



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport >

JANUAR-FEBRUAR 2021
LETNIK 21 • ŠTEVILKA 1-2

& LOGISTIKA

www.etransport.si

CENA 2,90 EUR

PRODAJA GOSPODARSKIH VOZIL V LETU 2020

PROMETNA VARNOST

Uvaja se
avtocestna policija

LOGISTIKA

Logist leta je Viktor Kastelic,
cargo-partner d.o.o.

RELI DAKAR 2021

Kamaz ostaja nepremagljiv

BREXIT

Kaj avtoprevoznikom
prinaša brexit?



TEST

VOLVO FH I-SAVE 460



ELEKTRIKA

Preizkusili smo novi
električni mestni avtobus
MAN LION'S CITY 12 E



TEHNOLOGIJA

Test naprav
za nadzor
mrtvega kota



DIZEL ALI PLIN? NI VAM POTREBNO IZBIRATI.



IVECO **S-WAY**

IVECO **S-WAY NP**

Paleta vozil IVECO S-WAY je vaša izbira, ne glede na vaše poslanstvo. Izberite novo kabino in vrhunsko vozno udobje. Uživate v popolni povezljivosti in uporabnejših storitvah. Izberite 95% manj izpustov PM in 90% manj NO₂ z metanom, in 95% manj CO₂ z biometanom. Prevozite do 1600 km z enim polnjenjem, z najnižjimi stroški lastništva (TCO) v industriji.

NI POTREBNO VEČ IZBIRATI, IVECO NUDI VSE REŠITVE.

DRIVE THE NEW WAY.

IVECO

BENUSSI

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

Izdajatelj

Tehnis d.o.o., Ljubljana

Direktor

Janko Zrim

Glavni in odgovorni urednik

Matej Jurgele

Sodelavci

Marko Kroflič, Aljaž Vidovič, Josip Orbanič, dr. Bojan Beškovnik, Janez Kukovica, Boštjan Saje, Goran Kekič, Stane Leben

Naslov uredništvaLinhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
www.etransport.si**Tajništvo**tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si**Marketing in oglasno trženje**Martina Kermavner
gsm: 041 913 193
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: martina@tehnis.si**Oblikovanje in grafična priprava**Studio Tehnis d.o.o.,
Sebastijan Frumen**Tisk**Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana**Distribucija**Delo prodaja, d.d.
in Pošta SlovenijeRevija Transport & Logistika
izhaja enkrat mesečno.

Letno izide 10 števil.

Letna naročnina znaša **28,00€**.Cena posameznega izvoda
je **2,90€**.Poštnina in DDV sta vključena
v ceno.Revija šteje med grafične izdelke,
za katere se plačuje 5-odstotni
davek na dodano vrednost.

ISSN 1580 - 4488.

TEHNIS
MEDIA
GROUPTISKANO V
SLOVENIJI
TRAILER
 INNOVATION
 CCC 2021


Osveženo naprej

Da nas bo leto 2020 pripeljalo v ekonomsko in zdravstveno krizo tako velikega obsega, si najverjetneje ni predstavljal nihče – niti v najbolj temačnih sanjah ne. Če smo v prvih nekaj mesecih še nekako upali, da bo s prihodom poletja spomin na prvi val epidemije hitro zbledel, se je ta v drugi polovici leta sprevergel v drugi val, tokrat še obsežnejši. Število prvih registracij novih gospodarskih vozil je začelo strmo upadati. V prvi polovici leta smo v Sloveniji, v primerjavi z letom 2019, zabeležili več kot 50-odstotni upad trga, medtem ko se je ta številka proti koncu leta vseeno nekoliko izboljšala in se približala končnim – 42 odstotkom. Kakšne so številke ob koncu leta, kako so se uvozniki gospodarskih vozil spopadli z nastalimi razmerami in kakšne so napovedi za letošnje leto, lahko preberete v nadaljevanju.

Ker pa še vedno ni opaziti (zadostnih) znakov umirjanja epidemije covid-19 in s tem posledično sproščanja javnega življenja in gospodarskih dejavnosti, je razmere za letošnje leto težko napovedati. Če lahko malce špekuliramo, bi se lahko zdravstvena kriza s prihodom cepiva proti koronavirusni bolezni covid-19 umirila, toda ekonomisti opozarjajo na ekonomske posledice koronavirusne krize, ki se lahko zavleče tja do leta 2023. Trenutno (vsaj delno) omilitev negativnih posledic za gospodarstvo predstavlja podaljšanje veljavnosti pomoči nekaterih že sprejetih ukrepov, toda ta kratkoročna rešitev na dolgi rok vsekakor ne prinaša nič spodbudnega. Izpostaviti je treba tudi dejstvo, da dokaj velik del gospodarstva te pomoči ni deležen.

Ker vsak začetek leta prinaša nove zaobljube in spremembe, smo se tudi v našem uredništvu odločili za grafično prenovo revije, ki vas zvesto spremlja že celih 21 let. Osvežitev prinaša nov zagon, za vas pa se bomo še naprej z zanimivimi vsebinami trudili biti to, kar smo – najboljši!

Pa srečno, in čim manj zastojev, kjerkoli že ste – na poti, v službi ali doma. Pazite nase in na druge ter ostanite zdravi!

Matej Jurgele, glavni in odgovorni urednik





18 Test: Volvo FH I-SAVE 460



36



60

- 8** Novice: Slovenija in svet
- 10** Statistika: Prodaja gospodarskih vozil v letu 2020
- 18** Test: Volvo FH 460 I-Save
- 26** Kaj prinaša brexit v praksi?
- 32** Z avtocestno policijo do večje varnosti na avtocestah in hitrih cestah
- 36** Prigo in MAN Truck & Bus Slovenija za trajnostno logistiko v urbanih središčih
- 38** Test: MAN Lion's City 12 E
- 42** OZS: Zbornici predlagali podaljšanje ukrepov za pomoč avtoprevoznikiškemu sektorju
- 44** Pozor! Mrtvi kot
- 48** Test sistemov za nadzor mrtvega kota
- 52** Ambiciozen VW Caddy pete generacije
- 53** Ford Custom v različicah Trail in Active zapeljal tudi v Slovenijo
- 56** Logist leta 2019 je Viktor Kastelic
- 58** Kamaz ostaja nepremagljiv
- 60** Retro: TAM 130 T 11
- 68** Križanka
- 70** Servisne informacije

SIMPLY MY TRUCK. SIMPLY THE BEST.



Novi MAN TGX.
Mednarodni tovornjak leta 2021.

Odličen celovit paket: nova generacija MAN-ovih tovornjakov prepiča s prepričljivo najboljšim delovnim okoljem za voznika vseh časov, izjemno učinkovitostjo, nizkimi stroški, odlično razpoložljivostjo vozila ter zanesljivim partnerstvom in storitvami za stranke. Zato je postal novi MAN TGX International Truck of the Year 2021. MAN-ova ekipa je lahko ponosna na svoje dosežke.

#SimplyMyTruck



Tudi naročniki velikokrat presenetijo

Naši naročniki nas velikokrat presenetijo. Tokrat pa nas je ob zaključku leta 2019 še posebej presenetil naš zvesti bralec Gregor Belava, ki nam je poslal izredno lep komplet keramičnih izdelkov. Za prejeto darilo se iskreno zahvaljujemo in obljublamo, da bodo nekateri izmed izdelkov krasili naše pisarne. Srečno in ostanite zdravi!



ŠVICA Policija z mostov nad neočiščene strehe in ponjave

Letošnja zima se je izkazala za nepričakovano bogato s snežnimi padavinami. Pristojni organi v Švici so se odločili za poostren nadzor s pomočjo avtocestnih viaduktov, ali so strehe tovornih vozil in prikolic očiščene snega. V primeru, da streha ni bila očiščena, je policist to javil prometni patrulji, ta pa je nato s pomočjo lestev ali ploščadi preverila, kaj je vozilo imelo na strehi. Pregledani tovornjaki so bili razdeljeni v dve skupini – tiste, prekrite s suhim snegom, in tiste z ledenimi ploščami na strehi. V prvem primeru so policisti izrekli le opozorilo in odredili čiščenje. V drugem primeru, ko je bila streha pokrita z ledom ali snegom, pa je bil izdan nalog za sodniško obravnavo. In kaj pravijo švicarski predpisi o vzpenjanju na polpriklonike? Kot v številnih drugih evropskih državah tudi tu obstajajo omejitve za »delo na višini« višji od 2 metrov. Vendar to ne velja za naloge, ki se izvajajo z uporabo lestve, zato lahko strehe čistite s pomočjo lestve.

MADŽARSKA Dražje cestnine

S 1. januarjem se je tudi na Madžarskem dvignila višina cestnin. In sicer v skladu z avgustovsko stopnjo inflacije, ki znaša 3,9 odstotka. Uredba madžarske vlade št. 209/2013 (VI. 18.) je začela veljati 26. novembra 2020. Na podlagi metode izračuna, določene v uredbi, veljajo od 1. januarja 2021 dalje za HU-GO cestnine, katerih višino si lahko ogledate na tej povezavi: www.hu-go.hu

MAN Podpirajo boj proti koroni

Pri MAN Truck & Bus so v sodelovanju s priznanimi strokovnjaki s področja zdravstvene nege razvili inovativno mobilno enoto za cepljenje, ki je naslednica mobilne enote za testiranje. Vozilo na osnovi popolnoma električnega MAN eTGE pripelje cepivo in zdravstveno osebje neposredno do ljudi. Mobilna enota za cepljenje eTGE je posebej zasnovana za decentralizirano cepljenje in opremljena s hladilnimi zaboji, opremo za prvo pomoč in prostorom za največ šest oseb. Kot popolnoma električno vozilo z akumulatorskim napajanjem je eTGE popolnoma brez škodljivih izpustov. Doseg s polnimi akumulatorji je v praksi približno 120 do 140 kilometrov (115 km po merilih WLTP). Akumulatorji se povsem napolnijo v dobrih petih urah na izmenični omrežni vtičnici z močjo 7,2 kW. Enosmerno polnjenje (40 kW) z vtičem CCS omogoča hitro polnjenje do 80 odstotkov v samo 45 minutah. Poleg šestih sedežev za spremljevalno medicinsko osebje spadajo med opremo tudi hladilniki, komplet za prvo pomoč, avtomatska drsna vrata, klimatska naprava, stacionarna klimatska naprava in avtomatska stopnica.



DARS Elektronsko cestninjenje v Sloveniji

Družba DARS je v postopku javnega naročila za vzpostavitev in delovanje sistema elektronske vinjete izbrala slovaškega ponudnika SkyToll. Uvedba elektronske vinjete je predvidena s 1. decembrom 2021, veljala pa bo eno leto od datuma nakupa. Letna vinjeta za 2021 bo ostala veljavna do 31. januarja 2022. Po tem datumu vinjeta v fizični obliki ne bo več v veljavi, saj bodo v skladu z novelo zakona o cestninjenju, ki jo je državni zbor sprejel oktobra 2020, v novem sistemu le še vinjete v elektronski obliki. Elektronska vinjeta se po vsebini ne bo bistveno razlikovala od zdajšnje vinjete v obliki nalepke, torej tudi v tem primeru ne bo šlo za cestninjenje po prevoženi razdalji. Namesto fizične bo v veljavi vinjeta v elektronski obliki, kar pomeni, da bo v centralni cestninski sistem vnesena registrska številka vozila, za katero bo plačana cestnina (kupljena e-vinjeta). Nakup e-vinjete bo mogoč z mobilno aplikacijo, na spletu ali na dosedanjih prodajnih mestih (bencinski servisi, različni trgovci). Za vsa vozila nosilnosti do 3,5 t bodo ostale kategorije vinjet enake: letna, mesečna (oziroma polletna za enosledna motorna vozila) in tedenska. Ob odjavi vozila iz prometa bo možno pridobiti povračilo neizkoriščene vrednosti letne vinjete.

PROMETNA VARNOST Kaj merijo te naprave ob cesti?

Direkcija za infrastrukturo je pripravila projekt na dveh odsekih (Kranj-Škofja Loka in Izola-Jagodje), kjer bo začasno postavila aktivni sistem za opozarjanje voznikov na varnostno razdaljo. Sistem je sestavljen iz detekcijske enote in LED-prikazovalnika. Detekcijska enota je postavljena 50 do 100 metrov pred prikazovalnikom in meri varnostno razdaljo posameznega vozila. Informacijo o izmerjeni varnostni razdalji sporoči LED-prikazovalniku. Ta voznika opozarja na ustrezno oziroma na neustrezno varnostno razdaljo. Zakon o pravih cestnega prometa (44. člen) določa varnostno razdaljo dveh sekund oziroma minimalno ene sekunde v primeru kolone vozil, ki vozi z zmanjšano hitrostjo. V primeru, da ima izmerjeno vozilo ustrezno varnostno razdaljo, se aktivira aktivna tabla s prikazom varnostne razdalje (zelena puščica, ki nakazuje varnostno razdaljo) in zelena kljukica, če varnostna razdalja ni ustrezna, pa se prikaže simbolika za varnostno razdaljo (z rdečo puščico, ki nakazuje na premajhno varnostno razdaljo in potrebo po povečanju varnostne razdalje med dvema voziloma) in rdeč »X«. Sistem ne beleži osebnih podatkov in ni namenjen izdajanju plačilnih nalogov za prekrške. Sistem prikazuje obvestila, namenjena izboljšanju prometne varnosti.





AVSTRIJA

Prepoved nočne vožnje skozi Tirolsko

Od prvega januarja dalje velja v Avstriji prepoved nočne vožnje na avtocesti A12 tudi za vozila z Euro 6 motorji. S tem so še dodatno zaostriili pravila glede nočne vožnje tovornjakov, celotno situacijo še dodatno zaplete možnost, da lahko vsaka izmed zveznih dežel uvede svoja pravila. In prav to so storili na Tirolskem. Tudi sedaj je že bila nočna vožnja po avtocesti A12 prepovedana, kljub temu pa so tovornjakom, ki izpolnjujejo zahteve norme Euro 6, dovoljevali vožnjo. Z najnovejšimi predpisi, ki vstopajo v veljavo v prihodnjih dneh, pa prepovedujejo nočno vožnjo tudi vozilom z motorji Euro 6. Prepoved velja za vsa vozila, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone, voziti pa ne smejo v naslednjih časovnih intervalih: od 1. maja do 31. oktobra med 22.00 in 5.00 (delovni dnevi), in med 23.00 in 5.00 (nedelje in prazniki); od 1. novembra do 30. aprila med 20.00 in 5.00 (delovni dnevi) in med 23.00 in 05.00 (nedelje in prazniki). Prepoved velja za avtocesto A12 od 6,35 km (Langkampfen) do 90. kilometra (Zirl).



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



AdBlue®



NOVO V PONUDBI

Rezervoarji za AdBlue®

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

**Förtis
Blue**



PROMOS

INŽENIRING

GreenChem AdBlue4you www.adblue4you.com Förtis Blue PIUSI

PROMOS Inženiring • GSM 041 666 902 • info@promos-inz.si • www.promos-inz.si



AVSTRIJA

Tovornjak bo vozil brez voznika

V Gunsirchnu v Zgornji Avstriji bo po javnih cestah kmalu zapeljal Einride-tovornjak brez voznika. Ta bo prihodnja tri leta stalno vozil med logističnim centrom DB Schenker Austria in proizvajalcem motorjev BRP-Rotax. Pot poteka deloma na ozemlju tovarne, delno pa tudi na javni površini. To bo velik izziv za vozilo, ki bo moralo delovati ne glede na to, ali dežuje, sneži, ali je vreme sončno ali megleno. Prav tako bo moralo vozilo izvesti avtomatiziran vstop in izstop na kontrolne točke ter se samostojno gibati na javnih prometnih površinah. Projekt bo v okviru projekta AWARD s 2,85 milijona evrov financirala EU.



DAF

Novi DAF naj bi bil predstavljen letos

Povsem nove modele DAF-a je na cestah po Evropi moč videti že skoraj eno leto. No, ne čisto nove modele, temveč prototipe (bilo naj bi jih približno dvajset), ki so jih najpogosteje opazili na Nizozemskem. Opaziti je, da je kabina nameščena razmeroma nizko, zagotovo nižje kot pri konkurenci. Iz tega lahko sklepamo, da bo imela kabina novega DAF-a tudi motorni tunnel, povsem nov videz sprednje maske in kabine. Uradnega datuma predstavitve še ni, izbrani trgovci pa že vedo, da bo povsem nov DAF predstavljen še v letošnjem letu, verjetno zato, da bo naskakoval naslov Mednarodnega tovornjaka leta 2022. Počakajmo še malo in bomo videli.

IVECO

Novo naročilo za nemško vojsko

CNH Industrial oziroma znamka Iveco Defence Vehicles bo nemški vojski do leta 2028 dobavila 1.024 tovornjakov Trakker. Prva dobava bo zajemala 224 vozil Iveco Trakkerjev s pogonom 8 x 8 in petimi različnimi konfiguracijami, pripravljenimi za prevoz 20" zabojnikov. Ta bodo opremljena tudi s hidravličnimi dvigali in vitli. Vsa vozila izpolnjujejo emisijski standard Euro 6 in imajo blindirano kabino. Ta zagotavlja najvišjo raven balistične zaščite pred izstrelki, minami, NBC (jedrsko, biološko in kemično) in IED (improviziranimi eksplozivnimi sredstvi). Iveco Defence Vehicles je nemški vojski že dostavil približno 2.000 vozil iz široke palete izdelkov, vključno z različnimi prilagojenimi različicami, ki se že uporabljajo na terenu.



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM



- ▶ **ADR USPOSABLJANJE ZA VOZNIKE/VOZNICE PRI PREVOZU NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **ADR PREGLEDI VOZIL ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **TLAČNI IN TESNOSTNI PREIZKUSI CISTERN**
- ▶ **TEHNIČNI PREGLEDI IN REGISTRACIJA VOZIL**
- ▶ **KONTROLA TAHOGRAFA IN OMEJEVALNIKA HITROSTI**



modra številka
080 80 19

info@tib-storitve.si

www.tib-storitve.si

TIB STORITVE d.o.o., Šercerjeva 17, 6250 Ilirska Bistrica

Kögel Port 45 Triplex

KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

Izjemno lahka – trikrat raztegljiva

BECAUSE WE CARE



- ✓ Nizke CO₂ emisije
- ✓ Več tovara
- ✓ Večja učinkovitost

Economy meets Ecology – Because we care.

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

Prigo d.o.o. Pooblaščen servis vozil Mercedes-Benz

Servisni center Brdo

Akcijska ponudba originalnih delov Mercedes-Benz.



Napenjalec
jermena

MP3 od 105,76 €*
MP4 od 214,06 €*



Turbo
polnilnik

MP2/MP3 od 669,66 €*
MP4 od 882,11 €*

Izkoristite
možnost
dobropisov
ob vračilu
starega dela

Cene ne vsebujejo DDV-ja. Akcijska ponudba velja do 30. 6. 2021 oz. do razprodaje zalog. Možne so napake v tekstu. Slike so simbolične.
*Akcijska cena z odštetim dobropisom, ki velja ob vračilu starega dela.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Prigo, d.o.o., Brezovica, PE Brdo | Pooblaščen servis gospodarskih vozil Mercedes-Benz
Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana | T: +386 (0)1 365 82 22 | M: +386 (0)31 349 999 | E: servis@prigo.si | www.prigo.si

PRIČAKOVANI PADEČ

Že konec predlanskega leta je napovedoval konec izjemnih števil prodaje tovornih vozil in v letu 2020 je bilo za pričakovati nekaj odstotkov nižje številke. Da bomo v minulem letu priča tako veliki zdravstveni in ekonomski krizi, pa si niti v sanjah ni predstavljal nihče.

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

Spomin na eno največjih gospodarskih kriz po letu 2008 še ni zbledel. Takrat smo zabeležili celo 73-odstotni padec prodaje novih tovornih vozil in okrevanje v Sloveniji je trajalo dobrih sedem let. Rezultat kriznih razmer v lanskem letu na področju prodaje novih tovornih vozil nad 3,5 tone pa je 42-odstotni upad, kar pa je vseeno malce bolje, kot je bilo videti lani poleti, ko je medletni rezultat prikazal več kot 50-odstotni upad.

V nadaljevanju smo vam pripravili pregled prodaje oziroma prvič registriranih novih gospodarskih vozil in avtobusov v preteklem letu. Rezultate dobimo 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.

Kako bo letos, je težko napovedovati. Če malo špekuliramo, se bo zdravstvena kriza s prihodom cepiva proti koronavirusni bolezni covid-19 umirila, a ekonomisti opozarjajo na ekonomske posledice koronavijsune

krize, ki se lahko zavleče tja do leta 2023. Kako so doživljali in se prilagajali razmeram na trgu vodilni slovenski zastopniki gospodarskih vozil in kaj pričakujejo v letu 2021, pa lahko preberete v nadaljevanju.

Prve registracije novih gospodarskih vozil nad 3,5 ton

Znamka	3,5 - 5,99 ton	6,0 - 15,99 ton	Nad 16 ton	Skupaj 2020	Tržni delež 2020	Skupaj 2019
MAN	3	24	320	347	25,18%	493
Volvo	0	0	274	274	19,88%	517
Mercedes-Benz	6	6	224	236	17,13%	434
Scania	0	0	206	206	14,95%	371
DAF	0	3	123	126	9,14%	224
Iveco	6	44	45	95	6,89%	153
Renault Trucks	4	3	63	70	5,08%	144
Ostali	6	4	4	14	1,02%	15
Ford Trucks	0	0	10	10	0,73%	20
SKUPAJ	25	84	1.269	1.378	100,00%	2.371

Urška Fon Satler regionalna direktorica prodaje, Scania Slovenija

Po odličnem poslovanju v zadnjih treh letih smo vstopili v vzpodbuden začetek leta 2020. Naš prenovljeni mestni avtobus Scania Citywide je v tem letu pridobil laskavi naziv Avtobus leta 2020. Kmalu smo se znašli sredi pandemije koronavirusa, ki je močno ohromila celotno gospodarstvo, a po drugi strani presenetljivo prinesla nenehno naraščajoče povpraševanje po logističnih rešitvah. Najmočnejše so postopki za zajezitev pandemije prizadeli turistično industrijo, v kateri ukrepi še vedno ne popuščajo in posledice so katastrofalne. Našim strankam iz turističnega sektorja smo že marca ponujali moratorije, da bi skupaj ublažili šok, ki jih je hromil pri izvrševanju delovnih nalog in tako pripomogli k blaženju njihovih finančnih težav. V času epidemije je bilo moč opaziti povečano povpraševanje po rabljenih vozilih, saj so stranke vozila potrebovale v najkrajšem možnem času. Močan vpliv na trgu je imela tudi mednarodna akcija družbe Scania, ki je po celotni Evropi posebno pozornost namenila vrhunskim rabljenim vozilom z ugodnimi možnostmi financiranja. Zaradi nestabilnega trga je veliko strank prekvalificiralo nakupne navade in se osredotočilo na našo pestro in svežo ponudbo rabljenih vozil. Našim strankam smo skozi vse leto ponujali ugodne ponudbe vozil ter financiranja, s čimer smo jim skušali pomagati pri njihovem delovanju v nestabilnem in nepredvidljivem poslovnem okolju.



V sestrskem podjetju Scania Leasing, d. o. o., so zelo hitro zaznali, da izredne razmere, ki so posledica epidemije koronavirusa, vplivajo na poslovanje strank. Kot zanesljiv in dolgoročen partner smo jim priskočili na pomoč s ponudbo ugodnih rešitev pri načinu odplačila aktualnih finančnih obveznosti. Večino leasing portfelja smo reprogramirali že v prvem valu epidemije, obenem pa vzdrževali pristen stik s strankami ter na osnovi dejanskih potreb vsakega posameznika kontinuirano omogočali finančne rešitve. V tem času smo nudili tudi finančno fleksibilnost za financiranje nakupa vozil ter povezanih storitev. Predanost poslu in našim strankam je ena od temeljnih vrednot, za katero se zavzemamo vsi zaposleni v družini Scania. V teh časih, polnih izzivov, nam je še vedno prioriteta varnost zaposlenih in strank, kljub temu pa je trend poslovanja s servisnimi storitvami ostal stabilen. Scania je v letu 2020 svoj portfelj trajnostno usmerjenih vozil razširila s hibridnimi vozili ter popolnoma električnim vozilom za mestno distribucijo. Tovornjak Scania R450 je po treh letih naziv najbolj ekološkega vozila v Evropi predal modelu R540, kar dokazuje našo aktivnost v razvoju trajnostnih pogonskih rešitev. Novi trendi v transportu gredo v smeri povečanja števila plinskih vozil, ki so bila še pred nedavnim namenjena predvsem mestni distribuciji, a pri Scanii plinska vozila ponujamo tudi za daljinske prevoze (long-haulage). Želimo si, da se v bližnji prihodnosti tudi pri nas razvije ustrezna infrastruktura, ki je nujna za vpeljavo teh vozil na naše ceste.



Claus Wallenstein direktor, MAN Truck & Bus Slovenija

Leto 2020 je bilo v vseh pogledih negotovo in brez primere. Epidemija covid-19 je globoko posegla v vse pore družbe. Njenega vpliva na gospodarstvo in ne nazadnje na naša življenja, pa si ni mogel predstavljati nihče. Slovenski trg tovornjakov je upadel za 42 %, kar je največji padec trga tovornih vozil v Evropi. Kljub temu je podjetju MAN Truck & Bus Slovenija uspelo povečati



tržni delež in močno okrepiti vodilni položaj. Kot je poudaril Claus Wallenstein, generalni direktor MAN Truck & Bus Slovenija: »Zelo sem vesel in ponosen, da smo s 25,4 % dosegli najvišji tržni delež v zgodovini podjetja. Prepričan sem, da je to rezultat našega trdnega poslovnega odnosa, ki stranke vedno postavlja na prvo mesto in ki je v času korona krize prišel še posebej do izraza. Kot pravi že stari pregovor: »Pravega prijatelja spoznaš v težavah.« In prav to smo v paketu z najboljšimi transportnimi rešitvami ponudili našim strankam. Naj izpostavim še nekaj pomembnih mejnikov, ki so zaznamovali preteklo leto. Po dvajsetih letih smo uspešno predstavili novo generacijo tovornjakov MAN. Nova vozila so izjemno dobro sprejeta. Kmalu po predstavitvi je novi TGX osvojil laskav naziv Slovenski tovornjak leta 2020 in najprestižnejšo priznanje v svetu tovornjakov – nagrado Mednarodni tovornjak leta 2021. V izjemno težkem tržnem okolju nam je kot prvim v Sloveniji uspelo prodati prvi električni dostavnik MAN eTGE in strankam predstaviti celotno paleto električnih gospodarskih vozil. Za MAN eMobilnost ni več vizija, ampak resničnost. To smo pokazali konec leta z našo pobudo za trajnostno dostavno logistiko na področju gospodarskih vozil in mestnega potniškega prometa. Skupaj s partnerji projekta smo tako postavili temelje za razvoj e-mobilnosti v Sloveniji. Ponosni na izjemne dosežke in pripravljeni na nove zmage se v MAN Truck & Bus Slovenija resnično veselimo leta 2021, ko pričakujemo okrevanje gospodarstva po vsej Evropi in še posebej v Sloveniji.«

Damjan Cirman

vodja področja gospodarskih vozil, Autocommerce



Leto 2020 je poleg pričakovane nadaljevanja ohlajanja trga prineslo še epidemijo covid-19, ki je dodatno pospešila upad povpraševanja po novih gospodarskih. Padec trga je glede na leto 2019 znašal skoraj 1000 enot oziroma 43 %, kar je po letu 2009 (-73 %) največji padec v zadnjih 25 letih. Veseli nas, da nam je kljub težkim razmeram na trgu uspelo zadržati

vodilno pozicijo v segmentu šasij in tržni delež celo nekoliko izboljšati. Za leto 2021 pričakujemo postopno povečanje povpraševanja in oster konkurenčni boj med ponudniki na trgu. V prvi polovici leta načrtujemo predstavitev novega modela v segmentu vlačilcev – Actros F in nove omejene serije vozil Actros Edition 2, sredi leta pa začetek serijske proizvodnje modela eActros. Za trg avtobusov je bilo leto 2020 leto, ki ga bomo želeli vsi čim prej pozabiti. Še nikoli v zadnjih 25 letih ta segment gospodarskih vozil ni bil tako prizadet kot v minulem letu. Obseg trga se je s 139 enot v letu 2019 skrčil za več kot tri četrtine na 34 enot v letu 2020. Z blagovno znamko Mercedes-Benz in Setra smo v letu 2020 dosegli 24 registracij, kar skupaj predstavlja skoraj 71 % tržni delež, kar je naš najboljši rezultat do sedaj. V letu 2021 pričakujemo postopno okrevanje trga, če se bo temu sektorju prevozov uspelo izkapat iz omejitve povezanih s covid-19. Za letošnje leto načrtujemo predstavitev prenovljenega primestnega avtobusa Inturo in potihoma upamo, da bomo na slovenskem trgu registrirali prvi električni avtobus s trikrako zvezdo.



Majda Bitenc Menart

direktorica podjetja Cordia in celotna ekipa podjetja

Leto 2020 je bilo za Cordio izjemno zanimivo. Obeležili smo 25. obletnico predstavništva DAF v Sloveniji in izjemnih 30 let delovanja. Ponosni smo na modele vozil LF, CF IN XF, slednja ponujajo odlični in varčni motor, izjemen dizajn v notranjosti in prepoznavno zunanost. Kot že vsa leta je tudi leto 2020 pokazatelj, da v kategoriji vlačilcev še vedno vodi DAF XF. Veseli smo, da imamo zadovoljne kupce, kar je seveda velika



naložba v prihodnost našega podjetja. Želimo biti še boljši, kar pomeni prisluhniti našim kupcem in izpolniti njihova pričakovanja. Še naprej se bomo trudili z učinkovitimi transportnimi rešitvami in povečevali konkurenčno prednost naših strank. Vse z namenom, da se bodo naši kupci sami prepričali, da smo vredni njihovega zaupanja in da dobijo le najboljše. Napovedujejo se novosti v dizajnu, kar pa še vedno ostaja skrivnost. Pustimo se presenetiti. Vsekakor tudi zahvala vsem tako kupcem naših vozil DAF kot tudi lastnikom drugih znamk, ki zaupajo našim serviserjem v Medvodah in Mariboru. Srečno, zdravo in uspešno leto 2021. Vi ste z nami, mi smo z vami.

Lari Host

regionalni direktor prodaje Ford Trucks vozil v Sloveniji

Leto, ki se je začelo z dobrimi napovedmi, se je izkazalo za eno najbolj globalno zahtevnih let. Trg novih težkih gospodarskih vozil se je na nove okoliščine odzval s precejšnjim upadom. V takih okoliščinah smo lahko le delno zadovoljni z dosežki. Leto 2021 bo prvo leto okrevanja gospodarstva in zato pričakujemo znatno povečanje deleža FORD TRUCKS na nekoliko večjem trgu.



Iveco predstavniška pisarna



Pandemija covid-19 je temeljito pretresla tudi transportno industrijo in pokazala, da je skoraj nemogoče načrtovati dolgoročno. Tudi v najtežjih trenutkih zaprtja gospodarstev je podjetje Iveco uspelo zagotoviti stabilnost poslovanja, omogočiti odprto servisno mrežo za nudenje storitev našim strankam ter omogočiti dostavo vseh potrebnih nadomestnih delov v najkrajšem možnem času. Zaradi skorajda neobvladljivih razmer in pomanjkanja podpore finančnih institucij so prodajni rezultati praviloma nižji od načrtovanih. Tako za letošnje leto še vedno ostaja veliko neznanj, da bi lahko z gotovostjo napovedali prodajne načrte, čeprav je nerealno pričakovati, da se bodo vrnili na raven 2019. Vsekakor pričakujemo vsaj majhen premik v pozitivno smer. Hkrati os-



taja Iveco usmerjen h kupcem in nizkim stroškom poslovanja, s ponudbo modelov na zemeljski plin (LNG), pa tudi s prihodnjimi modeli na vodikov pogon, načrtovanimi v sodelovanju z Nikolo. Pripravlja pa se tudi osvežitev aktualne ponudbe v segmentu dobave in gradbeništva, več pa bo znanega v kratkem.

Silvo Kastrevec

Commercial Trucks Manager Adriatic Countries, Renault Trucks Slovenija

Za nami je leto, v katerem smo bili na preizkušnji, kako znamo sodelovati na vseh ravneh. Sodelovati znotraj družine, organizacije, s poslovnimi partnerji, kot država, EU. Odkrivali smo nove priložnosti in



se prilagali dejanskim situacijam. S ponosom lahko potrdim, da smo zmogli in da je ekipa Renault Trucks pripravljena na nove izzive. Vsem kupcem se zahvaljujemo za zaupanje, potrpežljivost in želimo veliko uspeha. V letu, ki je pred nami, bomo izkoristili vse znanje in naše storitve naredili še boljše.



Prve registracije novih tovornjakov nad 16 ton

Znamka	Skupaj 2019	Skupaj 2020	Tržni delež 2020
MAN	473	320	25,2 %
Scania	493	274	21,6 %
Mercedes-Benz	408	224	17,6 %
Volvo	370	206	16,2 %
DAF	220	123	9,7 %
Iveco	79	63	5,0 %
Renault	140	45	3,6 %
Ford Trucks	20	10	0,8 %
Ostali	5	4	0,3 %
SKUPAJ	2.208	1.269	100,00%



Tomislav Orehovec
direktor prodaje, Volvo Trucks Slovenija

»Leto, ki ga ne bomo nikoli pozabili, je za nami. Uspelo se nam je vrniti na drugo mesto najbolje prodajanih znamk v segmentu novih gospodarskih vozil nad 16 t. Zaradi programa Selected+ in Volvo financiranja smo ustvarili rekordno leto prodaje rabljenih vozil. Skratka, najboljša ekipa in zvesti kupci so razlog, da nam je to uspelo. Volvo je prvič v zgodovini na povsem nov način hkrati predstavil kar štiri nove modele FH, FH16, FM in FMX – digitalno in s pomočjo družbenih omrežij. V letošnjem letu pričakujemo okrevanje trga in s tem povečanje prodaje tovornih vozil Volvo s posebnim poudarkom na distribucijskem in gradbenem segmentu.«



DVOŠTEVILČNI UPAD TUDI MED DOSTAVNIKI, Z IZJEMO FORDA

V mesecu decembru je povpraševanje po lahkih gospodarskih vozilih v Evropski uniji oslabilo in se je v primerjavi z decembrom leta 2019 zmanjšalo za 6,0 %. Na splošno gledano pa se je število prvih registracij lahkih dostavnih vozil v letu 2020 po vsej Evropski uniji znižalo za 17,6 %, skupaj na 1,4 milijona enot, medtem ko je bilo število prvih registracij v letu 2019 1,7 milijona enot. Najizraziteje je upadel španski trg (-26,5 %), nekoliko nižje številke beležijo Francija (-16,1 %), Italija (-15,0 %) in Nemčija

(-12,2 %). V Sloveniji v zadnjih treh letih beležimo konstanten upad števila prvih registracij lahkih gospodarskih vozil, razmere z omejevanjem delovanja gospodarstva zaradi koronavirusa pa so to situacijo še občutno poslabšale. Če smo v letu 2019 zabeležili padec v višini dobrih 12 % odstotkov, za leto 2020 beležimo padec trga v višini 28 %. Kot smo sedaj že navajeni, se je na lestvici zamenjal tudi vrstni red. V letu 2019 je tam kraljeval Fiat, leto kasneje se je na prvo mesto z občutnim naskokom povzpel Ford.

Ford je tudi edini izmed večjih »igralcev« na našem tržišču, ki je leto 2020 (v primerjavi z 2019) zaključil s povečanjem prodaje, in sicer v višini 12,43 odstotka oziroma 1927 enot. Vzrok temu je izredno dobra prodaja Fordovega modela Transit Custom skozi vse leto. Vse druge znamke (z izjemo Toyote) beležijo padec z dvomestnimi številkami. Na drugem mestu ostaja Renault in na tretjem Volkswagen. Fiat pa kot eden izmed večjih »igralcev« beleži najbolj strm upad in zdrs s prvega na četrto mesto.

Tomaž Oblak

direktor prodaje in marketinga pri Summit motors Ljubljana



Ford je edina znamka na trgu, ki ne le, da je ohranila število prodanih vozil v primerjavi z letom 2019, ampak ga je celo povečala. Tako kot v Evropi je Ford tudi v Sloveniji velesila na področju lahkih dostavnikov. Najširša paleta modelov, pogonskih sklopov in rešitev za prav vse potrebe podjetnikov, malih in velikih podjetij, poleg tega pa nenehno razširjanje opcij in novih modelov ter 4-letno jamstvo brez omejitve kilometrov, so področja, ki jih naši kupci zelo cenijo. Tako bodo tudi nekateri segmenti kup-

cev navdušeni nad novima še posebej atraktivnima različicama Active in Trail, ki ju predstavljamo te dni. Lansko leto je bilo na avtomobilskem trgu seveda zelo zahtevno in letošnje se tudi ni prav obetavno začelo, avtomobilski saloni ostajajo zaprti oz. je možna le prodaja na daljavo, vendar je luč na koncu tunela in le vprašanje časa je, kdaj bo možno bolj normalno poslovanje, tako da pričakujemo nekoliko večji trg, kot je bil v korona letu 2020, in optimizem v gospodarstvu na splošno.



François Delion

generalni direktor Renault Nissan Adriatic

V Sloveniji je prodaja lahkih gospodarskih vozil v letu 2020 padla za 27 odstotkov, predvsem kot posledica vpliva pandemije na slovensko gospodarstvo. V teh zahtevnih časih nam je v Renaultu uspelo, da je prodaja naših vozil padla manj kot celotni trg, saj smo prodali za 16,8 % manj lahkih gospodarskih vozil kot v letu poprej. To nam je pomagalo povečati tržni delež, žal pa ne tudi same prodaje. Zelo smo ponosni, da Renault ostaja med najbolj prodajanimi znamkami lahkih gospodarskih vozil slovenskim podjetjem, s Kangoojem, Traficom in Mastrom med najbolj zaželenimi vozili na tem trgu. To nam daje nekaj optimizma za letošnje leto, vendar pa je več ali manj vse odvisno od koronskih razmer in možnosti podjetij (naših strank), da svoje poslovanje spet vrnejo na običajno raven. Še naprej jih bomo pri tem podpirali z našo ponudbo, ki bo spomladi nadgrajena s prihodom novega vozila Renault Express. Z njim se na trg vrača ime, ki je v preteklosti predstavljalo prodajno uspešnico.



Tudi novi Express bo podjetnikom in obrtnikom spet ponujal odlično razmerje med vrednostjo in ceno. Spomladi, ravno takrat, ko naj bi spet lahko začeli potovati, bomo lansirali tudi prenovljeni Renault Trafic v potniški različici Passenger. To bo prava rešitev ob pravem času za podjetja, ki zagotavljajo prevoz potnikov. Žal je slovenska politika subvencijam za električna vozila postala še manj prijazna do tistih podjetij, ki želijo svoje vozne parke prenoviti z okolju prijaznejšimi lahкими gospodarskimi vozili. Vseeno upamo, da bodo ta podjetja še vedno ostala motivirana za tak razvoj, kjer je že tradicionalno tržni zmagovalc električni Kangoo.

Prve registracije novih lahkih gospodarskih vozil (do 3,5 tone) v Sloveniji v letu 2020

Znamka	Skupaj 2019	Tržni delež 2019 %	Skupaj 2020	Tržni delež 2020%	Razlika 2019/20	Razlika 2019/2020 %
FORD	1.714	15,36	1.927	23,99	213	12,43
RENAULT	1.936	17,35	1.635	20,35	-301	-15,55
VOLKSWAGEN	1.822	16,32	1.192	14,84	-630	-34,58
FIAT	2.166	19,41	797	9,92	-1369	-63,20
CITROEN	761	6,82	600	7,47	-161	-21,16
PEUGEOT	709	6,35	522	6,50	-187	-26,38
DACIA	637	5,71	326	4,06	-311	-48,82
MERCEDES-BENZ	326	2,92	261	3,25	-65	-19,94
OPEL	320	2,87	228	2,84	-92	-28,75
ŠKODA	284	2,54	192	2,39	-92	-32,39
MITSUBISHI	142	1,27	106	1,32	-36	-25,35
MAN	93	0,83	84	1,05	-9	-9,68
TOYOTA	104	0,93	80	1,00	-24	-23,08
IVECO	95	0,85	50	0,62	-45	-47,37
NISSAN	30	0,27	19	0,24	-11	-36,67
ESAGONO ENERGIA	1	0,01	5	0,06	4	400,00
PIAGGIO	5	0,04	3	0,04	-2	-40,00
ISUZU	7	0,06	2	0,02	-5	-71,43
LAVERDA	0	0,00	1	0,01	1	0,00
HUMBAUR	0	0,00	1	0,01	1	0,00
JIAYUAN	0	0,00	1	0,01	1	0,00
PARAGAN	0	0,00	1	0,01	1	0,00
SKUPAJ	11.161	100	8.033	100	-3.128	-28,03

Vir: Sekcija za osebna motorna vozila pri Trgovinski zbornici Slovenije, ARDI INT

Vladimir Štupica

vodja prodaje Volkswagen Gospodarska vozila pri Porsche Slovenija



Padec prodaje znamke Volkswagen Gospodarska vozila v Sloveniji je znašal 24,1 odstotka, kar je primerljivo s padcem znamke na svetovni ravni. Bolj kot spremembe poslovnega okolja so nas pestile težave z dobavo, ki so nastale kot posledica zapiranja tovarn v prvem valu pandemije. V leto 2021 zremo bolj optimistično, saj smo prodajno leto začeli s čisto novim Caddyjem. Konec leta pričakujemo še čisto



novi T7 Multivan, ki bo popestril prodajno paletu v razredu enoprostorskih limuzin. V primerjavi s prodajnimi številkami iz leta 2020 načrtujemo v letu 2021 10-odstotno rast.



PROMET Z AVTOBUSI PRAKTIČNO STOJI

Globalne in lokalne omejitve potovanj zaradi koronavirusa so najhujši udarec povzročile prav panogi turizma, s tem pa tudi mobilnosti. Če pri prevozu blaga še lahko govorimo o delnem padcu, pa je panoga avtobusnih

prevozov doživela pravo katastrofo. To se je v minulem letu močno poznalo tudi pri prodaji oziroma prvih registracijah novih avtobusov. Če na ravni Evrope lahko govorimo o padcu prodaje v višini 20,3 odstotka, kjer je

bilo skupno registriranih 29.147 novih vozil (vir: ACEA), lahko v Sloveniji govorimo praktično o »mrtvem« trgu, saj je bilo lani prvič registriranih novih avtobusov le 34, kar pomeni 75-odstotni padec glede na leto poprej.

Prvič registrirani novi avtobusi v letu 2020

Znamka	Skupaj 2019	Mestni	Primestni	Turistični	Skupaj 2020	Tržni delež 2019
Mercedes-Benz	76		13	9	22	64,7%
Iveco	18		4		4	11,8%
MAN	17			5	5	14,7%
Setra	10			2	2	5,9%
Higer / Scania	9				0	0,0%
Irizar	6				0	0,0%
TAM Europe	3				0	0,0%
Otokar	1				0	0,0%
Van Hool	1				0	0,0%
Neoplan	0				0	0,0%
Ostalo	0			1	1	2,9%
SKUPAJ	141	0	17	17	34	100,0%



PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Z vami na poti,
v službi in doma!

Poiščite nas vsak mesec na prodajnih
mestih ter dnevno spremljajte novice na

www.eTransport.si



UPRAVLJANJE Z DOKUMENTI (DMS)

PRIHRANITE ČAS S PREPROSTIM UPRAVLJANJEM DOKUMENTOV.


Profesionalna sistemska rešitev za skeniranje,
pošiljanje in prejemanje dokumentov med
voznikom in pisarno.

- Profesionalni tablični računalnik OBC740 omogoča **enostavno skeniranje, pošiljanje in prejemanje** dokumentov med pisarno in voznikom.
- Pametno prepoznavanje perspektive izboljša **kakovost skeniranja dokumentov**.
- Skenirani dokumenti so poslani **v obliki PDF in varno shranjeni v mobileWEB** platformi.
- Svojim kupcem lahko **takoj po dostavi blaga izstavite račune** in prihranite sredstva za financiranje vašega voznega parka.
- Zagotavlja nadzor nad **ustreznostjo opreme** vozil, prikolice **in veljavnostjo dokumentov** za celotni vozni park ter voznike.
- S tabličnim računalnikom OBC740 lahko voznik enostavno **slika tovorni prostor, poškodbo vozila ali poškodovano blago**, vi pa lahko preverite, koliko prostora je še na razpolago, ali pa nemudoma ocenite obseg poškodovane tovora in vozila ali prikolice ob menjavi voznikov.

080 70 71 | info@cvs-mobile.com | www.cvs-mobile.com



CVS
Advanced Telematics



POSODOBLJEN, A JASNO PREPOZNAVEN

Februarja lani smo vam predstavili novo generacijo Volvovih težkih tovornjakov. Takrat so pokazali prenovljene linije FH, FH 16, FM in FMX. Tokrat smo novi model FX lahko v živo preizkusili pri nas. Poganjal ga je 13-litrski motor z močjo 338 kW (460 KM) s paketom I-Save, pri katerem za višji navor skrbi turbo compound.

Besedilo: Emil Šterbenk, fotografije: M. Jurgele, E. Šterbenk, Volvo



TEST
Transport
& LOGISTIKA

Leta 2020 predstavljena nova generacija Volvovih težkih tovornjakov se od prejšnje takoj loči po na novo oblikovani kabini. Ko se po novih stopnicah povzpnete vanjo, ne morete spregledati nove armaturne plošče in novih materialov v notranjosti.

OBLIKOVNE SPREMEMBE KABINE

Že pri prejšnji generaciji Volvov so s strogo, malo navznoter postavljenimi dnevnimi lučmi poskrbeli, da so Volvi na cesti prepoznavni že na daleč. Po no-

vem so te še bolj izrazite, saj so žarometi skriti v ozek pas, vendar navdušujejo s samodejnim delovanjem. Kabina je glede na prejšnji model opazno spremenjena – predvsem zaradi novih luči in spremenjene maske. Pri Volvu povedo, da so njihovi novinci prva težka tovorna vozila na svetu s prilagodljivimi dolgimi žarometi. Ko kamera in radar zaznata druga vozila ali ko kamera zazna spremembe v količini svetlobe okoli tovrnega vozila, sistem samodejno izklopi izbrane segmente dolgega svetlobnega snopa LED. Spet nova funkcija, ki razbremenjuje voznika.

Poleg tega z modelom FH pri Volvu ponujajo kar pet različnih kabin. Začenjajo z nizko spalno kabino, sledi spalna kabina in nato kabina Globetrotter v treh velikostih (običajna, XL in XXL). Slednja je tako velika, da zmanjšuje tovorni prostor in ne računajo, da bi jih pri nas lahko kaj dosti prodali. Drugače je na primer na Švedskem, kjer je dovoljena dolžina kompozicije 24 m.

DIGITALIZACIJA ARMATURNE PLOŠČE IN »PODKOŽNE« POSODOBITVE

Bistvena novost v notranjosti je nova armaturna plošča. Klasične instrumente so



1. Manj opazne so nove stopnice, ki so izdelane iz kombinacije aluminija in plastike – prepričal sem se, da noga ne zdrsne, tudi če na stopnico stopimo s snega.
2. V notranjosti so namestili novo – povsem digitalizirano armaturno ploščo. Kljub posodobitvi pa je premikanje med meniji še vedno dovolj enostavno.
3. Najbolj opazne so nove luči LED, ki prinašajo novo tehnologijo prilagodljivih dolgih žarometov – žal smo vozili podnevi in tega nismo preizkusili »v živo«.
4. Na obeh straneh kabine so od zunaj dostopni predali. Na levi so trije – zgornji je namenjen dodatni opremi, v večjega spodnjega grede čevlji, v manjšega pa kakšne drobnarije.
5. Prednja prema na dvolistnih paraboličnih vzmeteh in s prečnim stabilizatorjem skrbi za udobno vožnjo in natančno vodenje.
6. Iz na novo oblikovane maske se odpreta dve močni stopnici, ki vozniku omogočita, da brez težav doseže vsak del vetrobranskega stekla.
7. Trinajstonska pogonska os ima drugo najdaljše prenosno razmerje 2,47 : 1, najnižje je 2,31 : 1.

nadomestili z 12-palčnim zaslonom pred voznikom in desno od njega dodali še pomožnega z diagonalo 9 palcev. Na zaslonu lahko voznik izbira med štirimi prikazi, na ta način spremlja parametre, ki ga najbolj zanimajo – od trenutne in povprečne porabe goriva, obremenjenosti vozila v celoti in po vseh oseh (če je priključen novejši polprikljopnik, lahko nadzoruje tudi obremenjenost njegovih osi), prepoznavanja

prometnih znakov, do navigacije in različnih drugih podatkov o poti in vozilu. Novosti še zdaleč niso izčrpane. Desni zaslon ob radiu ponuja številne možnosti za nastavitve po meri, navigacijski sistem TomTom, potem so tukaj moje aplikacije, ki omogočajo široke povezave s pametnim telefonom, ob zavijanju desno je zelo v pomoč slika s kamere na desnem boku vozila, na voljo je še potovalni računalnik ... Sodobnejši tovornjaki

zaradi različnih pomožnih sistemov (parkirna klima, na primer) potrebujejo več električne energije. Zato so pri Volvu ponudili pametni sistem dvojnih akumulatorjev, ki skrbi, da je energije za zagon motorja vedno dovolj.

POGONSKI SKLOP – ENAK KOT LETA 2019

Pri Volvu niso edini, ki so novi motor predstavili v odhajajočem modelu – z njim



6



7

smo se spoznali leta 2019 v Göteborgu. Na ta način zmanjšajo možnost »otroških bolezni« pri novem vozilu. Pri 13-litrskem motorju so turbini na izpušne pline dodali še dodatno – turbo compound (TC). Ta skozi sistem zobnikov, med katerimi je viskozna sklopka, pomaga obračati glavno gred motorja. Pri tem se ob nespremenjeni moči poveča navor in razširi njegovo območje. V testnem vozilu je zmožel »le« 338

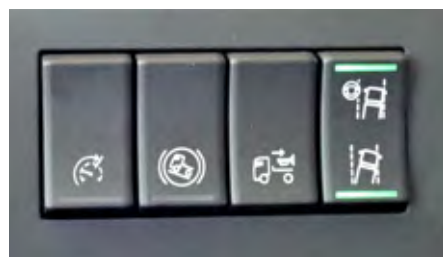
kW (460 KM), a razvajal z 2.600 Nm navora. Območje največje moči se začne že pri 1.250 vrt./min. in sega vse do številke 1.600, pri tem je največji navor na voljo med 900 in 1.300 vrt./min. Motor enake prostornine in s TC je na voljo še v različici s 368 kW moči (500 KM) in z največjim navorom 2.800 Nm pri enakih vrtljajih. Pametni tempomat so spet na novo nastavili in odstopanje od nastavljenе hitrosti

Voznik mora spoznati vse možnosti

Černe je o vožnji najnoveše serije njihovih tovornjakov povedal: »Novi tovornjaki težkega programa Volvo ponujajo širok nabor rešitev, ki olajšujejo voznikovo delo, omogočajo kar najmanjšo porabo goriva in onesnaževanje okolja ter ob tem tudi varujejo vitalne dele vozil. Voznik se jih mora naučiti uporabljati. Previsoka poraba ima le redko vzrok v tehnični napaki, navadno za njo stoji voznik. Najhitreje se tega lahko nauči s šolanjem pri nas, kjer ga bomo seznanili z večino orodij in pripomočkov, ki so na voljo. Ampak to je nemogoče v eni ali dveh urah. V enodnevnem urjenju voznik že dodobra spozna vozilo. Morda je bolje, da pred tem prevozi tisočak ali dva kilometrov, saj na ta način lažje postavlja vprašanja.«



Kadar je ročica motorne zavore v položaju A, zavorni sistem deluje integralno – ob nežnem pritisku na zavoro voznik najprej aktivira motorno zavoro – sicer motorna zavora deluje v treh stopnjah.



Z gumbom na desni vključujemo opozarjanje na nenamerno zapustitev voznega pasu ali pa vožnjo znotraj njega.



V testnem FH-ju je menjalniku ukazoval še »stari« sistem na gumbе.



1. Kabina že v osnovni različici Globetrotter navdušuje s prostornostjo – nad vetrobranom so z roloji zaprti predali, nekaj prostora je pod spodnjo posteljo, kjer je tudi hladilnik, odprte predale pa so namestili tudi nad zgornjo posteljo.
2. Volvov FH se dobro znajde v vseh pogojih, zato nima težav z iskanjem kupcev.
3. Čeprav nima »najdaljše« pogsneke osi, pri 72 km/h menjalnik pri dobrih 900 motornih vrtljajih v minuti še zmeraj vztraja v 12. prestavi.
4. Pri vožnji navzdol vozniku ni več treba skrbeti, da bo tovarnjak »pobegnil« – za to skrbi tempomat za vožnjo navzdol po klancih.
5. Dokler voznik ne stori napake, sistem za vožnjo znotraj voznega pasu ne posega v njegovo početje.



je mogoče nastavljati ločeno za navzdol in navzgor.

Proizvajalec navaja, da je motor D13TC Euro 6d s paketom I-Save glede porabe dizelskega goriva za 7 % varčnejši od motorja D13 eSCR Euro 6d brez omenjenega paketa.

PREIZKUS VOZILA S PRAZNIH POLPRIKLOPNIKOM

Ker kompozicija ni bila obtežena, seveda nismo mogli izmeriti porabe, sem se pa zaradi tega lahko bolj posvečal drugim zadevam. Peljal sem v smer proti Nove-mu mestu in tovornjak je ves čas vozil v 12. prestavi. Tempomat sem nastavil na 85 km/h z velikim odstopanjem navzdol (za 10 km/h), navzgor pa le za 4 km/h. Zaradi tega je tovornjak hitro začel jadrati pred vrhom višnjegorskega klanca, ravno prav da je hitrost padla do 75 km/h. Potem je računalnik bdel, da ni šlo več kot 89 km/h. Čeprav ta del ceste poznam, ne verjamem, da bi sam tako dobro ujel pravi trenutek.

Sistem za preprečevanje nenamernega zapuščanja voznega pasu deluje dobro in kameri se je zelo redko zgodilo, da bi ne »videla« črt voznega pasu. Dejstvo je, da ne gre za sistem avtonomne vožnje, ampak za pripomoček. Zelo mi je bilo všeč, ker se ta pomočnik ni vmešaval v moje

Pravočasno zaviranje z motorno zavoro

Med preizkusom me je spremljal Miran Černe, inštruktor vožnje pri Volvo Trucks Slovenija. V nekaj urah, kar sva jih preživela skupaj, mi je pomagal spoznati prednosti, ki jih prinaša nova programska oprema, poleg tega pa mi je mimogrede »serviral« še številne druge uporabne informacije. O motorni zavori je na primer povedal takole: »Številni vozniki so mnenja, da je motorna zavora manj učinkovita, ker v primerjavi z retarderjem zamuja. Dejansko pa gre zgolj za razliko v načinu delovanja. Sodobni motorji dosegajo največji navor že pri zelo nizkih vrtljajih (pod 1.000 vrt./min.), motorna zavora pa je najučinkovitejša pri več kot 2.000 vrtljajih v minuti – višji so vrtljaji, večji je učinek (največji pri 2.300 vrt./min., ko se začne rdeče polje). Menjalnik mora zaradi tega včasih pretakniti tudi več prestav navzdol. To pa traja in voznik mora s tem računati – torej, mora motorno zavoro toliko prej aktivirati, ali pa ročno prestaviti navzdol.«





Izpušni plini vrtijo turbino sistema Turbo Compound, ki pomaga vrteti motorno glavno gred – povezava ni toga, saj so v nizu zobnikov vgradili viskozno sklopko.

delo, dokler nisem storil napake. Testni voznik si vedno želi preizkusiti kar največ funkcij, zato se hitro zgodi, da zapelje na črto. Sistem ne odreagira čisto mehko, ampak elektronika precej odločno zapelje nazaj med črte. S tem vozniku jasno pove (vsaj sam sem nekako tako razumel: »Halo, ti si za volanom, za to da voziš, opravljaj vendar svoje delo.«

Poleg tega sem nehote preizkusil sistem opozarjanja na nalet. Kombi pred mano je nenadoma zmanjšal hitrost in čeprav sem zaviral, se je prižgala močna opozorilna rdeča luč na polici nad armaturo, katere odsev se jasno vidi v vetrobranskem steklu. Če ne bi bil že sam zaviral, bi to gotovo storil varnostni sistem.

Vožnja je zelo gladka, sploh ob dejstvu, da je bil polpriklopnik popolnoma prazen. Prednja dvolistna parabolična vzmet zelo lepo blaži udarce izpod koles, seveda pa k udobni vožnji zelo pripomore tudi zračno vpetje kabine in odlični zračno vzmeteni sedež. Iz predhodne serije pa se spomnim, da je ob zračno vzmeteni prednji premii stopnja udobja še višja. Po preizkusu smo se prepričali, da Volvo vozi vstric s konkurenco in ostaja pomemben dejavnik v tem razredu tovornjakov.

SKRB ZA KUPCA

Pri Volvo Trucks so se približali kupcu z novo pogodbo Flexi-Gold Contract Volvo, ki nudi večjo prilagodljivost – od spremi-

njanja mesečnega nadomestila (40-odstotna prilagodljivost glede na prevožene kilometre) do boljše prilagodljivosti sezonskim spremembam in ob spremenljivem povpraševanju po prevozi. Že od prej svojim strankam ponujajo program-



Novi modeli Volvovega težkega programa so dobili novo prestavno ročico.

sko podporo pri upravljanju njihovih flot, strokovne storitve na 2.100 servisnih točkah v več kot 130 državah po vsem svetu in jim zagotavljajo oskrbo z materiali ter rezervnimi deli, usposabljanje voznikov in še drugo podporo.

Tehnični podatki za Volvo FH I-Save 460 4x2 Tractor

MOTOR

D13K460TC turbodizelski s skupnim vodom, turbo compound, šestvaljni, vrstni, vodno hlajeni Euro 6d (SCR, EGR, filter delcev)

Prostornina (l), moč (kW/KM pri vrt./min.) **12,8, 338/460 pri 1.250-1.600**

Navor Nm pri vrt./min. **2.600 pri 900 do 1.300**

PRENOS MOČI

Enokolutna suha sklopka, 12-stopenjski robotizirani menjalnik I-Shift, kardanska gred, 13-tonska pogonska os z enojno redukcijo in s prenosnim razmerjem 2,47 (80 km/h = 1.030 vrt./min.)

PODVOZJE

Šasija, spredaj kolenasta prema na dvolistnih paraboličnih vzmeteh s prečnim stabilizatorjem in teleskopskimi blažilniki, zadaj toga hipoidna prema z diferencialno zaporo, na štirih pnevmatskih blazinah

ZAVORE

Zračne, 4 × kolutne ESP, ASR, EBA, avtomatska parkirna zavora, motorna zavora VEB+ (375 kW pri 2.300 vrt./min.)

MERE IN MASE

Dolžina × širina × višina (mm) **6.362 × 2.518 × 4.000**

Medosna razdalja (mm) **3.800**

Masa praznega vozila (kg) **7.120 (cca)**

Prostornina aluminijastih posod za gorivo (l) **900 (levo) + 405 (desno) + 100 AdBlue (levo)**

Pnevmatike spredaj / zadaj **385/55 R 22,5 / 315/70 R 22,5**

KABINA

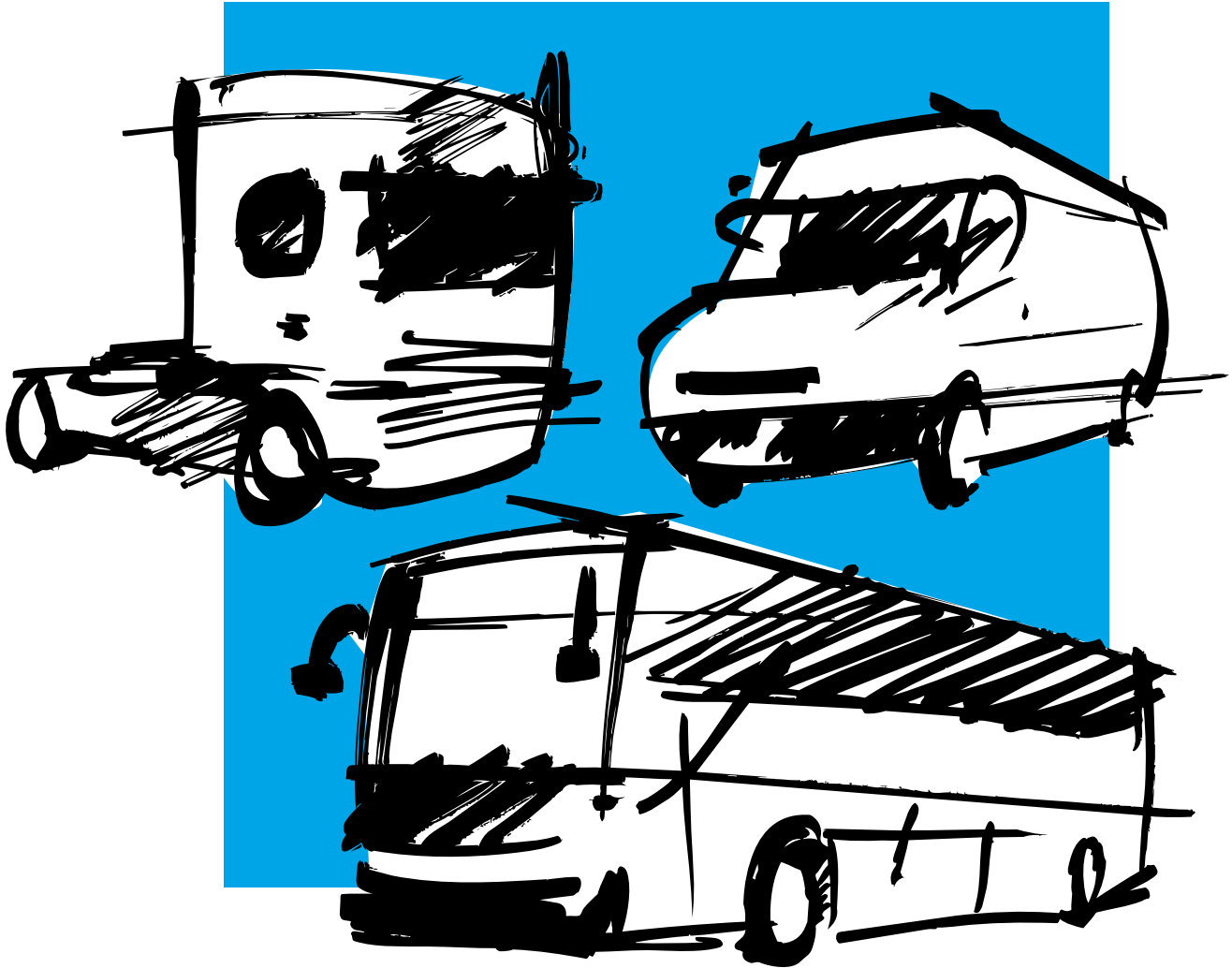
Globetrotter

Dolžina × širina × višina nad dnom (mm) **2.242 × 2.518 × 2.150**

VARNOSTNA IN DRUGA OPREMA

ACC tempomat, z opozarjanjem na ovire in zaviranjem v sili, dinamični volan z električno servo napravo, opozorilo na nenamerno zapuščenje voznega pasu + vračanje na vozni pas, prilagodljivi dolgi žarometi LED, izdatno nastavljeni, ogrevani in prezračevani zračno vzmeteni vozniki sedež, digitalni 12-palčni zaslon armaturne plošče s pomožnim 9-palčnim zaslonom, električna roleta (sončni štít) pred voznikom, žarometi in druge luči LED, avtomatska klimatska naprava + parkirna klimatska naprava, dodatno zvočno izolirana kabina ...

16. IZBOR ZA SLOVENSKO GOSPODARSKO VOZILO



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

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



KAJ PRINAŠA BREXIT V PRAKSI?

Začetek leta 2021 je poleg velikih upov na izboljšanje razmer zaradi začetka cepljenja proti covid-19 zaznamoval tudi dogovor o prihodnjih odnosih med Evropsko unijo na eni strani ter Združenim kraljestvom Velike Britanije in Severne Irske na drugi strani po brexitu. Združeno kraljestvo je po izstopu 1. februarja 2020 tako postala »tretja država«, pri čemer pa so v prehodnem času do 31. decembra 2020 še vedno uporabljali pravo EU.

Besedilo: Marko Kroflič, fotografije: arhiv uredništva

Dogovor o odnosih je tako prinesel mehek brexit ter dogovor o prihodnjih odnosih, ki imajo velik vpliv na poslovanje med EU in Združenim kraljestvom.

Združeno kraljestvo je 29. marca 2017 Evropski svet uradno obvestilo o odločitvi za izstop iz Evropske unije. Postopek izstopa podrobneje opredeljuje 50. člen Pogodbe o Evropski uniji. Na podlagi Izstopnega sporazuma, ki je stopil v veljavo s 1. februarjem 2020, se je prehodno obdobje izteklo 31. decembra 2020. Od 1. januarja 2021 so prihodnji odnosi med EU in Združenim kraljestvom urejeni v okviru Sporazuma o trgovini in sodelovanju, o katerem so se pogajanja zaključila 24. decembra 2020. Sporazum je bil objavljen 31. decembra 2020 v Uradnem listu EU ter obsega več kakor 1.450 strani. Zajema vsa področja, predvsem trgovino, promet, ribištvo,

kazenski pregon in pravosodno sodelovanje, finančno poslovanje reševanje sporov in vse drugo, kar je pomembno za nemoteno sodelovanje.

S 1. januarjem 2021 so gospodarski subjekti iz EU, ki sedaj kupujejo blago iz Združenega kraljestva in ga dajejo na trg EU, postali uvozniki, tisti, ki trenutno distribuirajo izdelke v Združenem kraljestvu, pa so postali izvozniki. Združeno kraljestvo od 1. januarja 2021 ni več del carinske unije EU, zato se za vse blago, ki iz Združenega kraljestva vstopa na carinsko območje Unije

ali s tega carinskega območja izstopa v Združeno kraljestvo, uporabljajo carinske formalnosti, ki jih zahteva zakonodaja Unije. Blago, vneseno na carinsko območje EU iz Združenega kraljestva, ali izneseno s carinskega območja EU, je predmet carinskega nadzora, carin-



ske kontrole ter potencialnih ustreznih dajatev.

V okviru Sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom se za dokazovanje preferencialnega porekla blaga uporabljata vedenje uvoznika in navedba o poreklu. V navedbi o poreklu je treba navesti referenčno številko izvoznika, s katero je ta identificiran. Za izvoznike iz EU je to številka, ki je dodeljena v skladu z zakoni in drugimi predpisi EU, kar pomeni, da se v EU uporablja sistem REX (izvozniki iz EU v navedbi o poreklu navedejo svojo registracijsko številko). V primerih, ko preferencialna ureditev, ki se uporablja, ne določa mejne vrednosti, do katere lahko izvoznik, ki ni registriran izvoznik, izpolni dokument o poreklu, znaša mejna vrednost 6.000 EUR za vsako pošiljko. To pomeni, da v EU lahko sestavi navedbo o poreklu za vsako pošiljko, ki vsebuje izdelke s poreklom, katerih skupna vrednost ne presega 6.000 EUR, kateri koli izvoznik, za pošiljke nad vrednostjo 6.000 EUR pa samo registrirani izvoznik.

Od 1. januarja 2021 so gibanja trošarinskih izdelkov med Združenim kraljestvom in območjem Evropske skupnosti predmet carinskih formalnosti, ki se izvajajo v postopku uvoza oziroma izvoza.

S 1. januarjem 2021 ni več prostega pretoka oseb med EU in Združenim kraljestvom. To vpliva na potovanja državljanov EU, posebej tistih, ki želijo v Združenem kraljestvu bivati dlje časa, kot so na primer študenti, delavci, upokojenci ali njihovi družinski člani. Državljeni Zdrže-

nega kraljestva so izenačeni z državljani tretjih držav, ki za vstop v schengensko območje ne potrebujejo vizuma. Državljeni EU, EGP in Švice bomo za vstop v Združeno kraljestvo do 30. septembra 2021 potrebovali potni list ali osebno izkaznico, od 1. oktobra 2021 pa bomo potrebovali potni list.

Ob upoštevanju načela recipročnosti se lahko po 1. januarju 2021 vozniška dovoljenja, izdana v Sloveniji, še naprej uporabljajo za vožnjo motornih vozil na območju Združenega kraljestva brez potrebe po mednarodnem vozniškem dovoljenju (npr. ob turističnih potovanjih, poslovnih obiskih, kratkotrajnem prebivanju v Združenem kraljestvu) in zamenja brez ponovnega opravljanja vozniškega izpita (npr. po določenem obdobju ob preselitvi v Združeno kraljestvo).

KAJ JE TREBA VEDETI O CARINSKIH FORMALNOSTIH, PREGLEDIH IN KONTROLI BLAGA?

Pri uvozu ali izvozu blaga v ZK ali iz nje ga ali pri prevozu blaga prek ZK je treba vložiti carinsko deklaracijo. Poleg carinske deklaracije je treba zagotoviti podatke o varnosti in varstvu. Za uvoz ali izvoz določenega blaga (npr. odpadkov, nekaterih nevarnih kemikalij, GSO) je potrebno posebno dovoljenje. Ob uvozu trošarinskega blaga (alkohol, tobak ali gorivo) iz ZK, se v skladu z ZTro-1 obračuna trošarina, razen če ima pošiljatelj trošarinsko dovoljenje za pooblaščenega uvoznika, ki omogoča pošiljanje trošarinskega blaga v režimu odloga od urada uvoza. Pri izvozu trošarinskega blaga v režimu odloga plačila troša-

rine v ZK bo od odpremnega trošarinskega skladišča do urada izstopa z območja EU potekal nadzor nad gibanjem trošarinskih izdelkov. Dovoljenja pooblaščenih gospodarskih subjektov (AEO) in druga dovoljenja za carinske poenostavitve, ki so jih izdali carinski organi ZK, ni več veljavna na carinskem območju EU. Pri uvozu blaga iz ZK se v skladu z Direktivo o DDV obračuna DDV, medtem ko je DDV pri izvozu iz EU oproščen.

UVOZ

Blago, vneseno na carinsko območje EU iz ZK, je predmet ustreznih dajatev, ki se plačujejo pri uvozu, in sicer carine, DDV, DMV, če gre za uvoz motornih vozil ter trošarine, v primeru uvoza trošarinskega blaga.

IZVOZ

Za iznos blaga s carinskega območja Unije je treba opraviti izvozne formalnosti. To pomeni, da se pri carinskem uradu izvoza vložijo izvozna carinska deklaracija in predloži blago. Ker zakonodaja predpisuje, da mora biti pred izstopom iz Unije vložena tudi izstopna skupna deklaracija z varstvenimi in varnostnimi podatki, se lahko namesto nje te podatke zajame že v izvozni carinski deklaraciji. Za izvoz specifičnega blaga je treba upoštevati predpise glede prepovedi in omejitev (npr. pridobitev izvoznega dovoljenja). Izvoženo blago je v skladu z 52. členom Zakona o davku na dodano vrednost oproščeno plačila davka, kar izvoznik dokazuje z ustreznimi dokazili o izstopu blaga s carinskega območja Unije.

GOV.UK Check an HGV is ready to cross the border

HMTA This is a new service - your feedback will help us to improve it

Back

Do you have an EU import document with a barcode for all goods carried?

For example: EU import declaration document, Transit Accompanying Document (TAD). You will also need to submit an Entry Summary Declaration (safety and security declaration) into the Member State's Import Control System (ICS)

Yes No

If you have more than one EU import document, it will speed your progress through border controls to combine them in an online envelope

▶ Help with documents/barcodes

▶ Help with TADs

Continue

Use the online support form if you need help or more information

GOV.UK Check an HGV is ready to cross the border

HMTA This is a new service - your feedback will help us to improve it

Back

To which email address should we send the permit?

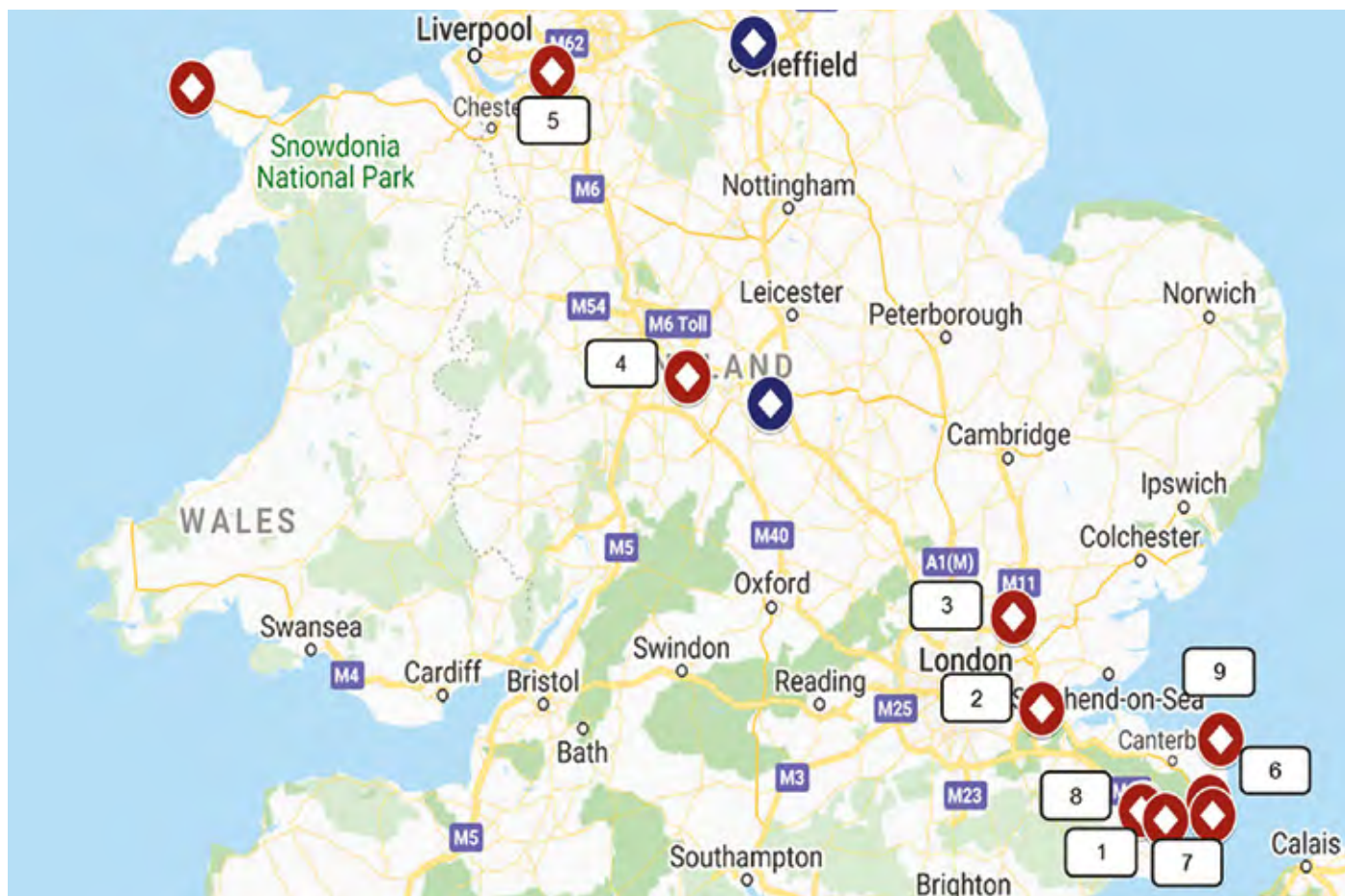
We will only use this to send you the Kent Access Permit confirmation

Continue

Use the online support form if you need help or more information

Cookies Privacy Accessibility Terms and Conditions

OCL All content is available under the Open Government Licence v3.0. Where appropriate it is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. © Crown copyright



**PRIPOROČILO ZA ODPREMO
IZVOZNEGA BLAGA V OKVIRU
SKUPNEGA TRANZITA
ALI ZVEZKA TIR**

Od dne izstopa ZK je blago, potem ko je bilo prepuščeno v izvoz (npr. v Ljubljani), lahko odpremljeno iz Unije v ZK v okviru skupnega tranzitnega postopka (NCTS). V tem primeru je v vlogi carinskega urada izstopa nastopil carinski urad odhoda

tranzitne operacije (npr. v Ljubljani), kjer se izvedejo formalnosti ob izstopu blaga s carinskega območja Unije. Za dajanje blaga v skupni tranzitni postopek se zahteva predložitev ustreznega zavarovanja, ki vključuje tudi ZK. Poleg skupnega tranzitnega postopka se za olajšanje prevoza izvoznega blaga iz Unije v ZK, lahko uporabi tudi tranzitni postopek na podlagi zvezka TIR.

TRANZIT

ZK je z dnem izstopa iz EU postalo polnopravna pogodbenica Konvencije o skupnem tranzitu (Konvencija STP) in Konvencije o poenostavitvah formalnosti v blagovni trgovini (Konvencija EUL). Skupni tranzitni postopek, ki se uporablja v državah članicah EU in v državah pogodbenicah Konvencije STP, je enostaven in cenovno učinkovit način prevoza blaga preko različnih carinskih območij z enim tranzitnim dokumentom. Konkretno bo v tem primeru šlo za gibanje blaga med dvema točkama, od katerih se ena nahaja na carinskem območju Unije, druga pa na carinskem območju ZK. Kot pogodbenica Konvencije STP bo ZK tudi po izstopu uporabljalo NCTS za blago, dano v skupni tranzitni postopek. Drugi tranzitni postopek, ki se poleg skupnega tranzita lahko uporabi za prevoz blaga med EU in ZK, je tranzitni postopek TIR. ZK je samostojna pogodbenica Konvencije TIR. Po 1. januarja 2021 se v ZK ne uporablja več sistema NCTS za operacije TIR.

CESTNI PREVOZI BLAGA

Evropski parlament je konec leta 2020 sprejel posebno Uredbo (EU) 2020/2224, s



katero je zagotovil osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga in potnikov po koncu prehodnega obdobja za primer, če dogovor konec leta ne bi bil sprejet (do 30. 6. 2021). S tem se je omogočil prevoz blaga po starem sistemu.

Po sprejetju dogovora je področje cestnega prevoza urejeno, ločeno za prevoz blaga in potnikov. V zvezi s cestnim prevozom blaga je cilj tega dogovora zagotoviti stalno povezljivost med ozemljema, na ozemljih in skozi ozemlja pogodbenic (EU in ZK) ter določiti pravila, ki se uporabljajo za tak prevoz. Dogovor se uporablja za cestni prevoz blaga za komercialne namene med ozemljema, na ozemljih in skozi ozemlja pogodbenic ter ne posega v uporabo pravil Evropske konference ministrov za promet.

Dogovor bistveno ne spreminja sedanjih določil in načinov dela. V dogovoru so opisani pogoji za opravljanje voženj med prevozniki s sedežem v EU in Združenem kraljestvu.

Za opravljanje prevozov je potrebna licenca, ki je izdana pod enakimi pogoji kot do sedaj, ki se izdaja na območju EU za prevoznike s sedežem v EU ter za prevoznike Združenega kraljestva, ki imajo sedež na območju Združenega kraljestva. Licenca izdana v Združenem kraljestvu ima novo obliko, ki jasno nakazuje, da je bila izdana v Združenem kraljestvu. Brez licence se lahko opravljajo prevozi s tovornimi vozili, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone do 20. februarja 2022, ter s tovornimi vozili, katerih največja dovoljena masa ne presega 2,5 tone od 21. februarja 2022, počste kot univerzalne storitve, prevoz zdravil, aparatov, opreme in drugih izdelkov ob nujni pomoči ob nesrečah in kot humanitarno pomoč, prevozi za lastne potrebe ter s tovornimi vozili, katerih hitrost ne presega 40 km/h. Prevoznik Združenega kraljestva lahko po dostavi blaga iz Združenega kraljestva

Februarja 2020 je Združeno kraljestvo (ZK) izstopilo iz EU in je postalo »tretja država« (tretja država je država, ki ni država članica EU). Od 1. januarja 2021 ZK ni več del enotnega trga in carinske unije. Zato je treba za blago, ki se ga pošilja ali prihaja iz ZK, izvesti carinske formalnosti. V trgovini med EU in ZK za blago s poreklom tudi v prihodnje ne bo carinskih dajatev in kvot.

Veliko več birokracije

Benjamin Očko, Benitrans + FOTO 28-31_beni_izjava_okvir ali 28-31_beni_izjava_okvir_1

O spremembah, ki čakajo prevoznike po brexitu, smo se pogovarjali z Benjaminom Očkom, lastnikom podjetja Benitrans iz Blance. Zadnja leta s svojimi desetimi tovornjaki vozi izključno v Veliko Britanijo. Kot prevoznik odcepitve Velike Britanije ni najbolj vesel, saj to pomeni več birokracije in več dela, predvsem pa več mrtvega teka tovornjakov.

Takole je povedal: »Dokler je bila VB članica EU, smo tovornjak pri nas ali na Hrvaškem samo naložili in odpeljali. Sedaj je znova potrebno izvozno carinjenje, za povratno pot pa uvozno, kar vozniku jemlje čas, v katerem bi sicer lahko vozil. Zadeva je še toliko bolj zapletena, ker praviloma ne vozimo za eno stranko, ampak zbirnike za povprečno štiri angleške kupce. Že kar v prvem tednu smo doživeli, da nismo mogli naložiti blaga hrvaškega proizvajalca, ki ga v Veliki Britaniji prodaja že desetletje, saj so naenkrat ugotovili, da potrebuje britanski certifikat o ustreznosti materiala.

Za vstop v Dover sedaj potrebujemo dovolilnice, ki jih je treba izpolniti po internetu, prej pa je voznik samo pripeljal tja in se postavil na parkirišče oziroma v vrsto. Mojo angleško stranko sem vprašal, kam moram na carinjenje – takoj v Dover ali imajo hišno carinjenje. Z vprašanjem se ni kaj prida obremenjeval in mi odgovoril, da so v Dovru ljudje, ki nam bodo pomagali.

V petek, 8. januarja, smo namesto desetih na pot v Veliko Britanijo poslali le tri tovornjake – vse z enostavnim blagom in vsakega za le po enega naročnika.

Vozniki so blago razložili z nekaj malega več birokracije. Za nazaj pa je popolnoma drugače. V torek so na enega naših tovornjakov naložili 22 t granulata v vrednosti 3.000 funtov. Od takrat že stoji tam in angleški uradniki očitno ne vedo, kako se po novem stvari streže. Še dobro, da gre za enostaven tovar in ne kakšen zbirnik. Na telefon se nihče ne oglasi, komuniciramo izključno po elektronski pošti, ki jo tudi spregledajo ali nanjo za kakšen dan pozabijo. Edini ponavljajoč odgovor je: We are doing the best we can (počnemo najbolje kar lahko). Nikakor nam ne morejo oziroma ne znajo izstaviti spremljajočih dokumentov za pošiljko. Sedaj so obljubili, da dokumente dobim v ponedeljek. Če tega ne bodo uresničili, bomo v torek tovornjak razložili na lastne stroške in praznega zapeljali do Belgije ali Nizozemske in tam poiskal povratni tovar. Prav nič me ne preseneča, da so prevoze v Veliko Britanijo in iz nje zaradi razširjenega obsega birokracije začasno ustavili pri francoskem DPD-ju in nemškem DB-Schenkerju, ki sta med večjimi evropskimi špediterji in prevozniki. Angleži niso stopili samo korak, ampak več korakov nazaj.

Ob naštetem nas pesti še epidemija, tako da voznike redno testirajo. Sedaj gre za hitre teste, ki so manj zanesljivi in lahko pokažejo tudi napačen rezultat, a za uradnike so popolnoma zanesljivi in merodajni. Čakajočemu vozniku so v Dovru v tem tednu že trikrat vzeli bris, kar pa k sreči storijo brezplačno.

Že preden smo začeli po novem, sem računal, da nam bodo stroški zrasli, zdaj pa kaže, da bodo še znatno višji. Če bom hotel obdržati deset tovornjakov, bom moral v administraciji zaposliti še vsaj enega sodelavca. Stranke seveda o višjih cenah nočejo niti slišati. Po tem tednu jalovega komuniciranja pa razmišljam, da bomo (kljub dolgoletnim izkušnjam) vsaj začasno prenehali voziti v Veliko Britanijo. Če se ne izide DB-Schenkerju ...«





na območje EU (v eno od članic) opravi še dve vožnji iz ene članice v drugo članico (kabotaža), vendar najkasneje v sedmih dneh, nato se mora vrniti na ozemlje Združenega kraljestva. Enako velja tudi za prevoznike iz EU – če se opravi dostava blaga iz EU na območje Združenega kraljestva, se lahko opravijo v sedmih dneh največ dve vožnji znotraj Združenega kraljestva, nato se mora prevoznik vrniti v EU.

Vozniki morajo biti strokovno usposobljeni, da lahko opravljajo prevoze. Vsebine so enake tako v EU kot v Združenem kraljestvu. V EU in Združenem kraljestvu se upoštevajo enaka pravila o času vožnje in delovnem času, času počitka, odmorih in uporabi tahografov. Za mednarodni cestni prevoz, ki deloma poteka zunaj ozemlja pogodbenic EU, se za celotno vožnjo uporablja Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR). Vsa vozila morajo biti opremljena s tahografom, ki mora biti ustrezno nameščen ter se uporablja enako kot do sedaj. Vozniki morajo pri prevozi upoštevati nacionalno zakonodajo in predpise, ki veljajo na ozemlju za cestni promet.

Vse predvidene spremembe na področju prevozov v cestnem prometu morajo biti predložene drugi strani (EU in ZK), ki mora podati svoje mnenje.

PREVOZ POTNIKOV

Pri cestnem prevozu potnikov je cilj dogovora zagotoviti stalno povezljivost med ozemljema, na ozemljih in skozi ozemlja EU in Združenega kraljestva in določiti pravila, ki se uporabljajo za tak prevoz. Uporablja se za občasni, linijski in posebni linijski avtobusni potniški prevoz med ozemljema, na ozemljih in skozi ozemlja EU in Združenega kraljestva.

Prevoznik EU lahko na območju Združenega kraljestva opravlja prevoze, če ima ustrezno licenco in dovoljenje, če je to zahtevano. Prevoznik iz EU ali Združenega kraljestva lahko med opravljanjem linijskih in posebnih linijskih prevozov opravlja vožnje med EU ali Združenim kraljestvom, medtem ko prevoznik iz EU ne sme opraviti linijskega ali posebnega linijskega prevoza znotraj dveh namembnih krajev v Združenem kraljestvu, prav tako pa prevoznik Združenega kraljestva ne takšnih prevozov v EU.

Med prevozom mora biti v vozilu hranjeno dovoljenje za opravljanje prevozov, licenca za opravljanje prevozov, v primeru posebnega linijskega prevoza tudi pogodba med organizatorjem prevoza in prevoznikom ter dokazila, da so potniki posebna skupina. V primeru opravljanja občasnega prevoza je treba izpolniti potniško spremnico. Vozniki morajo med vožnjo upoštevati nacionalno zakonodajo in predpise, ki veljajo na ozemlju za cestni promet.

VSTOP IN IZSTOP Z OBMOČJA EU V ZDRUŽENO KRALJESTVO

Od 1. januarja 2021 se za vse blago, ki iz Združenega kraljestva vstopa na carinsko območje EU ali s tega carinskega območja izstopa v Združeno kraljestvo, uporabljajo carinske formalnosti, ki jih zahteva zakonodaja EU. To pomeni, da je treba pri poslovanju z Združenim kraljestvom opraviti enake carinske formalnosti, kot veljajo za katero koli drugo državo, ki ni članica EU.

Voznik mora pri prevozu imeti s sabo ustrezne dokumente za blago, vozilo, s katerim prevažata blago in zase. Prevo-

znik iz EU potrebuje za vstop v Združeno kraljestvo Licenco skupnosti EU oziroma dovoljenje države za prevoze, kjer ima sedež, prometno dovoljenje za vozilo, potrdilo, s katerim dokazuje, da ima sklenjeno ustrezno zavarovanje za vozilo (zelena karta) ter druge dokumente glede na vrsto prevoza (ADR, žive živali). Za opravljanje prevozov se priporoča pridobitev dovoljenja KAP (Kent Access Permit), ker se skozi postopek prijave ugotovi, ali prevoznik razpolaga z vsemi potrebnimi dokumenti za opravljanje prevoza, še posebej če se opravlja prevoz blaga, ki zahteva posebna dovoljenja (žive živali, proizvodi iz živali ...). Celoten postopek se opravi preko spleta in traja pet minut, po izpolnitvi se pošlje potrditvena koda na zeleni elektronski naslov. Potrebno je za vsa tovorna vozila, ki presegajo NDM 7,5 tone. Namen tega dovoljenja je vnaprej zagotoviti, da so izpolnjene vse potrebne zahteve za vstop v državo oziroma za uvoz. To dovoljenje je potrebno za prevoz preko pristanišča Dover ali skozi Eurotunnel. Pri prevozu preko drugih točk to dovoljenje ni potrebno. Takšno dovoljenje je veljavno 24 ur in je treba za vsako takšno vožnjo pridobiti novega. Ob vložitvi vloge za pridobitev tega dovoljenja je treba napovedati datum in uro prihoda na območje Kent ter registrsko oznako tovornega vozila. Tovorna vozila brez tega dovoljenja bodo kaznovana s kaznijo v višini 325 evrov, prav tako pa bodo morala počakati na začasnih parkiriščih, dokler ne bodo predloženi vsi novi dokumenti. Birokracija pri prehodu meje med EU in Združenim kraljestvom je izredno zahtevna in kljub naprednim tehnologijam in elektronski izmenjavi podatkov zahteva natančno poznavanje postopkov ter zahtevanih dokumentov za posamezno vrsto prevozov, še posebej tistih s specifičnim blagom. Če dokumentacija ni ustrežna, oblasti zaustavijo celotno vozilo in ne more nadaljevati vožnje, dokler ni ta urejena. Dodatno to otežuje epidemija covid-19, ker so potrebni tudi negativni testi na covid-19, stari do 72 ur. Sporazum o trgovini in sodelovanju med Evropsko unijo in Evropsko skupnostjo za atomsko energijo na eni strani ter Združenim kraljestvom Velike Britanije in Severne Irske na drugi strani je bil objavljen v Uradnem listu EU L 444, z dne

31. decembra 2020. Sporazum se na podlagi vzajemnosti začasno uporablja od 1. januarja 2021. Vendar pa zaradi posebnih okoliščin sklepanja sporazuma različne jezikovne različice besedila sporazuma niso bile predmet pravno-jezikovnega pregleda. Slovenska različica besedila navedbe o poreklu (Priloga ORIG-4 poglavja 2 iz Naslova I prvega razdelka drugega dela sporazuma) pa je nepravilno prevedena iz angleškega jezika. Izvoznikom v Združeno kraljestvo se svetuje, da v izogib kasnejšemu

spreminjanju besedila že sestavljenih navedb o poreklu, uporabijo za izvoz v Združeno kraljestvo angleško različico besedila navedbe o poreklu.

Pot med Calaisom (Francija) in Dovrom (Velika Britanija) vsak dan prevozi okoli 17 tisoč tovornjakov. Po podatkih študije univerze Imperial College London bi lahko izguba dveh minut časa na tovornjak povzročila do 47 kilometrov prometnih zastojev. Skozi pristanišče Dover se vsak dan zapelje več kot 10 tisoč tovornjakov.

Kaj svetujejo v Sekciji za promet pri OZS

Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije je v zvezi z brexitom in novimi pogoji za izvajanje prevozov v Združeno kraljestvo in iz njega za svoje člane pripravila nekaj temeljnih informacij. Prevozniki pa pri njej niso iskali kaj dosti dodatnih pojasnil, saj v zvezi z novimi mejnimi postopki med Evropsko unijo in Združenim kraljestvom največ nalog čaka špediterje.

PREDVSEM DELO ZA ŠPEDITERJE

Sekcija je predvsem opozorila na elektronski carinski sistem, ki ga je uvedla francoska vlada (zasnovan še na domnevi, da EU in Združenemu kraljestvu ne bo uspelo doseči sporazuma). Vanj je vključen Eurotunnel (tunnel pod Rokavskim prelivom) in vseh osem pristanišč, iz katerih poteka pomorski promet med Francijo in Veliko Britanijo, in tri pomorske družbe. Sistem omogoča zaščito ozemlja, sledljivost tokov in tekočo blagovno menjavo. Temelji na treh »korakih«. Prvi je napoved (anticipacija) transportne poti, v okviru katere se izvede nalaganje carinskih dokumentov v logistično ovojnico, drugi je identifikacija transporta oz. transportne pošiljke, v okviru katere poteka uparjanje črtnih kod iz carinskih deklaracij z registrskimi tablicami tovornega vozila, tretji korak pa je avtomatizacija, v okviru katere je voznik obveščen, ali je uvrščen na zeleni pas (kar pomeni, da je blago bodisi sproščeno v prosti promet, da gre za tranzit ali pa gre za prazno vozilo), ki na drugi strani meje vodi direktno na avtocesto, ali je uvrščen na rdeči pas, kjer so vozila podvržena mejnemu nadzoru. Po dospelju vozila na drugo stran meje mora biti carinski deklarant (ali njegov zastopnik) na razpolago za reševanje morebitnih carinskih in fitosanitarnih problemov.

Za voznike pa je pomembno, da imajo pri sebi vse zahtevane dokumente in informacije o naravi

blaga, v nasprotnem primeru jim vstop v predor ali vkrcanje na trajekte ne bosta dovoljena.

Sicer pa je predvideni postopek, ko gre za izvoz blaga iz EU v Združeno kraljestvo, tak, da carinski deklarant pripravi vse carinske deklaracije, nato za vse deklaracije za blago na istem vozilu vnese v logistično ovojnico (za procesiranje v omenjenem francoskem elektronskem carinskem sistemu), številko ovojnice s šifro oziroma črtno kodo pa preda vozniku kamiona. Na meji se, kot smo že rekli, izvede uparjanje in uvrstitev vozila na ustrezen pas.

Postopek izdelave logistične ovojnice je enostaven (testno okolje, kjer je možno preizkusiti izdelavo ovojnice: <https://testpro.douane.gouv.fr/enveloppe/fr/enveloppe>). Vanjo se vnesejo samo MRN številke deklaracij (sledenje), vnos registrske številke kamiona pa ni potreben.

Ko gre za prevoze iz Združenega kraljestva v EU, je treba pošiljke elektronsko najaviti preko nadzornega sistema ICS. Na zahtevo francoske carine bo moral prevoznik v primeru prekmernje prevozne poti s trajektom predložiti varnostno deklaracijo najmanj dve uri pred prihodom trajekta, v primeru poti skozi predor pa eno uro pred prihodom vozila na francosko stran. Vzrok za takšen postopek je v tem, da francoska carina še nima ustrezno posodobljenega tranzitnega sistema, medtem ko na večini drugih mejnih prehodov že na vstopu v EU izdelajo varnostno deklaracijo skupaj s tranzitno deklaracijo. Zato je vsekakor umestno priporočilo prevoznikom, ki bodo odpremljala blago iz Združenega kraljestva v EU, da si čim prej nadgradijo programsko opremo za varnostno najavo pošiljk. Seveda bo lahko v njihovem imenu to storitev opravil tudi carinski posrednik, ki ima povezavo s francoskim carinskim informacijskim sistemom.



Z AVTOCESTNO POLICIJO DO VEČJE VARNOSTI NA AVTOCESTAH IN HITRIH CESTAH

Republika Slovenija je s 1. januarjem 2021 uvedla avtocestno policijo z namenom zagotavljanja večje prometne varnosti, zmanjševanja zastojev in vzpostavitve reda na slovenskih avtocestah in hitrih cestah. Poleg tega pa uvedba avtocestne policije prinaša tudi nekaj novih ukrepov, med drugim prepoved prehitevanja za tovorna vozila nad 7,5 tone na avtocesti od Šentilja do Kopra, ki je začela veljati 15. januarja letošnjega leta.

Besedilo: Matej Jurgele, fotografije: Policija, DARS, MNZ, MZI, AVP



Za izboljšanje varnosti na avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji so sporazum o medsebojnem sodelovanju podpisali predstavniki Ministrstva za notranje zadeve, Ministrstva za infrastrukturo, Policije in DARS-a.

BOLJŠA PROMETNA VARNOST IN UČINKOVITEJŠI NADZOR

Avtocestna policija bo predvidoma vzpostavljena v prvih mesecih letošnjega leta. Njen sedež bo v Postojni, v prvi fazi pa bodo vzpostavljene posamezne enote na petih lokacijah. Z enotami, v katerih bo od deset



Podpisniki sporazuma minister za notranje zadeve Aleš Hojs, minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec, v. d. generalnega direktorja policije Andrej Jurič in predsednik uprave mag. Valentin Hajdinjak

do petnajst policistov, bo zajet celoten avtocestni križ. V prvi fazi bo avtocestna policija prevzemala naloge, povezane z nadzorom prometa, v skladu z dolgoročnim razvojem policije in tudi naloge, ki jih imajo druge enote. Torej preiskavo kaznivih dejanj in vse preostalo, kar spada v dejavnost policije na lokalni oziroma regionalni ravni. Projekt naj bi bil končan v nekaj letih, takrat pa bo enota štela več sto ljudi.

Ustanovitev avtocestne policije bo prispevala k dvema bistvenima ciljema:

Izboljšanju prometne varnosti – z njeno vzpostavitvijo naj bi na slovenskih avtocestah zagotovili več reda, manj nesreč in mrtvih.

Boljšemu nadzoru nad kaznivimi dejanji – glede na to, da se povečuje tudi število kaznivih dejanj na avtocestah, bo to pripomoglo tudi k boljšemu raziskovanju in pregonu storilcev.

UČINKOVIT SISTEM ZA VZPOSTAVLJANJE REDA NA AVTOCESTAH IN HITRIH CESTAH

Uvedba avtocestne policije naj bi zagotavljala učinkovit sistem za vzpostavljanje reda na slovenskih avtocestah in hitrih cestah. To je pomembno tudi z vidika novih ukrepov, in sicer prepovedi prehitevanja za tovorna vozila nad 7,5 tone na avtoce-

sti od Šentilja do Kopra. Že pred uvedbo prepovedi prehitevanja so na avtocestah veljale določene omejitve pri prehitevanju za tovorna vozila, a vozniki teh omejitev pogosto niso spoštovali. Poudariti je treba, da ta omejitev ni povsem nova, saj na posameznih odsekih avtocest A1 in A2 že velja prepoved prehitevanja težkih vozil. Na nekaterih odsekih je v veljavi v jutranjih in popoldanskih konicah, na drugih pa 24 ur na dan. Avtocestna policija naj bi pripomogla k boljšemu spoštovanju predpisov, s čimer naj bi se izboljšali pretočnost in varnost.

Lažja vzpostavitev reševalnega pasu

Poleg tega naj bi prepoved prehitevanja omogočala tudi lažjo vzpostavitev reševalnega pasu, lažje izločanje drugih vozil z avtoceste, manj živčnosti in večjo pretočnost v območjih delovnih zapor. V praksi to pomeni, da bodo v primeru prometne nesreče vsa težka tovorna vozila na desnem pasu, zaradi česar bo lažje vzpostaviti reševalni pas za intervencijska vozila in hitreje odstraniti posledice prometne nesreče ter posledično ponovno odpreti ceste za vsa vozila. V primerih hujših prometnih nesreč bosta DARS in Policija lahko tovorna vozila zadržala na desnem pasu, osebna vozila pa preusmerila na vzporedne ceste.



Vozi desno, prehitevaj levo

Težka tovorna vozila s prehitevanjem ne bodo zavirala prometnega toka na prehitavalnem pasu, saj je ta namenjen samo prehitevanju. V sklopu tega bodo pri DARS-u voznike še naprej (tudi preko portalov nad avtocesto), da se vozi desno, prehiteva pa levo. Prepoved prehitevanja pa pomeni tudi, da morajo težka tovorna vozila na desnem pasu zagotavljati tudi predpisano varnostno razdaljo. Neupoštevanje tega pravila je namreč velikok-

»Povečali se bosta varnost in učinkovitost dela policije na avtocestah in hitrih cestah. Zaradi avtocestne policije bo nadzor učinkovitejši, stalnejši in trajnejši. Poleg tega bo avtocestna policija preprečevala kazniva dejanja, iskala storilce kaznivih dejanj, preprečevala nezakonite migracije. Na začetku bomo avtocestno policijo sestavili s pomočjo prerazporeditev, v nadaljevanju so predvidene tudi nove zaposlitve. Pričakujemo, da bo čez dve leti približno 170 policistov na voljo tudi za avtocestno policijo.« v. d. generalnega direktorja policije Andrej Jurič





nost ter kršitve časa trajanja vožnje. Na področju kriminalitete se je povečalo tihotapljenje nezakonitih prebežnikov, tu so še tatvine, ropi, poškodovanja tuje stvari in goljufije. Zato je na avtocestah in hitrih cestah treba povečati prisotnost policistov, ki lahko nadzirajo in urejajo cestni promet ter se odzivajo na pojave različnih kriminalnih dejanj. Že v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2013–2022 je bil cilj okrepiti nadzor na teh cestah in kot možnost predvidena tudi avtocestna policija.

Koncept opravljanja nadzora na avtocestah in hitrih cestah predvideva postopno vzpostavitev dodatnih policijskih enot, ohranjajo pa se obstoječe postaje prometne policije, ki bodo še naprej opravljale nadzor na preostalih cestah. Predvidena je tudi večja vloga Nacionalnega centra za upravljanje prometa, pred kratkim pa sta policija in DARS že

rat tudi glavni vzrok za nastanek hujših prometnih nesreč. Lažje in bolj tekoče bo tudi razvrščanje vozil in s tem pretočnost pred delovnimi zaporami in pred mejnimi prehodi.

DODATNI KORAKI K POVEČANJU PRETOČNOSTI

Naslednji korak k večji varnosti in pretočnosti slovenskih avtocest je zagotovo tudi uvedba t. i. tretjega voznega pasu iz smeri Domžal in Vrhnike proti Ljubljani. Njegova uvedba naj bi v prometnih konicah odpravila nepotrebne zastoje. Tudi tu

naj bi avtocestna policija s hitrejšo odzivnostjo v primeru prometnih nesreč še dodatno pripomogla k večji pretočnosti. Hitrejša bo tudi odzivnost pri raziskovanju kaznivih dejanj, zagotovo pa bo k varnosti in pretočnosti prispevalo tudi delo policije pri odkrivanju



pretežkih tovornjakov. Zavaljo tega že potekajo pogovori med DARS-om in Policijo o sofinanciranju prevoznih sredstev in o prostorih, ki jih DARS lahko ponudi policistom na avtocestnih bazah in nekdanjih cestninskih postajah.

GLAVNI RAZLOGI ZA UVEDBO AVTOCESTNE POLICIJE

V zadnjih letih se je promet na avtocestah in hitrih cestah zelo povečal. Zaradi velike gostote prometa prihaja do zastojev že ob najmanjšem nepredvidenem dogodku (na primer okvari vozila), ob prometnih nesrečah pa je to še toliko izrazitejše.

Policisti v nadzorih cestnega prometa ugotavljajo neupoštevanje ustrezne varnostne razdalje, prehitro vožnjo in nepravilno prehitevanje, pri tovornih vozilih pa predvsem tehnično neustreznost in preobremenje-

podpisala sporazum o sodelovanju pri uvedbi sekcijskega merjenja hitrosti.

KAJ ZA VOZNIKE POMENI PREPOVED PREHITEVANJA NA A1

K povečanju prometne varnosti in izboljšanju pretočnosti pa morajo prispevati tudi drugi, in ne samo poklicni vozniki. Zato se je treba na posamezne prometne situacije, ki lahko ob tem nastanejo, ustrezno pripraviti.

Pravočasno zapustite prehitevalni pas

Vozniki osebnih vozil, ki bodo uporabljali prehitevalni pas, se bodo morali pravočasno pripraviti na zapuščenje avtoceste, zlasti, če bo na voznem pasu večje število tovornih vozil. Lahko namreč pride do situacije, da bo na voznem pasu med dvema tovornima voziloma premalo prostora, da bi lahko osebno





vozilo varno zapustilo prehitevalni pas in se umestilo na vozni pas. Posledično lahko tako privede do zaviranja na prehitevalnem pasu, kar lahko povzroči nalet drugih vozil.

Vključujte se z ustrežno hitrostjo

Vozniki osebnih vozil bodo morali biti še bolj pozorni pri vključevanju na avtocesto, saj bodo v času veljavnosti prepovedi prehitevanja tovorna vozila uporabljala le vozni pas. Že sedaj se dogaja, da vozilo na pospeševalnem pasu ne pospeši dovolj in se na vozni pas vključi s prenizko hitrostjo. Takšno ravnanje ne ogroža le voznika tega vozila, temveč tudi druge, saj lahko pride do nenadnega zaviranja drugih vozil in do naleta. Na avtocesto se je torej treba vključiti z dovolj visoko hitrostjo, za pospeševanje pa uporabiti celoten pospeševalni pas. Dokler vključevanje na vozni pas ni varno, naj vozniki, če seveda infrastruktura to omogoča, vključevanje »podaljšajo« izven pospeševalnega pasu.

Glede vključevanja tovornih vozil še nekaj nejasnosti

V zvezi z vključevanjem na avtocesto bi lahko prišlo do podobnih situacij tudi za

voznike tovornih vozil. Sedaj so se tovarna vozila, ko se je na avtocesto vključevalo drugo tovorno vozilo, z voznega pasu lahko umaknila na prehitevalni pas, s čimer so omogočila varno vključevanje. Ali bo to tudi v prihodnje dovoljeno, ni znano. Če ne bo, bi to lahko povzročilo

težave, saj bo prihajalo do situacij, ko se bo moralo tovorno vozilo, ki se bo želelo vključiti na avtocesto, povsem ustaviti in se nato vključevati z zelo nizko hitrostjo. Enako velja za druga vozila za tem tovornim vozilom, ki bodo morala čakati na vključevanje.





PRIGO IN MAN TRUCK & BUS SLOVENIJA ZA TRAJNOSTNO LOGISTIKO V URBANIH SREDIŠČIH

V začetku meseca januarja je Igor Pristavec, direktor podjetja PRIGO, prevzel prvi električni dostavnik MAN eTGE z nadgradnjo za prevoze pod temperaturnim režimom, s čimer postavlja nov mejnik na področju dostavne logistike v urbanih središčih Slovenije. Gre namreč za prvi električni dostavnik v Sloveniji, ki ga bodo v podjetju PRIGO uporabljali pri distribuciji farmacevtskih izdelkov in bo hkrati s pridobljenimi izkušnjami iz vsakodnevnega dela drugim pomagal na poti do trajnostne dostavne logistike. Hkrati bo družba PRIGO začela testiranje električnega tovornjaka MAN eTGM.

ELEKTRIČNI DOSTAVNIK MAN ETGE

Statistično gledano 70 odstotkov lahkih gospodarskih vozil v urbanih okoljih prevozi manj kot 100 km na dan. Tudi povprečne hitrosti takega prometa so nizke. MAN eTGE tako ponuja idealno rešitev za uporabo električnih dostavnih vozil v mestih. eTGE je namenjen se-

gmentom, ki večinoma delujejo v mestnih območjih, kot so paketne storitve, obrtna podjetja, trgovci na drobno in komunalne službe. Njegov doseg do 140 km povsem zadošča za veliko večino opravil. Za polnjenje z izmeničnim tokom so na razpolago različne možnosti s polnilnim kablom ter stensko omarico. Najhitrejša pa je polnjenje na hitri polnilni postaji. V 45 minutah se lahko akumulatorji napolnijo do 80 odstotkov svoje zmogljivosti. Poleg privlačne cene ima električni dostavnik še napredno serijsko opremo ter 8-letno garancijo za akumulator in je tako izjemno privlačen paket za vstop v električno mobilnost.

Ob upoštevanju bistveno nižjih obratovalnih stroškov – predvsem energije in vzdrževanja ter subvencij, nagrajeni električni MAN eTGE na koncu ne stane več kot dizelski. MAN-ova električna dostavna vozila se že uspešno uporabljajo v številnih evropskih mestih (Berlin, Dunaj, Pariz, Oslo, Ostermudigen ...). Odzivi prvih strank pa so izjemno pozitivni.

»V podjetju Prigo se zavedamo, da dejavnost cestnih prevozov blaga ni najbolj prijazna do okolja. Temu se, žal, ne moremo ogniti, zato pa se trudimo storiti vse, da učinke karseda omilimo. Posebej sem ponosen, da pri tem orjemo ledino ne le v slovenskem, ampak tudi v mednarodnem merilu. Naš center tovornih vozil je tako opremljen z lastno biološko čistilno postajo, osvetljuje ga razsvetljava z najnižjo stopnjo video onesnaževanja, potrebno električno energijo proizvajamo sami s pomočjo lastne fotovoltaične elektrarne, ki smo jo zagnali sredi letošnjega leta. Naš vozni park opremljajo okoljsko najbolj sprejemljiva tovorna vozila Euro 6d, med prvimi pri nas smo začeli redno uporabljati hibridne vlečne enote, ki ob souporabi LNG (liquid natural gas) raven porabe dizelskega goriva in s tem okolju nevarnih izpustov zmanjšujejo za polovico. Naša zadnja trajnostna pridobitev je dostavno vozilo MAN eTGE z električnim pogonom, ki ga začenjamo uporabljati pri rednih distribucijskih storitvah. Ob že znanih prednostih nemškega proizvajalca gre za prvo vozilo, ki v ozračje ne prispeva popolnoma nobenih izpustov, ob tem je njegovo delovanje izredno tiho in nemoteče. Redna uporaba takšnega vozila bo prispevala k znižanju izpustov CO2 vsaj za 8 ton na letni ravni, toliko bi v zrak izpustilo primerljivo dizelsko vozilo. Okolju in ljudem prijazen sklop trajnostnih rešitev zaokrožamo z mrežo polnilnic za električno gnana vozila na vseh lokacijah, na katerih deluje naša družba, budno pa spremljamo tudi razvoj trajnostno usmerjenih rešitev pri težjih tovornih vozilih. Ustrezne tehnologije naj bi bile na voljo v nekaj letih, na Prigu se na njihov prihod pripravljamo že danes. V našem centru tovornih vozil na Brdu pri Ljubljani tako že uresničujemo projekt izgradnje popolnoma nove in sodobne transformatorske postaje, ki bo s priključno močjo 800 kWh naše

trenutne zmogljivosti več kot potrojila. Z njeno pomočjo bomo lahko učinkoviteje in na okoljsko bolj sprejemljiv način zadoščali ne le našim trenutnim potrebam, ampak bomo pripravljeni tudi na prihajajoče izzive; v kratkem bomo tako testirali prvi električni tovornjak, verjamem, da bodo tovrstna električno gnana tovorna vozila kmalu na voljo tudi za redno vsakodnevno uporabo. Tudi tedaj bomo na Prigu med prvimi, ki bomo zagotovili svoje za zmanjšanje ogljičnega odtisa in drugih okoljskih obremenitev in tako prispevali svoj kamenček v mozaik trajnostnega razvoja za naše skupno dobro.«

Igor Pristavec, direktor podjetja PRIGO.



Igor Pristavec, direktor, Prigo in Alen Mehič, voznik v hladilni verigi T&L

»Trajnostni razvoj in varovanje podnebja za našega servisnega partnerja, podjetje PRIGO, niso samo prazne besede, ampak z dejstvi podprta dejanja! Z novim električnim dostavnikom MAN eTGE so dobili pravega partnerja na poti k vodilnemu položaju na področju trajnostnega razvoja. Vozili in dostavljali bodo BREZ škodljivih izpustov

in popolnoma tiho, tudi v mestna območja, zaprta za običajna vozila, in to kadarkoli – podnevi in ponoči. Zdaj lahko celo natovarjajo in raztovarjajo v zaprtih prostorih! Povsem novi MAN eTGE je prav tako zanesljiv in prostoren kot vsi drugi preizkušeni MAN-ovi dostavniki. Vozne lastnosti, udobje in varnost dosegajo najvišje standarde.

Če upoštevamo bistveno nižje obratovalne stroške – še zlasti pri energiji in vzdrževanju ter razpoložljive subvencije, skupni stroški našega nagrajenega električnega dostavnika niso nič večji kot pri različici z dizelskim motorjem. Z veseljem in ponosom predajam eTGE našemu odličnemu partnerju, podjetju PRIGO! Stopimo skupaj v električno mobilnost.«

Claus Wallenstein, direktor družbe MAN Truck & Bus Slovenija.



Igor Pristavec, direktor, Prigo in Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija



TEST
Transport & LOGISTIKA

PRIJAZEN DO PLJUČ IN UŠES

Emisije vozil z motorji na notranje zgorevanje v mestih predstavljajo enega izmed pomembnejših virov onesnaževanja. Zaradi tega tam že dolgo uporabljajo različna električna vozila, ki so ljudem in mestnemu okolju bolj prijazna, a potrebujejo drago infrastrukturo.

Besedilo in fotografije: Emil Šterbenk, MAN

MAN-ovi strokovnjaki so za oblikovne rešitve popolnoma električnega avtobusa prejeli zlato priznanje (IF gold Award 2020) za področje »Automobile/Vehicle/Bikes« (avtomobili/vozila/kolesa).



Poleg tega, da v mestih ne obremenjuje zraka z izpušnimi plini, Lion's City 12 E navdušuje s skladno obliko.



1



2

1. Voznik dobi prijeten delovni prostor z zelo dobrim sedežem in nastavljivim volanom ter armaturno ploščo, komande pa so pregledno nameščene levo in desno od volana.
2. Elektromotor je v zadnji osi, zato so prostor v zadku izkoristili za nekatere električne in druge sisteme ter pomožne naprave, med njimi tudi sistem za samodejno gašenje (rdeči elementi).

Na to igrišče je prišel nov igralec – električni avtobus, ki se dobro znajde že na obstoječi cestni infrastrukturi in z enim polnjenjem zadovolji dnevne potrebe mestnega prevoza. Ponudnikov električnih mestnih avtobusov je vedno več. Pri MAN-u so že v zgodnjih sedemdesetih letih prejšnjega stoletja na tem področju orali ledino, od novembra lani pa je naprodaj za redno uporabo zrelo serijsko vozilo, Lion's City 12 E.

PRIJETEN ZA OKO

Iz kvadra je težko narediti nekaj čisto novega, a pri MAN-u so se potrudili in na IAA 2018 predstavljeni avtobus očesu prijetno

oblikovali, tako da deluje sveže in čisto lahko. Pri električni verziji je streha malce dvignjena, saj so v njej akumulatorji. Da je tudi zaradi grafike in napisov opazen ter zanimiv, so me prepričali ljudje, ki so iz žepov in torbic (da, tudi gospe) vlekli mobilne telefone in avtobus fotografirali.

VISOKA RAVEN UDOBJA IN SOLIDNE ZMOGLJIVOSTI

Vožnja je udobna tako za potnike kot za voznika. Ta dobi urejen MAN-ov delovni prostor z nastavljivim volanom, ki se premika skupaj z instrumenti na armaturni plošči. Pod vozila je za enostavno vstopanje in izstopa-





1. Sedeži so lepo oblikovani, tanki, da varčujejo s prostorom, a vseeno udobni, notranjost je prijetno svetla z možnostmi izbire barve osvetlitve.
2. Vozratna kamera bi morala biti del serijske opreme pri vsakem mestnem avtobusu.
3. Čeprav gre za mestni avtobus, so pod večino sedežnih parov namestili vtičnice USB za polnjenje mobilnih naprav.
4. Množica stikal je tudi na voznikovi levi – pri mestnih avtobusih je ročna zavora stalno v uporabi (klasična ročica), z velikim električnim stikalom pa lahko voznik v trenutku popolnoma prekine električni tokokrog.
5. Če hočemo s standardnim kablom CCS čez noč napolniti akumulatorje, moramo polniti z vsaj 40–50 kW električne moči – največja dovoljena polnilna moč je 150 kW.
6. Ob rahlem pritisku na zavorni pedal sistem rekuperira električno energijo, kar kaže levi prikazovalnik (pri polnjenju akumulatorjev med zaviranjem se kazalec odkloni v levo).



nje nizek in ga je mogoče še spustiti. Zaradi velikih steklenih površin je v vozilu svetlo tudi ob kislem vremenu, kakršno je bilo ob našem preizkusu.

Avtobus poganja elektromotor v zadnji osi, ki zmore 160 kW stalne moči, njegova vršna moč pa za krajši čas lahko znaša do 240 kW. Litij-ionski akumulatorji sprejmejo 480 kWh električne energije in pri MAN-u tudi ob najmanj ugodnih pogojih zagotavljajo 200-kilometrski doseg, ob ugodnih pogojih je mogoče brez večjih težav z enim polnjenjem prevoziti do 270 km. To zadošča za celodnevno vožnjo na večini mestnih prog.

LAHKOTNOST GIBANJA

Med vožnjo po ljubljanskih ulicah smo se lahko prepričali o resničnosti tovarniških trditve glede dosega. Vozilo je odlično vodljivo, računalniški možgani pri speljevanju in nižjih hitrostih do pogonskih koles spustijo ravno pravšnje mero moči, da potnikov ne premeta. Za voznika je vožnja otročje lahka, saj pri pospeševanju ni nobenih sunkov – tudi do hitrosti 80 km/h ne, kolikor smo se gladko peljali po obvoznici. Ob spuščenem »plinskem« pedal avtobus jadra. Zavorni sistem je integralen – ob lahkem dotiku pedala se elektromotor spremeni v generator in akumulatorje polni z električno energijo, kolesne zavore začnejo delovati ob močnejšem pritisku, a lepo, usklajeno, brez sunkov. Ne da bi se dotikali zavornega pedala je mogoče v treh stopnjah zavirati tudi z obvolansko ročico. Pedal je treba pritisniti le za popolno zaustavitev avtobusa.

SKLEP

Dokler dve tretjini svetovne električne energije pridobimo iz fosilnih goriv, pri elektrifikaciji vozil ozračje namesto z izpušnimi plini motorjev na notranje zgorevanje, obremenjujemo z elektrarniškiimi. Ampak za urbana okolja je električni avtobus odlična in dobrodošla rešitev. Tam, kjer vozi, v zrak ne izpušča škodljivih plinov. Glede hrupa v koš ne da samo običajnih avtobusov, ampak tudi tramvaje, saj so pnevmatike manj hrupne kot kovinska kolesa na tračnicah. Potnikom je všeč zaradi tihe in udobne vožnje, vozniki, ki so ga preizkusili, pa bi ga najraje kar obdržali. Električni MAN, s katerim smo se zapeljali po Ljubljani, se je odlično izkazal in kupci zanj že stojijo v vrsti. Bo pa ob širši uporabi »električarjev« vsekakor treba zagotoviti polnilno infrastrukturo in vzdrževalce priučiti, servise pa prilagoditi novi tehnologiji.

OFF LINE

OFF LINE

**DVA
MEDIJA**

**ENA
ZGODBA**



Revija
Transport & LOGISTIKA

eTransport.si

ZBORNICI PREDLAGALI PODALJŠANJE UKREPOV ZA POMOČ AVTOPREVOZNIŠKEMU SEKTORJU

Glede na to, da še ni opaziti (zadostnih) znakov umirjanja epidemije covid-19, zaradi česar tudi ni možno sproščanje javnega življenja in gospodarskih dejavnosti, obe zbornici oziroma njuni avtoprevozniki združeni predlagata vladi, da v osmem paketu pomoči gospodarstvu podaljša veljavnost nekaterih že sprejetih ukrepov, deloma pa predlagata tudi nekaj dodatnih ukrepov. Paket je na vladni ravni že sprejet in ga zdaj čaka preizkus v parlamentu.

Vlada je na svoji nedavni dopisni seji le deloma ustregla zborničnim željam in v osmi sveženj ukrepov (PKP8) umestila predvsem časovno podaljšanje nekaterih že sprejetih ukrepov.

Na podlagi zakona o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije covid-19 so izvajalci prevozov potnikov upravičeni do nadomestila stroškov tudi za obdobje od 1. januarja 2021 do 31. marca 2021, ko se zaradi posledic ukrepov za omilitve in odpravo posledic covid-19 beleži izpad prihodkov, ki ogroža izvajanje občasnega prevoza potnikov. Ob tej osnovni zakonski postavki pa so za nekatere vrste prevozov predvidena dodatna časovna podaljšanja. Tako se izvajalcem občasnih prevozov z avtobusi podaljšuje možnost za uveljavljanje nadomestila stroškov do 30. junija 2021 (zbornici sta sicer predlagali podaljšanje do 31. avgusta), pri čemer se upošteva za januar 15 dni, februar 15 dni, marec 18 dni, april 18 dni, maj 24 dni in junij 24 dni. Nadomestilo stroškov prevoznika se izračuna na podlagi števila avtobusov, ki jih je imel prevoznik na dan 16. marca 2020. Predvideva se, da se bo v mesecu aprilu začel postopno odpirati trg občasnih prevozov in da se bo število avtobusov, za katere lahko imetniki licence uveljavljajo nadomestila, začelo postopno zmanjševati. Predlagano je dnevno nadomestilo za avtobus v višini 33,30 evra.

MESTNI POTNIŠKI PROMET

Glede prevozov potnikov v mestnem prometu je ukrep tudi podaljšan do 30. junija 2021. Vlada ocenjuje, da se bo število potnikov v prihodnjih mesecih postopoma povečevalo, kakšna pa bo realna višina nadomestil (za zdaj je obseg mestnega prometa padel na 38 odstotkov ena-

kega primerjalnega obdobja iz leta 2019, sama ocena nadomestil v podaljšanem obdobju, od 1. aprila do 30. junija 2021, pa znaša 3,3 milijona evrov), pa bo odvisno od hitrosti sproščanja v normalne razmere.

KAJ PA IZVAJALCI ŠOLSkih PREVOZOV?

Za izvajalce šolskih prevozov velja, da so upravičeni do nadomestil le za vozno obdobje, predvideno s šolskim koledarjem, tako da je ukrep podaljšan do konca junija. Upravičenci lahko uveljavljajo nadomestilo v višini 50 odstotkov fiksnih stroškov na dan, fiksni stroški pa so določeni na 36 odstotkov dnevne cene oziroma pogodbene cene. Podaljšuje se tudi upravičenje nadomestil za izvajalce občasnih prevozov potnikov s kombiniranimi vozili (od 1. novembra 2020 do konca junija 2021). Dnevno nadomestilo na vozilo znaša 20 evrov, število priznanih voznih dni pa je specificirano za vsak mesec. Zakon o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije covid-19 opredeljuje tudi upravičenost izvajalcev prevozov potnikov do nadomestila stroškov, ki so jih imeli v času veljavnosti odloka o začasnih prepovedi in omejitvah javnega prevoza potnikov, in do nadomestila za obdobje od 1. junija 2020 do 31. marca 2021. Nadomestilo znaša 70 odstotkov izpada prihodkov za posamezni mesec v navedenem obdobju v primerjavi z istim mesecem v letu 2019.

NADOMESTILO STROŠKOV

Če je v obdobju upravičenosti do nadomestila veljala začasna prepoved izvajanja javnega linijskega mestnega prevoza potnikov, se nadomestilo za ta čas izračuna v višini 79,30 evra na avtobus na dan za vsak dan začasne prepovedi izvajanja javnega prevoza potnikov. Pri tem se upošteva največ število avtobusov, ki jih je imel imetnik licence Skupnosti v lasti ali v uporabi na dan 16. marca 2020.

UPRAVLJAVCI AVTOBUSNIH POSTAJ IZVZETI

V zakonu pa ni našla mesta od zbornic predlagana rešitev, da se tudi upravljavcem avtobusnih postaj prizna upravičenost do nadomestila izpada prihodkov zaradi začasne ustavitve javnega linijskega prevoza potnikov, in sicer za čas od 1. novembra 2020 do 31. avgusta 2021. Konkretno zbornici predlagata formulo za izračun nadomestila: število peronov x število dni x 60 evrov, pri čemer naj bi se za nepokrite perone vrednost znižala za 50 odstotkov. Hkrati sta zbornici predlagali podaljšanje veljavnosti pogodb za posebne linijske prevoze do 1. septembra 2022 brez postopka javnega razpisa in skrajšanje plačilnega roka za prevozne storitve v potniškem prometu na 8 dni. S takšno določbo bi se avtoprevozniki sektorju zagotovila boljša likvidnost, hkrati pa bi to znatno pripomoglo k hitrejšemu okrevanju tega sektorja po epidemiji.

Bodo (ugodni) krediti pravočasno na voljo?

Obe zbornici oziroma njuni avtoprevozniki združeni sta izrazili odločno nestrinjanje z 49. in 54. členom osmega protikoronskega paketa, ki ga je spisalo ministrstvo za finance, nanašata pa se na zagotovitev finančnih sredstev SID banki za financiranje gospodarskih subjektov na področju cestnega transporta. Moti ju namreč navedba v 49. členu, da bi bilo mogoče gospodarske subjekte s področja cestnega transporta financirati na način, kot je določen za financiranje finančnih instrumentov s sredstvi EU iz finančne perspektive 2014–2020. Zbornici menita, da takšna zakonska rešitev slabi možnosti učinkovitega financiranja naložb v avtoprevozniki sektor. 54. člen namreč predvideva odpravo 39. člena Zakona o interventnih ukrepih za omilitve in odpravo posledic epidemije covid-1, ki predstavlja pravno podlago za izvajanje ukrepa finančnega inženiringa iz proračunskih sredstev, za katerega ima SID banka pripravljeno že vse za izvajanje, vključno s tehnološko podporo, medtem ko finančni instrument iz sredstev EU ni definiran, tudi še ni dogovorjen z deležniki. Opozarjata, da je zelo pomemben faktor časa, saj so ugodni krediti v okviru državne pomoči dosegljivi le do konca junija letos, pozneje pa bodo lahko dodeljeni le po načelu »de minimis«. Zato je nujno, da 39. člen ostane ...

TUDI ŠOLE VOŽNJE SE PRIDRUŽUJEJO SEKCIJI ZA PROMET



Upravni odbor sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije je na svoji seji 20. januarja sklenil pod sekcijsko okrilje sprejeti tudi šole vožnje in zato sprejel sklep o oblikovanju odbora šol vožnje. Odbor šteje tri člane, predsednik je postal mag. Igor Prah (Prah izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o., Rogaška Slatina), člana pa sta Tomaž Lotrič (ZŠAM Celje) in Milan Čadej (Šola vožnje Čadej, storitve, d. o. o., Žalec).

LAŽJE REŠEVANJE SPECIFIČNIH TEŽAV

Interes, da se organizacijsko vključijo v sekcijo za promet, so izrazila podjetja, ki izobražujejo tako nepoklicne kot poklicne voznike. Motiv za včlanitev so našla predvsem v dejstvu, da je sekcija oziroma

celotna obrtno-podjetniška zbornica zelo tvorno in energično nastopila pred vlado s svojimi predlogi za ublažitev gospodarskih posledic epidemije koronavirusne bolezni covid-19 in v tem zaznala boljšo priložnost za rešitev svojih specifičnih težav zaradi epidemije, ki pa jih sama niso uspela niti ustrezno artikulirati. Seveda so jih v sekciji sprejeli z veseljem, saj ugotavljajo, da je izobraževanje za potrebe cestnega prometa pomembno vsebinsko področje, ki še kako zanima sekcijo za promet.

HITREJE DO BOLJŠIH ZAKONSKIH REŠITEV

Delovanje odbora pod okriljem sekcije bo, kot pričakujejo, tudi šolam vožnje omogočilo lažjo in hitrejšo pot do boljših zakonskih rešitev – dobršen del obstoječe zakonodaje, ki zadeva šole vožnje, naj

bi namreč bil že zastarel in zato potrebuje znatno prevetritev. Seveda pa si lahko obetajo tudi kakšne druge koristne pridobitve, za katere se sekcija prizadeva na področju prometne politike in prometne infrastrukture.





POZOR! MRTVI KOT

V veliko število prometnih nesreč so vključena velika vozila, kadar njihovi vozniki spregledajo prisotnost drugih udeležencev v cestnem prometu v svoji neposredni bližini.

Besedilo: Matej Jurgele, fotografije: Arhiv proizvajalcev, ADAC, Daimler

Tovrstne nesreče so pogosto povezane s spremembo smeri v križiščih, na priključkih ali v krožiščih, kadar vozniki spregledajo druge udeležence v cestnem prometu, ki se znajdejo v »mrtvem kotu«. Mrtvi koti so območja v okolici vozila, ki jih voznik ne more videti, če gleda neposredno skozi okna ali posredno z uporabo ogledal ali drugih naprav.

Za varnost v cestnem prometu so zlasti pomembni mrtvi koti pri težkih tovornih vozilih, tj. vozilih za prevoz blaga z največjo maso, tj. presega 3,5 tone. Mrtvi koti so pomemb-





M2, M3, N2 in N3 opremljena z naprednimi sistemi za zaznavanje pešcev in kolesarjev, ki so v neposredni bližini prednjega ali stranskega dela vozila, ter da morajo opozarjati nanje ali preprečiti trk s takimi izpostavljenimi udeleženci v cestnem prometu.

MRTVI KOTI KOT DEJAVNIK V PROMETNIH NESREČAH

Raziskave o nesrečah so pokazale, da mrtvi koti povečujejo možnost nesreč, zlasti tistih, v katere so vključena težka tovorna vozila in majhni udeleženci v cestnem prometu, kot so vozniki motornih koles in koles z motorjem, kolesarji ali pešci, ter da lahko ogledala ali druge naprave, ki povečujejo vidno polje in zmanjšujejo ali odpravljajo mrtve kote, učinkovito preprečijo znaten delež tovrstnih nesreč.

To zlasti velja za težko tovorno vozilo, kadar izvaja tako imenovan »kritični manever«. Nesreče, v katere so vključena težka tovorna vozila in kolesarji, so pogostejše v urba-

nih območjih, nesreče, v katere so vključena motorna kolesa, pa se največkrat zgodijo v neurbanih območjih.

Velika raznolikost vzorcev prometa v EU otežuje ugotavljanje števila nesreč in smrtnih žrtev, ki so posledica mrtvih kotov. Podatki o nesrečah običajno tudi ne zajemajo informacij, ki bi omogočale ugotavljanje vzročne povezave med nesrečo in mrtvim kotom. Zato se lahko število nesreč, v katerih je imel mrtvi kot težkega tovornega vozila odločilno vlogo, oceni le na podlagi temeljitih raziskav.

Mesta nastanka mrtvega kota

Težka gospodarska vozila so višja od drugih, dodatna višina pa ustvarja štiri področja mrtvega kota, ki so zunaj voznikovega vidnega polja:

- spredaj, pod vetrobranskim steklom
- ob obeh straneh vozila
- zadaj (pod zadnjim oknom pri avtobusih)



ni dejavniki v prometnih nesrečah, v katere so vključena težka tovorna vozila in ranljivi udeleženci v cestnem prometu, kot so motoristi, kolesarji in pešci.

Napredek tehnologije in boljše poznavanje vzrokov nesreč sta EU omogočila sprejetje zakonodaje, namenjene zmanjšanju števila in velikosti mrtvih kotov z ustreznimi napravami ter s tem zmanjšanju števila nesreč in smrtnih žrtev. Zato je bila v preteklosti sprejeta Direktiva 2003/97/ES, ki zahteva, da so bila vsa nova vozila, dana v obtok v EU od 27. januarja 2007 naprej, opremljena z ogledali za mrtvi kot. Za zagotavljanje še večje varnosti in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pa je bila leta 2019 sprejeta uredba 2019/2144. Ta predpisuje, da morajo biti vozila kategorij

Kritični manever

Nastane kadar težko tovorno vozilo zavija v desno (ali levo v državah, kjer vozila vozijo po levi strani), in je ob njem na sovoznikovi strani motorno kolo, kolo z motorjem ali kolo. Ta manever je lahko nevaren tudi za pešce, vendar v manjši meri.



Drugi kritični manevri, ki jih izvaja težko tovorno vozilo, vključujejo spremembo voznega pasu, kadar je ob njem motorno kolo, kolo z motorjem ali kolo, in speljevanje, kadar je pred težkim tovornim vozilom ranljivi udeleženelec v prometu, zlasti pešec.

Nasveti, kako preprečiti nesreče zaradi nastanka mrtvega kota

OBMOČJA NASTANKA MRTVEGA KOTA MED RAZLIČNIMI MANEVRI



Če se premikate peš

Za razliko od drugih udeležencev v prometu, pešci načeloma hodijo po pločnikih, ki so jim namenjeni. V primeru, da želijo prečkati cesto, morajo uporabljati prehode za pešce, s tem pa so tudi izpostavljeni drugim udeležencem v prometu. Pešci so najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je nujno, da se zavedate nevarnosti, povezane z mrtvimi točkami, se pred njimi zaščitijo in poskrbeti, da so v prometu vidni.

Pred prehodom za pešce in v primeru zmanjšane vidljivosti:

- Bodite še bolj pozorni na promet in ne uporabljajte mobilnega telefona.
- Na cestišču se previdno odmaknite od vozila, ki vam zakriva pogled.
- Poskrbite, da imate čim večje vidno polje, ustavite se ob robu vozila, da imate pregled nad obema stranema in da vas vidi tudi voznik tovornjaka.
- Pokažite svojo namero za prečkanje cestišča.
- Ko je tema ali so vremenske razmere slabe, nosite svetla oblačila ali nosite odsevne trakove.
- Otroci naj uporabljajo šolske torbe, opremljene z odsevnimi trakovi.
- Vedno uporabljajte označene prehode za pešce in nikoli ne hodite po cesti, če se poleg vas nahaja pločnik.

Če se premikate na dveh kolesih

Manjša (in pogosto v mrtvem kotu) enosledna vozila so manj vidna kot avtomobili. Pogosto lahko presenetijo druge udeležence v prometu, ko se pojavijo v križišču, med pasovi ali v ovinkih. Za varno potovanje po cesti je zato nujno, da se zavedate nevarnosti, povezane z mrtvimi koti. Poleg obvezne opreme se lahko zaščitite tudi z dodatnimi ukrepi.

Motoristi

Če se premikate na motornem dvokolesu in naletite na težko gospodarsko vozilo:

- Nikoli ga ne prehitujte po desni strani.
- Nikoli ne poskušajte peljati mimo vozila, če manevrirate. Ne po desni niti po levi strani, še zlasti če se približuje križišču.
- Nikoli se ne ustavite pod njihovimi ogledali ali blizu njih.

Poleg zgoraj naštetih nasvetov lahko tudi:

- Nosite svetla, fluorescentna ali odsevna oblačila in opremo. Odveč ne bo niti varnostni telovnik z visoko vidljivostjo.
- Opremite svojega potencialnega potnika s svetlimi oblačili, odsevnimi trakovi ali rumenim telovnikom, da povečate njegovo vidnost.
- Izberite svetlo ali fluorescentno obarvano vozilo.

- Dodatno lahko vozilo opremito z meglenkami, ki sicer niso obvezne, a zelo koristne v primeru zmanjšane vidljivosti.
- Vozite po tretjem pasu, ki vam zagotavlja največjo varnost.
- Držite varnostno razdaljo in se izogibajte situacijam, ko ste v mrtvih kotih drugih vozil.
- Ne pozabite na uporabo smernikov; ti so nujni za signalizacijo vaše spremembe smeri in varno zavijanje.

Kolesarji

Vožnja s kolesom vas izpostavlja precejšnji nevarnosti, zlasti kadar se morate skupaj z motornimi



vozili premikati po cesti. Da bi zagotovili svojo varnost, se morate zavedati nevarnosti, povezane z mrtvimi koti, in biti vidni v vseh okoliščinah. Poleg obvezne opreme se lahko dodatno zaščitite tudi s preprostimi gestami.

Če se premikate s kolesom in naletite na težko gospodarsko vozilo:

- Poskušajte vzpostaviti vizualni kontakt z voznikom.
- Nikoli ga ne prehitujte po desni strani.
- Nikoli ne poskušajte peljati mimo vozila, če manevrira. Ne po desni niti po levi strani, še zlasti če se približuje križišču.
- Nikoli se ne ustavite pod njihovimi ogledali ali blizu njih.

•

Poleg zgoraj naštetih nasvetov lahko tudi:

- Nosite svetla, fluorescentna ali odsevna oblačila in opremo, ki jo lahko uporabljate v vsakem vremenu. Odveč ne bo niti varnostni telovnik z visoko vidljivostjo.
- Signalizirajte; ne pozabite iztegniti roke v smeri, v katero želite iti, če se morate ustaviti, dvignite roko navzgor. Dodatno vam pri tem lahko pomaga kolesarski zvonec.
- Opremite se; pnevmatike z odsevnimi bočnimi trakovi, odsevniki, svetlobna telesa ..., so orodja, ki izboljšajo vašo vidljivost v prometu.
- V slabih vremenskih razmerah bodite previdni in pred začetkom vožnje preverite svojo opremo.
- Držite varnostno razdaljo in se izogibajte situacijam, ko ste v mrtvih kotih drugih vozil.



V Franciji obvezne nalepke, ki opozarjajo na mrtvi kot

Francosko ministrstvo za notranje zadeve je uvedlo nove predpise za zaščito pešcev, kolesarjev in uporabnike skirojev. To pomeni, da morajo biti (tudi tuji) tovornjaki, avtobusi in avtodomi opremljeni z nalepko, ki druge udeležence v prometu opozarja na področja mrtvega kota.

Obvezna signalizacija mrtve točke v tovornjakih je odgovor na potrebo po ozaveščanju udeležencev v cestnem prometu, ki so posebej ogroženi, kot so kolesarji, pešci, motoristi in uporabniki skuterjev, pojasnjuje francosko notranje ministrstvo.

»Mnogi izmed njih se ne zavedajo, da jih vozniki tovornjakov vedno ne vidijo. Pomanjkanje zavedanja je namreč pogost vzrok nesreč, ki se nemaleokrat končajo s smrtjo.«

Odlok o opozarjanju na mrtvi kot za vozila z več kot 3,5 tone NDM je bil objavljen 20. novembra 2020 in uvaja obveznost opremljanja tovornjakov z oznako mrtvega kota (nalepko), ki določa tudi mesto namestitve, ki obenem tudi naznanja mesto mrtvega kota (na obeh straneh vozila in zadaj). Opozorilne nalepke so na voljo na bencinskih servisih blizu državnih mej in tudi v spletnih trgovinah. Opcija je tudi uporaba magnetne nalepke, ki jo lahko odstranite zunaj ozemlja Francije. Toda svetujemo, da jo uporabljate tudi v drugih državah, saj lahko morda s tem preprečite nastanek prometne nesreče.

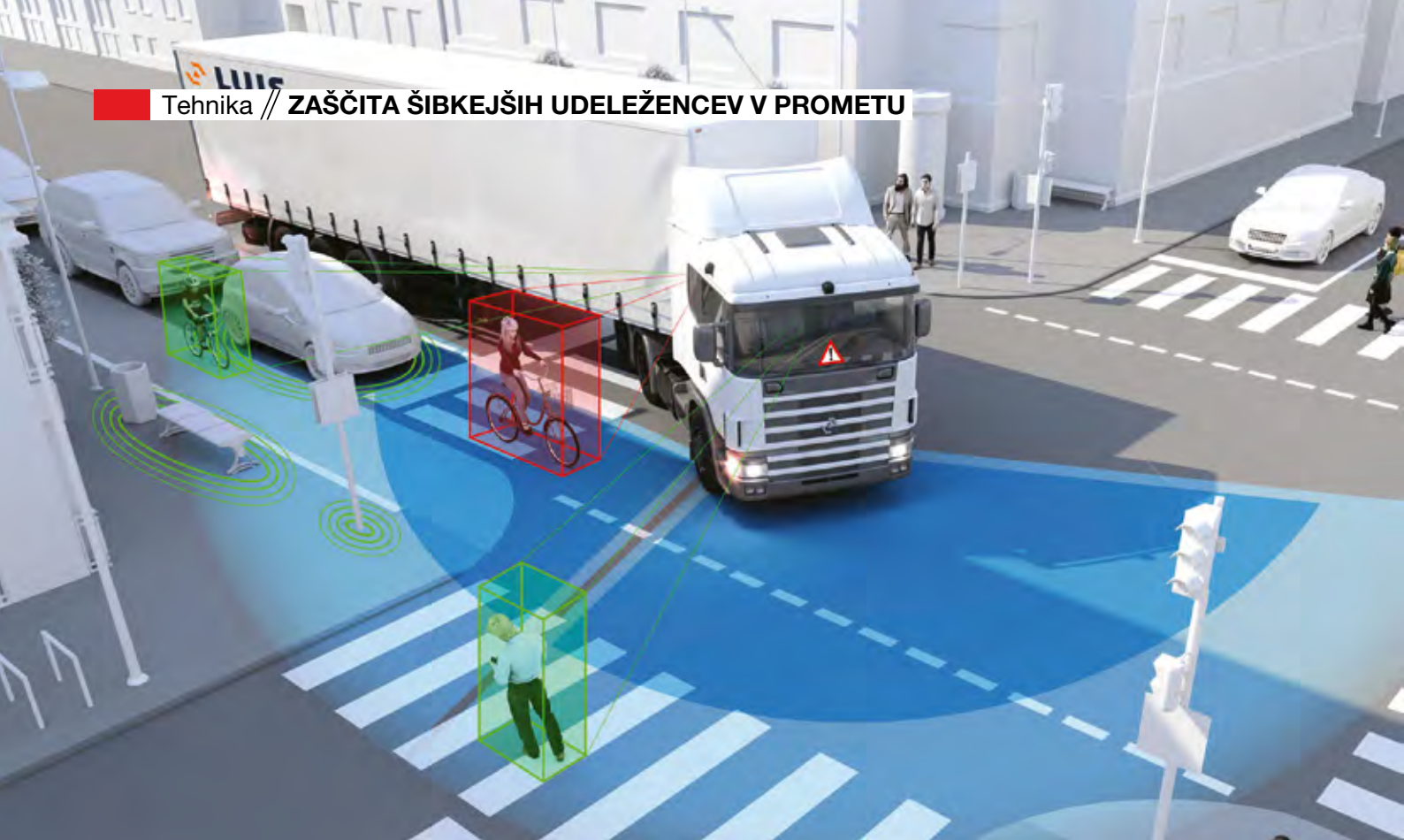
Obveznost namestitve velja za težka gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso več kot 3,5 tone, ki vozijo v mestih. Odlok izključuje kmetijska in gozdarska vozila, vozila, ki jih uporabljajo zimske in reševalne službe, pa tudi vozila, ki jih uporabljajo upravljavci avtocest in hitrih cest. Za vozila, ki zaradi zasnove nimajo prostora za namestitve teh oznak, bodo dovoljene izjeme (na primer mešalniki betona ali tovorna vozila za prevoz vozil).

V primeru kršitve je predvidena kazen v višini od 135 do 750 evrov. Za prvih 12 mesecev letošnjega leta velja prehodno obdobje, v katerem naj vozniki vozil, ki nimajo ustrezno nameščenih nalepk, ne bi bili kaznovani.



Na Dunaju prepovedano zavijanje desno

V avstrijski prestolnici Dunaj so prepovedali zavijanje desno vsem tovornim vozilom nad 7,5 tone, ki niso opremljena s sistemom za opozarjanje na ovire na desni strani vozila (Right Turn Assist). Prepoved je vstopila v veljavo lanskega aprila, oblasti pa so do konca lanskega leta dovolile prehodno obdobje. Prepoved se nanaša na celotno območje mesta, izvzete pa so avtoceste. Podobni ukrepi se napovedujejo tudi v drugih evropskih državah.



TEST SISTEMOV ZA NADZOR MRTVEGA KOTA

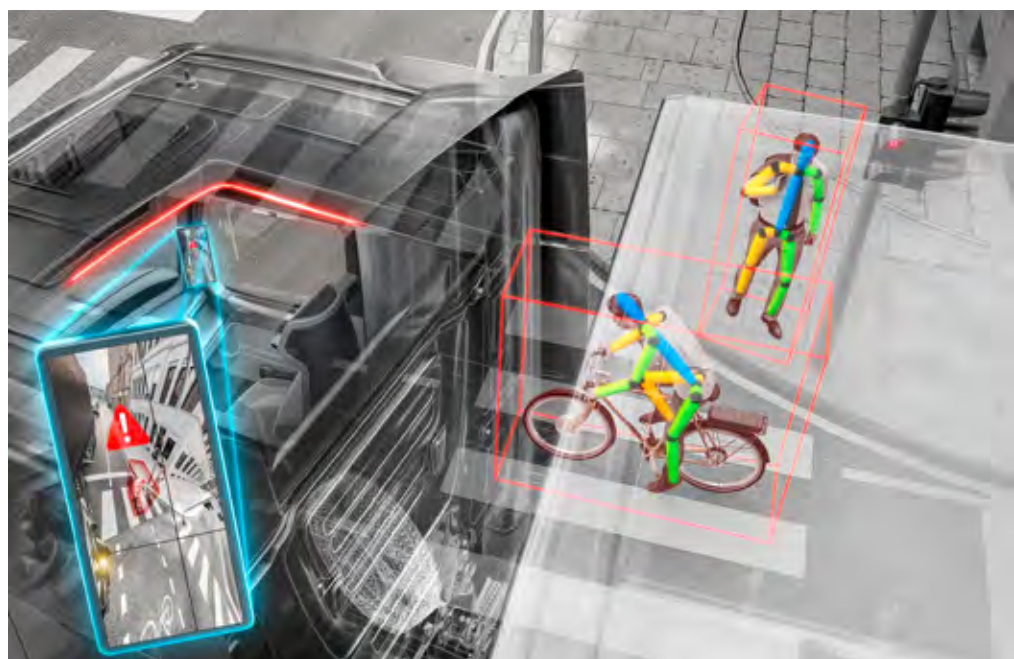
Sistemi za pomoč ob zavijanju (imenovani tudi sistemi za nadzor mrtvega kota) lahko preprečijo nesreče med tovornjaki, kolesarji in ostalimi šibkimi udeleženci v prometu, ki se v veliko primerih lahko za šibkejše udeležence v prometu končajo s hudimi poškodbami in tudi smrtjo.

Besedilo: ADAC, Matej Jurgele, AVP, fotografije: ADAC/Andre Kirsch, arhiv proizvajalca

Na tržišču je na voljo že kar nekaj teh sistemov, pri nemškem ADAC pa so njihovo delovanje preverili v praksi.

KOLESAR PROTI TOVORNEMU VOZILU

Kolesarji v cestnem prometu spadajo med ranljive skupine udeležencev, še posebej ranljivi pa so kolesarji v starejših starostnih kategorijah. Po podatkih Agencije za varnost prometa je bil najpogostejši vzrok prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev (v obdobju 2015–2019) neupoštevanje pravil o prednosti – 26 odstotkov. Tu gre predvsem za druge udeležence v cestnem



prometu, ki odvzamejo prednost kolesarju. V istem obdobju je zaradi neupoštevanja pravil o prednosti umrlo 12 kolesarjev. V istem 5-letnem obdobju je bil v prometni nesreči s smrtjo kolesarja najbolj pogosto udeleženec voznik osebnega avtomobila in to kar v 64 odstotkih primerov oz. v 35 prometnih nesrečah. V 13 odstotkih primerov oz. 7 smrtnih prometnih nesreč je bilo takšnih, v katerih je bil udeležen kolesar sam ter v 10 odstotkih oziroma 5 smrtnih prometnih nesrečah, v katerih je bil udeležen voznik tovornega vozila.

Sistemi za pomoč ob zavijanju in nadzoru mrtvega kota naj bi zagotavljali prav to – preprečitev nastanka nesreč, v katerih voznik tovornjaka spregleda šibkejšega udeleženca v prometu. Namenjeni so oza-veščanju voznika tovornjaka o kolesarjih, ki se nahajajo na desni strani vozila, obenem pa opozarjajo na možnost morebitnega trka med zavijanjem. Zakoni trenutno še ne predpisujejo obvezne namestitve teh sistemov na težkih gospodarskih vozilih, toda že v kratkem bo tudi na tem področju prišlo do sprememb na evropski ravni. V EU bodo tako sistemi za pomoč ob zavijanju postali obvezni del opreme za nove tipe vozil od leta 2022 in dve leti kasneje še za vse nove že obstoječe modele. Ti pa morajo tudi ustrezati tehničnim zahtevam na ravni UNECE.

KATERI SISTEMI OBSTAJAJO IN ČESA SO SPOSOBNI?

Pri ADAC so preizkusili sisteme za pomoč pri zavijanju, ki so že na voljo. Preizkusili so jih na testnem poligonu in tudi v vsakdanjem prometu. Sistemi, ki uporabljajo različne tehnologije (radarski, ultrazvočni in senzorsko-optični sistemi), so bili preverjeni na podlagi zahtev nemškega Ministrstva za promet in digitalno infrastrukturo (BMVI) in na podlagi UNECE specifikacij v obliki posebnih testnih scenarijev. To omogoča določitev, v kolikšni meri so sistemi v skladu s smernicami in kako lahko pripomorejo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu v primeru naknadne vgradnje.

Tako naraščajoči obseg ponudbe kot tudi različna poimenovanja sistemov lahko med kupci povzročijo zmedo. Pogosto je težko določiti, ali je dotični sistem skupek kame-re in zaslona (CMS), ki le širi vidno polje voznika tovornjaka, ali gre za kombinacijo senzorjev in sistema CMS, ki voznika tudi opozori na možnost trčenja.

Preizkušeni sistemi

EDEKA/Wüllhorst Fahrzeugbau

Cena 760 evrov, čas namestitve približno štiri ure. Sistem je sestavljen iz štirih ultrazvočnih senzorjev in sistema kamere in zaslona (CMS).



Mobileye – Shield+

Cena 1.650 evrov, čas namestitve od štirih do pet ur. Sistem deluje s pomočjo kamere, ki omogoča programsko podprto prepoznavanje objektov in vizualnega prikazovalnega elementa, ki je nameščen v vozniški kabini.



LUIS Technology – Turn Detect

Cena 1.690 evrov, namestitev traja od štiri do pet ur. Sistem je sestavljen iz kamere s programsko podprto prepoznavo, krmilne elektronike in zaslona.



Orlaco – CornerEye in radarski sistem

Cena 3.400 evrov, čas namestitve je šest do sedem ur. Sistem vključuje 270° kamero z zaslonom in dva radarska senzorja. Ker proizvajalec radarskega sistema ne trži, rezultati preizkusov niso objavljeni.



MEKRA Lang – AAS

Cena 1.850 evrov (sistem, ki deluje s pomočjo radarja) + 800 evrov sistem kamere in zaslona (KMS). Čas za namestitev znaša dve uri in pol. Preizkušeni sistem je bil sestavljen iz radarskega senzorja in opsijskega nadzornega sistema kamere in zaslona.



Kaj je »UNECE«?

Ekonomsko komisija Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) je ena od petih regionalnih komisij Združenih narodov. Njeno poslanstvo je pospeševanje trajnostnega razvoja in ekonomskega sodelovanja med državami regije, predvsem prek usklajevanja nacionalnih politik, predpisov in praks. Je ena od petih regionalnih komisij Ekonomsko-socialnega sveta Združenih narodov in je razdeljena na izvršni odbor in več strokovnih odborov. Svetovni forum za usklajevanje predpisov o vozilih je podrejen Odboru za celinski promet (ITC). Eden od ciljev je uskladitev pravnih zahtev za vozila, sisteme in komponente vozil na svetovni ravni.

KAJ MORAJO ZNATI SISTEMI

Sistemi za pomoč pri zavijanju tovornjaka naj bi voznika opozorili na kolesarje, ki se nahajajo ob desni strani vozila, in ga tudi opozorili na možnost trčenja v primeru zavijanja. Ti sistemi morajo biti aktivni ob vklopu kontakta vozila, voznik pa ne sme imeti možnosti, da jih izklopi. Opozorilo za kolesarje mora delovati že ob speljevanju vozila z mesta in vsaj do hitrosti 30 km/h in pri hitrostih koles med 5 in 20 km/h. Za aktiviranje sistema se lahko uporabljata dva načina: nadzor nad kotom krmilnega sistema in/ali v povezavi z vklopljenim smernikom tovornjaka. Izbrani izdelki na testu so primerni tako za prvo vgradnjo kot tudi za naknadno vgradnjo v različna gospodarska vozila. Glede na način delovanja so razdeljeni v tri kategorije:

- **Ultrazvočni sistemi s sistemom kamere in zaslonu (KMS)**
- **Radarski sistemi brez KMS**
- **Senzorsko-optični sistemi (inteligentne kamere) tudi brez KMS**

Testne vožnje s tovornimi vozili z NDM nad 7,5 tone so bile opravljene na preizkusnih stezah. Pri statičnih preizkusih so območje pokritosti sistemov preverili v skladu s standardi. Dinamični preizkusi proučujejo prepoznavanje nezaščitenih udeležencev v cestnem prometu med vožnjo pred in med manevrom zavijanja.

MED TEHNOLOGIJAMI OBSTAJAJO VELIKE RAZLIKE

Medtem ko vsi preizkušeni sistemi (razen sistema Orlando) ustrezajo predpisom BMVI, nobeden izmed sistemov za pomoč pri zavijanju ob zavijanju tovornega vozila ni mogel v celoti izpolniti zahtev, ki temeljijo na specifikacijah UNECE.

Poleg tega noben izmed sistemov za pomoč pri zavijanju med preizkušnji ni prepoznal kolesarja, če so bile med kolesarsko stezo in voznim pasom ovire, kot so parkirana vozila ali rastline.

Med vožnjo v realnem prometu je bilo število lažnih obvestil povečano zaradi prometnih znakov ali dreves ob cesti. Visoka stopnja lažnih obvestil negativno vpliva na voznikovo zaupanje v sistem. Pri sistemih za pomoč pri zavijanju, ki lahko razlikujejo med nezaščitenimi udeleženci v prometu in predmeti, kot so prometni znaki, semaforji ali drevesa, je bilo število lažnih aktiviranj bistveno nižje. To-

vrstni sistemi so MEKRA Lang, Mobileye in LUIS.

Razlike med razpoložljivimi tehnologijami so precejšnje: poleg ultrazvoka s sistemom zaslonov in kamer (KMS) obstajajo tudi sistemi, ki delujejo z uporabo radarja ali kamere. Drugi lahko z dvema »inteligentnima« kamerama prepoznajo nezaščiteni udeleženci v prometu in izračunajo preostali čas do morebitnega trčenja.

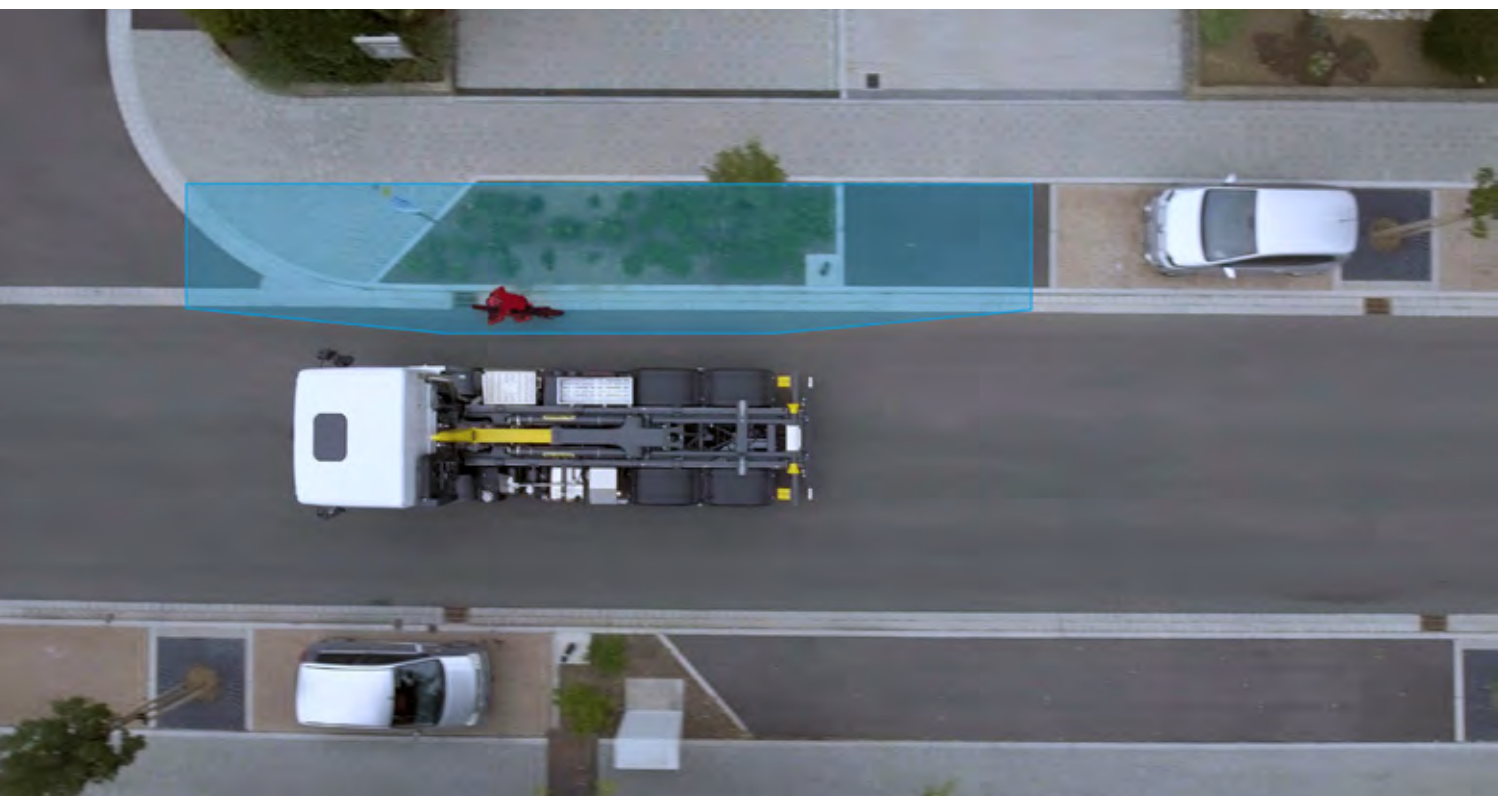
ZMAGOVALEC PREIZKUSA JE MEKRA LANG-AAS

S pomočjo radarskega senzorja, ki s frekvenčno modulacijo hkrati meri hitrost, odbojnost (odsev nazaj), kote in druge parametre več ciljnih objektov, je mogoče razlikovati med nezaščitenimi udeleženci v prometu in drugimi predmeti. Kot rezultat tega je sistem MEKRA Lang-AAS dosegel najboljše rezultate tako med preizkušnji na poligonu kot tudi v realnem prometu.

ADAC test sistemov za nadzor mrtvega kota

Proizvajalec	Zahteve BMVI		Zahteve UNECE		Število lažnih obvestil v realnem cestnem prometu
	Statične ovire	Dinamične ovire	Statične ovire	Dinamične ovire	
MEKRA Lang – AAS	✓	✓	✓	—	0 %
Mobileye – Shield+	✓	✓	—	—	6 %
LUIS Technology – Turn Detect	✓	✓	✓	✗	22 %
EDEKA / Wüllhorst Fahrzeugbau	✓	✓	✗	—	59 %

✓ Prestal — Delno prestal ✗ Ni prestal



Tudi sistem Mobileye se je dobro obnesel. Sistem za pomoč pri zavijanju prepriča z enostavnim in razumljivim signaliziranjem vozniku. Poleg tega je sistem že opravil predhodni tehnični preizkus nemškega Ministrstva za promet in digitalno infrastrukturo. Čeprav sistem ni mogel v celoti izpolniti zahtev na ravni UNECE, je bila zanj značilna nizka stopnja lažnih obvestil v realnem cestnem prometu.

Poleg zahtev nemškega Zveznega ministrstva za promet in digitalno infrastrukturo je sistem za pomoč pri zavijanju podjetja LUIS Technology obvladal tudi statične preizkuse na podlagi specifikacij UNECE. Poleg tega je bil sistem "Turn Detect" tudi prvi sistem, ki je prejel splošno dovoljenje za uporabo. Ker sistem trenutno ni sposoben zaznati nezaščitenih udeležencev v cestnem prometu, ki potujejo z enako hitrostjo kot vozilo, so bili dinamični preizkusi po kriterijih UNECE ocenjeni kot »neuspešni«.

Sistem EDEKA/Wüllhorst Fahrzeugbau, ki je med drugim vgrajen v tovornjake podjetja Edeka, je v skladu z zahtevami BMVI opravil tako statični kot dinamični test. Statičnih preizkusov v skladu z zahtevami na ravni UNECE ni bilo mogoče izpolniti, dinamične preizkuse vsaj delno. Pri vožnji v realnem prometu pa je bilo pri 59 odstotkih desnih zavijanj sproženo lažno opozorilo. To je zelo visoka stopnja lažnih opozoril, ki lahko negativno vplivajo na mnenje voznika o sistemu za pomoč pri zavijanju.

ADAC PRIPOROČILA PROIZVAJALCEM IN ZAKONODAJALCEM

- Sistemi za pomoč pri zavijanju bi morali biti del serijske opreme vozil – in to še preden bo to postalo zakonsko obvezno.



- V prihodnosti bi morali biti sistemi za pomoč pri zavijanju povezani s sistemom za zaviranje v sili.
- Stopnja napak pri prepoznavanju ranljivih udeležencev v prometu mora biti čim nižja, s čimer se poveča zaupanje v uporabo sistema.
- Poleg tega morajo sistemi za pomoč pri zavijanju imeti tudi kamere in zaslone, ki zaznajo predmet, s čimer voznik lahko vidi razlog za sprožitve.
- Sistem za nadzor prostora neposredno pred vozilom bi lahko nadzoroval drugo nevarno situacijo.
- Sistemi za pomoč pri zavijanju bi morali kljub parkiranim vozilom ali zelenju med voznim pasom in kolesarsko stezo bolje prepoznati nezaščiteni udeleženci v prometu.

NASVETI ZA UPORABNIKE

- Sistemi za pomoč pri zavijanju razbremenijo voznika, lahko ločijo

nepremične ovire od pešcev in kolesarjev.

- Sistemi s kamerami in zasloni omogočajo vozniku nadzor nad mrtvim kotom.
- Pred nakupom proučite prednosti in slabosti posamezne tehnologije, v katerih situacijah sistem reagira, kaj zazna in česa ne.

MEKRA Lang-AAS – je zastopnik proizvajalca (Preco electronics, Sensata group, Idaho, USA) sistema za nadzor mrtvega kota (PreView Side Defender II) udeležena na ADAC testu za področje Nemčije, Nizozemske, Avstrije.

Radar electronics d.o.o. - je zastopnik proizvajalca (Preco electronics, Sensata group, Idaho, USA) sistema za nadzor mrtvega kota (PreView Side Defender II) udeležena na ADAC testu za področje JV EU (Slovenija, Italija, Hrvaška, Srbija,...)

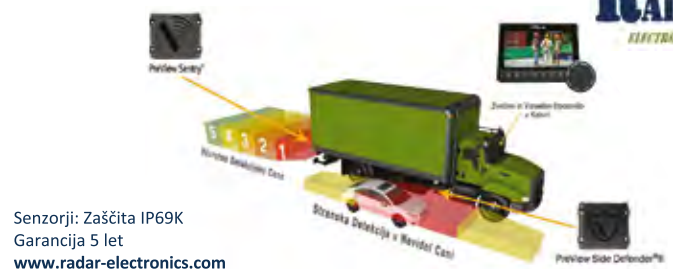
AKTIVNE VARNOSTNE REŠITVE ZA SLEPI KOT

Napredni asistenčni opozorilni sistemi zaznavanja za preprečitve trčenj zagotavljajo aktivno pomoč operaterjem vozil in težke opreme pri detekciji oseb in predmetov v vseh nevidnih conah. So v skladu s sprejeto EU uredbo, ki stopi v veljavo leta 2022, o splošni varnosti v vozilih, zaščititi potnikov in Izpostavljenih Udeležencev v Cestem Prometu, in uvaja napredne sisteme za:



- B5 – Opozorilo pred trkom s pešcem in kolesarjem
- B6 – Informacijski sistem za slepi kot
- B7 – Sistemi za zaznavanje vzvratne vožnje

Homologirani PreView Radarski Sistemi Senzor / Kamera / Monitor / Video



AMBICIOZEN CADDY PETE GENERACIJE

O zadnji, peti generaciji Volkswagnovega Caddyja smo v naši reviji že pisali. Predstavitve na našem trgu je bila sicer napovedana za konec lanskega leta, vendar so razmere okoli koronavirusa vse obrnile na glavo.

Besedilo: Volkswagen Gospodarska vozila

Caddy v programu lahkih gospodarskih vozil na našem trgu predstavlja, poleg modelov Transporter in Crafter, približno tretjino prodanih vozil znamke Volkswagen. V preteklih letih, z izjemo lanskega, ki morda ni najbolj primerljivo, je bilo na slovenskem trgu prodanih v povprečju med 900 in 1000 enot. Za letošnje leto pa pri Porsche Slovenija načrtujejo prodajo približno 700 vozil.

Peta generacija prodajne uspešnice, od katere je bilo do zdaj izdelanih že več kot tri milijone primerkov, prihaja na trg kot družinski enoprostorec, mestni dostavnik in avtodom, na našem tržišču pa kot kombi ne bo dobavljiv. Razlog za to je malo povpraševanja po tej izvedbi v preteklih letih. Vsestranski model so tokrat prvič zasnovali na prečni modularni platformi (MQB), na kateri temelji tudi Golf 8. Z najnovejšo

razvojno stopnjo platforme MQB v modelsko serijo Caddy prihajajo tudi številne nove tehnologije: inovativni asistenčni sistemi, kot sta Travel Assist in nova asistenca za zavijanje levo, prispevajo k večji varnosti in udobju; s povezanimi info-navigacijskimi sistemi in digitaliziranimi upravljalnimi sistemi postaja Caddy kot pametni telefon na kolesih; nova tehnologija twindosing pa izpuste dušikovih oksidov pri varčnih turbodizelskih motorjih pretvarja v vodo in ne-



škodljivi dušik. Novo zunanost zaznamuje karizmatična podoba, medtem ko je notranost preiščena do zadnjega kotička. Novi Caddy bo kot kombi in enoprostorec na voljo v sveže konfiguriranih izvedbah Caddy, Life, Style in Move (promocijski model ob prihodu na trg), kot mestni dostavnik pa v izvedbah Cargo in Cargo Maxi (z dolgo medosno razdaljo). Ravno prav za naslednjo dopustniško sezono bo leta 2021 v modelsko ponudbo vključen tudi na novo razviti Caddy California (avtodom kot naslednik Caddyja Beach; opcijsko med drugim prvič z minikuhinjo, panoramsko stekleno streho in novim šotorom). Volkswagen Gospodarska vozila po poleg tega tudi za peto generacijo Caddyja vzporedno s sprednjim pogonom od letošnje pomladi ponudi tudi štirikolesni pogon 4MOTION tudi za model Caddy California. Kot poslastica s pogonom 4MOTION in naslednik modela Caddy Alltrack bo na trg prišel novi, samostojni model Caddy PanAmericana – križanec med enoprostorcem in SUV-jem.

FORD CUSTOM V RAZLIČICAH TRAIL IN ACTIVE ZAPELJAL TUDI V SLOVENIJO

Ford je predstavil pustolovski različici Customa. Trail in Active prinašata privlačno obliko, dobre vozne zmogljivosti in seveda trpežnost.

Nova različica Ford Transit Custom Trail je zasnovana za uporabo v zahtevnih delovnih okoljih. Za boljši oprijem poskrbi serijsko vgrajeni novi diferencial z mehansko omejenim zdrsom (mLSD). Ekskluzivne nadgradnje zunanosti in notranosti poskrbijo, da Transit Custom Trail v zahtevnih pogojih razvaja z udobjem in zmogljivostjo, ne da bi bila praktičnost kakorkoli zmanjšana.

Novi različici Active modelov Transit Custom in Tourneo Custom dopolnjujeta življenjski slog zasebnih in poslovnih uporabnikov, ki jih navdušujejo različne dejavnosti. Karoserija je zaščiten z dodatnimi oblogami, izbira diferenciala mLSD pa zagotovi dodaten oprijem na neutrjenih, spolzkih ali mehkih podlagah. Zunanost z elementi športnih terencev doda vizualno privlačnost in poveča praktičnost, ko se poslovite od asfaltnih cest.

»Različici Active in Trail dokazujeta, kako vsestranska in zmogljiva je paleta Fordovih gospodarskih vozil,« je povedal Tomaž Oblak, direktor prodaje in marketing pri Summit motors Ljubljana.

Od poslovnih uporabnikov, ki morajo delati na odmaknjenih področjih, do dogodivščin željnih družin, ki iščejo vozilo za svoje pustolovščine – Custom je na voljo za vse sloge in vse zahteve.

»Model Custom predstavlja več kot dve tretjini prodaje gospodarskih vozil, kjer v zadnjih letih na našem trgu beležimo ustaljeno rast prodaje. Nove različice Active in Trail bodo lepo dopolnile razvejano ponudbo lahkih gospodarskih vozil. V letošnjem letu planiramo vsaj 10 odstotkov prodaje novih različic Active in Trail. Vsa osvojena mednarodna in domača priznanja pomagajo pri pridobivanju tudi novih kupcev na našem trgu. Še posebej smo veseli dolgoletnih zvestih poslovnih uporabnikov, ki znajo ceniti našo največjo konkurenčno prednost, to je



podaljšano 4-letno jamstvo, brez omejitve prevoženih kilometrov. Zanesljivost, varnost in udobnost, ki jo prinašajo novi modeli bodo zaupanje v blagovno znamko Ford, ki dosega najvišje prodajne številke lahkih gospodarskih vozil v Evropi, še povečalo,« je še dodal Oblak.

Ford bo letos predstavil tudi manjša modela Transit Connect Active in Tourneo Connect Active. Oba krasijo robato oblikovanje Active, prilagodljiva notranost in večji odmik od tal, za doplačilo pa sta lahko opremljena z diferencialom mLSD za še boljši prenos moči na podlago.

KÖGEL**NOVA OS ZA POLPRIKLOPNIKE GENERACIJE NOVUM**

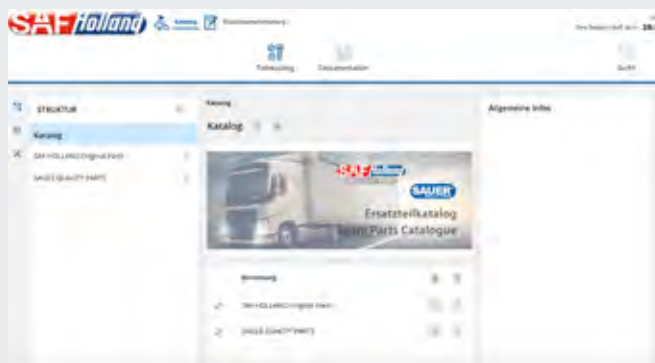
Os KTA NOVUM združuje najkakovostnejše premium komponente z inovativnim konceptom, ki tvori hrbtenico generacije NOVUM in omogoča izjemno dolgo življenjsko dobo produkta. Popolna simbioza med KTA NOVUM in prikolico generacije NOVUM je bila realizirana z razvojem nove zasnove sistema osnega načrta, da optimalno prenaša obremenitve. Asimetrično oblikovano jeklo in gumijasta puša odlično prenašata obremenitve in obenem zmanjšujeta obremenitev materialov. Zaradi uporabe teh komponent in izboljšane dizajna je prikolica izjemno močna in stabilna.

**KRONE****KRONE TRUSTED - NOVA BLAGOVNA ZNAMKA REZERVNIH DELOV**

Krone je v svojo ponudbo dodal novo blagovno znamko rezervnih delov Krone Trusted. Ta ponuja preizkušene nadomestne dele blagovne znamke po vsej Evropi, ki so lahko do 50 odstotkov cenejši od originalnega rezervnega dela. Program rezervnih delov, ki ga bo Krone nenehno širil, trenutno ponuja od ABS senzorjev do zavornih bobnov in cevi zračnega vzmetenja, do zavornih ploščic in vključuje tudi komponente za druge proizvajalce, kot so BPW, Jost, Sauer in Schmitz Cargobull. Blagovna znamka Krone Trusted tako ni na voljo samo za vozila Krone, ponuja pa 12-mesečno garancijo za vse rezervne dele.

**SAF HOLLAND****POSODOBLJENA PLATFORMA ZA SAF REZERVNE DELE**

SAF-HOLLAND revidira svoj program rezervnih delov (Parts on Demand - PoD) in združuje tudi druge svoje znamke na isto platformo za lažjo uporabo. V primeru, da servisna delavnica potrebuje rezervni del iz linije izdelkov SAF-HOLLAND, lahko uporabnik enostavno uporabi sistem Parts on Demand in aplikacijo SH CONNECT ter tako hitro in enostavno poišče in naroči rezervni del preko spleta. Prav tako lahko uporabi tudi bralnik QR-kod. Aplikacija SH CONNECT lahko skenira kodo na izdelku in odpre spletni katalog z ustreznim opisom izdelka skupaj s podrobnostmi. Če se uporabnik prijavi v sistem PoD na svojem tabličnem računalniku oz. pametnem telefonu, lahko rezervni del naroči neposredno in varno. V prihodnosti bo v spletni katalog vključena tudi popolna ponudba rezervnih delov znamke SAUER QUALITY PARTS. Poleg zavornih sistemov in zračnih vzmetenj platforma vključuje tudi rezervoarje za zrak, podvozja, maziva in jeklena platišča. Kasneje bodo dodali tudi komponente dobavitelja V.ORLANDI, ki



jo je skupina SAF-HOLLAND prevzela leta 2018. Italijansko podjetje izdeluje sestavne dele, kot so sklopke, prečni nosilci in vlečne kljuge za priklopnike in gospodarska vozila za posebne namene.

SCHMITZ CARGOBULL**TUDI PREKUCNIKI S SISTEMOM ZA NADZOR TLAKA V PNEVMATIKAH**

Ustrezen tlak v pnevmatikah igra pomembno vlogo pri zmanjšanju porabe goriva in varnosti med prevozom blaga. Za lažje spremljanje tega Schmitz

Cargobull ponuja svoj sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah (TPMS). Ustrezen tlak v pnevmatikah ima odločilno vlogo pri podaljšanju življenjske dobe pnevmatik, zmanjšanju porabe goriva in izpustu emisij ter zmanjšanju porabe goriva. Pravilna raven tlaka v pnevmatikah olajša nadzor nad pnevmatikami, znatno izboljša odzivnost vozila in poveča varnost v vožnji. Sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah že ponujajo za vse triosne S.KI prekučne prikolice v različicah S.KI 24 SL 7.2-10.5 in S.KI 24 SG 9.6 in 10.5. V okviru nove prodajne kampanje imajo stranke sedaj možnost, da prekucnike S.KI opremijo z novo platformo telematike TrailerConnect® CTU3 z WiFi, senzorji sistema za nadzor tlaka v pnevmatikah in vključeno 24-mesečno uporabo platforme. Ta kampanja je na voljo za stranke v vseh državah, kjer Schmitz Cargobull ponuja svoj sistem telematike TrailerConnect®.





SCHMITZ CARGOBULL

M.KO COOL IN PRIKLOPNIK Z.KO COOL ZA GLOBOKO ZAMRZNJEN TOVOR

Kombinacija hladilne nadgradnje M.KO COOL in hladilne priklopnice z osrednjo osjo Z.KO COOL predstavlja prehod v novo generacijo. Inženirji so se pri zasnovi osredotočili na izboljšanje izolacije, zmanjšanje mase za večjo tovorno obremenitev, varno in enostavno upravljanje za večjo ergonomijo in večji prihranek časa, kot tudi na izboljšanje učinkovitosti pretovarjanja. Priklopnika ob manevru pretovarjanja ni več treba predhodno odklopiti, temveč lahko celotno kompozicijo pripeljete do rampe. To omogoča, da lahko nakladate in razkladate M.KO z viličarjem neposredno preko Z.KO in s tem prihranite čas in prostor. Za večtemperaturni transport skrbi nova premična zavesa, s katero je mogoče prostor razdeliti na 1/3 in 2/3. Ta funkcija omogoča, da se zamrznjeni in sveži izdelki naložijo in prevažajo v istem predelu. Izolacijske lastnosti so izboljšali z debelejšimi stenami in to ob nespremenjenih notranjih dimenzijah. M.KO COOL izpolnjuje tudi zahteve certifikata ATP/FRC za prevoz pokvarljivih živil. M.KO COOL zaradi optimizirane zasnove tehta 60 kg manj, kar omogoča večjo obremenitev. Prikolica je ob enem opremljena tudi z novo zasnovano odbijača za zaščito priklopnika med nakladanjem in razkladanjem preko rampe.

BTC Logistični center

Vaš partner pri zagotavljanju odličnosti logističnih storitev na področju izdelkov vsakdanje rabe (FMCG).



www.btc.si/logisticni-center

THERMO KING

POVEZLJIVOST UT-SERIJE HLADILNE ENOTE

Enote serije Thermo King UT-Series lahko sedaj povežete s komunikacijsko napravo TK BlueBox. TK BlueBox komunikacijska naprava in Bluetooth povezljivost zagotavljata popolni 24/7 vpogled v delovanje enote, stanje obremenitve, daljinsko spremljanje in proaktivni nadzor v realnem času. Bluetooth povezava uporabnikom v območju dosega omogoča oddaljeno upravljanje nastavitvev odmrzovanja, nastavitvev časa odhoda in drugih dodatnih nastavitvev načina delovanja. Do enote je mogoče dostopati in jo upravljati tudi na daljavo preko internetne povezave v okviru ponudbe Thermo King TracKing™. Do telematskega sistema TK BlueBox lahko dostopate na daljavo preko brezplačne aplikacije TK Reefer na pametnem telefonu ali napravi, ki omogoča Bluetooth povezavo.





LOGIST LETA 2019 JE VIKTOR KASTELIC

Slovensko logistično združenje je podelilo že petnajsti naslov Logist leta. Častno priznanje je za leto 2019 je prejel Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner, d. o. o.

Prestižni naslov je podelilo Slovensko logistično združenje, tokrat že petnajstič zapored. Gre za pomembno priznanje za dosežke v logistiki v letu 2019, ko je cargo-partner na Brniku odprl enega izmed največjih logističnih kompleksov v Skupini. Priznanje Logist leta izpostavlja in nagrajuje posameznika in/ali podjetje, ki je v preteklem letu najuspešneje reševalo logistične izzive, uvajalo inovacije ter podpiralo napredek logistične panoge. Strokovni odbor za izbor Logist leta, ki ga sestavlja pet strokovnjakov za transport in logistiko, izmed vseh prispelih prijav izbere zmagovalca, ki izkaže nadpovprečno uspešnost v naslednjih kategorijah: organizacijska odličnost logistike, tehnološka odličnost logistike, informacijska odličnost logistike, ekonomska odličnost logistike, razvojna odličnost logistike in okoljska odlič-

nost logistike. Tekmovanje za leto 2019 se je zaključilo 22. decembra 2020, ko so razglasili že petnajstega zmagovalca. Predsednik odbora za podelitev naziva Logist leta dr. Igor Jakomin je ob podelitvi

SLZ

Slovensko logistično združenje (SLZ) je neprofitno združenje, ki povezuje več kot 200 menedžerjev, strokovnjakov, podjetnikov in drugih s področja transporta, prometa in poslovne logistike. V okviru svojih aktivnosti podeljuje nagrade, kot so Logist leta, priznanje za življenjsko delo na področju logistike in nagrado za najboljši razvojno-raziskovalni in podjetniško-aplikativni projekt s področja logistike oz. oskrbovalnih verig.

dejal: »V okviru Slovenskega logističnega združenja vsako leto podelimo častni naslov Logist leta najuspešnejšemu posamezniku, ki je v preteklem letu s svojim delom in inovativnim pristopom dosegel izjemne dosežke na področju logistike in oskrbovalnih verig. Laskavi naslov si je, med vsemi kandidati, za leto 2019 prislužil Viktor Kastelic iz podjetja cargo-partner.«

Predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula: »Nagrada Logist leta je izjemnega pomena. V prvi vrsti nagrajuje dosedanje trdo delo nagrajenca in tima, ki ga vodi, za prikazane rezultate na področju logistike, a ga zavezuje, da svoje delo nadaljuje še naprej. Hkrati pa deluje kot zgled drugim, ki si želijo biti še boljši.«

Kot skupina cargo-partner, z več tridesetletnimi izkušnjami, snujejo storitve po meri za



V podjetju se zavedajo, da je področje logistike in oskrbovalnih verig pomembno za uspeh in da ta zahteva sposobnost hitrega prilaganja in vpeljevanja sodobnih tehnologij in poslovnih modelov, ki omogočajo transparentnost skozi celotno oskrbovalno verigo. Pri tem pa so zavezani tudi okoljski odličnosti z zmanjševanjem škodljivih izpustov z optimiziranjem prevozov in z ozaveščanjem vseh vpletenih v verigi k ohranjanju okolja. Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner v Sloveniji, je bil nad priznanjem navdušen, hkrati pa zasluge deli s celotno ekipo podjetja cargo-partner: »Vsekakor je

sebnem letu, ki se je pravkar končalo. Prave razmere povezane s Covid-19 so dokazale, kako pomembna je naša, logistična panoga, da ves svet ni obstal. Logistika v Sloveniji je na precej visoki ravni in prepričan sem, da se bo celotna panoga pri nas spreminjala in razvijala še hitreje. cargo-partner v Sloveniji še naprej raste, hkrati smo lansirali novo storitev urgentne točke, s katero zagotavljamo še hitrejše rešitve za nujne pošiljke. V zadnjem letu smo s čarterskimi leti in drugimi prilagojenimi rešitvami rešili številne izzive strank ter omogočili nemogoče.«

Viktor Kastelic se je podjetju cargo-partner pridružil takoj po diplomi na univerzi leta 2000 kot sodelavec na oddelku za letalske prevoze. Kasneje je napredoval do različnih vodstvenih pozicij ter leta 2012 nastopil mesto direktorja podružnice v Sloveniji, ki ga opravlja še danes. Pomemben dosežek je bila izgradnja in odprtje Logističnega centra Ljubljana leta 2019, ki je eden izmed največjih logističnih kompleksov v skupini cargo-partner. Podjetje cargo-partner je bilo v Sloveniji ustanovljeno leta 1996 in ima danes več kot 100 zaposlenih. Je del mednarodne logistične skupine cargo-partner, ki obsega več kot 130 pisarn in več kot 40 podružnic po svetu ter ponuja celostne informacijsko-logistične storitve. Podjetje ima širok portfelj storitev letalskih, ladijskih, železniških in kopenskih prevozov ter skladiščne logistike in več kot 30-letne izkušnje na področju informacijske tehnologije in optimizacije celotne oskrbovalne verige.



ta nagrada v prvi vrsti priznanje celotnemu našemu timu, ki opravlja fantastično delo, ne nazadnje se rezultati kažejo tudi v tem po-

Cargo-partner

Cargo-partner, d.o.o. je ponudnik celovitih logističnih rešitev z obsežnim portfeljem storitev letalskih, ladijskih, kopenskih prevozov in skladiščnega poslovanja. Posebno strokovno znanje in kompetence posveča področju informacijske tehnologije in optimizacije oskrbovalnih verig.

Širok nabor panog, da bi svojim strankam po vsem svetu pridobili konkurenčne prednosti. Uvajajo nenehne izboljšave, ki temeljijo na zavezi strankam, strasti do inovacij in trdnem prepričanju o ekonomski, ekološki in družbeni trajnosti. Celotno poslovanje je integrirano z vrhunskim informacijskim sistemom, podprejeno z državnimi in mednarodnimi certifikati ter članstvi v globalnih mrežah.



Viktor Kastelic,
direktor podjetja cargo-partner, d.o.o.



KAMAZ OSTAJA NEPREMAGLJIV

43. izvedba relija Dakar, ki je potekala med 3. in 15. januarjem, se je kot pretekla odvijala v Savdski Arabiji. Kamaz je znova pokazal, da nima konkurence, saj je že osemnajstič zmagal med konstruktorji ter med posamezniki zasedel prva tri mesta. 11 km dolg prolog je posadkam omogočil, da so hitro občutile duha Dakarja, obenem pa je štel za razporeditev na prvi resni etapi. Najhitrejši čas je dosegel Viazovich (MAZ) pred Shibalovom, Karginovom in Sotnikom (vsi Kamaz).

Besedilo: Boštjan Saje fotografije: Kamaz, MKR Adventure, Iveco in Dakar

Prvo etapo je najbolje začel Shibalov, ki je že na prvi kontrolni točki prevzel vodstvo in ga obdržal vse do tretje kontrolne točke. Nekoliko kasneje je zaradi ostre podlage predrl pnevmatiko, za zamenjavo pa je porabil 10 minut in na koncu dosegel tretje mesto. Tudi Mardeev je vozil odlično, a je imel v drugi polovici etape težave z navigacijo in jo zaključil na desetem mestu. Tako je Sotnikov dobil prvo etapo. Drugi je bil Loprais, četrti Viazovich in peti Macik (IVECO). Renaultovi dirkači so dosegli 8., 13. in 15. mesto (Brink, Huzink, Baar). Druga etapa je že postregla s prvimi sipinami in odstopi. Tudi to je dobil Sotnikov pred Mardeevom (oba Kamaz). Shibalov pa je že na začetku izgubil 15 minut, ker je obtičal v sipinah, a ga je uspel rešiti Soltys, ki je bil na koncu etape peti, Shibalov pa šesti. Huzink je zaradi težav s tovornjakom začasno zapustil Dakar, saj mu je odpovedal motor. Pascal Den Baar je končal

kot trinajsti, v ciljno ravnino pa je pripeljal s počenim vetrobranskim steklom, potem ko je z veliko hitrostjo zadel vejo drevesa.

Na tretji etapi bi lahko startal tudi Huzink, a se je izkazalo, da popravilo električne enote le ni tako preprosto, kot se je zdelo na prvi pogled. Že po 17 km poti je trasa peljala v kanjon z veliko peska in ostro podlago. Sotnikov in Viazovich sta se izmenjevala v vodstvu, nato se jima je pridružil še Shibalov. Smolo je imel Huevel, saj se je njegova Scania na eni izmed sipin prevrnila na streho. To etapo je dobil Viazovich pred Sotnikom in Shibalovom, Macik je bil znova četrti, Karginov pa peti.

ČETIRTO IN PETO ETAPO JE DOBIL SOTNIKOV

Najdaljša maratonska etapa z 813 km je postregla s kanjoni, rečnimi strugami in velikimi sipinami. Na prvi kontrolni točki je Karginov (KAMAZ) dosegel najboljši čas, sle-

dili so mu Viazovich, Vishneuski (oba MAZ). Vendar je imel Viazovich veliko smole, ko je po okoli 100 prevoženih kilometrih zaradi tehničnih težav z vozilom in popravila izgubil skoraj dve uri. Karginov je še povečeval svojo prednost in po 125 kilometrih je imel že več kot minuto prednosti, nato pa je posadka naredila usodno napako – zaradi napačnih odčitkov podatkov na navigaciji so izgubili prvo mesto. Zmagal je Sotnikov, drugi je bil Karginov, tretji Vishneuski, Macik znova četrti. Na začetku pete etape so Karginovu določili dvominutno kazen zaradi prehitre vožnje v coni, kjer je hitrost omejena na 30 km/h. Tudi Mardeev je prejel enominutno za drugo in enominutno kazen za četrto etapo. Na startu je bil tudi Viazovich, ki mu je po osmih urah le uspelo popraviti tovornjak. A se je nato po 155 kilometrih moral znova ustaviti zaradi tehničnih težav z vozilom. Macik (IVECO) je po več kot 200 kilometrih etape

vodil, a je v zadnji tretjini etape moral zaradi težav s tovornjakom narediti prisilni postanek, s tem pa je izgubil tudi nekaj mest in se na koncu uvrstil na deveto mesto. Tudi to etapo je dobil Sotnikov, pred Vishneuskim in Shibalovom. V dirko se je vrnil Huzink (vozi Dakar Experience).

MARDEEV PRVIČ PO LETU 2018 DOBIL ETAPO

Karginov je že na začetku etape izgubil približno 10 minut, a je nato le ujel ritem in odločilno napadel v zadnji tretjini etape in skozi ciljno ravnino pripeljal z najboljšim časom. Na žalost pa se mu je prva zmaga na Dakaru 2021 izmuznila iz rok, saj so ga zaradi zgrešitve navigacijske točke kaznovali z 20-minutno kaznijo, tako da je na koncu zasedel šesto mesto. Viazovich je poskušal popraviti menjalnik, toda ker mu to ni uspelo, je moral odstopiti. Pesek in sipine so znova krojile razplet etape. Na prvo kontrolno točko je najhitreje prišel Vishneuski pred Sotnikom, na naslednji kontrolni točki pa je bil Sotnikov že pred Vishneuskim, Mardeev in Shibalov pa sta bila tik za njima. Na koncu je Mardeev zmagal prvič po letu 2018, drugi je bil Sotnikov, tretji Shibalov, četri Vishneuski. Macik je bil sedmi, osmo, deveto in deseto mesto so dosegli Renaultovi dirkači (Brink, Baar in Huzink). Sledil je dan počitka, mehaniki pa so ga izkoristili za popravilo dirkalnikov.

DRUGI HAT-TRICK KAMAZA

Prvi so se na pot podali Kamazovi vozniki Mardeev, Sotnikov in Shibalov. Karginov je hitro za seboj pustil Vishneuskega in Loprais ter varoval moštvene kolege. Etapa je ponudila raznolike peščene sipine. Po močnem jutranjem dežju je dodatne težave povzročal razmočen pesek, s tem se je povečala tudi poraba. Vozniki so vozili s hitrostmi tudi do 140 km/h, a ko so prišli v rečne struge in na grob teren je hitrost hitro padla. Druga večja nevarnost pa je bil 60 km dolg odsek v drugi tretjini etape, saj je na posameznih odsekih in sipinah obstajala nevarnost, da bi se vozila prevrnili na bok. Na vseh kontrolnih točkah so se menjavali Mardeev, Sotnikov in Shibalov. Zmagal je Sotnikov pred Mardeevom in Shibalovom. Za četrto mesto je potekal pravi boj med Karginovom in Vishneuskim. Po 330 kilometrih je beloruska posadka zaostajala za približno 6 minut, a je moral Karginov 30 kilometrov pred ciljem ustaviti in menjati kolo, zato ga je Vishneuski prehitel in končal na

četrtem mestu, peti pa je bil Karginov. Macik je končal na desetem mestu. Med top 10 se je uvrstil tudi Brink z Renaultom. Huznik pa se je od dirke dokončno poslovil zaradi težav s tlakom motornega olja.

DVDNEVNI MARATON OSME IN DEVETE ETAPE

Osma etapa je postregla s posebnim 375-kilometrskim odsekom, ki je bil vključen v 709 kilometrov dolgo etapo. Ta je med drugim zajemal struge, kanjone in skale. Vishneuski je prevzel vodstvo in ga zadržal vse do 310. kilometra, ko se je moral ustaviti, ob tem pa je izgubil približno šest minut. To okvaro so izkoristile tudi Kamazove posadke. Shibalov je znova zmagal, Karginov in Sotnikov pa sta skozi ciljno črto zapeljala

Arabije do planote, ki je karavano dvignila na 2.250 metrov nad morjem. Tudi to etapo je najhitreje odpeljal Macik in zmagal še drugič zapored. Drugi je bil Sotnikov, tretji pa Mardeev.

ENAJSTO ETAPO DOBIL SHIBALOV, DVANAJSTO ETAPO PA MACIK

Enajsta etapa je bila dolga 511 kilometrov, a so jo organizatorji skrajšali za 47 kilometrov. Dvoboj med Macikom in Lopraisom za četrto mesto v skupni razvrstitvi se je končal v korist prvega. Macik je zaradi menjave kolesa izgubil nekaj minut, Loprais pa več kot 20 minut zaradi tehničnih težav. Kamazovi vozniki so vozili svojo dirko, saj jim do živega niso prišle niti rečne struge, zavite



za njim. Četrti je bil Vishneuski, Macik osmi in Mardeev sedmi. Na deseto mesto se je uvrstil Brink z Renaultom. Deveta etapa Neom-Neom je bila dolga 465 kilometrov, s kratkimi in nevarnimi odseki ob Rdečem morju. Po 11 kilometrih so se začele prave težave, ki so kot podlago vključevale 61 % gramoz, 30 % peska, preostalih 9 % pa so bile skale in asfalt. Nato so se moštva s 600 metrov nadmorske višine dvignila na 1.200 metrov nad morjem. Na ozkih in zavitih cestah, ki so bile posute z ostrim kamenjem, je etapo vrhunsko odpeljal Macik in zmagal pred Mardeevim in Sotnikovom.

MACIK DOBIL TUDI DESETO ETAPO

Deseta etapa je bila dolga 342 kilometrov. Peljala je po severozahodni regiji Savdske

poti, pesek v sipinah in ostri kamni na skritih strmih pobočjih. Na začetku je Karginov počakal moštvenega kolega Shibalova in ga spustil pred seboj. Karginov je imel veliko težav, saj mu je kamen poškodoval ohišje menjalnika, tako da mu je začelo puščati gorivo, a je na koncu kljub poškodbi končal na četrtem mestu. Kasneje so mu dodelili kazen dveh minut, tako da je padel na šesto mesto. Zmagal je Shibalov, drugi je bil Mardeev, tretji pa Vishneuski, ki se je soočil tudi s preluknjano pnevmatiko. Sotnikov je bil na koncu četrti, peti pa Macik. Dvanajsto etapo v dolžini 447 kilometrov, od tega je bilo 200 kilometrov posebne etape, je dobil Macik pred Sotnikom in Shibalovom. V skupni razvrstitvi pa je zmagal Sotnikov pred Shibalovom in Mardeevom. Iveco je bil z Macikom četrti.

LUKU BOMO POMAGALI HIŠICO ZGRADITI

Sin in njegova boljša polovica sta začela graditi hišo. Pri gradbinčevem tovarnjaku sta počila dva lista prednje vzmeti, z delom pa se je mudilo. Poklical sem soimenjaka Emila in se z njim dogovoril, da mi bo posodil svojega več kot 30-letnega prekucnika TAM 130 T 11. Ko so v Mariboru začeli program B je bilo dovolj, če je motor zagotavljal 10 KM za vsako tono skupne mase solo vozila.

Besedilo: Emil Šterbenk, fotografije: E. Šterbenk, B. Kolšek, TAM

TAM 130 je ponujal več – 11,5 KM na tono. Namenili so mu sodobno trambus kabino in s tem znižali lastno maso ter skrajšali vozilo. Nihče mi ni hotel voziti materiala Emil Pocajt je upokojeni pek in nikoli ni bil prevoznik. Ko pa se je odločil na parceli zgraditi velik podporni zid, mu v tisti gozd nihče ni hotel voziti materiala, saj so prevozniki ugotovili, da tovarnjake preveč obremenjujejo. Zato je kupil svojega in z njim postoril vse, kar je bilo treba. Pravi, da ga bo letos še rabil, potem pa bo verjetno šel na boben.

REVOLUCIJA PRI TAM-U

Ko so leta 1981 pri TAM-u predstavili program B, so ga je v zvezde kovali tako snovalci kot novinarji in uporabniki. Leta 1981 je v 24. številki Avtomagazina Iztok Remec med drugim napi-





1

1. TAM 130 T 11, letnik 1989 ima medosno razdaljo 3.200 mm in ne 2.900, kakršno so v osnovi za prekucnike namenili v tovarni.
2. Armaturna plošča je bila v primerjavi s prejšnjo generacijo TAM-ov zelo sodobna – podobna kot pri vozilih večine proizvajalcev v zgodnjih osemdesetih letih.
3. V strm klanec pri polno naloženem tovornjaku motorni vrtljaji hitro padejo, zato velikokrat »poje« prva prestava – TAM tovor pripelje na cilj počasi, a zanesljivo.
4. Ker je daljši tudi zaboj, je treba pri nalaganju paziti, da strojnik vanj ne nasuje preveč peska.

sal: »S tekočih trakov tovarne TAM bodo še to leto začeli prihajati novi, sodobnejši tovornjaki z uradno oznako TAM 130 T 10 B. Konstruktorji so naredili prvo domačo prekucno kabino. V kabini, ki je lepo in sodobno oblikovana ter jo odlikujeta udobnost in dobra zvočna izolacija, je prostor za voznika in dva spremljevalca. Tudi



3



4

armaturna plošča je na novo oblikovana in bolj pregledna kot pri starih modelih. Proizvodnja v letu 1981 ni stekla. Nekaj predserijskih vozil so izdelali leta 1982. Uradni podatki pričajo, da je serija stekla leta 1983, ko so proizvedli 262 vozil, od tega 21 prekucnikov.

PRAKTIČNO NEMOGOČA PRIMERJAVA S SODOBNIMI TOVORNJAKI

Bralci opazite, da me pri starodobnikih kdaj odnese in se od nostalgije čisto stopim. S temle TAM-om sem se družil tri dni zapored in opomnil me je, kako so tovornjaki v tem času napredovali. Ob predstavitvi generacije B so izpostavljali višjo stopnjo udobja in nižjo raven hrupa, a poglejmo realno. Stopnice za vstop v kabino so precej dobro »speljane«, a vozniku nudi oprijem le kratek ročaj na levi strani. Na desni ga ni –

torej se mora z desno roko prijeti za »podboj« vrat ali za volan. Ker sem precej okoren, so me vsi opozarjali, naj se dobro primem, da ne bom padel. Pod zadnjo platjo je mehansko vzmeteni sedež, ki predvideva težo voznika do 130 kg. Seveda sem bil zanj pretežak in na vsaki grbini je vzmeteni del grobo udaril v nosilnega. Nastavljivi volan – kaj je to? Na sprednji strani kabine sta samo tečaja, nekaj malega vzmetenja je samo na zadnjem vpetju kabine. Zvočna izolacija je pri novih vozilih vseeno dosti boljša. Menjalnik je sinhroniziran in (nov je bil) neproblematičen za pretikanje. Zaradi večjih mas posameznih sestavnih delov deluje bolj počasi. Zelo mu »prij« počasno prestavljanje, še bolj pa, če ročico v »leru« ustavimo za kakšno sekundo. No, »naš« TAM je imel sinhron četrte prestave zelo načet. Iz tretje v četrto je pri nižjih hitrostih šel z rahlim »klikom«. Če pa sem



dvakrat stisnil pedala sklopke ali dlje počakal v nevtralnem položaju, je šlo popolnoma neslišno. Torej, se iz pete v četrto ne da prestaviti brez odmerka vmesnega plina. V prvi in v vzvratni prestavi je sklopka tresla, zato jo je bilo treba kar najhitreje spustiti.

ŠIBKO »SRCE«

Motor z malo manj kot 100 kW (128 KM) je za današnja merila skoraj nedonošenček in menjalnik ima samo pet prestav. Vsaj med četrto in peto bi bilo lepo, če bi bila še ena. Voznik pri naloženem tovornjaku nima prav nobene rezerve. Mora biti pazljiv in v klanec navzdol pretakniti ravno pravi čas. Novi tovornjaki imajo pri

Klanec sem torej premagoval s polovico plina v prvi prestavi. Ampak to traja in traja. Po nekaj vožnjah sem poskusil srečo v drugi. In sem zvozil. Enkrat, dvakrat. Potem pa sem hotel prestaviti malo prehitro in ročica menjalnika se ni »pustila« premakniti v drugo. Izgubil sem zalet in motor je nekaj metrov pred vrhom omagal. Ker nisem hotel »kurtiti« sklopke, sem se spustil do vznožja, prestavil v prvo in lepo počasi prevozil strmino – tako tudi pri vseh naslednjih vožnjah. Še nekaj je treba vedeti. TAM-ov motor je zračno hlajen in če se počasi vrti, je slabše tudi hlajenje. Tudi to stari vozniki vedno podarjali: »Dojcov motor mora vedno peti, če se v naloženem tovornjaku prepočasi vrti (sploh

takšni nosilnosti vsaj 100 »konj« več, tako da motor brez težav izniči vozniške napake. Tu je vedno treba biti popolnoma pri stvari. Zelo prav mi je prišel nasvet starega voznika Romija, ki je vedno ponavljal: »Kadar pelješ v strm klanec, moraš že na ravnem šaltati v tisto brzino, v kateri ga tovornjak lahko preмага, sicer boš hitro skuril kuplungo.«

poleti), hitro zariba«.

Če boste naloženega TAM-a poskusili voziti z nizkimi vrtljaji, tako kot novejši tovornjake, boste slej kot prej uničili motor. Pozabite na varčevanje z gorivom in pustite, da motor vedno poje. Ampak na kakšnih zahtevnih gradbiščih boste prišli tudi do 40-litrške porabe.

VSEENO GA IMAM RAD

Če program B primerjamo s prejšnjimi generacijami TAM-ov z motorjem pred kabino, je bil napredek resnično velik in razvojniki so bili upravičeno ponosni. Posebej drag mi je tudi zato, ker sem si s takšnim tovornjakom »poboril« vozniško dovoljenje kategorij C in E. Ampak, ko potegnem črto, me je TAM 130 T 11 v treh dneh tako zlomil, da sem rabil tri dni, da sem spet vzravnano hodil in da so me mišice in kosti nehale boleti. Ampak vseeno sem užival vsak trenutek za volanom tega starčka in bom z njim še z veseljem kdaj priskočil sinu na pomoč. Bom pač potem malo počival. Upam, da Emil TAM-a ne bo (pre)hitro prodal.

LITERATURA IN VIRI

Remec, I: Tovornjak v novi »obleki« Avtomagazin 24/1981. Ljubljana.

TAM 130 T 11BK – Three-Way Tipper. Promocijski letak. Maribor, 1987.

Letopisi Udruženja proizvođača drumskih motornih vozila Jugoslavije 1983–1990 (pripravil M. Milutinović).

1. Do posodobitve leta 1990, ko so kabine preoblikovali (kvadratne luči) in jim namenili dosti udobnejše vzmetenje, so izdelali blizu 10.000 TAM-ov 130 T 11.
2. Ob prekucnjeni kabini (kar zlahka stori ena oseba) je pregovorno trpežen in za vzdrževanje nezahteven motor odlično dostopen.



TAM 130 T 11 prekucnik prve serije

(tovarniški podatki za letnik 1987)

MOTOR	
Dizelski, 4 valjni, vrstni, zračno hlajeni	
Gibna prostornina (cm ³)	6.381
Moč (kW/KM) pri vrt./min.	94/128 pri 2.500
PRENOS MOČI	
Petstopenjski sinhronizirani menjalnik, enokolutna suha sklopka, kardana, pogon na zadnji kolesi	
PODVOZJE IN ZAVORE	
Šasija na togih premah z vzdolžnimi listnatimi vzmetmi, zavore bobnaste na vseh kolesih, dvokrožne zračno hidravlične, motorna zavora, ročna zavora zračna na zadnji kolesi, hidravlični volan.	
MERE IN MASE	
Dolžina × širina × višina (mm)	5.580 × 2.420 × 2.495
Medosna razdalja (mm)*	2.900
Notranje mere tovornega prostora: d.×š.×v. (mm)*	3.600 × 2.300 × 430
Premer obračalnega kroga med robniki (m):	11,9
Masa praznega vozila* (kg)	4.845
Največja dovoljena masa* (kg)	11.200
Pnevmatike (palci)	8.25 – 20 ali 9 – 20
Poraba goriva (l/100 km)	Okoli 20
Najvišja hitrost (km/h)	92

*Tovornjak, ki smo ga vozili, je imel medosno razdaljo 3.200 mm in 4.080 mm dolg zaboj.

Transport, logistika in mobilnost 2020 in 2021

Ko smo lani januarja pisali o transportu in logistiki v letu 2020, nismo niti slutili, kaj se bo dogajalo. Koronavirus SARS-CoV-2 in bolezen Covid-19 sta vse spremenila (v svetu, EU in pri nas), predvidel pa ju ni nihče na svetu. Vsi smo optimistično gledali in načrtovali 2–3 % rast. Očitni pa so bili znaki pešanja gospodarstva in to se je že čutilo. Tudi sedaj ne moremo dokončno postreči s podatki za leto 2020, vendar so spremembe drastične. Kako bo v letu 2021, pa je tudi nemogoče predvidevati. Vsi računajo na boljše leto, kot je bilo 2020, vendar dokler ne bo jasno, da je virus premagan oz. pod kontrolo, ne bo jasnega odgovora. Urad RS za makroekonomske analize in razvoj (Umar) je padec obsega bruto domačega proizvoda (BDP) v letu 2020 predvidel za 7,6 odstotka. Leta 2021 naj bi sledila 4,5-odstotna rast.

Če pogledamo, kaj se je zgodilo v naši panogi leta 2020, ugotovimo, da se je spremenila kvantitativno in kvalitativno. Spremembe bodo trajnejše. Procesi dela bodo sedaj podvrženi skrbi za preprečevanje okužb udeležencev. Pravilo – roke, obraz, razdalja – morajo biti vgrajeni povsod in dosledno spoštovani. To se je pokazalo za učinkovito, saj v naši panogi ni bilo ugotovljenih večjih

žarišč okužbe. Pomeni, da so ukrepi učinkovali in tako mora ostati še naprej.

Poslovno in količinsko gledano je najbolj prizadet letalski potniški promet, ki je realiziral le pribl. petino prometa predhodnega leta. Javni potniški promet se je praktično prepolovil. Četrtno leta sploh ni deloval. Še bolj pa je prizadet sektor prostih avtobusnih in drugih prevozov, ki v preteklem letu skorajda ni deloval, razen nekaj poletnih mesecev. Pomorskega potniškega prometa ni bilo. V tovornem prometu, ki je vseskozi deloval, se je cestni, železniški in letalski zmanjšal za približno desetino. O dejanskih številkah bo možno poročati čez nekaj mesecev.

Luka Koper pa je že objavila podatke o ladijskem pretovoru v letu 2020, ki je znašal 19,5 mio ton in je bil za 14 % nižji kot leta 2019. Najbolj stabilni so bili kontejnerji – promet je bil 945 tisoč TEU (-1,5 %), tekoči tovari – 3,3 mio ton (-23 %), avtomobili 617 tisoč (-12,5 %), generalni tovari 946 tisoč ton (-26 %), sipki in razsuti tovari 4,99 mio ton (-25 %). Za leto 2021 načrtujejo 5 % povečanje prometa glede na 2020 (Luški glasnik 2021/01).

Glavni trendi v transportu in logistiki so sedaj: velika skrb za ukrepe preprečevanja okužb,



Kontejnerji so bili najbolj množičen mednarodni tovar v času koronakrize (Foto: Orbanic)

digitalizacija in brezkontaktno poslovanje, velik porast internetne prodaje in pakete logistike, veliki porast dela od doma, šole od doma, sestankov in drugih dogodkov od doma. Na pot gredo ljudje samo zaradi dela, zdravja in drugih nujnih potreb. Mobilnost se je zelo zmanjšala. Stroški zaradi brexita bodo višji, omejitve na mejah ostanejo, zapiranje gospodarstva in zastoji v oskrbi nas bodo spremljali tudi v 2021, cene ladijskih prevozov se ne bodo spreminjale, cene letalskih prevozov tovora pa bodo visoke, dokler se ne okrepi letalski potniški promet.

Logistika cepiv Covid-19

Kot prvo cepivo proti Covid-19 je Evropska unija odobrila cepivo podjetij Pfizer in BioNTech. Prve količine so bile 26. decembra razdeljene sorazmerno vsem državam EU, transport pa je v celoti prevzelo belgijsko logistično podjetje H.Essers. Cepivo se distribuira pod strogimi transportnimi parametri (temperatura mora biti minus 70 do minus 80 stopinj Celzija), ki so na vseh vozilih ves čas nadzorovani s sedeža podjetja. Za izpolnjevanje potrebnih pogojev transporta so poskrbeli s posebnim pakiranjem s suhim ledom, za kar so poskrbeli pri Pfizerju. Podjetje ima v lasti približno 1.500 vlačilcev in več kot 3.000 prikolic, od katerih jih je 600 posebej opremljenih za temperaturno nadzorovan prevoz zdravil. H.Essers razpolaga tudi z več kot milijon kvadratnimi metri skladiščnih površin in v 19 evropskih državah zaposluje več kot 6.600 ljudi.

Prva pošiljka cepiva proti Covidu-19 je 26. decembra 2020 ob 3.46 prečkala mejni prehod Karavanke in ob 4.42 v spremstvu policije prispela v Ljubljano. Cepivo so ustrezno shranili na temperaturi minus 80 stopinj Celzija v lekarni Univerzitetnega kliničnega centra (UKC) Ljubljana. Cepivo je bilo iz Pfizerjeve tovarne v belgijskem



Puursu odpravljeno v četrtek, 24. decembra 2020. Slovenija je prejela 9750 doz. Cepljenje se je začelo 27. decembra.

Paleta s cepivom proti Covid-19 (Foto: DELO)

Luka Hamburg odpira svojo platformo v Trstu

Nemški HHLA (Hamburger Hafen und Logistik – Pristanišče Hamburg) je kupilo terminal – logistično platformo v Trstu, ki bo pod imenom HHLA PLT Italy delovala od februarja dalje. Skupaj z italijanskimi partnerji in zaposlenimi bo HHLA PLT Italy postala pomembno južno vozlišče v pristaniškem in intermodalnem omrežju. Nahaja se v prosti coni Trsta in ima skupno površino 27 hektarjev. Na severnem delu se v glavnem vodi promet s splošnim tovorom in zagotavljajo logistične storitve. Na južnem območju je novo srce terminala v gradnji: v prihodnosti bo kontejnerski in ro-ro promet urejen na novo zgrajenem globokomorskem območju. Vzpostavljene so potrebne sistemske, tehnične in kadrovske strukture in pogoji. Za ro-ro promet je na voljo klančina s širino 35 metrov, primerna za upravljanje ro-ro ladij nove generacije, ki se uporabljajo v Sredozemlju. Kontejnerske manipulacije se bodo izvajale z mobilnimi priklopnimi žerjavi na morski strani in z zlagalniki, ki se uporabljajo za ravnanje s kontejnerji na kopnem. Prvo premično pristaniško dvigalo je že nameščeno. Še en enak žerjav bo dobavljen v prvem četrletju leta 2021. Poleg obstoječe opreme so naročeni tudi štirje ekološko učinkoviti regalni vilicarji, ki naj bi bili dostavljeni tudi v prvem četrletju.



Pogled na tržaško pristanišče s Črnega Kala (Foto: Orbanic)

REVIJA ZA GRADBENIŠTVO, ARHITEKTURO IN MATERIALE



Letna naročnina (10 številk)
znaša 45 €, za nove naročnike
s popustom 36 €.

AKCIJA
**20 %
POPUST**

ZA NOVE NAROČNIKE
V MESECU FEBRUARJU

www.gradbenik.net



CENE GORIV V EVROPI 27. 1. 2021			
DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98	DIESEL
Albanija	145,000 ALL (1,17 EUR)		140,000 ALL (1,13 EUR)
Andora	1,024 EUR	1,107 EUR	0,892 EUR
Avstrija	1,072 EUR	1,262 EUR	1,043 EUR
Belgija	1,350 EUR	1,415 EUR	1,393 EUR
Belorusija	1,800 BYN (0,56 EUR)	1,940 BYN (0,60 EUR)	1,800 BYN (0,56 EUR)
BIH	1,850 BAM (0,95 EUR)	1,990 BAM (1,02 EUR)	1,840 BAM (0,94 EUR)
Bolgarija	1,830 BGN (0,94 EUR)	2,240 BGN (1,15 EUR)	1,840 BGN (0,94 EUR)
Češka	30,090 CZK (1,15 EUR)	26,950 CZK (1,03 EUR)	13,070 CZK (0,50 EUR)
Črna gora	1,130 EUR	1,160 EUR	1,020 EUR
Danska	10,390 DKK (1,40 EUR)	11,380 DKK (1,53 EUR)	8,890 DKK (1,20 EUR)
Estonija	1,259 EUR	1,309 EUR	1,089 EUR
Finska	1,449 EUR	1,535 EUR	1,339 EUR
Francija	1,412 EUR	1,473 EUR	1,308 EUR
Grčija	1,441 EUR	1,647 EUR	1,201 EUR
Hrvaška	9,260 HRK (1,22 EUR)	9,860 HRK (1,30 EUR)	8,960 HRK (1,18 EUR)
Irska	1,275 EUR		1,181 EUR
Islandija	195,450 ISK (1,24 EUR)		193,350 ISK (1,23 EUR)
Italija	1,484 EUR	1,795 EUR	1,362 EUR
Kosovo	1,050 EUR		1,000 EUR
Latvija	1,164 EUR	1,224 EUR	1,044 EUR
Liechtenstein	1,440 CHF (1,33 EUR)	1,510 CHF (1,40 EUR)	1,530 CHF (1,42 EUR)
Litva	1,089 EUR	1,174 EUR	1,000 EUR
Luksemburg	1,129 EUR	1,194 EUR	1,047 EUR
Madžarska	374,700 HUF (1,04 EUR)	397,200 HUF (1,11 EUR)	393,700 HUF (1,10 EUR)
Moldavija	16,370 MDL (0,78 EUR)	16,990 MDL (0,81 EUR)	13,550 MDL (0,64 EUR)
Nemčija	1,419 EUR	1,432 EUR	1,252 EUR
Nizozemska	1,726 EUR	1,804 EUR	1,392 EUR
Norveška	16,200 NOK (1,56 EUR)	17,190 NOK (1,65 EUR)	15,260 NOK (1,47 EUR)
Poljska	4,550 PLN (1,00 EUR)	4,850 PLN (1,07 EUR)	4,560 PLN (1,00 EUR)
Portugalska	1,556 EUR	1,679 EUR	1,354 EUR
Romunija	4,670 RON (0,96 EUR)	5,110 RON (1,05 EUR)	4,750 RON (0,97 EUR)
Rusija	47,550 RUB (0,52 EUR)	53,390 RUB (0,59 EUR)	48,320 RUB (0,53 EUR)
Severna Makedonija	62,000 MKD (1,01 EUR)	63,500 MKD (1,03 EUR)	53,500 MKD (0,87 EUR)
Slovaška	1,196 EUR	1,330 EUR	1,065 EUR
Slovenija	1,042 EUR	1,178 EUR	1,101 EUR
Španija	1,202 EUR	1,353 EUR	1,089 EUR
Srbija	135,900 RSD (1,16 EUR)	145,900 RSD (1,24 EUR)	143,900 RSD (1,22 EUR)
Švedska	14,540 SEK (1,44 EUR)	15,140 SEK (1,50 EUR)	15,020 SEK (1,49 EUR)
Švica	1,450 CHF (1,34 EUR)	1,520 CHF (1,41 EUR)	1,540 CHF (1,43 EUR)
Turčija	7,200 TRY (0,81 EUR)	7,800 TRY (0,87 EUR)	6,570 TRY (0,74 EUR)
Ukrajina	25,220 UAH (0,73 EUR)	26,830 UAH (0,77 EUR)	24,600 UAH (0,71 EUR)
V. Britanija	1,149 GBP (1,30 EUR)	1,275 GBP (1,44 EUR)	1,189 GBP (1,34 EUR)

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.

IZŽREBANI REŠEVALCI:

Med prispelimi rešitvami križanke iz pretekle številke smo izžrebali naslednja reševalca:

Križanka december 2020 (sponzor Goodyear Dunlop Sava Tires d.o.o.):
Miha Bobič, Škocjan
Mirko Zidar, Lesično
Davor Šneler, Črnomelj
Jurij Čebašek, Luče

Nagrajencem čestitamo.

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Transport & Logistika

PRIHAJA NOVI CADDY



Pametna moč na gradbišču

Novi Arocs je prepričljivo močan in inteligenen. Podrobnosti so nadvse pomembne tudi v zahtevnem okolju. Zato Arocs poleg robustnosti prepriča z novimi in inteligentnimi funkcijami, kot sta inovativni sistem MirrorCam in napredni multimedijski kokpit. S tem omogoča uspešno in udobno delo. Več informacij najdete na spletni strani www.mercedes-benz.si ali pri pooblaščenem prodajalcu tovornih vozil Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





Gospodarska
vozila



Odpira nove poslovne priložnosti Tudi brez ključa*

Novi Caddy Cargo

Delovno mesto prihodnosti? Na štirih kolesih. Odkrijte novi Caddy Cargo. Zahvaljujoč naj sodobnejšemu digitalnemu okolju (Innovision Cockpit) in glasovnemu upravljanju je vedno povezan z vsem, kar potrebujete. Z asistenčnimi sistemi, prilagodljivim prostorom in ločenim zaklepanjem tovornega dela pa vam na poti do vsake nove poslovne zmage zagotavlja varnost in sproščenost!

Pripravljen na vse

Kombinirana poraba goriva: 4,7–3,9 l/100 km. Emisije CO₂: 110–102 g/km. Emisijska stopnja: EURO 6. Emisije onesnaževal zunanega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Nekatera prikazana in navedena oprema je na voljo opcijsko. Slika je simbolna. *Sistem za odpiranje in zagon brez ključa Kessy (Keyless Access), je na voljo za doplačilo. **V ceno vozila je že vključen bonus v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z vključenim DDV, do katerega je leasingojemalec upravičen v sklenitve pogodbe o finančnem ali operativnem leasingu ali kreditu vozila z družbo Porsche Leasing SLO d.o.o. firma za leasing, Ljubljana in hkratno sklenitvijo kasko in obveznega zavarovanja vozila preko zavarovalnega zastopnika družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo d.o.o. (zastopa zavarovalnice: Porsche Versicherungs AG, podružnica v Sloveniji, Zavarovalnica Sava d.d., Zavarovalnica Triglav d.d., Zavarovalnica Generali d.d.) pod pogoji akcije VWGV BON_2021. Več na www.porscheleasing.si. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, Ljubljana.

že od

15.177 EUR + DDV**