

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Jan Buczek o przyszłości branży

6

Transport będzie musiał
rozliczyć się z emisji CO₂

12

Tak dalej być nie może

36

eActros 600: International Truck
of the Year 2025 już niebawem
na drogach

66



ZMPD BOX .pl



**19 domen
1 urządzenie**

**Najlepszy BOX
w wadze ciężkiej**



**Słowenia
dostępna
w ZMPD Box**





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Nowy rok, nowa nadzieja

Mijający rok wbrew prognozom nie przyniósł rozwiązania naszych problemów. Ułatwił jednak głębszą diagnozę przyczyn obecnej sytuacji w branży transportowej. Wywołany rosyjską agresją na Ukrainę wzrost cen paliw nie tylko zwiększył koszty funkcjonowania firm transportowych, ale i całej gospodarki. Szczególnie dotkliwie odczuł to przemysł niemiecki, dla którego polski przewoźnik jest ważnym usługodawcą. Na dodatek resztki rentowności naszych firm przechwytują nadaktywni pośrednicy, przy

czym brak regulacji uniemożliwia skuteczną walkę z tą plagą. Pracujemy nad realizacją pomysłu stworzenia systemu omijającego przypadkowych pośredników na linii zleceniodawca-przewoźnik i może będzie to jedna z pierwszych jaskółek poprawy w branży transportu drogowego. Pomimo wyjątkowo trudnej sytuacji życzę koleżankom i kolegom wytrwałości, co zawsze przekłada się na poprawę losu, co - mam nadzieję - wkrótce nadejdzie. Szczęśliwego nowego roku.



Nowe regulacje z Brukseli

24

Nowy skład Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej podejmie sprawę, których jeszcze nie udało się wprowadzić w życie. Branża ma nadzieję, że uda się przekonać europosłów do rozwiązań korzystnych dla transportu drogowego.

Elektryfikacja wymaga wsparcia

30

W wyniku sytuacji geopolitycznej mamy dziś do czynienia z jednym z najgorszych od ćwierćwiecza momentów funkcjonowania naszej branży. Bez pomocy państwa nasza branża na prądzie nie pojedzie – ZMPD na szczycie gospodarczym.

Sportowe elektryki dla rodziny

72

Pięciomiejscowa miejscowe Alpine? To jeszcze nic, jest bowiem hatchbackiem i ma elektryczny napęd.



Kwartalnik ZMPD „Przewoźnik”
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

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

Współpracują:
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko,
Joannę Popiołek, Piotr Mikiel,
Anna Wieczorek, Michał Zaroń

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Okładka: Fot. © European Union 2024
Druk: papertinta.pl

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:
Renata Karwowska-Kozioł
e-mail: renata.karwowska-koziol@zmpd.pl

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

Dekarbonizacja może być jeszcze bardziej bolesna

6

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim omawia priorytety IRU oraz przyszłość branży transportowej.



Elektryki wymagają nowej sieci dróg

10

Bruksela domaga się zwiększenia dopuszczalnych mas i nacisków na osi napędowej dla pojazdów bezemisyjnych. Administracje drogowe krajów członkowskich łapią się za głowę na widok kosztów, jakie przyniesie ta zmiana.

Przewoźnicy apelują o zmniejszenie obciążeń

32

Deбата poświęcona obecnej i przyszłej sytuacji międzynarodowego transportu drogowego odbyła się 5 listopada na XI Międzynarodowych Targach Transportu i Logistyki TransLogistica Poland. Dyskusję zorganizowało ZMPD.

Dekarbonizacja może być jeszcze bardziej bolesna	6
Nowe władze IRU	9
Elektryki wymagają nowej sieci dróg	10
Transportowcy będą musieli rozliczyć się z emisji CO2	12
Przewoźnicy i ich klienci słono zapłacą za elektryfikację	14
Fotomorgana	16
Unia Europejska po wyborach	22
Nowe regulacje z Brukseli	24
Dobry moment na wsparcie transportowców	26
Szybka ścieżka dla firm	28
Elektryfikacja wymaga wsparcia	30
Przewoźnicy apelują o zmniejszenie obciążeń	32
Tak dalej być nie może!	36
Spory z kontrahentami. Jak skutecznie egzekwować zapłatę za usługi transportowe	38
To nie jest łatwy kawałek chleba	40
ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!	42
Unia Europejska: nadchodzi fala zmian prawnych	46
Parlament Europejski może pomóc	48
Sieć dróg płatnych coraz większa	50
Pani od szkoleń	52
Nie potrzebujesz bohatera, ale dobrego partnera w biznesie	54
Zarządzanie flotą w nadchodzących latach	56
Retro. Brylantowa rocznica systemu TIR	59
eActros 600: International Truck of Year 2025 już niebawem na drogach	66
Odpowiedzialność przewoźnika	68
Sportowe elektryki dla rodziny	72

Dekarbonizacja może być jeszcze bardziej bolesna

Prezes ZMPD Jan Buczek w rozmowie z Robertem Przybylskim omawia priorytety IRU oraz przyszłość branży transportowej.



■ Czy zmiany w składzie zarządu IRU to sukces?

Mając świadomość nieubłaganego upływu czasu chciałem, aby nasza organizacja nie utraciła wypracowanej przez lata pozycji. Wiesław Starostka, nasz generalny dyrektor, już wcześniej zaprezentował się jako kompetentny i solidny partner w dyskusjach i w pracy. Po 11 latach bycia członkiem władz IRU nie miałem absolutnie żadnych wątpliwości, że właśnie on powinien przejąć w pełnym biegu pałeczkę sztafetową i kontynuować naszą aktywność.

■ Jakie są cele IRU na najbliższe lata?

Trudno mi osobiście określać cele, bo decyzja podejmowana jest zawsze kolegią i zwykle trzeba osiągnąć zgodę. Głównym założeniem funkcjonowania w tego typu gremiach jest poszanowanie celu funkcjonowania organizacji i takiego ciała jak prezydium. Będąc w nim nie reprezentujemy organizacji członkowskich, lecz całą branżę i staramy się eliminować istotne bariery, dostosowując cele i metody pracy do aktualnych możliwości. Ta równowaga i umiejętność zauważania różnicy interesów jest bardzo ważna, a my poprzez dbałość o całą branżę działamy również w interesie naszego kraju.

■ Na przykład?

Choćby szeroka ostatnio dyskusja na temat rewizji założeń projektu Fit



For 55 jest przykładem zderzenia się z rzeczywistością ze względu na skutki projektu, jak i zmierzanie się z konsekwencjami napadu Rosji na Ukrainę. Gołym okiem widzimy, że spełnienie oczekiwań zbiurokratyzowanej Komisji Europejskiej leży w sprzeczności z możliwościami gospodarczymi Europy. Zerwane zostały wypracowane przez wiele lat łańcuchy dostaw, ceny surowców energetycznych są znacznie wyższe od planowanych, a to hamuje rozwój gospodarczy. Niemcy są tego dobitnym przykładem. Pomimo korzystania z wielu przywilejów jakie ma tamta gospodarka, niemieckie towary nie są w stanie dziś konkurować z towarami wytworzonymi w innych regionach świata, gdzie biznes planowany jest na podstawie realnych możliwości. Dlatego brak wrażliwości ze strony administracji unijnej wskazuje na niechybne kłopoty, które mogą być bardzo bolesne dla przemysłu i branży transportowej.

■ IRU nie zgadza się z polityką Komisji Europejskiej?

Absolutnie nie zgadzamy się z bezkompromisową polityką promującą systemy obostrzeń, nakazów i zakazów. Opowiadamy się za stworzeniem systemu zachęt, które umożliwią sprostanie oczekiwaniom proekologicznym poprzez nie tyle dotacje, co zmniejszenie poziomu kosztów.

■ Dlaczego przewoźnicy są przeciwko dotacjom?

Przy obecnej kondycji branży nie można przerzucić na przewoźnika ciężaru dostosowania do nowych wymogów. W ten sposób eliminujemy małe firmy, które są najliczniejszą grupą naszej branży, są wręcz jej solą.

Dotacje pogłębiają nierówności, a zachęty są środkiem znacznie bardziej sprawiedliwym. Dotacje trafiają do wskazanych przez administrację podmiotów, którymi mogą być nawet obecni liderzy rynkowi.

■ Popatrzmy zatem na dopłaty do zakupu elektrycznych ciężarówek. Jak to może wyglądać?

NFOŚ przekazuje 1 miliard na dopłaty, tymczasem branża wydaje 20 mld na zakup nowego taboru. Przy elektrykach suma sięgnie 50 miliardów. Więc o czym mówimy? Przy obecnej kondycji branży nie można przerzucić na przewoźnika ciężaru dostosowania do nowych wymogów. W ten sposób eliminujemy małe firmy, które są najliczniejszą grupą naszej branży, są wręcz jej solą. To narodowi przewoźnicy, a nie tacy, którzy przyszli z zagranicy, mają globalną pozycję i rozdają na polskim rynku karty. Przewoźnicy z małych miast i miasteczek też chcą się rozwijać i o nich trzeba myśleć. Każdy kolejny rząd nie do-

strzega tej bardzo ważnej społecznej kwestii. Duży operator transportowy weźmie za granicą kredyty na inwestycje, a lokalnym przedsiębiorcom pozostanie polski system bankowy, z wysokim kosztem pieniądza.

■ Jak zatem rozwiązać ten problem?

Nie można zadawać pytań tylko nam, przewoźnikom, ale trzeba postawić je przedstawicielom rządu: jak wyobrażają sobie dostosowaną do wymagań, skoro w mycie nawet nie ma zniżek dla samochodów Euro VI i LNG? Nie ma woli, aby spróbować choć trochę ulżyć tym, którzy inwestują w ekologiczny tabor, na miarę technologicznych możliwości producentów samochodów, bo jeszcze nie ma pełnej oferty elektrycznych samochodów ciężarowych.

■ Wróćmy do IRU, jakie jeszcze sprawy poruszane są na forum tej organizacji?

Kolejna sprawa, którą, jak sądzę, udało się zainteresować międzynaro-

dowe gremium IRU, to uporządkowanie relacji uczestników rynku transportowego. Wśród nich tylko przewoźnikowi postawiono tak wysoko formalne poprzeczki i bariery. Do tego właśnie on musi spełnić wszystkie warunki, a inny uczestnik, który tylko żeruje na tym rynku, jest dla regulatora niewidoczny.

Klient płacący za usługę nie ma okazji bezpośredniego kontaktu z realizującym ją przewoźnikiem, gdyż różnego rodzaju handlarze zleceniami przejmują inicjatywę. Przejmując marżę uniemożliwiają odbudowę taboru i podnoszenie jakości usług transportowych, w tym zakupy zeroemisyjnych samochodów.

■ Jak uzdrowić tę sytuację?

Uważam, że potrzebne są systemowe rozwiązania w dostępie do rynku. Nasza branża ma tyle obustrzeń, że powinna być wymagana specjalna faktura transportowa. Pośrednik dostarczy ją do klienta i dołoży swoją za usługę pośrednictwa, tak jak w ubezpieczeniach: pośrednik nie daje mi swojej polisy, tylko towarzystwa ubezpieczeniowego, a on dostaje prowizję. W ten sposób ubezpieczyciele kontrolują rynek, mają wpływ na cenę. Dlatego uważam, że starania o fakturę transportową powinny być poważnie rozpoczęte. Spedytor dostarczy klientowi wszystkie informacje, wraz z ceną usługi i swojego pośrednictwa. Nie może być tak, że przewoźnik dostaje 60 proc. ceny usługi. Prawo powinno zobowiązywać nadawcę do zapłacenia za fakturę, jeśli pośrednik zniknie.

■ Jak IRU odniosło się do tego pomysłu?

Na razie nie ma dużego poparcia, ale mój upór powoduje, że coraz więcej sceptyków prosi o wyjaśnienie, czyli pojawia się zainteresowanie tymi sprawami. Coraz częściej słyszę: „Może i niezły jest ten twój pomysł”. IRU angażuje się tylko w te sprawy, które mają szersze poparcie wśród członków, natomiast te, które mogą wywołać nieporozumienia lub protest, odkładane są do rozmów kulturalowych. Jeśli obecny przedstawiciel ZMPD będzie kontynuował tę kwestię, jest szansa, że pojawi się rozwiązanie problemu na tym polu.

■ Jak IRU widzi możliwość rozwiązania problemu braku kierowców?

Braki są coraz większe. Na forum IRU zgłosiłem pomysł, aby rozwinąć szkolnictwo zawodowe i za przykład podał Polskę. Jednak wśród branży dominujący pomysł to import kierowców z zagranicy: Zachód importuje z Polski, Litwy i innych państw. Wśród firm z Europy Środkowo-Wschodniej niedobór kierowców próbuje się zaspokoić importem z Azji, a nawet Afryki.

Od dłuższego czasu mamy do czynienia z nadmierną migracją ludzi do państw Europy, więc należy zastanowić się, w jaki sposób doprowadzić do sytuacji, aby ten kto sprowadza ludzi, po zakończeniu stosunku pracy musiał odwiedzić byłego już pracownika do własnego kraju, a nie zostawić innej firmie. Dzisiaj wielu pracodawców patrzy jedynie, aby ściągnąć za kierownicę ludzi z dalekich regionów. Nie pomyśli, że pozostawienie byłego pracownika w Europie to społeczny koszt.

■ We właśnie zaprezentowanej przez polski rząd polityce migracyjnej nie ma postulatu obowiązkowego „zwrotu” pracownika...

Owszem, nie ma, ale na forum IRU podkreślam, że musimy zastanowić się jak uchronić naszych kierowców od marnowania ich czasu, np. długiego oczekiwania pod rampą, na granicy, w urzędzie celnym. Oni są bezcennym dobrem i nie można ich bez sensu blokować. Należy bardziej efektywnie wykorzystywać tabor, w tym gąsinery tam, gdzie te pojazdy dopuszczono i dostosować do nich infrastrukturę. Dwa takie auta przewożą tyle co 3 obecne, więc zmniejszamy zapotrzebowanie na kierowców o 30 proc. Ta inicjatywa łączy się także z dekarbonizacją.

■ Zatem wyrok TSUE znoszący obowiązek powrotu do bazy to świetna wiadomość?

To duży krok we właściwym kierunku. Nie mogę jednak uciec od refleksji, że gdy ważyły się losy Pakietu Mobilności przedstawicieli ówczesnej władzy nie było w Brukseli i byliśmy

mocno osamotnieni. Natomiast uważam, że ZMPD było bardzo aktywne, mieliśmy nieformalne kontakty z europosłami, ale bez wsparcia rządu nie mogliśmy osiągnąć sukcesu.

Niemniej pozytywnie oceniam działania naszego rządu, który po uchwaleniu Pakietu Mobilności zaskarżył kilka kwestii w Trybunale Europejskim.

Bardzo dobrze, że TSUE wziął pod uwagę te argumenty, które zgłaszali przedstawiciele branży, a na które byli głusi urzędnicy europejscy. Natomiast źle się stało, że brak dialogu pomiędzy naszym ówczesnym rządem a środowiskiem doprowadził do chaotycznego i bezrefleksyjnego wdrożenia postanowień Pakietu Mobilności do polskich przepisów. Rząd postawił nas przed faktem dokonanym, którego dziś z różnych względów odwrócić się nie udaje. To wielki cios w branżę, który doprowadził do braku możliwości konkurencji na unijnym rynku, co wywołuje fatalne skutki w wielu polskich firmach. Trudno dziś oszacować, czy jako branża podnieśliśmy się na tyle, aby utrzymać pierwsze miejsce w unijnym rankingu.

■ Temat protekcyjizmu wypłynął na forum IRU?

IRU podnosi temat sprzeciwu wobec protekcyjizmów państwowych. W Polsce protestujemy, przeciw napływowi ukraińskich przewoźników, a Francuzi przeciwko Polakom. Przeczuję, że to będzie gorąca dyskusja.

Ursula von der Leyen w pierwszym wystąpieniu poparła dalszą aktywność UE w dekarbonizacji, pomimo fatalnego stanu gospodarki i diagnozy, że na jej obecny poziom ma wpływ gwałtowny wzrost cen energii. My płacimy ciężkie pieniądze za funkcjonowanie w takich warunkach, a Niemcy uruchamiają kopalnie węgla brunatnego.

Nie wiadomo, czy realia gospodarcze otrzeźwią unijnych polityków. Czy dostrzegą, jaki koszt niesie za sobą dotychczasowa polityka. Jeśli gospodarka zacznie się walić, to powrót po takim upadku będzie trudny. To prawie nierealne, a refleksji nie widzę żadnej.

Nowe władze IRU

Przedstawiciel ZMPD ponownie w nowych władzach IRU. Wiesław Starostka zastąpił Jana Buczkę.

Robert Przybylski

W piątek 8 listopada 2024 roku w Genewie Zgromadzeniem Ogólnym zakończyła się Jesienią Sesja IRU, podczas której doszło do zmian w Prezydium. Prezes ZMPD Jan Buczek zakończył ostatnią możliwą kadencję w tym gremium, natomiast od stycznia rozpocznie ją dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka, wybrany do Prezydium największą liczbą głosów.

Podczas posiedzenia prezes Jan Buczek otrzymał podziękowania za pracę i wysiłek włożony w rozwój międzynarodowego transportu drogowego na przestrzeni minionych lat oraz niezłomność w podejmowaniu działań. Szef ZMPD pełnił tę szaczną funkcję przez minionych pięć kadencji, czyli przez ostatnich 11 lat.

Dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka podtrzymał tradycję i został największą liczbą głosów wybrany do Prezydium IRU na trzyletnią kadencję 2025-2027, podczas której będzie reprezentował Radę Transportu Towarów (IRU Goods Transport Council). Wiesław Starostka przez ostatnie dwie kadencje (5 lat) pełnił funkcję prezydenta Komisji Finansowej IRU.

Prezydentem IRU ponownie został wybrany jednogłośnie Radu

Dinescu. W Prezydium IRU znajdują się także: Iro Doumani (OFAE, Grecja), Anna Grönlund (SBF, Szwecja), Asli Çalik (TOBB, Turcja), Vojtech Hromir (Česmad Bohemia, Czechy), Andrey Kurushin (ASMAP, Rosja), Erik Østergaard (DTL, Dania), Elisabeth Post (TLN, Holandia), Ramon Valdivia (ASTIC, Hiszpania).

Odblokowanie systemu TIR

Zapewnienie IRU przyszłości wymaga od członków świadomości, że konieczne jest ponoszenie kosztów na funkcjonowanie organizacji – wskazuje prezes ZMPD Jan Buczek. – Przewoźnicy są przyzwyczajeni, że organizacja sama się wyżywi. Tymczasem pieniędzy i przychodów organizacja nie ma – podkreśla prezes ZMPD.

Wskazuje, że unijne organy celne zmuszają IRU do utrzymywania systemu TIR w wersji papierowej, gdy informacje celne pozyskiwane są w czasie rzeczywistym. – Nie wiemy, dlaczego w ONZ Unia Europejska jest jedną ze stron blokujących Konwencję TIR, przez co nie możemy doczekać się systemu niezależnego od innych operatorów, który dałby przewoźnikowi pełną autonomię i zapewnił zachowanie poufności, jeśli chodzi o operacje transportowe. Wykorzystanie kartonów TIR zapewnia, że wrażliwe informacje operacyjne nie trafiają do dużych koncernów logistycznych, które przejmują klientów mniejszych przewoźników – podkreśla Buczek.

Stosowana od lat przez Komisję Europejską blokada cyfryzacji spowodowała masowe odejście do systemu TIR. IRU wydało w 2023 roku 0,5 mln kartonów TIR, sześć razy mniej niż na

początku wieku. Popularność zdobywa unijny system Wspólnej Procedury Tranzytowej, w której gwarantami należności celno-podatkowych są koncerny logistyczne. Ten system jest jednak nieprzydatny w obsłudze rynków o dużym ryzyku, jak np. w przewozach na Ukrainę.

Nowe zasady dostępu do rynku

Drugim celem działań IRU jest uporządkowanie warunków dostępu do rynku. Firma transportowa musi spełnić wiele warunków, aby podstawić auto do załadunku. – W tym samym czasie pośrednik, który dyktuje warunki i stawia przewoźnika pod ścianą, nie zapewnia możliwości realizacji przewozu zgodnie z przepisami i pozostaje bezkarny, a na dodatek przejmuje pieniądze i decyduje, kiedy zapłaci za usługę. To sytuacja absurda, która jest głównym problemem rynku transportowego. Przewoźnik boryka się z utrzymaniem firmy w gotowości operacyjnej, gdy pośrednicy bezkarnie handlują zleceniami transportowymi. Klient, który płaci należyty cenę nawet nie wie, że przewoźnik realizujący zlecenie jedzie za ułamek sumy – zaznacza prezes ZMPD.

Wskazuje, że IRU musi się tym zająć. – Do tego potrzebujemy partnerów po stronie polityków i administracji państw. Konieczna jest debata podobna do tej przy okazji ochrony rynku przed niczym niepokornymi konkurentami ze wschodu, którzy sami stosując daleko idący protekcyjizm w swoich państwach, korzystają ze wszystkich korzyści jakie daje funkcjonowanie UE – dodaje prezes ZMPD.



Elektryki wymagają nowej sieci dróg

Bruksela domaga się zwiększenia dopuszczalnych mas i nacisków na osi napędowej dla pojazdów bezemisyjnych. Administracje drogowe krajów członkowskich łapią się za głowę na widok kosztów, jakie przyniesie ta zmiana.

Robert Przybylski

Projektowane w dyrektywie Rady 96/53/WE zwiększenie o 1 tonę nacisku osi napędowej dla pojazdów bezemisyjnych, tj. z 11,5 ton do 12,5 ton, ma umożliwić wzrost dmc zestawu z 40 do 42 ton lub 44 ton w przypadku obsługi terminali intermodalnych. – Polska wyraziła negatywne stanowisko odnośnie do propozycji zwiększenia do 12,5 ton nacisku na oś napędową pojazdów be-

zemisyjnych – informuje rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury Anna Szumańska.

Dodaje, że „dopuszczenie do ruchu takich pojazdów powinno dotyczyć sieci dróg o najwyższej klasie technicznej, zwiększenie dopuszczalnych nacisków osi dla pojazdów bezemisyjnych powinno wynikać tylko i wyłącznie z konkretnych wymagań technicznych i konstrukcyjnych pojazdu, związanych z koniecznością zastosowania technologii bezemisyjnych”.

Ministerstwo Infrastruktury pod-

kreśla, że przyjęcie proponowanej przez KE koncepcji powinno uwzględniać przede wszystkim faktyczny stan infrastruktury drogowej w danym państwie członkowskim. – Rząd RP rozumie potrzebę przejścia na bardziej energooszczędne formy transportu, w tym wspieranie przejścia na ruch pojazdów bezemisyjnych, należy jednak brać pod uwagę zarówno rzeczywiste możliwości przejazdu takiego pojazdu po drogach publicznych w Polsce, jak również główne przyczyny uszkodzeń dróg i nawierzchni drogowych, którymi są przede wszystkim

duże natężenie ruchu drogowego oraz obciążenia pojazdów – wyjaśnia Szumańska.

Równolegle do zwiększenia mas i nacisków osi Komisja Europejska proponuje wprowadzenie jednolitych wymagań dotyczących kontroli masy samochodów ciężarowych. Przewoźnicy zadają pytanie, czy - gdyby doszło do podniesienia limitu z 11,5 do 12,5 tony na oś - mandaty za przeciążenie osi byłyby cofnięte, tak jak stało się po wyroku TSUE w 2019 roku.

Setki miliardów na drogi

Przewoźnicy doskonale pamiętają ograniczenia w korzystaniu z dróg dla samochodów z osią napędową o nacisku 11,5 tony. Jest to unijny standard, jednak polskie drogi były budowane na nacisk 10 ton. Dopiero 21 marca 2019 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł, że Polska naruszyła prawo unijne wprowadzając ograniczenia dla swobodnego ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony.

Od tego czasu pojazdy o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń, przy czym większość dróg krajowych klasy niższej niż autostrady i drogi ekspresowe nie jest dostosowana technicznie do przenoszenia takich obciążeń i wymaga wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, aby zapobiec szybkiej i postępującej degradacji sieci.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało wart 58,3 mld zł Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, którego jednym z głównych celów jest zapewnienie utrzymania strukturalnego istniejącej sieci dróg krajowych pod kątem dostosowania odcinków do wymaganych przepisami parametrów, w tym parametru nośności. – Program wszedł w życie w 2023 roku, a efektem jego realizacji w perspektywie do 2030 roku ma być m.in. 2500 km łącznej długości przebudowanych dróg krajowych oraz 60 proc. udział dróg krajowych dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś – podkreśla Szumańska.

Przystosowanie do wyższego nacisku osi kilkunastu procent dróg krajowych kosztuje blisko 60 mld zł i wymaga siedmiu lat pracy. Wzmocnie-



Bezemisijna Unia Europejska

Zielony Ład

Komisja Europejska zakłada, że kraje UE osiągną zerową emisję dwutlenku węgla do 2050 roku. W styczniu 2024 roku Parlament i Rada przyjęły dla transportu ciężarowego cele redukcji emisji określone przez Komisję Europejską, czyli od 2030 roku redukcja o 45 proc., od 2035 o 65 proc. i od 2040 o 90 proc. Oznacza to, że po 2040 roku 90 proc. samochodów ciężarowych będzie musiało mieć napęd elektryczny: baterijny lub wodorowy.

Gaz CO2 jest bezbarwny, bezwonny i nieszkodliwy, stanowi 0,04 proc. masy atmosfery ziemskiej. Emitowany jest naturalnie m.in. przez rośliny, wodę, wulkany. Człowiek odpowiada za emisję 3-4 proc. CO2. Ten gaz spotykany jest np. w gazowanej wodzie mineralnej i piwie.

nie pozostałej części dróg krajowych do standardu 11,5 tony na oś będzie kosztować podatnika 200 mld złotych. Z wyższymi nakładami muszą liczyć się także samorządowcy. Do magazynów i fabryk prowadzą drogi wojewódzkie lub powiatowe, którymi też będą jeździły samochody bezemisyjne.

Koszty jeszcze nieznane

MI zastrzega, że nawet nie próbowało oszacować ceny dostosowania dróg do nacisku 12,5 t/oś. – Prace legislacyjne i dyskusje państw członkowskich nad ostatecznym zakresem projektowanych w ww. dyrektywie rozwiązań są nadal prowadzone, dlatego regulacje w zakresie nacisków osi mogą ulec

zmianie. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi prac w tym zakresie – tłumaczy rzeczniczka resortu.

Wskazuje, że cena jednostkowa budowy, rozbudowy czy przebudowy infrastruktury drogowej jest zależna od szeregu czynników i ostatecznie jest wynikiem rynkowej wyceny konkretnej inwestycji w danym czasie, a przez to ma bardzo indywidualny charakter. – Dlatego na tym etapie nie ma możliwości wyceny zmiany wymagań technicznych w zakresie nacisku na oś – zaznacza Szumańska.

Sieć dróg krajowych w Polsce zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad mierzy 17,7 tys. km, w tym około 5,2 tys. km to autostrady i drogi ekspresowe. ■

Transportowcy będą musieli rozliczyć się z emisji CO₂

Sejm przyjął ustawę wdrażającą dyrektywę CSRD, co oznacza, że przewoźnicy będą ustawowo zobowiązani do raportowania emisji dwutlenku węgla.

Robert Przybylski

Zmiany w ustawie o rachunkowości zobowiązują duże jednostki i duże grupy kapitałowe oraz małe i średnie spółki giełdowe do publikowania informacji o wpływie ich działalności na środowisko, społeczeństwo i ład korporacyjny (ESG).

Ministerstwo Finansów uspokaja, że obowiązek sprawozdawczości będzie wprowadzany stopniowo. „Pierwszą grupę stanowią największe jednostki, które już mają doświadczenie w sprawozdawczości ESG. W dalszej kolejności obowiązek raportowania, w uproszczonym zakresie, obejmie małe i średnie przedsiębiorstwa, które są emitentami”.

Resort pociesza, że „duża część jednostek zobowiązanych do sporządzania sprawozdawczości ESG będzie miała możliwość zwolnienia w przypadku ujęcia ich w sprawozdawczości skonsolidowanej sporządzanej przez jednostkę dominującą”.

Ponadto w ustawie o biegłych rewidentach, firmach audytorskich

oraz nadzorze publicznym pojawiły się przepisy regulujące przeprowadzanie atestacji sprawozdawczości ESG przez biegłych rewidentów.

Mali też raportują

MF zapewnia, że obowiązek raportowania dotyczy początkowo jedynie dużych firm, a w drugiej kolejności mniejszych, ale notowanych na giełdzie, co oznacza docelowo 4 tys. firm. Jednak jest to tylko część prawdy, bo wiem jak zauważa członkini zarządu/Co-CEO GS1 Polska Marta Szyborska, dane dużym podmiotom będą dostarczać ich dostawcy, ponieważ raportowanie dotyczy wpływu w całym łańcuchu wartości. – W GS1 Polska niemal 80 proc. wszystkich Uczestników Systemu w naszym kraju stanowią przedstawiciele małych i średnich przedsiębiorstw, np. mali producenci sprzedający swoje towary w sieciach handlowych – wskazuje Szyborska.

GS1 Polska przeprowadziła badanie, aby sprawdzić gotowość MŚP do dostarczenia danych dotyczących zrównoważonego rozwoju. – Małe i średnie firmy niestety nie są świadome

wyzwań, które przed nimi stoją. Ponad 62 proc. ankietowanych nie zna aktualnie obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ESG, a 49 proc. nie wie, jakie obowiązki i ryzyka wynikają z dyrektywy CSRD. 80,7 proc. nie zna założeń cyfrowego paszportu produktowego. W dodatku 87,4 proc. badanych nie mierzy w ogóle śladu węglowego, a 91,2 proc. nie zna zakresów jego mierzenia – wskazuje Szyborska.

Biuro Polityki Gospodarczej KIG szacuje, że w latach 2025 i 2026 zapytanie o kwestie ESG od swoich kontrahentów otrzyma 9 tys. firm zatrudniających powyżej 50 osób, 10 tys. firm zatrudniających 10-50 osób oraz 80 tys. firm zatrudniających poniżej 10 osób.

W branży transportu drogowego udział małych firm sięga 90 proc. i choć nie ma tak dokładnych badań wśród właścicieli firm przewozowych, to można założyć, że wyniki nie odbiegająby zbyt od ankiety GS1 Polska.

Kary za nierzetelne dane

Firmy raportujące łańcuch wartości będą się przyglądać wszystkiemu

wewnątrz nich, ale też na zewnątrz. Jednostka będzie musiała wziąć odpowiedzialność nie tylko za własne działania. – Istota zrównoważonego łańcucha wartości polega na odpowiedzialności za wszystkie powiązane z nią podmioty, zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio w łańcuchu dostaw. Zatem dotyczy to nie tylko firmy raportującej, ale każdego jej partnera, który chce z nią pracować – podkreśla Szyborska.

Sprawozdania zrównoważonego rozwoju staną się częścią sprawozdania z działalności, co oznacza zwiększenie odpowiedzialności organów spółki za ten obszar raportowania. – Zgodnie z ustawą o rachunkowości organy spółki ponoszą odpowiedzialność solidarną za szkodę wyrządzoną naruszeniem dotyczącym sprawozdań z działalności, a sporządzenie takich sprawozdań niezgodnie z wymogami lub zawarcie w tych sprawozdaniach nierzetelnych danych podlega odpowiedzialności karnej – ostrzega partner, lider ESG w PwC Polska Tomasz Barańczyk.

We Francji, gdzie ustawa została wdrożona szybciej niż w Polsce, kary są drakońskie. – Rząd francuski wprowadził poważne kary za nieprzestrzeganie dyrektywy, np. grzywny za naruszenia mogą sięgać

do 75 tys. euro z dodatkową groźbą pięciu lat pozbawienia wolności – zaznacza przedstawicielka GS1 Polska.

Raportowania nie da się zbyć pierwszą lepszą tabelką także z jeszcze jednego powodu. Zadbają o to paragrafy dotyczące biegłych rewidentów. Jeśli przepuszczą dane nierzetelne, stracą okresowo możliwość wykonywania zawodu.

Z tego też powodu, jak pokazuje raport KPMG, już 58 proc. firm deklaruje zerwanie współpracy z partnerami biznesowymi, którzy nie będą w stanie dostarczyć danych dotyczących zrównoważonego rozwoju.

Przemysł sceptyczny

Głośne stały się słowa prezesa Mapsexu K Pawińskiego, który w rozmowie z XYZ stwierdził, że „Raportowanie ESG stanie się w dużej mierze udręką biurokratyczną. Opiera się na iluzji, że dekretem i nakazem można wychować lepszego człowieka, a firmy uczynić bardziej odpowiedzialnymi społecznie”.

Warsaw Enterprise Institute szacował już rok temu, że roczne koszty przygotowania raportów sięgną 1,4-2,6 mld zł, a jednorazowe koszty dostosowania się do regulacji wyniosą 0,8-1,1 mld zł. Wysokie koszty

poniosą także firmy nieobjęte bezpośrednio CSRD, ale będące kontrahentami podmiotów zobowiązanych do raportowania ESG. Dla polskich MŚP ten koszt pośredni może sięgać nawet 8 mld zł rocznie. Dodatkowo małe i średnie firmy poniosą jednorazowe koszty dostosowania się do przepisów w wysokości do 1,4 mld zł.

WEI wskazuje, że małe i średnie firmy będą musiały poświęcić na przygotowanie raportów ESG proporcjonalnie więcej zasobów niż duże, przez co zmaleje ich potencjał wytwórczy.

Rodzi się także pytanie, dlaczego KE sięgnęła po raporty ESG, a nie po bardziej efektywne instrumenty. – W gospodarce rynkowej kluczowym mechanizmem koordynacji zachowań różnych podmiotów są ceny, więc najprostszą i najlepszą metodą rozwiązania problemów np. nadmiernej emisji CO₂ czy zużycia wody jest odpowiednie podniesienie ich kosztów np. poprzez uprawnienia do emisji czy podatki środowiskowe; bądź podniesienie cen regulowanych przez państwo – wskazuje autor raportu WEI, ekonomista, członek Rady Towarzystwa Ekonomistów Polskich Damian Olko.

Przewoźnicy i ich klienci słono zapłacą za elektryfikację

Komisja Europejska objęła normami emisji CO2 nawet naczepy. One także mają być „zeroemisyjne”, co ma swoją cenę.

Robert Przybylski

KE zakłada, że w 2030 roku nowo rejestrowane naczepy będą emitowały o 10 proc. dwutlenku węgla mniej niż obecne, a przyczepy o 7,5 proc. mniej. Producenci tych pojazdów publicznie domagali się limitów (odpowiednio) 7,5 i 5 proc., ale KE nie przychyliła się do tych wniosków.

Stowarzyszenie CLCCR (International Association of the Body and Trailer Building Industry) pogodziło się z tą decyzją, choć KE przyjęła karę 4250 euro za każdy kilogram dwutlenku węgla wyemitowany ponad limit.

CLCCR wcześniej wyliczało, stosując opłacony przez KE symulacyjny program VECTO, że maksymalna redukcja emisji CO2 dla naczep to 7,5 proc. przy zastosowaniu wszystkich dostępnych technologii: od opon o niskich oporach toczenia (zmniejszenie emisji do 3 proc.) i pomocy aerodynamicznych (do 5 proc.) po elektryfikację osi. W przypadku przyczep dyszlowych i z osią środkową redukcja emisji może sięgnąć 5 proc.

Komisja Europejska zauważa wielokodusznie, że „Wprowadzenie nowych technologii jest droższe dla małych producentów niż dla większych, ponieważ mogą oni w mniejszym stopniu skorzystać z efektu skali ze względu na mniejszą produkcję. W związku z tym drobniej produkujący do 100 pojazdów są zwolnieni z obowiązku spełnienia wymogów re-

gulacyjnych. Wpływ takiego wyłączenia na środowisko i klimat będzie bardzo ograniczony, zatem podstawowe cele polityki nie zostaną naruszone.

Spojlery i elektryczne osie

Nowe regulacje są tegim wyzwaniem technicznym dla producentów konstrukcyjnie prostych do tej pory pojazdów. Skutecznym sposobem obniżającym wyniki symulacji VECTO stały się urządzenia poprawiające aerodynamikę naczep, które oferują nawet 5-procentowe zmniejszenie emisji CO2. Oferta spojlerów, fartuchów bocznych, stateczników tylnych w wersjach stałych i ruchomych staje się coraz szersza, co nie budzi entuzjazmu przewoźników. Plastikowe nakładki łamią się przy rampach i załadunkach, natomiast zimą, gdy obłepi je zmarznięty śnieg potrafią wyłamać się. Są drogie w zakupie i stanowią kolejny element, o którym musi pamiętać kierowca.

Przedsiębiorcy narzekają, że opony o niskich oporach toczenia są nie trwałe. Producenci ogumienia zapewniają, że druga generacja takich gum ma wyraźnie lepsze parametry, choć rozmiarów naczepowych jeszcze nie ma.

Największą zmianą w „zeroemisyjnych” naczepach są elektryczne osie. Zamontowane na toczeniach osiach silniki elektryczne pozwalają odzyskiwać energię hamowania i magazynować ją w akumulatorach. W ten sposób naczepy otrzymały wysoko-

napięciową instalację, która logicznie niewiele różni się od architektury elektrycznego samochodu.

Moce zastosowanych w osiach silników są spore. ZF zdecydował się na 210-kilowatowy silnik. SAF oferuje oś z silnikiem o mocy 20 kW, a w przygotowaniu jest model mający 120 kW mocy. Elektryczna maszyna jest połączona z osią poprzez jednostopniową przekładnię i mechanizm różnicowy. Całość zwiększa masę osi o 150 kg w przypadku słabszego silnika i 300 kg dla mocniejszego. Należy doliczyć jeszcze masę falowników oraz akumulatora o pojemności co najmniej kiludziesięciu kWh.

Naturalnym wyborem do elektryfikacji jest naczepa-chłodnia, której agregat może być napędzany przez silnik elektryczny, czerpiący energię z akumulatora trakcyjnego naczepy, ładowanego podczas hamowania.

Spółka Fresh Logistics Polska po tegorocznych próbach naczepy chłodni Krone z osią AxlePower firmy Thermo King raportowała 30-procentową redukcję spalania. ZF obiecuje odzyskiwanie do 60 proc. energii hamowania i do 16 proc. oszczędności w spalaniu przy założeniu regionalnych przebiegów.

Kosztowna elektryfikacja

Elektryfikacja ma także ujemne strony: masa naczepy wzrasta, co zwiększa zużycie paliwa, bo przecież nie ma perpetuum mobile i na rozpędzenie oraz utrzymanie prędkości cięż-



szego pojazdu potrzeba więcej energii niż dla lekkiego.

Jeszcze gorszą wiadomością są koszty: elektryfikacja naczepy zwiększa jej cenę o 30-50 tys. euro. W połączeniu z droższym elektrycznym ciągnikiem stawki frachtowe będą musiały wzrosnąć o 50 proc., aby pokryć wyższe ceny elektrycznego taboru.

Producenci taboru i akumulatorów zapewniają, że ceny spadną. Wskazują, że już obecnie ceny litu spadły od 2023 roku o 75 proc., kobaltu, niklu i grafitu o 30-45 proc. i to pomimo wzrostu zapotrzebowania o 10 proc. Spadek cen wynika z rosnącej podaży,

wydatki na rozbudowę kopalń wzrosły w ostatnich latach o 15 proc., ponieważ branża górnicza przewiduje, że rynek na te materiały więcej niż podwoi się do 2040 roku i jego wartość sięgnie 770 mld dol., szacuje Międzynarodowe Agencja Energii.

W tym samym raporcie ostrzega, że pomimo rozbudowy kopalń i hutnictwa metali nieżelaznych (w tym litu), dostawcy zaspokoją jedynie 70 proc. zapotrzebowania na miedź i 50 proc. na lit.

Wreszcie zakwestionować można sens całej elektromobilności. Amerykański Instytut Badań nad Trans-

portem obliczył, że branża transportu ciężarowego może szybciej i taniej zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych dzięki zastosowaniu różnych typów pojazdów. ATRI stwierdziło między innymi, że produkcja pojazdów akumulatorowo-elektrycznych klasy 8 (odpowiednik europejskich tirów) skutkuje ponad sześciokrotnie większą emisją dwutlenku węgla w porównaniu z ciężarówką klasy 8 napędzaną zwykłym silnikiem wysokoprężnym ze względu na rozmiar i cykl wymiany akumulatorów litowo-jonowych niezbędnych do długotrwałej pracy w transporcie ciężarowym. ■

Chtop w domu, czyli święta bez trzymanki



Zdzisław Radelski, Jędrzejczyk Bogusław

Nie wiem jak wy, ale ja
byłbym ostrożny z tym sprzątaniem.
To niebezpieczne, można sobie rękę
zwichnąć w łokciu. Chwila-moment
i nieszczęście gotowe.



Jan Buczek



Piotr Litwiński, Jan Buczek



Jan Buczek



Joanna Wojtczuk

Już na samą myśl o sprzątaniu czuję się zmęczony...



Juliusz Skurewicz

Ja tam zawsze robię to, co mi żona każe.

Ja też. Mnie najczęściej każe nie przeszkadzać.



Adam Jędrych, Grzegorz Chełminiak

A mnie każe zrobić porządek z karpem. Ale ja nie mogę, za wrażliwy jestem.



Wojciech Sienicki

Wojciech Paprocki

U mnie to żona bierze nóż i... Zobaczcie zresztą sami.



Jak się po czymś takim przytulić?



Wiesław Starostka

Maciej Wroński

My w święta naprawdę jesteśmy pokrzywdzeni.



Piotr Mikiel

Święta to święta, faktycznie jakoś trzeba pomóc. Ale w Sylwestra to się, panowie, odkujemy!

Oj, naiwni ci chłopcy, naiwni...

Anna Brzezińska



300 tys. ciężarówek z fabryki w Niepołomicach

Fabryka MAN Trucks w Niepołomicach wyprodukowała 300-tysięczną ciężarówkę, która trafiła 30 października do firmy MCG Logistics. Samochód odebrał prezes tej firmy Mirosław Maszoński. Założył ją w 1996 roku pod nazwą Maszoński Logistic, flota liczy 420 pojazdów. Najnowszy ciągnik MAN TGX 18.520 4x2 BL SA jest wyposażony w silnik D26 o mocy 520 KM. Zakład w Niepołomicach koło Krakowa został otwarty w październiku 2007 roku, po niespełna dwuletnim okresie budowy, a następnie zmodernizowany w 2023 roku. Produkuje pojazdy ciężarowe z serii TGS, TGX i TGM oraz TGL, montowane w różnych konfiguracjach jako 2-, 3-, 4- i 5-osiowe. Zakład dostarcza je na rynki Europy, Bliskiego Wschodu, do Azji i Afryki. Rocznie z taśmy montażowej zjeżdża ponad 20 tysięcy pojazdów.

Militaryzacja przedsiębiorców

Rząd polski planuje wprowadzić istotne zmiany w przepisach dotyczących świadczeń rzeczowych na rzecz obrony kraju. Celem jest zwiększenie dostępności zasobów prywatnych podmiotów dla Sił Zbrojnych w sytuacjach kryzysowych. Chodzi o tereny, pomieszczenia, środki transportowe, maszyny i inny sprzęt. Rząd proponuje, aby z obowiązku świadczeń rzeczowych były zwolnione tylko jednostki zmilitaryzowane, a nie jak dotychczas także przewidziane do militaryzacji. Wojsko ma uzgadniać z właścicielami firm wykorzystanie konkretnych zasobów przedsiębiorstwa. Ustawa, która jest w konsultacjach określa, że militaryzacja przedsiębiorstw może nastąpić jedynie w przypadku wprowadzenia stanu wyjątkowego, stanu wojennego, ogłoszenie mobilizacji lub w czasie wojny.

Hamują spadki sprzedaży opon

W Polsce w trzecim kwartale sprzedaż opon do samochodów ciężarowych wzrosła o 1 proc. w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku, gdy po trzech kwartałach sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zmalała o 1 proc., podsumowuje Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego.

W trzecim kwartale sprzedaż na wtórnym rynku opon autobusowych i ciężarowych w Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii wyniosła 3112 tys. sztuk i była o 2 proc. większa niż rok wcześniej, wylicza Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Wyrobów Gumowych ETRMA. Po dziewięciu miesiącach spadek jest 2-procentowy, do 8414 tys. sztuk. Jest to poziom o 11 proc. niższy od przed pandemicznego, zarejestrowanego w 2019 roku.



Northvolt w upadłości

Szwedzko-niemiecki Northvolt ogłosił 21 listopada bankructwo i wystąpił w amerykańskim sądzie o ochronę przed wierzycielami. To prestiżowa porażka europejskiego przemysłu oraz jednego z najambitniejszych unijnych projektów produkcji litowo-jonowych akumulatorów dla autobusów i ciężarówek. Spółka zamierzała produkować własne ogniwa oraz pakiety akumulatorów. Northvolt miał dostarczać akumulatory m.in. dla BMW oraz dla koncernu Volkswagena, w tym przede wszystkim dla Scanii i MAN. Spółka ma 5,8 mld dol. długów i spodziewa się zakończenia restrukturyzacji w pierwszym kwartale 2025 roku. Firma może produkować do 300 tys. baterii rocznie, ale zapo-

trzebowanie na elektryki okazało się mniejsze od przewidywanego, trudna jest także konkurencja z chińskimi firmami. Kontrolują one 85 proc. światowego rynku baterii, szacuje International Energy Agency. Jednak głównym powodem niepowodzenia są trudności z rozruchem produkcji. BMW zniecierpliwione opóźnieniami wycofało wartę 2 mld euro zamówienie. Natomiast Scania przekazała spółce 100 mln euro na kontynuację produkcji, a sąd zgodził się na wypłacenie z tej sumy pierwszej puli 51 mln euro. Northvolt wcześniej zamknął gdańską fabrykę magazynów energii, czyli akumulatorów przeznaczonych dla energetyki.



Polsko-ukraińskie obrady

We wtorek 29 października odbyło się w formie hybrydowej posiedzenie polsko-ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowego transportu drogowego. Po stronie polskiej obradom przewodniczył wiceminister infrastruktury Stanisław Bukowiec, po stronie ukraińskiej wiceminister rozwoju społeczeństwa, terytoriów i infrastruktury Siergiej Derkacz.

Celem spotkania było omówienie problemów występujących w przewozach Polska – Ukraina oraz spraw bieżących. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele strony społecznej, w tym prezes ZMPD Jan Buczek. Zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcijnego GITD Hubert Jednorowski przedstawił aktualną sytuację związaną z wprowadzeniem systemu monitoringu towarów i rejestracji zagranicznych przewoźników SENT, wywołującą spore zainteresowanie ukraińskich przewoźników. Podczas obrad dyskusja koncentrowała się

wokół wrażliwych dla polskich przewoźników tematów, w szczególności dotyczących funkcjonowania systemu e-charge, kwestii związanych z kontrolą i w dalszym ciągu istniejących problemów z wydawaniem protokołów przez ukraińską inspekcję transportową, a także pobytem polskich kierowców powyżej 90 dni w ciągu pół roku na Ukrainie.

Największe kontrowersje wywołuje odmienna interpretacja Umowy transportowej Ukraina – Unia Europejska odnośnie konieczności posiadania zezwoleń (lub ich braku) w przypadku przewozów na potrzeby własne przez ukraińskiego przewoźnika. Polskie Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, że w takim przypadku konieczne jest posiadanie zezwolenia. Strona polska zaproponowała stronie ukraińskiej przekazanie 10 tys. zezwoleń ogólnych, ważnych do końca bieżącego roku do wykorzystania na przewozy do/z krajów trzecich.

Unia Europejska po wyborach

Układ sił w Parlamencie Europejskim nie zmienił się, nadal Europejska Partia Ludowa oraz Socjaliści i Demokraci są głównymi siłami w europejskiej polityce.

Tadeusz Wilk

Wyborach do Parlamentu Europejskiego, które odbyły się w czerwcu bieżącego roku, najwięcej mandatów uzyskała Koalicja Obywatelska – 21. Za nią znalazło się Prawo i Sprawiedliwość – 20, Konfederacja – 6, Trzecia Droga (PSL i Polska 2050) – 3, Lewica – 3. Łącznie Polska posiada w Europarlamencie 53 posłów.

Ogólna liczba posłów do Parlamentu Europejskiego to 720 osób. Polska jest wśród pięciu krajów posiadających największą reprezentację: Niem-

cy – 96, Francja – 81, Włochy – 76, Hiszpania – 61, Polska – 53. Liczba posłów dla poszczególnych krajów w zasadzie zależna jest od liczby ludności, przy czym najmniejsza liczba to 6 posłów, a największa 96 posłów. Na kraju o większej liczbie ludności przypada więcej mandatów, ale stosowana jest zasada „degresywnej proporcjonalności”, która gwarantuje krajom o mniejszej populacji więcej mandatów na mieszkańca.

Najbardziej istotny jest w PE podział na grupy polityczne. Posłowie z poszczególnych krajów, a właściwie ugrupowania polityczne, do których należą, przystępują do tworzenia w PE grup politycznych. Grupy te są tworzone w oparciu o programy polityczne ugrupowań. Grupę może utworzyć minimum 23 posłów reprezentujących co najmniej 7 krajów członkowskich (1/4 ogółu państw - członków UE). Jednakże posłowie nie muszą należeć do określonej grupy, mogą pozostać niezrzeszeni.

Grupy polityczne mają zdecydowanie większe możliwości, bowiem korzystają z pewnych przywilejów. Między innymi proponują porządek obrad Parlamentu,

otrzymują więcej czasu na wystąpienia podczas debat, mają więcej funduszy na organizowanie spotkań. Decydują także o składzie komisji parlamentarnych.

Poszczególne ugrupowania starają się głosować według wspólnych ustaleń. Bywa jednak, że w niektórych sprawach pojawia się tendencja do głosowania zgodnie z interesami swojego kraju, a nie grupy politycznej.

W obecnym PE jest osiem politycznych grup:

- **EPP** (Europejska Partia Ludowa) – 188 posłów, w tym Platforma Obywatelska – 21, PSL – 2,
- **S&D** (Socjaliści i Demokraci) – 136 posłów, w tym Nowa Lewica – 3,
- **Patriots for Europe** (Patrioci dla Europy) – 84,
- **ECR** (Europejscy Konserwatyści i Reformatorzy) – 78, w tym Prawo i Sprawiedliwość – 20,
- **Renew Europe** (Odnómy Europę) – 77, w tym Polska 2050 – 1,
- **The Greens** (Zieloni) – 53,
- **The Left** (Lewica) – 46,
- **ESN** (Europa Suwerennych Narodów) – 25, w tym Konfederacja – 3
- **Niezrzeszeni** – 32.

Układ sił w Parlamencie Europejskim nie uległ zasadniczej zmianie. W dalszym ciągu większość będą miały EPP, S&D i RE, w sumie ponad połowę posłów. Do tych trzech grup należą Platforma Obywatelska, PSL, Lewica i Polska 2050. Na czwartym miejscu jest ECR, do której należy PIS. Duży spadek zanotowano w grupie Zielonych. Te zmiany nie wpłyną na dotychczasową politykę UE.

Zasadnicze prace legislacyjne toczą się na posiedzeniach 24 stałych komisji i podkomisji merytorycznych, które spotykają się zazwyczaj jeden lub dwa razy w miesiącu. Każda komisja składa się z 25 do 90 członków i takiej samej liczby zastępców członków. Skład polityczny komisji odzwierciedla skład plenarnego zgromadzenia. Rola komisji jest bardzo ważna, bowiem tam posłowie opracowują projekty legislacyjne i sprawozdania oraz wprowadzają poprawki do procedowanych projektów aktów prawnych i głosują nad nimi. W komisjach odbywa się także analiza projektów przedstawianych przez Komisję Europejską i Radę.

Z punktu widzenia branży transportowej najważniejsze znaczenie mają działania Komisji TRAN – Komisji Transpor-

tu. Komisja liczy 46 członków, w tym trzech z Polski: Dariusz Joński, Maciej Wójcik oraz Kosma Złotowski. W skład wchodzi również 44 zastępców członków, w tym trzech ze strony Polski: Magdalena Adamowicz, Elżbieta Łukacijewska i Beata Szydło. Przewodniczącą Komisji jest Elissavet Vozemberg-Vrionidi z Grecji, a wiceprzewodniczącymi Virginijus Sinkevičius z Litwy, Sophia Kircher z Austrii, Elena Kountoura z Grecji i Matteo Ricci z Włoch.

Została również sformowana nowa Komisja Europejska. Przewodniczącą Komisji została dotychczasowa przewodnicząca Ursula von der Leyen. Przedstawiła ona listę 26 komisarzy odpowiedzialnych za poszczególne obszary działalności UE. Kandydaci zostali przegłosowani przez Parlament. W skład Komisji wchodzi Przewodnicząca oraz 26 komisarzy, po jednym z każdego z 27 państw unijnych. Komisarzem odpowiedzialnym za zrównoważony transport i turystykę został przedstawiciel Grecji Apostolos Tzitzikostas. Natomiast przedstawiciel Polski Piotr Serafin został komisarzem do spraw budżetu, zwalczania oszustw i administracji publicznej.

Komisje Parlamentu Europejskiego

AFET – Sprawy Zagraniczne
DROI – Podkomisja ds. Praw Człowieka
SEDE – Bezpieczeństwo i Obrona
DEVE – Rozwój
INTA – Handel Międzynarodowy
BUDG – Budżet
CONT – Kontrola Budżetowa
ECON – Sprawy Gospodarcze i Monetarne
FISC – Sprawy Podatkowe
EMPL – Zatrudnienie i Sprawy Socjalne
ENVI – Ochrona środowiska Naturalnego, Zdrowie Publiczne i Bezpieczeństwo Żywności
SANT – Zdrowie Publiczne
ITRE – Przemysł, Badania Naukowe i Energia
IMCO – Rynek Wewnętrzny i Ochrona Konsumentów
TRAN – Transport i Turystyka
REGI – Rozwój Regionalny
AGRI – Rolnictwo i Rozwój Wsi
PECH – Rybołówstwo
CULT – Kultura i Edukacja
JURI – Prawo
LIBE – Wolności Obywatelskie, Sprawiedliwość i Sprawy Wewnętrzne
AFCO – Sprawy Konstytucyjne
FEMM – Prawa Kobiet i Równouprawnienie
PETI – Petycje.

reklama

Słowenia

Słowacja

Polska

Szwecja (Inna Opcja)

Dania (Inna Opcja)

Szwajcaria

Lichtenstein

Włochy

Węgry

Bulgaria

Niemcy

Austria

Belgia

Francja

Hiszpania

Portugalia

Liechtenstein

Wawrowtunnel

Herentunnel

ZMPD BOX .pl

19 domen

1 urządzenie

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej

SŁOWACJA

AKTYWUJ SŁOWACJĘ W ZMPD BOX

WKRÓTCE CZECHY

22

Fot. European Union

Co się odwlecze, to nie uciecze... Nowe regulacje z Brukseli

Przypominamy, jakie tematy dotyczące transportu drogowego udało się zamknąć poprzedniemu Parlamentowi, a jakie czekają na finalizację.

Anna Wiczorek

Nowi członkowie Parlamentu Europejskiego rozpoczęli kadencję 16 lipca, a dwa dni później stanowisko przewodniczącej KE ponownie powierzili Ursuli von der Leyen. Nowy skład Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej podejmie sprawy, których jeszcze nie udało się wprowadzić w życie. Mamy nadzieję, że w obecnej kadencji Parlamentu Europejskiego uda się przekonać europosłów do rozwiązań korzystnych dla branży transportu drogowego.

Pakiet Mobilności

Na początku tego roku, w ramach obowiązków wynikających z Pakietu Mobilności, Komisja Europejska powołała konsultantów do oceny stanu rynku przewozów drogowych. Mają oni przeprowadzić badania dotyczące wdrożenia rozporządzeń 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu i 1072/2009 w sprawie dostępu do rynku przewozów drogowych. Według wielu źródeł Komisja Europejska nie ma zamiaru ponownie otwierać Pakietu, jednak w zależności od priorytetów jakie wyznaczy kolejny komisarz ds. transpor-

tu oraz w oparciu o wynik trwającej oceny rynku przewozów planuje merytoryczne prace, aby poprawić skuteczność Pakietu.

Bezpieczne parkingi

Kwestia bezpiecznych parkingów jest kluczowa dla branży, przede wszystkim ze względu na komfort kierowcy, wizerunek zawodu kierowcy profesjonalnego oraz bezpieczeństwo ładunku. Udostępnienie funduszy UE na budowę i modernizację parkingów pozostanie głównym zadaniem do wykonania w nowej kadencji Komisji Europejskiej. W wyniku nacisku branży transportu drogowego KE udostępni kolejne fundusze na współfinansowanie budowy parkingów. Unia przez ostatnie 3 lata przeznaczyła 750 milionów euro na sieć parkingów i przewiduje jeszcze dofinansowanie na około 320 milionów euro. Po wyczerpaniu budżetu możliwość nowego finansowania pojawi się w 2028 r. (tj. od rozpoczęcia kolejnego cyklu finansowania UE).

Rewizja dyrektywy w sprawie praw jazdy

Branża transportu drogowego w UE od lat boryka się z brakiem kierow-

ców. Jednym ze sposobów zmiany tej sytuacji jest przyciągnięcie do zawodu większej liczby młodych ludzi, a także kierowców z krajów trzecich. Parlament Europejski poparł wdrożenie unijnego programu jazdy pod opieką zawodowego kierowcy, co umożliwi 17-letnim kierowcom ciężarówek (kategorii C i C1) bezpieczne zdobycie doświadczenia w prowadzeniu pojazdu. Parlament określił minimalny wiek kierowcy w UE w transporcie krajowym i międzynarodowym na 18 lat. Wraz z Radą uznał, że należy rozszerzyć wniosek Komisji Europejskiej dotyczący opracowania unijnych ram o uznawanie praw jazdy i kwalifikacji kierowców z państw trzecich.

Ponieważ zarówno Parlament, jak i Rada poprzedniej kadencji przyjęły swoje stanowiska, oczekuje się, że rozpoczną się negocjacje trójstronne, przy czym trzeba pamiętać, że nowy Parlament nie jest zobowiązany do przyjęcia poprzedniego stanowiska.

Masy i wymiary

W ramach przeglądu przepisów dotyczących mas i wymiarów Parlament Europejski uznał stanowisko branży, popierając zwiększenie masy i wymia-



rów dla pojazdów bezemisyjnych oraz dla pojazdów wykorzystywanych na odcinkach drogowych do transportu kombinowanego i intermodalnego.

Parlament popiera także możliwość wykorzystania zestawów 44-tonowych i pojazdów Europejskiego Systemu Modułowego o dużej ładowności do przemieszczania się przez granice między dwoma wyrażającymi zgodę państwami członkowskimi (po 2034 roku będzie to dotyczyć wyłącznie pojazdów bezemisyjnych).

Jednakże państwom członkowskim nie udało się znaleźć w Radzie płaszczyzny porozumienia. Obecna węgierska prezydencja Rady nie umieściła tej sprawy wśród swoich priorytetów, co oznacza, że stanowiska należy spodziewać się później. Ponadto można przewidywać, że sprzeciw zgłosi w nowym Parlamencie lobby branży kolejowej.

Normy CO2 dla pojazdów ciężarowych

W styczniu br. Parlament i Rada przyjęły cele redukcji emisji określone przez Komisję Europejską, czyli od 2030 redukcja o 45 proc., od 2035 o 65 proc. i od 2040 roku o 90 proc. Według branży transportu drogowego nowe normy są zbyt ambitne z po-

wodu braku infrastruktury ładowania akumulatorów elektrycznych i niewystarczającej liczby stacji tankowania wodoru oraz braku odpowiednich zachęt dla przewoźników.

Na rok 2040 ustanowiono możliwość wykorzystania tylko 10 % pojazdów napędzanych paliwami syntetycznymi o neutralnym śladzie węglowym.

Tekst Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia norm emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich i integracji obowiązków sprawozdawczych oraz uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 pozostawia nadzieję w postaci klauzuli wczesnego przeglądu w 2027 roku, za którą branża transportowa się opowiadała.

Udało się także odrzucić propozycję Parlamentu Europejskiego nałożenia na przewoźników obowiązkowych celów zakupu bezemisyjnych pojazdów ciężkich w proporcji zależnej od wielkości firmy.

Transport kombinowany

W listopadzie 2023 roku Komisja przyjęła pakiet dotyczący „zazielnienia” transportu, składający się z kilku wniosków, w tym regulują-

cych transport kombinowany. Obecna prezydencja przejęła negocjacje w tej sprawie i zamierza osiągnąć podejście ogólne do grudnia 2024 roku. Sprawozdawca Komisji Europejskiej zajmujący się tą sprawą pozostał ten sam i oczekuje się, że będzie kontynuował prace w dotychczasowym kierunku. Rozmowy trójstronne mogą rozpocząć się w 2025 roku. W Parlamencie Europejskim odbyło się 5 listopada przesłuchanie desygnowanego na komisarza UE ds. transportu Apostolos Tzitzikostas (z Grecji); jego kandydaturę poparła zdecydowana większość parlamentarzystów.

Przesłanie nowego komisarza napawa optymizmem, pokrywa się z większością postulatów branży transportu drogowego. W trakcie przemówienia wspomniał o potrzebie neutralności technologicznej oraz o tym, że w 2025 roku zaproponuje plan inwestycji w zrównoważony transport. Wspomniał także o tym, że remedium na niedobór kierowców może być stworzenie bezpiecznych i chronionych parkingów oraz podkreślił potrzebę cyfryzacji obiegu dokumentów w transporcie do roku 2030. Oczekuje się, że nowi komisarze rozpoczną kadencję w grudniu.

Dobry moment na wsparcie transportowców

Sicienko Gminą Przyjazną Transportowi – ZMPD nagradza samorządowców za obniżenie podatku od środków transportowych.



Piotr Gawelczyk

Obniżenie podatku od środków transportowych wcale nie musi oznaczać straty w lokalnym budżecie. Wręcz przeciwnie - może być dla gminy korzystne, stać się jednym z kół zamachowych dla dalszego rozwoju. Przedstawiciele wielu samorządów już o tym wiedzą.

Jednym z dobrych przykładów są władze gminy Sicienko w województwie kujawsko-pomorskim, którzy jakiś czas temu odważyli się podjąć tę decyzję. I nie żałują. – W 2018 r. wartość dochodów z podatku od środków transportowych wynosiła 280 tys. zł, dziś to ok. 610 tys. zł. Nawet biorąc pod uwagę inflację, nasze dzisiejsze dochody wynosiłyby ok. 350 tys. zł. – powiedział 30 października podczas obrad Rady Gmi-

ny wójt Piotr Chudzyński, przyjmując z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka oraz członka Zarządu Zrzeszenia Mariusza Jakubowskiego pamiątkowy gawerton, honorując w ten sposób wysiłki przedstawicieli gminy w pomoc branży transportu drogowego.

Dziękując za wyróżnienie wójt Piotr Chudzyński nie krył, że odwagą i biznesową dalekowzrocznością wykazali się członkowie poprzedniej Rady Gminy. – Nie była to wcale ła-

tna decyzja. W pierwszym okresie obniżenie podatku od środków transportowych wiązało się z obniżeniem gminnych dochodów. Trochę zakłinaliśmy rzeczywistość licząc na to, że przyjdzie taki moment, że te dochody, które spadły, nie tylko będą rosły, ale i przekroczą pierwotną wartość – powiedział wójt Piotr Chudzyński.

Wręczając gawerton, prezes ZMPD Jan Buczek pokrótce przybliżył radnym historię Zrzeszenia i jego ważną rolę w międzynarodowym transporcie drogowym, a także nakreślił aktualną, trudną sytuację przewoźników. – Jednym z wielu naszych zadań jest m.in. dbałość o prawidłowe funkcjonowanie systemu prawnego w kontekście interesów branży transportowej, tym bardziej że często zmieniają się warunki i zasady jej prowadzenia. Każda ustawa, każda zmiana przepisów jest przez nas diagnozowana i opiniowana – powiedział Jan Buczek.

Przypomniął, że środki transportowe są obciążone dodatkowymi opłatami, a ich wysokość zależy od samorządów. – Jesienią, kiedy te stawki są ustalane, przewoźnicy w wielu gminach z niepokojem patrzą o ile wzrasta ta opłata. Podwyżki są o tyle trudne do przełknięcia, że dziś międzynarodowi przewoźnicy drogowi są w bardzo trudnej sytuacji – dodał szef Zrzeszenia. Trudno te koszty przerzucić na niemieckich czy francuskich klientów, bo w takim przypadku trzeba się liczyć z prawdopodobnym zakończeniem współpracy – zachodni klienci skorzystają z ofert tańszych przewoźników z Rumunii, Węgier czy Litwy.

Ta sytuacja oraz świadomość, że obniżenie stawki podatkowej od środków transportowych będzie korzystne dla gminy, skłoniła ZMPD do rozpoczęcia bliższej współpracy z władzami samorządowymi. – Dzięki temu gminy przyciągną kolejnych przedsiębiorców, a za tym pój-

dzie większy dochód od chociażby podatków od nieruchomości czy też części wynagrodzeń osób mieszkających w regionie. Poza tym mieszkańcy znajdą pracę na miejscu, a nie kilkadziesiąt kilometrów od domu – wyliczał korzyści prezes ZMPD. – Gmina Sicienko od dłuższego już czasu z własnej inicjatywy poszła drogą obniżania stawki podatku od środków transportowych, co tylko może nas cieszyć i być przykładem dla innych. Z wielką radością przyjęliśmy fakt, że na mapie Polski mamy kolejny wspólny punkt. Przyjechalibyśmy do Was po to, by osobiście pogratulować odważnego, biznesowego myślenia – powiedział prezes Jan Buczek.

Wójt Piotr Chudzyński podkreślił, że podjęta przed kilkoma laty decyzja o obniżeniu podatku od środków transportowych miała głęboki sens nie tylko dla finansów gminy. – To był też dobry moment wsparcia dla naszych transportowców – powiedział wójt gminy Sicienko.

reklama

krollseg
trailers

**Naczepy
dopasowane do
Twoich potrzeb**

Producent New MBK sp. z o.o.
ul. Przemysłowa 7, 19-400 Olecko

krollseg.pl

Szybka ścieżka dla firm



Wójt gminy Sienko Piotr Chudzyński mówi Robertowi Przybylskiemu o ofercie gminy dla przedsiębiorców.

■ Skąd pomysł na obniżenie podatków – zadziałał przykład Suchego Lasu?

Jestem wójtem od 2018 roku i co prawda w programie nie miałem obniżenia podatków od środków transportu, ale ponieważ z przekonania jestem za wolnym rynkiem, miałem pomysł, aby gmina wyróżniała się niskimi podatkami dla przedsiębiorców: od nieruchomości, od środków transportu. Chodziło mi o to, aby były one jedne z niższych. W stawce podatku od środków transportu zjechaliśmy do minimum, a tam, gdzie ustawa nie narzuca wysokości obciążeń, mamy jeszcze bardziej atrakcyjne stawki, np. podatek od autobusu mającego co najmniej 22 miejsca wynosi tylko 400 zł.

■ Opłaciło się?

W tym roku podwoiliśmy podatki z tego tytułu, bo straty w przychodach, które na początku były, nadrobiliśmy liczbą zarejestrowanych samochodów ciężarowych. Naszą inicjatywą pomogliśmy przewoźnikom w czasie pandemii.

■ Skąd są firmy, które przenoszą się do gminy Sienko?

Przeniosły się do nas firmy w większości z kujawsko-pomorskiego, ale liczymy, że wyjdziemy poza nasze województwo. Czasem odległość jest problemem dla przedsiębiorców, choć uważam, niepotrzebnie. Jesteśmy 9 km od Bydgoszczy, mamy dojazd z S5 i wszystko załatwiamy za firmę. Mamy szybką ścieżkę dla firm, oferujemy dla nich biuro, które można wynająć za 100 zł na miesiąc i można pod tym adresem założyć filię firmy transportowej. Całą obsługę bierzemy na siebie, przedsiębiorca nie musi na własną rękę szukać siedziby.

■ Czy podwojenie przychodów do 0,6 mln zł to zauważalna pozycja w budżecie gminy?

Podatki od środków transportu nie stanowią dużej pozycji w budżecie

gminy, więc stać nas było na eksperyment w celach promocyjnych. Podatki nie stanowią dużego udziału w całości budżetu gminy. Chodziło o wyróżnienie się niskimi podatkami. Mamy np. o ok. 20 proc. mniejsze podatki od nieruchomości dla przedsiębiorców i faktycznie postrzegani jesteśmy jako gmina przyjazna dla przedsiębiorców. Czas rozpatrywania wniosków o warunki dla zabudowy jest u nas jednym z najniższych w kraju. WZ wydajemy 4 razy szybkiej niż konkurencyjne gminy.

■ Czy z obniżonych podatków korzystają tylko przewoźnicy czy także firmy leasingowe?

Wśród klientów nie mamy firm leasingowych, a ofertę mamy dużo lepszą od np. Suchego Lasu. W Polsce nie ma tańszej oferty dla właścicieli autobusów od naszej. Gwarantujemy, że będzie wieloletnia, chcemy utrzymać niskie stawki na zawsze.

Gmina Sienko zajmuje obszar 179,46 km² i jest drugą co do wielkości gminą w powiecie bydgoskim. Jest najbliższym sąsiadem Bydgoszczy od strony północno-zachodniej.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki Zwrot VAT

Zadbaj o płynność finansową firmy

**Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy**



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Elektryfikacja wymaga wsparcia

Bez pomocy państwa nasza branża na prądzie nie pojedzie – ZMPD na szczycie gospodarczym.



Piotr Gawelczyk

Ogólnopolski Szczyt Gospodarczy, który odbył się 4 listopada w Warszawie, był kolejną okazją do wymiany poglądów na temat teraźniejszej i przyszłej sytuacji w polskiej gospodarce. W panelu poświęconym zielonemu transportowi wzięła udział Anna Brzezińska, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowy ZMPD.

Trudne pytania na trudne czasy

Przedstawicielka ZMPD zmierzyła się z trudną kwestią dotyczącą wyzwania, jakie rzeczywistość stawia transportowi drogowemu. – W wyniku sytuacji geopolitycznej mamy dziś do czynienia z jednym z najgorszych od ćwierćwiecza momentów funkcjonowania naszej branży. To przekłada

się na dużo wyższe koszty prowadzenia biznesu, które nie tylko poważnie ograniczają skalę działalności gospodarczej, lecz wręcz prowadzą do bankructw – powiedziała Anna Brzezińska. – Rynek wschodni niemal całkowicie się dla nas zamknął, a jakby tego było mało dochodzą niekorzystne dla transportu międzynarodowego przepisy Pakietu Mobilności. To wszystko powoduje, że przewoźnicy mają ostro pod górkę – dodała Anna Brzezińska. Przypomniała, że polscy międzynarodowi przewoźnicy drogowi ciężko pracowali na to, by stać się europejską potęgą i szkoda ryzykować utratę pozycji.

Kosmiczne kary za grzechy innych

Prezes Zarządu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś zwrócił uwagę, że zadekretowane przez Komisję Europejską nowe, niższe poziomy emisji spalin to kolejny ciężar włożony na barki transportowców.

Co prawda nowe normy dla ciężarówek zaczną obowiązywać nieco później niż dla osobowych, ale w 2040 r. 90 proc. floty będzie musiała być zeroemisyjna. Paneliści zwrócili uwagę na kluczowy problem związany z transformacją energetyczną – infrastrukturę.

Powodzenie rewolucji energetycznej będzie zależać nie od branży motoryzacyjnej, lecz od dostawców energii, m.in. od tego, gdzie i jakie pojawią się ładowarki. – Budowa wydajnej i komfortowej dla odbiorców sieci ładowania w Europie będzie gigantycznym wyzwaniem – zauważył Jakub Faryś. – Transport musi mieć doprowadzony prąd nie tam, gdzie się go da doprowadzić, lecz tam, gdzie będzie transportowi potrzebny. To nie jest zadanie dla przewoźników, lecz dla energetyki – podkreślił Jakub Faryś. – Problem w tym, że jeśli nie zostaną spełnione cele emisyjne, branża będzie karana kosmicznymi karami. A będziemy karani za coś, na co nie mamy wpływu – dodał prezes PZPM.

Kiedy elektromobilność będzie powszechna

Zgodził się z nim p.o. dyrektora wykonawczego ds. elektromobilności w Orlenie Grzegorz Woliński. – Potrzebujemy od operatorów konkretnej mocy, w konkretnym czasie i w konkretnym miejscu. A to będzie duże wyzwanie. Ważna jest też świadomość społeczna, na siłę nic nie zrobimy. Elektromobilność będzie powszechna wtedy, gdy uda się wyjechać z dużej aglomeracji bez zastanawiania się, gdzie po drodze będzie można naładować samochód, gdy przejechanie z miasta do miasta



nie będzie się wiązało z planowaniem logistyki całej podróży – powiedział Grzegorz Woliński.

Zapowiedział oddanie przez Orlen w 4 kwartale 2025 r. w 13 lokalizacjach na terenie Polski hubów ładowania o mocy co najmniej 1,3 megawatów.

W opinii adiunkta w Katedrze Prawa i Postępowania Administracyjnego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego Filipa Elżanowskiego brak odpowiedniej sieci energetycznej zablokuje rozwój polskiej zeroemisyjności. Podkreślił, że nie ma takiej możliwości, by w krótkim czasie udało się dostosować polskie linie energetyczne do potrzeb zeroemisyjności.

Okres inwestycyjny jest bardzo długi, przez najbliższe 15-20 lat trzeba będzie zainwestować bardzo dużo pieniędzy. – Poza tym nie ma wykonawców takich inwestycji, a sieci nie można projektować tylko i wyłącznie pod potrzeby transportu – powiedział Filip Elżanowski. To wszystko rodzi dla branży międzynarodowego transportu drogowego bardzo niebezpieczną sytuację – trzeba zastosować się do obowiązujących przepisów, tyle że są one niewykonalne.

Dziś pojazd elektryczny kosztuje trzy razy więcej niż klasyczna ciężarówka. Przewoźnicy przejdą na zeroemisyjne pojazdy tylko wtedy, kiedy to nie przekroczy ich możliwości inwestycyjnych.

Najważniejsi są przewoźnicy

Realizacja zapisów unijnego prawa staje się problematyczna także ze względu na cenę elektrycznego tabo-ru. – Cały czas mówimy o dekarbonizacji, ale najważniejsi są przecież przewoźnicy, którzy muszą ponieść koszty tej rewolucji – powiedziała Anna Brzezińska. – Sporo mówi się o wysokich dotacjach, ale czy te 2 mld zł na 300 tys. pojazdów ciężarowych to dużo? W Polsce jest raptem kilka ładowarek, które są w stanie naładować taką ciężarówkę. Czy w związku z tym przewoźnicy mogą rozsądnie zaplanować podróż? Poza tym dziś pojazd elektryczny kosztuje trzy razy więcej niż klasyczna ciężarówka, a polscy przewoźnicy mają jedno z najbardziej ekologicznych pojazdów zasilanych dieslem,

z normą spalin Euro 6. Reasumując: Przewoźnicy przejdą na zeroemisyjne pojazdy tylko wtedy, kiedy to nie przekroczy ich możliwości inwestycyjnych – nie miała wątpliwości przedstawicielka Zrzeszenia.

Podkreśliła bardzo ważną rolę edukacji i rzetelnego informowania przewoźników, tym bardziej że to dla nich zupełnie nowa rzeczywistość, która wymusi inne podejście do biznesu – chociażby nowego systemu planowania tras i czasu pracy kierowcy. – Zachęcamy przewoźników do edukacji po to, by nie zostali na peronie. Ale raz jeszcze powtórzę: uczciwą konkurencyjność na europejskim rynku zapewnią tylko odpowiednie subsydia dla branży, tak jak dzieje się to chociażby w Niemczech czy Holandii – powiedziała Anna Brzezińska.

Przewoźnicy apelują o zmniejszenie obciążeń

Deбата poświęcona obecnej i przyszłej sytuacji międzynarodowego transportu drogowego odbyła się 5 listopada na XI Międzynarodowych Targach Transportu i Logistyki TransLogistica Poland. Dyskusję zorganizowało ZMPD.



Piotr Gawelczyk

Dyskutanci skupili się na szansach i zagrożeniach związanych z funkcjonowaniem i rozwojem polskiego międzynarodowego transportu drogowego. – Branża tworzy 6,5 proc. PKB. Zarejestrowana w Polsce flota w transporcie międzynarodowym przekracza 300 tys. pojazdów; średnio co piąta ciężarówka poruszająca się po unijnych drogach jest zarejestrowana na polskim rynku, a liczba zatrudnionych kierowców to ponad 400 tys. osób. Cała branża TSL zatrudnia ponad 950 tys. osób, stanowiąc pod tym względem trzecią, po handlu i edukacji, najlicz-

niej reprezentowaną grupę zawodową w sektorze usług – powiedziała moderatorka debaty, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowy ZMPD Anna Brzezińska.

Zarazem w pierwszej połowie 2024 roku liczba upadłości w sektorze transportu drogowego wzrosła o 100 proc. w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Rok 2023 zakończył się wzrostem zadłużenia przewoźników o ponad 11 proc., co było wartością o 37 proc. wyższą niż wzrost zadłużenia w innych sektorach. W wartościach bezwzględnych zadłużenie przedsiębiorców zajmujących się drogowym transportem towarów przekroczyło już 2 mld zł.

Nierówna konkurencja i stracone rynki

W pierwszej części debaty dyskutanci wskazali na zagrożenia. – Bardzo dużym problemem jest konkurencja ze strony ukraińskich przewoźników i załamanie gospodarcze w Niemczech, co ma duży wpływ zwłaszcza na nasz region – przyznał prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Dariusz Matulewicz.

Zwrócił także uwagę na wewnętrzną konkurencję: Litwa czy Rumunia w ostatnich 10 latach zwiększyły swoje floty o ponad sto procent. Przy własnym niewielkim rynku wewnętrznym zdecydowana większość tamtejszych firm realizuje przewozy międzynarodowe. – Na Litwie transport krajowy sta-

nowi tylko 10 proc. całości przewozów. Co więcej, oba te kraje nadal rozwijają swoje floty, korzystając z niższych niż w Polsce podatków i innych opłat. Płacą kierowcom miesięcznie średnio 500 euro mniej niż my – podkreślił Dariusz Matulewicz.

Z kolei prezes Górnśląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Kornelia Lewandowska zwróciła uwagę na rozciągnięte w czasie terminy płatności, a także na Pakiet Mobilności, który wymaga spełnienia wyśrubowanych wymogów, w tym terminów zobowiązań publiczno-prawnych. Doskwiera także brak kierowców. – Kierowcy sprowadzani z Azji wymagają dodatkowych szkoleń i podwyższania kwalifikacji, co wiąże się z kolejnymi kosztami, które i tak są bardzo wysokie – zaznaczyła Kornelia Lewandowska.

Przedsiębiorcy zwrócili uwagę na brak polityki transportowej kraju. – Jeszcze do niedawna byliśmy bardzo aktywni na kontynencie azjatyckim – przypominał prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” Karol Rychlik.

Przypomniał, że reprezentowani przez niego transportowcy ze wschodniej części Polski przez lata dominowali na tamtejszym rynku, dziś po

jego utracie nie są w stanie konkurować na innych kierunkach. – Dlatego szczególną troską należy objąć tych, którzy nie ze swojej winy, lecz w wyniku politycznych decyzji borykają się z poważnymi problemami. Wielu przewoźników bezpowrotnie utraciło kontrakty, przez co zdecydowali o zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej – powiedział Karol Rychlik.

Położył też nacisk na konsekwencje umowy UE-Ukraina w postaci załania polskiego rynku i wejścia na teren UE przewoźników ukraińskich. – Ukraińscy przewoźnicy utracili swój naturalny rynek, który sięgał aż do Chin, więc wjechali na teren wspólnotowy, m.in. zakładając spółki w naszym kraju. To są co prawda legalne firmy, ale z pozaunijnym kapitałem, czemu jako polscy z krwi i kości przewoźnicy stanowczo się sprzeciwiamy. To też swego rodzaju lekcja dla naszego rządu – powiedział Karol Rychlik.

Statystyki GITD nie potwierdzają upadku branży

Przysłuchująca się wypowiedziom praktyków biznesu zastępca Dyrektora Biura ds. Transportu Międzynarodowego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Emilia Wale-

riańczyk-Kuźma nie kryła, że widzi spore wyzwania przed branżą. – Odnotowujemy wzrost liczby wydawanych świadectw kierowców; w ubiegłych latach nie przekraczała ona 163 tys. w tym roku ta liczba będzie jeszcze wyższa. Są miesiące, podczas których wydajemy po 11 tys. świadectw kierowców, to zawrotne liczby. Można przypuszczać, że to efekt dużej rotacji kadr, a co za tym idzie mniejszej stabilizacji firm transportowych – oceniła Emilia Waleriańczyk-Kuźma.

Stwierdziła, że statystyki, którymi dysponuje, nie do końca potwierdzają kryzysowy trend w branży. – W ostatnich latach nie widzimy drastycznego wzrostu liczby zawieszonych wykonywania transportu drogowego, nie widzimy też zwrotów licencji. Te dane utrzymują się na podobnym do dotychczasowego poziomie – powiedziała przedstawicielka GITD.

W odpowiedzi Karol Rychlik zwrócił uwagę, że rodzimi przewoźnicy, zanim definitywnie zamkną interes, zaprzestają inwestycji w pojazdy ciężarowe, co widać wyraźnie np. na rynku pojazdów używanych, których nie da się sprzedać. – 10 proc. członków naszej organizacji zamknęło działalność transportową albo ich firmy są albo w trakcie restrukturyzacji – oszacował Dariusz Matulewicz.





może pogrążyć całą branżę – przypomniał Piotr Mikiel.

Zaznaczył, że branża nigdy nie prosiła o pomoc, dziś jest na to najwyższy czas. – Co z tego, że władze ministerstwa słuchają naszych argumentów i prowadzą z nami dialog, skoro nic z tego nie wynika? Brak konkretnych efektów działań powoduje eskalowanie napięcia wśród przewoźników, co może prowadzić do ogólnopolskich protestów – ostrzegł Piotr Mikiel.

Co po wojnie?

Paneliści nadzieję na „lepsze jutro” upatrywali w zapotrzebowaniu Europy na transport, w którym ponad 20 proc. pracy przewozowej wykonują polscy przewoźnicy. Dla transportu drogowego nie ma alternatywy, a kryzys kiedyś się skończy. – Pytanie tylko, w jakim stanie będzie wtedy polski transport, czy nasi przewoźnicy dotrważą do tego czasu? Jeśli nie będzie pomocy państwa czy UE, w najlepszym wypadku będziemy bardzo poobijani – stwierdził Dariusz Matulewicz.

Kornelia Lewandowska uważa, że należy budować dobre kontakty ze spedytorami i bezpośrednimi dostawcami. – Liczę na to, że w trudnych momentach będzie można wspólnie podejmować rozsądne, elastyczne decyzje co do negocjowania umów i frachtów – powiedziała przewoźniczka z Górnej Śląska.

– Największych szans upatruję w naszym położeniu geograficznym – powiedział z kolei Karol Rychlik. – Wojna kiedyś się wreszcie skończy

i będzie możliwość powrotu na tamtejszy rynek. Rosja nie jest końcem świata, obsługujemy takie państwa jak Kazachstan czy Uzbekistan. Szansą, ale i zarazem wyzwaniem, jest również rozwój AI – dodał.

Jego zdaniem, by ochronić wspólnotowy rynek, wskazana jest ingerencja ze strony samej Unii, która musi dbać o zrównoważenie warunków wykonywania przewozów dla przewoźników UE i spoza UE. Do tego należy dołożyć odpowiednie krajowe regulacje, mające na celu likwidację licznych patologii, które zwłaszcza na rynku zleceń transportowych pojawiły się na przestrzeni ostatnich 20 lat.

– Przede wszystkim chodzi o zapewnienie równowagi pomiędzy podmiotami gospodarczymi, tymi zlecającymi usługę przewozową, jak i tymi ją wykonującą – wyjaśnił dyr. Piotr Mikiel.

Zdaniem przewoźników ta równowaga jest coraz mocniej zachwiana w niekorzystną dla nich stronę. – Ministerstwo Infrastruktury deklaruje, że podejmie działania mające zobowiązać pierwotnego zleceniodawcę usługi do tego, by był on współodpowiedzialny za zapłatę należności za usługę transportową. Z patologią mamy do czynienia także w przypadku terminu zapłaty za usługę przewozową. Wolny rynek nie jest w stanie całkowicie rozwiązać tego problemu, pomimo że funkcjonują unijne regulacje w tym zakresie. Jednak praktyka mówi co innego, prowadząc do wypaczenia wspólnotowych rozwiązań – przypomniał przedstawiciel ZMPD.

VARTA® FLEET PROGRAM

Właściciele flot oraz kierowcy oczekują od akumulatorów niezawodności oraz długiej pracy. Umożliwia to właściwy dobór akumulatora oraz przestrzeganie podstawowych zasad eksploatacji. Tego wszystkiego i jeszcze więcej można dowiedzieć się na www.varta-partner-portal.com

OPTYMALNE ZARZĄDZANIE FLOTĄ

Niezawodność floty pojazdów ciężarowych jest kluczowym elementem skutecznego prowadzenia działalności transportowej. Właściciele flot mogą korzystać ze wsparcia ekspertów, którzy doskonale znają specyfikę branży i potrafią dostosować rozwiązania do konkretnych potrzeb.

CZY TANI AKUMULATOR JEST RZECZYWISTIE NAJTAŃSZY?

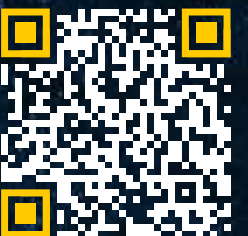
W zależności od zastosowania i wyposażenia pojazdu użytkowego tańsza w zakupie technologia akumulatorowa może generować wyższe koszty użytkowania niż technologia o wyższej wydajności. Wybór akumulatora powinien być dostosowany do konkretnego pojazdu i jego zastosowania. Używając kalkulatora kosztów, można porównać różne technologie akumulatorowe pod kątem całkowitego kosztu zarządzania (TCO).

VARTA Fleet Program to kompleksowe wsparcie dla flot transportowych, które nie tylko eliminuje problemy związane z akumulatorami, ale także przyczynia się do zwiększenia efektywności i niezawodności floty.

Dla tych, którzy pragną uniknąć przestojów i zagwarantować płynne funkcjonowanie floty, VARTA Fleet Program jest niezastąpionym narzędziem.



Zarejestruj się już dziś i zapewnij sobie najniższe koszty zarządzania (TCO).



Tak dalej być nie może!

Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 23 października, skoncentrowało się wokół fatalnych perspektyw transportu drogowego. Ministerstwo Infrastruktury reprezentowała dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Renata Rychter.



Piotr Gawelczyk

Wśród przedsiębiorców narasta zniecierpliwienie brakiem inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury. – Minął rok od wyborów parlamentarnych, po których w imieniu Forum przekazałem ministrowi infrastruktury postulat naszej branży. Od tamtej pory niewiele się zmieniło. Co prawda część z nich jest w realizacji, ale pojawiły się nowe niepokoje w naszym środowisku, co sprytnie wykorzystują politycy opozycji, podpinając się pod nasze emocje. Liczyliśmy dziś na spotkanie z ministrem infrastruktury Dariuszem Klimczakiem i sekretarzem stanu w MI Stanisławem Bukowcem, bowiem wszystkie wskaźniki dotyczące naszego sektora lecą na łeb na

szyję, coraz więcej firm się zamyka. Jeśli nasze państwo nie podejmie jakichkolwiek działań, to nawet gdy po kryzysie pojawi się fala wznosząca, to może się okazać, że nie będziemy mieli z czego odtworzyć naszego potencjału, którym zawojowaliśmy europejskie rynki – powiedział prezes ZMPD i jednocześnie współprzewodniczący FTD Jan Buczek.

Koszty wyrzucają nas z rynku

Przypomniał, że gwałtowny spadek zamówień przewozowych spowodował perturbacje, spotęgowane przez coraz wyższe koszty pracy. – Rosnąca z miesiąca na miesiąc skala kosztów eliminuje nas z uczciwej konkurencji. Borykamy się z bardzo dużą liczbą zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych problemów, jak chociażby tymi

dotyczącymi finansowych zobowiązań kredytowych i leasingowych. Politycy drenując fiskalnie przewoźników najwyraźniej zapomnieli o tym, że strzygąc można niechcący zarznąć – dodał szef ZMPD.

Uważa, że sytuacja jest napięta. Zdaniem przewoźników inne argumenty niż protest nie działają na przedstawicieli resortu. – Grozi nam protest, i to już nie tylko o zabarwieniu społeczno-gospodarczym, lecz wręcz politycznym, czego bardzo chcielibyśmy uniknąć. Ale potrzebujemy do tego rządowego partnera. Chciałem dziś zadać pytanie panu ministrowi, jaki po roku pełnienia funkcji ma pomysł na to, by odbudować naszą gospodarkę i naszą branżę. Niestety, nie było to możliwe – dodał prezes ZMPD.

Przewoźnicy po raz kolejny podnieśli kwestię zmiany zasad nalicza-



nia składek na ZUS. Sygnatariusze Forum domagają się, by obowiązywały one od średniego wynagrodzenia za rok miniony. – Jeśli chcemy uzdrowić świat, uzdrawiać Ukrainę, to musimy zacząć od siebie – wtórował prezes OZPTD i zarazem współprzewodniczący Forum Piotr Litwiński. – Dlatego trzeba wrócić do naprawy Pakietu Mobilności, którego wdrożenie do polskiego porządku prawnego, a zwłaszcza dodatkowe zapisy wprowadzone przez naszych polityków, wykończyły wiele krajowych firm – dodał Piotr Litwiński.

Karencja na wymianę tachografów

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel odniósł się do tematu obowiązkowej wymiany tachografów i przypomniał, że przewoźnicy liczyli na dofinansowanie. – Dlatego postulujemy wprowadzenie okresu karencji i nie karanie w tym czasie tych przewoźników, którzy nie zdążyli z realizacją nowego obowiązku – powiedział Piotr Mikiel. Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter przypomniała w tym miejscu, że nowe tachografy nie funkcjonują prawidłowo, m.in. nie łączą się właściwie z siecią, zakłócają pracę e-TOLL, są także problemy z zapisywaniem informacji na kartach. – Wszystkie te problemy zgłaszamy, nie jesteśmy jedynym państwem, które ma z tym kłopot – zdradziła przedstawicielka Ministerstwa Infrastruktury.



Dyr. Renata Rychter przedstawiając strategię działania ministerstwa odniosła się także do coraz bardziej istotnej i rosnącej pozycji przewoźników z Ukrainy już nie tylko w relacjach dwustronnych z Polską, lecz także w całej UE, co dostrzegają nasi partnerzy ze starych państw członkowskich. Przedstawiła także dane statystyczne dotyczące przekraczania wschodniej granicy Polski, z których wynika, że niemal cały ruch przejęli ukraińscy przewoźnicy.

SENT szybciej o dwa miesiące

Przedstawiając efekty prac legislacyjnych dyr. Renata Rychter przypomniała m.in. o dwumiesięcznym (z pierwotnych 16 miesięcy) skróceniu okresu vacatio legis dla ustawy, która miała wejść w życie 1 stycznia 2025 r. W rezultacie już od 1 listopada 2024 r.

przewoźnicy, którzy nie posiadają siedziby w państwie członkowskim UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim EFTA, mają obowiązek rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi SENT.

Podczas posiedzenia Forum pojawiły się także tematy dotyczące kontroli zabezpieczeń przy wydawaniu licencji. Zebrani zaznaczali, że zabezpieczenia są pozorne i stanowią obejście prawa.

Efektom dyskusji była ankieta, której wyniki mają dać odpowiedź na pytanie, jakie działania proponują podjąć sygnatariusze FTD, aby zmobilizować stronę rządową do konkretnych działań, a nie tylko ich markowania. Jedną z możliwości jest ewentualna gotowość do podjęcia akcji protestacyjnych.

Spory z kontrahentami. Jak skutecznie egzekwować zapłatę za usługi transportowe

Opóźnienia w płatnościach lub ich całkowity brak nie tylko obciążają płynność finansową przewoźników i spedytorów, ale również prowadzą do problemów z realizacją bieżących zobowiązań.

Michał Zaroń

W takich sytuacjach kluczową staje się znajomość skutecznych metod dochodzenia należności, zarówno na drodze przedsądowej, jak i sądowej. Odpowiednie przygotowanie do współpracy, a także znajomość narzędzi prawnych i finansowych pozwalają ograniczyć ryzyko powstania zaległości płatniczych.

Zadbaj o solidne podstawy – starannie przygotowana umowa

Każda udana współpraca biznesowa powinna opierać się na solidnych podstawach formalnych. W przypadku usług transportowych umowa odgrywa szczególną rolę – jej dokładne przygotowanie może zminimalizować ryzyko konfliktów i nieдомówień. Ważne jest, aby dokument ten zawierał precyzyjne zapisy dotyczące takich kwestii jak warunki współpracy, harmonogram realizacji usług czy terminy płatności. Dobrze skonstruowana umowa to także zabezpieczenie na wypadek sporów – zapisa-

nie procedur postępowania w sytuacji zaległości płatniczych może znacząco ułatwić późniejsze działania windykacyjne.

Weryfikacja kontrahenta – poznaj swojego partnera biznesowego

Przewoźnicy często pomijają możliwość zawieszenia świadczenia usług w przypadku nieterminowego regulowania płatności, co bywa istotnym narzędziem nacisku. Problemem są także liczne potrącenia dokonywane przez nierzetelnych kontrahentów, z tytułu wątpliwych co do ich obowiązywania kar umownych. Umowa powinna również przewidywać sytuacje kryzysowe, takie jak odwołanie transportu z przyczyn niezależnych, by chronić interesy obu stron.

Korzystanie z pomocy prawnika przy opracowywaniu umowy to inwestycja, która może zapobiec poważnym problemom w przyszłości. Profesjonalne doradztwo prawne pozwala dostosować dokument do specyfiki działalności oraz przewidzieć potencjalne ryzyka.

Współpraca z nowym kontrahentem zawsze wiąże się z pewnym ryzykiem, dlatego weryfikacja wiarygod-

ności finansowej partnera biznesowego powinna być standardową procedurą przed rozpoczęciem współpracy. W praktyce oznacza to sprawdzenie, czy dana firma jest zarejestrowana w odpowiednich bazach (np. Krajowy Rejestr Sądowy, CEIDG) oraz jakie ma doświadczenie na rynku.

Zewnętrzne raporty kredytowe lub usługi wywiadowni gospodarczych mogą dostarczyć cennych informacji o stabilności finansowej kontrahenta. Opinie innych podmiotów, które wcześniej współpracowały z danym kontrahentem, również mogą być pomocne. Dzięki temu można lepiej ocenić ryzyko i świadomie podejmować decyzje o współpracy.

Skuteczne metody windykacji przedsądowej

Gdy problem nieterminowej płatności już wystąpi, najczęściej pierwszym krokiem jest podjęcie działań na drodze przedsądowej. Działania te mają na celu odzyskanie należności bez konieczności angażowania sądu, co zwykle jest szybsze i mniej kosztowne.

Formalne wezwanie do zapłaty, wysłane w sposób oficjalny, to podstawowe narzędzie w windykacji przedsądowej. Dokument powinien być pre-

cyzyjny – zawierać kwotę należności, termin zapłaty, a także informacje o możliwości naliczenia odsetek oraz skierowania sprawy na drogę sądową. Takie wezwanie nie tylko sygnalizuje kontrahentowi powagę sytuacji, ale także stanowi ważny dowód w przypadku późniejszego postępowania sądowego. Dana strona uprawniona jest także do wystawienia noty obciążeniowej za nieterminową płatność w transakcjach handlowych.

Bezpośredni kontakt z kontrahentem może okazać się równie skuteczny. Czasami opóźnienia wynikają z problemów organizacyjnych, które można rozwiązać poprzez negocjacje, np. ustalając możliwość rozłożenia płatności na raty.

W przypadkach, gdy działania bezpośrednie nie przynoszą rezultatu, można skorzystać z usług kancelarii prawnych lub firm windykacyjnych, które posiadają doświadczenie w monitorowaniu spłat i wywieraniu odpowiedniego nacisku na dłużników. Tego rodzaju rozmowy, jeśli są prowadzone przez prawnika, mogą być bardziej skuteczne, ponieważ kontrahenci często poważniej traktują działania podejmowane przez profesjonalistów.

Dochodzenie należności na drodze sądowej

Jeżeli działania przedsądowe nie przyniosą oczekiwanego efektu, przedsiębiorca ma możliwość skierowania sprawy na drogę sądową. W polskim systemie prawnym dostępne są różne procedury, które umożliwiają szybkie i skuteczne dochodzenie roszczeń.

Postępowanie upominawcze jest jedną z najczęściej wybieranych opcji. To procedura stosunkowo szybka i skuteczna, o ile wierzyciel posiada

odpowiednią dokumentację potwierdzającą istnienie długu. Alternatywą dla tradycyjnego postępowania jest elektroniczne postępowanie upominawcze (EPU), które pozwala na złożenie pozwu i uzyskanie nakazu zapłaty drogą elektroniczną. Taka forma jest szczególnie wygodna w przypadku mniejszych należności.

W przypadku większych umów warto rozważyć zapisanie w kontrakcie klauzuli arbitrażowej. Postępowania arbitrażowe pozwalają na szybkie i bardziej elastyczne rozwiązanie sporu, unikając długotrwałych postępowań przed sądami powszechnymi.

Egzekucja komornicza – ostatni krok w dochodzeniu należności

Po uzyskaniu prawomocnego wyroku sądowego możliwe jest skierowanie sprawy do komornika, który zajmie się przeprowadzeniem postępowania egzekucyjnego. Komornik ma szerokie uprawnienia – może zajmować konta bankowe dłużnika, jego majątek ruchomy, a nawet nieruchomości. Właściwe przygotowanie wniosków egzekucyjnych oraz monitorowanie działań komornika zwiększa skuteczność odzyskania należności.

Prewencja – alternatywne formy zabezpieczania płatności

Aby zminimalizować ryzyko opóźnień w płatnościach, warto stosować różne zabezpieczenia, takie jak zaliczki lub przedpłaty. Praktyka ta pozwala przewoźnikowi zmniejszyć ryzyko finansowe już na etapie realizacji zlecenia.

Gwarancje bankowe i ubezpieczenie należności to bardziej zaawansowane metody zabezpieczenia finansowego, które gwarantują wypłatę środków przez bank lub ubezpieczyciela w sytuacji, gdy kontrahent nie uregu-

luje płatności.

W niektórych przypadkach skutecznym rozwiązaniem jest skorzystanie z prawa zastawu na towarze, które pozwala przewoźnikowi wstrzymać wydanie ładunku do momentu uregulowania należności. Jednak taka forma zabezpieczenia wymaga rozważenia i znajomości prawa, aby uniknąć konfliktów z kontrahentem.

Podsumowanie

Skuteczne dochodzenie należności w branży transportowej wymaga znajomości zarówno przepisów prawa, jak i specyfiki tej działalności. Dobrze przygotowane umowy, sprawdzanie kontrahentów oraz szybkie działania windykacyjne mogą znacząco zmniejszyć ryzyko finansowe i zabezpieczyć stabilność przedsiębiorstwa. Warto również korzystać z profesjonalnego wsparcia prawnego, które pozwala na kompleksowe podejście do problemu i zwiększa szanse na pomyślne rozwiązanie sporów.

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

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



To nie jest łatwy kawałek chleba

Radiowa „Trójka” 5 listopada w audycji „News albo Fake News” podjęła temat kierowców ciężarówek, a powodem dyskusji był wypadek na obwodnicy Gdańska. W programie wzięła udział przedstawicielka ZMPD.



Piotr Gawęłczyk

W firmach zajmujących się transportem międzynarodowym zatrudnionych jest ponad 400 tysięcy kierowców zawodowych – poinformowała dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowy ZMPD Anna Brzezińska. – Pracują pod dużą presją, od każdego wymaga się wyjątkowej uwagi i przewidywania zachowania innych uczestników ruchu drogowego – dodała Anna Brzezińska.

Najbezpieczniejsi użytkownicy dróg

Dziennikarz motoryzacyjny Radia Kierowców i były wieloletni kierowca zawodowy Łukasz Tymków potwierdził, że nie jest łatwy kawałek chleba. – Kie-

rowca zawodowy jest też bardzo narażony na konsekwencje swoich złych wyborów, choćby takich jak przekroczenie przepisów – powiedział Łukasz Tymków. – Wciąż najcięższym grzechem kierowców jest nieprzestrzeganie regulaminowego czasu pracy. Czasami manipulują przy rejestratorach czasu pracy, ryzykując w ten sposób swoim zdrowiem i zdrowiem innych – wskazał Wojciech Król z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Prowadzący audycję zacytował wpis z mediów społecznościowych, którego autor skrytykował zawodowych kierowców pisząc, że są nie tylko przemęczeni, lecz też często po alkoholu i narkotykach, co oburzyło przedstawicielkę ZMPD. – Absolutnie się z tym nie zgadzam, to niesłuszna i bardzo krzywdząca opinia – podkreśliła Anna Brzezińska. – W całej tej wielkiej rzęsy kierowców mogą się znaleźć osoby łamiące przepisy, i choć są to skrajnie rzadkie przypadki, to zwykle mocno nagłaśniane. – Proszę zauważyć, że nikt nie pisze w ten sposób o kierowcach osobówek, a to przecież oni najczęściej powodują zagrożenie na drogach – dodała Anna Brzezińska.

Nadkomisarz Robert Opas z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji potwierdził te słowa statystykami: – Kierowcy samochodów ciężarowych są jednymi z najbezpieczniejszych użytkowników polskich dróg. W 2023 r. doszło do 537 zdarzeń drogowych z ich udziałem, co stanowi zaledwie 2,8 proc. wszystkich przypadków. Zginęły 82 osoby – 5,1 proc. ogółu, rannych zostało zaś 593 – 2,7 proc. W tym roku statystyka jest bardzo podobna. Do tej pory takich zdarzeń ma-

my 67, mniej o 7 niż w tym samym czasie ubiegłego roku – powiedział nadkom. Robert Opas.

Świadomość na drodze

Inni uczestnicy ruchu drogowego powinni mieć świadomość specyfiki pracy kierowcy tira, choćby tego, że z kabiny ciężarówki jest ograniczona widoczność i mogą po prostu nie zauważyć np. szybko nadjeżdżającego z boku roweru. – Kierowca ciężarówki dużo widzi do przodu, ale z boku i do tyłu jest ślepy – powiedział trener kierowców z DAF Polska Jarosław Ożyński.

Jego zdaniem na kursach na prawo jazdy należałoby wprowadzić elementy dotyczące specyfiki prowadzenia dużych pojazdów. – Zwykli kierowcy nie mają świadomości, czym grozi np. wykonywanie manewru w pobliżu ciężarówki – dodał Jarosław Ożyński.

Dlatego warto byłoby przemysleć wprowadzenie do szkół podstawowych przedmiotu wychowanie komunikacyjne. W tym kontekście Anna Brzezińska przypomniała, że Zrzeszenie wraz z wiodącym producentem pojazdów ciężarowych prowadzi ogólnopolską akcję „Actros Team – ruszamy do szkół”, zachęcając uczniów szkół branżowych do nauki w zawodzie kierowcy. – Od kilku lat opowiadamy w szkołach o pracy kierowcy. Widzimy, jak na naszych oczach rośnie nowy narybek, młodzi ludzie są świadomi swoich wyborów, znają przepisy i tajniki techniczne nowoczesnych ciężkich pojazdów; wiedzą, że muszą się uczyć języków obcych – powiedziała Anna Brzezińska. ■



ZAKOŃCZ ROK Z KARTĄ LOTOS BIZNES



MASZ FIRME?

Zarejestruj się w programie

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

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!

Transport nigdy się nie zatrzyma

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz firma Daimler Truck Polska od lat promują w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy. Hasło przewodnie wydarzenia: „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Piotr Gawelczyk

Przestawiciele Zrzeszenia odwiedzili 2 października Zespół Szkół Ponadpodstawowych nr 3 im. Jana Pawła II w Tomaszowie Mazowieckim. – To, że wybraliście tę, a nie inną szkołę, świadczy o tym, że myślicie długofalowo o swojej przyszłości – powiedziała rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, która mówiąc o możliwościach, jakie daje młodym ludziom praca w charakterze zawodowego kierowcy, zachęcała do dalszej nauki i wytrwałości w podjętej decyzji. – Jesteście bardzo potrzebni, bo transport jest akurat tą dziedziną gospodarki, która nigdy się nie zatrzyma – dodała.

Mówiąc o transporcie Anna Brzezińska zwróciła uwagę na dziejącą się na naszych oczach rewolucję związaną z dekarbonizacją. – Trochę wam za-

zdroszczę, że wchodzicie w dorosłość w tak ciekawych czasach. Za wami transformacja cyfrowa, znacie się na tym znakomicie, teraz przed wami transformacja związana z przejściem na ekologiczny transport. Dziś macie przed sobą pięknego Actrosa zasilanego olejem napędowym, a być może już niedługo będziecie jeździć elektrycznymi pojazdami – powiedziała Anna Brzezińska.

Kierowca. Kiedyś z przypadku, dziś z miłości

O blaskach i cieniach zawodu kierowcy opowiedziała młodzieży KateDriverka. – Od dziesięciu lat jeżdżę chłodnią w tej samej firmie, rozwożąc warzywa i owoce. Ale kiedy byłam w waszym wieku, zupełnie nie wiedziałam, co chcę w życiu robić – przyznała znana influencerka. – Zaczęłam studiować i miałam zostać nauczycielką języka polskiego. I nawet przez jakiś czas pracowałam w tym zawodzie. Profesjonalnym kierowcą zostałam przypadkiem.

Zainspirował mnie mój chłopak, który zaproponował, żebym zrobiła prawo jazdy kat. C i C+E i zaczęła jeździć z nim w podwójnej obsadzie. Tego akurat nie polecam, to była najgorsza decyzja mojego życia – tak o swoich początkach mówiła śmiejąc się Kasia Żółtek, która przyznała, że nie planowała tego, żeby zostać zawodowym kierowcą. – Okazało się jednak, że był to znakomity pomysł, bo dzięki tej pracy wiodę życie na dobrym poziomie. Zresztą, jeśli interesujecie się zarobkami w Polsce, to wiecie doskonale, że ta profesja jest naprawdę bardzo dobrze płatna. Oczywiście coś za coś – wiąże się z wieloma wyrzeczeniami, chociażby z rozłąką z najbliższymi. Kiedy inni w sobotę imprezowali i mieli rodzinne grille, ja wyjeżdżałam w trasę. Ale nie żałuję. Mam wybudowany dom pod miastem, mam dobrej klasy auto, stać mnie na to, by przeszkolić się i robić w życiu coś innego, np. być kosmetyczką. Po prostu mam możliwość wyboru – powiedziała KateDriverka.



przewoźnik nr 91



Transport nigdy się nie zatrzyma

Zwróciła uwagę na niezwykle ważny aspekt dotyczący pracy zawodowego kierowcy. – Pamiętacie czasy covidu? Wtedy cały świat stanął, ale koła musiały się kręcić. Nie było mowy o tym, by zatrzymał się transport żywności. Dlatego kierowca to zawód, który nie tylko nigdy się nie skończy,

ale ciągle się rozwija – powiedziała KateDriverka.

Wspominała także o ułatwieniach dla kierowcy. – Ile to ja się naczytałam, że nie jestem prawdziwym kierowcą, bo nigdy nie zmieniałam koła na drodze. Faktycznie, nie zmieniałam. Kiedyś trzeba było mieć prawdziwą krzepę. Kiedyś tylko zdarzyło mi się, że dokręcałam poluzowane w naczepie śruby. Trwało to półtorej godziny. Dziś po prostu wzywa się serwis – powiedziała KateDriverka.

Bycie kierowcą to misja

– Wiecie, kiedy poczułam największą radość z tego, co robię? Wtedy, kiedy zobaczyłam, że przywieziony przeze mnie towar był układany na wózkach z naklejkami: szpital, przedszkole, Dom Seniora. Wtedy poczułam, że to jest misja. Zwłaszcza że nasz wyselekcjonowany towar bierzemy od polskich rolników spod Łodzi, ze Zduń-

skiej Woli, czy też spod Grójca – powiedziała influencerka.

Żeby jednak nie było tak różowo... – Kiedy mnie pytają: Kaśka, kiedy będziesz miała swoją firmę transportową, szczerze odpowiadam: Nigdy. Żeby prowadzić taką firmę, trzeba mieć nerwy ze stali. A ja chcę spokojnie spać. Nie nadaję się do tego, zresztą praca kierowcy zadowala mnie w stu procentach. Ale trzymam kciuki za wszystkich odważnych pośród was, którzy w przyszłości będą taką firmę chcieli założyć i prowadzić – dodała KateDriverka.

Rozglądając się dookoła powiedziała: – Gdybym mogła cofnąć się w czasie, to wybrałabym to, co wy. Dlatego wykorzystajcie tę szansę – zaapelowała do zebranej młodzieży. – Mam 5-letniego syna, więc trochę przystopowałam z pracą, ale jak tylko go odchowałam, to będę „50” za kierownicą. Jak zobaczycie kiedyś na parkingu za kąpielnią babeczkę, to na pewno będę to ja – oświadczyła ze śmiechem.

Na koniec przeprowadziła szybkie konkursy ze znajomości Actrosa MP 5, którym przyjechała do Tomaszowa Mazowieckiego. Uczniowie odpowiadali m.in. na pytania dotyczące liczby tabletów w Actrosie, a także co oznaczają słowa „Solo Start Concept” i „GigaSpace”. Wiele emocji wywołało pytanie o średnie spalanie w Mercedesie. – Oczywiście zależy ono od trasy i przewożonego ładunku, a także od tego, czy noga jest „ciężka” czy nie. Ale powiem wam, że mój prywatny samochód osobowy pali więcej niż Actros. Dlatego stwierdziłam, że do pracy będę jeździła ciągnikiem siodłowym, bo mi się inaczej nie opłaca – powiedziała KateDriverka.



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie

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

Dział likwidacji szkód:

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

Biuro w Wiedniu

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

Regionalne punkty kontaktowe:

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

lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl



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

- Oferowane ubezpieczenie to **pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu**.
- Suma ubezpieczenia **1.000.000 EUR na każdą szkodę** (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (**art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe**) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- **Kabotaż** ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- **Kabotaż w Niemczech** ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. **ochrona prawna związana ze szkodą**.
- **Szeroki zakres towarowy:** przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- **Zakres terytorialny OCP:** wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycje i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiązący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197069 prowadzanego przez BMWFW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.

Unia Europejska: nadchodzi fala zmian prawnych

Reprezentacja ZPMD rozmawiała w Brukseli z posłami do Parlamentu Europejskiego, których poinformowała o aktualnej sytuacji w branży.

Joanna Popiołek

Podczas wizyty w Brukseli delegacja ZPMD w składzie: Wiesław Starostka – dyrektor generalny, Piotr Mikiel – dyrektor Departamentu Transportu oraz Joanna Popiołek – zastępca dyrektora Departamentu Transportu spotkała się z europosłami Beatą Szydło, Kosińską-Złotowską oraz Dariuszem Jońskim.

Rozmowy z posłami odbyły się 15 oraz 16 października i dotyczyły bieżących problemów polskiej branży transportu międzynarodowego oraz prac Komisji TRAN. Przedstawiciele Zrzeszenia omówili obecną, trudną sytuację polskiej branży wynikającą z uwarunkowań geopolitycznych, sankcji i zamknięcia rynków wschodnich oraz rosnącej konkurencji zewnętrznej. Nie bez znaczenia jest też pogarszająca się gospodarka niemiecka przy silnych powiązaniach

z nią naszej branży jako usługodawcy. Również postanowienia Pakietu Mobilności uderzyły w branżę i wywołały finansowe konsekwencje, np. obecne problemy z wymianą tachografów.

Młodzi za kierownicami

Spotkanie było okazją do podziękowania za przyjęcie raportów w sprawie zmiany dyrektywy dotyczącej prawa jazdy oraz nowelizacji dyrektywy o masach i wymiarach pojazdów. Proponowane w nich zmiany są korzystne dla naszego sektora.

Parlamentarna propozycja nowelizacji dyrektywy o prawach jazdy w pełni uwzględnia stanowisko branży. Zawiera wszystkie główne punkty zaproponowane w toku negocjacji przez IRU i jej stowarzyszenia, w tym ZPMD.

W raporcie znalazły się następujące zapisy: ustanowienie wieku 17 lat jako umożliwiającego prowadzenie pojazdu pod opieką zawodowych kierowców ciężarówek (kategorie C i

C1); uznawanie certyfikatów kompetencji zawodowych (CPC) dla kierowców z krajów trzecich (oprócz uznawania prawa jazdy); wyjaśnienie, że domyślnym minimalnym wiekiem dla kierowców zawodowych samochodów ciężarowych i małych autobusów (C, C1, D1 i D1E) jest 18 lat, a dla kierowców dużych autobusów i autokarów (D) – 21 lat, pod warunkiem posiadania przez nich pełnego przeszkolenia; możliwość obniżenia przez państwa członkowskie minimalnego wieku kierowców autobusów (kategoria D) do 18 lat, bez ograniczenia odległości wyjazdu z bazy (tj. bez limitu 50 km) od 19 lat; brak wymogów dotyczących etapowania, co oznacza, że posiadacze prawa jazdy kategorii B (tj. na małe pojazdy) mogą bezpośrednio kwalifikować się do innych kategorii prawa jazdy na większe pojazdy bez etapów pośrednich; zwiększenie masy z 3,5 t do 4,25 t jako górnej granicy dla pojazdu prowadzonego z prawem jazdy kategorii B.

Nowe limity mas i wymiarów

W przypadku nowelizacji dyrektywy dotyczącej mas i wymiarów pojazdów, wersja Parlamentu Europejskiego jest również bardzo zbliżona do stanowiska IRU i jej stowarzyszeń. Raport zakłada zwolnienia wagowe dla ciężarówek, autobusów i autokarów bezemisyjnych (zwiększenie dmc od 2 do 6 ton) w zależności od rodzaju pojazdu i zestawu oraz zwiększenie nacisku osi napędowej do 12,5 tony; zwolnienia z ograniczeń wagowych dla zestawów hybrydowych (pojazd z silnikiem spalinowym + przyczepa elektryczna); utworzenie kategorii dla autobusów przegubowych 4-osiowych (długość 21 m, maksymalna dopuszczalna masa 32 ton, dodatkowe 2 tony dla pojazdów bezemisyjnych, 1 dodatkowa tona dla pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym); uznanie pojazdów o podwójnym napędzie za pojazdy „zasilane paliwem alternatywnym”; dalszą harmonizację krajowych przepisów dotyczących przewozów ładunków niepodzielnych i towarzyszących im pojazdów; dalszą harmonizację długości ładunku dla transgranicznych operacji logistycznych pojazdów; możliwość korzystania z pojazdów i zestawów niezgodnych z załącznikiem 1 w operacjach krajowych i transgranicznych (pod pewnymi warunkami); maksymalną dopuszczalną masę 44 ton dla zestawów pojazdów używanych na odcinku drogowym operacji transportu intermodalnego i kombinowanego; 4,3 metra wysokości dla transportu kontenerów o dużej pojemności; maksymalną dopuszczalną masę 44 ton dla operacji transgranicznych ze standardowymi zestawami pojazdów między wyrażającymi zgodę państwami członkowskimi (od 1 stycznia 2035 roku tylko z kombinacjami bezemisyjnymi); transgraniczne korzystanie z EMS między wyrażającymi zgodę na to państwami członkowskimi. Przyjęcie tych raportów pozwoli na rozpoczęcie negocjacji w ramach tzw. trilogów, w które zaangażowane będą Rada, Parlament oraz Komisja.

Karencja terminu wymiany tachografów

Wśród tematów, które omówiono na spotkaniu z Komitetem Łącznikowym IRU z Unią Europejską (CLTM),



Parlamentarna propozycja nowelizacji dyrektywy dot. praw jazdy w pełni popiera stanowisko branży. Wszystkie główne punkty zaproponowane w toku negocjacji przez IRU i jej stowarzyszenia, w tym ZPMD, zostały zawarte w raporcie.

w którym uczestniczą stowarzyszenia przewoźników europejskich zrzeszone w IRU, były: kwestia wymiany tachografów, propozycja Komisji Europejskiej dotycząca nowej puli talentów EU i wpisania zawodu kierowcy jako deficytowego, co pozwoli na maksymalne upraszczanie procedur pozyskiwania i zatrudniania kierowców z państw trzecich; program pracy CLTM oraz lista priorytetów branży na rok 2025.

Dużo uwagi poświęcono kwestii wymiany tachografów. Wszystkie pojazdy wykonujące operacje transgraniczne muszą zostać wyposażone w tachografy cyfrowe nowej generacji do 31 grudnia 2024 roku, a jeśli są wyposażone w inteligentny tachograf pierwszej generacji, muszą dokonać wymiany na nowy do 18 sierpnia 2025 roku.

Decyzją swoich członków IRU została zobowiązana do wystąpienia do Komisji Europejskiej o 6-miesięczny okres karencji od każdego z tych terminów. W przekazanym już wystą-

pieniu branża poprosiła Komisję Europejską o przedłożenie państwom członkowskim UE, w ramach Komitetu Transportu Drogowego, wniosku o sześciomiesięczny okres karencji, co wiązałoby się z odroczeniem egzekwowania przepisów i nakładania sankcji na operatorów i kierowców, dając im dodatkowy czas na przeprowadzenie modernizacji.

Na chwilę obecną Komisja analizuje te postulaty z krajami członkowskimi, jednak same stowarzyszenia zwróciły uwagę na fakt, że ewentualna zgoda kilku państw przy braku zgody innych spowoduje, że będziemy mieć w Europie nierówną sytuację i realizacja przewozów międzynarodowych będzie znacząco utrudniona. Najbardziej pożądaną byłaby sytuacja, gdyby wszyscy przyjęli proponowane zaawansowanie przepisów. Jednak można się spodziewać odmowy ze strony państw członkowskich, dlatego IRU rekomenduje przewoźnikom dokonanie wymiany w obecnie wymaganym terminie.

Parlament Europejski może pomóc przewoźnikom



Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU zabiega w Brukseli o ułatwienia w rekrutacji kierowców, wsparcie dla firm w przejściu na elektromobilność oraz cyfryzację dokumentów.

Joanna Popiołek

Reprezentacja ZMPD w składzie: Wiesław Starostka – dyrektor generalny, Piotr Mikiel – dyrektor Departamentu Transportu oraz Joanna Popiołek – zastępca dyrektora Departamentu Transportu uczestniczyli 15 i 16 października w spotkaniach organizowanych przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU w Brukseli: debacie w Parlamencie Europejskim poświęconej bieżącym problemom branży transportu międzynarodowego oraz spotkaniu przedstawicie-

li europejskich stowarzyszeń przewoźników z Komitetem Łącznikowym IRU z UE (CLTM).

Deбата w Parlamencie była okazją do przedstawienia nowym członkom Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) Manifestu branży na lata 2024-2029. Opracowany przez IRU Manifest wskazuje najważniejsze priorytety sektora, którymi są ludzie, środowisko i dobrobyt. W wydarzeniu wzięło udział 32 prelegentów, w tym 11 kluczowych osobistości Parlamentu Europejskiego i 21 liderów branży, a także 250 uczestników z całego sektora i innych członków Parlamentu Europejskiego. Ponadto na debacie obecna była im-

ponująca liczba przedstawicieli prasy, w tym wiodącej prasy politycznej UE.

Starzejące się kadry

W pierwszej sesji debaty poświęconej ludziom uczestnicy rozmawiali o obecnych problemach kadrowych naszej branży.

Kierowcy zawodowi, logistycy, pracownicy i wszyscy, którzy korzystają z usług sektora transportu drogowego to, obok bezpieczeństwa, absolutny priorytet branży. Bieżące działania w celu poprawy warunków pracy, szkoleń i certyfikacji mają w założeniu przyciągnąć większą liczbę osób do pracy dla tego sektora, który już dziś zatrudnia w Europie 5,1 miliona pracowników w całej UE (3,4 miliona w przewozach towarów, 1,1 miliona w operacjach autobusowych i autokarowych oraz 585 tys. w operacjach taksówkarskich).

Niestety dane statystyczne nie są optymistyczne. Jedynie 2,7 % kierowców autobusów i 5 % kierowców ciężarówek ma mniej niż 25 lat. Jedna trzecia kierowców zawodowych ma 55 lat lub więcej. Średni wiek kierowców ciężarówek wynosi 47 lat, a autobusów 50 lat. Kobiety stanowią jedynie 16 % kierowców autobusów i 4 % kierowców ciężarówek. Obywatele państw spoza UE stanowią 5 % kierowców autobusów i 9 % kierowców ciężarówek.

Obecnie w UE jest 2,7 miliona kierowców zawodowych. Ponad 500 tys. stanowisk kierowców pozostaje nieobsadzonych. Przewiduje się, że niedobór kierowców wzrośnie o 17 % w ciągu najbliższych pięciu lat. Jeśli nie zostaną podjęte konkretne działania ze strony sektora oraz decydentów unijnych, to już niebawem Europa będzie miała poważny problem z zapewnieniem łańcuchów dostaw.

Szansa dla młodych

Przedstawiciele branży oraz członkowie Komisji TRAN wspólnie debatowali, co należy zrobić w perspektywie krótko- i długookresowej, aby zachęcić młodych ludzi do pracy w transporcie drogowym. Dotyczy to zarówno takich inicjatyw pracodawców, jak poprawa warunków socjalnych w miejscach załadunku/rozładunku, jak i zmian legislacyjnych, np. w ramach procedowanej obecnie przez Parlament, Radę i Komisję Europejską rewizji dyrektywy dotyczącej praw jazdy.

Przyjęte przez Parlament stanowisko jest odpowiedzią na takie potrzeby branży, jak ustalenie standardowego, minimalnego wieku do prowadzenia pojazdów ciężarowych, autokarów i autobusów, utworzenie zharmonizowanych ram unijnych dla uznawania praw jazdy z państw trzecich oraz certyfikatów kompetencji zawodowych (CPC) jeśli szkolenie odpowiada standardom unijnym, digitalizacja procedur administracyjnych dotyczących uzyskania i odnawiania praw jazdy, dostosowywanie szkoleń do nowych pojazdów i umiejętności, aby lepiej odzwierciedlały bezpieczeństwo i technologię jazdy.

Potrzeba także funduszy na dalsze zwiększanie liczby bezpiecznych i pewnych parkingów, gdzie będzie nie tylko zapewnione miejsce postojowe dla pojazdu, ale i infrastruktura, a także zaplecze socjalne dla kierowcy, który ma prawo godnie odpoczywać.

Zielony ład

Kolejna sesja debaty dotyczyła środowiska i wyzwań dla branży związanych z Zielonym Ładem i elektromobilnością.

Branża została zobowiązana do osiągnięcia neutralności węglowej do 2050 roku, przy jednoczesnym kontynuowaniu zaspokajania potrzeb społeczeństwa europejskiego w zakresie transportu pasażerów i towarów.

IRU i jej stowarzyszenia promują przejście z mobilności prywatnej na zbiorową, co zmniejszy poziom emisji CO₂, jednocześnie wnioskując o finansowe wsparcie oraz promowanie usług autobusowych, autokarowych i taksówkowych jako najczystszych

i najefektywniejszego sposobu przemieszczania się ludzi. Liczba rejestracji nowych autobusów elektrycznych wzrosła w 2023 roku o 39,1 % do 5166 sztuk, co daje 15,9% udziału w rynku. Liczba nowych ciężarówek elektrycznych zarejestrowanych w 2023 roku była o 234,1 % wyższa niż w roku 2022, osiągając 5279 sztuk.

W ramach debaty branża wskazała, że oczekuje ustalenia realistycznych norm CO₂ dla ciężarówek, ustanowienia przepisów unijnych i dotacji w celu szybkiej rozbudowy infrastruktury oraz harmonizacji zasad stosowania zakazów wjazdu do miast.

Uczestnicy debaty dużo uwagi poświęcili elektromobilności transportu drogowego, wskazywali, że potrzeba zachęć tak bezpośrednich (dofinansowanie zakupu) czy pośrednich (niższe koszty użytkowania) dla pojazdów zeroemisyjnych. W chwili obecnej branża postrzega takie pojazdy jako jeszcze niedoskonałe oraz o za niższym zasięgu, jednak mogą się one sprawdzić w obsłudze lokalnego transportu. I tu już dokonują się inwestycje.

Przedstawiciele branży skierowali zapytanie do unijnych decydentów, dlaczego inne alternatywne paliwa nie są ujęte w procesie zeroemisyjności. Czy mają świadomość potrzeb energetycznych dla szacowanej liczby 6 milionów pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i pytanie najważniejsze – kto zapłaci za tą zieloną rewolucję.

Główna gałąź transportu

Ostatnia sesja debaty koncentrowała się na roli drogowego transportu komercyjnego w gospodarczym i społecznym rozwoju Unii Europejskiej.

Komercyjny transport drogowy zapewnia dziś 77,8 % lądowego transportu towarów, licząc według pracy przewozowej (w tonokilometrach). Zbiorowy transport drogowy pasażerów autobusami i autokarami stanowi 50,4 % całego lądowego zbiorowego transportu pasażerów w przeliczeniu na pasażerokilometr.

W UE działa 1,03 miliona komercyjnych firm transportu drogowego: 600 tysięcy to firmy przewoźów ciężarowych, 357 tys. to firmy taksówkowe, 60 tys. - firmy autokarowe, a 13 300 to firmy autobusowe.

Zdecydowana większość operatorów transportu drogowego to małe i średnie firmy: 89 % operatorów ciężarówek, 82 % operatorów autobusów i autokarów oraz 99 % taksówek zatrudnia mniej niż 10 pracowników. Sektor komercyjnego transportu drogowego bezpośrednio odpowiada za 1,4 % produktu krajowego brutto UE. Udział ten jest różny w poszczególnych państwach członkowskich UE, przy czym największy udział odnotowuje Litwa, Polska i Rumunia.

Cyfryzacja jest niezbędna

W ramach debaty poruszono takie kwestie, jak konieczność szybkiej digitalizacji dokumentów transportowych, ustalenia zasad dostępu do elektronicznych systemów obiegu tych dokumentów oraz danych generowanych przez nowoczesne pojazdy wykorzystywane przez przewoźników.

Branża transportu drogowego jest gotowa na cyfryzację, potrzebuje jej i się jej nie obawia. Dziś kierowca przewozi w kabinie około 20 dokumentów. Wszystko w wersji papierowej lub plastikowej (np. prawo jazdy).

Mamy XXI wiek, dyskutujemy o wykorzystaniu sztucznej inteligencji, ale w Europie w branży transportowej dominuje papier. Podobnie jak w latach 50., kiedy wprowadzono dokument CMR, czy latach 70., gdy wdrażano Konwencję TIR. Nic się praktycznie nie zmieniło. Jeździmy nowoczesnymi, bardzo wyrafinowanymi ciężarówkami i autobusami, korzystamy z profesjonalnego oprogramowania do komunikacji z kierowcami, ciężarówkami czy klientami, a mimo to organizując transporty wciąż musimy wypełnić papierowe dokumenty.

To nieekologiczne i nieekonomiczne podejście. Cyfryzacja transportu musi nastąpić i to szybko. Obniży koszty transportu, sprawi, że proces będzie efektywny, policzalny i przejrzysty. Wyeliminuje również kontakt fizyczny, co było utrudnieniem np. w pandemii. Cyfryzacja to nie tylko wielka korzyść dla branży. Służby kontrolne otrzymają bardzo skuteczne narzędzie kontroli, zobaczą rzeczywistą skalę transportu w Europie, wyeliminują nieprawidłowości, takie jak nielegalny kabotaż. Taki elektroniczny system generowałby wiarygodne statystyki. ■

Sieć dróg płatnych coraz większa

Tomasz Małyшко

Od 1 listopada 2024 roku obowiązują zmiany w systemie opłat drogowych. Przez wejście w życie zmiany rozporządzenia w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. 2024 poz.1574) trzeba będzie płacić za dodatkowe 1600 km dróg.

Administracja rządowa w sierpniu br. przygotowała projekt zmian, które systematycznie procedowano. Niestety, w ramach konsultacji publicznych Ministerstwo Infrastruktury odrzuciło

argumenty przeciw rozszerzeniu sieci płatnej, które podnosiło ZMPD, nie wzięło pod uwagę trudnej sytuacji na rynku i słabej kondycji przewoźników oraz faktu, że taka zmiana podniesie koszty ich funkcjonowania.

Resort uzasadniał odmowę długim okresem bez rozszerzeń; sieć dróg płatnych w Polsce nie była rozszerzana od 2017 roku. Powoływał się na założenia opracowane przy wdrażaniu opłaty elektronicznej w Polsce, które zakładały objęcie opłatą elektroniczną wszystkich odcinków dróg klasy A i S. Także wskazywał na inne przyczyny tej „podwyżki”.

Chodzi przede wszystkim o wzrost przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłaty elektro-

nicznej. Przyływ środków ma być przeznaczony na dalszy intensywny program budowy i rozbudowy dróg krajowych. Stałe, zwiększone dochody mają dać budżetowi państwa możliwość na zaciąganie nowych zobowiązań i spłatę już zaciągniętych. Według szacunków w pierwszym pełnym roku funkcjonowania rozszerzonej sieci dróg płatnych przewoźnicy będą musieli dodatkowo zapłacić około 1,2 mld zł. Jednocześnie za ten etap rozszerzenia państwo poniesie koszt w wysokości 13,4 mln zł oraz koszt rocznego utrzymania - 13 mln zł.

Zwiększenie liczby odcinków płatnych dróg było również uzasadnione „sprawiedliwym rozkładem obciążeń dla branży logistycznej i wy-

równaniem konkurencyjności w tym aspekcie”. Zamierzenie miało na celu wzmocnić transport kolejowy. Ten ruch był już wcześniej zapisany w jednym z założeń Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), tj. w reformie „E 2.1. zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego”. Dużo wcześniej polski rząd odbył w tej sprawie konsultacje z Komisją Europejską.

Przepisy UE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych rodzajów infrastruktury przewidują obowiązek takich konsultacji dla państw członkowskich (dyrektywa 1999/62/WE z późniejszymi zmianami). KE zgodziła się w tym zakresie na działanie polskiej administracji 14

grudnia 2022.

To nie ostatnie zmiany, jeśli chodzi o opłaty drogowe w Polsce. Na koniec grudnia czeka nas waloryzacja, co oznacza wzrost stawek od 1 stycznia 2025 roku o wielkość inflacji. Ponadto pod koniec października br. w wykazie prac legislacyjnych pojawiły się zapowiedzi, że rząd przygotowuje się do wdrożenia w polskim prawie dyrektywy winietowej (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2022/362).

Patrząc na zasady obowiązujące w tym zakresie w Niemczech, Czechach, Austrii i na Węgrzech trudno sobie wyobrazić, że projektodawcy zmian nie pokuszają się o podwyżki opłat, szczególnie dla starszych pojaz-

dów. Wdrożenie do polskiego systemu prawnego tych przepisów spowoduje rozróżnienie klasyfikacji pojazdów pod kątem klasy emisji zanieczyszczeń i klasy emisji CO2.

Będzie to też kolejny etap w podnoszeniu kosztów użytkowania pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi i jednocześnie obniżaniu kosztów dla użytkownika pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych. Kosztowna transformacja energetyczna w transporcie drogowym wchodzi do Polski.

O tych zmianach wskazane jest już dziś informowanie zlecniodawców. Warto zabezpieczać się przyjmując w umowach przewozowych klauzule uwzględniające przyszłe podwyżki opłat drogowych.

Pani od szkoleń

Na emeryturę przeszła Beata Wagner, która w ostatnich latach prowadziła Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD.



Robert Przybylski

Smutno mi, że odchodzą na emeryturę osoby, które zatrudniałem – przyznał prezes ZMPD Jan Buczek na spotkaniu 31 października. Beata Wagner przepracowała w ZMPD 20 lat. – Spotykaliśmy się na targach transportowych i dobrze nam się rozmawiało. Beata zapytała mnie, czy nie znajdzie się u nas dla niej miejsce, a my akurat uruchamialiśmy szkolenia dla przewoźników. Beata zajęła się szkoleniami i tak 20 lat minęło – wspominał prezes Zrzeszenia.

COS ZMPD przeszkolił w latach 2012-2018 tylko w ramach bezpłatnych kursów ponad 12 tys. osób. Do tego przez dwie dekady (2000-2020) z płatnych szkoleń skorzystało przeszło 8,5 tys. osób. Przeszkolenie łącznie ponad 20 tysięcy chętnych to zasługa w dużej mierze Beaty Wagner i kierującego COS wiele przez lat Euzebiusza Jasińskiego.

Zaczął się od targów transportowych

Beata Wagner wspomina, że zanim znalazła się w ZMPD przez kilka lat była kierownikiem targów Logistyka Transport Spedycja, organizowanych przez

Międzynarodowe Centrum Targowe. – Targi odbywały się w Pałacu Kultury i Nauki w centrum Warszawy. Z - dyrektorem PKiN dobrze mi się współpracowało. Przeszkadzały nam formalne ograniczenia, np. dojazd samochodu ciężarowego na płytę główną przed Pałacem wymagał zdobycia pozwoleń oraz identyfikatora C-16, więc był to proces czasochłonny. Na dodatek obiekt jest zażytkowy i nieprzystosowany do roli ekspozycyjnej. Liczne obostrzenia utrudniały przygotowanie stoisk targowych – opisuje Beata Wagner.

Głównym partnerem medialnym targów była „Polska Gazeta Transportowa”, a jej redaktor naczelny Krzysztof Koprowski zasiadał w Radzie Targów obok prof. Haliny Brdulak i Jana Buczka, wówczas sekretarza generalnego ZMPD.

W 2004 roku Beata Wagner przeszła do ZMPD. – Na początku zajęłam się pośrednictwem wizowym, bo wtedy trzeba było coraz więcej wiz w związku z rosnącymi przewozami na wschód. Z czasem zaczęłam bardziej angażować się w inne działania Departamentu Administracyjno-Członkowskiego kierowanego przez Euzebiusza Jasińskiego, w tym istniejącego od 2000 roku ośrodka szkoleń. Edukowaliśmy chętnych z Konwencji TIR, CMR i certyfikatu kompetencji zawodowych. Ponieważ Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD jako jedyny w Polsce uzyskał prestiżową akredytację Akademii IRU w Genewie, absolwenci kursów organizowanych przez ZMPD, którzy uzyskali Certyfikat Kompetencji Zawodowych w transporcie drogowym mogli ubiegać się o Dyplomy Akademii IRU. Działaliśmy we współpracy z dyrektorem Departamentu Transportu Tadeuszem Wilkiem, potem z jego następcą dyr. Piotrem Mikiel, a także z dyrektorką Departamentu TIR Ewą Suszyńską – wymienia Beata Wagner.

W latach 2003 – 2010 dyplomy Akademii IRU uzyskało 198 osób.

Szkolenia

Beata Wagner podkreśla, że specjalistyczna wiedza wymagana od przewoźników była obszerna, w dodatku inne problemy występowały na zachodzie a inne na wschodzie, gdzie nadal przekraczanie granicy było skomplikowane. – Dla usystematyzowania wiedzy, ZMPD zaczęło wydawać podręczniki. Pierwszy przygotował Bohdan Szuszkiewicz w 2001 roku, a podręcznik kompetencji zawodowych z 2013 i 2016 roku był pracą zbiorową. Modułów tematycznych na egzaminie na certyfikat kompetencji zawodowych było 8, ale zakres podręcznika był znacznie szerszy. Korzystaliśmy z wiedzy wielu uznanych specjalistów branży transportowej, którzy opracowali materiały do podręcznika i prowadzili wykłady na naszych szkoleniach – wylicza Beata Wagner.

ZMPD wydawało podręczniki oraz organizowało wykłady bezpłatne, a pomysłodawcą takiego systemu był Jan Buczek. – Organizacja samych szkoleń w latach 2012-2018 oznaczała 271 spotkań w 49 miastach. Z bezpłatnymi szkoleniami zjeździliśmy całą Polskę, w latach 2012 - 2018 wielokrotnie odwiedzając regionalne stowarzyszenia – podkreśla Beata Wagner.

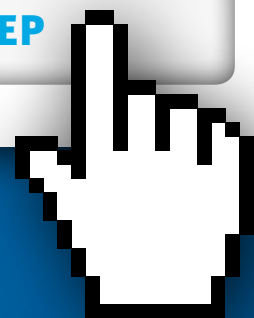
Pandemia wymusiła rozpoczęcie szkoleń zdalnych. Jednym z projektów był cykl internetowych seminariów (webinariów) z wykorzystaniem wirtualnych narzędzi dostępnych online.

Jako pierwsze zostało przygotowane webinarium „Taryfikator kar na podstawie ustawy o transporcie drogowym”, zawierające przykłady naruszeń uruchamiających procedurę sprawdzenia „dobrej reputacji” oraz konsekwencji finansowych dla firmy i osób zarządzających.

Prezes ZMPD wręczając Beacie Wagner upominek i kwiaty wyraził nadzieję, że ten zasłużony odpoczynek będzie dla niej sympatycznym czasem.



<https://uslugi.zmpd.pl/SKLEP>



Urządzenia dedykowane branży transportu drogowego



Dostępne on-line w sklepie ZMPD

- /Urządzenia do poboru opłat
- /Tachografy i akcesoria
- /Plakietki ekologiczne
- /Druki przewozowe
- /Książki transportowe
- /Urządzenia elektroniczne, w tym specjalnie wzmocnione terminale dla kierowców WEBFLEET współpracujące z aplikacją Webfleet Work App.

* Aplikacja Webfleet Work App umożliwia wysyłanie listy zamówień do wykonania i prowadzi kierowcę do wyznaczonego celu dzięki Google Maps lub TomTom Truck. Archiwizuje wykonane zlecenia w WEBFLEET. Zapewnia dwustronną komunikację.

Nie potrzebujesz bohatera, ale dobrego partnera w biznesie

Teleroute giełda transportowa z grupy Alpega dba o bezpieczne otoczenie biznesowe dla przewoźników.

Teleroute

Branża transportowa zmaga się obecnie z ogromnymi wyzwaniami finansowymi. Według danych Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej z września 2024 roku, zadłużenie przewoźników w ciągu roku wzrosło o 164,2 miliona złotych i wyniosło już 1,44 miliarda złotych. Równocześnie scoring płatniczy dla sektora transportowego wskazuje na znaczne pogorszenie sytuacji: liczba firm z najwyższymi ocenami spadła o 10–12%, a tych z najniższymi kategoriami wzrosła aż o 7,5%. Oznacza to, że branża transportowa nie jest w najlepszej kondycji. W tak trudnym otoczeniu znalezienie rzetelnych zleceniodawców oraz stabilności finansowej staje się kluczowe dla firm przewozowych. Odpowiedzią na te wyzwania może być platforma transportowa Teleroute, która łączy przewoźników ze sprawdzonymi partnerami biznesowymi.

Teleroute – Twoje wsparcie w świecie transportu

Teleroute to jedna z najstarszych i najbardziej renomowanych giełd transportowych w Europie. Od 1985 roku zapewnia przewoźnikom dostęp do wysokiej jakości frachtów oraz wsparcie w budowaniu relacji biznesowych. Obecnie poprzez platformę użytkownicy mają dostęp do ofert także z in-

nych giełd z grupy Alpega: Wtransnet i 123Cargo. Dzięki temu firmy mogą pozyskiwać frachty w całej Europie ze szczególnym uwzględnieniem rynków: hiszpańskiego, francuskiego i rumuńskiego. Platforma oferuje codziennie ponad 350 000 frachtów, co daje przewoźnikom możliwość znalezienia odpowiednich zleceń, zwiększając szanse na regularne dochody i rozwój działalności.

Teleroute nie tylko łączy przewoźników ze spedytorami i załadowcami, ale także oferuje szereg korzyści, które wyróżniają ją na tle konkurencji. Z platformy korzysta już ponad 85 000 ekspertów transportowych w całej Europie, co świadczy o jej wartości jako solidnego narzędzia wspomagającego przewoźników.

Frachty z pierwszej ręki – wyższe stawki i pewność płatności

Jednym z największych atutów Teleroute są frachty z pierwszej ręki. Oznacza to, że przewoźnicy mogą zdobywać zlecenia bezpośrednio od spedytorów, bez udziału całego łańcuszka pośredników, co przekłada się na wyższe stawki oraz pewność otrzymania płatności na czas. Jest to szczególnie ważne ze względu na długie terminy płatności w transporcie i konieczność szczególnej dbałości o płynność finansową w obliczu wysokich kosztów stałych działalności. Dostęp do dobrej jakości frachtów w efekcie pozwala firmom na efektywniejsze pla-

nowanie i optymalizowanie procesów.

Teleroute dba o jakość swojej oferty monitorując zachowania użytkowników. Zajmuje się tym specjalny zespół - Komisja Kontroli Firm Zrzeszonych. To właśnie dzięki niej w 2024 roku ponad 8% firm, które łamały regulamin platformy, zostało wykluczonych. Kontrole dotyczyły nie tylko bezpieczeństwa, ale również kopiowania i niezgodnego z umową używania giełdy.

Bezpieczeństwo przede wszystkim

Jednym z priorytetów Teleroute jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom. Giełda wdrożyła zaawansowane mechanizmy wielowarstwowej weryfikacji (MLV), które zapewniają, że tylko autoryzowane firmy mają dostęp do platformy. Poza standardowymi licencjami, Teleroute wymaga dodatkowych informacji, takich jak oceny kredytowe, kontrola tożsamości oraz staż firmy na rynku. Procedury są dostosowane do lokalnych rynków. Wszystko po to, by społeczność platformy była złożona z rzetelnych i godnych zaufania partnerów biznesowych. Niestety nieuczciwi lub będący w kłopotach finansowych kontrahenci pociągają za sobą kolejne firmy. Teleroute dba o to, by takie sytuacje nie miały miejsca.

Warto dodać, że w 2024 roku aż 20% firm aplikujących o członkostwo w Teleroute zostało odrzuconych przez dział weryfikacji ze wzglę-



du na brak spełnienia wymagań bezpieczeństwa, takich jak powiązania z ryzykownymi firmami lub brak odpowiednich ocen kredytowych. Około 20% firm nie otrzymało praw do publikowania ładunków, ze względu na posiadany tabor własny i mogły dołączyć tylko i wyłącznie jako przewoźnik.

W celu dodatkowej ochrony Teleroute oferuje Gwarancję Płatności, która zapewnia przewoźnikom wypłatę należności nawet w przypadku, gdy ich kontrahent nie wywiązuje się z płatności. Usługa ta, umożliwia zabezpieczenie płatności za zlecenie transportowe już na etapie akceptacji oferty. Dzięki temu przewoźnicy mogą spać spokojnie, wiedząc, że otrzymają zapłatę za swoją ciężką pracę.

Dbłość o Twoje finanse

W branży transportowej płynność finansowa ma kluczowe znaczenie, dlatego Teleroute oferuje usługi wspomagające ten czynnik. Jedną z nich jest FastPayment – rozwiązanie umożliwiające przewoźnikom otrzymanie zapłaty za wykonane zlecenie w ciągu 48 godzin. To wyjątkowa korzyść dla firm, które chcą uniknąć długich terminów płatności, sięgających nawet 90 dni.

Dzięki takiej usłudze i Gwarancji Płatności oraz wsparciu Działu Reklamacji Płatności, który prowadzi działania mediacyjne, Teleroute zapewnia przewoźnikom stabilność finansową oraz elastyczność w zarządzaniu swoimi należnościami. Korzystanie z tych narzędzi pozwala uniknąć ryzyka związanego z opóźnionymi płat-

nościami, co jest niezwykle ważne w prowadzeniu działalności w sektorze transportowym.

Opiekun konta – Twoja prawa ręka na giełdzie

Teleroute wyróżnia się także wyjątkowym podejściem do obsługi klienta. Każdy użytkownik platformy ma przydzielonego opiekuna konta, który pomaga mu w pełni korzystać z jej możliwości. Opiekun konta jest dostępny od momentu rozpoczęcia współpracy, wspierając przewoźnika w codziennych wyzwaniach, optymalizacji pracy na giełdzie oraz rozwiązywaniu problemów biznesowych.

Co ważne, opiekun konta komunikuje się w języku klienta, co ułatwia współpracę i budowanie relacji na poziomie partnerskim. To osoba, która zna specyfikę firmy, jej potrzeby oraz pomaga dostosować narzędzia Teleroute do indywidualnych oczekiwań.

Przykładem znaczenia opiekuna konta jest historia Agaty Hużałskiej, właścicielki firmy Tuporte, która od lat korzysta z usług Teleroute. Jak sama przyznaje, „to, że mamy opiekuna konta, który dla nas nie jest osobą anonimową, który wie, kim jesteśmy, to jest wartość”. Relacje z opiekunem dają przewoźnikom poczucie bezpieczeństwa oraz pewność, że w razie problemów zawsze otrzymają wsparcie.

Teleroute – społeczność profesjonalistów

Transport to branża oparta na zaufaniu, a Teleroute stawia na bu-

dowanie długoterminowych relacji wśród swoich użytkowników. Dzięki zaawansowanemu narzędziu wspomagającym oraz opiece indywidualnych opiekunów konta, platforma zapewnia nie tylko dostęp do frachtów, ale także możliwość nawiązywania wartościowych kontaktów biznesowych.

Teleroute tworzy społeczność ekspertów transportowych, którzy mogą dzielić się doświadczeniami np. w ramach największego w Europie spotkania networkingowego dla branży TSL – Connecta oraz korzystać z narzędzi wspierających bezpieczeństwo i jakość współpracy. Takie podejście pozwala na rozwijanie działalności na rynku transportowym oraz budowanie silnych relacji biznesowych, które przekładają się na długofalowy sukces.

Podsumowanie

Teleroute to więcej niż giełda transportowa – to narzędzie, które wspiera przewoźników na każdym etapie działalności. Dzięki frachtom z pierwszej ręki, usługom wspomagającym płynność finansową oraz wyjątkowej opiece indywidualnych opiekunów konta, platforma oferuje nie tylko dostęp do zleceń, ale także budowanie relacji opartych na zaufaniu i bezpieczeństwie.

Wybierając Teleroute, inwestujesz w jakość, która przekłada się na wyższe zyski i większą stabilność finansową. W świecie pełnym wyzwań, nie potrzebujesz bohatera, ale partnera, który dba o Twój sukces na każdym kroku.

Zarządzanie flotą w nadchodzących latach

Jak wynika z globalnego badania przeprowadzonego z okazji 25-rocznicy działalności firmy Webfleet, większość (58%) menedżerów flot przewiduje, że będzie korzystać ze sztucznej inteligencji w ciągu najbliższych pięciu lat.

Webfleet Poland

Badanie zlecone przez Webfleet, cieszące się globalnym zaufaniem rozwiązanie Bridgestone do zarządzania flotą, zostało przeprowadzone wśród 1800 decydentów flotowych w 15 krajach, aby przybliżyć obecny i przyszły krajobraz cyfryzacji floty. Wyniki pokazują, że floty planują zwiększyć swoje inwestycje w cyfrowe rozwiązania flotowe w przyszłości i wskazują na rozszerzenie planów

związanych z zastosowaniem sztucznej inteligencji i technologii pojazdów elektrycznych.

„Przejdźcie na rozwiązania cyfrowe, w tym sztuczną inteligencję, nie jest dla nas zaskoczeniem i jest wyraźnym wskaźnikiem tego, dokąd zmierzają przyszłość zarządzania flotą” – powiedział Jan-Maarten de Vries, Prezydent Fleet Management Solutions w Bridgestone Mobility Solutions. „Nasze badanie podkreśla kluczową rolę, jaką cyfrowe rozwiązania flotowe odgrywają w zwiększaniu wydajności floty, obniżaniu kosztów i zwiększa-

niu bezpieczeństwa kierowców i pojazdów. Jest jasne, że inwestycje w te technologie będą nadal rosły”.

Zdecydowana większość menedżerów flot chce więcej inwestować w cyfryzację

91% menedżerów flot oczekuje zwiększenia inwestycji w cyfrowe technologie flotowe w ciągu najbliższych pięciu lat. Ponad połowa menedżerów flot (52%) wskazała poprawę wydajności i zmniejszenie kosztów operacyjnych jako najbardziej przekonujący powód



inwestowania w rozwiązania cyfrowe. 49% menedżerów flot uznało zwiększone bezpieczeństwo kierowców i pojazdów za główny powód inwestowania w technologię zarządzania flotą.

Oczekuje się, że sztuczna inteligencja i pojazdy elektryczne będą miały największy wpływ na zarządzanie flotą w przyszłości

Sztuczna inteligencja, uczenie maszynowe i pojazdy elektryczne są postrzegane jako technologie, które będą miały największy wpływ na przyszłość zarządzania flotą. 32% menedżerów flot stwierdziło, że sztuczna inteligencja i uczenie maszynowe będą miały największy wpływ na zarządzanie flotą w najbliższych latach, a na drugim miejscu uplasowały się pojazdy elektryczne (30%). 23% menedżerów flot już dziś korzysta ze sztucznej inteligencji, a 35% planuje to zrobić w ciągu najbliższych pięciu lat. Prawie wszyscy respondenci potwierdzają, że AI będzie miała znaczący wpływ na zarządzanie flotą w przyszłości, przy czym 62% respondentów oczekuje, że sztuczna inteligencja zoptymalizuje planowanie tras i logistykę, 56% uważa, że poprawi bezpieczeństwo kierowców, a 55%, że usprawni konserwację predykcyjną i zarządzanie aktywami. Tylko 21% menedżerów flot wyraziło obawy

co do tego, jak sztuczna inteligencja zmieni ich dzień pracy, przy czym główne wątpliwości dotyczyły integracji procesów (53%) oraz prywatności i bezpieczeństwa danych (49%).

Menedżerowie flot potwierdzają, że pojazdy elektryczne są przyszłością dla flot komercyjnych, a ich popularność będzie rosła w nadchodzących latach. 85% menedżerów flot spodziewa się, że liczba pojazdów elektrycznych i hybrydowych w ich flocie zmieni się w ciągu najbliższych pięciu lat. Wśród tych, którzy deklarują, że zestaw pojazdów w ich flocie ulegnie zmianie, oczekuje się, że liczba pojazdów elektrycznych i hybrydowych wzrośnie prawie dwukrotnie – z 37% obecnie do 63% floty do 2029 roku.

Polscy menedżerowie również planują inwestować w cyfryzację

Postępującą cyfryzację branży zauważają również polscy menedżerowie. W Polsce badanie objęło 150 decydentów, którzy wzięli udział w analizie. 91% spodziewa się większych inwestycji w cyfrowe rozwiązania w ciągu najbliższych pięciu lat. Polacy również wskazali te same najbardziej przekonujące powody, dla których warto postawić na cyfryzację: obniżenie kosztów operacyjnych (57%), zwiększone bezpieczeństwo kierowców i pojazdów (51%) oraz uzyskanie większej widoczności i kontroli nad



zasobami floty (49%). Największy wpływ na zarządzanie flotą według polskich decydentów będą miały technologie związane z sztuczną inteligencją (29%). 13% menadżerów flot obecnie używa rozwiązań AI w zarządzaniu flotą, 41% planuje je wprowadzić w przyszłości, a 37% planuje to zrobić w ciągu najbliższych pięciu lat. 61% respondentów oczekuje, że sztuczna inteligencja zoptymalizuje planowanie tras i logistykę, 58% uważa, że obniży koszty operacyjne, a 54%, że poprawi bezpieczeństwo kierowców i analizy stylu jazdy. Poza sztuczną inteligencją, wysoki wpływ na zarządzanie flotą mogą mieć dla Polaków także pojazdy elektryczne (19%) oraz jazda autonomiczna (14%). Większość menadżerów (83%) oczekuje, że zestaw pojazdów w ich flocie ulegnie zmianie w ciągu najbliższych pięciu lat, z kolei 39% spodziewa się, że będzie posiadać w pełni autonomiczny pojazd w swojej flocie za 5-10 lat.

„Sztuczna inteligencja i pojazdy elektryczne to technologie transformacyjne, które nadal będą wspierać zarządzanie flotą. W Webfleet jesteśmy pionierami tych technologii, by ułatwiać ich wdrażanie we flotach, zawsze dbając o poprawę bezpieczeństwa, zrównoważonego rozwoju, produktywności i wydajności” – podsumowuje De Vries.

Dowiedz się więcej na: www.webfleet.com

Retro.

Brylantowa rocznica systemu TIR



W tym roku obchodzimy 75-lecie funkcjonowania systemu TIR na świecie. Jego wpływ na handel międzynarodowy jest bezsporny, jego sukces jako skutecznej umowy międzynarodowej także nie podlega dyskusji.

Joanna Popiołek

Na systemie TIR wzorowały się inne rozwiązania tranzytowe o zasięgu regionalnym, bowiem w skali świata jest nadal jedynym rozwiązaniem tranzytowym. Wymaga ciągłych modyfikacji, w tym adaptacji do (opisanych poniżej) kryzysów czy zmieniających się okoliczności, w tym np. postępującej cyfryzacji. Życzymy zatem kolejnym rozwiązaniom wdrażanym w systemie TIR innowacyjności, informatyzacji i interoperacyjności. Reforma oparta na tych trzech założeniach pozwoli na kolejne 75 lat dobrego funkcjonowania, z korzyścią dla wszystkich jego użytkowników.

Miliony dla polskich przewoźników

Systemy tranzytu celnego opracowano w celu ułatwienia przemieszczania towarów w handlu międzynarodowym i zapewnienia bezpieczeństwa oraz gwarancji celnych. Aby taki system działał zadowalająco, istotne jest, żeby wszelkie formalności nie były zbyt uciążliwe ani zbyt skomplikowane dla jego użytkowników.

Potrzebna jest równowaga między wymaganiami organów celnych z jednej strony, a oczekiwaniami operatorów transportu z drugiej. Tradycyjnie, gdy towary przekraczały terytorium jednego lub więcej państw w trakcie międzynarodowego transportu drogowego, organy celne w każdym państwie stosowały swoje kontrole i procedury, w tym wymóg przedłożenia zabezpieczenia (gwarancja, depozyt w gotówce, itp.).

Środki te, zróźnicowane w krajach tranzytowych, prowadziły do znacznych kosztów, opóźnień i zakłóceń w transporcie międzynarodowym. Jed-

nolity system TIR był zatem rozwiązaniem innowacyjnym na tamte czasy, wyeliminował trudności, których doświadczali operatorzy transportu, a jednocześnie zaoferował administracjom celnym globalny system kontroli zastępujący procedury krajowe i skuteczną ochronę dochodów każdego państwa, przez które przewożone są towary.

Na granicach wyeliminował potrzebę - kosztownej pod względem zasobów kadrowych i infrastruktury - fizycznej kontroli pojazdów, którą ograniczono jedynie do sprawdzania plomb i zewnętrznych warunków przestrzeni ładunkowej lub kontenera. Zastosowano jeden dokument tranzytowy i uniwersalną gwarancję celną.

System TIR jako jedyny do dziś zapewnia wsparcie dla przewoźnika w przypadku bezpowrotnej utraty lub zniszczenia towaru w wyniku działania siły wyższej. Są określone wymogi formalne dla tego typu sytuacji, jednak nadal jest to ceniona ochrona, której nie gwarantują inne reżimy celne.

Również sam łańcuch gwarancyjny zadecydował o dodatkowej formie ubezpieczenia w przypadku kradzieży towarów. W takich sytuacjach przewoźnik uiszcza należności celno-podatkowe i po spełnieniu wymogów formalnych może liczyć na zwrot wpłaconych kwot. Dla polskich przewoźników, którzy na przestrzeni lat wykorzystali setki tysięcy karnetów w różnych destynacjach, istotne są korzyści finansowe, jakie z tego tytułu odnieśli.

Według wyliczeń ZMPD, jedynego podmiotu upoważnionego przez polską administrację celną do wydawania karnetów TIR i gwarantowania w systemie TIR w Polsce, w okresie lat 2000-2023 użytkownikom, którzy wykorzystali karnet w sposób prawidłowy oraz w sposób prawidłowy i dodatkowo z wykorzystaniem systemu



Konwencja TIR

Co to jest Transport International Routier

W listopadzie 1975 r. pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE) zwołana została konferencja, która opracowała Konwencję TIR, jaka ostatecznie weszła w życie w 1978 r. Lata funkcjonowania Konwencji przyniosły dowody, że jest jedną z najbardziej udanych umów międzynarodowych dedykowanych transportowi oraz wymianie towarowej i jest w rzeczywistości jedynym istniejącym uniwersalnym systemem tranzytu celnego w skali globalnej. Idea stojąca za tą konwencją stanowiła podstawę wielu kolejnych, regionalnych systemów tranzytowych i w ten sposób przyczyniła się bezpośrednio i pośrednio do ułatwienia międzynarodowej wymiany handlowej i szeroko pojętego transportu międzynarodowego, nie tylko w Europie i na Bliskim Wschodzie, ale także w innych częściach świata, takich jak Afryka czy Ameryka Łacińska.

Każdy kto kiedykolwiek podróżował po europejskich drogach z łatwością rozpozna niebiesko-białą tabliczkę TIR, którą oznaczone są tysiące ciężarówek korzystających z tego systemu tranzytu celnego. TIR, czyli Transport International Routier w tłumaczeniu znaczy po prostu międzynarodowy transport drogowy, ale dziś każdy pojazd ciężarowy nazywamy po prostu tirem. To pokazuje jak bardzo ta umowa międzynarodowa zdefiniowała świat transportu. Natomiast dla kierowcy czy spedytora tabliczka TIR oznacza szybki i efektywny międzynarodowy transport drogowy.

TIREPD, wypłacono tzw. środki zachęty na łączną kwotę prawie 98 milionów złotych. To znacząca korzyść dla użytkowników systemu i praktycznie nagroda za uczestnictwo w tym reżimie celnym.



niem Unii Europejskiej, która w przewozach wewnętrznych nie potrzebowała już tranzytu celnego. Karnety TIR można wykorzystywać jedynie, gdy następuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy celnej. W UE zniesiono granice celne, a zatem nie ma możliwości stosowania karnetów TIR do operacji tranzytu celnego w obrębie krajów członkowskich tworzących unię celną.

W wyniku rozwijającego się handlu między Europą Wschodnią a Zachodnią, szczególnie od 1989 r. i odpowiadającego temu ogromnemu wzrostowi międzynarodowego transportu drogowego, liczba wydanych karnetów TIR przekroczyła milion w 1992 r., a w roku 2012 już 3 miliony, co oznaczało prawie 10 000 transportów TIR każdego dnia w 57 krajach i ponad 50 000 procedur przekraczania granic dziennie. Należy zauważyć, że rozszerzenie UE w 2004 r. o dziesięć krajów, a w 2007 r. o dwa kolejne, początkowo nie wpłynęło znacząco na liczbę operacji transportu TIR w tej części Europy. Prawdopodobnie wynikało to z faktu, że nowo przyjęte kraje, takie jak Polska, Litwa czy Rumunia były wtedy mocno zaangażowane w transport międzynarodowy dalekodystansowy, a karnet świetnie spełniał ich oczekiwania w zakresie obsługi celnej czy zabezpieczenia finansowego dla takich tranzytów. Jednak warto tu podkreślić, że sukces sys-

temu TIR byłby niemożliwy bez odpowiedniej ilości zezwoleń transportowych, które negocjowały rządy poszczególnych państw. Te zwiększone kontyngenty były wynikiem rozwijającej się wymiany handlowej. Karnet TIR był tylko elementem tego procesu, jednak jak się okazało w tamtym czasie, całkiem efektywnym.

Rok 2008 to czas kryzysu finansowego i gospodarczego, który negatywnie wpłynął na branżę transportu drogowego, doprowadził do spadku aktywności transportu. W rezultacie po dziesięcioleciach wzrostu liczba karnetów TIR dystrybuowanych przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU), liczba wydanych karnetów w roku 2009 spadła o 30 procent. Skromna poprawa i oznaki ożywienia były widoczne pod koniec 2010 r., przy ogólnym wzroście o dwadzieścia procent w porównaniu z 2009 r. i dalszym wzroście w kolejnych latach. Rok 2015 nadal wygląda bardzo imponująco. Wydano wówczas 1 503 890 karnetów.

Potem odnotowujemy już tylko ciągły spadek: rok 2020 to 674 470 sztuk sprzedanych karnetów, a w 2023 roku - 529 680 karnetów. Niszczący wpływ na system TIR ma wojna na Ukrainie i sankcje, jakie wprowadziła UE w stosunku do przewoźników Białorusi i Rosji oraz sankcje odwetowe wdrożone przez te 2 kraje w stosunku do prze-

woźników unijnych. To właściwie zatrzymało rozwój systemu TIR w tej części Europy.

Są jednak regiony świata, gdzie system rozwija się bez przeszkód, tj. Uzbekistan, Arabia Saudyjska czy Iran. System nadal cieszy się powodzeniem w Turcji, gdzie śmiało rywalizuje z systemem WPT. Nawet Ukraina odnotowuje wzrost sprzedaży karnetów TIR, co należy tłumaczyć wzrostem jej wymiany handlowej z UE oraz umową, jaką podpisała z UE, która pozwala jej na przewozy dwustronne i tranzytowe bez zezwoleń.

Kryzysy

Przez lata system TIR mierzył się z poważnymi kryzysami. Uwidocznili słabości systemu i stały się podstawą do wdrażania zmian, które go uszczelniały.

Jednym z takich kryzysów była tzw. afera cukrowa, do której doszło w latach 90. w Niemczech. Polegała na poświadczeniu zakończenia operacji transportowych realizowanych pod osłoną karnetów TIR fałszywymi pieczęciami celnymi. Model operacyjny nie był skomplikowany. Towary np. z Polski jechały do Hiszpanii, gdzie w miejscu przeznaczenia fałszywy celnik przejmował dokumenty, stempłował je i wskazywał miejsce rozładun-

ku. Towar przejmowano, a niczego nieświadomy przewoźnik wracał do Polski przekonany, że dopełnił formalności. Ponieważ towar wjeżdżał do UE przez Niemcy, to ten kraj stawał się odpowiedzialny za procedurę poszukiwawczą i pobór należności celno-podatkowych.

„Afera cukrowa” dotknęła kilkuset operatorów transportowych z Polski oraz Czech, wobec których niemiecka administracja celna, zgodnie z zasadami Konwencji TIR, wszczęła postępowania reklamacyjne, a następnie wydała decyzje płatnicze określające dług celny. Takie nieprawidłowości są traktowane jako usunięcie towaru spod dozoru celnego, a za osoby odpowiedzialne uznano posiadaczy karnetów TIR.

W tym czasie wszczęto 430 spraw spornych, dotyczących 68 polskich operatorów transportowych. Skala „afery cukrowej” była ogromna, a jej uregulowanie przerosło możliwości niemieckich zrzeseń. Wypłata żądanych kwot doprowadziłaby do ich bankructwa i ostatecznie zagrażała stabilności systemu TIR nie tylko w Unii Europejskiej, ale całemu światowemu łańcuchowi gwarancyjnemu.

W wyniku negocjacji, jakie stowarzyszenia i IRU podjęły z niemieckimi władzami celnymi w 2005 r. doszło do podpisania globalnego porozumienia, na mocy którego przekaza-

Zasięg geograficzny, skala funkcjonowania

Konwencja TIR to jeden z najskuteczniejszych międzynarodowych instrumentów prawnych przygotowanych przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Do tej pory ma 68 umawiających się stron, w tym Unię Europejską. Obejmuje całą Europę i sięga Afryki Północnej oraz na Bliski i Środkowy Wschód. Do Konwencji TIR niedawno przystąpiły Chiny. Stronami konwencji

są Stany Zjednoczone Ameryki i Kanada, a także Chile i Urugwaj w Ameryce Południowej.

Sukces systemu TIR potwierdza także liczba wydanych karnetów TIR. Od czasu, gdy w 1952 r. wydano tylko nieco ponad 3000 karnetów TIR, liczba ta stale rosła osiągając 100 000 w 1960 r., a następnie 800 000 w 1970 r. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych popyt na karnety TIR wahał się między około 500 000 a 900 000 sztuk. Spowolniony wzrost w tamtym czasie można wyjaśnić postępującym rozszerze-

no na rzecz niemieckich władz celnych odszkodowanie finansowe. Zryczałtowana suma miała zostać przekazana przez niemieckie Ministerstwo Finansów do różnych niemieckich urzędów celnych, a przypisanie jej do konkretnych karnetów TIR (czynnych spraw spornych) pozostawiono do uznania tych urzędów według metod przewidzianych przez niemieckie prawo. Ostatecznie w skali globalnej system przetrwał, co jest dla nas ważne, tym bardziej że jego upadek w Niemczech wyeliminowałby system w całej Unii Europejskiej. W efekcie tego doświadczenia Unia podjęła decyzję o stworzeniu własnego, alternatywnego systemu tranzytowego. To właśnie w latach 90. podjęto prace nad konwencją o wspólnej procedurze tranzytowej (wpt).

Kryzys w Rosji

Kolejny kryzys wywołała Rosja na przełomie XX i XXI wieku. Mechanizm działania był podobny do użytego w „afery cukrowej”: przewoźnicy otrzymywali poświadczenia zakończenia operacji tranzytowych przez, jak sądzili, celników, jednak dokumenty były stemplowane pieczęciami celników w tym dniu nieobecnych w pracy, nie było śladu tych odpraw w rejestrze urzędu celnego, a towary przejmowały osoby nieupoważnione. Przyjmowano zatem, że towar został usunięty spod dozoru celnego.

W przypadku kryzysu rosyjskiego zarzucano stronie rosyjskiej poważne nieprawidłowości, m.in. w kwestii naruszenia terminów postępowania i rozpatrywania spraw, nieprawidłowego określenia miejsca przeprowadzenia postępowania, bezprawnego zatrzymywania pojazdów przez służby rosyjskie, niewłaściwego prowadzenia dochodzeń w przypadku napadu i kradzieży oraz nieuzasadnione naliczanie kar i odsetek. Przewoźnicy wskazywali na opieszałość prowadzonych postępowań, bezpodstawne przedłużanie ich, a nawet pozbawianie przewoźnika możliwości udziału w postępowaniu.

Zdarzały się sytuacje, gdy urzędy rosyjskie żądały przedstawienia dokumentów dotyczących starych spraw z lat 1995-97, już po ustawowym, trzyletnim obowiązkowym okresie przechowywania takich dokumentów. Nieprzedłożenie ich lub przedłożenie kopii traktowano jako uchylenie się od odpo-

wiedzialności. Auta zajmowano na poczet zapłaty należności celno-podatkowych. Był to poważny kryzys w przewozach do Rosji, a jego skala przewyższała „afery cukrową”.

Ostry spór na forum ONZ z rosyjskimi władzami w kwestii prawidłowego stosowania przepisów Konwencji TIR przyniósł poważne konsekwencje dla przewoźników. Na początku XXI wieku pojawiła się realna groźba całkowitego zawieszenia systemu TIR w Rosji. W 2001 r. pojazdy wjeżdżające do Rosji miały narzucony obowiązkowy konwój celny, którego koszty ponosił przewoźnik. Ostatecznie kryzys został zażegnany na podstawie porozumień podpisanych przez rosyjskie władze celne i łańcuch gwarancyjny. Wdrożono wiele narzędzi zarządzania ryzykiem, co zasadniczo uszczelniło system w Rosji. Przez wiele lat później wskazywano na Rosję jako przykład partnerstwa publiczno-prywatnego w systemie TIR i sukces podjętych działań.

Niestety czas pokazał, że te działania były niewystarczające, kolejny kryzys ponownie miał miejsce w Rosji w 2013 r. Znowu rosyjskie władze celne wskazując na powtarzające się nieprawidłowości w stosowaniu procedury TIR przez przewoźników zaczęły żądać dodatkowej gwarancji celnej, traktując karnet TIR jedynie jako deklarację celną i pozbawiając go cech gwarancji celnej. Podjęli tę decyzję nie konsultując się z ONZ czy IRU.

Rosja wskazywała na zwiększającą się liczbę roszczeń celnych wynikających z niezakończonych tranzytów TIR, co zostało formalnie zakwestionowane przez łańcuch gwarancyjny. IRU podnosiła, że w latach 2010-2013 Rosja przyjęła 5 milionów karnetów TIR, co generowało gwarancję na poziomie 12,5 miliarda euro. W tym czasie rosyjskie władze przedstawiły jedynie 105 wezwań do zapłaty na kwotę 1,8 miliona euro. Czyli ryzyko wyniosło tylko 0,002 %. Na te 105 wezwań uregulowano 87, 10 spraw było procedowane sądownie, pozostałe nadal rozpatrywał łańcuch gwarancyjny.

Warto zaznaczyć, że w całym tym zamieszaniu była tylko jedna rosyjska firma, która sprzedawała dodatkowe gwarancje, a ich koszty wynosić mogły nawet 1000 euro za transport w zależności od długości trasy.

Negocjacje z Rosją były trudne i długie. Łańcuch gwarancyjny posta-

nowił, aby przewoźnikom, którym odmówiono zastosowania karnetu w Rosji, zwracać koszty jego zakupu. Władze rosyjskie, widząc opór ONZ, IRU i państw-stron Konwencji TIR wobec tych nielegalnych działań sprzecznych z zasadami umowy, próbowały unieważnić upoważnienie dla stowarzyszenia ASMAP Rosja do wydawania karnetów TIR i gwarantowania na terenie rosyjskim. To stanowiło już zagrożenie dla całego systemu TIR, nie tylko na terenie Rosji.

Ostatecznie sprawa znalazła się w Sądzie Najwyższym Rosji, który potwierdził, że służby celne naruszyły prawo. Dyskusje prawników trwały, a przewoźnikom nadal odmawiano wjazdu do Rosji bez dodatkowej gwarancji. Ostatecznie ASMAP Rosja otrzymał przedłużenie swego upoważnienia do funkcjonowania w systemie TIR, ale jedynie na okres do lipca 2014 r., a następnie na listopada tego samego roku. Prawdopodobnie cło rosyjskie szukało nowego gwaranta.

Jednak rząd rosyjski pod wpływem nacisków politycznych, w listopadzie 2013 r., zdecydował o pełnym przywróceniu systemu TIR na terenie Rosji, ale z wykonalnością tej decyzji nie było już tak dobrze, jak oczekiwała branża. Sytuacja była niejasna i bardzo zmienna. W kwietniu 2014 wicepremier Rosji ponownie zalecił służbom pełne stosowanie decyzji rządu z listopada 2013 r. i przyspieszenie procesu wyboru ewentualnego nowego gwaranta systemu TIR w Rosji. W marcu 2015 r. prezydent Putin wydał zarządzenie, w którym nakazał służbom przywrócenie pełnego stosowania systemu TIR w Rosji. ASMAP Rosja otrzymało bezterminowe upoważnienie do wydawania karnetów i gwarantowania w systemie TIR.

Wydawałoby się, że kryzys zażegnano, jednak od tego czasu system TIR nie funkcjonował w Rosji na zasadach sprzed 2013 r. Co więcej, kraje Unii Euroazjatyckiej opracowały swój własny system tranzytu, wzorując się na doświadczeniach Unii Europejskiej. Argumentowały potrzebę posiadania takiego systemu właśnie kryzysami systemu TIR. Te nowe reżimy tranzytowe z pewnością odebrały systemowi TIR jego wiodącą pozycję i rolę w handlu międzynarodowym.

Podobny model stosowania sfałszowanych pieczęci celnych dla potwier-



dzania zakończenia transportów TIR odnotowano także na Ukrainie w latach 2010-2011. Tu ponownie na pomoc polskim przewoźnikom, którzy bezspornie byli ofiarami tego procedury, przyszedł łańcuch gwarancyjny, który w pełni uregulował żądania zapłaty. Sami przewoźnicy zostali jednak zawieszani na terenie Ukrainy i musieli częściowo odpowiedzieć finansowo - do wysokości gwarancji wstępnej w systemie TIR.

Trochę historii

Prace nad systemem tranzytu TIR rozpoczęły się już po II wojnie światowej pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE). Pierwsze porozumienie TIR zostało zawarte w 1949 r. z inicjatywy kilku krajów europejskich. Europa odbudowywała się po wojnie, potrzebowała towarów i transportu, stąd sukces tego jeszcze wtedy ograniczonego programu, który ostatecznie doprowadził do wynegocjowania formalnej umowy międzynarodowej, tzw. pierwszej Konwencji TIR, która została przyjęta w 1959 r. przez Komitet Transportu Wewnętrzny UNECE i weszła w życie w 1960 r. Ta pierwotna Konwencja TIR została jednak zrewidowana w roku 1975 r., uwzględniono wówczas zdobyte na

przeżyciach lat praktyczne doświadczenia w obsłudze systemu i dostosowano go do postępu technicznego i zmieniających się wymagań celnych czy transportowych. Doświadczenie z pierwszych lat funkcjonowania systemu pozwoliło uczynić system TIR bardziej wydajnym, mniej skomplikowanym i jednocześnie bardziej bezpiecznym dla odprawy celnej. Innym powodem, dla którego oryginalny system TIR musiał zostać zmodyfikowany, było to, że na początku lat 60. pojawiła się nowa, innowacyjna w tamtym czasie technika transportu - kontener morski. Nieco później pojawił się kontener śródlądowy używany przez przewoźników kolejowych oraz naczepie wymienne, wprowadzone w celu poprawy efektywności transportu drogowego/kolejowego. Te dziś już powszechne narzędzia transportu kombinowanego wymagały wówczas prawnej akceptacji kontenera jako jednostki ładunkowej bezpiecznej dla odprawy celnej. Oznaczało to również zasadniczą zmianę w zakresie skali wykorzystania reżimu TIR, który wyszedł poza transport drogowy, został rozszerzony na transport kolejowy, śródlądowy, a nawet morski, przy głównym założeniu, że przynajmniej jedna część całkowitej operacji transportowej nadal musiała być realizowana drogą lądową.

Konwencja przez wszystkie lata

funkcjonowania mocno ewoluowała. Od 1975 r. była zmieniana ponad trzydzieści razy. Faza I procesu rewizji TIR weszła w życie 17 lutego 1999 r. Obejmowała kontrolowany dostęp do systemu TIR dla operatorów transportu, krajowych stowarzyszeń wydających i gwarantujących karnety TIR, a także dla międzynarodowej organizacji odpowiedzialnej za scentralizowane drukowanie i dystrybucję karnetów TIR (IRU). Faza I ustanowiła także międzyrządowy organ nadzorczy - Radę Wykonawczą TIR (TIRExB). Drugi pakiet poprawek do Konwencji TIR (Faza II) wszedł w życie 12 maja 2002 r.; jednoznacznie określił prawne i administracyjne obowiązki organów celnych, przewoźników i organizacji międzynarodowej, która stała się formalnie odpowiedzialna za skuteczną organizację i funkcjonowanie międzynarodowego systemu gwarancyjnego. W roku 2000 rozpoczęto prace nad Fazą III procesu rewizji TIR, mającą na celu umożliwienie między innymi stosowania nowoczesnych mechanizmów przetwarzania danych elektronicznych w systemie TIR (tzw. e-TIR). Ta ostatnia faza trwa niestety nieprzerwanie do dziś. Wielu obserwatorów i użytkowników systemu uważa, że brak komputeryzacji systemu TIR może być bezpośrednim zagrożeniem dla jego dalszego funkcjonowania. ■

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS



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



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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





eActros 600 na testach w Nadarzynie
W październiku polscy przewoźnicy testowali eActrosa 600 w realnych warunkach drogowych

eActros 600: International Truck of the Year 2025 już niebawem na drogach

eActros 600, pierwszy dalekobieżny ciągnik elektryczny Mercedes-Benz Trucks, zdobywa uznanie ekspertów i klientów: we wrześniu pojazd otrzymał tytuł International Truck of the Year 2025, a już w październiku pierwsi polscy przewoźnicy mieli szansę go przetestować na drodze, potwierdzając opinie branżowych dziennikarzy

Tytuł International Truck of the Year przyznawany podczas IAA w Hanowerze to najbardziej prestiżowe branżowe wyróżnienie dla pojazdów użytkowych. Producent Mercedes-Benz Trucks otrzymał je w tym roku już po raz 10. – ale po raz pierwszy za model ciągnika do transportu dalekobieżnego z napędem wyłącznie akumulatorowym: eActrosa 600. Niemal wszyscy dziennikarze zasiadający w międzynarodowym jury mieli okazję osobiście usiąść za kierownicą zaprojektowanej od zera elektrycznej ciężarówki z zasięgiem 500 km. Było to możliwe dzięki największemu w historii Mercedes-Benz Trucks testowi drogowemu, w którym dwa eActrosy 600 z naczepami obciążonymi do 40 ton łącznej masy każdego z zestawów, przejechały trasę wiodącą przez 22 kraje Europy. Oba pojazdy pokonały w ciągu 45 dni ponad 15 tys. km w różnych warunkach klimatycznych i z wykorzystaniem wyłącznie publicznej infrastruktury do ładowania. Dane z „Mercedes-Benz eActros 600 European Testing Tour 2024” producent przedstawił w raporcie podczas wrześniowych targów IAA Transportation w Hanowerze. Wynika z nich jednoznacznie, że ciężarówka z nawiązką spełnia założenia jej konstruktorów,

a 500 km zasięgu jest realistycznym parametrem w normalnych warunkach drogowych.

Polscy przewoźnicy testują eActrosa 600

Niecały miesiąc po triumfie na IAA i dwa tygodnie po polskiej premierze eActrosa 600 mieli okazję poznać osobiście polscy przewoźnicy – podczas zorganizowanych w centrum szkoleniowym Daimler Truck Polska w Nadarzynie testów drogowych. Przyciągający wzrok futurystyczną kabiną ProCabin pojazd również tutaj spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem i zaskoczył klientów swoim potencjałem. Przewoźnicy i kierowcy podkreślali intuicyjną obsługę i wsparcie takich systemów jak ePPC i One Pedal Drive, które nawet mniej doświadczonym kierowcom pozwalają uzyskać bardzo dobre wyniki zużycia energii na poziomie 104-109 kWh/100 km – nawet przy wykorzystaniu maksymalnego przyspieszenia pojazdu o mocy 800 KM. Wskazywali także na jakość wykończenia i komfort kabiny ProCabin. – Kilku klientów to osobiste doświadczenie przekonało wystarczająco, by złożyć wstępne deklaracje zakupu – nawet tych, którzy wcześniej

mieli kontakt z innymi pojazdami ciężarowymi z napędem elektrycznym, nie spodziewali się tak dużej mocy i efektywności, którą zapewnia nasza nowa technologia – mówi Tomasz Ogórek, Head of Fleet Sales w Daimler Truck Polska. – Egzemplarz, którym jeździli klienci, to pojazd przedpremierowy. Produkcja eActrosa 600 już ruszyła i mamy nadzieję, że na początku przyszłego roku pojawią się kolejne egzemplarze, które będą mogli testować następni klienci.

ProCabin: aerodynamika i futurystyczny design

Innowacyjna technologia zastosowana w eActrosie 600 – nowa 800-Voltowa architektura i elektryczna oś napędowa, przewidujący tempomat ePPC i długowieczna bateria z 10-letnią gwarancją – to nie wszystko. Flagowy elektryczny ciągnik Mercedes-Benz Trucks zachwyca również designem. Purystyczna stylistyka kabiny ProCabin – z przedłużonym przodem, prostą pokrywą silnika oraz reflektorami LED i akcentami w kolorze ciemnego chromu – zapewnia jednak nie tylko nowoczesny wygląd, ale także lepszą aerodynamikę dzięki udoskonalonej osłonie podwozia i dodatkowym uszczelkom, które zmniejszają opory powietrza. Przekłada się to bezpośrednio na większą wydajność pojazdu.

Nową kabinę otrzyma również wersja z silnikiem spalinowym, czyli Actros L, który dzięki temu będzie mógł zredukować zużycie paliwa o kolejne 3 proc. w porównaniu z poprzednikiem. Dodatkowo w połączeniu z nową skrzynią biegów G291-12 i oszczędnym silnikiem OM 471 trzeciej generacji wydajność na długich trasach wzrasta nawet do 8 proc.



eActros 600 – International Truck of the Year 2025
Prestiżowe wyróżnienie po raz 10. otrzymała marka Mercedes-Benz Trucks – po raz pierwszy za model elektryczny

Dzięki ulepszonej aerodynamice ProCabin

oraz w połączeniu z nową skrzynią biegów G291-12 i oszczędnym silnikiem OM 471 trzeciej generacji nowy Actros L jest oszczędniejszy od poprzednika nawet o 8 proc.



Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR 44

W tym numerze magazynu przyjrzymy się bliżej tematowi wyłączeń ubezpieczeniowych.

LUTZ-ASSEKURANZ

Już same przepisy prawa dotyczące umowy ubezpieczenia przewoźnika, że nie udziela się ochrony ubezpieczeniowej w przypadku, gdy szkoda została umyślnie wyrządzona przez ubezpieczającego. Jest to całkiem logiczne: wspólnota ubezpieczających, którzy płacą składki, nie powinna być przecież obciążana takimi szkodami, które nieuchronnie pociągnęłyby za sobą wzrost składek ubezpieczeniowych dla wszystkich.

Umyślne spowodowanie szkody

Zagadnienie to przedstawimy na poniższych dwóch przykładach. Pewien ubezpieczający zawiera ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków z wysoką sumą gwarancyjną, a następnie umyślnie odcina sobie dłoń, oczekując, że w ten sposób się wzbogaci. Takie przypadki niestety wciąż się powtarzają. Ubezpieczyciele angażują w takich sytuacjach rzeczoznawców wypadkowych, którzy z reguły potrafią wykazać działanie umyślne, przez co szansa na szybkie wzbogacenie się może przecieć takiemu ubezpieczającemu przez palce (których już nie ma).

Taka sama zasada obowiązuje na przykład w przypadku, gdy dwóch sąsiadów umawia się ze sobą, że jeden drugiemu podpali dom. Oczywiście jest, że ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej podpalacza nie pokryje kosztów takiej szkody, ponieważ umyślne wyrządzenie szkód nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową.

To samo dotyczy również ubezpieczenia CMR. Szkody wyrządzone umyślnie przez ubezpieczającego nie podlegają ochronie ubezpieczeniowej, przy czym warunki ubezpieczenia, z jakimi można powszechnie spotkać się na rynku, zrównują ubezpieczającego np. z jego reprezentantami ustawowymi.

Szkody spowodowane rażącym niedbalstwem

Zazwyczaj szkody spowodowane na skutek rażącego niedbalstwa wyżej wymienionych osób są wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej. Dla porównania posłużmy się następującym przykładem. Pewien wędrowiec prosi gospodarza o to, by mógł przenocować u niego w stodole na sianie. Gospodarz przystaje na to. Wędrowiec, gdy się już rozgościł, rozpala sobie na samym środku strychu stodoły ognisko. Oczywiście nie chce on umyślnie „puścić z dymem” stodoły, jednak po niedługim czasie sta-

je ona w płomieniach. W tym przypadku szkoda zatem nie została wyrządzona umyślnie, lecz w wyniku rażącego niedbalstwa. Również i w takich sytuacjach, co wydaje się całkiem logiczne, ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej wędrowca, który wyrządził szkodę, nie będzie za nią płacił.

Inaczej ma się sprawa ze szkodami spowodowanymi przez pomocników w wyniku ich umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa. Jeżeli ubezpieczający lub jego reprezentanci ustawowi (patrz wyżej!) starannie dokonali wyboru pomocników (w przypadku ubezpieczenia CMR będą to np. kierowcy ciężarówek), poinstruowali ich i sprawowali nad nimi nadzór, to w takiej sytuacji ochrona ubezpieczeniowa zostanie udzielona.

Dobór-instruktaż-nadzór

Odpowiedni w tym zakresie fragment warunków ubezpieczenia CMR brzmi zazwyczaj mniej więcej tak: „Spod ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są szkody, wywołane przez osoby trzecie, będące pomocnikami lub też przez pracowników ubezpieczającego, jeżeli ubezpieczający lub jego reprezentanci ustawowi, umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa, nie dobowali należytej staranności, koniecznej

w przypadku prowadzonej działalności, wymaganej przy doborze, instruktażu i nadzorze pracowników ubezpieczającego oraz osób trzecich będących pomocnikami ubezpieczającego”. Innymi słowy i bardziej zrozumiale: ubezpieczający przy zatrudnianiu kierowcy sprawdza, czy posiada on prawo jazdy i nieposzlakowaną opinię, w szczególności w zakresie czynów karalnych, popełnianych pod wpływem alkoholu, lub przestępstw przeciwko własności. Oprócz tego ubezpieczający poucza kierowcę, że w godzinach pracy nie może się znajdować pod wpływem alkoholu, a ponadto musi on możliwie jak najlepiej chronić powierzone mu mienie, za pomocą istniejących zabezpieczeń antykradzieżowych lub, w przypadku postojów, przez wyszukiwanie parkingów strzeżonych.

Ważna jest dokumentacja na piśmie!

Najlepiej tego rodzaju pouczenia udzielać na piśmie z podpisem kierowcy, a kopię takiego dokumentu dołączyć do akt personalnych. Dzięki temu ubezpieczający w razie powstania szkody będzie mógł w każdej chwili bez problemu udowodnić, że odpowiednio dokonał wyboru kierowcy, poinstruował go itd., a zatem, że nie zachodzi w takim przypadku rażąca wina organizacyjna ubezpieczającego.

Jeżeli w takiej sytuacji kierowca mimo to spożyje alkohol w trakcie jazdy, spowoduje w stanie nietrzeźwym wypadek i tym samym wyrządzi szkodę na skutek rażącego niedbalstwa, to ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwać, ponieważ ubezpieczający nie siedzi w czasie jazdy na fotelu pasażera, aby móc zapobiec konsumpcji alkoholu. Tak samo sprawa wygląda w przypadku kradzieży. Jeżeli kierowca - mimo otrzymanych instrukcji - nie włączy w czasie odpoczynku zabezpieczenia antykradzieżowego albo nie skorzysta z parkingu strzeżonego i w wyniku tego dojdzie do kradzieży, to „dobre ubezpieczenie CMR” pokryje szkodę nawet w przypadku ustalenia, że powstała ona prawdopodobnie na skutek rażącego niedbalstwa.

Kierowca działa umyślnie

Nawet w przypadku szkód spowodowanych umyślnie przez kierowcę ciężarówki - jeżeli instrukcje dla kierowcy (patrz wyżej!) zostały przekazane - ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwała. Jeżeli kierowca, który dotychczas był godny zaufania, dokona defraudacji transportowanych towarów (zdarzały się już przypadki, w których kierowca wraz z pojazdem i ładunkiem zniknął gdzieś za granicą), co jednoznacznie jest działaniem umyślnym, to ochrona ubezpieczeniowa będzie nadal przysługiwać, chyba, że - co ma miejsce w niektórych polisach - defraudacja jest wyraźnie wyłączona. Innym - ubezpieczonym - przypadkiem byłoby np. umyślne podpalenie przez kierowcę pojazdu wraz z ładunkiem, powodowane chęcią zemsty na właścicieli firmy za rzekomo poniesioną niesprawiedliwość. „Dobre ubezpieczenie CMR” oczywiście pokryłoby wówczas szkodę na towarze.

Można jednak spotkać także „mniej dobre ubezpieczenia CMR”, które zasadniczo wykluczają każdą szkodę spowodowaną w wyniku działania umyślnego lub rażącego niedbalstwa. Ewentualne fatalne skutki takich wyłączeń widoczne są na powyższych przykładach, gdzie za każdym razem kierowca - sam w dalekiej trasie - działa z rażącą niedbałością albo w złym zamiarze.

Artykuł 29 CMR: pełna odpowiedzialność!

Nie wolno zapominać o tym, że - jak to już wielokrotnie szczegółowo opisywaliśmy w naszej serii - „rażąca wina” („willful misconduct / dolus”) w rozumieniu artykułu 29 CMR (sądy niektórych krajów rozumieją pod tym pojęciem także rażące niedbalstwo) prowadzi do nieograniczonej odpowiedzialności, co często w przypadku towarów o wysokiej wartości może wynieść kilkadziesiąt tysięcy euro, ponieważ nie stosuje się wówczas ograniczenia odpowiedzialności z artykułu 23 ust. 3 CMR (8,33 SDR/kg, co odpowiada około 10,- € / kg). Z tego powodu odpowiedzialność jest bardzo istotna, najlepiej nieschodząca poniżej 1.000.000,- €.

Różne wyłączenia

Warunki ubezpieczenia CMR, które nie są ustandaryzowane ani na rynkach krajowych ani międzynarodowych, przewidują często jeszcze inne

Praktyczne wskazówki



- **Działanie umyślne ubezpieczającego w żadnym razie nie podlega ubezpieczeniu.**
- **Pomocników należy instruować najlepiej w formie pisemnej.**
- **Rażące niedbalstwo i działanie umyślne pomocników powinno być ubezpieczone pod względem odpowiedniego ich doboru, instruktażu i nadzoru.**
- **Istnieją najróżniejsze wyłączenia, które po części można unieważnić.**
- **Firma Lutz Assekuranz pozostaje chętnie do Państwa dyspozycji w razie konieczności dopasowania ochrony ubezpieczeniowej do Waszych indywidualnych potrzeb.**

wyłączenia spod ochrony ubezpieczeniowej: naruszenie przepisów publiczno-prawnych; przewozy wykonywane bez zezwoleń; kierowanie pojazdem bez prawa jazdy; pojazd w stanie nienadającym się do użytku w ruchu drogowym; szkody powstałe na skutek wojny, strajku, grabieży, konfiskaty itp.; szkody na specjalnych rodzajach towarów jak np.: metale szlachetne, biżuteria, pieniądze papierowe i dzieła sztuki itd.; przewozy ładunków ciężkich, żywych zwierząt, broni, narkotyków itd.; brak zapisów rejestratora temperatury itd.

Ochrona ubezpieczeniowa dostosowana do indywidualnych potrzeb

Niektóre z tych wyłączeń można oczywiście unieważnić. Jeśli przewoźnik transportuje żywe bydło, to byłoby fatalnie, gdyby właśnie szkody powstające przy tego rodzaju przewozach były wyłączone spod ochrony ubezpieczeniowej. Z tego względu konieczne jest, aby makler opiekujący się ubezpieczającym przeprowadził bardzo gruntowną analizę ryzyka w celu zapewnienia mu ochrony ubezpieczeniowej dostosowanej do jego potrzeb. Firma Lutz Assekuranz, posiadająca ponad 40-letnie doświadczenie i zatrudniająca wielu specjalistów, pozostaje w tym zakresie zawsze chętnie do Państwa dyspozycji. Ciąg dalszy nastąpi!

www.lutz-assekuranz.eu

Koniec placu manewrowego



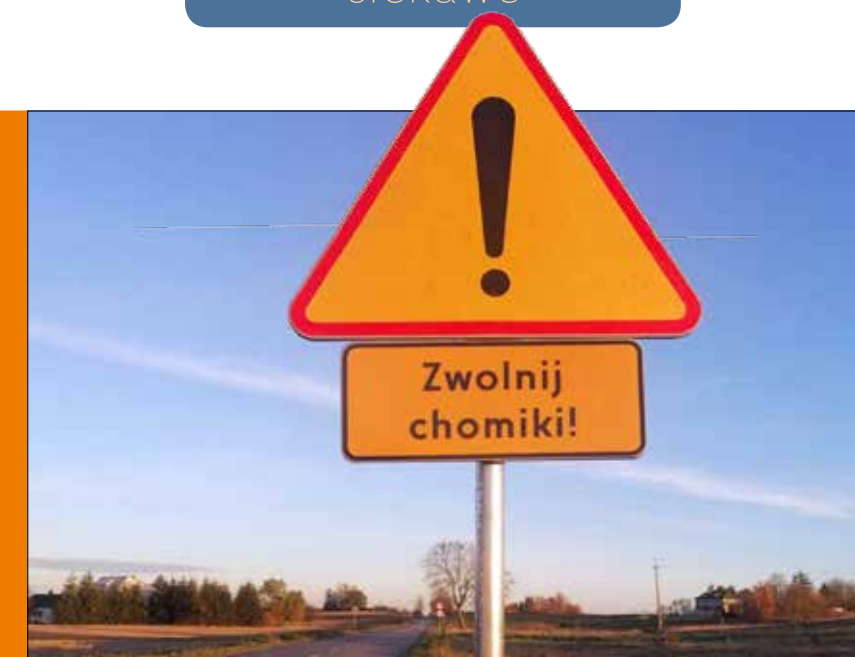
Być może wkrótce kandydaci na kierowców nie będą musieli pokonywać na egzaminie łuku, czy ruszać pod górkę. Ministerstwo Infrastruktury chce wykreślić manewry na placu z zakresu egzaminu na prawo jazdy. Dziś prawie jedna trzecia kierowców oblewa egzamin na placu manewrowym, a konkretnie na łuku. W większości europejskich krajów nie ma placu manewrowego na egzaminie, a zaoszczędzony czas kursanci mogliby poświęcić na doskonalenie jazdy w ruchu ulicznym.

Mandaty z zagranicy

Polsce kierowcy rzadziej karani są za drogowe wybryki za granicą. Tak wynika z danych przedstawionych przez Krajowy Punkt Kontaktowy zajmujący się przekazywaniem danych naszych kierowców służbom w innych krajach. Do KPK spłynęło w pierwszych trzech kwartałach tego roku znacznie mniej zapytań o dane polskich kierowców niż rok wcześniej. W 2023 roku było to prawie 2,4 miliona zapytań. W tym roku o pół miliona mniej. Znakomita większość zapytań dotyczy przekroczeń prędkości, czyli przeważnie zdjęć z fotoradarów.

Zwolnij, chomiki

Chomiki doczekały się swojego znaku drogowego. W województwie lubelskim na drodze pomiędzy Deszkowicami a Sąsiadką pojawiły się znaki informujące o obecności chomików. Nie chodzi jednak o zbiegów ze sklepu zoologicznego, a o dziko żyjące w Polsce chomiki europejskie. Gryzonie wyglądem przypominają nieco chomika bengalskiego, ale są znacznie większe i dorastają do 30 cm. Ich populacja w ostatnich latach mocno się skurczyła, a chomiki giną pod kołami samochodów.



Mocarny SUV na prąd

Cadillac Vistiq to amerykańska propozycja na luksusową elektromobilność. General Motors pokazał dużego SUV-a na prąd z ogromną mocą i luksusowym wyposażeniem. Vistiq ma mieć ponad 600 koni mechanicznych i napęd na 4 koła. To dzięki dwóm silnikom umieszczonym na przedniej i tylnej osi. W aucie znalazły się 3 rzędy siedzeń. Zasięg dzięki 102-kilowatowej baterii ma wynosić 480 kilometrów. Na amerykańskim rynku cena znacznie się od równowartości 330 tys. zł.



Będzie można jeździć o 10 km/h szybciej

To ukłon w stronę rolników, którzy wkrótce być może będą mogli poruszać się ciągnikami z większą prędkością. Pojawiła się propozycja, aby zwiększyć dozwoloną prędkość tych maszyn z 30 km/h do 40 km/h. Z punktu widzenia użytkowników nowoczesnych ciągników rolniczych to pożyteczna zmiana. Dziś maszyny są znacznie szybsze i bezpieczniejsze niż kiedyś. To na razie tylko propozycja wchodząca w skład całej listy zmian w kodeksie drogowym.



Nie będzie super bryk od Audi

Audi TT, Audi R8? Te pierwsze podobne modele z czterema pierścieniami w najbliższym czasie nie pojawią się w ofercie marki. Jak poinformowało Audi, kabriolety i auta sportowe nie będą oferowane. Podwód jest prozaiczny – brak zainteresowania. Słupki sprzedaży pokazują, że klienci chcą wyłącznie SUV-ów, a co za tym idzie opracowywanie aut sportowych lub kabrioletów jest dziś dla niemieckiej marki nieoptyczne.

Chińczycy na Nürburgringu

BYD Yangwang U9 - tak nazywa się sportowy elektryczny samochód z Chin, który próbował pobić rekord na torze Nürburgring. To obiekt, na którym wielu producentów zachodnich samochodów sprawdza swoje możliwości. Elektryczny U9 rozpędził się na prostej do 391 km/h, dzięki ogromnej mocy 1287 KM. Rekordu toru nie udało się pobić, ale swoim czasem U9 zbliżył się do wyniku Porsche Taycana Turbo GT.



Kolejna wada fabryczna w Cybertruck

Cybertruck od Tesli zdołał zrobić sporo zamieszania, zanim jeszcze pojawił się na rynku. Przygotowywanie auta trwało długo, ale cały czas wychodzą na jaw niedociągnięcia w jego konstrukcji. Tesla właśnie musi przeprowadzić szóstą już akcję naprawczą Cybertrucka. Dotyczy ona najpoważniejszej jak dotąd usterki. 2400 egzemplarzy tego pickupa odwiedzi w Stanach serwisy ze względu na groźną usterkę: w aucie może dojść do nagłej i gwałtownej utraty mocy, co może prowadzić do wypadku. Winny jest wadliwy falownik, który zostanie wymieniony lub naprawiony – akcja zostanie przeprowadzona bezpłatnie.



Sportowe elektryki dla rodziny



Pięciomiejscowe Alpine? To jeszcze nic, jest także hatchbackiem i ma elektryczny napęd.

Kacper Jeneralski

Czy w 2035 roku naprawdę zostanie wprowadzony zakaz sprzedaży spalinowych samochodów w Unii Europejskiej? Dziś w żadnym wypadku takiej pewności nie ma. Jednak producenci samochodów przygotowują się na taki scenariusz. No i żeby ta elektryczna przyszłość nie była smutna i nudna świat potrzebuje elektrycznych aut, które będą budzić emocje.

Renault planuje rozwijać swoją sportową markę Alpine. W najbliższych latach możemy spodziewać się całej masy premier. Najnowsza z nich to Alpine A290 i należy właśnie do tego gatunku elektryków. To hot hatch, czyli elektryczny odpowiednik VW Golfa GTI, Renault Megane RS, czy Hondy Civic Type-R.

Koniec z niszowymi modelami

W 2017 roku Alpine powróciło do życia. Sportowa francuska marka zawiesiła działalność w 1995 roku, a znana była z produkcji niewielkiego sportowego samochodu A110. Powróciła z samochodem o takiej samej nazwie i był to strzał w dziesiątkę. Współczesne A110 to „francuskie Porsche”, dwumiejscowy sportowy samochód, znany ze świetnego prowadzenia i emocji, jakie daje. Jednak spartański wóz, który nie ma w kabinie nawet schowka na rękawiczki, zawsze będzie niszowy. Alpine szykuje kilka nowych samochodów, do 2030 roku ma pojawić się siedem nowych propozycji z tej stajni. Na początek postawiono na szybkiego elektryka. Mimo że samochody zasilane prądem są na razie w mniejszości, to A290 ze względu na

praktyczne nadwozie może sprzedawać się lepiej niż dwumiejscowe A110.

A290 bazuje na tej samej konstrukcji co pokazane niedawno Renault 5. Reinkarnacja kultowego hatchbacka wzbudziła wiele pozytywnych emocji. Tym bardziej kompakt na sterydach w wykonaniu Alpine powinien się przyjąć. Silnik modelu A290 ma 220 koni mechanicznych, co pozwala rozpędzić się do pierwszej setki w 6,4 sekundy. W słabszej wersji koni będzie 180. Bardzo ważną cechą A290 jest niska masa. Samochody elektryczne są otyłe, a tu mamy 1489 kg wagi własnej. To wartość bliższa spalinowym, a nie elektrycznym samochodom. Kluczowy w tym przypadku jest ciężar samej baterii. Ta zamontowana w A290 jest nie za duża. Ma 52 kWh pojemności. Producent deklaruje, że auto przejdzie do 380 km na jednym ładowaniu. Można więc na śle-

po przyjąć, że w codziennym użytkowaniu zasięg powinien przekraczać 300 km. Samochody elektryczne mają pokaźne koła i nie inaczej jest z A290. Tu obręcz mają 19 cali średnicy.

Overboost i hamowanie silnikiem

Nadwozie ma niecałe 4 metry długości. Bagażnik oferuje pojemność 326 litrów. W kabinie znajdziemy spore ekrany skierowane w stronę kierowcy. Cała deska rozdzielcza skonstruowana jest tak, żeby jej elementy otaczały kierowcę. Na kierownicy znajdziemy pokrętkę „RCH”, które pozwala łatwiej regulować poziom odzyskiwania energii. Im wyższy poziom, tym mocniej samochód będzie hamował silnikiem i odzyskiwał w ten sposób prąd z hamowania.

Jest jeszcze jeden ciekawy przycisk na kole kierownicy, oznaczony „OV” – to overboost. Patent nawiązuje do Formuły 1 i pozwala na chwilę zwiększyć moc samochodu. Przycisk może ułatwić między innymi wyprzedzanie.





A290



Nie ma tu klasycznej dźwigni zmiany biegów. Zamiast tego mamy trzy przyciski RND. Taki sam patent znajduje się w modelu A110.

A290 bazuje na Renault 5, ale jego twórcy włożyli sporo wysiłku, żeby różnił się od pierwowzoru. To nie jest tylko Renault z innym emblematem. Ciekawym wyróżnikiem są reflektory wykorzystujące w 100 % technologię LED. W lampy wkomponowano ciekawie wyglądający znak „X”.

Rozstaw kół jest większy od Renault, a co za tym idzie, trzeba było poszerzyć nadkola. Wykończenie zderzaków nawiązuje do modelu Alpine A110. Z tego auta pochodzą też sportowe czterotłoczkowe hamulce Brembo.

Samochód będzie oferowany w kilku wersjach. Tylko najwyższe będą miały 220 koni mocy. Nawet te mocniejsze wersje nie będą miały zbyt imponującej prędkości maksymalnej. Ta ma wynosić 170 km/h, a więc bez szaleństw. Wynika to wyłącznie z charakterystyki elektrycznego napędu, który gwarantuje wysoką dynamikę, ale nie lubi wysokich prędkości. Ceny Alpine A290 mają zaczynać się od 170 tys. zł, a pierwsze egzemplarze trafią do polskich klientów w pierwszym kwartale 2025 roku. ■



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
19 domen / 1 urządzenie



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



NOWA FORMA WYDAJNOŚCI.

Nowy Actros L ProCabin - Design który się opłaca.

Actros L z kabiną ProCabin łączy w sobie aerodynamikę oszczędzającą paliwo, komfort i bezpieczeństwo – dla jeszcze większej wydajności na drodze.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

