

## Nowe obowiązki warsztatów

TRWAJĄ PRACE NAD USTAWĄ O MONITOROWANIU PRZEWOZU TOWARÓW. CELEM JEST WALKA Z SZARĄ STREFĄ I NADUŻYCIAMI PODATKOWYMI. NIESTETY, NIEPRECYZYJNE ZAPISY PROJEKTU MOGĄ UDERZYĆ TEŻ W LEGALNIE DZIAŁAJĄCE WARSZTATY I SKLEPY



### Problematyczny obowiązek raportowania

Według projektodawców nowa ustawa ma chronić legalny handel tzw. towarami wrażliwymi, w tym olejami smarnymi i preparatami zawierającymi etanol. Nakłada więc ona obowiązek zgłaszania transportu tych towarów na specjalnej platformie usług elektronicznych. Dostawca z odpowiednim wyprzedzeniem będzie musiał poinformować stosowny organ, że towar wysłał, a obowiązkiem odbiorcy będzie zgłoszenie, że towar został odebrany. Zgłoszenia musi dokonać także przewoźnik. Ma to utrudnić proceder wymiany fikcyjnych faktur, wyłudzenia zwrotów podatku VAT i unikania płacenia akcyzy.

Zwalczanie gospodarczych patologii jest zamierzeniem słusznym, jednak pewne nieścisłości zawarte w ustawie rodzą wątpliwości – stwierdza Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. – Wiele wskazuje bowiem na to, że obowiązkowi raportowania, zgodnie z artyku-

tem 3. projektu ustawy, podlegać będzie transport nawet małych ilości olejów, płynów do spryskiwaczy, rozpuszczalników, płynów hamulcowych i chłodzących.

Obowiązek raportowania powstaje już w przypadku przewozu olejów w opakowaniach przekraczających 11 litrów, płynów do spryskiwaczy w opakowaniach większych niż 16 litrów, niezależnie od liczby opakowań.

Co prawda, projektodawcy wyjaśniają, że będzie to dotyczyło przewozu towarów powyżej 500 kg lub 500 litrów, jednakże nieprecyzyjna redakcja postanowień ustawy budzi wątpliwości. Jej postanowienia mogą być różnie interpretowane, co potwierdza gorąca dyskusja na posiedzeniu wspólnym komisji sejmowych podczas pierwszego czytania projektu.

W zależności od interpretacji nowe przepisy będą stanowiły dla hurtowni, ale przede wszystkim dla warsztatów samochodowych, małych sklepów motoryzacyjnych oraz przedsiębiorców transportowych obsługujących te firmy – większe lub mniejsze biurokratyczne obciążenia.

### W praktyce

Warsztaty i sklepy motoryzacyjne zawsze potrzebują towaru szybko. Ich dostawcy realizują więc zamówienia w tzw. trybie ciągłym, nawet kilka razy dziennie. Towar często już po kilkudziesięciu minutach dociera do odbiorcy. Dotyczy to również olejów i wspomnianych płynów. Warsztaty nie robią zapasów, bo oznaczałoby to „mrożenie” gotówki. Kolejna beczka z olejem silnikowym zazwyczaj zamawiana jest dopiero wtedy, gdy w poprzedniej pokaże się dno.

Wymóg raportowania nawet małej beczki oleju z całą pewnością zakłóci logistykę, gdyż praktycznie uniemożliwiłby natychmiastową realizację zamówienia. Dostawca musiałby zgłosić transport ze znacznym wyprzedzeniem, spełniając wszelkie formalności, jak podanie numeru rejestracyjnego samochodu czy planowanego oraz faktycznego czasu transportu. Rozwiezienie po warsztatach kilku beczek z olejem będzie wiązało się z dopełnieniem wszystkich czasochłonnych formalności pod groźbą dotkliwych kar finansowych lub zatrzymania towaru.

### Poprawić zanim zaszkodzi

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych SDCM popiera co do zasady sam projekt, lecz postuluje doprecyzowanie jego postanowień. Chodzi o to, żeby beczkę oleju silnikowego i bańkę z płynem dało się nadal przewozić bez uciążliwej procedury biurokratycznej. Nowe przepisy powinny wyraźnie dotyczyć przewozu towarów powyżej 500 kg lub 500 litrów.

Obecnie projekt trafił do oceny przez Senat. Ustawa ma wejść w życie po 14 dniach od jej ogłoszenia, zatem całkiem możliwe, że już w marcu. Przepisy określające sankcje za nieprzebranie ustawy będą zatem obowiązywać od 1 maja 2017 roku. Jednak już w czasie przejściowym przed tą datą uprawnione służby będą mogły zatrzymywać pojazdy dostawców i skierować je na płatny parking do czasu wyjaśnienia sprawy. ■

FOT. BALTICFUELRU

## Radar patrzy wokół i w przyszłość



### DR HAB. INŻ. PAWEŁ SKRUCH

KIEROWNIK DZIAŁU BADAŃ I ROZWOJU DLA SYSTEMÓW AKTYWNEGO BEZPIECZEŃSTWA CENTRUM TECHNICZNE DELPHI W KRAKOWIE

TECHNOLOGIA WCZEŚNIEJ KOJARZONA Z ZASTOSOWANIAM I WOJSKOWYMI I LOTNICZYMI STAJE SIĘ NIEZBĘDNYM WYPOSAŻENIEM WSPÓŁCZESNYCH SAMOCHODÓW, GDZIE SPRAWIA, ŻE SĄ ONE BEZPIECZNIEJSZE, RZADZIEJ ULEGAJĄC WYPADKOM

Dzięki zastosowaniu wiązki promieniowania o wyższej częstotliwości niż standard branżowy, Radar Bliskiego Zasięgu SRR opracowany przez Delphi zapewnia szerszy zakres zastosowań niż inne podobne rozwiązania.

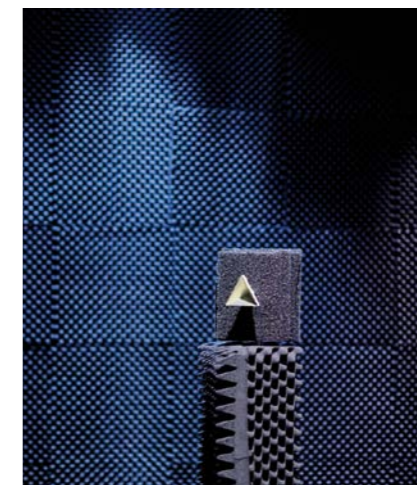
Ten efektywny i ekonomiczny system Delphi był pierwszym na rynku radarem 76 GHz pierwotnie wdrożonym dla likwidacji martwego pola widzenia z boku kierowcy. Wyższa częstotliwość 76 GHz umożliwia wykrywanie obiektów pod kątem 360 stopni wokół pojazdu, niedostępnym dla standardowych radarów 24 GHz. Ma zasięg od 0 do 80 metrów ze znakomitą rozdzielnością obiektów w zatłoczonym środowisku oraz ich rozmieszczeniem w przestrzeni.

Producenci samochodów wymagają bardzo precyzyjnych „obrazowych” informacji, określających pozycję (długość, szerokość i kąt widzenia) i kształty poruszających się obiektów, jak również nieruchomego otoczenia pojazdu (w zakresie 360 stopni), aby umożliwić tworzenie oraz wdrażanie zautomatyzowanych algorytmów poprzecznej i wzdłużnej kontroli ruchu pojazdu dla zapobiegania uderzeniom bocznym, tworzenia wirtualnych zderzaków oraz samoczynnych systemów parkowania.

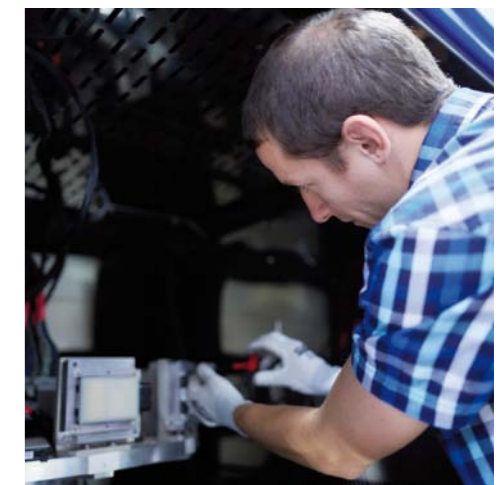
Dotychczasowe radary 24 GHz wykorzystywane do obserwacji martwego pola obserwacji nie są w stanie odpowiednio rozróżnić krawędzi obiektów tak, aby określać dostępną wolną przestrzeń ruchu pojazdu. Radar SRR Delphi udo-



SCHEMAT DZIAŁANIA RADARU SRR



RADARY SRR PEŁNIĄ KLUCZOWĄ ROLĘ W ROZPOZNAWANIU OTOCZENIA SAMOCHODU DLA POTRZEB SYSTEMÓW AKTYWNEGO BEZPIECZEŃSTWA, WSPOMAGANIA KIEROWCY I JAZDY AUTOMATYCZNEJ



ZESPÓŁ INŻYNIERÓW DELPHI Z KRAKOWSKIEGO CENTRUM TECHNICZNEGO JUŻ OD PONAD DWÓCH LAT AKTYWNIE UCZESTNICZY W PRACACH KONCEPCYJNYCH, IMPLEMENTACYJNYCH I WERYFIKACYJNYCH NAD RADARAMI SRR

stępnie trzy kluczowe technologie, umożliwiające:

- ▶ obserwację martwego pola widzenia z boku kierowcy,
- ▶ kontrolę ruchu poprzecznego z przodu i z boku,
- ▶ zmianę pasa ruchu oraz hamowanie w celu uniknięcia zbliżającej się kolizji z przodu i z tyłu pojazdu.

Dzięki temu jest on jednym z kluczowych elementów systemu sensorów do jazdy zautomatyzowanej.

Zespół inżynierów Delphi w krakowskim Centrum Technicznym już od ponad dwóch lat aktywnie uczestniczy w pracach koncepcyjnych, implementacyjnych i weryfikacyjnych nad radarami SRR. ■