praktično vse enake. NEGOMETAL pa je naredil korak naprej in s storitvijo NEGOROAD ponudil dodano vrednost. Z uporabo samo ene naprave v vozilu, lahko sedaj plačujete cestnino v 10+ državah (še vedno dodajamo nove države) in ob tem uživate do 13 odstotkov popusta tako v »pre-paid« kot »post-paid«

modelih plačevanja. NEGOROAD ponuja poglobljeno poročanje preko edinstvenega uporabniškega vmesnika, ki vam omogoča, da sledite in nadzorujete vse enote in transakcije v vozilu, v realnem času, preko osebnega računalnika ali mobilnega telefona.



NAGRAJENA PLAČILNA KARTICA

C2A TRUCK MasterCard plačilna kartica je zares edinstvena. S kartico C2A TRUCK lahko kjerkoli plačujete vse vaše stroške povezane s transportom in obenem vzdržujete

popoln nadzor nad vznikovimi izdatki. C2A nenehno izboljšuje mrežo obstoječih poslovnih partnerjev (več kot 2300 bencinskih črpalk po Evropi), pri katerih lahko koristite popuste na dizel, neposredno fakturiranje in druge storitve. Napreden e-uporabniški račun vam omogoča, da bdite nad svojimi sredstvi, kamorkoli greste. V izboru »Trophées des Cartes Innovantes 2018« je bila C2A izbrana kot najboljša B2B integrirana plačilna rešitev v dveh kategorijah, in sicer kot najboljša rešitev za strokovnjake in podjetja ter najboljša »pre-paid« rešitev.

ZANESLJIVA IN HITRA VRAČILA DDV IN TROŠARIN

Vračilo DDV in trošarin iz EU sta bili osrednji storitvi NEGOMETAL GROUP že od vsega začetka. Strankam zagotavljamo hitra in zanesljiva vračila, ne glede na metodo plačila oz. ponudnika dizel kartice.

Za dodatne informacije obiščite: www.negometal.com



PHARMA CERTIFIKAT – STROŠEK ALI INVESTICIJA?

Za uspeh na trgu je pomembno, da smo boljši in hitrejši od konkurence ter obenem, da so cene naših storitev oziroma izdelkov konkurenčne. Tempo nam običajno narekujejo naši naročniki, ki želijo ustreči potrebam in pričakovanjem svojih poslovnih partnerjev ter končnih uporabnikov.

Besedilo: Nataša Sodja, vodja področja Mobilnost; fotografije: Lotrič Meroslovje d.o.o.

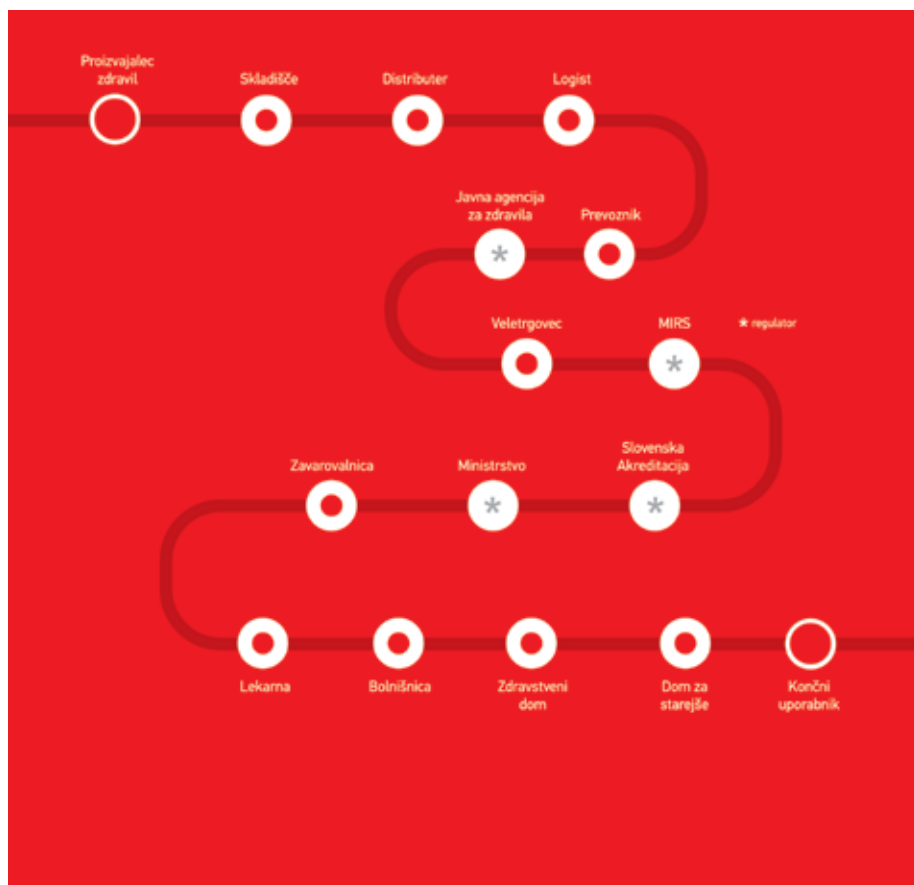
LOGISTIKA in logistični procesi so postali vse bolj zapleteni. Nujno je, da se zavedamo kompleksnosti tovrstnega sistema, saj lahko le tako učinkovito vstopamo vanj.

Zahteve naročnikov glede varnosti in kakovosti pošiljk v primeru temperaturno občutljivega blaga so seveda še strožje kot na primer pri prevozu pošiljk, ki nimajo reguliranih zahtev glede temperaturnega režima. Distribucijska pot zdravil tako na primer poteka vse od proizvodnje zdravila pa do trenutka, ko ga bolnik/končni uporabnik zaužije.

Vsak izmed deležnikov v distribucijski verigi lahko prispeva k njeni kakovosti ter vpliva na varnost prepeljanega blaga.

STE VEDELI, DA SO LAHKO ZDRAVILA NA POTI TUDI 21 DNI ALI VEČ?

Pošiljke zdravil so lahko na poti tudi 21 dni in več. Prepotujejo do 8500 km, pri čemer običajna vrednost prevoza ene pošiljke znaša 1 milijon evrov.



Število deležnikov na distribucijski poti zdravil je visoko.

21 dni

Zdravila so lahko na poti tudi 21 dni in več.

1 mio €

Vrednost prevoza farmacevtskih izdelkov v povprečju znaša 1.000.000 €.

0,14 %

Pridobitev polnega PHARMA certifikata v primerjavi z vrednostjo pošiljke znaša zgolj 0,14 % povprečne vrednosti pošiljke.





Izberite certifikat po vaši meri.

Naročniki se zato vse večkrat želijo za-varovati oziroma izogniti tveganjem, ki nastanejo pri neustreznem transportu, in se tako odločajo za izdelavo Pharma certifikata.

KAJ JE PHARMA CERTIFIKAT?

Gre za certifikat, s katerim imetnik dokazuje, da vozilo ustreza zahtevam, ki jih predvideva Dobra distribucijska praksa (angl. GDP) ter mednarodni sporazum ATP.

V podjetju LOTRIČ Meroslovje vam izdelajo Pharma certifikat, ki ustreza zahtevam oziroma potrebam vaših naročnikov. Vsak certifikat se nanaša na točno določeno vozilo (VIN številko) in registrsko tablico.

S Pharma certifikatom tako obvladujete tveganja in vplivate na stroške, ki bi nastali pri neustreznem transportu.

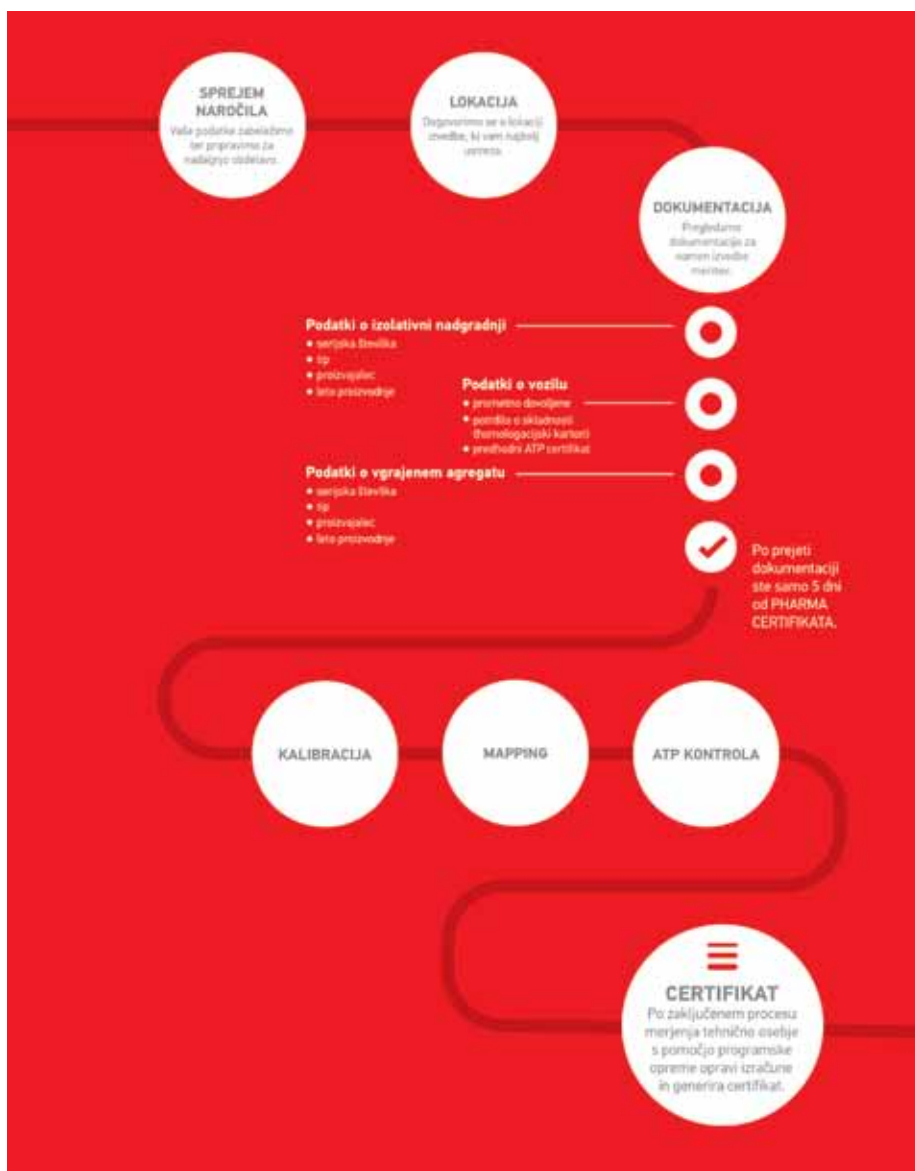
Predstavlja vašo konkurenčno prednost ter vam zagotavlja varnost. Obenem postopek pridobitve polnega Pharma certifikata predstavlja zgolj 0,14 odstotka povprečne vrednosti ene pošiljke. Če upoštevamo trajanje certifikata, ki velja daljše časovno obdobje, se delež investicije za pridobitev certifikata v primerjavi z vrednostjo pošiljke še dodatno zmanjša.

SI DRZNETE TVEGATI?

V primeru, da pride do odstopa temperature in posledično do škodnega dogodka, je Pharma certifikat vaš adut, s katerim boste ob predložitvi temperaturnega izpisa iz vgrajenega zapisoval-

nika temperature, nesporno dokazovali ustreznost vaših storitev na distribucijski poti ter tako lažje uveljavljali pravice iz naslova sklenjenih zavarovalnih polic.

Pot do pridobitve Pharma certifikata je enostavna. Zato ne oklevajte z naročilom ter si tako prihranite marsikatero skrb in optimizirajte stroške, ki bi nastali ob morebitnem neustreznem transportu.



Potrebni koraki za pridobitev Pharma certifikata.

www.eTransport.si



Transport z bolj čistim gorivom

Prometni sektor je pod čedalje močnejšimi pritiski zagotavljanja bolj zelenega transporta. Zaostrujejo se okoljski standardi in pričakovanja industrije po uporabi čistejših pogonskih goriv. S prihodnjim letom bodo morali pomorski prevozniki uporabljati čistejše gorivo, ki bo vsebovalo le 0,5 % žvepla. Nekateri prevozniki se že pripravljajo na spremembe, ki jih bomo posredno čutili tudi uporabniki prekomorskih prevozov. Nedvomno lahko pričakujemo rast cen pomorskega transporta, saj bodo prevozniki višje cene goriva prenesli na naročnike prevozov. To smo začutili tudi že v preteklosti.

Besedilo: **Bojan Bešković**

TRAJNOSTNO naravnan transport mora slediti višji kakovosti življenja, manjšim negativnim vplivom na okolje in podnebje. Zmanjševanje izpusta toplogrednih plinov, žveplovih oksidov, prašnih delcev in težkih kovin sodi med prioriteta področja razvoja prometne panoge na globalni ravni. EU uvršča razvoj zelenega transporta v perspektivo financiranja Obzorje 2018–2020 in tudi za naprej. Med prioriteta področja spada tudi bolj čist način transporta. Krovna mednarodna pomorska agencija IMO (International Maritime Organization), ki deluje v okviru Združenih narodov, sledi pritiskom po bolj zelenem pomorskem transportu. Že v preteklosti je sprejela kopico ukrepov za zniževanje emisij iz ladij. Pomembna prelomnica bo januar 2020, ko bo morala svetovna ladijska flota izpolnjevati strožje predpise glede izpustov žveplovih oksidov (SOx).

GORIVO Z NIŽJIM DELEŽEM ŽVEPLA

Pomorska industrija je v zadnjih dveh desetletjih naredila pomembne korake k bolj čistemu transportu. Leta 2005 sta stopila v veljavo IMO Marpol Ankes VI, ki je določil omejitve glede deleža žvepla v pogonskem gorivu ladij (4,5 %), in določitev posebnih področij (ECA – Emission Control Areas), kjer je omejitev žvepla v gorivu postavljena le na 0,1 %. Leta 2012 je bila meja deleža žvepla v gorivu spuščena za 1 odstotek, kar je v uporabi še danes. Oktobra 2016 je IMO sprejela zelo ambiciozen in restriktiven ukrep, ki bo zelo vplival na celotno pomorsko industrijo in posredno na delovanje mednarodnih

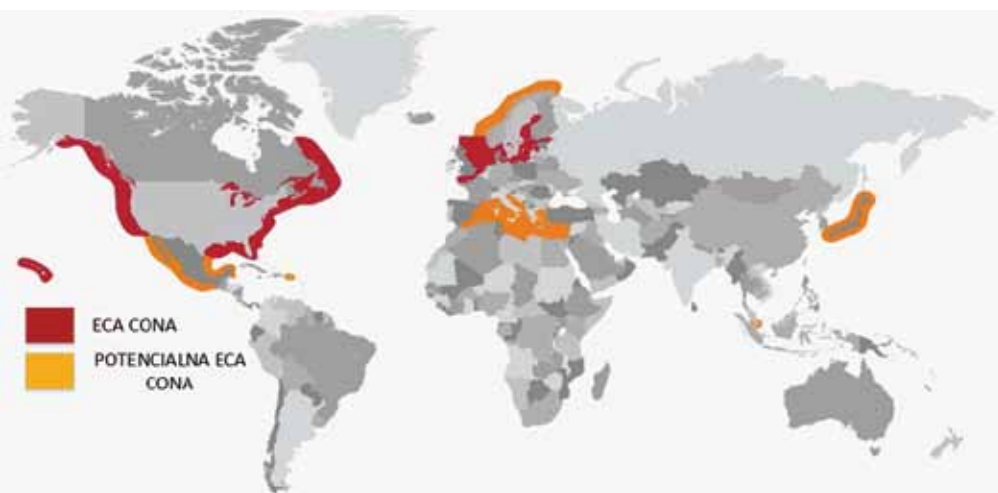


transportnih oz. logističnih verig. S 1. januarjem 2020 bodo morale vse ladje izpolnjevati določilo o uporabi čistejših pogonskih goriv. Omejitev je postavljena na 0,5 % žvepla v gorivu, kar pomeni, da je omejitev še vedno manj zaostrena, kot to velja za posebne plovne cone ECA.

V PRIHODNJE TUDI SREDOZEMLJE IN JADRAN V CONI ECA?

V t. i. conah ECA morajo ladjarji uporabljati čistejša pogonska goriva. Od leta 2015 je omejitev postavljena na 0,1 %. Pred tem je od leta 2010 veljalo pravilo o 1 % deležu žvepla. Obstoječe cone ECA so opredeljene v Baltskem morju, Severnem morju, obalah vzhodne in zahodne Severne Amerike (ZDA in Kanada) ter v Karibskem morju ZDA. Nekateri evropske okoljevarstvene organizacije so že pred leti pozvale IMO,

da se področje Sredozemskega morja vključi v cono ECA. Lani poleti je IMO začela s študijo vpliva vključitve Sredozemlja v območje ECA. Seatrade-maritime poroča, da bi lahko Sredozemlje (in tudi Jadran) vključili v cono ECA v prihodnjih štirih do petih letih. Lokalna pomorska industrija pa meni, da bi/bo to negativno vplivalo na razvoj blagovnih tokov in pristanišč južne Evrope, saj bi strožja omejitev glede izpustov SOx vplivala na višanje cen pomorskih prevozov in potencialno preusmerila blagovne tokove. Podobno se je že zgodilo v letu 2015, ko so se cene prekomorskih prevozov za pristanišča severne Evrope povišale. Določeni kupci so tovar preusmerili na južno transportno pot preko sredozemskih pristanišč. Razširitev con ECA je predvidena tudi za obale Japonske, Mehike in Norveške. Kitajska pa je že z nacionalno uredbo



določila omejitve žvepla v pogonskem gorivu na 0,5 % (s 3,5 %) z začetkom letošnjega leta ter za 2020 napoveduje zaostritev na 0,1 %, kar bi sovpadalo z zahtevami con ECA.

ODZIV INDUSTRIJE

Zagotovo ladjarji niso najbolj navdušeni nad strožimi zahtevami glede čistosti pogonskih goriv. Največji svetovni kontejnerski ladjar najavlja, da se bodo stroški nakupa čistejšega goriva povišali za 1,5 milijarde USD. Srednje veliki kontejnerski ladjarji ocenjujejo povečanje stroškov goriva na letni ravni med 0,5 in 0,8 milijarde USD. Se pa vsi zavedajo, da so tovrstne prilagoditve nujno potrebne za ohranjanje okolja.

Prevozniki se lahko odločijo za namestitve posebnih čistilcev, ki čistijo izpušne pline. Proizvajalci zatrjujejo, da čistilci plinskih izpuštov odstranijo do 98 % SO_x in do 80 % trdih delcev. Pri podjetju Wartsila izpostavljajo, da

stroški nakupa in namestitve niso nizki, vendar se investicija povrne, saj ni treba kupovati čistejšega in dražjega goriva. Nakupna cena čistilne naprave izpušnih plinov znaša od enega do 10 milijonov USD (odvisno od velikosti ladje). Do leta 2020 bi lahko bile čistilne naprave nameščene na približno 2.000 ladij. Proizvajalci, kot so DuPont, Alfa Laval in Wartsila, izpostavljajo, da je letno možno dobaviti opremo in ustrezno opremiti okoli 500 ladij. Gre za zelo majhen delež, saj trenutno na mednarodnih transportnih poteh pluje več kot 60.000 ladij. Celotna svetovna flota pa šteje okoli 90.000 ladij.

Ladjarji lahko dolgoročno uporabijo tudi druge rešitve, ki vključujejo alternativna pogonska goriva. Med take se uvrščajo metanol, ki spada po obsegu mednarodnega prevoza med pet najbolj razširjenih kemikalij, in uporaba utekočinjenega zemeljskega plina. Ob uporabi obeh nadomestnih pogonskih

goriv se lahko obstoječe ladje prilega. Nižji stroški so v primeru prehoda na pogon z metanolom.

Težave napovedujejo tudi v rafinerijski industriji. Pomorska industrija dnevno porabi 3,2 milijona sodčkov težkega goriva, ki vsebuje več žvepla in le 750.000 sodčkov čistejšega goriva. V letu 2020 naj bi se delež ravno obrnil. Pri IMO napovedujejo potrošnjo 3,4 milijona sodčkov dnevno čistejšega goriva. Rafinerije bodo morale na hitro spremeniti svoje poslovne modele, ki bodo vključevali spremembe v proizvodnji, dobavi goriva in distribuciji le-tega na mikrolokacije.

VIŠJE CENE PREVOZOV

Mednarodne analitične družbe napovedujejo porast stroškov v pomorski industriji za približno 30 milijard USD letno. Običajno stroške povezane z gorivom ladjarji direktno prenesejo na naročnike prevozov. Letošnji strožji predpisi o čistejšem gorivu za ladje, ki nakladajo v kitajskih pristaniščih (0,5 % žvepla v gorivu), so ob koncu lanskega leta in v začetku letošnjega leta posredno vplivali na rast cen prevozov kontejnerjev. Cene so se v povprečju povišale za 20 USD za 20' in 40 USD za 40' kontejner. Pomorske vozne so se tako dvignile v povprečju za približno 3 %. Dodatni dvig cen iz naslova bolj čistega goriva lahko pričakujemo ob letošnjem zaključku leta.

Poleg dodatka za čisto gorivo (LSS – Low Sulphur Surcharge) ladjarji stroške, povezane z gorivom, pokrivajo z drugimi dodatki za gorivo, kot je dodatek k osnovni voznini – BAF (Bunker Adjustment Factor). Ladjarji se ne smejo dogovoriti za enotne cene voznin in dodatkov (kartelno dogovarjanje), tako je za naročnike prevozov zelo težko ločiti, koliko dejansko prispevajo za bolj čisto gorivo in za višje cene goriva v celotnih stroških pomorskega prevoza. To področje ostaja siva cona transparentnosti cen transportnih storitev. Ladjarji očitke pogosto ovržejo z veliko operativnimi in komercialnimi dejstvi, kot so veliko voženj praznih kontejnerjev, različna zasedenost tovarne zmogljivosti ladij na določenih transportnih poteh itn. Zagotovo pa lahko trdimo, da bomo, čeprav bodo cene prevozov porasle, tudi po letu 2020 naročali prekomorske prevoze, saj le-ti opravijo kar 90 % svetovne menjave blaga.





DIGITALIZACIJA JE V POLNEM RAZMAHU

O delovanju Slovenskega logističnega združenja, o aktualnih trendih in o prihodnosti v logistiki smo se pogovarjali s predsednikom združenja, Igorjem Žulo.

KAKO STE ZADOVOLJNI Z LETOM 2018?

Leto 2018 je potekalo že pod novim Upravnim odborom in sem zadovoljen. Izpeljali smo večino predvidenih aktivnosti in močno povečali seminarski del. Že pred skupščino smo bili v podjetju Illy in na logističnem sejmu v Nemčiji. Izjemen je bil zadnji mednarodni kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2018, za katerega sem prepričan, da sodi med najboljše logistične dogodke v širši regiji, če ne v Evropi. Zares sledimo, da so predavanja usmerjena v prihodnost, da prikažemo zelo konkretne dobre prakse, in da se imajo udeleženci dobro in imajo veliko časa za »networking«. Na kongresu je bilo pribl. 250 ljudi iz dvanajstih različnih

držav, kar je odlično in velik izziv tudi za letos, saj želimo rasti v vseh pogledih. Nekaj obiskov sejmov je odpadlo, predvsem zaradi premajhnega interesa med našimi člani. Smo pa naredili velik korak pri usposabljanjih. V lanskem letu smo izvedli serijo šestih delavnic na temo javnega nastopanja z odlično predavateljico mag. Vesno Sodnik. In začeli smo s serijo brezplačnih delavnic za naše člane na temo ekonomike v proizvodnji in logistiki. Vsi seminarji so bili dobro obiskani in verjamem, da bo v prihodnje še bolje.

Drugi tradicionalni dogodek »Keep IT Simple«, kjer obravnavamo teme s področja IT in tehnologije in damo priložnost ponudnikom, da se predstavijo,

smo tokrat izvedli v sodelovanju s Celjskim sejmom in je bil odlično obiskan. Smo dobro vpeti v delovanje SRIP-a Mobilnost, kjer intenzivno sodelujejo tri institucije, tj. Avtomobilski grozd ACS, Združenje za promet pri GZS in Slovensko logistično združenje. Kot kaže bomo z letom 2019 to sodelovanje še nadgradili.

Tudi lansko leto smo podelili pet štipendij. Sicer pa postopoma vzpostavljamo vertikale »interna logistika«, »skladiščni procesi« ter »transport in distribucija«.

KAJ SE PRIPRAVLJA V LETU 2019?

Svet se digitalizira. Še posebej zahodna Evropa, ki je tudi v logistiki naš najpomembnejši partner. **Zato je nujno**

spodbuditi in pojačati »digitalno transformacijo« ne samo v transportu, ampak v logistiki na splošno, ki pa ima poleg rezerv na področju IKT veliko rezerv tudi na področju organizacije.

Leto bo sledilo tradiciji. Obiski sejmov, seminarji Ekonomika v proizvodnji in logistiki, ogledi dobrih praks, vsaj en sejem bi želeli povezati z ogledom dobre prakse v tujini, kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2019, dogodek »Keep IT Simple« in še kaj.

Energetika v logistiki je tema, ki jo bomo še obdelali, poleg drugih projektov. Letos bomo bistveno spremenili spletno stran, ponudili več vsebin in se še bolj približali uporabniku, predvsem pa bomo v sodelovanju z Avtomobilskim grozdom ACS in Združenjem za transport pri GZS še bolj aktivni. Upam, da nam bo uspelo povezati tudi s sekcijo za transport pri OZS. Na kongresu imamo teme, za katere menim, da bi jih moral slišati vsak prevoznik.

LAHKO POVESTE KAJ VEČ O KONGRESU?

Kongres je tradicionalno naravnani tako, da povezuje industrijo (naročnike), logiste in prevoznike (ponudnike storitev), ponudnike informacijskih in tehnoloških rešitev in šolstvo. Verjamemo, da je ta komunikacija nujna. **Logisti preprosto morajo poznati izzive pri naročnikih in obratno, samo tako se lahko vzpostavi pravo partnerstvo, kjer samo cena ni edini faktor.**

Letošnji kongres Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2019 poteka pod naslovom Odličnost in visoka dodana vrednost kot odsev dobre organizacije in tehnološke modernizacije. V dveh dneh bomo gostili številne priznane domače in tuje predavatelje iz najpomembnejših evropskih in slovenskih institucij in podjetij. Vsebine smo razdelili med pet različnih plenumov:

- Kako bodo spremembe v carinskem poslovanju vplivale na poslovanje?
- Bo tovarni list (CMR) kmalu postal obvezen v elektronski obliki (eCMR)?
- Učinkovita organizacija logistike – izziv za prihodnost.
- Moderne tehnološke rešitve poznamo, kako jih pravilno umestiti v proces?
- Digitalizacija v logistiki in transportu, kako izpeljati projekte, da bodo rezultati v skladu s pričakovanji?

Organizacijskim in tehnološkim temam smo dodali dva izjemno pomembna plenuma, ki obravnavata spremembe v carinskem poslovanju in predvidene spremembe pri elektronskih tovarnih listih. **Na plenem bodo predavali najvidnejši predstavniki evropskih institucij, ki bodo opozorili na spremembe in kako se pripraviti. Obe temi zadevata industrijo, logiste, prevoznike in ponudnike IKT-rešitev, saj morajo vsi po vrsti predvidene spremembe poznati in jih umestiti v svoje plane.** Obvezna uporaba eCMR še posebej od prevoznikov zahteva velike korake, ki pa niso



samo tehnološko vprašanje, ampak tudi usposobljenosti voznikov itd. To se seveda ne bo zgodilo v prihodnjih dveh letih, temveč se te spremembe v poslovanju načrtujejo dolgoročno, koraki pa se začnejo lahko takoj.

Organizacijski del upravljanja logistike je v podjetjih velik izziv. To opažamo tudi sami, ko smo na terenu, saj lahko dobra organizacija veliko pripomore k stroškovni učinkovitosti logistike. O tej temi bomo govorili z direktorji v oskrbovalnih verigah, ki nam lahko predstavijo tako izzive in predvsem rešitve znotraj lokalnega podjetja kot tudi na nivoju celotne korporacije.

Področje tehnoloških rešitev in IKT predstavljamo v dveh povezanih plenemih, kjer **bomo govorili o platooningu** (ki je potencialno zanimiv tudi za naše prevoznike, vendar pa to ni samo tehnični izziv, pač pa tudi ali predvsem organizacijski), robotiki v interni logistiki, umetna inteligenca, in veliko primerov s področja uvajanja sistemov za optimizacijo transporta, upravljanje blaga, transportno logističnih sistemov itd., kjer ni pomembna samo rešitev, pač pa tudi pristopi za učinkovito implementacijo, ki se prepogosto izjalovi in imajo prevozniki ali podjetja, kljub dobri rešitvi, procese podprte samo delno. Podelili bomo tudi nagrado za logista leta itd.

Dogodek bo v Portorožu 3. in 4. aprila z ogledom dobrih praks, ki bodo v petek, 5. aprila. **Z nami bodo letos predstavniki Svetovne trgovinske organizacije (WCO) in svetovne transportne org (IRU), ETN, Škoda Avto, Schenker AG, TPV, Danfoss Trata, Novartis, Studio Moderna, Ortec, Telekom, Špica, ZZI, Slovenske železnice in drugi.**



Obeti transportno-logistične panoge v letu 2019

Gospodarstvo se težko izogne cikličnemu nihanju. Po drastičnem upadanju pred desetimi leti, počasnem okrevanju in ponovni višji rasti v zadnjih letih je bil leta 2017 dosežen vrh. Leto 2018 je bilo gospodarsko uspešno, rast je bila precejšnja, vendar nižja kot leto prej. V letu 2019 se pričakuje umirjena gospodarska rast, ki bo nekoliko nižja kot pred tem. Tudi transportno-logistična dejavnost se giblje v omenjenih okvirih. Rast v cestnem transportu je bila celo višja kot v gospodarstvu. Druge transportno-logistične dejavnosti so beležile zmernejšo rast oz. stagnacijo. V prispevku bomo analizirali stanje in obete v letu 2019.

Besedilo: dr. Josip Orbančić

PO INFORMACIJAH Urada RS za makroekonomske analize in razvoj (<http://www.umar.gov.si/>) bomo letos v Sloveniji dosegali gospodarske rezultate prikazane v tabeli. Vidimo, da so vsi zelo dobri, čeprav se rast upočasnjuje. Izjema je inflacija, ki se povečuje.

TRANSPORT IN LOGISTIKA

Robert Sever, direktor Združenja za promet pri GZS, je povedal, da podjetja čutijo počasno ohlajanje naročil, zato v letu 2019 pričakujemo prve znake stagnacije. Glavni pobudnik rasti je izvoz. Pričakuje se okrog 5 % stopnja rasti.

Glavni trendi v logistiki so digitalizacija, industrija 4.0, zelena mobilnost, krajšanje pretočnih časov in pomanjkanje kadrov. Izzivi in tveganja bodo povezana z navedenimi trendi in zlasti z obvladovanjem cen goriva, pritiski na plače in težave pri iskanju kadrov.

Transportno-logistična podjetja, ki so na borzi (Intereuropa in Luka Koper), so objavila načrte za leto 2019. Skupina Intereuropa za leto 2019 načrtuje rast prihodkov od prodaje na 168,5 milijona evrov, EBITDA pa 13,2 milijona evrov. Izvajali bodo prodajne aktivnosti s ciljem krepitve tržnega položaja vodilnega ponudnika celovitih logističnih storitev na območju jugovzhodne Evrope. V letu 2019 se načrtuje rast na vseh trgih in na vseh pomembnejših produktih, še

Kazalnik	2017	2018	2019
BDP (rast v %)	4,9	4,4	3,7
BDP (milijard evrov)	43,0	45,7	48,5
Zaposlenost (rast v %)	2,9	2,8	1,5
Izvoz (rast v %)	10,7	8,2	6,6
Uvoz (rast v %)	10,3	8,0	7,1
Inflacija (rast v %)	1,4	1,8	2,1
Zasebna potrošnja	1,9	2,7	2,6
Državna potrošnja (%)	0,5	2,7	2,0
Investicije v osn. sr. (rast %)	10,7	9,0	8,5

Po napovedih za evroobmočje v letu 2019 bo rast predvidoma 1,9 %, v letu 2020 pa 1,7 %. Enak vzorec se pričakuje za EU-27, pri čemer bo napovedana rast 2,0 % v letu 2019 in 1,9 % v letu 2020 (https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/autumn-2018-economic-forecast_en).

Evropska komisija Sloveniji napoveduje 3,3 % rast v letu 2019 in 3,0 v 2020.

Naši glavni trgi naj bi v letu 2019 rasli takole: Nemčija 1,8 %, Italija 1,2 %, Avstrija 2,0 %, Hrvaška 2,8 %, Madžarska 3,4 %. Svetovno gospodarstvo naj bi raslo po stopnji 3,5 %. ZDA naj bi dosegle 2,6 % rast, Kitajska pa 6,2 %. (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ecfin_forecast_autumn_081018_overview_en.pdf)



Potniški center Ljubljana – letos priprava prihodnje leto gradnja? (foto: Orbančić)

posebej na produktih z višjo dodano vrednostjo.

Luka Koper v letu 2019 načrtuje ladijski pretovor v višini 24,7 milijona ton, kar predstavlja nadaljevanje pozitivnega trenda in 3-odstotno povečanje glede na leto 2018. Rast predvidevajo pri vseh blagovnih skupinah, pri čemer bo, merjeno v tonah, največja na kontejnerskem terminalu.

TRANSPORTNA IN LOGISTIČNA INFRASTRUKTURA

Najbolj pričakovane letošnje investicije so drugi tir Divača–Koper in druga cev predora Karavanke. Obe naložbi bi se letos morale začeti, vendar glede na znane težave ne moremo predvideti, kako bo to realizirano.

Naložbe v Luki Koper – v letu 2018 je družba pridobila gradbeno dovoljenje za izgradnjo Ro-Ro priveza v III. bazenu ter za gradnjo skupine tirov v zaledju tega bazena. V obeh primerih gre za dodatne kapacitete za pretovor vozil. Temu bo namenjena tudi nova garažna hiša s skladiščno kapaciteto 6.000 vozil. Poteka tudi izgradnja novega t. i. Srminskega vhoda za tovarnjake, ki bo razbremenil glavne prometne poti proti pristanišču, povečal pretočnost prometa znotraj pristanišča in zmanjšal tovarni promet v mestnem jedru. Izdat-

ki za naložbe v nepremičnine, naprave in opremo, naložbene nepremičnine in neopredmetena sredstva družbe Luka Koper, d. d., so v letu 2019 načrtovani v višini 69,8 milijona, Skupine Luka Koper pa v višini 71,7 milijona evrov.

DRI bo letos investirala v ceste, kolesarske steze in železniško infrastrukturo približno 630 milijonov evrov, kar je precej, glede na predhodna obdobja. Na železniški infrastrukturi se nadaljuje modernizacija in nadgradnja proge in naprav na posameznih odsekih Zidani Most–Šentilj. Za te investicije, ki pomenijo modernizacijo oz. nadgradnjo bodo porabili več kot 170 milijonov evrov. Predvideno je tudi dokončanje obnove Kočevske proge. Na cestah bodo potekale številne obnove, sanacije in novogradnje.

Na območju brniškega letališča se je lani avgusta začela gradnja več kot 25 milijonov evrov vrednega logističnega centra podjetja Cargo-partner. V centru, ki bo zgrajen letos, bo 25.000 kvadratnih metrov skladiščnih in 4000 kvadratnih metrov poslovnih bruto površin, število zaposlenih bodo od sedanjih 104 povečali za 130 novih delavcev.

Na področju transporta in logistike bodo izvedene še druge investicije, obnova voznega parka, nove nabave itd. Začela naj bi se dobava novih potni-



Nov terminal na brniškem letališču bodo predvidoma odprli leta 2020. Foto: Fraport

ških vlakov ter sklenila pogodba za 26 dodatnih garnitur.

VEČJI DOGODKI NA PODROČJU TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Leta 2019 bo vsekakor ključni dogodek sejem Transport&logistika v Münchnu od 4. do 9. junija 2019. Na tem sejmu tradicionalno nastopajo tudi slovenski logisti. V Sloveniji bo glavni dogodek Logistični kongres v Portorožu (3.–5. 4. 2019), ki ga organizirajo Slovensko logistično združenje, GV Planet in partnerji. Od 9.–15. maja bo v Celju sejem Avto in vzdrževanje, gospodarska vozila in logistika 2019. Logistika in transport bosta predstavljena tudi na sejmu MOS v Celju, ki bo od 10.–15. septembra 2019. Zvrstilo se bo še več dogodkov, ki jih je objavila naša revija v koledarju za 2019, o teh dogodkih pa bomo obveščali tudi sproti.

VAŠ ZAUPANJA VREDEN PARTNER S CELOVITO PONUDBO NADGRADENJ.



MF-CT d.o.o.
Babinska cesta 6
9240 Ljutomer
T: +386 51 337 395 - Samo
T: +386 31 671 770 - Marijan
E: info@mf-ct.com

**PENZ 12Z 9.50
NA ZALOGI**



Gozdarska dvigala PENZ, vroče cinkane nadgradnje ter gozdarske prikolice.

Dislocirana enota Fakultete za logistiko UM v Ljubljani

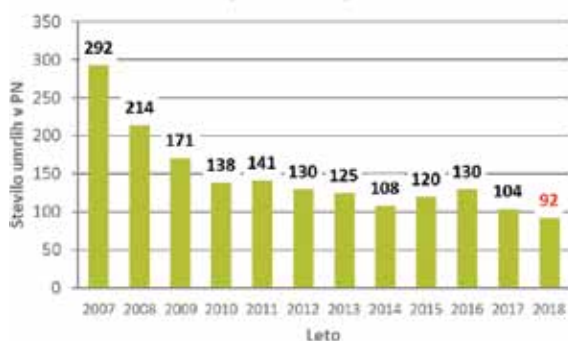
Novembra 2018 so na Fakulteti za logistiko Celje Univerze v Mariboru uspešno zaključili postopek akreditacije nove lokacije izvajanja univerzitetnega študijskega programa in pridobili odločbo Sveta Nacionalne agencije Republike Slovenije za kakovost v visokem šolstvu za uvedbo dislocirane enote na Kardeljevi ploščadi 27 v Ljubljani. V prihodnjem študijskem letu bo torej možno študirati logistiko tudi v Ljubljani. Doslej je Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru izvajala programe v Celju in Krškem. Fakulteta za pomorstvo in promet v Portorožu Univerze v Ljubljani pa je študij izvajala v Portorožu. Določene programe pa izvaja tudi EF v Ljubljani. Ustanovitev dislocirane enote v Ljubljani je tudi odziv na konkurenco, saj se pojavljajo nove izobraževalne ustanove, Slovenija pa nima toliko kompetentnih strokovnjakov in učne infrastrukture za izvajanje kakovostnega logističnega študija.



Pretovor Luke Koper v letu 2018

Luka Koper je lani pretovorila 3 odstotke več tovora kot leto prej. Na luških obalah so v lanskem letu pretovorili dobrih 24 milijonov ton blaga. Rast so zaznali na praktično vseh blagovnih skupinah, le tekočih tovorov je bilo malo manj kot v letu poprej. Najvišja rast je bila na generalnih tovorih. Kontejnerski promet je prav tako spodbudno rasel. Ni bil dosežen milijon TEU, kar pa se pričakuje letos. Več podatkov je v tabeli (<https://luka-kp.si/slo/novice/single/prettovor-v-letu-2018-23975>).

Statistika mrtvih v prometnih nesrečah: 2007 - 2018
1. januar do 1. januar



Vir: <https://varna-pot.si/category/statistika-prometne-varnosti/>



Kljub skromnim rezultatom so udeleženci izrazili zadovoljstvo z doseženim.

Sporočilo iz Katovic

Na podnebni konferenci COP24 decembra 2018 so v poljskih Katovicah predstavniki skoraj 200 držav, po večdnevni pogajanjih, sklenili dogovor o pravilih za izvajanje pariškega sporazuma iz leta 2015. Veliko udeležencev in drugih je nezadovoljnih z dogovorom. Slovenski minister za okolje in prostor Jure Leben je izjavil: »Slišal sem ogromno pogumnih besed in zavez. Iskreno dvomim, da se bodo te besede prelile v konkretna dejanja.« Slovenija je kljub pomislekom dogovor podprla. Večina pogovorov v Katovicah je bila osredotočenih na vprašanje podnebne pomoči in krepitve ambicij pri zmanjševanju škodljivih izpustov toplogrednih plinov. Uradni glavni cilj konference je bilo oblikovanje knjige pravil za izvajanje pariškega sporazuma, kar so po dolgotrajnih pogajanjih vendarle dosegli. Okoljevarstvene organizacije so se na dogovor o pravilih za izvajanje pariškega podnebnega sporazuma odzvale z razočaranjem. Sodelujoče države se niso mogle sporazumeti niti o tem, da bi pozdravile ugotovitve nedavnega poročila Medvladnega foruma o podnebnih spremembah (IPCC), ki izpostavlja kritične razmere in pomen omejitve dviga globalne temperature na 1,5 stopinje Celzija do konca stoletja glede na predindustrijsko dobo. »Brez takojšnjega ukrepanja nas niti najstrožja pravila ne bodo pripeljala nikamor. Ljudje so pričakovali ukrepe, vlade pa tega niso storile. To je moralno nesprejemljivo,« je dodala direktorica Greenpeacea. Transportno-logistična panoga ima na tem področju velike obveze in treba bo uporabiti nove modele, pristope, tehnike in tehnologije.

Varnost cestnega prometa

V letu 2018 se je varnost cestnega prometa izboljšala. Število smrtnih žrtev je po še nedokončnih podatkih 92, kar je najmanj doslej in prvič pod 100 oz. manj kot 50 na milijon prebivalcev. Iz priloženega grafa je razvidno, da je bilo pred dobrim desetletjem to število skoraj trikrat večje.

Ladijski pretovor (v kosih)	2018	2017	Indeks
Kontejnerji (TEU)	988.499	911.532	108
Avtomobili (kos)	754.409	741.253	102

Ladijski pretovor (v ton)	2018	2017	Indeks
Generalni tovari	1.526.026	1.377.702	111
Kontejnerji	9.520.007	9.071.440	105
Avtomobili	1.156.265	1.123.779	103
Tekoči tovari	3.855.247	3.876.535	99
Sipki in razsuti tovari	7.991.074	7.917.542	101
Skupaj	24.048.618	23.366.998	103

Mobilnostni sveženj prihodnosti

Svet za promet, telekomunikacije in energijo EU (TTE) je v začetku decembra 2018 sprejel mobilnostni sveženj I (socialni in tržni steber), ki obsega Uredbo o dostopu do poklica prevoznika in dostopu do trga prevoza blaga, Uredbo o času počitka in tahografih in Direktivo o izvrševanju socialnih pravil in lex specialis za napotitve voznikov. Pogajanja so potekala dve leti. Svetu je uspelo premostiti bistvene razlike znotraj EU in sprejeti dogovor, ki bo prevoznemu sektorju zagotovil prihodnji stabilen pravni okvir in hkrati izboljšal socialni status poklicnih voznikov. Kompromisni dogovor obsega spremembe sedanjih zakonodajnih predlogov in temelji na naslednjih elementih:

- Osnova dogovora temelji na učinkovitem nadzoru, zato so države potrdile ambiciozen časovni načrt za pametne tahografe, ki jih bo moral imeti celoten vozni park tovornih vozil do konca leta 2024. Evropska komisija se je hkrati zavezala za določeno finančno podporo procesu in pospeševanju razvoja tehnologije.
- Iz pravil o napotjenih delavcih bodo od 30. julija 2020 izvzeti vsi bilateralni in tranzitni prevozi. Vsa vozila bodo imela možnost dodatnih dveh operacij naklada ali razklada pri opravljanju bilateralnih prevozov, kar omogoča večjo prilagodljivost za potrebe sektorja.
- Pravila za kabotažo ostajajo nespremenjena, torej 3 operacije v 7 dneh, in pravila o napotitvi delavcev veljajo od dneva O. Dodana je zahteva za 5-dnevno mirovanje po tem obdobju kabotaže, s čimer želijo države onemogočiti izvajanje sistematičnih kabotažnih prevozov, ki je trenutno evidentirana težava v nekaterih državah članicah EU.
- Dogovorjeno je bilo, da veljajo enaka pravila za mednarodni promet tudi za kombiniran promet.
- Sprejeta so bila tudi določila, ki bodo izboljšala delovne razmere voznikov. Sprejeto je določilo, da se mora voznik vrniti v državo sedeža podjetja na štiri tedne oziroma na tri tedne, če izrabi možnost skrajšanih tedenskih počitkov.
- Za redne tedenske počitke (45 ur) velja prepoved spanja v kabinah in prevoznik mora kriti stroške počitka zunaj kabin. Za skrajšane tedenske počitke je dovoljeno spanje v kabinah, vendar bo Evropska komisija v roku treh let poročala o primernosti sprejetega ukrepa.
- Države so se hkrati dogovorile, da ne bo potrebno obvezno vračanje vozila v državo sedeža podjetja, saj je navedeno v nasprotju z načeli učinkovitega organiziranja prevozov in zmanjševanja nepotrebnih praznih prevozov ter znižanja emisij v okolje.

Slovenijo je na svetu zastopala ministrica mag. Alenka Bratušek.



NOVIČKE

Konec leta 2018 je bila dokapitalizirana družba Adria Airways v višini štirih milijonov evrov s strani lastnice – družbe 4K Invest. Še večja dokapitalizacija v višini najmanj 10 milijonov evrov ostaja načrtovana za prvo četrtletje 2019. S tem naj bi si Adria zagotovila nadaljnjo licenco in poslovanje. Adria Airways in družba Air Canada sta podpisali dogovor o izvedbi poletov pod skupno oznako, t. i. code share dogovor. Tako bo Air Canada pod svojo oznako tržil lete iz več kanadskih mest s povezavo na lete Adrie iz Bruslja, Frankfurtu in Münchnu do Ljubljane.

Od sredine decembra 2018 je na Brniku odprt logistični center družbe Kuehne in Nagel. Na Brniku so že začeli drugo fazo naložbe, konec prihodnjega leta pa napovedujejo še tretjo.

Železniško progo med Pesnico in Šentiljem so za promet zaprli 26. oktobra. V petdesetih dneh so jo v celoti obnovili in sredi decembra odprli za promet. Na gradbišču je delalo do 400 ljudi. Dela bodo nadaljevali pod prometom.

Leta 2018 je z Lufthanso in njenimi hčerinskimi družbami, kot so Eurowings, Swiss in Austrian Airlines, letelo 142,3 milijona potnikov. Lufthansa je torej največji letalski prevoznik v Evropi. V tovornem prometu je razvoj težji. Promet se je povečal za 0,8 odstotka, na 10,9 milijarde tonskih kilometrov. Izkoriščenost tovornega prostora se je poslabšala za 2,3 odstotne točke na 66,4 odstotka.

Od približno 160.000 delavcev Deutsche Bahna je okoli 36.000 strojevodij, katerih interese predstavlja sindikata GDL in EVG. Pogajanja o novi kolektivni pogodbi so težavna. Po sklenitvi kolektivne pogodbe s prometnim osebjem upajo, da jim bo uspelo tudi z voznim osebjem.

Pristanišče Antwerpen je doseglo v letu 2018 rast za 5,1 odstotka v primerjavi z letom 2017 in dosega rekorde šesto leto zapored. Skupni promet v letu 2018 je bil okoli 235 milijonov ton. Osnova za nov rekord je rast vseh vrst tovarov. Posebej je bila močna rast kontejnerskega prometa, ki se je nadaljevala s povečanjem na 130 milijonov ton (+ 5,8 odstotka) oziroma 11 milijonov TEU (+5,5 odstotka).

Nemško gospodarstvo, na katerega je Slovenija močno navezana, je lani doseglo najnižjo gospodarsko rast v minulih petih letih. Raslo je le za 1,5 odstotka, kar je precej slabša rast od 2,2 odstotka v letu 2017.

Precejšnje zanimanje je vzbudila novica, da je bivši direktor Luke Koper Drago Matić zasedel pomembno mesto vodje logistične platforme v pristanišču Trst.

Slovenske železnice in družba Granit Polus, ki je večinska lastnica treh družb Emonika, so po podatkih direkcije za infrastrukturo decembra lani sklenile sodno poravnavo. To naj bi omogočilo nadaljnje delo na izvedbi projekta Potniškega centra v Ljubljani.

Prometna varnost v Sloveniji že drugo leto zapored izboljšana

Javna agencija RS za varnost prometa (AVP) je v začetku meseca januarja predstavila stanje varnosti cestnega prometa v Sloveniji v lanskem letu in aktivnosti, ki jih načrtujejo za letošnje leto. Že drugo leto zapored beležijo izboljšanje prometne varnosti, lansko leto pa je bilo z vidika prometnih nesreč z najhujšimi posledicami celo najboljše v zadnjih 64 letih. Zabeležili so 92 smrtnih žrtev, kar je 12 manj kot leto poprej. S takšnimi rezultati se približujejo ciljem, zastavljenim v nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, a poudarjajo, da o resničnem uspehu lahko govorimo šele takrat, ko na cestah ne bo nobene smrtne žrtve.

Mag. Igor Velov, direktor AVP, je izpostavil: »Zagotovo je to tudi odraz naših intenzivnih, predvsem pa skupnih prizadevanj za izboljšanje prometne varnosti na naših cestah, in pokazatelj, da smo na pravi poti. Vendar izboljšanja prometne varnosti nikakor ne smemo jemati za samoumevno, saj se statistike lahko hitro obrnejo oz. močno zanihajo. Po eni strani smo lahko zadovoljni z našim skupnim delom, po drugi strani pa je pred nami še veliko dela. Šele, ko nam ob koncu leta ne bo treba poročati o mrtvih v prometnih nesrečah, bomo lahko govorili o resnično dobrem uspehu in dobri prometni varnosti. Samo takrat bomo lahko zadovoljni.«

NAJBOLJŠI MESECI SO BILI JANUAR, JUNIJ, AVGUST, OKTOBER IN DECEMBER

V letu 2018 beležijo nekaj mesecev z najmanj umrlimi v zadnjem petletnem obdobju. **Najnižje število umrlih v letu 2018 je bilo v petih mesecih**, in sicer januarja (2 umrli), junija (3 umrli), avgusta (6 umrlih), oktobra (6 umrlih) in decembra (6 umrlih). **V teh mesecih je bilo število umrlih tudi najnižje v zadnjih 25 letih.**

Mag. Ivan Kapun, vodja Sektorja prometne policije na GPU, je povedal: »Policija je v preteklem letu izvedla skoraj 300.000 represivnih ukrepov, toda sam nadzor ni dovolj. Rešitev je v sistemskem pristopu, v preventivi, ozaveščenju in predvsem v nas samih, da kot družba obsojamo nesprejemljivo vedenje v prometu.«



NEPRILAGOJENA HITROST NAJPOGOSTEJŠI VZROK ZA NASTANEK PROMETNE NESREČE

V 2018 je bila **neprilagojena hitrost** najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč, in sicer za 32 nesreč s smrtnim izidom, v katerih je umrlo 36 oseb, **nepravilna stran oz. smer vožnje** za 28 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 28 oseb **in neupoštevanje pravil** o prednosti za 9 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 9 oseb. **Pri številu umrlih zaradi neprilagojene hitrosti beležijo izboljšanje** v primerjavi z letom pred tem, in sicer za 22 odstotkov.

UPORABA TELEFONA MED VOŽNJO POSTAJA NAŠA RAK RANA

Uporaba mobilnih telefonov, ki jih sicer ne beležimo med vzroke prometnih nesreč, so zaradi stalne uporabe **vse večji motilci pozornosti za varno udeležbo v prometu**. In to ne velja le za voznike vozil, temveč tudi za pešce in kolesarje. Mobilni telefoni so resda širši problem sodobne družbe, vendar ima lahko **njihova vse obsežnejša uporaba hude po-**

sledice tudi za prometno varnost. Zavzemajo se tudi za strožjo zakonodajo pri sankcioniranju kršiteljev za uporabo mobilnih telefonov med vožnjo v obliki denarne kazni v višini 250 evrov in treh kazenskih točk.

DELO AVP JE ODGOVORNO, ZAHTEVNO IN NIKOLI KONČANO

Agencija je lani ustanovila delovno skupino za poenostavitev postopkov na področju implementacije po direktivi CBE v okviru **Zakona o prekrških in Zakona o pravilih v cestnem prometu**. Predlogi so bili medresorsko usklajeni, sprememba zakonodaje pa bo omogočala poenostavitev postopkov nadzornim organom. Letos bodo več navora vložili tudi v **nadgradnjo področja presojanja prometne varnosti** oziroma varnosti cestne infrastrukture ter **spremembe prekrškovne in prometne zakonodaje**. Zavzemajo se tudi za proučitev znižanja dovoljene stopnje alkohola na 0,2 promila, vzpostavitev sekcijskega merjenja hitrosti na celotnem AC križu ter vključitev prometne vzgoje v izvedbene kurikule.

CENE GORIV V EVROPI 31. 1. 2019			
DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98/100	DIZEL
Albanija	184.000 ALL (1,49 EUR)		184.000 ALL (1,49 EUR)
Avstrija	1.168 EUR	1.323 EUR	1.212 EUR
Belgija	1.383 EUR	1.440 EUR	1.505 EUR
Belorusija	1.520 BYN (0,62 EUR)	1.620 BYN (0,66 EUR)	1.530 BYN (0,62 EUR)
BIH	2.260 BAM (1,15 EUR)	2.360 BAM (1,20 EUR)	2.310 BAM (1,18 EUR)
Bolgarija	1.960 BGN (1,00 EUR)	2.260 BGN (1,16 EUR)	2.160 BGN (1,10 EUR)
Češka	29.770 CZK (1,15 EUR)	32.190 CZK (1,25 EUR)	30.240 CZK (1,17 EUR)
Črna gora	1.230 EUR	1.260 EUR	1.190 EUR
Danska	10.490 DKK (1,41 EUR)	11.080 DKK (1,48 EUR)	9.590 DKK (1,28 EUR)
Estonija	1.299 EUR	1.349 EUR	1.329 EUR
Finska	1.424 EUR	1.511 EUR	1.392 EUR
Francija	1.437 EUR	1.511 EUR	1.434 EUR
Grčija	1.486 EUR	1.691 EUR	1.344 EUR
Hrvaška	9.240 HRK (1,24 EUR)	9.820 HRK (1,32 EUR)	9.430 HRK (1,27 EUR)
Irska	1.339 EUR		1.299 EUR
Islandija	219.490 ISK (1,60 EUR)		220.160 ISK (1,61 EUR)
Italija	1.496 EUR	1.649 EUR	1.433 EUR
Kosovo	1.050 EUR		1.000 EUR
Latvija	1.174 EUR	1.229 EUR	1.174 EUR
Liechtenstein	1.550 CHF (1,36 EUR)	1.680 CHF (1,47 EUR)	1.710 CHF (1,50 EUR)
Litva	1.069 EUR	1.154 EUR	1.064 EUR
Luksemburg	1.134 EUR	1.217 EUR	1.066 EUR
Madžarska	348.400 HUF (1,10 EUR)	360.600 HUF (1,14 EUR)	386.000 HUF (1,22 EUR)
Makedonija	61.000 MKD (0,99 EUR)	63.000 MKD (1,02 EUR)	58.500 MKD (0,95 EUR)
Moldavija	18.890 MDL (0,96 EUR)	19.810 MDL (1,01 EUR)	16.890 MDL (0,86 EUR)
Nemčija	1.341 EUR	1.553 EUR	1.236 EUR
Nizozemska	1.678 EUR	1.743 EUR	1.426 EUR
Norveška	16.010 NOK (1,65 EUR)	17.000 NOK (1,75 EUR)	15.780 NOK (1,63 EUR)
Poljska	4.750 PLN (1,11 EUR)	5.020 PLN (1,17 EUR)	5.020 PLN (1,17 EUR)
Portugalska	1.508 EUR	1.620 EUR	1.393 EUR
Romunija	4.990 RON (1,05 EUR)	5.110 RON (1,07 EUR)	5.350 RON (1,13 EUR)
Rusija	45.570 RUB (0,60 EUR)	52.890 RUB (0,70 EUR)	47.840 RUB (0,63 EUR)
Slovaška	1.257 EUR	1.460 EUR	1.220 EUR
Slovenija	1.207 EUR	1.356 EUR	1.236 EUR
Španija	1.221 EUR	1.358 EUR	1.177 EUR
Srbija	143.200 RSD (1,21 EUR)	152.900 RSD (1,29 EUR)	158.400 RSD (1,34 EUR)
Švedska	14.690 SEK (1,41 EUR)	15.290 SEK (1,47 EUR)	15.540 SEK (1,50 EUR)
Švica	1.540 CHF (1,35 EUR)	1.670 CHF (1,46 EUR)	1.700 CHF (1,49 EUR)
Turčija	6.190 TRY (1,03 EUR)	6.220 TRY (1,03 EUR)	6.040 TRY (1,00 EUR)
Ukrajina	28.530 UAH (0,90 EUR)	29.620 UAH (0,93 EUR)	28.460 UAH (0,90 EUR)
V. Britanija	1.196 GBP (1,37 EUR)	1.289 GBP (1,48 EUR)	1.277 GBP (1,46 EUR)




IZŽREBANI REŠEVALCI:

Med prispelimi rešitvami nagradne križanke iz decembrske številke smo izžrebali naslednje reševalce, ki prejmejo nagrado podjetja Sledenje d. o. o.

Marjan Pele, Sava

Tomaž Krivec, Ljubno ob Savinji

Jano Lebar, Izlake

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE



VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI

Informacije o cenah goriv v evropskih državah so informativne narave, saj se v večini tujih držav cene goriv med različnimi ponudniki in različnimi lokacijami lahko močno razlikujejo. Navedene cene so povprečne cene v državi. Pri tem je potrebno upoštevati, da so v večini držav (tudi sosednjih, kot so Hrvaška, Avstrija in Italija) na avtocestnih črpalkah tudi do 20% višje cene kot je povprečna cena

**NASLEDNJA ŠTEVILKA
REVIE TRANSPORT IZZIDE
8. 3. 2019**

Naslov _____

**Nagrade podarja podjetje Continental Adria
pnevmatike d.o.o.**
Rešitve pošljite do 28. februarja 2019 na naslov:
Revija Transport, Linhartova 3, 1000 Ljubljana,
s prpisom »Križanka«.

TELEFON UBIJA!

**MED VOŽNJO UPORABLJAJ PAMET,
NE PAMETNEGA TELEFONA.**



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

WWW.AVP-RS.SI



**vozi mo
pametno**



NAJBOLJŠI TOVORNJAK. PRVA IZBIRA.

Ne govorimo o tem. To dokazujejo naši rezultati. Z 20,9-odstotnim tržnim deležem v letu 2018 je Scania v Sloveniji vodilna znamka v kategoriji tovornih vozil težjih od 16 ton.

- Zanesljive partnerske rešitve
- Najboljša poraba goriva
- Varnost in udobje voznika

VAŠ POSEL JE VEDNO NA PRVEM MESTU.

SCANIA SLOVENIJA d.o.o. Cesta v Gorice 28, 1000 Ljubljana
Prodaja: 041 691 802, 041 636 454, 031 514 407, 030 423 808, 040 897 026
SCANIA LEASING d.o.o. Cesta v Gorice 28, 1000 Ljubljana
01 2427 624, 01 2427 693
www.scania.si

SCANIA