



Europaleta na swoim prawym wsporniku posiadać ma zawsze znak EUR w owalu – cecha ta jest stała i niezmienna!

Europaleta – czym jest dla nas dzisiaj?

Otwarty Europejski Pool Paletowy powstał w 1961 r., ale nie samoistnie. Lata doświadczeń i przemysłów, podparte wiedzą i doświadczeniem przyniosły osiągnięcie, o którego wartości z przyzwyczajenia już zapominamy. Bo dziś obecność europalet na rynku stała się oczywistością i mimo, że są one z nami niemal 60 lat, nie odczuwamy ich wieku, zaawansowanego jakby nie liczyć. Idea uniwersalnego, a przy tym ekologicznego nośnika ładunku, już wtedy podbiła rynek. A dziś? Europaleta nadal jest numerem jeden!

Jest nim ze względu na tani, odnawialny, łatwy w obróbce materiał, z którego powstaje. Ze względu na relatywnie łatwą produkcję z możliwością automatyzacji tego procesu i uzyskiwania niebywałej wydajności. Jest nim ze względu na łatwość i niski koszt remontu. Zalet jest wiele, a niebywałe jest to, że mimo niemal kosmicznych zmian jakie nastąpiły w ciągu ostatnich 60 lat, w każdej niemal dziedzinie życia, ba, nawet mimo powstania nowych „dziedzin” życia – europaleta ma się świetnie i nie poddaje się presji innych materiałów, pomysłów, czy technologii. Można by pomyśleć, że nic europalet nie grozi już nie może. Czyżby? No niestety, problemy w postaci różnych chorób również doskwierają naszej bohaterce.

Zawsze ze znakiem EUR

W momencie powołania do życia europalety ustalono pewne reguły, których obecność i przestrzeganie pozwoliły jej przetrwać do dzisiaj. Najważniejszą jest przekazanie odpowiedzialności za całość regulacji Międzynarodowemu Związkowi Kolei UIC. Tak – kolejom, bo to one w transporcie dominowały i powstający „transport” porządkowały i normowały. Rola europejskich kolei, a w szczególności austriackiej QBB, będącej prawnym właścicielem znaku EUR w owalu, jest

rodowemu Związkowi Kolei UIC. Tak – kolejom, bo to one w transporcie dominowały i powstający „transport” porządkowały i normowały. Rola europejskich kolei, a w szczególności austriackiej QBB, będącej prawnym właścicielem znaku EUR w owalu, jest

Techniczne warunki – wymiary, materiały, jakość, montaż, znakowanie i obróbka to tylko szkielet kodeksu-normy. Określone zostały zasady produkcji i napraw, których podstawą jest reglamentacja pozwoleń, czyli licencjonowanie.

w historii europalety kluczowa. Te regulacje w postaci Kodeksu UIC nr 435 wyznaczyły uniwersalne zasady określające europalety od „a do z”. Techniczne warunki – wymiary, materiały, jakość, montaż, znakowanie i obróbka to tylko szkielet kodeksu-normy. Określone zostały zasady produkcji i napraw, których podstawą jest reglamentacja pozwoleń, czyli licencjonowanie. Warunek podstawowy jest

taki, że to tylko koleje wydają licencje na produkcję i naprawy europalet. Jest co prawda jeden wyjątek – licencje może też wydawać „organizacja paletowa” – taka była jednak tylko jedna, o czym napiszę nieco później. Drugi warunek – niezwykle istotny jest taki, że europaleta na swoim prawym wsporniku posiadać ma zawsze znak EUR w owalu – cecha ta jest stała i niezmienna!

Taka sama od 60 lat

Godnym podziwu jest fakt, że warunki techniczne, określone niemal 60 lat temu, pozostały w zasadzie w niezmiennym kształcie. Wymiary i jakość elementów drewnianych oraz elementów złącznych są wciąż te same, dzięki czemu paleta pozostaje zgodna z pierwotnym wzorem – dlatego też europaleta wyprodukowana chociażby 50 lat temu (jeśli tylko dotrwała w całości), wciąż jest wymienną i pełnowartościową „pasującą” do dzisiejszych regałów, czy środków transportowych.

Idea europalety jest tak doskonała, że poza ewidentnym „podrabianiem”, boryka się ze zjawiskiem przejmowania samej nazwy przez różne „podobne” wyroby. Z czasem większość palet o podobnych wymiarach i zastosowaniach przejmować zaczęła miano „europalet”. Zjawisko to przyjmuje różną skalę, jednak dopóki przejęcie to dotyczy palet bez znaków, jest jeszcze niegroźne. Od kilku lat jednak palety znakowane, a nie spełniające podstawowych wymogów podyktowanych przez twórców europalety dominują na rynku. Skala tego zjawiska i zaangażowane w te działania środki są tak znaczne i tak skuteczne, że zagrażają istnieniu samego wzoru i pod przykrywką lepszego wyrobu zagrożić mogą całemu systemowi stworzonemu na bazie europalety. Pamiętajmy – jedyną produkowaną do dzisiaj europaletą oznako-

wana jest znakiem EUR w owalu na prawym wsporniku! Taka europaleta produkowana jest z zachowaniem wymogów określonych w Kodeksie UIC 435, a jej wymiary główne to 800 mm × 1200 mm × 144 mm, z tolerancją wymiarów +3 mm i -0 mm, a dla wysokości +9 mm i -1 mm. Dominujący w tej chwili otwarty pool tzw. „białych palet” – nośniki niesłusznie nazywane „europaletami” – pro-

dukowany jest według rozbieżnych norm i posiada niekompletne oznakowanie.

Zadbajmy o standardy

Wracając jednak do historii europalet i uniwersalnych zasad zawartych w Kodeksie UIC 435. Często spotykamy się z pytaniami odnośnie kolei i udzielanych przez nie licencji. Pytania dotyczą najczęściej przyczyn, dla których w Polsce licencji udzielają koleje austriackie, czeskie lub słowackie – skąd się to wzięło i czy jest to legalne? Otóż jest to legal-

ne, leżą do Międzynarodowego Związku Kolei UIC. Do dziś nasz rodzimy przewoźnik nie zainteresował się odzyskaniem tego prawa, a zgodnie z zapisami Kodeksu UIC (w skrócie) koleje mają prawo do udzielania licencji na terenie innej kolei pod warunkiem jej powiadomienia. Wspomniałem też o wyjątku, czyli o „organizacji paletowej”. Do tej pory istniała tylko jedna – powołana w 1991 roku Epal. Organizacja ta jednak straciła swój status w 2012 r. – została wykreślona z Kodeksu UIC, skutkiem czego straciła prawo do używania znaku EUR w owalu i jakichkolwiek logotypów kolejowych. Organizacja powo-



W momencie powołania do życia europalety ustalono pewne reguły, których obecność i przestrzeganie pozwoliły jej przetrwać do dzisiaj. Najważniejszą jest przekazanie odpowiedzialności za całość regulacji Międzynarodowemu Związkowi Kolei UIC.

Organizacja Epal status „organizacji paletowej” straciła w 2012 r. – została wykreślona z Kodeksu UIC, skutkiem czego straciła prawo do używania znaku EUR w owalu i jakichkolwiek logotypów kolejowych.

ne i dopuszczalne, a przyczyna jest dla nas niestety nieco wstydliwa... Otóż w 2005 r. nasze rodzime polskie koleje PKP karnie straciły prawo do udzielania licencji na produkcję i naprawy europalet, mimo, że na-

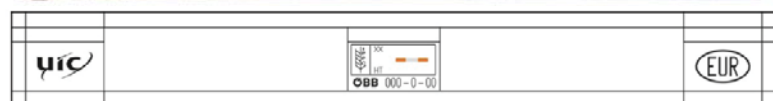
łana niegdyś do prowadzenia działań marketingowych i rozwojowych w imieniu UIC przekształciła się w komercyjną, przejęła cały dorobek i sukcesywnie przejmuje rynek europalet. Słuszność nazewnictwa wyrobów

tylko podobnych do europalet jest niestety wątpliwa, a obniżane wymiary palet i ich elementów nie prowadzą do podwyższenia standardów bezpieczeństwa. Pamiętajmy o tym przy wyborze dostawców i zwróćmy uwagę na to, jakie znaki posiadają zamawiane europalety. ◀

Andrzej Bijak,
prezes zarządu,
Związek Producentów Europalet UIC

UJEDNOLICONA PALETA EUR

- Produkowana i naprawiana zgodnie z normą UIC 435 (Międzynarodowego Związku Kolei)
- Wymienna z innymi paletami EUR będącymi obecnie w obiegu w Europejskim Poolu Paletowym (EPP)
- Jakość kontrolowana i monitorowana przez Międzynarodowy Związek Kolei UIC i/lub przez organizację paletową SGS
- Brak ograniczeń dla użytkowników palet EUR wprowadzających je do obiegu



Znak EUR w owalu na prawym wsporniku gwarantuje oryginalność palety EUR wykonanej w oparciu o normę UIC 435 w zapewnionym systemie kontroli jakości UIC.



UIC-EUR
ZWIĄZEK PRODUCENTÓW EUROPALET UIC

Związek Producentów
Europalet UIC

42-512 Preczów, ul. Polna 6a
Tel. 32 269 06 39, biuro@zpeuic.pl

www.uic-eur.pl