



# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

**Miliardy  
na elektryfikację**

**54**

**Deregulacja wg ZMPD**

**6**

**Podwyżki opłat drogowych**

**10**

**Mercedes-Benz Actros L  
z ProCabin jako nowy ShowTruck**

**66**



**Słowenia  
dostępna  
w ZMPD Box**



**Najlepszy BOX w wadze ciężkiej**

19 domen / 1 urządzenie

ZMPD **BOX**.pl

**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE  
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

**ZOD**



*Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu  
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce  
Zarząd Zrzeszenia zwołuje*  
**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **21 maja 2025 r. (środa)**, o godzinie **10.30**  
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia  
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

w sali konferencyjnej w **Windsor Palace Hotel**  
w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

**Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30**

Prezes ZMPD  
*Jan Buczek*  
Jan Buczek



**Tadeusz Wilk**  
Radca prezesa ZMPD

## Rujnujące regulacje

Wyczekiwana przez firmy ustawa mająca zmniejszyć koszty pracy, cały czas jest w międzyministerialnych uzgodnieniach. Tymczasem przedsiębiorcy bankrutują, redukują floty, a rejestracje ciągników i nacze są w trendzie spadkowym od ponad roku. W innych krajach politycy szybciej zdobyli się na odzew i pomoc branży, która jest w kryzysie i nie widać na horyzoncie znaków poprawy. Będzie o nią trudno, ponieważ nowe regulacje mające na celu zmniejszenie emisji CO2

zwiększają koszty działalności poprzez kolejne podniesienie myta, wymuszanie zakupów bardzo drogiego zeroemisyjnego taboru, na który przedsiębiorców i ich klientów nie stać. W perspektywie jest dodatkowe podniesienie cen paliw obciążonych daniną za emisję CO2. Koszty transportu gwałtownie wzrosły, a w połączeniu ze stagnacją strefy euro sytuacja staje się podbramkowa. Oby za rok-dwa nie trzeba było odbudowywać zmarnowanego potencjału transportowego.

## Wyzwania dla transportu na nowy rok

30

W warszawskim hotelu Radisson odbyło się 22 stycznia spotkanie noworoczne ZMPD, poświęcone sytuacji w branży. W wydarzeniu wzięło udział kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury oraz Sejmowej Komisji Infrastruktury.

## Zmusić klientów czy producentów?

60

Politycy w krajach „wolnego rynku” nie mogą wprost narzucić klientom jakie i jak wyposażone samochody mają kupować. Znacznie łatwiej zmusić do zmiany oferty koncerny motoryzacyjne, jednak rzeczywistość nie jest tak łatwa do sterowania jak może się wydawać.

## Przepis na awanturę – elektryczne BMW M3

72

Napięcie pomiędzy zwolennikami a przeciwnikami elektrycznej motoryzacji jest dziś tak duże, że elektryczne BMW M3 jest jak wsadzenie kija w mrowisko.



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:

Mirosław Gidlewski, Kacper Jeneralski, Tomasz Małyżko, Joanna Popiołek, Piotr Mikiel

### Grafika i skład:

Adrian Podbielski

### Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

Renata Karwowska-Koziół  
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.

## Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym – szanse i oczekiwania

6

Trwają uzgodnienia międzyresortowe nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Łatwo nie jest, bo odrzucane są kolejne wersje, a przedsiębiorcy nie mogą doczekać się pomocy.



## Ciężarówki staną się smartfonami na kołach...

26

Przemysł motoryzacyjny przygotowuje nową architekturę elektroniczną pojazdów, aby przyspieszyć wprowadzenie autonomicznych modeli i ułatwić zarządzanie aplikacjami, które zapewnią jeszcze więcej funkcjonalności.

## Samorządowcy pomagają przewoźnikom

16

ZMPD od lat apeluje do samorządów o obniżenie podatków od środków transportu. Obniżenie podatków ma szczególne znaczenie w okresie trudnym dla przedsiębiorców, gdy rynek pogrążony jest w stagnacji, a każdy wzrost kosztów jest niemożliwym do przerzucenia na klienta.

Deregulacja. ZMPD podpowiada, co uprościć	6
Nadchodzą podwyżki opłat drogowych	10
Nowe systemy i stawki myta	12
Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym – szanse i oczekiwania	14
Samorządowcy pomagają przewoźnikom	16
Fotomorgana. Ryzykowny cukier, czyli wiosna pełna słodyczy	18
Aleksander Reisch – Menadżer, działacz, przyjaciel	24
Ciężarówki staną się smartfonami na kołach...	26
Wyzwania dla transportu na nowy rok	30
Rola kobiet w transportowym świecie	36
Przedstawicielka ZMPD w CLTM	40
Kierowcy z Afryki	42
Znikną zezwolenia dla ukraińskich przewoźników	44
Nowy kierunek studiów na WAT pod patronatem ZMPD	46
Plany dekarbonizacji niepokoją sektory transportu i paliw	48
Rynek pojazdów i przewozów: wyzwania dla branży	50
Ceny taboru rosną, popyt maleje	52
Miliardy na elektryfikację transportu	54
Demony oszczędności	56
Elastyczność. Transportowa droga do sukcesu	58
Retro. Zmusić klientów czy producentów?	60
Mercedes-Benz Actros L z ProCabin jako nowy ShowTruck	66
Ubezpieczenie CMR: decyduje cena czy jakość?	68
Przepis na awanturę – elektryczne BMW M3	72

# Deregulacja. ZMPD podpowiada co uprościć



**Skomplikowane przepisy, nadmierna biurokracja i niejasne regulacje spowalniają rozwój gospodarczy i utrudniają życie milionom Polaków. Inicjatywa deregulacyjna premiera Donalda Tuska, prowadzona przez prezesa i założyciela InPost Rafała Brzoskę spotkała się z dużym odzewem społeczeństwa.**

Robert Przybylski

Powołana przez Brzoskę organizacja sprawdzaMY.com skupia już ponad 12 tys. osób zgłaszających tematy do deregulacji i tych, którzy oddali ponad 90 tys. głosów na poszczególne projekty. Celem inicjatywy jest, aby do 1 czerwca skutecznie pozbyć się chociaż części z absurdów, z którymi mierzy się społeczeństwo i firmy (zwłaszcza te małe). Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych za pośrednictwem organizacji Pracodawcy RP złożyło swoje propozycje uproszczeń.

Panująca od kilku lat stagnacja gospodarcza unaoczniała, że w Polsce i w UE dzieje się źle. – Padają znane na rynku globalnym marki z unijnym rodowodem, rośnie bezrobocie. Tracimy możliwość ochrony militarnej, a przed takim wyzwaniem świat nas dzisiaj stawia. Po napaści Rosji na Ukrainę wszystko się

zmieniło, możliwości eksportowe UE zmalały na globalnym runku – niepokoi się obecną sytuacją prezes ZMPD Jan Buczek.

Jakie rozwiązania proponują przewoźnicy, piszemy poniżej.

## Racjonalizacja działalności pośredników

1 Kontrola firm spedycyjnych i wprowadzenie zabezpieczeń finansowych

ZMPD domaga się wprowadzenia obowiązkowej gwarancji bankowej lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego dla firm spedycyjnych. Zabezpieczenie to powinno obowiązywać przez cały okres działalności firmy i służyć pokryciu wszystkich jej zobowiązań wobec kontrahentów. Zrzeszenie przypomina, że „wielu przewoźników napotyka trudności z otrzymywaniem należnych płatności od spedytorów, co negatywnie wpływa na płynność finansową firm transportowych”.

2 Ograniczenie liczby pośredników w transporcie drogowym

Organizacja przewoźników uważa, że należy ustawowo ograniczyć liczbę pośredników pomiędzy zleceniodawcą a przewoźnikiem do jednego. Firmy pośredniczące w jednym przewozie nakładają swoje prowizje, drastycznie obniżając wynagrodzenie przewoźnika. W rezultacie otrzymane stawki nie pokrywają podstawowych kosztów, takich jak paliwo, opłaty drogowe czy wynagrodzenie kierowcy. „Szczególnie dotkliwe są zaniżone stawki na powrotach do Polski, gdzie fracht nie starcza nawet na opłaty drogowe i paliwo, mimo że koszt przejechania kilometra z ładunkiem jest taki sam jak w innych kierunkach”, wskazuje organizacja.

3 Stworzenie rejestru nieuczciwych firm i osób

Organizacja oczekuje utworzenia ogólnodostępnego rejestru firm

i osób z negatywną historią gospodarczą, taką jak zadłużenie czy upadłość. „Taki system pozwoliłby przewoźnikom na weryfikację wiarygodności zleceniodawców przed podjęciem współpracy. Obecnie weryfikacja wiarygodności zleceniodawcy jest utrudniona, ponieważ dostęp do pełnych informacji oferują głównie komercyjne biura informacji gospodarczej, które pobierają za swoje usługi wysokie opłaty. Zapewnienie bezpłatnego dostępu do rejestru dla przewoźników i innych przedsiębiorców zmniejszyłoby liczbę oszustw i nadużyć w działalności gospodarczej, zwiększając tym samym bezpieczeństwo tego obrotu”, przekazuje ZMPD.

4 Efektywne egzekwowanie należności od spedytorów

Należy wprowadzić mechanizmy prawne, które uniemożliwią pośrednikom unikanie płatności. ZMPD wskazuje, że „często zdarza się, że te same osoby zakładają kolejne spółki, zadłużają je i ogłaszają upadłość, pozostawiając przewoźników bez zapłaty”. Dlatego postulują wprowadzenie surowszych przepisów dotyczących odpowiedzialności osób zarządzających spółkami, w tym odpowiedzialności karnej za działania na szkodę kontrahentów. Jednocześnie postulują wprowadzenie wymogu posiadania ubezpie-

czenia odpowiedzialności cywilnej przez spedytorów, które zabezpieczy ewentualne roszczenia ze strony przewoźników.

## Szybsze płatności

5 Skrócenie terminów płatności i korekty VAT

Zrzeszenie apeluje o skrócenie maksymalnych terminów płatności za faktury do 14 dni, z możliwością przedłużenia - w uzasadnionych przypadkach - do 30 dni, oraz wprowadzenie surowych sankcji za ich przekraczanie. „Należy skrócić termin korekty VAT (tzw. ulga na złe długi) z obecnych 90 dni do 14 dni od nieuregulowania należności. Obecny długi termin umożliwia dłużnikom celowe przedłużanie płatności, a nawet wyrejestrowanie się z podatku VAT, co uniemożliwia przewoźnikom skorzystanie z ulgi”.

6 Wprowadzenie urzędowego systemu przedpłat w transporcie drogowym

ZMPD twierdzi, że konieczne jest wprowadzenie urzędowego systemu przedpłat za usługi transportowe. „Taki system zapewniłby natychmiastową zapłatę za wykonaną usługę, eliminując ryzyko braku płynności finansowej. Dotychczasowe zabezpieczenia nie przynoszą oczekiwa-

nych efektów, a obecne przepisy, takie jak płacenie podatku dopiero po otrzymaniu zapłaty, nie rozwiązują problemu braku gotówki na bieżące funkcjonowanie firmy, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorców. System przedpłat mógłby być zarządzany przez instytucję publiczną lub zaufany podmiot, zapewniający bezpieczeństwo transakcji dla obu stron”. Ponadto powinna istnieć możliwość wykorzystania częściowych przedpłat, np. 50 % wartości usługi przed jej wykonaniem i 50 % po jej zakończeniu.

7 Zwiększenie kontroli nad firmami z kapitałem zagranicznym

Zrzeszenie domaga się wzmocnienia kontroli nad firmami transportowymi z kapitałem zagranicznym, szczególnie ze Wschodu. Chodzi o zapewnienie uczciwej konkurencji, w tym jednakowych warunków pracy i wynagradzania kierowców.

8 Zmniejszenie obciążeń ZUS dotyczących wynagrodzenia kierowców

Po zmianach wprowadzonych w 2022 r. przez Polski Ład i Pakiet Mobilności, doszło do znaczącego wzrostu obciążeń publicznoprawnych, w tym zwłaszcza należności ZUS od wynagrodzeń kierow-



ców operujących w ruchu międzynarodowym. Nie doszło jednak do wzrostu wysokości stawek przewozowych frachtów. ZMPD przekonywa, że „niezbędne jest wprowadzenie ulg lub preferencyjnych stawek ZUS dla kierowców zatrudnionych w firmach transportowych”.

#### Ułatwienia w zatrudnianiu i procedurach

**9** Uproszczenie procedur zatrudnienia i legalizacji pobytu kierowców spoza UE

Niedobór kierowców w całej Unii Europejskiej zmusza do znalezienia zachęt do pracy w zawodzie, a także uproszczenia skomplikowanych i długotrwałych, nawet wielomiesięcznych procedur, których spełnienie jest niezbędne do zatrudnienia kierowcy spoza UE. „Zmiany powinny również zapewniać uproszczoną procedurę przedłużania wszelkich wymaganych dokumentów, umożliwiających cudzoziemcowi kontynuowanie pracy w Polsce.”

**10** Przyspieszenie procedur administracyjnych i postępowań sądowych

**8** Przedsiębiorcy narzekają na powszechną praktykę powiadomień

o konieczności uzupełnienia kompletu dokumentów w przeddzień upływu administracyjnego terminu rozstrzygnięcia sprawy. „Takie postępowanie często wywołuje istotną zwłokę, np. przy przedłużaniu uprawnień albo w przypadku realizacji przewozów nienormalnych, gdy niezbędne jest uzyskanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormalnego.”

**11** Skrócenie postępowań sądowych o dochodzenie należności za wykonane usługi

Zrzeszenie uważa, że „należy umożliwić sądom ustanawianie zabezpieczeń majątku dłużnika na czas trwania postępowania, a także uprościć formalności i obniżyć koszty sądowe w tego typu sprawach gospodarczych”.

**12** Skrócenie czasu kontroli drogowych i granicznych, zwłaszcza realizowanych w trakcie przekraczania zewnętrznej granicy UE

Przewoźnicy oczekują od administracji stworzenia systemu awizacji przybycia pojazdu na granicę. Taki system skróci czas oczekiwania kierowców, których czas pracy normowany jest przez drobiazgowo regulacje ONZ i UE.

**13** Przegląd unijnych regulacji związanych z ograniczaniem emisji CO2

Przedsiębiorcy oczekują przeciwdziałania „wzrostowi różnego rodzaju obowiązków sprawozdawczych, m.in. związanych z raportowaniem ESG oraz innych, generujących znaczący wzrost kosztów funkcjonowania firm. Ma to również przeciwdziałać spadkowi konkurencyjności polskich firm w stosunku do podmiotów spoza UE”.

**14** Zniesienie niektórych obowiązków publiczno-prawnych

ZMPD postuluje odstąpienie od naliczania składek zdrowotnych od sprzedaży środków trwałych oraz od nieruchomości gruntowych wykorzystywanych do działalności gospodarczej, oraz wprowadzenie możliwości odliczenia podatku VAT od niezapłaconych zobowiązań.

Rozwiązania te powinny zmniejszyć nieuzasadnione koszty funkcjonowania firm oraz zmobilizować nieuczciwych kontrahentów do terminowego regulowania należności.

ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki

Zwrot  
VAT

Zadbaj o płynność finansową firmy

**Odzyskaj swój podatek transportowy z zagranicy**



\*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Tel. 22 536 10 31  
E-mail: [zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat](http://www.uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat)

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH  
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH  
W POLSCE



# Nadchodzą podwyżki opłat drogowych

**Polska przygotowuje się do wprowadzenia opłat drogowych uzależniających stawki myta od emisji CO2. Niedługo dojdą opłaty w paliwie, także za emisję CO2.**

Tomasz Małyшко

10 Już 25 marca 2024 minął termin wyznaczony przez unijne przepisy na wdrożenie do polskiego systemu prawnego dyrektywy o Eurowiniecie. Regulacje unijne wynikające z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy nakazu-

ją państwom członkowskim wprowadzenie znaczących zmian.

Resort infrastruktury w listopadzie 2024 roku przedstawił do konsultacji publicznych projekt ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych. Projekt ten w założeniu realizuje cel dyrektywy, którym jest przyczynienie się do osiągnięcia celów Unii w zakresie klimatu i energii.

W szczególności ma być zastosowana zasada „zanieczyszczający płaci”, co według unijnych regulatorów przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia przez emisję CO2.

## Pięć klas

Obecna opłata elektroniczna jest w rozumieniu tych przepisów jedynie opłatą infrastrukturalną, czyli pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury. Aby dostosować stan prawny do wymogów dyrektywy, trzeba opłatę uzupełnić. Dlatego według projektu ustawy nowa opłata elektroniczna będzie się składać

z trzech części: opłaty infrastrukturalnej, opłaty z tytułu kosztów emisji CO2 oraz opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych.

Pierwszy składnik pozostanie uzależniony od klasy emisji EURO pojazdu. Drugi składnik, tak jak wskazuje dyrektywa, będzie miał pięć klas. Na podstawie dokumentów producenta pojazdu i określonego dla danej kategorii pojazdu poziomu emisji odniesienia CO2, Krajowa Administracja Skarbowa będzie kwalifikować samochody ciężarowe do odpowiedniej klasy.

W pierwszej znajdują się te o najgorszych parametrach, czyli o największej emisji. Druga klasa obejmie pojazdy o efektywności co najmniej 5 % lepszej od współczynnika emisji odniesienia, klasa 3 obejmie te powyżej 8 %. Klasa 4 obejmie pojazdy emitujące 50 % i mniej współczynnika emisji odniesienia, a do piątej zaliczane będą jedynie pojazdy bezemisyjne.

Projekt zgodnie z unijnymi regulacjami, przewiduje również, że co

sześć lat będzie następowała automatycznie reklasyfikacja, czyli ocena emisji CO2 pojazdu, w oparciu o aktualną ścieżkę redukcji emisji oraz emisję odniesienia CO2.

Oznacza to, że po reklasyfikacji część pojazdów może być „przerzucana” z wyższej i bardziej efektywnej klasy do niższej, co spowoduje zastosowanie wyższych stawek opłaty.

## Koszty zewnętrzne

Trzeci składnik wyszczególniony w projekcie - opłata z tytułu kosztów zewnętrznych nakładana ze względu na zanieczyszczenie powietrza - będzie również różnicowany na klasę emisji EURO. Zakłada się, że klasa emisji zanieczyszczeń EURO 6 ma być uwzględniona w taryfach wysokości opłat. Pozytywne jest również założenie resortu o odejściu od wprowadzenia opłat od zanieczyszczenia hałasem oraz z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Natomiast zaskakujące jest, że wraz z powstaniem projektu ustawy

nie podano zakładanych stawek nowych opłat dla poszczególnych kategorii pojazdów. Pojawiły się jedynie procentowe odniesienia dotyczące udziałów poszczególnych składników w całkowitej opłacie. Stąd trudno ocenić faktyczną skalę zakładanych zmian w opłatach drogowych.

Patrząc na wdrożenia w/w dyrektywy w innych państwach można przyjąć, że podwyżki nas nie ominą. Te zagadnienia ZMPD podnosiło w piśmie wysłanym do resortu infrastruktury, zawierającym uwagi do projektu wskazując, że ewentualne wdrożenie już na etapie projektu powinno zawierać szczegółowe wyliczenia obciążeń dla branży. Tym bardziej, że sygnały z rynku wskazują na bardzo słabą kondycję finansową przewoźników, a podwyżki opłat publicznych jeszcze tę sytuację pogorszą.

Jeśli ustawa zostanie wdrożona, Polska będzie kolejnym krajem po Niemczech, Austrii, Węgrzech, Czechach i Danii, gdzie unijna zasada

„zanieczyszczający płaci” uzyska status w pełni obowiązujący. Projekt ustawy jest na etapie prac rządowych i nie został jeszcze skierowany do prac parlamentarnych.

Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie pięciu miesięcy od daty publikacji w Dzienniku Ustaw w zakresie możliwości rejestracji danych pojazdów w systemie e-TOLL. Dane będą pobrane z CEPIK-u, bądź uzupełniane przez użytkownika. Przewoźnik w okresie jednego miesiąca będzie zobowiązany sprawdzić klasyfikację pojazdu w podgrupie i ewentualnie wprowadzić dane o maksymalnej masie całkowitej pojazdu, liczbie i rozstawie osi, maksymalnej mocy silnika netto, kabinie sypialnej, emisji CO2. Jeśli pojazd nie będzie miał wprowadzonych odpowiednich danych, zostanie przypisany do klasy o najwyższej emisji CO2. Pozostałe przepisy w zakresie zmiany klasyfikacji stawek opłat wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od daty publikacji w Dzienniku Ustaw. ■

# Nowe systemy i stawki myta



**Dyrektor Departamentu Serwisowego ZMPD Radostaw Jerka mówi Robertowi Przybylskiemu o nowościach w systemach opłat drogowych i podwyżkach myta.**

## ■ Jak Toll4Europe radzi sobie z nowymi systemami opłat drogowych?

Jedno urządzenie ZMPDbox do obsługi poboru opłat drogowych obsługuje 19 domen. Są to: myto na Słowenii, w Słowacji, Polsce, Szwajcarii, Lichtensteinie, we Włoszech, na Węgrzech, w Bułgarii, Niemczech, Austrii, Belgii, Francji, Hiszpanii i Portugalii oraz mosty w Danii (most Storebaelt), Szwecji (most Oresund) i 3 tunele.

Słowacja doszła w poprzednim roku, wtedy też wdrożona została Słowenia. W przyszłości ruszy Holandia (nie ma wskazanej daty, czuję, że będzie to połowa 2026 roku), Czechy są w planach (bez precyzyjnej daty) i region Alzacji. Trwa certyfikacja urządzenia Toll4Europe w Danii i prawdopodobnie w 2026 roku dojdą opłaty drogowe w tamtym kraju. W dalszej przyszłości naszym urządzeniem będzie można płacić na Litwie i w Rumunii.

## ■ Certyfikacja to najwyraźniej długotrwały proces, skoro Czechy pojawiają się w zapowiedziach już od ponad roku?

Musimy być pewni rozwiązań, chodzi przecież o duże pieniądze. Każdy kraj wymaga sporo pracy, a przecież zasoby w firmach są ograniczone. Podobnie działo się w Polsce, certyfikacja trwała długo, ale niedawno dokonała się i dla klientów przejście było niezauważalne. Razem z Toll4Europe robiliśmy testy. Najważniejszy jest transfer plików pomiędzy serwerami, aby uzyskać pewność, że przebyte kilometry będą zgodne z naliczonymi opłatami.

## ■ Jak na usługi EETS wpłynęło pojawienie się standardu 5G?

Jesteśmy na niego przygotowani, ale ważniejsze skutki przynosi wygaszanie standardu 3 G w Szwajcarii. Z tego powodu wprowadzamy nowe urządzenie pokładowe (OBU), które wejdzie do użytku jeszcze w tym roku.

Wymiana będzie odbywała się sukcesywnie, z pierwszeństwem dla przewoźników jeżdżących przez Szwajcarię. Nowe OBU ma duży ekran i klarowną intuicyjną obsługę z pokrętłem i dwoma przyciskami. Kierowcy będą bardzo zadowoleni.

## ■ Ostatnio branża transportowa ugina się pod ciężarem rosnącego myta, którego opłaty stają się boleśnie wysokie. Co jeszcze czeka przewoźników?

Od pierwszego stycznia zaczęła obowiązywać inflacyjna podwyżka, ale bardziej odczuwalne było rozszerzenie sieci płatnych dróg w Polsce o 1600 km. Łącznie jest ich ponad 5200 km. Od 1 stycznia nastąpiły podwyżki na Węgrzech, składające się z opłaty infrastrukturalnej (wzrost o 3,4 proc.), co skutkowało podwyżką średnio 2,5 proc. dla całej opłaty. Do tego wzrosła o 7,4 proc. opłata za CO2.

Podwyżki z początkiem roku wprowadziła Austria; jest to 7,4 proc. wy-



## Najlepszy box w klasie ciężkiej

ZMPDbox jest urządzeniem do poboru opłaty elektronicznej w systemie płatności z dołu. Obowiązek uiszczenia myta spoczywa na dostawcy usługi EETS, który potem we własnym zakresie rozlicza się z konkretnym poborcą opłaty. Dzięki temu kierowca nie musi posiadać wielu rodzajów OBU w pojeździe i tracić czas na logowanie się w każdym z nich. Dodatkowo przewoźnik oszczędza na kosztach zakupu sprzętu.

nikające z wzrostu opłaty za CO2. Szwajcaria podniosła myto o ok. 5 proc., Czechy do 5 proc. i do tego objęły opłatami nowe odcinki dróg. Od 1 stycznia na Słowacji poszedł w górę VAT z 20 do 23 proc., co zostało odzwierciedlone w nowej cenie myta.

Hiszpania podniosła o 2 proc. opłatę za korzystanie z infrastruktury, podobna dynamika zmian nastąpiła w Portugalii. Francja wprowadziła 1-procentowe podwyżki od 1 lutego. W zależności od sieci autostrad występują małe różnice. Podrożały także mosty Oresund i Storebaelt (odpowiednio) o 1,5 i 2 proc. Belgia zwiększyła od 1 stycznia stawki w Walonii o współczynnik inflacji 2,9 proc. W pozostałych regionach, czyli we Flandrii i Brukseli podwyżki będą ogłoszone w trakcie roku. Dania podniosła opłaty za CO2.

## ■ Czy przybywa klientów?

Jest coraz więcej firm korzystających z naszych usług, ponieważ ce-

nią sobie ich wysoką jakość. Oferujemy indywidualne podejście do klienta, przejrzyste stawki, brak dodatkowych opłat i co ważne dla kierowców - całodobowe wsparcie dzięki infolinii. Nasza usługa obejmuje wszystkie kraje, z którymi podpisaliśmy umowy, więc co dwa tygodnie firma dostaje jedną fakturę. ZMPDbox przyciąga się, co widać po rosnącej liczbie urządzeń podłączonych na do instalacji elektrycznej samochodu - 22 proc. OBU jest podłączane na stałe, a nie przez gniazdo zapalniczeki.

## ■ Ale wówczas trudniej przetrzeć urządzenie między pojazdami...

To prawda, jednak OBU jeździ w samochodzie po wiele lat i są to niezawodne urządzenia. Możemy zrobić jego zdalny restart, gdy np. nie aktualizuje oprogramowania i nie uiszcza opłaty.

## ■ Co może zrobić kierowca, gdy urządzenie nie działa?

Zależy od kraju: może wykupić trasę (wyręczyć może go w tym także zarządzający transportem), w Czechach i Belgii musi pobrać urządzenie lokalne, we Włoszech i Francji opłacić myto na bramkach. Na Węgrzech można wykupić papierowy bilet tylko na 4 godziny jako pomoc awaryjną (do niedawna były wystawiane na cały dzień).

## ■ Każdy wie co to jest usługa EETS. A czym jest Toll4Europe?

To operator EETS (Europejskiej Usługi Poboru Opłaty Elektronicznej), którego ZMPD jest jednym z handlowych przedstawicieli. Toll4Europe ma 8 lat i 55 proc. europejskiego rynku europejskich opłat drogowych EETS oraz ponad pół miliona aktywnych urządzeń. Spółka planuje w tym roku uzyskać 6 mld euro przychodu. Założycielami są T-Systems, DKV i Daimler, dołączył do nich także Shell.

# Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym – szanse i oczekiwania

Trwają uzgodnienia międzyresortowe nowelizacji ustawy o transporcie drogowym. Łatwo nie jest, bo odrzucane są kolejne wersje, a przedsiębiorcy nie mogą doczekać się pomocy.

Piotr Mikiel

Pod koniec grudnia ub.r. do konsultacji społecznych trafiła 3. wersja projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy Prawo przewozowe, mająca na celu wyeliminowanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym i czasowe wsparcie dla firm zarejestrowanych w kraju.

## Pośrednicy przewozowi

Projektowana ustawa przewiduje szczegółowe określenie obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym jako pośrednicy przy przewozie rzeczy, spedytorzy lub podwykonawcy przy zleceniu przewozów drogo-

wych rzeczy krajowym i zagranicznym przewoźnikom drogowym.

Kwestie te nie są szczegółowo uregulowane w ustawie o transporcie drogowym. Przewiduje się m.in. ograniczenie możliwości zlecenia krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej, a także urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

W myśl rozwiązań zawartych w projekcie ustawy wymogi w zakresie potwierdzenia wymaganej sytuacji finansowej niezbędnej do uzyskania licencji na wykonywanie transportu

drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, o równoważności co najmniej 50 000 euro, będą mogły być potwierdzone także ważną polisą ubezpieczeniową od odpowiedzialności zawodowej. Dla zapewnienia bezpieczeństwa ekonomicznego obrotu prawnego i ochrony prawnej wierzycieli, których zobowiązania finansowe stały się wymagalne, szczegółowe warunki tego ubezpieczenia mają być określone w rozporządzeniu.

## Zarządzający transportem

Projekt ustawy został uzupełniony o przepisy dotyczące zasad wyznaczania zarządzającego transportem. Pełnienie funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet w kilkadziesiąciu przedsiębiorstwach transportowych powoduje, że zarządzający transportem może w nienależyty spo-

sób wypełniać swoją funkcję, co przekłada się bezpośrednio na jakość zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi, a przede wszystkim powstaje wątpliwość czy przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania kompetencji zawodowych, który jest warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W tym zakresie zarządzający transportem, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 będzie mógł kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w dwóch przewoźników drogowych. Ograniczenie to nie będzie dotyczyło właścicieli, współwłaścicieli przedsiębiorstwa, wspólnika spółki, członka zarządu spółki lub przewoźnika drogowego będącego osobą fizyczną.

Ponadto projekt przewiduje, że zarządzający transportem, wyznaczony zgodnie z art. 7ca ust. 1, nie może zostać dodatkowo wyznaczony zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Zaproponowana zmiana ma pozytywnie wpłynąć na proces zarządzania operacjami transportu drogowego w przedsiębiorstwach transportu drogowego.

## Mniejsze obciążenia i szybsza zapłata

Istotne z punktu widzenia przewoźników drogowych są propozycje zmian zawarte w przepisach przejściowych projektowanej ustawy. W związku z licznymi apelami przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz przy istniejącej presji konkurencyjnej ze strony m.in. przewoźników z Ukrainy, została opracowana propozycja rozwiązań prawnych zakładająca tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców.

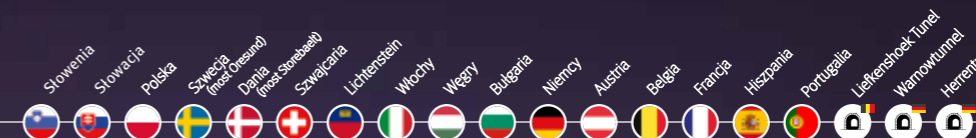
Zaproponowana zmiana polega na obniżeniu, do kwoty wynagrodzenia minimalnego, dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy, ustalonej w przepisach dotychczasowych na poziomie kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia przewidzianego dla danego roku kalendarzowego ogłoszonego na podstawie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych. Przepis ten miałby mieć charakter epizodyczny i obowiązywałby przez 12 miesięcy.

Ponadto w drodze odstępstwa od przepisów ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, w okresie 24 miesięcy, termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym drogowym przewozie rzeczy, ma wynosić 14 dni.

Jednocześnie pozostawiono by stronom możliwość przedłużenia terminu zapłaty świadczenia pieniężnego do 30 dni. Czasowe skrócenie ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewozu drogowego ma korzystnie wpłynąć na zachowanie płynności finansowej przewoźników drogowych.

Projekt jest na etapie uzgodnień międzyresortowych. Planuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 60 dni od dnia jej ogłoszenia w dzienniku urzędowym.

reklama



ZMPD BOX .pl

19 domen  
1 urządzenie

Najlepszy BOX  
w wadze ciężkiej



Aktywuj  
Słowację  
w ZMPD Box

WKRÓTCE CZECHY





# Samorządowcy pomagają przewoźnikom

ZMPD od lat apeluje do samorządów o obniżanie podatków od środków transportu. Takie działanie ma szczególne znaczenie w okresie trudnym dla przedsiębiorców, gdy rynek pogrążony jest w stagnacji, a każdy wzrost kosztów jest niemożliwym do przerzucenia na klienta.

## Robert Przybylski

Danina zaliczana jest do podatków lokalnych – stawki ustalone są przez rady gmin w drodze uchwał. Udział Ministerstwa Finansów sprowadza się do corocznego określenia w drodze obwieszczenia stawek minimalnych i maksymalnych, w których to widełkach muszą się zmieścić stawki uchwalone przez rady gmin. W 2025 roku maksymalna stawka opłaty zwiększy się o niecałe 3 proc., podczas gdy w 2024 roku podwyżka wyniosła aż 15 proc.

## Niższe podatki to rozwój gmin

Z danych MSWiA wynika, że w Polsce jest 2477 gmin, w tym 302 gminy miejskie, 711 gmin miejsko-wiejskich i 1464 gminy wiejskie. Niektóre z nich dostrzegają potencjał w przyciągnięciu transportu drogowego. ZMPD nagrodziło już kilkadziesiąt gmin tytułem „Gminy Przyjaznej Transportowi” w uznaniu za obniżenie podatków od środków transportu do minimalnego poziomu. Ostatnio nagrodzono gminę Sicienko w województwie kujaw-

sko-pomorskim. – W 2018 roku 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 – szacował wójt Piotr Chudzyński.

Prezes ZMPD Jan Buczek zwraca uwagę na efekt mnożnikowy obniżonych podatków od środków transportu. – Dzięki temu gminy przyciągną kolejnych przedsiębiorców, a za tym pójdzie 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 – wylicza korzyści prezes ZMPD.

Branża transportowa działa także lokalnie. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych od lat angażuje się w promowanie gmin w województwie pomorskim, które oferują firmom transportowym najniższy podatek od środków transportu. Stowarzyszenie przypomina, że zdaniem Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej państwa członkowskie powinny odchodzić od obciążeń podatkowych nakładanych na przewoźników na rzecz opłat pobieranych z sieci dróg.

## Podatek do likwidacji

Bruksela jest zdania, że roczne podatki od środków transportu wynikają z samego zarejestrowania pojazdu i nie mają żadnego związku z tym, jak często i w jaki sposób dany pojazd korzysta z sieci dróg. – Powinniśmy brać przykład np. ze Słowacji, która zlikwidowała podatek na rzecz opłat z bieżącej eksploatacji infrastruktury drogowej. Nakładanie podatków od pojazdów ciężarowych oraz pobieranie opłat za korzystanie z dróg prowadzi do podwójnego obciążenia firm transportowych, z czym trzeba zdecydowanie skończyć – uważa prezes PSPD Tomasz Rejek.

Obowiązek opłacania podatku obowiązuje wszystkich właścicieli środków transportowych o masie równej lub większej niż 3,5 tony. Ustawodawca ma tu na myśli osoby fizyczne i prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej, posiadaczy środków transportowych zarejestrowanych w Polsce, powierzonych przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu.

Zapłata następuje w dwóch ratach, do 15 lutego i 15 września danego roku. Jeżeli przedsiębiorca był właścicielem

przewoźnik nr 92

pojazdu krócej niż przez rok, zapłaci podatek w wysokości proporcjonalnej do liczby miesięcy, w których był właścicielem. – Płatnicy podatku od środków transportowych do 15 lutego danego roku są zobowiązani składać właściwemu organowi podatkowemu deklarację podatkową na formularzach według ustalonego wzoru – przypomina prawnik w TC Kancelarii Prawnej Maurycy Kieruj.

## Maksymalna stawka

Maksymalna stawka podatku od środków transportowych w 2025 roku dla 2-osiowych ciągników siodłowych lub balastowych przystosowanych do używania łącznie z naczepą lub przyczepą przy maksymalnej dopuszczalnej masie zestawu 40 ton wynosi 4602,58 zł, a dla 3-osiowych naczep 3557,48 zł.

## Minimalna stawka

Minimalna stawka podatku od środków transportowych w 2025 roku dla ciągników siodłowych lub balastowych przystosowanych do używania łącznie z naczepą lub przyczepą wynosi 1353,03 zł, a dla naczepy 902,75 zł. ■



Burmistrz Lublińca

## Edward Maniura

Dwa lata temu ubyła nam jedna duża i jedna mała firma przewozowa, które przenieśli samochody do innej gminy. Dla nas to strata ok. 50 tys. zł i niepokojący kierunek zmian. Aby im przeciwdziałać, po konsultacjach radni zaproponowali obniżenie stawek podatków od środków transportowych do minimalnych poziomów.

Jest to działanie długofalowe miasta. Zrobiliśmy kampanię w regionie śląskim, zainteresowanych jest już 5 firm – w stosunku do stawek na poprzednim poziomie przedsiębiorstwo zyskuje na ciągniku blisko 750 zł, a na naczepie niemal 500 zł. Zapraszamy przedsiębiorców z całej Polski. Wystarczy otworzyć oddział w Lublińcu i nanieść zmianę we wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej. Urząd jest na tyle mobilny, że jesteśmy w stanie pomóc z każdą prośbą, firmy zostaną profesjonalnie obsłużone.

Jeśli w wyniku obniżki podatków od środków transportowych budżet miasta uzyska 100 tys. zł wpływów, to już będzie na plus. Może okazać się, że to będzie nawet kilkaset tysięcy złotych. Przy 170-milionowym budżecie warto pokusić się o nowe rozwiązania i ponieść ryzyko ich wprowadzenia.

Mamy też dalsze plany dotyczące rozwoju branży logistycznej w mieście i jego okolicach. Przez Lublińiec będzie przechodziła po 2030 roku droga ekspresowa S11 i skrzyżowanie z DK46 będzie dobrym miejscem dla budowy centrów logistycznych. Wtedy Lublińiec może stać się zapleczem logistycznym dla firm działających na Śląsku i w centrum Polski.



# Ryzykowny cukier, czyli wiosna pełna słodyczy

Ilona Jaworska

Gawęczyk... Gawęczyk... Nikt nie zjadł w tym roku tylu ciastek co on... Spokojnie, Wiesław zaraz się tym zajmie.



Jan Buczek



Wiesław Starostka

Koniec z tymi breweriami! Przez te ciastka budżet w drzazgach!



Zdzisław Szczerbaciuk

Wiesław, nie denerwuj się. On tak tylko służbowo, żeby mieć energię do robienia Fotomorgany.



Grzegorz Wieczorek

Popieram. Halo? Poproszę trzy eklerki i dwa ptysie, tylko żeby były w dyskretnym opakowaniu.



Wiesław Starostka

A to w tym białym to chyba zdrowe jest, z jarmużu na pewno. To sobie wezmę.



## Karnety TIR w 2024 roku

W 2024 roku ZMPD przekazało przewoźnikom ponad 7,2 tys. karnetów TIR. Polska jest krajem, w który wyjeżdża najwięcej w UE tych dokumentów. Wykorzystywane są przede wszystkim na trasach na Ukrainę, do Azji, a nawet do Afryki. Jest to najbezpieczniejszy dla przewoźników oraz administracji skarbowej państw sposób zabezpieczenia należności tranzytowych. System TIR funkcjonuje w 65 krajach, od lat największymi użytkownikami są Iran, Uzbekistan i Turcja.



## Pomoc publiczna dla kolei

Z danych UOKiK wynika, że firmy z sektora transportu otrzymały w 2023 roku pomoc publiczną wartą 10,21 mld zł, czyli 22, proc. całkowitego wsparcia dla przedsiębiorców, co stanowi 0,3 proc. PKB. Do przewoźników kolejowych trafiło ponad 6 mld zł, głównie jako rekompensata za świadczone usługi wypłacona przez: marszałków województw (3,1 mld zł) oraz Ministerstwo Infrastruktury (2,8 mld zł). Na PKP InterCity przypadło 2,5 mld zł, na Polregio 0,8 mld zł i na Koleje Mazowieckie 0,7 mld zł. Transport morski otrzymał 0,7 mld zł wsparcia. Transport lotniczy oraz intermodalny otrzymały 0,1 mld zł.

## Zmarli pracownicy ZMPD

W wieku 81 lat zmarł 30 stycznia Roman Buksiński, sekretarz generalny ZMPD w latach 1992-1999, odznaczony Złotą Odznaką „Zasłużony dla ZMPD”. Odszedł także Sławomir Ociepa, który pracował w ZMPD blisko 31 lat; zmarł 5 lutego w wieku 60 lat. Był sumiennym, dokładnym i zawsze przygotowanym merytorycznie pracownikiem, głównym specjalistą w Departamencie Transportu – Zespole ds. TIR. Za swoje zasługi, zaangażowanie w pracę i działalność Zrzeszenia otrzymał najpierw brązową, potem srebrną Odznakę Honorową „Zasłużony dla ZMPD”.

## Odszedł Tadeusz Kucharski

Po długotrwałej walce z ciężką chorobą zmarł 12 stycznia w wieku 69 lat Tadeusz Kucharski - wieloletni Przewodniczący Sekcji Krajowej Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”. Prezes ZMPD Jan Buczek przyznaje, że „Tadeusz, mimo że reprezentował grupę zawodową pracowników, doskonale wyczuwał łączące z pracodawcami zależności, zawsze poszukując „złotego środka”, aby - przy poszanowaniu interesów swoich wyborców - nie doprowadzić do pogorszenia pozycji rynkowej polskiego transportu drogowego”. Jego odejście to wielka strata dla polskiego transportu drogowego.

## 100-lecie przedsiębiorczości - Ostrołęca

PATRONAT HONOROWY:  
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Ministerstwo Infrastruktury  
MAZOWIECKI



ZRZESZENIE PRZEWOŹNIKÓW  
DROGOWYCH W OSTROŁĘCE



## 100 lat Zrzeszenia w Ostrołęce

Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce obchodziło 1 marca 100-lecie istnienia. Swoją historię wywodzi od powołanej 29 czerwca 1925 roku Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, której ostrołęckie zrzeszenie było członkiem od momentu powołania. Dopiero niedawno udało się trafić na potwierdzoną informację, że już w 1919 roku mieszkańcy Ostrołęki powołali Stowarzyszenie Kupców Polskich w Ostrołęce, jedno z pierwszych w odrodzonej Polsce. Po wojnie SKP zmieniło nazwę na Zrzeszenie Prywatnego Handlu i Usług. W latach 80. wyłoniła się z niego Naczelna Rada Zrzeszeń Prywatnego Handlu i Usług, przekształcona po

zmianie ustroju w Naczelną Radę Zrzeszeń Handlu i Usług. Z niej wyodrębniło się w 1994 roku Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Uroczystości rocznicowe rozpoczęła msza święta w ostrołęckim kościele pw. Świętego Franciszka z Asyżu, sprawowana przez biskupa Janusza Stepnowskiego. Podczas gali jubileuszowej członkom ZPD w Ostrołęce wręczono odznaczenia państwowe i samorządowe. Prezes ZPD Mirosław Szczepankowski, przewoźnik i kierowca od 1988 roku, otrzymał z rąk prezesa ZMPD Jana Buczka srebrny medal IRU.



## Mercedes z kontraktami na elektryki

W styczniu Mercedes-Benz Trucks otrzymał od spółki Amazon zamówienie na ponad 200 elektrycznych ciągników siodłowych eActros 600. To największe zamówienia na elektryczne ciężarówki w historii producenta. W październiku ub.r. holenderski przewoźnik Simon Loos zamówił 75 elektrycznych Actrosów, a wcześniej 60, więc łącznie elektryczna flota jego firmy będzie liczyła 135 ciężarówek. Blisko 2 lata temu DB Schenker zapowiedział zakup 100 elektrycznych Actrosów. Ich produkcja ruszyła w Woerth, a Mercedes oferuje z e-napędem także podwozia komunalne i dystrybucyjne. Firma wytwarza podstawowe komponenty do elektrycznego napędu, za wyjątkiem akumulatorów,

dostarczanych przez chińską firmę CATL. W 2024 roku Daimler Truck sprzedał 4035 elektrycznych ciężarówek, o 17 proc. więcej niż rok wcześniej. Elektryki reprezentują niecały 1 proc. całej sprzedaży koncernu. W przypadku Volvo udział elektryków przekracza 1 proc. W trzecim kwartale 2024 roku udział elektrycznych ciężarówek w 27 krajach EU wyniósł 1,2 proc., przy rejestracji 700 sztuk, o 24 proc. mniej niż rok wcześniej. Rejestracje w Niemczech sięgnęły 252 samochodów (spadek o 25 proc.), we Francji 142 (mniej o 5 proc.). Największe nasycenie odnotowano w Szwecji (6,1 proc.), Danii (4,9 proc.), Holandii (4,1 proc.) oraz Austrii (2,3 proc.).

# Aleksander Reisch

## Menadżer, działacz, przyjaciel

**W wieku 87 lat zmarł 16 stycznia Aleksander Reisch, jeden z założycieli, a później wieloletni prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie, przez lata członek Zarządu i Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.**

Piotr Gawelczyk

Aleksander Reisch był wielce zasłużony dla transportu drogowego, zarówno w wymiarze ogólnokrajowym, jak i lokalnym. Zawodowo związany z transportem od 1960 r., przez lata transportowe losy łączyły go z olsztyńskim PKS-em.

Swoim zaangażowaniem i postawą pozytywnie wpływał na wizerunek całego środowiska przewoźników. Dzięki jego działaniom dynamicznie rozwijał się transport drogowy na Warmii i Mazurach.

Aleksander Reisch uczestniczył w wielu przedsięwzięciach, akcjach, zjazdach i konferencjach naukowych, które służyły rozwiązywaniu trudnych problemów przewoźników. Współpracował m.in. z fundacją Akademia Transportu oraz Instytutem Transportu Drogowego na rzecz popularyzacji wiedzy transportowej, podnoszenia umiejętności kierowców oraz systematycznej poprawy funkcjonowania i organizacji branży transportowej.

Był gorącym orędownikiem działań na rzecz reaktywacji nauczania zawodu kierowcy w szkołach zawodowych. Z jego inicjatywy odbyło się wiele spotkań z przedstawicielami zagranicznych stowarzyszeń przewoźników w celu wymiany informacji dotyczących przepisów transportowych

i warunków wykonywania transportu. Ponadto był członkiem zespołów opiniotwórczych, doradczych i konsultacyjnych w zakresie transportu drogowego. W Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce pełnił prestiżowe funkcje, był m.in. członkiem Zarządu (2019-2022) oraz przewodniczącym i wiceprzewodniczącym Rady Zrzeszenia (odpowiednio w latach 1999-2018 oraz 1992-1995). Przewodniczył pracom Komisji Statutowej ZMPD (2000-2015), był także przewodniczącym Zespołu ds. zmiany Statutu (2019-2021).

Nieprzerwanie przez sześć kadencji pełnił funkcję przewodniczącego Regionu Warmińsko-Mazurskiego (2006-2022), przez pięć kadencji sprawował mandat delegata na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD (2002-2022). W latach 2000-2003 brał udział w pracach Komisji ds. współpracy ze stowarzyszeniami regionalnymi i władzami państwowymi.

16 czerwca 2021 r. otrzymał tytuł Członka Honorowego ZMPD.

Za swoje zasługi Aleksander Reisch został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem 100-lecia Odzyskania Niepodległości, Diamentową Odznaką Honorową „Zasłużony dla ZMPD”. Cześć Jego pamięci!

### Wspomina prezes ZMPD Jan Buczek

Na początku lat 90., kiedy w Polsce rodziła się wielka branża międzynarodowego transportu drogowego, środowisko transportowe składało się z dwóch grup. Grupa wykształconych i doświadczonych menadżerów transportowych, zarządzających ówczesnymi państwowymi gigantami transportowymi była swoistą merytoryczną awangardą wobec grupy drobnych przedsiębiorców, którzy wykorzystali nowe uwarunkowania prawne i biorąc swój los w swoje ręce, postępując instynktownie i zupełnie intuicyjnie, popełniając przy tym mnóstwo błędów, zdobywali indywidualne doświadczenia.

Aleksander podczas licznych debat z administracją naszego państwa wyróżniał się swoimi uporządkowanymi wypowiedziami. Wówczas nie mieliśmy spójnej wizji utworzenia modelu funkcjonowania naszej branży i często dochodziło między nami do licznych napięć. Nasze relacje i postawy jednak ewoluowały, aż w końcu, kiedy pojawiło się wzajemne zrozumienie i zaufanie, nastąpił czas owocnej, wieloletniej współpracy.

W swoim działaniu był skromny, często zwracał uwagę na to, że beneficjenci efektów naszej pracy nie muszą rozumieć i znać genezy sukcesów branży. Ważne było to, że te efekty

przekładają się na korzyści dla dziesiątków tysięcy polskich przewoźników międzynarodowych i naszego państwa.

Wielkie doświadczenie Aleksandra przyczyniło się też do uporządkowania charakteru i struktury naszej organizacji – Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Jego dyplomatyczny kunszt wielokrotnie uchronił ZMPD przed chaosem i destrukcją. Przez długie lata działalności, pełniąc aktywnie różne funkcje w Radzie i Zarządzie, przyczynił się do budowania sprawności i wizerunku naszej organizacji.

Był inspiratorem powołania Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie – organizacji, której poświęcił wiele serca i energii. Uznanie jego pozycji regionalnego lidera sprawiło, że od powstania tej organizacji aż do chwili utraty sił w wyniku choroby niezmiennie stał na jej czele, pełniąc funkcję prezesa.

Był dla nas przykładem, źródłem wiedzy i doświadczenia. W wielu obszarach życia był wręcz pedantem, co stanowiło dla nas przykład. Najwięcej uwagi poświęcał swojej rodzinie, ukochanej żonie Zosi – wiernej współtwórczyni ich wspólnych życiowych sukcesów oraz synom i wnukom.

Miał wielu przyjaciół wśród przewoźników, przedstawicieli władz samorządowych, polityków, ludzi nauki i kultury. Aleksander był osobą powszechnie znaną i szanowaną w wielu środowiskach i organizacjach o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Wzbudzał powszechny zachwyt swoją wspaniałą kondycją fizyczną i doskonałym stanem zdrowia. Jednak problemy zdrowotne, które dopadły go w mocno zaawansowanym wieku, uniemożliwiły mu osobisty udział w pracach na rzecz branży i organizacji branżowych.

Miałem to szczęście, że odwiedziłem państwa Reischów przed zeszłorocznymi świętami Bożego Narodzenia. Aleksander cieszył się z naszego spotkania, pokazywał swoją dzielność i sprawność na miarę stanu, w jakim się znajdował. Żegnając się, z wielkim wysiłkiem wypowiedział słowa „DO ZOBACZENIA”.

Niestety, już się więcej nie zobaczyliśmy.



W swoim działaniu był skromny, często zwracał uwagę na to, że beneficjenci efektów naszej pracy nie muszą rozumieć i znać genezy sukcesów branży. Ważne było to, że te efekty przekładają się na korzyści dla dziesiątków tysięcy polskich przewoźników międzynarodowych i naszego państwa.

### Wspomina wiceprzewodniczący Rady ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk

Byłem współpracownikiem i kolegą Aleksandra Reischa, którego wspominałem jako przyjaciela, człowieka życiowego i konkretnego. Potrafił być stanowczy, ale jednocześnie umiał łagodzić konflikty i był merytorycznym wsparciem naszej pracy.

Poznałem go w latach 90. na zebraniach delegatów ZMPD, na których wyróżniał się aktywnym, rzeczowym udziałem, i od pierwszego spotkania poczuliśmy do siebie sympatię. Nasza współpraca w Radzie układała się bardzo dobrze. Olek (z racji przyjaźni mogę tak o nim mówić) miał ogromny udział w przygotowaniu i realizacji nowej wersji statutu ZMPD, wprowadzając w funkcjonowanie Zrzeszenia nową strukturę - zgromadzenia delegatów, które

zastąpiło dotychczasowe zebranie członków, usprawniając działalność Zrzeszenia. Pozostał w komisji statutowej ZMPD i jeszcze kilkakrotnie przeprowadzał zmiany statutu ZMPD, z pozytywnym skutkiem dla rozwoju naszej organizacji.

Jestem z Siedlec, do których Olek miał duży sentyment. W 1945 roku przyjechał z przesiedleńcami ze wschodu do Polski i właśnie na siedleckim dworcu stał przez dwa tygodnie bydlęcy wagon, w którym z rodziną musiał mieszkać. Od głodu rodzinę uchroniła matka, która - choć była nauczycielką - potrafiła szyć na maszynie i z rosyjskich mundurów szyła na sprzedaż koszule. Olek często wspominał Siedlce, zapraszałem go wielokrotnie do mojego miasta, choć dawno już nie ma drewnianego dworca.

Jednak Aleksander nigdy już nie dojechał do Siedlec... ■

# Ciężarówki staną się smartfonami na kołach...



**Przemysł motoryzacyjny przygotowuje nową architekturę elektroniczną pojazdów, aby przyspieszyć wprowadzenie autonomicznych modeli i ułatwić zarządzanie aplikacjami, które zapewnią jeszcze więcej funkcjonalności.**

Robert Przybylski

Tesla zapowiada, że w czerwcu zacznie w Austin (Teksas) sprzedaż komercyjnych usług robotaxi, czyli autonomicznych taksówek. Firma Waymo, amerykański lider autonomicznych pojazdów, oferuje taką usługę w kilku miastach w USA. Waymo skierowało się także na obce rynki i rozpoczęło w Tokio zbieranie danych dla pojazdów autonomicznych. Firma nawiązała współpracę z największym japońskim operatorem taksówkowym Nihon Kotsu. Kierowcy ręcznie obsługują pojazdy i mapują kluczowe obszary stolicy Japonii.

To pierwsze wyjście Waymo poza USA. Podobnie działa kilkadziesiąt innych firm, które mają nadzieję, że przygotują autonomiczne samochody. Branżowy magazyn Automotive News szacuje, że w prace nad autonomicznymi pojazdami producenci aut, koncerny komputerowe i fundusze zainwestowały 160 mld dol.

Stawką jest podbicie rynku motoryzacyjnego. – Rynek motoryzacyjny w tradycyjnym rozumieniu tego terminu już nie istnieje. Został zastąpiony przez rynek mobilności, w którym coraz większą rolę odgrywać będą usługi – uważa Arkadiusz Kamiński z Boston Consulting Group.

W nowym modelu posiadanie lub trwałe użytkowanie przez konsumenta samochodu nie będzie już konieczne, a produkty ustąpią miejsca usługom, szczególnie związanym z oprogramowaniem. Kamiński spodziewa się, że za 10 lat 45 proc. przychodów branży będzie wytworzone właśnie przez tego typu usługi. Wskazuje,

że do 2035 roku blisko 100 proc. nowych samochodów będzie połączonych z siecią; około 5 proc. nowych aut będzie w pełni autonomicznych (poziom L4/L5), a blisko 20-30 proc. osiągnie poziom 3. Szacuje, że ok. 15 proc. miejskich podróży będzie realizowanych przez usługi mobilności na żądanie; ponad 45 proc. sprzedaży nowych samochodów będą stanowiły auta elektryczne. Rynek jazdy autonomicznej może być wart 1 bilion dolarów, a wzmiankowane Waymo może zdobyć jego trzecią część.

## Kręta droga do nowej mobilności

Droga do nowej mobilności nie jest jednak usłana różami. Spółki przygotowujące autonomiczne samochody straciły na wycenie od czasu debiutów giełdowych ponad 40 mld dol.

Powodem jest coraz większe zniecierpliwienie inwestorów brakiem rezultatów oraz rosnące obawy społeczeństwa o bezpieczeństwo drogowe w ruchu, w którym uczestniczą autonomiczne pojazdy. Według danych amerykańskiej agencji bezpieczeństwa ruchu drogowego NHTSA opracowanych przez Craft Law Firm, pojazdy autonomiczne uczestniczyły w latach 2019-2024 (do 17 czerwca) w 3979 wypadkach.

Do rekordowej liczby wypadków doszło w 2022 roku (1450), w 2023 roku wypadków naliczono 1353, a w połowie 2024 roku 473.

W ponad połowie (54 proc.) wszystkich wypadków uczestniczyły samochody Tesli (2146 zdarzeń

z pojazdami wyposażonymi w systemy wspomagające kierowcę). Na drugim miejscu znalazło się Waymo (415 wypadków z autami autonomicznymi). Na trzecim było GM (219 zdarzeń z samochodami wyposażonymi zarówno w systemy wspomagające kierowcę, jak i pozwalające na autonomiczną jazdę).

Na 3979 wypadków w 83 zanotowano ofiary śmiertelne, a w 58 poważne zranienia. W ponad 71 proc. zdarzeń nie odnotowano uszkodzeń ciała.

Najwięcej wypadków zdarzyło się w Kalifornii (1677), w Teksasie (370) i w Arizonie (269). Najniebezpieczniejszym miastem okazało się San Francisco (700 wypadków), przed Los Angeles (126) i Phoenix (109).

Co do okoliczności, tuż przed wypadkiem 528 autonomicznych aut jechało prosto lub było unieruchomionych (455). Autonomiczne pojazdy najechały na 393 nieruchome objekty. Statystyki sprawiają, że społeczeństwo odnosi się do autonomicznych aut z niepewnością.

Z badań American Automobile Association wynika, że w 2024 roku 68 proc. ankietowanych nie ufało autonomicznym samochodom, gdy rok wcześniej było ich 55 proc.

W kwietniu 2024 roku Association for Computing Machinery ostrzegło, że całkowicie autonomiczne pojazdy niekoniecznie zmniejszą liczbę rannych i zmarłych w wypadkach drogowych. Tymczasem powszechne postrzeganie zakłada, że liczba wypadków i ofiar zmniejszy się zdecydowanie.





### Nowa „gramatyka”

Obecny poziom rozwoju elektroniki samochodowej to aktywne wsparcie prowadzącego. Pod względem funkcjonalności widoczna jest ewolucja od wspomaganie parkowania, poprzez systemy bezpieczeństwa i systemy wspomaganie kierowcy po autonomiczne auta poziomu 5.

BCG przypomina, że rozwój elektronicznej platformy samochodu to złożony proces wymagający wielu udziałowców z przemysłu oraz bliskiej współpracy z administracjami krajów, aby spełnić np. wymagania dotyczące bezpieczeństwa programów. Sprawę komplikują różne standardy regionalne. BCG szacuje wartość rynku aut z nowym oprogramowaniem na 320 mld dol. w 2024 roku i 660 mld dol. w 2030 roku.

Analitycy BCG wyjaśniają, że do wprowadzenia autonomicznej jazdy konieczna jest nowa platforma elektroniczna. Oddzielałaby ona rozwój oprogramowania od rozwoju urządzeń. Na szacowane 660 mld dol. złożą się aplikacje (o wartości 230-240 mld dol.), elektronika platformy pojazdu (wartość 160-170 mld dol.), platforma obliczeniowa (warta 130-140 mld dol.), środowisko mobilności

(szacowane na 80-90 mld dol.), bazy danych (wycenione na 40-35 mld dol.) i oprogramowanie pojazdów (warte 10-15 mld dol.).

Branża samochodów osobowych powołała kilka konsorcjów do rozwoju standardu elektronicznego, w tym Eclipse, SOAFEE, COVESA i Autosar.

W rozwoju elektronicznych platform samochodowych uczestniczy także World Economic Forum.

Specjaliści wskazują na 6 obszarów współpracy: opracowanie „gramatyki”, czyli zasad i protokołów, wspólnego słownictwa, rozwój aplikacji, logiczne podporządkowanie poszczególnych aplikacji funkcjonowaniu samochodu, opanowanie środowiska operacyjnego i upewnienie się, że poszczególne funkcje i aplikacje nie zakłócają sobie nawzajem, i wreszcie na koniec współpraca z rządami.

Prace nad „gramatyką” są zawiązane, a postęp dokonał się dzięki współpracy w gronie konsorcjum Autosar. Wspólne słownictwo i standard API są w połowie drogi, a prace odbywają się także w konsorcjum COVESA. W podobnym stadium zaawansowania są przygotowania aplikacji.

Słabo zaawansowane są prace nad środowiskiem operacyjnym, które musi standaryzować funkcje typowych,

które nie wyróżniają marki od konkurencji. W tym przypadku za wcześniej jest mówić o próbach oprogramowania, ponieważ jeszcze nie jest ono gotowe. Współpracę i kontakty z agendami rządowymi obejmie SDV Alliance, wyłoniony z Eclipse, SOAFEE, COVESA i Autosar.

### Big tech inwestuje

Koncerny informatyczne i samochodowe nie rezygnują jednak z rozwoju technologii, zakładając, że zwycięzca weźmie wszystko. W listopadzie 2024 r. Volkswagen i Rivian oficjalnie uruchomiły „Rivian and VW Group Technology, LLC”, spółkę joint venture o wartości 5,8 miliarda dolarów. Partnerstwo to koncentruje się na opracowywaniu nowej architektury elektronicznej i oprogramowania pojazdów dla przyszłych modeli obu marek, a jego premiera ma nastąpić w 2027 r. Siedziba spółki joint venture znajduje się w Palo Alto w Kalifornii, planowane są dodatkowe lokalizacje w Ameryce Północnej i Europie.

Niemieccy producenci samochodów, w tym Volkswagen Carriad, Mercedes-Benz, Bosch, Continental, ZF i ostatnio także BMW, utworzyli grupę roboczą składającą się z około 50 firm.

Konsorcjum ma na celu opracowanie wspólnej podstawy oprogramowania dla swoich systemów operacyjnych, ułatwiającej przejście na pojazdy definiowane programowo. Współpraca koncentruje się na tworzeniu oprogramowania typu open source dostępnego dla różnych producentów, zwiększaniu wydajności i innowacyjności w rozwoju oprogramowania pojazdów.

Podobne prace toczą się wśród producentów ciężarówek. Daimler Truck i Volvo Group podpisały wiążące porozumienie o utworzeniu nowej spółki joint venture 50:50. Spółka z siedzibą w szwedzkim Göteborgu podejmie się opracowania standardu przemysłowego. Celem partnerów jest zaprojektowanie systemu operacyjnego dla samochodów ciężarowych oraz zaoferowanie uniwersalnych, niezależnych od marki produktów spółki innym producentom pojazdów użytkowych.

Koncerny zastrzegają w komunikacie, że we wszystkich pozostałych obszarach biznesowych Daimler Truck i Volvo Group nadal pozostaną konkurentami, a więc w dalszym ciągu niezależnie od siebie będą oferować

klientom produkty i usługi, w tym odrębne produkty cyfrowe. – Opracowane w ramach wspólnego przedsięwzięcia oprogramowanie i sprzęt odegrają istotną rolę, umożliwiając zaoferowanie naszym klientom bezprecedensowego poziomu bezpieczeństwa, komfortu i efektywności – zapewnia dyrektor zarządzająca w Daimler Truck Karin Rådström.

### Potężne ilości danych

Spółka przygotowuje specyfikację i zakup scentralizowanych, wysokowydajnych urządzeń sterujących dla pojazdów użytkowych, mogących przetwarzać duże ilości danych. Nowe przedsiębiorstwo opracuje również system operacyjny i narzędzia programistyczne, przy pomocy których producenci będą mogli tworzyć własne cyfrowe funkcje dla swoich pojazdów.

Umożliwi to rozdzielenie cykli rozwojowych oprogramowania i sprzętu, a klientom pozwoli na instalowanie i aktualizowanie produktów cyfrowych zdalnie – „over-the-air”, poprawiając także efektywność i wrażenia użyt-

kownika. – Łączymy nasze siły, aby na nowo zdefiniować architekturę softwarewą i zapoczątkować nową erę samooptymalizujących się samochodów ciężarowych. Wspólnie wyeliminujemy nadmierną złożoność, aby zaoferować klientom wyższy poziom łączności sieciowej, bezpieczeństwa i efektywności oraz stale zwiększać wydajność – podkreśla prezes i dyrektor zarządzający Volvo Group Martin Lundstedt.

Traton, właściciel marek MAN i Scania, już ma podobne rozwiązanie. – Korporacyjna, wspólna modułowa architektura podzespołów pozwala na bezprzewodową aktualizację oprogramowania. Nowe funkcjonalności można ściągnąć z internetu – wyjaśnia dyrektor zarządzający Scania Polska Wojciech Rowiński.

Nowa architektura elektroniczna pozwoli nie tylko przyspieszyć wprowadzenie autonomicznego trybu jazdy, ale przede wszystkim usprawnić funkcjonowanie aplikacji niezbędnych do zarządzania flotą, jak systemy TMS, zarządzania czasem pracy kierowcy oraz dodać nowe możliwości systemom nawigacji.



# Wyzwania dla transportu na nowy rok

Obrona rodzimej branży transportowej jest nie tylko wyzwaniem, lecz także obowiązkiem nas wszystkich, szczególnie w tak trudnym teraz okresie dla naszego państwa, wymagającym realizacji kosztownych zobowiązań.

## W warszawskim hotelu Radisson odbyło się 22 stycznia spotkanie noworoczne ZMPD, poświęcone sytuacji w branży.

Piotr Gawelczyk

Wydarzeniu wzięli udział prominentni politycy, wśród nich m.in. minister infrastruktury Dariusz Klimczak; przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń; zastępca przewodniczącego

Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności senator Adam Szejnfeld; przewodniczący Sejmowej Komisji Gospodarki i Rozwoju Ryszard Petru; sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec, a także prezesi i wysokiej rangi przedstawiciele firm, stowarzyszeń, izb, instytucji oraz organizacji współpracujących ze Zrzeszeniem.

Na prośbę prezesa Jana Buczka goście uczcili minutą ciszy pamięć zmarłych dwóch ważnych dla transportu postaci: byłego wieloletniego przewodniczącego Sekcji Krajowej Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” Tadeusza Kucharskiego oraz założyciela i wieloletniego prezesa Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ol-

szynie, byłego członka Zarządu ZMPD oraz przewodniczącego i wiceprzewodniczącego Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Aleksandra Reischa.

Spotkanie poprowadziła dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska. Gości powitał gospodarz wydarzenia, prezes ZMPD Jan Buczek. – Cieszę się, że widzę na sali tak wielu znamienitych gości. Doceniam fakt, że mimo wypełnionych po brzegi kalendarzy znaleźli państwo chwilę, by wspólnie z nami świętować nadejście nowego roku. Państwa obecność jest kolejnym dowodem na to, że nasza branża jest bliska waszemu sercu, że docenicie jej rolę i znaczenie w naszym kraju i w całej unii-

nej gospodarce – powiedział prezes Jan Buczek, który przypomniał także długą drogę polskiego międzynarodowego transportu drogowego do wczorajszych sukcesów. Wczorajszych, bo dziś branża stanęła na krawędzi.

### Widmo bankructw ciągle krąży nad branżą

– Nie będę dziś wymieniał wszystkich bolączek naszej branży, tym bardziej że są one doskonale znane osobom zajmującym się ich rozwiązywaniem – dodał szef ZMPD. Podkreślił, że złudne powszechne przekonanie o kondycji transportu mija się z ponurą rzeczywistością. Za lśnącymi, nowoczesnymi ciężarówkami kryje się groźba utraty zdolności biznesowej do

utrzymania umów kredytowych i leasingowych. Każde potknięcie może się skończyć dla przewoźnika nie tylko katastrofą biznesową, ale też życiową.

– Oczekiwana przez przedsiębiorców zmiana kursu naszego państwa dała nam nową nadzieję, m.in. na przyjazne traktowanie ludzi dźwigających na swoich barkach ciężar naszej gospodarki. Obrona rodzimej branży transportowej jest nie tylko wyzwaniem, lecz także obowiązkiem nas wszystkich, szczególnie w tak trudnym teraz okresie dla naszego państwa, wymagającym realizacji kosztownych zobowiązań. Dlatego każdy przychód do budżetu wraz z utrzymaniem miejsc pracy jest nie do przecenienia. Musimy połączyć siły i właśnie teraz zrobić wszystko co niezbęd-

ne, aby nie pogłębić skutków zapaści naszej branży. Inaczej, drodzy parlamentarzyści i przedstawiciele administracji naszego państwa, nie ruszymy z miejsca. Jesteśmy bowiem jak serce – dopóki bije, dopóty organizm żyje – powiedział prezes Jan Buczek.

### Pomóżcie nam przetrwać

Szef Zrzeszenia przypomniał, że ZMPD jest najstarszą i największą organizacją tego typu w Polsce. Od blisko 70 lat pozostaje w awangardzie działań i inicjatyw mających na celu poprawę warunków funkcjonowania branży transportowej. – Nie zapominaamy jednak o tym, że to administracja państwa i jej przedstawiciele są władni do tworzenia prawnych





rozwiązań, do usuwania barier. A my jako reprezentanci branży możemy wspomagać rządzących naszym doświadczeniem – podkreślił Jan Buczek. Składając noworoczne życzenia skupił się na przesłaniu, aby działania rządzących nie tylko przyniosły im osobistą satysfakcję, lecz także wywołały ulgę odbiorców tych działań.

Deklarując pełną otwartość, współpracę i wsparcie, minister infrastruktury Dariusz Klimczak zwrócił uwagę na siłę i opiniotwórczość przedstawicieli międzynarodowego transportu drogowego. – Dyskusje, które często przeprowadzamy, nie zawsze są łatwe, ale zawsze są prawdziwe i opierają się na faktach. Przed nami wiele spraw, których jeszcze nie udało się zrealizować. Ale wspólnie możemy więcej – powiedział szef resortu infrastruktury. Przypomnił dzia-

łania ministerstwa, które skutkowały m.in. przyspieszeniem wejścia systemu SENT także dla unijnych przewoźników. – 70 tys. zarejestrowanych w nim pojazdów to mocny sygnał dla naszych partnerów z DG Move i argument za tym, by mocniej chronić nasz rynek – powiedział minister Dariusz Klimczak, podkreślając przy tym owocną współpracę z Inspekcją Transportu Drogowego, skutkującą zwiększoną liczbą kontroli.

### Transport drogowy to nasze oczko w głowie

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń nie miał wątpliwości, że spotkanie odbywa się w czasie, który stawia wiele wyzwań. Podziękował przedstawicielom branży za pełną gotowość

do współpracy i merytoryczny głos w wielu dyskusjach. – Jesteśmy zdeklarowani, by tworzyć korzystne warunki do poprawy funkcjonowania transportu drogowego w naszym kraju – zapewnił Mirosław Suchoń. – Międzynarodowy transport drogowy to nasze oczko w głowie, budujemy nim swoją dobrą markę w Europie – dodał przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury.

Jego zdaniem 2025 rok będzie czasem optymalizacji prowadzenia biznesu i jego przekształcania, szukania szans, które pozwolą przygotować się na lepsze czasy. – Mam nadzieję, że gospodarka ruszy z kopyta. Liczę, że zmiany, które widzimy wokół nas, spowodują, iż Europa odzyska wigor i świeżość, a unijna gospodarka – w skali globalnej – będzie jeszcze bardziej konkurencyjna niż dziś. A to





Mam nadzieję, że gospodarka ruszy z kopyta. Liczę, że zmiany, które widzimy wokół nas, spowodują, iż Europa odzyska wigor i świeżość, a unijna gospodarka – w skali globalnej – będzie jeszcze bardziej konkurencyjna niż dziś.

z kolei implikować będzie szansę dla branży transportowej – powiedział Mirosław Suchoń. – Życzę państwu, by 2025 rok był tym czasem, w którym wykorzystacie państwo wszystkie możliwości, jakie się przed wami pojawiają, że złapiecie wiatr w żagle i będziecie mogli realizować zaplanowane cele biznesowe. Głęboko wierzę w to, że zyskają na tym wszyscy – zakończył szef Komisji Infrastruktury.

O przełomowym momencie dla Europy i świata wspominał również senator Adam Szejnfeld, nakładając na to filtr 35 lat polskich przemian ustrojowo-gospodarczych. – Te 35 lat polskiego sukcesu to także wasza zasługa. I te słowa nie są na wyrost. Kiedyś wasza branża prawie się nie liczyła, dziś jest prawdziwą potęgą. To tylko pokazuje, jak te zmiany były

potrzebne. Na to złożyły się wasze zaangażowanie, determinacja, odwaga w zainwestowaniu własnych, a nie tylko pozyskanych kapitałów, podjęcie ryzyka. Dziś jest czas na to, by wam za to podziękować, bo jesteście jednym z ważnych elementów tworzących siłę naszego kraju – powiedział senator Adam Szejnfeld. – Życzę wam nie tylko szerokiej drogi i żadnych na niej przeszkód, lecz także żadnych pustych przewozów – dodał.

Głos zabrał też prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero, zwracając uwagę na dużą liczbę firm, które wyrejestrowały działalność. By nie dochodziło do kolejnych upadłości, domagał się wprowadzenia stawki minimalnej i przywrócenia podróży służbowej kierowców w ruchu międzynarodowym.

### Rozumiemy trudności, ale...

– Szczerze mówiąc chciałoby się więcej, ale potrafimy zrozumieć ogromne problemy i trudności, które stoją przed administracją w realizowaniu obietnic. Trzeba mieć jednak na uwadze skomplikowaną rzeczywistość, z jaką mamy do czynienia – powiedział prezes Jan Buczek. Przypomniał jednocześnie, że część oczekiwań branży jest w trakcie realizacji, choć jeszcze wiele innych pozostaje w kolejce.

Wznosząc noworoczny toast m.in. za wytrwałość administracji w realizowaniu postulatów branży, Jan Buczek przypomniał, że przewoźnicy są bardzo uzależnieni od efektów pracy urzędników. – Korzystamy z ostatnich już oszczędności w oczekiwaniu na to, że przyjdzie wreszcie moment, kiedy znów pojawi się fala wznosząca. Życzę państwu dużo zdrowia i tej chwili, na którą tak bardzo czekamy – zakończył prezes Zrzeszenia.

Wieczór uświetnili swoim występem artyści Centrum Muzyki Marzeń.



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

## SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWOŹNIK 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

**Biurowo 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.

# Rola kobiet w transportowym świecie

Dzień Kobiet był doskonałą okazją do spotkania w gronie kobiet zajmujących się szeroko rozumianym transportem.

Piotr Gawelczyk

Na zaproszenie rzecznik prasowej ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anny Brzezińskiej odpowiedziało kilkanaście pań, które 7 marca w siedzibie Zrzeszenia w rozmawiały o swoim miejscu w transportowym świecie.

Ponad dwugodzinne spotkanie miało na celu zarówno wysłuchanie opinii kobiet pełniących ważne funkcje w transporcie, jak i integrację przedstawicielek różnych sfer branży, nadal zdominowanej przez mężczyzn.

Na zaproszenie odpowiedziały zarówno właścicielki firm transportowych, jak i przedstawicielki administracji państwowej i firm związanych z transportem, dzieląc się swoimi doświadczeniami, spostrzeżeniami i sukcesami, nie brakowało przy tym ubarwiających spotkanie licznych anegdot. – Dzisiejsze spotkanie jest już trzecim z kolei, które organizuje Zrzeszenie. Po frekwencji i zainteresowaniu widać, że mają one sens, że jest potrzeba podzielenia się swoimi poglądami i przemyśleniami – powiedziała Anna Brzezińska.

## Drogi kariery

Panie wspominały drogi, które zaprowadziły je do transportu. W niektórych przypadkach był to świa-

domy wybór, w innych przypadku. Mimo różnych ścieżek kariery zgodnie podkreślały, że transport to duże wyzwanie dla kobiet, zwłaszcza jeśli chodzi o pracę kierowcy, choć i tu dokonuje się rewolucyjna zmiana – coraz więcej kobiet zasiada za kierownicą wielkich samochodów, jednak nie ma co ukrywać: zwłaszcza na dłuższych dystansach kobiety nadal stanowią tylko ułamek zatrudnionych w stosunku do liczby mężczyzn.

Bierze się to m.in. stąd, że w przypadku kobiet-kierowców zawodowych rozłąka z rodziną w wielu przypadkach okupiona jest licznymi, często trudnymi kompromisami. Panie rekompensują to sobie jednak chociażby w transporcie miejskim czy też lokalnym, gdzie doskonale się odnajdują w roli kierowcy lub motorniczego, nie mówiąc już o pracy w transportowej administracji.

Naturalnym uzupełnieniem tego wątku był temat parytetów. Anna Brzezińska poruszyła sprawę równości szans w transporcie. – Niektórzy uważają, że branża transportowa powinna dążyć do wyrównania liczby zatrudnionych kobiet i mężczyzn, inni mówią, że to rynek weryfikuje, kto się nadaje – powiedziała gospodyni spotkania. Okazało się, że większość uczestniczek nie uznaje potrzeby sztucznego ich zdaniem wyrównywania szans. – Parytety kojarzą się głównie z ułatwianiem kobietom zawodowego życia.

A co w przypadku przedszkolank czy opiekunek w żłobkach? Czy tu też będziemy stosowali parytety i na siłę zatrudniali panów? – pytały retorycznie.

## Bez parytetów

Panie na swoim przykładzie udowodniały, że można przebić niewidzialną barierę sprawiającą, że kobiety są mniej lub bardziej dyskryminowane na rynku pracy. – Jeśli jesteśmy dobrze przygotowane, to wszędzie się obronimy. Nawet przy stronnictwym, dyskryminacyjnym czy wręcz szowinistycznym podejściu – mówiły uczestniczki spotkania. – Mężczyźni nadal dziwią się, że po drugiej stronie stołu negocjacyjnego siedzą kobiety – mówiły o swoich doświadczeniach. Zwracały uwagę na fakt, że w negocjacjach lepiej niż panowie wyczuwają emocje, wiedzą, do którego momentu mogą się posunąć, a kiedy trzeba powiedzieć stop. Konkluzja: jeśli kobieta odnajdzie się w męskich zawodach – super. Ale nic na siłę.

W dyskusji przewijał się motyw kompetencji. Uczestniczki spotkania przedstawiły punkt widzenia pań działających w typowo męskim środowisku przewoźników. Podkreślały fakt, że kobiety z reguły są bardziej pracowite i tworzenie relacji, są też bardziej skrupulatne, i – generalnie – dzięki wrodzonym miękkim kompetencjom mają inny styl zarządzania.



## Pogodzić pracę z życiem rodzinnym

Z drugiej strony wskazywały na wewnętrzne blokady, których podłożem jest niska samoocena. – To najpełniej wychodzi np. przy aplikowaniu o pracę. Kobieta wypełni aplikację dopiero wtedy, gdy uzna, że spełnia sto procent wymagań. Mężczyźni się tym nie przejmują i zgłaszają się, gdy spełnią już między 50 a 60 proc. wymagań. Poza tym kobieta, mając porównywalne, jeśli nie wyższe kompetencje od mężczyzny, przeważnie oczekuje niższego wynagrodzenia – mówiły uczestniczki spotkania. W zgodnej opinii problemem jest to, że kobiety oceniają siebie gorzej niż to wynika z ich kompetencji.

Kolejnym tematem była kwestia realnego wspierania kobiet przez firmy w godzeniu pracy z życiem rodzinnym. Podkreślały zrozumienie polskich pracodawców dla konieczności opiekowania się dziećmi czy starszymi rodzicami. Odpowiednie traktowanie sprawia, że rośnie motywacja do pracy.





#### Kobiety transportu

#### W spotkaniu wzięły udział:

- Anna Brzezińska, rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD
- Renata Karwowska-Kozioł, główny specjalista w Departamencie Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD
- Ewelina Kubit-Bienia, Content Marketeer w firmie Weebflet Solutions
- Małgorzata Kurowska, dyrektor Departamentu Finansowo-Księgowego ZMPD, główna księgowa ZMPD
- Paulina Michalska, kierownik ds. klientów flotowych z firmy MOL Polska
- Agnieszka Nowosielska, właścicielka firmy transportowej AG-POL Agnieszka Nowosielska
- Agnieszka Piszcz, specjalista ds. sprzedaży i obsługi klientów fleet & ev firmy Anwim - właściciela stacji paliw Moya
- Joanna Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD
- Joanna Rutkowska, członek organu nadzoru firmy Farada Group
- Zofia Stępnicka, właścicielka firmy transportowej Stępnicki
- Karolina Szotek-Fronik, członek Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych, zarządzająca transportem w rodzinnej firmie Buscaro
- Emilia Waleriańczyk-Kuźma, zastępca dyrektora Biura ds. Transportu Międzynarodowego w GITD
- Paulina Woźniak, Agriculture, Industry and Infrastructure Policy Officer w ambasadzie Wielkiej Brytanii
- Katarzyna Zwierowicz, Sales Partner & Service Manager w firmie Toll4Europe



## KARTY FLOTOWE MOL WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI, MNIEJSZE KOSZTY.

Zyskaj pełną kontrolę nad wydatkami swojej floty  
i uprość zarządzanie codziennymi operacjami.

Tankuj bez kompromisów, oszczędzaj na każdym kilometrze!

# Przedstawicielka ZMPD w CLTM

Członkowie komitetu łącznikowego IRU ds. przewozu towarów (CLTM) wybrali do swojego prezydium zastępcę dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Joannę Popiołek.

Piotr Gawelczyk

W wyniku głosowania, które odbyło się 5 marca, przewodniczącym CLTM został Dirk Saile reprezentujący niemieckie stowarzyszenie BGL, a drugim wiceprzewodniczącym, obok Joanny Popiołek, Elmer de Bruin z holenderskiej organizacji TLN.

Podczas Wiosennej sesji IRU ZMPD było reprezentowane także przez dyrektora generalnego Zrzeszenia Wiesława Starostkę.

Wśród omawianych podczas obrad tematów znalazły się takie jak:

- implementacja rozporządzenia 2020/1056 dotyczącego digitalizacji dokumentów transportowych i bezpieczeństwa danych w proponowanych systemach elektronicznych,
- implementacja systemu kontroli importu ICS2 przez unijną administrację celną i wynikające z tego nowe obowiązki dla przewoźników,
- propozycja wystąpienia przez naszą branżę do unijnych i krajowych decydentów o przyznanie zachęt (w tym finansowych, jak np. opłaty za użytkowanie infrastruktury) dla przewoźników korzystających



z pojazdów napędzanych paliwami i biopaliwami neutralnymi pod względem emisji CO2. W obecnych przepisach dyrektywy 2022/362 takie zachęty dotyczą jedynie pojazdów elektrycznych,

- brak prawnego nadzoru nad jakością paliwa w Europie i decyzja branży o podjęciu działań w tym zakresie z innymi zainteresowanymi partnerami, w tym przedstawienie stanowiska i oczekiwań branży unijnym decydentom,
- swoboda przepływu towarów i bieżące zakłócenia w transporcie w Europie: w Austrii czy w Niemczech,
- omówienie stanu prac nad bieżącymi projektami legislacyjnymi.

Przedstawicielka Komisji Europejskiej Petra Söderqvist przedstawiła podczas spotkania priorytety gabinetu komisarza ds. transportu Aposto-

losa Tzitzikostasa na lata 2024-2029. Dla naszej branży są to: dekarbonizacja transportu, pełna implementacja Pakietu Mobilności, digitalizacja oraz rozwój infrastruktury. Stało się to okazją do przedstawienia stanowiska branży, jej obaw i oczekiwań oraz bieżących problemów.

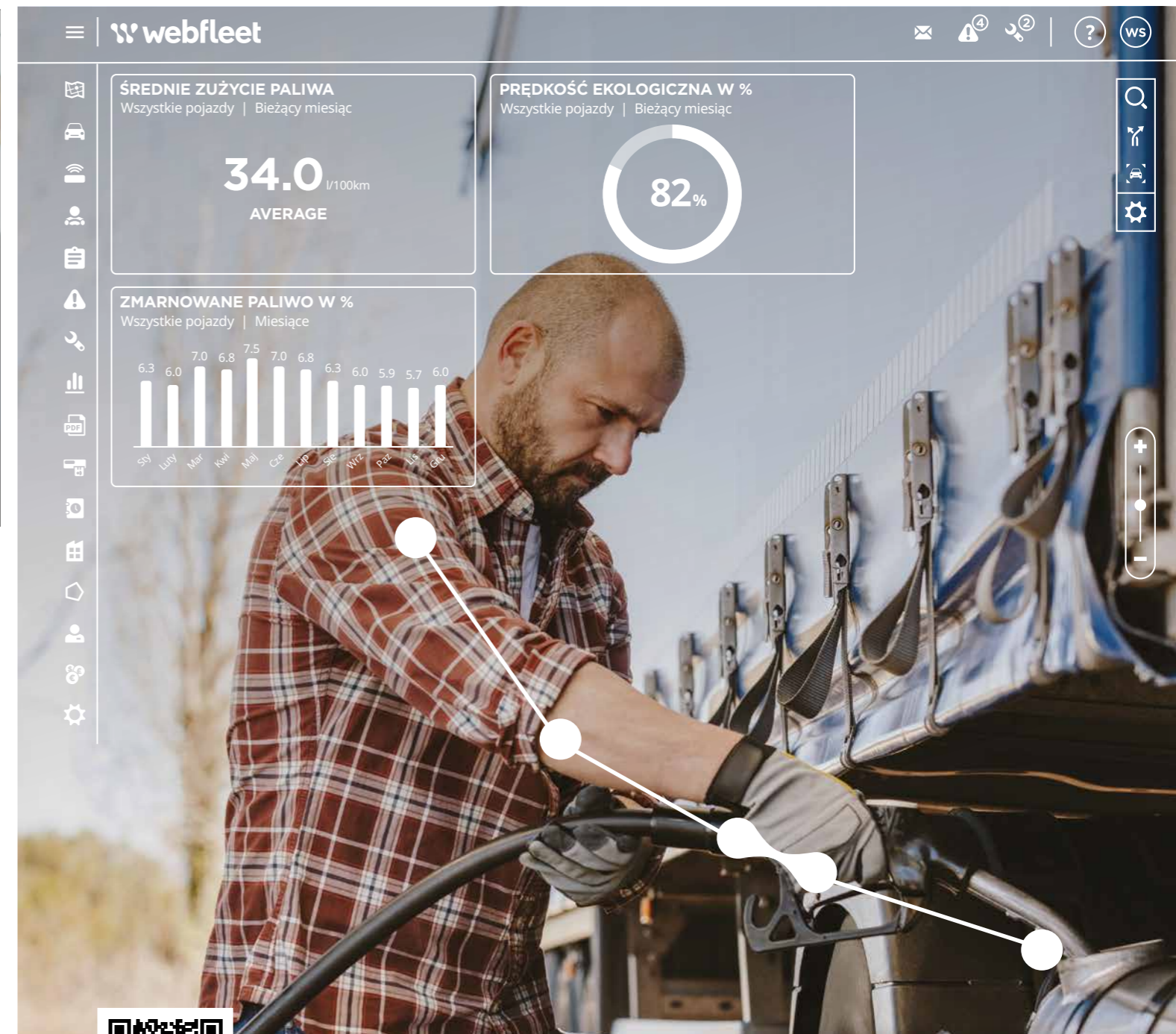
Również 5 marca 2025 r. odbył się wiosenny koktajl IRU, którego tematem była digitalizacja transportu. Spotkanie otworzyli: zastępca szefa Stałego Przedstawicielstwa Polski przy Unii Europejskiej Arkadiusz Pluciński oraz dyrektor generalny w DG Move Komisji Europejskiej Magdalena Kopczyńska. W wystąpieniach mówili o znaczeniu transportu dla europejskiego rozwoju, a także o potrzebie uproszczenia i digitalizacji procesów oraz o bieżących problemach i wyzwaniach stojących przed branżą.

**webfleet**

## Chcesz obniżyć koszty paliwa nawet o 15%?

Z Webfleet to zrobisz.

Ty wiesz, dokąd i jak prowadzić swój biznes. My pomagamy Ci tam dotrzeć. Zużywaj mniej paliwa, popraw bezpieczeństwo, zwiększ wydajność – jakiegokolwiek cele chcesz realizować, doceniane na świecie rozwiązanie Bridgestone do zarządzania flotą daje Ci wgląd w dane i narzędzia, których potrzebujesz, aby je osiągnąć.



Dowiedz się więcej:  
webfleet.com | 22 346 00 94  
Let's drive business. Further.

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey



# Kierowcy z Afryki

**Przedsiębiorcy domagają się, aby nowe przepisy regulujące zarobkową imigrację chroniły także ich inwestycje w przyciąganie i kształcenie chętnych.**

Robert Przybylski

Wiceminister spraw wewnętrznych Maciej Duszczak stwierdził w wywiadzie dla portalu money.pl, że „Polska przekształca się z państwa emigracyjnego w imigracyjne”, dodając przy tym, że „Utrzymywanie niskich wynagrodzeń i ściąganie tańszych pracowników musi się kiedyś skończyć”. Zapewnił: „Chcemy wcisnąć hamulec”.

W opinii przedsiębiorców użył zwrotów niesprawiedliwych i absolutnie nieadekwatnych do sytuacji na rynku pracy. – Nie można dłużej uciekać od kompleksowego spojrzenia na kwestię migracji – cudzoziemców w Polsce jest już około 2,5 mln, stanowią oni niemal 7 proc. ubezpieczonych w ZUS, a funkcjonowanie wielu

podmiotów gospodarczych nie byłoby obecnie możliwe bez cudzoziemskich pracowników. Jednocześnie zarówno dotychczasowe przepisy, jak i funkcjonowanie administracji publicznej pozostają często rażąco niedopasowane do nowej rzeczywistości, pozbawione spójności, nierzadko sprzeczne ze sobą nawzajem – wskazuje wiceprezes Stowarzyszenia Europejski Instytut Mobilności Pracy Marek Benio.

## Jasne zasady

Przyjęta w październiku 2024 roku przez Radę Ministrów „Strategia migracyjna Polski na lata 2025 - 2030” zakłada dopuszczenie do polskiego rynku pracy cudzoziemców, aby uzupełniać niedobory na rynku pracy w zawodach deficytowych, tworząc także specjalne regulacje adresowane do zawodów długotrwale deficytowych.

W dokumencie pojawia się również deklaracja zwiększenia nadzoru nad agencjami zatrudnienia, które pośredniczą w rekrutowaniu cudzoziemców oraz postulat zwiększenia kar dla podmiotów zajmujących się nielegalnym pośrednictwem i przyczyniających się do nielegalnego zatrudnienia cudzoziemców.

Przedsiębiorców interesuje rządowy projekt ustawy o warunkach dopuszczalności powierzania pracy cu-

dzoziemcom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który w marcu trafił do senackiej komisji nadzwyczajnej. Zdaniem przedsiębiorców obecne zasady wymagają poprawy. Wskazują, że czas oczekiwania na wizy jest zbyt długi. – Oczekując na pobyt i pozwolenie na pracę w zawodzie kierowcy można zatrudnić się w innej specjalności przez 30 dni w roku kalendarzowym, to dużo za mało patrząc na czas oczekiwania – wyjaśnia prezes firmy P.W. Romix Robert Wański.

Karta pobytu uprawnia do 3-letniego pobytu i pracy w Polsce, ale w drugim roku kierowca składa dokumenty na kolejne 3 lata. Wielu z nich, w tęsknocie za rodziną po 3 latach już nie wraca, ale reszta, a jest ich 75 %, przedłuża pobyt i pracują kolejne 3 lata zbierając kapitał. Zarabiają niemało, bo po 2-3 tys. euro miesięcznie i co jakiś czas wylatują na urlop do rodzin kupując już samodzielnie bilety lotnicze – dodaje Wański.

Dodatkowo uważa, że przepisy są nieżyciowe i nie zapewniają równego podziału praw i obowiązków między pracodawcę a imigranta. – Pracownik chce pracować na jak najnowszym sprzęcie, a jest to na dzień dzisiejszy bardzo duży wysiłek finansowy, a jednocześnie porzuca pracę z dnia na dzień mimo braku jakiegokolwiek powodu. Mamy umowy

wieloletnie na obsługę transportową z różnymi firmami, są to spedycje jak i producenci, a pracownik opuszcza w jedną noc bez żadnych sankcji miejsce pracy, podkupiony przez konkurencję. Wszyscy szukamy pracowników i większość firm nie sprawdza historii pracownika, każdy chce mieć ręce do pracy za wszelką cenę. Natomiast kierowcy wiedzą, że są łakomym kąskiem na rynku i dyktują warunki, a są one wyśrubowane: nowe auta, odzież, pakiet startowy, a w nim pościel, naczynia i niejednokrotnie obietnica taniego mieszkania w przyszłości – wymienia prezes.

## Najtrudniej o jasne reguły gry

Podkreśla, że duże znaczenie ma jasna komunikacja i przedstawienie klarownych zasad współpracy. – Do Polski zapraszamy wszystkich, ale na naszych transparentnych warunkach. Tymczasem zapominamy o tym kardynalnym założeniu i w rezultacie totalnie ich rozpuszczamy. Dajemy im umiejętności za czapkę śliwek, a po pół roku jest katastrofa, kiedy człowiek z totalnej biedy, zarabiający średniorocznie 200 dolarów, zaczyna dostawać 3 tys. dolarów miesięcznie i po prostu myśli, że jest bogiem i tak chce być traktowany. Po przylocie 99 proc. imigrantów z Afryki nie pije i nie pali, ale po roku przy takich zarobkach wielu zaczyna ćmić papierosy i zaglądać do kieliszka, a paczkomaty pękają w szwach od zakupów. Natomiast jeśli jest dyscyplina i są przestrzegane zasady, to imigranci są bardzo dobrymi pracownikami, muszą tylko wiedzieć na jakich zasadach będą zatrudniani i jak to wpływa na ich wynagrodzenie. Jeśli nie ma zasad, to gdy tylko z pola widzenia znika szef, schowają się za drzewem, aby uniknąć pracy – zaznacza Wański.

Przyznaje, że zdemoralizowani imigranci kierowcy szantażują pracodawców, donoszą i oskarżają firmy o rasizm. – Starają się udowodnić, że wymagamy od nich sumiennego wypełniania obowiązków tylko dlatego, że mają czarny kolor skóry i „dokszałcają” się w parkingowych „akademiach”, które działają na niekorzyść pracodawcy. Nasze instytucje nie widzą w tym problemu, wypełnio-

ne są urzędnikami, którymi bardzo łatwo daje się manipulować, gdyż nikt im nie narzuca prawidłowego kierunku pracy – martwi się prezes Romix.

## Wojna osuszyła rynek pracy

Przewoźnicy od lat borykają się z brakiem kierowców. Według Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), w Europie brakuje ponad 230 tys. kierowców ciężarówek, w tym 29 tys. w Polsce. Zawód ten charakteryzuje się starzejącą się kadrą – średnia wieku kierowców to 47 lat, więc do 2028 roku liczba wakatów na stanowisku kierowcy w branży transportowej może przekroczyć 745 tys.

Brak rąk do pracy widoczny jest w statystykach GITD, która wydała w 2024 roku niemal 116 tys. świa-

dectw kierowcy, 12,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Na koniec 2024 roku było ponad 150,5 tys. ważnych świadectw kierowcy, o 7,3 proc. mniej niż rok wcześniej.

Spadek jest wynikiem wojny za naszą wschodnią granicą: liczba świadectw dla kierowców z Ukrainy zmalała o 14,2 proc. do 76,3 tys. Drugą najliczniejszą grupą są Białorusini (56 tys. świadectw, spadek o 0,4 proc.), a trzecią Uzbekowie (wzrost o 20,6 proc. do 2,8 tys.).

W zarejestrowanych w Polsce firmach pracuje za kierownicą ponad dwa tys. Gruzinów, Mołdawian, ponad tysiąc obywateli Filipin, Indii, Kirgistanu, Rosji i Kazachstanu. GITD podaje w rubryce „inne” ponad 4,5 tys. osób, wśród których są także obywatele państw Afryki.

## Okiem praktyka

### Jak przewoźnicy radzą sobie z brakiem kierowców

Po kierowców z Afryki sięgnęła również firma Romix. Jako jedna z pierwszych w Polsce zatrudniła 3 lata temu Afrykańczyków z Zimbabwe jako przyszłych kierowców. Wcześniej firmy w Polsce sprowadzały z Afryki pracowników, ale tylko do pracy w fabrykach. – W przypadku kierowców doszły nowe problemy, np. jak akceptować metalowe prawo jazdy? Tych pierwszych pracowników nadal mam w firmie, są bardzo dobrymi kierowcami, ale oni chcieli się uczyć, to była ich świadoma decyzja – podkreśla prezes firmy. Dodaje, że szkolenia trwały pół roku i obejmowały oczywiście zajęcia teoretyczne i praktyczne, to znaczy mnóstwo teorii i opanowania zasady „jak nie uniknąć problemu w pracy”. Symulacja różnych sytuacji w trasie i jazda z instruktorem, który potwierdza umiejętności. No i wreszcie samodzielna jazda przy nadzorze spedytora prowadzącego, który ostatecznie potwierdza znajomość prawa czasu pracy kierowcy oraz umiejętność pracy z klientami – opisuje Robert Wański. Wykorzystując zdobyte w przedsiębiorstwie doświadczenia, stworzył pod koniec 2024 roku Driver Academy, spółkę z o.o. Jest to osobny podmiot, który ma na celu kształcenie kierowców różnej narodowości posiadających prawo jazdy, ale niemających zielonego pojęcia o jakichkolwiek przepisach i zasadach bezpiecznego przewożenia oraz zabezpieczenia ładunku. – W Akademii wykładowcami i instruktorami są moi pracownicy, a pierwsi chętni już się zapisują. W Romixie mieliśmy 2,5 tys. kierowców i na palcach dwóch rąk można policzyć kandydatów, którzy przyszli z umiejętnościami, a w związku z brakiem szkolnictwa musimy robić to my, na naszych drogach samochodach, wożących drogie ładunki i robimy wszystko, aby nasi kierowcy jeździli bezpiecznie. Zdarza się, że wielokrotnie w ciągu jednego dnia poddajemy ich badaniu alkomatem – podkreśla Wański. Ze szkoleń w Romix korzysta rocznie 150 osób, pojawiają się nawet obywatele Kenii, RPA, Ghany, Malawi, Maroko. – Chcemy zacząć kształcić usługowo i zapewnić im pracę u innych, wiarygodnych pracodawców – dodaje pomysłodawca.

# Znikną zezwolenia dla ukraińskich przewoźników

**Komisja Europejska podporządkuje regulacje transportu drogowego między Unią i Ukrainą powojennej odbudowie napadniętego kraju. Polskie firmy pozostaną z ukraińską konkurencją.**

Robert Przybylski

U mowa transportowa pomiędzy UE i Ukrainą łączy do końca roku i wszystko wskazuje na to, że formuła swobodnego wjazdu do UE przez ukraińskie ciężarówki zostanie zachowana w dającej się przewidzieć przyszłości. Transport jest branżą usługową i ma jak najsprawniej przewieźć ładunki do zamawiającego. Po zawarciu pokoju Ukraina będzie odbudowywana, więc nie może być mowy o żadnych utrudnieniach przewozowych i przywróceniu zezwoleń. Premier Ukrainy Denys Shmyhal poinformował 11 lutego, że rząd stworzy „jedną przestrzeń logistyczną, aby ludzie, towary i usługi mogły szybko i bez przeszkód przemieszczać się po obu stronach granicy. Poruszamy się w kilku kluczowych kierunkach”.

Szmyhal wyjaśnił, że pierwszy kierunek to „bezwizowy transport” z UE, dzięki czemu ukraińscy przewoźnicy nie będą potrzebować zezwoleń. Według niego rząd pracuje nad tym, aby instrument ten miał charakter długoterminowy w stosunkach z UE.

Drugi kierunek to modernizacja

infrastruktury granicznej i punktów kontrolnych. Celem ukraińskiego rządu jest modernizacja do 2030 roku 29 punktów kontrolnych i wzniesienie 17 nowych.

Trzeci to uruchomienie wspólnej kontroli celnej i granicznej na granicach z UE. „Spodziewamy się, że w tym roku rozpoczniemy pilotażowy projekt na granicy ukraińsko-polskiej. Obecnie negocjowane jest odpowiednie porozumienie z Komisją Europejską” – powiedział ukraiński premier.

## Jeśli zechcą, zainstalują

Dla polityków i unijnej gospodarki nie ma większego znaczenia, czy przy okazji straci ta lub inna grupa firm przewozowych. Liczy się sprawność przepływu dóbr. Wskazuje na to zawarte 17 stycznia porozumienie EU z Ukrainą, na mocy którego ukraińscy przewoźnicy międzynarodowi będą mogli korzystać z inteligentnych tachografów.

Dyrektor departamentu transportu lądowego w DG MOVE Kristian Schmidt podziękował na serwisie X za owocne rozmowy wicepremierowi Ukrainy Oleksijemu Kulebie i wiceministrowi Serhijowi Derkaczowi.

Rzecznik Komisji Europejskiej tłumaczył dziennikowi „Rzeczpospolita”, że decyzja przyjęta 17 stycznia umożliwia korzystanie z inteligentnych tachografów przez ciężarówki i inne ciężkie pojazdy ciężarowe poruszające się między Unią Europejską a Ukrainą. W praktyce pojazdy zarejestrowane na Ukrainie i w UE mogą być wyposażone w inteligentny tachograf, ale nie ma takiego obowiązku.

W szczególności pojazdy zarejestrowane w UE po raz pierwszy przed

czerwcem 2019 roku, które poruszają się wyłącznie na podstawie Umowy o transporcie drogowym UE-Ukraina lub wyłącznie na podstawie Europejskiej Umowy dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy (AETR), są zwolnione z obowiązku modernizacji na mocy rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i jako takie nie muszą być wyposażone w inteligentny tachograf.

Zatem ciężarówki ukraińskich przewoźników zostaną wyposażone w tachografy inteligentne dopiero po wejściu Ukrainy do Unii Europejskiej lub gdy Konwencja AETR dopuści taką możliwość.

Rzecznik KE dodaje, że właściwe organy Ukrainy będą odpowiedzialne za wydawanie kart inteligentnego tachografu. Decyzja Wspólnego Komitetu przewiduje możliwość wyposażenia Ukrainy w inteligentny tachograf we własnym tempie, gdy będzie gotowa. Komisja przewiduje, że zostanie to wkrótce wdrożone, prawdopodobnie w ciągu kilku miesięcy.

## Elektroniczne kontrole

Polscy przedsiębiorcy z niepokojem patrzą na rozwój ukraińskich firm i uważają, że zajmą miejsce polskich na rynku unijnym. Profesor Wojciech Paprocki z Katedry Biznesu w Transporcie SGH uważa, że ten scenariusz nie ziści się. W rozmowie z dziennikiem „Rzeczpospolita” wskazał, że polskie firmy podbiły unijny rynek, gdy nasz kraj miał nadwyżkę rąk do pracy. W przypadku Ukrainy nie będzie bezrobocia przy powojennej odbudowie i demografia nie pozwoli na ekspansję na rynku transportowym.

Rząd ukraiński domaga się z kolei

## ODPRAWY CIĘŻARÓWEK NA GRANICY Z UKRAINĄ

	2024 r.	2023 r.	Zmian w proc.
IAS Lublin	1 031 301	1 211 461	-14,9
IAS Podkarpacie	504 578	489 903	+ 3
Razem	1 535 879	1 701 364	-9,7

## POLSKIE POJAZDY W ODPRAWACH W RUCHU TOWAROWYM

	2024 r.	2023 r.	Zmian w proc.
IAS Lublin	469 800	499 799	-6
IAS Podkarpacie	43 369	64 004	-32,2
Razem	513 169	563 803	-9

ułatwień w przewozach, w tym w drogowych, wskazując na konieczność obsługi handlu zagranicznego Ukrainy. Złożył skargę do KE na konieczność rejestracji ukraińskich przewoźników w systemie SENT.

SENT zbiera m.in. informacje o wykonywanych transportach międzynarodowych i kabotażowych w Rejestrze Międzynarodowych Przewozów Drogowych. Ministerstwo Finansów podało, że w styczniu 2025 roku zarejestrowano 96 844 zgłoszeń RMPD. Z całej puli zgłoszeń, 75 963 zostało zarejestrowanych przez przewoźników, którzy wskazali UA jako adres przewoźnika.

GITD podsumowało, że w tym samym miesiącu stwierdzono 115 naruszeń związanych z brakiem rejestracji przewozu w systemie SENT lub innych nieprawidłowości z tym związanych. 32 przypadki dotyczyły przewoźników z Ukrainy.

W listopadzie 2024 roku (w pierwszym miesiącu obowiązywania) dokonano ponad 136 tys. takich zgłoszeń. GITD wykryła wtedy 172 naruszenia przepisów dotyczących zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych, z czego w 56 przypadkach przewoźnik nie zgłosił przejazdu.

Polscy przewoźnicy są niezadowoleni z działania e-czergi, elektronicz-

nego systemu rejterującego przekraczanie ukraińskiej granicy. System napsuł wiele krwi polskim przewoźnikom, wskazywali na ręczne sterowanie systemem i blokowanie ruchu polskich ciężarówek, a jednocześnie faworyzowanie ukraińskich. Rząd w Kijowie zapewniał, że uszczelnił system, jednak polscy przedsiębiorcy nadal narzekają na łapownictwo ukraińskich służb.

## Maleje popyt

Jeszcze bardziej niepokojący jest malejący popyt na usługi przewozowe, co wynika z marazmu gospodarczego. Podkarpacki Urząd Celno-Skarbowy oraz Izba Administracji Skarbowej w Lublinie odprawiły łącznie w 2024 roku 1,54 mln samochodów ciężarowych na wjeździe i wyjeździe z Ukrainy. To o blisko 10 proc. mniej niż rok wcześniej.

Na przejściach podkarpackich ruch zmalał o 3 proc. - do 0,5 mln samochodów, na terminalach administrowanych przez IAS Lublin o blisko 15 proc. - do 1 mln.

Straż Graniczna zanotowała 14-procentowy spadek liczby odprawionych samochodów ciężarowych na granicy z Ukrainą, do 1,1 mln. Na przejściach z Ukrainą zmalał nawet ruch autobusów, o 6 proc. - do 173,1 tys. szt.

Patrycja Kornet z zamojskiej firmy transportowej przyznaje, że ogólnie jest mniej ładunków, także na Ukrainę, więc polskie auta również mniej jeżdżą. – Polskie firmy zamykają działalność z uwagi na duże koszty, a że brakuje ładunków w stosunku do oferowanej na rynku liczby aut, więc wydaje mi się, że tendencja jest i będzie spadkowa w pojęciu ogólnym, dopóki sytuacja na rynku się nie poprawi. Dotyczy to ukraińskich, jak i europejskich samochodów – zaznacza Kornet.

Z danych celników wynika, że dynamika spadku była taka sama dla pojazdów z ukraińskimi i polskimi rejestracjami. Udział ciężarówek rejestrowanych w Polsce w ruchu towarowym w obu ostatnich latach przekraczał 33 proc.

Odsetek jest spory, ponieważ od lat ukraińscy przedsiębiorcy zakładają przedsiębiorstwa w Polsce. Z analiz przeprowadzonych przez Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej wynika, iż na 28 stycznia 2025 roku działało w Polsce w branży transportu drogowego 5328 firm z kapitałem zagranicznym, w tym 2160 firm z kapitałem ukraińskim. Jest to o 40 mniej niż pół roku wcześniej, co może świadczyć, że kryzys czyni spustoszenie także i w tej grupie przedsiębiorców.

# Nowy kierunek studiów na WAT pod patronatem ZMPD



Wojskowa Akademia Techniczna otworzyła kierunek studiów cywilnych „Międzynarodowy transport drogowy” na Wydziale Inżynierii Mechanicznej.



Mirosław Gidlewski

Patronat nad nowym kierunkiem objęły: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i firma Mercedes-Benz. WAT ogłosił rekrutację w roku akademickim 2025/2026. Są to studia inżynierskie I stopnia prowadzone stacjonarnie i niestacjonarnie.

## Tematyka dla rynku pracy

Dziedzinę i zakres nowych studiów ukształtował bezpośrednio rynek pracy i usług, który potrzebuje aktualnej wiedzy i specjalistycznych kadr w TSL

(transport, spedycja, logistyka). Ciągłe wzrasta zapotrzebowanie na fachowców znających najnowsze osiągnięcia technologiczne i praktyczne w transporcie drogowym, spedycji i magazynowaniu oraz zasady użytkowania i wykorzystania środków transportu drogowego. Daje to absolwentom nowego kierunku wysokie szanse na zatrudnienie.

W przygotowaniu programu studiów czynnie uczestniczyli przedstawiciele podmiotów zewnętrznych zainteresowanych pozyskaniem do pracy przyszłych absolwentów.

Efektywność i skuteczność nowego kierunku kształcenia gwarantuje wykwalifikowana i doświadczona kadra naukowo-dydaktyczna oraz stale mo-

dernizowane laboratoria dydaktyczno-badawcze Wydziału Inżynierii Mechanicznej WAT.

Nowy kierunek studiów mógł powstać dzięki rozwojowi dotychczas realizowanych na Wydziale Inżynierii Mechanicznej specjalności kształcenia, takich jak: organizacja transportu i ruchu wojsk, logistyka w motoryzacji, pojazdy samochodowe i specjalne, mechatronika i diagnostyka samochodowa oraz studiów podyplomowych: Bezpieczeństwo ruchu drogowego i rzeczoznawstwo samochodowe, Teoria i praktyka kształcenia i egzaminowania kierowców, Budowa i eks-

ploatacja baz paliw, Zarządzanie zaopatrywaniem, eksploatacją i zabezpieczeniem materiałowo-technicznym w Siłach Zbrojnych.

Studia inżynierskie na kierunku „Międzynarodowy transport drogowy” zapewniają wykształcenie specjalistów, którzy na podstawie zdobytej wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych uzyskują pełne podstawy do efektywnego wykonywania różnorodnych czynności i analiz pojazdów i ich ładunków oraz osób i organizacji uczestniczących w procesach transportowych.

## Szeroki program

Program studiów zapewnia niezbędną równowagę pomiędzy kształceniem technicznym i menedżerskim. W odniesieniu do transportu drogowego szczególna uwaga jest zwrócona na zagadnienia:

- działalność gospodarczą i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa;

- dostęp do rynku usług transportu drogowego rzeczy i osób;
- prawo cywilne, handlowe, socjalne i podatkowe;
- normy techniczne i techniczne aspekty działalności transportowej;
- przewozy specjalistyczne;
- komputerowe wspomaganie planowania transportu;
- budowa, funkcjonowanie, serwisowanie, diagnostyka i naprawa środków transportu;
- automatyzacja, telematyka, nawigacja i monitoring środków transportu i ładunków;
- infrastruktura drogowa i parkingi;
- układy wspomaganie kierowców i bezpieczeństwo drogowe;
- edukacja kierowców dla transportu międzynarodowego;
- ochrona środowiska i ekonomika transportu;
- minimalizacja energochłonności transportu i wdrażanie alternatywnych środków transportu.

## Drugi stopień

Program nowego kierunku studiów obejmuje aktualne i niezbędne zagadnienia oraz najnowsze osiągnięcia naukowe i technologiczne. Studia przygotowują do uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, a także do prowadzenia samodzielnej działalności gospodarczej w branży transportowej.

Absolwent studiów pierwszego stopnia na kierunku „Międzynarodowy transport drogowy” zyska podstawy do podjęcia studiów drugiego stopnia, o pokrewnej tematyce, których program zostanie przygotowany w Wydziale Inżynierii Mechanicznej WAT w roku akademickim 2026/2027. Może również rozwijać swoje umiejętności zawodowe w ramach studiów podyplomowych oraz kursów dokształcających realizowanych na WIM.

reklama

**krollseg**  
trailers

**Naczepy  
dopasowane do  
Twoich potrzeb**



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

krollseg.pl



# Plany dekarbonizacji niepokoją sektory transportu i paliw

Przedstawiciele obu branż uważają za niezbędne wysłuchanie przez Komisję Europejską argumentów wszystkich zainteresowanych stron oraz zachowanie neutralności technologicznej w dążeniu do osiągnięcia celów dekarbonizacji.

Robert Przybylski

ZMPD podpisało się pod apelem do Komisji Europejskiej i innych organów UE o dialog w sprawie napędów alternatywnych i przyjęcie argumentów użytkowników samochodów. Zrzeszenie, podobnie jak pozostali sygnatariusze apelu z branży transportowej oraz paliwowej z krajów Europy Środkowo-Wschodniej uważają, że KE powinna zrewidować metody dojścia do celów dekarbonizacyjnych dla transportu.

## Poważna siła

Podpisy złożono podczas Kongresu Paliwowego zorganizowanego przez Polską Organizację Przemysłu i Han-

dlu Naftowego 19 marca w Warszawie. W imieniu Zrzeszenia dokument podpisał członek zarządu ZMPD Karol Rychlik.

Apel ma pomóc krajom regionu zwiększyć konkurencyjność na unijnym rynku transportowym oraz dać firmom z naszego regionu równe szanse we wdrażaniu nowych napędów. Apelujący mają także nadzieję, że ich dokument wpłynie na kształt Clean Industrial Deal.

W branży transportu drogowego w krajach Europy Środkowo-Wschodniej działa ćwierć miliona przedsiębiorstw. 4 kraje z tego regionu są w piątce największych unijnych przewoźników. Transport wytwarza 5 proc. unijnego PKB i zatrudnia 10 mln osób; 80 proc. masy ładunków przewożonych jest drogami. Od sprawności i dostępności transportu zależy rozwój gospodarczy państw i dobrobyt społeczeństw.

Apelujący obawiają się, że obecne przepisy nie biorą pod uwagę zagrożeń spowodowanych nowymi regulacjami i doprowadzą do redukcji CO<sub>2</sub>, ale za to przyczynią się do utraty konkurencyjności UE.

W Zielonym Ładzie Komisja Europejska założyła osiągnięcie do 2030 roku ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> o 55 proc., z zastrzeżeniem zachowania rozsądnych kosztów, efektywności i utrzymania równych warunków gry dla wszystkich podmiotów.

Przedstawiciele przewoźników ładunków oraz branży paliwowej obawiają się, że wymienione powyżej wymagania, przy jakich powinny być osiągnięte cele Zielonego Ładu, nie są spełnione w obecnej sytuacji, co prowadzi do ekonomicznego kryzysu, zagraża bezpieczeństwu energetycznemu Wspólnoty oraz grozi niepokojami społecznymi.

## Neutralność technologiczna

Sygnatariusze apelu wskazują, że plany dekarbonizacji budzą zaniepokojenie w sektorach transportowym oraz paliwowym. Domagają się, aby nie mylić celów dekarbonizacji z narzędziami, bowiem zakaz produkcji pojazdów spalinywych nie prowadzi do realizacji celów klimatycznych. Obecne założenia nie biorą pod uwagę rzeczywistej redukcji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do zasady „od źródła do koła”. Wskazano, że powinny być dopuszczone do użycia zrównoważone paliwa na równi z elektryfikacją, aby osiągnąć neutralność emisyjną.

Konieczne jest ograniczenie obciążenia administracyjnych firm i harmonizacja wdrożenia unijnych wymogów zrównoważonego rozwoju. Sygnatariusze oczekują spraw-

zenia efektywności, współzależności i wykonalności istniejących przepisów i dyrektyw UE. Oczekują także stworzenia jednolitych zasad kalkulacji i handlu emisjami dla rynku zrównoważonych i odnawialnych energii używanych w sektorze transportu.

Sygnatariusze opowiadają się za ustanowieniem wspólnych rynkowych zasad rozwoju, przyjęcia nowych technologii i energii, aby stworzyć równe szanse dla państw środkowej i wschodniej Europy. Dodatkowo wskazują, że nadwyżki z podatków i opłat drogowych, mimo znaczących wzrostów w ostatnich latach, nie zostały reinwestowane w branżę transportową, aby wesprzeć innowację, dekarbonizację i cyfryzację. Dlatego powinno się dokonać odpowiedniego przeglądu i skupić na celowej alokacji tych środków.

Jednocześnie domagają się wdrożenia planu budowy sieci ładowarek o wysokiej mocy i ułatwienia rozwoju infrastruktury energii dla zrównoważonych odnawialnych paliw. Konieczne jest wspieranie produkcji zrównoważonej energii i dystrybucji poprzez inteligentną politykę podatkową.

Podpisani ponadto wezwali Komisję Europejską do dodatkowych inwestycji w bezpieczeństwo w przypadku konfliktów zbrojnych i kryzysowych sytuacji. Chodzi o sprawne przeładunki na granicach morskich i lądowych dzięki zwiększeniu przepustowości infrastruktury.

Określenie tych oczekiwań branży wpisuje się w długoterminowe działania ZMPD na rzecz bardziej efektywnego transportu drogowego i zmniejszenia utrudnień w funkcjonowaniu firm transportowych.



# Rynek pojazdów i przewozów: wyzwania dla branży

**20 marca w Katowicach odbył się panel dyskusyjny dotyczący aktualnej i prognozowanej kondycji branży międzynarodowego transportu drogowego.**

Piotr Gawelczyk

W wydarzeniu wzięli udział rzecznik prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska oraz prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś. Panel prowadził prezes Mercedes-Benz Warszawa Przemysław Rajewski.

## Dane nie kłamią

Według danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego sektor transportowy w Polsce odpowiada za 6 proc. krajowego PKB i około 20 proc. pracy przewozowej w Unii Europejskiej. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2024 r. praca przewozowa polskich firm transportowych spadła o 4,2 % rok do roku. W tym samym okresie w Unii Europejskiej transportem drogowym przewieziono blisko 6,4 mld ton ładunków. To o 3 % mniej niż w analogicznym okresie roku 2023.

Pod względem wolumenu w UE na pierwszym miejscu jest rynek niemiecki, odpowiedzialny za 1,351 mld ton.

Drugie miejsce zajął rynek hiszpański (810,4 mln ton), trzecie – Francja (764,2 mln ton), czwarte – Polska (721,5 mln ton).

## Bołaczki nękające transport

Dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska przedstawiła najważniejsze bolączki dotyczące sektor transportu drogowego, wśród których wymieniła m.in. niskie stawki za fracht, rosnące koszty osobowe, rosnące koszty utrzymania pojazdów (m.in. paliwa, części zamiennych i ubezpieczeń), a także dużą liczbę pośredników na transportowym rynku.

Podkreśliła bardzo ważną kwestię dotyczącą konsekwencji umowy UE-Ukraina, na podstawie której firmy transportowe z Ukrainy nie muszą posiadać zezwoleń na przewozy do UE. – Po rosyjskiej inwazji i wybuchu wojny Unia Europejska na mocy umowy liberalizacyjnej podpisanej z Ukrainą umożliwiła ukraińskim przewoźnikom otwarty dostęp do wspólnego, unijnego rynku. Problemem jest jednak fakt, że nasi wschodni sąsiedzi działają na nim z dużą przewagą konkurencyjną – ich koszty są kilkukrotnie niższe, przez co są tańsi, a przepisy wspólnotowe UE ich nie dotyczą – przypomniała Anna Brzezińska.

## Oplaty drogowe nie przestają rosnać

Kolejną barierą dla firm transportowych są rosnące opłaty drogowe. – Poza przewoźnikami już mało kto pamięta o tym, że w grudniu 2023 r. myto w Niemczech wzrosło o ponad 80 %. Mniejsze, ale wyraźne sko-

ki opłat miały miejsce także w Czechach, Austrii oraz na Węgrzech – powiedziała Anna Brzezińska, dodając do całego zestawu problemów, który spadł na polski międzynarodowy transport drogowy, także obowiązkową wymianę tachografów, które – mimo wcześniejszych zapowiedzi – nie zostały objęte państwową refundacją.

– Nasza branża została negatywnie zaskoczona długością i głębokością silnego spowolnienia, które w transporcie drogowym trwa mniej więcej od połowy 2023 roku. Firmy transportowe dostosowują się do nowych warunków poprzez m.in. ograniczanie floty, ale także podnoszenie efektywności, inwestowanie w nowe technologie. W dłuższym okresie musi przecieć wrócić wzrost i jako taka zyskowność biznesu transportowego. Pytanie tylko, ile z naszych firm doczeka tego momentu – powiedziała Anna Brzezińska.

## Kiedy nastąpi poprawa

– Pytanie, które wszyscy sobie obecnie zadajemy, to kiedy nastąpi poprawa. Wiele wskazuje na to, że ożywienie gospodarcze przybierze kształt litery U. Pociuszające jest to, że prawdopodobnie jesteśmy u podstawy tej formacji, a każda lepsza od prognoz informacja może spowodować impuls do wzrostu. To, co budzi nadzieję, to fakt, że polskie firmy z sektora transportu drogowego wciąż są liderem europejskiego rynku. Przypomnę tylko, że w 2004 r., gdy Polska wchodziła do UE, nasze firmy realizowały 5 proc. europejskiej pracy przewozowej. Dziś wciąż utrzymują się na poziomie 20 proc. – dodała przedstawicielka ZMPD, która zwró-



ciła uwagę na to, że polskie firmy międzynarodowego transportu drogowego od lat narzekają na brak rąk do pracy w zawodzie kierowcy. Brak kierowców szacowany jest w Polsce obecnie na 100-200 tys. pracowników. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) szacuje, że do 2028 r. w UE zabraknie ich ponad 745 tysięcy. W Europie nieobsadzonych jest ok. 12 % stanowisk kierowców ciężarówek. W polskich firmach przewozowych wśród kierowców z krajów trzecich dominują Ukraińcy i Białorusini, choć po ataku Rosji liczba tych pierwszych wyraźnie spadła, co doprowadziło do spadku całkowitej liczby kierowców z krajów trzecich. Na koniec 2024 r. kierowców spoza UE było o ponad 6 proc. mniej niż na koniec pierwszego roku wojny z Rosją. Ten spadek byłby dużo większy gdyby nie to, że przedsiębiorcy zaczęli na większą skalę zatrudniać m.in. Mołdawian, Białorusinów czy też obywateli Kazachstanu.

Anna Brzezińska zwróciła uwagę na fakt, że średnia wieku polskiego kierowcy to ok. 50 lat, a młodzież nie garnie się do tego zawodu, przede wszystkim z powodu wysokiego kosztu profesjonalnego prawa jazdy. Przypomniała jednocześnie, że ZMPD wraz z Daimler Truck Polska od kilku lat intensywnie promują zawód kierowcy w szkołach branżowych I stopnia, dzięki czemu wielu uczniów skończyło naukę i zasililo szeregi firm transportowych. Kampania "ACTROS TEAM Ruszamy do szkół" już przynosi swoje wymierne osiągnięcia.

## Czekamy na sygnał

Rynek przewozów z niecierpliwością wypatruje pierwszych jaskółek poprawy. Gdzie można szukać pozytywnych informacji? W opinii Anny Brzezińskiej może nią być zbliżający się koniec wojny w Ukrainie lub przynajmniej zawieszenie broni. Odrębną kwestią jest to, na jakich odbędzie się to zasadach. Faktem jest, że przynajmniej zawieszenie broni będzie implikowało dla branży przewozów drogowych ważne kwestie, m.in. związane z pośrednim, usługowym uczestnictwem firm transportowych w odbudowie Ukrainy. Koniec wojny może mieć też konkretne skutki dla umowy UE-Ukraina, która obowiązuje do czerwca 2025 r. z możliwością automatycznego przedłużenia.

Ważnym, choć nie bezpośrednim czynnikiem mającym wpływ na sytuację w branży transportowej, jest inflacja i stopy procentowe. Ich spadek spowoduje wzrost konsumpcji, a to z kolei przełoży się na większe ożywienie w przewozach. Na razie jednak nie widać jeszcze pozytywnych sygnałów zwiększenia popytu w Europie. W III kw. 2024 r. produkcja przemysłowa spadła o 0,8 % rok do roku i 0,3 % kwartalnie.

## Deregulacja może pomóc branży

Dużą szansę na wzięcie głębszego oddechu Anna Brzezińska widzi również w zapowiedzianej deregulacji. Przypomniała, że ZMPD błyskawicznie



przedstawiło propozycje, które bez konieczności zmian ustawowych mogłyby pomóc branży. Wśród nich wymieniła m.in. przyspieszenie procedur administracyjnych i postępowań sądowych, skrócenie czasu kontroli drogowych i granicznych, zwłaszcza realizowanych w trakcie przekraczania zewnętrznej granicy UE, możliwość odliczenia podatku VAT od niezapłaconych zobowiązań, a także przegląd unijnych regulacji związanych z ograniczaniem emisji CO2. Generalnym postulatem Zrzeszenia jest stworzenie przyjaznego klimatu do prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce.

Podsumowując dyskusję, Anna Brzezińska stwierdziła, że przewoźnicy są w blokach startowych, czekając na pozytywne sygnały, które zwiastowałyby początek kolejnego cyklu koniunktury. Ci, którzy przetwarzają, będą gotowi na nowe wyzwania.

Panel dyskusyjny odbył się w ramach gali Dealer i Serwis Roku 2025 Mercedes-Benz Trucks.

# Ceny taboru rosną, popyt maleje

## PRZYCHODY I MARŻA NA SPRZEDAŻY PRODUCENTÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

	PRZYCHODY w 2024 r. w MLD EURO	ZMIANA PRZYCHODU R/R w PROC.	MARŻA NA SPRZEDAŻY w 2024 r. w %	MARŻA NA SPRZEDAŻY w 2023 roku w %
Daimler Truck	54,1	- 3	8,9	9,9
Volvo Truck	32,7	- 3	12,7	14,8
Traton	47,5	+1	9,2	8,6
PACCAR	29	- 5	12,4	13,1
Iveco	15,3	- 4	6,4	5,7

Źródło: producenci

**Nie ma szans na poprawę gospodarczą w najbliższych miesiącach. Na dodatek ceny samochodów nadal będą rosły, bowiem producenci inwestują w nowe napędy.**

Robert Przybylski

Inflacja maleje, ale ceny taboru samochodowego rosną, niepokoją się przewoźnicy drogowi. To kolejna fala podwyżek, które dręczą firmy transportowe od 2020 roku. Koncerny tłumaczą się trudnymi warunkami rynkowymi, ale jednocześnie raportują poprawę rentowności.

### Dobre wyniki w trudnym otoczeniu

Dział samochodów ciężarowych Grupy Volvo zakończył 2024 rok 3-procentowym spadkiem sprzeda-

ży (do 360,6 mld koron szwedzkich), ale zachował doskonałą rentowność wynoszącą 12,7 proc. (rok wcześniej wyniosła 14,8 proc.). Volvo podkreśla, że dywidendy wypłacone akcjonariuszom w latach 2019-2024 dały im 243-procentowy zwrot na inwestycji.

Paccar (w Europie reprezentowany przez markę DAF) zmniejszył w 2024 roku przychody do 29 mld euro, ale zachował 12,4 proc. marży. Koncern nie podaje jaka jest jego rentowność w Europie, chwali się jedynie ogólną statystyką.

Traton (w Europie są to marki MAN i Scania) poprawił rentowność o 0,6 pp. do 9,2 proc., przy niemal niezmiennych przychodach (wzrost o 1 proc. do 47,5 mld euro).

Daimler Truck zmniejszył przychody o 3 proc. - do 54,1 mld euro i marżę na sprzedaży do 8,9 proc., gdy rok wcześniej wynosiła 9,9 proc.

Spółka Mercedes-Benz Trucks zanotowała w 2024 roku spadek zysku operacyjnego o połowę do miliarda euro. Do 2030 roku spółka chce zmniejszyć koszty stałe w Europie o miliard euro. Możliwe, że właśnie dlatego w tym ro-

ku zaproponowała przewoźnikom obniżenie cen frachtów o 10 proc.

Jednocześnie koncern planuje wypłacić 25 tysiącom pracowników objętych układami zbiorowymi udział w zyskach, wynoszący 4140 euro, a także dywidendę 1,9 euro za akcję, tyle samo co za znacznie lepszy 2023 rok.

Przychody Iveco zmalały o 4 proc. - do 15,3 mld euro, ale koncern zdołał zwiększyć marżę do 6,4 proc. dla całej grupy. Dla działu samochodów ciężarowych zmalała ona z 5,8 proc. do 5,6 proc.

### Elektryczne inwestycje

Podwyżki cen są dla przewoźników gorzką pigułką, lecz niewykluczone, że nadchodzą jeszcze trudniejsze czasy, będące skutkiem wymuszonej elektryfikacji flot. Jest ona na początkowym etapie, koncerny uczą się nowej technologii.

Volvo dostarczało od 2019 roku klientom w 46 krajach 4791 elektrycznych ciężarówek. O 10 proc. zmalała liczba zamówionych w 2024 roku elektrycznych ciężarówek, do 3318 sztuk. Spółka przygotowuje wielkoskalową

produkcję akumulatorów trakcyjnych i elektrycznych osi. Wydatki badawczo-rozwojowe działu przemysłowego sięgnęły w ub.r. 6,1 proc. przychodów, o ponad 1 pp. więcej niż w 2023 roku.

W 2024 roku Daimler Truck sprzedał 4035 elektrycznych ciężarówek (3443 w 2023 roku) i zebrał zamówienia na 5617 sztuk (rok wcześniej portfel zamówień liczył 4598 e-samochodów). Daimler Truck produkuje komponenty elektryczne, a do tego korzysta z ogniw chińskiej firmy CATL. Są to ogniwa tyłu LFP, zaś konkurencyjny MAN używa chemii NMC, ale także dostarczanej przez CATL.

Traton sprzedał w ostatnich dziewięciu miesiącach 2024 roku 1131 elektrycznych pojazdów, o 59 sztuk mniej niż rok wcześniej. Powiększył się za to o 686 szt. portfel zamówień - do 2389 sztuk. Kwartalnie grupa sprzedaje 85 tys. pojazdów.

Paccar inwestuje w montaż elektrycznych modeli DAF w Eindhoven. Do tego zamierza wyłożyć 600-900 mln dol. na budowę fabryki akumulatorów dla ciężarówek w spółce Amplify Cell Technologies, założonej wspólnie z Daimler Truck i Cumminsem.

### Normalizacja rynku

Autorzy raportów rocznych motoryzacyjnych koncernów mówią o „normalizacji rynku” i popytu na samochody ciężarowe. W 30 krajach Europy (27 państw EU wraz z Wielką Brytanią, Szwajcarią i Norwegią) tegoroczny popyt oceniany jest przez Daimler Truck na 270-310 tys. szt., przy wieloletniej średniej sprzedaży na poziomie 297 tys. ciężarówek. W ub.r. sprzedaż na tych rynkach sięgnęła 315 tys. pojazdów i maleje od 2023 roku,

Analitycy Daimler Truck przekonują, że popyt zbliża się do minimalnego i oczekują w najbliższych kwartałach odwrócenia trendu. Wnioskujeją tak, ponieważ portfel zamówień działu Mercedes-Benz Trucks jest zaledwie o ponad tysiąc sztuk mniejszy niż w 2023 roku, gdy wyniósł 116,9 tys. ciężarówek. Proporcja zamówień do sprzedaży poprawiła się do 91 proc., gdy rok wcześniej wyniosła ledwo 74 proc. Zarazem marża Mercedes-Benz Trucks wyniosła 7,4 proc. i była wyraźnie gorsza od uzyskanej w USA (12,9 proc.) i mniejsza nawet od działu autobusowego (8,3 proc.).

Na rok bieżący prognozują 5-7-procentową marżę.

Volvo także zauważa malejący popyt oraz coraz niższe stawki frachtów i przyznaje, że większość zamówień ma na celu odnowienie floty, a nie rozbudowę.

Dyrekcja Paccar również przewiduje, że europejski rynek zmaleje w tym roku do 270-300 tys. ciężarówek.

Iveco zaraportowało załamanie w sprzedaży silników, która w 2024 roku zmalała (liczona w sztukach) o 21 proc. Na bieżący rok koncern spodziewa się spadku popytu na średnie i ciężkie modele o 5-10 proc., na lekkie o maksymalnie 5 proc.

Gospodarka UE jest w marazmie, wysokie ceny energii zmuszają przemysł chemiczny do cięcia produkcji, wysokie stopy procentowe oraz inflacja zmniejszyły popyt na mieszkania. Słabo sprzedają się nowe samochody, a wśród dostawców koncernów samochodowych rok 2024 zapisał się w czarnych barwach, z rekordową liczbą bankructw. Zatem raczej nie ma co liczyć na poprawę w najbliższych kwartałach.

# Miliardy na elektryfikację transportu

Państwo przekaże sześć miliardów złotych na budowę stacji ładowania i sieci zasilających oraz zakup elektrycznych ciężarówek.

Robert Przybylski

Zarejestrowane w Polsce firmy transportowe też będą mogły ubiegać się o zlecenia na wykonywanie przewozów elektrycznymi ciężarówkami i dzięki dopłatom zachowają konkurencyjność wobec zagranicznych podmiotów.

W ostatnim dniu marca podległy Ministerstwu Środowiska Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) otworzył dwa nabory wniosków na rozwój elektromobilności w Polsce. Pierwszy to „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy”, zaś drugi przewiduje „Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego”. Inwestorzy mogą ubiegać się o dofinansowanie wynoszące do 100 proc. kosztów kwalifikowanych inwestycji.

W drugim kwartale 2025 roku planowane jest uruchomienie programu „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”, co pozwoli na dofinansowanie floty samochodów ciężarowych w Polsce.

Trzy programy mają pomóc we wdrożeniu unijnego rozporządzenia ws. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR). – Całościowa alokacja środków na programy to

6 mld zł z Funduszu Modernizacyjnego – wyjaśnia prezeska NFOŚiGW Dorota Zawadzka-Stępniaik.

## Najpierw energetyka

Ministerstwo Środowiska nie zapominało o dystrybutorach energii. Na potrzebę budowy lub rozbudowy sieci elektroenergetycznych dla podłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy NFOŚiGW przeznaczył 2 mld zł.

Program umożliwi utworzenie lub rozbudowanie 50 miejsc dostarczania energii dla zasilania podstawowego ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy. Budżet programu wynosi 2 mld zł, ale w pierwszym naborze zaplanowano 1 mld zł. Nabory potrwać od 31 marca do końca grudnia br. Dofinansowanie w formie dotacji wyniesie do 100 proc. kosztów kwalifikowanych. Beneficjentami programu mogą zostać operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD).

Planowana do wsparcia budowa/rozbudowa infrastruktury do zasilania stacji ładowania musi zapewniać przepustowość prądową gwarantującą moc nie mniejszą niż:

- 3 600 kW dla planowanej budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy w Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP) znajdujących się bezpośrednio wzdłuż sieci bazowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi sieci bazowej TEN-T;

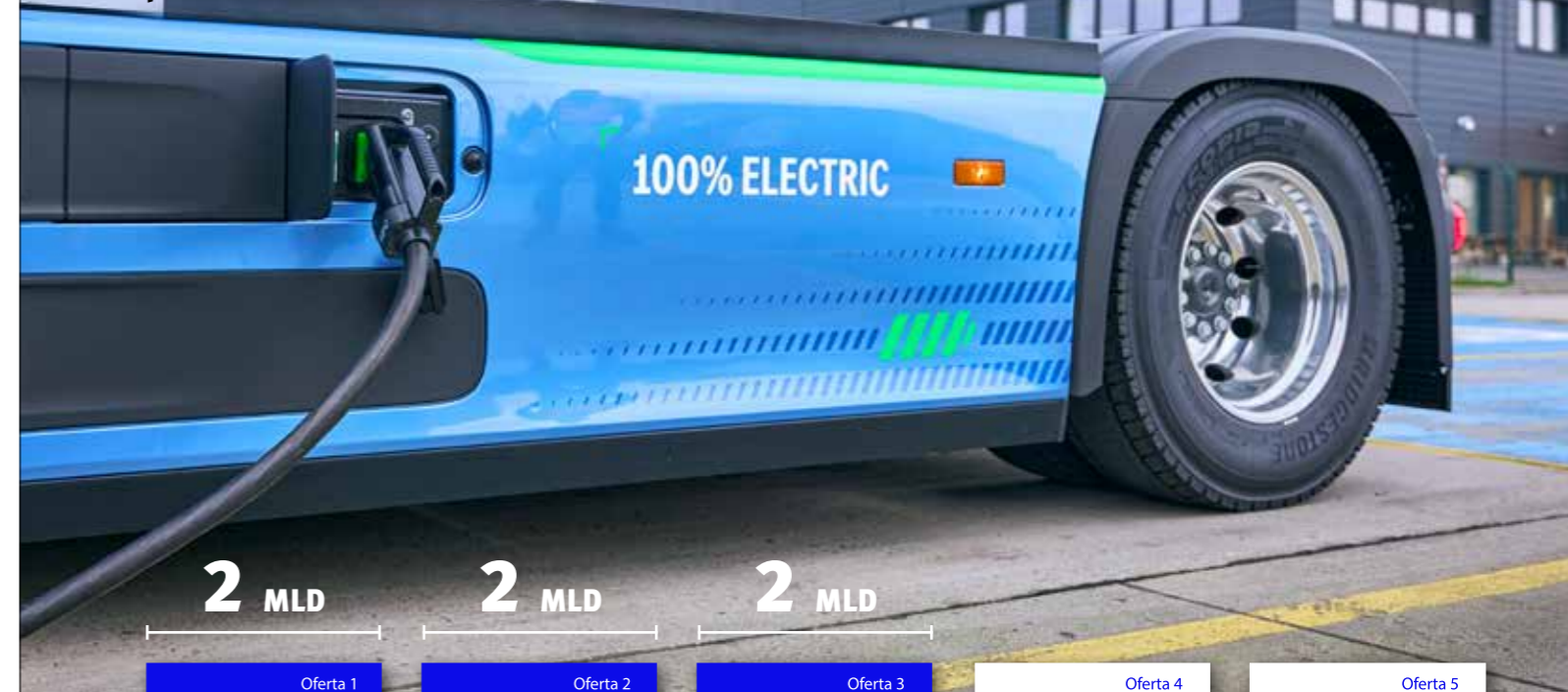
- 1500 kW dla planowanej budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, tj. MOP znajdującego się bezpośrednio wzdłuż sieci bazowej rozszerzonej lub sieci kompleksowej TEN-T lub w odległości do 3 km od wjazdu/wyjazdu do tego obiektu z drogi sieci bazowej rozszerzonej lub sieci kompleksowej TEN-T;

- 350 kW dla stacji w obszarze centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej, terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km od wjazdu/wyjazdu do tych obiektów.

Program ma charakter konkursowy. – Dofinansowanie otrzymają projekty, które uzyskają najwyższą ocenę punktową. W związku z tym przedsiębiorstwa powinny starannie opracować swoje strategie aplikacyjne – nadmiernie wysoka kwota oczekiwane wsparcia może obniżyć ich szanse na uzyskanie dofinansowania lub całkowicie je przekreślić – wyjaśnia koordynator Komitetu PSNM (Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności) ds. Logistyki i Transportu Piotr Ziółkowski.

## Następnie ładowarki

Resort środowiska przewiduje duże wsparcie dla budowy infrastruktury ładowarek. Liczy, że ogólnodostępna sieć stacji ładowania dla transportu ciężkiego będzie liczyła na koniec programu 550 obiektów. Budżet pro-



gramu wynosi 2 mld zł, a budżet naboru to 1 mld zł. Wnioski można składać od końca marca do końca sierpnia br.

O dofinansowanie mogą ubiegać się przedsiębiorcy, dofinansowanie w formie dotacji wyniesie do 100 proc. kosztów kwalifikowanych, przy projektach project finance – do 85 proc.

Program zakłada wsparcie inwestycji polegających na budowie lub rozbudowie ogólnodostępnych stacji ładowania dla samochodów ciężarowych zlokalizowanych:

- wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T, tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T; lub
- na obszarze centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnego lub w odległości do 3 km jazdy od tych obiektów.

Dofinansowanie udzielane będzie w drodze procedury przetargowej, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 lutego 2024 roku w sprawie szczegółowych warunków udzielania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej horyzontalnej pomocy publicznej na inwestycje w infrastrukturę ładowania lub infrastrukturę tankowania. Zatem i w tym przypadku przedsiębiorcy muszą uważać, aby nie „przestrzelić” parametrów.

## Na końcu e-ciężarówki

Program dofinansowania do zakupu elektrycznych ciężarówek (pojazdów ciężkich kategorii N2 i N3) jeszcze nie jest gotowy. NFOŚiGW przewiduje, że jego wdrożenie nastąpi w II kwartale 2025 roku.

Założenia zatwierdzone przez EBI przewidują, że w przypadku zaku-

pu pojazdów eHDV dofinansowanie może wynosić maksymalnie: 30 % kosztów kwalifikowanych dla dużych przedsiębiorstw, 50 % dla średnich i 60 % dla małych.

Łączna kwota wsparcia nie może jednak przekroczyć 400 tys. zł dla pojazdów kategorii N2 lub 750 tys. zł dla kategorii N3. W przypadku wyboru leasingu, dotacja nie mogłaby być wyższa niż wysokość wstępnej opłaty leasingowej. – Nie wiadomo jednak czy te parametry zostaną utrzymane – zastrzega Ziółkowski.

PSNM przypomina, że „dotychczasowe doświadczenia dowodzą, że proces pozyskiwania środków z programów Funduszu stanowił wyzwanie dla beneficjentów”. Dlatego wspólnie z firmą F5A zaoferuje przedsiębiorcom pomoc w aplikowaniu o dofinansowanie.

Importerzy samochodów ciężarowych przewidują, że formalnościami zajmą się spółki leasingowe. ■

# Demony oszczędności

Możliwe, że zbliża się elektryfikacja transportu ciężkiego, jednak nowe generacje diesli są nie do pobicia pod względem kosztu przejechanego kilometra.



## Robert Przybylski

**M**ercedes-Benz wprowadza właśnie nowy model Actros L z ProCabin w wersji ShowTruck. Samochód trafił na próby do członka ZMPD, firmy Epo-Trans Piotra Ozimek. Na jednej z tras kierowcami byli właściciele firmy: Piotr Ozimek wraz synem Pawłem. – Przejechaliśmy łącznie 592 km z Tych do Mikulova i z powrotem – mówi Piotr Ozimek. – Pojazd w jedną stronę ob-

ciążony był 17,8 t ładunku, a w drodze powrotnej tonaż wyniósł 22,84 t. Zużycie paliwa w pierwszym przypadku było o 6 litrów niższe niż wynosi w Epo-Trans norma dla Actrosa tej generacji. W przypadku obciążenia 22,84 t było mniejsze o 4,79 l niż norma. – Do dobrych rezultatów przyczynił się też m.in. fakt wysokiego wykorzystania przez nas inteligentnego tempomatu Predictive Powertrain Control – na poziomie zbliżonym do 75 proc. podczas całej trasy. Ma to odzwierciedlenie w bardzo dobrych ocenach z jazdy w systemie Fleetboard:

w moim przypadku było to 9,79 na 10, a Paweł uzyskał 9,76 pkt. – wymienia właściciel firmy.

## Maleje spalanie

Rzeczywiste średnie zużycie paliwa w nowym Actrosie L na całej trasie wyniosło 23,31 l/100 km, co w odniesieniu do firmowej normy dla średniego tonażu 20,32 t określa się na 27,11 l/100 km oznacza redukcję o 3,8 l/100 km. – Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że nie każdy kierowca osiągnie taki wynik, jednak nawet je-

zapowiada prezentację latem nowego ciągnika z silnikiem D30 i nowym układem napędowym (skrzynią biegów i hipoidalnymi mostami napędowymi). Będzie on oszczędniejszy o 4 proc. od dotychczasowego modelu z silnikiem D26, który pozostanie w ofercie.

W odnowionym modelu MAN zastosuje nowy układ wydechowy z podwójnym SCR, hamulce z mniejszymi stratami tarcia, poprawi aerodynamikę kabiny i systemy wspomagania kierowcy SafeStop Assist.

Scania chwali się, że jej najnowsze modele z prowadzeniem trenera w ramach programu Ecolution by Scania wykazują w próbach u klientów spalanie o 2,1 l mniejsze od dotychczas używanych modeli.

Volvo obiecuje, że jego nowy model Aero (z wydłużoną kabiną) przyniesie nawet 5-procentowe oszczędności w spalaniu.

## Elektryki w drugim rzucie

Pomimo nowych, oszczędnych diesli, koncerny szykują elektryczne modele. Przewoźnicy jednak są sceptyczni wobec nowego napędu. Wskazują, że elektryki są ponad dwa razy droższe od diesli w zakupie i do tego mają mały zasięg. Ozimek w kwietniu rozpoczął próby elektryka konkurencyjnej marki. – Ma mieć zasięg ponad 500 km, ale nie bardzo to widzę, tym bardziej, że przy obecnych kosztach prądu przejazd kilometra jest droższy niż w przypadku diesla – porównuje Ozimek.

Cena kilowatogodziny dla firm to ok. 0,5 zł. Przy zużyciu energii od 1 do 1,2 kWh na kilometr, koszt energii wynosi 0,5-0,6 zł, czyli 50-60 zł na 100 km. Ładując w punktach publicznych Ekoen trzeba zapłacić 1,49 zł/kWh, więc koszt za 100 km wyniesie co najmniej 150 zł.

W Nadarzynie, przy siedzibie Scanii Polska prąd szybkiej ładowarki kosztuje 2,29 zł. Na stacjach Orlen cena wyniesie 3,19 zł za kWh przy korzystaniu z ładowarki o mocy ponad 125 kW. Wówczas pokonanie 100 km kosztuje co najmniej 320 zł i to przy cenach energii, które nie są tak obciążone podatkami jak paliwa płynne.

W przypadku diesla, biorąc średnie spalanie 27 l/100 km i cenę 4,8 zł za litr, wydatek na pokonanie 100 km

sięgnie 130 zł.

Drogie elektryki wprowadzane są do sprzedaży w bardzo niefortunnym czasie. Ceny frachtów są na niskim poziomie, jest ich także mało, więc firmy są w słabej kondycji finansowej i generalnie wstrzymują się z zakupami.

W lutym zarejestrowano w Polsce 2173 nowe samochody ciężarowe o dmc powyżej 3,5 tony, czyli o 6,3 proc. mniej niż rok wcześniej, wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Po dwóch miesiącach tempo spadku wyniosło 15,9 proc. – Firmy transportowe związują się, każda zmniejsza flotę, ponieważ na europejskich rynkach czuć spowolnienie – ocenia Ozimek.

Jego słowa potwierdza statystyka Biura Transportu Międzynarodowego GITD. Na koniec 2024 roku liczba zarejestrowanych w Polsce firm transportu międzynarodowego zmalała o 1,1 proc., do 45 054 podmiotów. Branżę przestał zasilać napływ nowych chętnych – ich liczba w 2024 roku wyniosła 3127 i zmalała o ponad 22 proc. w stosunku do 2023 roku.

## Narasta desperacja

Z danych wywiadowni gospodarczej MGBI wynika, że w rankingu branż zagrożonych niewypłacalnością transport drogowy znalazł się na czwartym miejscu – w 2024 roku zbankrutowały 34 firmy, co stanowi blisko 3-krotny wzrost rok do roku. Dodatkowo 639 firm poddało się restrukturyzacji, o blisko 25 proc. więcej niż w 2023 roku, wlicza MGBI.

Ozimek ostrzega, że wśród przedsiębiorców narasta zderzenie trudną sytuacją sektora i brakiem działań rządu. Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło prace nad obniżeniem kosztów prowadzenia działalności, w tym zmniejszeniem obciążeń na ZUS, jednak prace utknęły i nie wiadomo kiedy zostaną wznowione (więcej piszemy na ten temat w artykule „Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym”).

W tej sytuacji przedsiębiorcy tworzą samorzutne protesty. 14 marca protestowali w centrum Szczecina, zaś 28 marca przewoźnicy blokowali drogę łączącą Gorzycę z autostradą A4. Inne, tworzące się samorzutnie grupy, zapowiadają kolejne protesty. ■

# Elastyczność. Transportowa droga do sukcesu

## Wystaw nogę za próg i sięgnij po Europę z giełdą transportową Teleroute

### Teleroute

Z podróżą jest podobno tak, że wystarczy zrobić pierwszy krok, wystawić stopę za próg i przygoda już się rozpoczyna. W transporcie, który w pewnym sensie ma z podróżowaniem wiele wspólnego, niestety nie jest to takie proste. Branża jest jak żywy organizm – nieustannie się zmienia, dostosowując się do wymagań rynku, klientów i regulacji prawnych. Dziś, gdy sytuacja na rynku jest bardzo trudna, przewoźnicy nie mogą pozwolić sobie na ograniczenia i sztywne modele działania. Elastyczność to fundament sukcesu, a jego podstawą jest dostęp do ładunków tam, gdzie są one potrzebne. Dlatego warto postawić na rozwiązanie, które nie tylko otwiera drzwi do całej Europy, ale także pozwala maksymalizować zyski i minimalizować ryzyko.

### Teleroute – Europejska siatka możliwości

Teleroute to więcej niż standardowa giełda transportowa – to nowoczesna platforma łącząca trzy giełdy z Grupy Alpega: Teleroute, WTransnet i 123Cargo. Dzięki temu przewoźnicy mają dostęp do ofert z całej Europy, niezależnie od tego, w jakim kraju aktualnie operują. To ogromna przewaga w dynamicznie zmieniającym się rynku, gdzie dostępność ładunków w odpowiednim miejscu i czasie może decydować o rentowności przewozów. Co więcej na Teleroute notujemy ciągiły wzrost wolumenu zleceń

– w 2024 roku aż o 124%. Dodatkowo oferty te są ofertami z pierwszej ręki, co daje przewoźnikowi operującemu na niskiej marży możliwość zyskania lepszej stawki i wyeliminowania pośredników, co także przyspieszy moment otrzymania zapłaty za wykonaną usługę. Przy długich terminach płatności w transporcie ma to kolosalne znaczenie dla utrzymania płynności finansowej w firmie.

Dzięki tej integracji przewoźnicy mogą swobodnie żonglować rynkami i dostosowywać swoją strategię do aktualnej sytuacji. Działasz głównie w Polsce, ale widzisz rosnące zapotrzebowanie na przewozy w Hiszpanii? Dzięki widoczności ofert z WTransnet na Teleroute masz dostęp do tamtejszego rynku, a oferty z 123Cargo ułatwią dotarcie do klientów z Rumunii. Takie połączenie trzech największych giełd pozwala nie tylko unikać pustych przebiegów, ale także maksymalizować możliwości biznesowe.

### Optymalizacja przejazdów – koniec z pustymi kilometrami

A propos pustych przebiegów - to jedno z największych wyzwań branży transportowej. Każdy kilometr bez ładunku to niepotrzebne koszty paliwa, czasu pracy kierowcy, opłat drogowych i stracony czas. Teleroute pomaga rozwiązać ten problem dzięki inteligentnemu wyszukiwaniu ładunków w pobliżu trasy.

Co to oznacza w praktyce? Wyobraź sobie, że masz transport z Warszawy do Paryża. Zamiast wracać na pusto, możesz skorzystać z Teleroute i znaleźć ładunek na trasie powrotnej,

np. z Francji do Niemiec, a następnie do Polski. To maksymalna efektywność i oszczędność, które wpływają na wzrost zysków. W tej chwili ocenia się, że 25% ruchu w transporcie europejskim to właśnie puste przebiegi. Ile zyskałbyś zmniejszając ten procent dzięki Teleroute?

### Bezpieczeństwo transakcji – Gwarancja Płatności

Niepewność płatności to zмога wielu przewoźników, zwłaszcza dzisiaj. „Powiem wprost - w branży transportowej mamy kryzys. W Krajowym Rejestrze Długów na koniec 2024 roku figurowało 31 tys. firm z sektora TSL. Ich łączne zadłużenie wynosiło blisko 1,5 mld zł, z czego jedna trzecia, czyli 551 mln zł, to zaległości spowodowane przez ich nierzetelnych klientów. Problemy finansowe, takie jak opóźnione płatności oraz niewypłacalność kontrahentów, stały się codziennością dla wielu przewoźników.” komentuje Joanna Zielińska Sales Director PL & EE w Teleroute. W tej sytuacji wielu przewoźników unika nowych kontrahentów w obawie przed brakiem zapłaty za wykonaną usługę, co także hamuje rozwój wielu firm. Z Teleroute to ryzyko zostaje zminimalizowane dzięki szczeremu systemowi weryfikacji oraz Gwarancji Płatności.

W Teleroute wprowadziliśmy system wielowarstwowej weryfikacji (MLV), który daje nam i naszym klientom pewność, że dostęp do naszej platformy mają tylko autoryzowane firmy. Każda firma przechodzi szczegółową kontrolę, obejmującą m.in. licencję, ocenę kredytową, kon-



trolę tożsamości oraz staż na rynku. Z naszych analiz wynika, że w 2024 roku (w zależności od rynku) od 4-10% firm, które ubiegały się o członkostwo w Teleroute, zostało odrzuconych ze względu na powiązania z ryzykownymi firmami, czy brak odpowiednich ocen kredytowych. Na tym proces się nie kończy. Teleroute nieustannie dba o jakość oferty, monitorując zachowania swoich użytkowników. Zajmuje się tym specjalny zespół - Komisja Kontroli Firm Zrzeszonych. To właśnie dzięki niej firmy, które łamały regulamin platformy, zostały wykluczone. Kontrole dotyczyły nie tylko bezpieczeństwa, ale również kopiowania i niezgodnego z umową używania giełdy.

Idziemy jeszcze dalej, patrząc na problem wieloaspektowo. Oferując rozwiązania takie jak Gwarancja Płatności, nie tylko zapewniamy przewoźnikom wypłatę należności w przypadku, gdy ich kontrahent nie wywiązuje się z płatności, ale wzmocniamy także proces weryfikacji, ponieważ ubezpieczenie płatności realizuje podmiot zewnętrzny, specjalizujący się w tej dziedzinie, który także sprawdza

wiarygodność finansową kontrahenta. Unikalność tego rozwiązania polega na tym, że obejmuje ono nie tylko zlecenia realizowane bezpośrednio na platformie Teleroute, ale także transakcje z innych giełd, pod warunkiem, że zleceniodawca jest klientem Teleroute. Oznacza to, że możesz swobodnie nawiązywać nowe współprace, nie martwiąc się o ryzyko finansowe. Dzięki temu przewoźnicy mają większą swobodę w wyborze partnerów i mogą korzystać z pojawiających się okazji bez obaw o utratę płynności finansowej.

### Twój osobisty doradca – opiekun konta

Wiele giełd transportowych oferuje dostęp do ładunków, ale Teleroute idzie o krok dalej. Każdy użytkownik otrzymuje indywidualnego opiekuna konta w ramach abonamentu, który nie tylko pomaga w obsłudze platformy, ale również wspiera rozwój Twojego biznesu.

Rola opiekuna konta obejmuje:

- indywidualne wsparcie – dostosowanie do potrzeb i strategii Twojej firmy,

- szkolenie z obsługi giełdy – byś mógł wykorzystać wszystkie możliwości platformy,
- wsparcie w trudnych sytuacjach – szybka pomoc w przypadku jakichkolwiek trudności,
- dostęp do informacji o kontrahentach – sprawdź, z kim warto współpracować.

To wsparcie, które czyni różnicę – bo w transporcie liczy się nie tylko dostęp do ładunków, ale także wiedza i pewność, że działasz bezpiecznie oraz świadomość, że nie jesteś sam, że masz obok siebie kogoś, kto jest po Twojej stronie.

Sięgnij po Europę z Teleroute

Transport drogowy to branża pełna wyzwań, ale również ogromnych możliwości. Kluczowe jest jednak korzystanie z narzędzi, które pozwalają nie tylko efektywnie działać, ale także dynamicznie rozwijać biznes. Teleroute łączy elastyczność, bezpieczeństwo i optymalizację w jednym rozwiązaniu, które daje przewoźnikom przewagę konkurencyjną. Nie czekaj, aż okazja zapuka do Twoich drzwi – wystaw nogę za próg i sięgnij po Europę z Teleroute!

Retro.

# Zmusić klientów czy producentów?



**Politycy w krajach „wolnego rynku” nie mogą wprost narzucić klientom jakie i jak wyposażone samochody mają kupować. Znacznie łatwiej zmusić do zmiany oferty koncerny motoryzacyjne, jednak rzeczywistość nie jest tak łatwa do sterowania jak może się wydawać.**

Robert Przybylski

Europejscy klienci nie chcą kupować elektrycznych samochodów. Komisja Europejska waha się co zrobić z przepisami, zakazującymi sprzedaży spalinowych modeli po 2035 roku. Poseł do Parlamentu, członek wiodącej siły, czyli Europejskiej Partii Ludowej (EPP) Jens Gieseke stwierdził w lutym, że „zakaz stosowania silników spalinowych z 2023 roku był błędem”. Przyznał, że regulacje powinny być neutralne technologicznie oraz dopuszczać inne paliwa alternatywne, które zmniejszają emisję CO<sub>2</sub>, bo okazało się, że elektryk czerpiący prąd z elektrowni na węgiel (jak to ma miejsce np. w Niemczech), nie jest „ekologiczny”. Głównym powodem wystąpienia posła są jednak pieniądze, a nie ekologia. Producenci aut już wiedzą, że nie spełnią limitów emisji CO<sub>2</sub> wyznaczonych na 2025 rok, a kary mogą sięgnąć 16 mld euro. Dlatego domagają się od polityków działań, które odwrócą fatalne skutki regulacji.

## Elektryczna Kalifornia

Politycy narzucający kierunki rozwoju przemysłu nie są niczym nowym. Ich nieprzemysłane decyzje doprowadziły niejedną firmę do potężnych strat. Przyjrzymy się kilku najsłynniejszym przypadkom. California Air Resources Board (CARB) przyjęła we wrześniu 1990 roku program wdrażania „zeroemisyjnych” pojazdów. Zapisy były dość skomplikowane, a głównym punktem był wymóg, aby do 1998 roku 2 proc. sprzedanych w Kalifornii aut miało o napęd elektryczny. Kalifornia jest największym wśród stanów rynkiem zbytu aut (do 2 mln reje-

stracji rocznie), więc żaden koncern nie mógł machnąć ręką na nowe wymagania. Dla urzędników CARB nie miało znaczenia, że technologia nie była rozwinięta komercyjnie, nie zapytali także klientów czy oczekują takich samochodów.

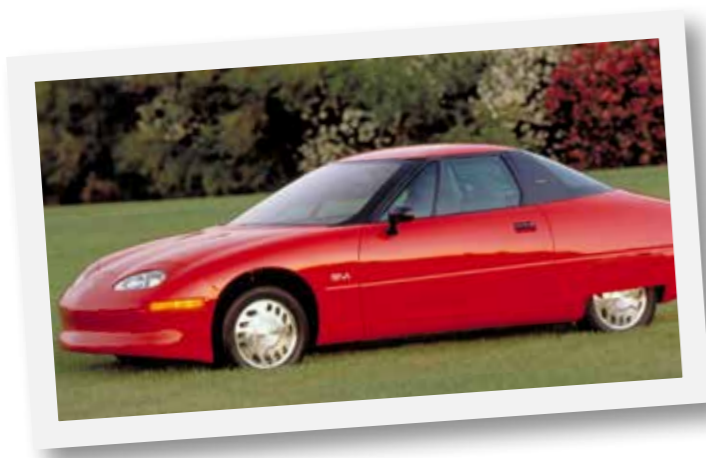
Pracownicy CARB nie brali od uwagi ostrzeżeń przemysłu, że elektryki będą znacznie droższe od aut z napędem konwencjonalnym, więc popyt będzie znikomy. Zachwyceni byli ekologiczni aktywiści, natomiast przedsiębiorcy motoryzacyjni zastanawiali się, kto dopłaci do tego programu.

Już w momencie przyjęcia przez CARB polityki wdrażania elektryków było jasne, że do ich sprzedaży trzeba będzie dopłacić. Producenci ograniczyli straty produkując niewielkie ilości elektrycznych aut. Prototypowe serie po kilkadziesiąt aut przygotowały: Honda, Nissan, Ford, a wkrótce także Toyota, która zelektryfikowała model RAV-4.

GM wyprodukowało elektryczny model, oznaczony EV1 lub Impact, który nie miał nic wspólnego z wcześniej produkowanymi przez GM samochodami. Koncern wyznaczył za EV1 cenę 34 tys. dol. i wyłącznie wynajmował go w miesięcznej racie 399 dol. W podobnej formie przekazały e-auta użytkownikom konkurencyjne koncerny. GM produkował EV1 do 1999 roku (zbudowała ich ponad tysiąc sto), dwa lata dłużej przyjmowała zamówienia na elektryki Toyota, ostatnie zelektryfikowane RAV-4 trafiły do klientów w 2003 roku. Łącznie Toyota wyprodukowała 1500 elektrycznych RAV-4.

Program EV1 kosztował General Motors ponad miliard dolarów. Na początku wieku koncern odebrał od leasingobiorców samochody i większość zełomował.

Urzednicy CARB przewidywali, że w 2003 roku odsetek elektryków sięgnie 10 proc., co nabrało mocy prawnej



### Kalifornia zmusiła producentów aut do przygotowania modeli z napędem elektrycznym. GM stracił przez ten przymus ponad miliard dolarów

25 stycznia 2001 roku. Koncerny motoryzacyjne oceniły inicjatywę jako groźną dla ich przyszłości, ponieważ kalifornijskie reguły adoptowały z automatu stany: Nowy Jork, Massachusetts i Vermont, które we czwórkę stanowiły 18 proc. amerykańskiego rynku (z tego na Kalifornię przypadało 9 proc.). GM szacowało, że nowe regulacje będą kosztować koncern setki milionów dolarów dopłat do drogich elektryków. Przemysł uważał, że napęd elektryczny jest jedynie pomostowym rozwiązaniem do napędu wodorowego wykorzystującego ogniwa paliwowe i zmuszanie firm do inwestycji w elektryfikację napędów jest niepotrzebnym finansowym obciążeniem. We wniosku sądowym złożonym w lutym 2001 roku, GM zarzucił CARB pominięcie kwestii ekonomicznych przy tworzeniu prawa. Kalifornijscy urzędnicy odmówili także przyjęcia alternatywnych rozwiązań, jak np. 5-letnich prób elektryków w Los Angeles. W 2002 roku stan przegrał w sądzie sprawę i musiał wycofać reguły narzucające koncernom samochodowym sprzedaż założonego prawem odsetka elektryków.

### Elektryczne ciężarówki

CARB nie zaniechał jednak stosowania odrzuconej przez przemysł filozofii i wdrożył przepisy nakazujące producentom sprzedaż modeli elektrycznych ciężarówek, które uzyskają w 2024 roku 4 proc. w klasie lekkiej, 9 proc. w średniej i 5 proc. w najcięższej, oznaczonej w USA jako klasa 7-8. Do 2035 roku udział elektryków w sprzedaży ma wzrosnąć do 55 proc. w klasie lekkiej, 75 w średniej i 40 proc. w ciężkiej. Ten sam program zaadoptowały: Kolo-

zostają zarówno rentowne, jak i cieszą się dużym popytem, osiągnięcie obu celów wydaje się prawie niemożliwe. Oczywistym rozwiązaniem tego problemu jest wyeliminowanie możliwości wyboru dla konsumentów i przeniesienie kosztów na konsumentów” – wskazał prokurator.

Dodał, że nawet jeśli nakaz rejestracji elektryków nie będzie wprowadzony we wszystkich stanach, to i tak ceny diesli będą szły w górę, aby pokryć straty na sprzedaży diesli. Clean Truck Partnership sprawia, że wszyscy producenci wprowadzają elektryczne napędy w tym samym tempie, zatem żaden członek porozumienia nie znajdzie się w niekonkurencyjnym położeniu. Na tej podstawie Nebraska domaga się uznania porozumienia Clean Truck Partnership za nielegalne i łamiące przepisy antymonopolowe.

### „Bezpieczne” hamulce

Już w październiku 1967 roku poprzednik National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ogłosił chęć wprowadzenia standardu dla systemu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania ciężarówkami wyposażonymi w hamulce pneumatyczne. Pierwsza propozycja standardu FMVSS 121 ukazała się w czerwcu 1970 roku, z terminem wejścia w życie 1 stycznia 1972 roku. Standard przewidywał obowiązkowe stosowanie hamulców na przedniej osi.

Przemysł oprotował pomysł, więc urzędnicy wydłużyli drogę hamowania 60 mil na godzinę z 217 stóp do 245 stóp i opóźnili datę wejścia w życie o rok. W lutym, po licznych petycjach przemysłu, NHTSA wydłużyła okres wejścia w życie regulacji do września 1974 roku.

Dystans hamowania był znacznie krótszy od uzyskiwanego przez ówczesne ciężarówki i wymagał skonstruowania nowych hamulców, kontrolowanych przez cyfrowy system zapobiegający blokowaniu kół, choć regulacje nie narzucały wprost stosowania elektronicznego urządzenia.

Producenci osi wskazali, że wszystkie części muszą być wzmocnione, aby poradzić sobie z większym momentem pochodzącym od hamulców. Zaniepokojeni byli także odchylkami produkcyjnymi. NHTSA uwzględniła zastrzeżenia i w maju 1974 roku wydłu-



żyła dystans hamowania do 258 stóp, przesunęła także datę wprowadzenia standardu na 1 marca 1975 roku dla ciężarówek i autobusów oraz wrzesień 1975 roku dla naczep.

Już na początku 1974 roku agencja została zalana pismami z przemysłu alarmującymi, że systemy ABS są zawodne, a ich wadliwe działanie potrafiło pozbawić kierowcę kontroli nad samochodem ciężarowym.

W tej sytuacji NHTSA zezwoliło na początku 1975 roku na zmniejszenie sił hamowania na przedniej osi i wydłużyło drogę hamowania do 277 stóp. Kilka miesięcy później, w październiku 1975 roku, w stolicy USA odbyły się przed Kongresem publiczne przesłuchania NHTSA i przemysłu poświęcone bezpieczeństwu działania systemów ABS. W ich rezultacie NHTSA zaproponowała zawieszenia na rok terminu wprowadzenia nowego standardu w autobusach, tłumacząc ruch „trudnością w utrzymaniu systemu w sprawności, co może doprowadzić do utraty kontroli nad pojazdem”.

Sześciu producentów ciężarówek oraz dostawca elektroniki Wagner Electronic Corporation w liście do NHTSA ostrzegali, że produkcyjne wersje hamulców charakteryzują się dużym rozrzutem charakterystyk, a niesprawdzone systemy zapobiegające blokowaniu kół stwarzają zagrożenie. Jeden z producentów informował agencję, że wdrożenie standardu wymusiło zmiany w 40 tys. pozycji asortymentowych. Nowe części wymagały przebadania

i prawidłowej integracji.

Użytkownicy z kolei byli przerażeni awaryjnością urządzeń: lampki kontrolne potrafiły palić się cały czas, lub odwrotnie – nie reagować na awarię hamulców. Elektroniczne sterowniki hamulcami było czułe na interferencję elektromagnetyczną. Przewoźnik autobusowy Greyhound Lines odłączał je w obawie przez poważnymi konsekwencjami awarii systemów zapobiegających blokowaniu kół podczas hamowania. Przewoźnicy obawiali się, że mocne hamulce na przednich kołach doprowadzą do utraty stateczności pojazdu podczas awaryjnego hamowania. Duży przewoźnik ładunków Consolidated Freightways podliczył, że w samochodach spełniających FMVSS 121 aż 65 proc. systemów przeciwblokujących nie działało prawidłowo. Kolejne badania CF przeprowadzone w marcu 1976 roku wykazały, że system działał wadliwie w 48 proc. naczep. Na szczęście liczby pojazdów wyposażonych zgodnie z FMVSS 121 były niewielkie.

Zamiast dać czas na przekonstrowanie systemów hamulcowych, NHTSA po raz kolejny wydłużyła dystans hamowania, tym razem do 293 stóp. Nie zmieniło to jednak zasadniczo sytuacji producentów i użytkowników, którzy także czuli się zagrożeni przez nowy standard.

Paccar wspólnie z American Trucking Associations zaskarżyli standard wskazując, że nakłada on na producentów oraz ich klientów wysokie koszty nie

uzasadnione korzyściami.

Podczas przesłuchań przemysł i użytkownicy potwierdzili, że system zapobiegający blokowaniu kół zwiększał cenę ciężarówki o 1200-1500 dol. Dla spełnienia standardu FMVSS 121 Ford Motor Co wydał 23 mln dol., General Motors Corp. 15 mln, producent hamulców Kelsey-Hayes 25 mln. Council on Wage and Price Stability szacowała, że koszty kapitałowe wprowadzenia standardu sięgną rocznie 400 mln dol. Kongresmeni przyznali, że jest niemożliwe uzyskanie przekonującej ewidencji wykazującej przyczynę wypadków drogowych.

W kwietniu 1978 roku Ninth Circuit Court of Appeals wydał wyrok, który zaczął obowiązywać od 11 października 1978 roku i który zniósł wymóg hamowania bez blokowania kół. Sąd stwierdził, że samochody z ABS zachowują się czasami w sposób bardziej niebezpieczny niż ABS i dokąd NHTSA nie będzie w stanie wykazać, że ABS w sposób pewny podnosi bezpieczeństwa, wymóg zapewnienia nieblokowania kół podczas hamowania nie może być podtrzymany.

W tych okolicznościach NHTSA zdecydowała się na dalsze badania. W styczniu 1979 roku Biuro Badań Ciężkich Samochodów NHTSA stworzyło Program Badań Hamulców Ciężkich Samochodów.

ABS w amerykańskich ciężarówkach stał się obowiązkowy dopiero od marca 1997 roku (rok później w nacze-



# 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](http://www.zmpd.pl)



**Połączenie designu i technologii**

ProCabin w zestawieniu z nową skrzynią biegów G291-12 i oszczędnym silnikiem OM 471 trzeciej generacji pozwala zwiększyć wydajność na długich trasach nawet do 8 proc.

# DO 80%



## Mercedes-Benz Actros L z ProCabin jako nowy ShowTruck

Daimler Truck Polska od kilku lat promuje najnowsze wersje swojego flagowego modelu podczas kampanii z udziałem ShowTrucka – w 2025 roku w tej roli pojawi się najnowszy Actros L z ProCabin, zaprezentowany podczas IAA jesienią 2024. Podobnie jak w poprzednich edycjach kampanii 75 egzemplarzy tego wyjątkowego pojazdu zostanie udostępnionych wszystkim chętnym do przetestowania go klientom w całej Polsce

Już po raz piąty Daimler Truck Polska rozpoczyna kampanię promocyjną najnowszej wersji Actrosa, opartą na koncepcji ShowTrucka – tym razem demonstracyjnym pojazdem będzie Actros L z ProCabin. W dotychczas przeprowadzanych edycjach oryginalny, ręcznie malowany przez wybranego artystę wzór na Actrosie był następnie powielany za pomocą profesjonalnego oklejenia na kolejnych 75 egzemplarzach pojazdu. Tym razem jest nieco inaczej – zaprojektowana na nowo kabina ProCabin sama w sobie przykuwa futurystycznym designem. Dlatego też nowy ShowTruck pojawi się na drogach ozdobiony jedynie oklejeniem takim, w jakim został zaprezentowany podczas hallowerskich targów IAA w 2024 roku. Niezmieniona natomiast pozostaje koncepcja kampanii, której celem jest zapoznanie jak największej liczby klientów z najnowszą wersją flagowej ciężarówki Mercedes-Benz Trucks. Tak samo więc jak w jej poprzednich edycjach, oprócz głównego ShowTrucka, przeznaczonego

do prezentacji podczas eventów, targów branżowych oraz spotkań z kierowcami, 75 identycznych jego egzemplarzy trafi do wszystkich dealerów marki w Polsce. Każdy doradca handlowy będzie mógł zatem zaoferować swoim klientom przetestowanie pojazdu w realnej eksploatacji. Jednocześnie Actrosa L z ProCabin w wersji ShowTruck prezentować będzie podczas spotkań z kierowcami Actros Team, czyli trójka popularnych influencerów: Kate TruckDriverka, Adrian Trucker Paker oraz ArtDrive.

– W 2025 roku, po czterech bardzo dobrze przyjętych kampaniach ShowTrucka, rozpoczynamy kolejną, z udziałem pojazdu, na który czeka wielu naszych klientów i który z pewnością odpowie na najważniejsze stojące przed nimi wyzwania – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – Actros L z ProCabin to dużo więcej niż nowy model – to połączenie sprawdzonych i udoskonalonych innowacji

technologicznych w samym pojeździe z całkowicie na nowo zaprojektowaną, aerodynamiczną kabiną, które znacząco poprawia wydajność. Sama kabina pozwala zredukować zużycie paliwa o kolejne 3 proc. w porównaniu z poprzednikiem. Jednak w połączeniu z nową skrzynią biegów G291-12 i oszczędnym silnikiem OM 471 trzeciej generacji wydajność na długich trasach wzrasta nawet do 8 proc. To bardzo konkretna liczba i każda firma transportowa wie, jakie znaczenie może mieć w skali jego działalności. Ale oszczędności to nie wszystko – Actros L z ProCabin zapewnia kierowcy niespotykany dotąd poziom komfortu i bezpieczeństwa, tak aby mógł wykonywać tę ciężką pracę w najlepszych możliwych warunkach. Purystyczna stylistyka ProCabin – z przedłużonym o 80 mm przodem, prostą pokrywą silnika oraz reflektorami LED i akcentami w kolorze ciemnego chromu – zapewnia nowemu Actrosowi L nie tylko nowoczesny wygląd, ale także dużo lepszą aerodynamikę. Odpowiada za to udoskonalona osłona podwozia i dodatkowe uszczelki, które zmniejszają opory powietrza, co bezpośrednio podnosi wydajność pojazdu. Zmiany zaszły także we wnętrzu kabiny – ProCabin wspiera kierowcę nowocześniejszą wersją Multimedia Cockpit 2, z dodatkowym wyświetlaczem o lepszej przejrzystości sterowania klimatyzacją, nawigacją, telefonem oraz systemem infrozrywki, a także innymi funkcjami. Oczywiście na pokładzie nadal czuwa bezlusterkowy system kamer MirrorCam oraz m.in. znane już kierowcom systemy Active Brake Assist oraz Active Drive Assist w nowych, udoskonalonych wersjach. Podsumowując – Actros L z ProCabin to krok w przyszłość łączący zalety tradycyjnego napędu z technologią istotnie zmniejszającą jej wpływ na środowisko i redukującą koszty transportu.



# Ubezpieczenie CMR: decyduje cena czy jakość?

Porady - informacje specjalistów Lutz Assekuranz do prawa CMR

## LUTZ-ASSEKURANZ

W ciągu ostatnich lat firmy oferujące niskie ceny ubezpieczeń sprawiły, iż rynek stał się niepewny: nie tylko ubezpieczenia CMR sprzedawane są poniżej swojej wartości. Niestety nie widać szans, aby zakończył się ten proces: obserwatorzy i eksperci odpowiedzialni za rynek ubezpieczeń mają tego dość i ostrzegają! Z jednej strony niskie ceny cieszą klientów, z drugiej jednak wiadomo, że z próżnego i Salomon nie należy i w przypadku większych szkód nie wypłaca się odszkodowania, zwleka się z załatwianiem sprawy dotyczącej szkody, ubezpieczeni muszą pozywać do sądów swoich ubezpieczycieli o odszkodowanie i równocześnie zapobiegawczo odpierać roszczenia poszkodowanych (wszystko to oczywiście na koszt własny), aby ewentualnie w przypadku wygranej w procesie o odszkodowanie ubezpieczyciel nie podniósł zarzutu o naruszenie obowiązków. Jest to prawnie niedopuszczalne, ale jeśli mimo to tak by się stało, skutkowało to być może koniecznością wszczęcia ponownego procesu o odszkodowanie. Oznaczałoby to, że przewoźnik musiałby z góry na własny koszt prowadzić trzy procesy, a spedytor, który zaangażował przewoźnika, może nawet cztery, aby zabezpieczyć procesowo roszczenie regresowe, jeżeli zostanie ono zakwestionowane! Scenariusz grozy dla spedytorów i przewoźników...



**Przejmujemy Twoje Troski**  
Broker ubezpieczeń transportowych,  
spedycyjnych i logistycznych  
[www.lutz-assekuranz.eu/pl](http://www.lutz-assekuranz.eu/pl)



## Czy przewoźnik pojedzie za 0,25 EUR za kilometr?

Przyjmijmy, że przewoźnik naliczał dotychczas 0,60 EUR za kilometr. Czy w przyszłości będzie mógł wykonać taką samą usługę za 0,25 czy 0,30 EUR? Z pewnością nie! Za tę cenę mógłby co najwyżej wystawić starego „grata” z łysymi oponami i startymi na skutek braku serwisu klockami hamulcowymi oraz z kierowcą, który nie miałby nawet prawa jazdy. Taka sytuacja nie potwałaby jednak zbyt długo, a przewoźnik musiałby zamknąć działalność, ponieważ klienci nie dawaliby mu już więcej zleceń.

Tak samo jest z firmami oferującymi niepoważne polisy CMR, których wartość odpowiada wartości zużytego na nie papieru: także i one z powodu niewypłacalności świadczeń w przypadku powstania szkody muszą być naturalnie wyselekcjonowane z rynku! A propos świadczeń w razie wystąpienia szkody – jakich świadczeń w ogóle klient ma prawo oczekiwać?

Ponieważ ubezpieczenie CMR w ruchu drogowym jest ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel w ramach umowy ubezpieczenia powinien zaspokoić nie tylko uzasadnione roszczenia osób trzecich, lecz także pokryć koszty – sądowe i pozasądowe – poniesione w celu obrony przed bezpodstawnymi roszczeniami osób trzecich. To powinno być oczywiste, ale niestety nie jest. Znane są już przypadki, gdzie ubezpieczyciel odmówił ochrony prawnej do obrony i dopiero ubezpieczający musiał go do tego zmusić poprzez wniesienie pozwu.

## Wyręczenie klienta w pracy

Oczywistym powinno być także – chyba że ubezpieczający jako klient życzy sobie czegoś przeciwnego – że ubezpieczyciel lub makler zajmujący się sprawą dotyczącą szkody prowadzi korespondencję za klienta. Na przykład Lutz Assekuranz sam pisze do poszkodowanych oraz ewentualnych podwykonawców i na bieżąco informuje swoich klientów o stanie sprawy, wysyłając kopie korespondencji. Do czynności, które w przypadku powstania szkody powinien wykonać poważny ubezpieczyciel lub makler, należą również: zatroszczenie się o załatwienie dokumentów, zabezpieczenie prawa do regresu, korespondencja z urzędami oraz włączenie komisarzy awaryjnych, rzeczoznawców itp., krótko mówiąc – oszczędzenie klientowi nieprzyjemnej papierkowej roboty.

Lutz Assekuranz doradza również w zakresie sporządzenia poprawnego tekstu zleceń transportowych, stałych nadruków na dokumentach handlowych, a także np. pomaga przy najkorzystniejszym wyborze właściwych sądów, wyborze prawa itd.

W ten sposób można już na wstępie zminimalizować niejedno ryzyko i oszczędzić daną polisę, co potem znajduje wyraz w rozsądnych stawkach składek ubezpieczeniowych, udziałach w zyskach itd.

## Udział własny przy w polisach ubezpieczeniowych

Należy dążyć do tego, aby udział własny przy wystąpieniu zdarzenia objętego ubezpieczeniem był jak najniższy, a w najlepszym przypadku zniesiony w ogóle.

Niektórzy spedytorzy i firmy logistyczne przed przekazaniem zlecenia transportowego do realizacji przez przewoźnika mają obowiązek sprawdzenia między innymi jego ubezpieczenia OCP, skąd może być wykazany udział własny. Na podstawie tej wiedzy przy najdrobniejszych usterkach towaru, niekoniecznie z winy przewoźnika, ten zostaje obciążony do wysokości sumy udziału własnego tak, aby zdarzenie nie musiało być zgłaszane ubezpieczycielowi, który poniżej tej sumy nie podejmie czynności odpierających nieuzasadnione roszczenie.

Oczywiście polisy bez udziału własnego są rzadkością, chociażby ze względu na cenę. Jednak jest to duże udogodnienie dla przewoźnika, który przy najdrobniejszej szkodzi nie musi sam podejmować procesu wyjaśniającego przyczynę i kwestie odpowiedzialności za powstałą szkodę.

## Co jest przedmiotem umowy ubezpieczenia?

Większość polis pokrywa jedynie odpowiedzialność cywilną zgodnie z konwencją CMR. Inaczej jest w Lutz Assekuranz, gdzie oferuje się autentyczne ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu drogowym. W ramach ogólnych warunków ubezpieczenia OC przewoźnika przy przewozach towarów wykonywanych zarobkowo pojazdami przez prowadzących działalność gospodarczą zasadniczo ubezpieczona jest odpowiedzialność cywilna zgodnie z konwencją CMR i według polskiego prawa transportowego.

Jednocześnie ubezpieczona jest odpowiedzialność cywilna według określonego w danym wypadku prawa prze-

wozowego przy wykonywaniu przewozów kabotażowych (np.: na terytorium Niemiec do 40 SDR).

Widać więc, że już w kwestii przedmiotu umowy ubezpieczenia istnieją ogromne różnice.

## Odszkodowanie z tytułu art. 29 konwencji CMR?

W obliczu zaostrzającego się orzecnictwa na niekorzyść przewoźnika dość istotne jest, aby odpowiedzialność cywilna określona w art. 29 konwencji CMR była współubezpieczona. Według tej regulacji przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek winy umyślnej przewoźnika lub jego rażącego niedbalstwa. Ta sama zasada obowiązuje w przypadku, gdy szkodę spowodowali pracownicy przewoźnika lub inne osoby, którym przewoźnik powierzył wykonanie świadczenia.

A oto przykład odnoszący się do tej kwestii: przewoźnik transportuje z Polski do Włoch towary elektroniczne o masie 10 ton i wartości 800 000 EUR - w przypadku telefonów komórkowych, laptopów i innych wartościowych towarów jest to całkiem realistyczne. Dochodzi do zaginięcia towaru. Ponieważ obecnie niektóre sądy po części nawet napady rabunkowe postrzegają jako rażące niedbalstwo przewoźnika, może okazać się, że przewoźnik będzie musiał odpowiadać za pełną wartość towaru.

Tradycyjne polisy nie przewidują najczęściej żadnego odszkodowania za szkody powstałe w wyniku zawinienia zgodnie z art. 29 konwencji CMR; cza-

sami jednak odpowiedzialność cywilna określona w art. 29 Konwencji CMR jest współubezpieczona, ale też ograniczona kwotą wymienioną w art. 23 (3) konwencji CMR wynoszącą 8,33 SDR/kg, obecnie około 10 EUR za kg. Gdy waga brutto ładunku wynosi 10 000 kg, daje to 100 000 EUR odszkodowania z tytułu ubezpieczenia. Pozostałe 700 000 EUR przewoźnik musi zapłacić z własnej kieszeni, ewentualnie plus udział własny! Natomiast polisy ubezpieczeniowe Lutz Assekuranz przewidują w razie zaistnienia odpowiednich, zgodnych z warunkami ubezpieczenia przesłanek w przypadkach, o których mowa w art. 29 konwencji CMR, a więc w razie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, odszkodowanie do kwoty 1 000 000 EUR (= ok. 4 000 000 PLN), przy czym oprócz tego dodatkowo pokryte są szkody finansowe i szkody rzeczowe powstałe w następstwie podstawowej szkody rzeczowej.

Uwaga; w ostatnich latach odszkodowania z tytułu art. 29 konwencji CMR są coraz powszechniejsze w polisach licznych ubezpieczycieli, jednak limity odszkodowań za tego typu przypadki są mocno okrojone nawet do 10 000 zł za zdarzenie. Przy takich polisach powyższy rachunek wyglądałby jeszcze gorzej. Tu można polecić tylko doświadczonych specjalistów w ubezpieczeniach transportowych, do których należy np. Lutz Assekuranz.

## Stosunek ceny do świadczeń

W rzeczywistości jest jeszcze wiele innych punktów w warunkach ubezpieczenia poszczególnych oferentów, które należałoby gruntownie sprawdzić, aby mieć pewność, że w razie powstania szkody nie wynikną żadne problemy z ochroną ubezpieczeniową. Lutz Assekuranz, jako neutralny partner z długoletnim doświadczeniem, chętnie oferuje doradztwo w tych kwestiach. Ważny jest stosunek ceny do świadczeń, jakie można otrzymać: każdy spedytor/przewoźnik musi sam zdecydować, czy zadowolony jest „odchudzoną” polisą jakiejś firmy oferującej niskie ceny, z tym że ewentualnie, w razie wystąpienia szkody, będzie musiał wyłożyć duże sumy na odszkodowania, czy też będzie dążył do możliwie najlepszej ochrony ubezpieczeniowej, której jednak nie można uzyskać, płacąc zdecydowanie dumpingowe stawki za ubezpieczenie.

### Żółty coraz modniejszy

Większość samochodów na naszych drogach ma trzy kolory: biały, szary i czarny. Jednak zdaniem niektórych możemy spodziewać się wkrótce boomu na auta żółte. Firma chemiczna BASF opublikowała raport, z którego wynika, że klienci coraz częściej wybierają samochody żółte i że ten trend będzie się utrwał. Wynika to z faktu, że coraz więcej osób chce wyróżnić się z szarego tłumu.

### Nowy–stary Smart

Firma Aznom wzięła na warsztat Smarta I generacji. Dwumiejscowe miejskie auta są skupowane, odnawiane i otrzymują napęd elektryczny. Aznom chce oferować zelektryfikowane Smarty po regeneracji bogatym rodzicom, bo za kierownicę mogą wsiąść 14- lub 17-latkowie, w zależności od wersji auta. Przeszkodą może być cena, bo za odnowionego Smarta trzeba zapłacić 100 tys. zł.

### Dochodowe parkowanie

Warszawa odnotowała rekordowe wpływy z tytułu kar za brak biletu parkingowego. Wystawiono 400 tys. mandatów na kwotę prawie 62 mln zł. W 2023 roku wpływy były o 15 mln zł niższe. Najwięcej wykrytych przypadków parkowania bez biletu mają na swoim koncie pojazdy przeprowadzające e-kontrolę. Chodzi o auta z kamerami, które jeżdżą po mieście i odczytują numery rejestracyjne parkujących samochodów.



### Złomujemy więcej samochodów

W 2024 roku Polacy zezłomowali 453 tys. samochodów, rok wcześniej do stacji demontażu trafiło 426 tys. aut. Najczęściej złomowanym samochodem w 2025 był VW Golf, wyrejestrowano ich 15 192 szt. Drugie miejsce zajął Opel Astra z wynikiem 13 505 wyrejestrowanych egzemplarzy, a trzecie Ford Focus (12 225 wyrejestrowanych). Średni wiek auta oddawanego do stacji demontażu w 2024 roku to 23 lata, a przebieg to ponad 260 tys. km.



### Jest 459 fotoradarów, a będzie więcej

W 2024 roku urzędnicy systemu CANARD rejestrowali wykroczenie co pół minuty. Łącznie to 1 163 018 zarejestrowanych przewinień. W 2025 roku będzie ich z pewnością więcej, bo system fotoradarów w Polsce ma być powiększony o 70 nowych urządzeń. Mają one rozpocząć pracę do lipca. Jeden radar TraffiStar SR390 kosztuje 240 tys. zł. Łącznie na rozwinięcie systemu przeznaczono prawie 17 mln zł.



### Afera o zbyt mały zasięg

Włosi wzięli się za producentów aut elektrycznych. Włoski odpowiednik Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów rozpoczął śledztwo w związku z zawiadomieniami o nieuczciwych praktykach firm motoryzacyjnych. Chodzi o zawyżony zasięg podawany w opisach samochodów i o brak informacji o degradacji baterii. Elektryczne samochody są w stanie przejechać znacznie mniej niż podają producenci. Dodatkowo klienci nie są informowani na przykład o tym, że ładowanie na szybkich ładowarkach prowadzi do szybszego zużycia baterii trakcyjnych.

### Ostatnie W16

Bugatti postanowiło godnie pożegnać silnik W16. Ostatnim samochodem z legendarną jednostką jest Mistral. Auto rozpędza się do 452 km/h. Bugatti wyprodukuje 99 takich samochodów. W kolejnych autach marka planuje nadal montować silniki 16-cylindrowe, ale w innym układzie. Poza tym nowy silnik będzie pracował jako hybryda.



### Kolejne bankructwo w branży

Firma Gerhadi Kunststofftechnik ogłosiła upadłość. To producent części samochodowych, który funkcjonował od 230 lat, czyli dłużej niż trwa historia samochodu. Firma przez dziesięciolecia produkowała emblematy do samochodów. W tym między innymi słynne znaczki Mercedesa montowane na masce niemieckich aut. Pojawili się jednak pomysły jak ratować producenta zatrudniającego 1500 osób.



# Przepis na awanturę – elektryczne BMW M3



Napięcie pomiędzy zwolennikami a przeciwnikami elektrycznej motoryzacji jest dziś tak duże, że elektryczne BMW M3 jest jak wsadzenie kija w mrowisko. Brak w nim mocarnego sześciocyldrowca pod maską, ale producent zapewnia, że spalinowe „M” pozostanie z nami tak długo, jak to będzie możliwe.



## Kacper Jeneralski

Nazywa się BMW Vision Driving Experience i na początku trzeba wyjaśnić, że oficjalna nazwa nie ma nic wspólnego z kultowym M3. Nowy elektryk z Bawarii jest w założeniu bliskim kuzynem M3. Jest też samochodem eksperymentalnym, który w fazie testów został nam pokazany w kamuflażu. Niemcy tworzą elektryczny odpowiednik sportowej „trójki” na nowej, doświadczalnej platformie. To nie jest produkcyjny samochód, tylko efekt ewolucji platformy, nad którą prace prowadzone są od lat. Nadwozie auta, chociaż pokazane w kamuflażu jest mieszanką stylistyki M3, ale i zapomnianego już nieco hybrydowego i4. Karoseria jest szeroka, niska, ma dodatkowe wloty powietrza i napompowane błotniki.

## 18 000 Nm momentu

Moment obrotowy ma być nieprawdopodobnie wysoki. 18 tys. Nm to mniej więcej tyle, ile posiada 50 Volkswage-

nów Golfów GTI. Można się domyślić, że przy takim momencie przyspieszenie będzie piorunujące. Za elektryczną beemką asfalt będzie związał się płacami. Mówi się też o mocy, chociaż to spekulacje, ale może ona wynosić nawet 1000 koni mechanicznych. Nawet jeśli produkcyjny samochód będzie nieco słabszy, to i tak można spodziewać się najszybszej „eMki” w historii marki. Gigantyczny moment obrotowy w testowym egzemplarzu pojawia się nieprzypadkowo. Chodzi o to, żeby w ramach testów sprawdzić w ekstremalny sposób możliwości i wytrzymałość układu napędowego.

## Rekuperacja to podstawa

Nowa platforma została wyposażona w przełomowy zdaniem BMW komputer pokładowy. System odzyskiwania energii ma być o 25 % skuteczniejszy od poprzednich elektrycznych BMW. To oznacza większy zasięg przy wysokich osiągnięciach oraz rzadsze korzystanie z hamulców. Zdaniem twórców 98 % kierowców korzystających z systemu nie będzie musiało w ogóle korzystać ze zwykłych hamulców.

One naturalnie pozostaną w gotowości, ale komputer nie będzie musiał ich aktywować przy codziennej jeździe, a tylko w sytuacjach nagłych i awaryjnych.

System nazwano „Heart of Joy” – czyli „serce radości”. Za jego sprawą umieszczone w kołach oświetlenie świeci się na niebiesko, kiedy samochód hamuje, a na zielono kiedy przyspiesza. Dodatkowo pojawia się jeszcze pomarańczowe światło sygnalizujące, że używamy tradycyjnych hamulców. Nowy system ma pięć-, a nawet dziesięciokrotnie szybciej reagować na sytuację na drodze.

To jest ten moment, w którym za dynamikę jazdy zaczyna w motoryzacji odpowiadać również duża moc obliczeniowa. To ponoć w nowym prototypie jest wybitnie ważne – choć trochę nieuchwytnie. W praktyce chodzi o to, żeby dostarczyć kierowcy jak najlepsze wrażenia z jazdy.

## Po co powstało BMW Vision Driving Experience?

Odpowiedź jest prosta: żeby przygotować się do 2035 roku. Producent



z Bawarii jasno deklaruje, że samochody spalinowe pozostaną w ofercie tak długo jak to tylko możliwe, ale elektryczne M3 ma być gotowe zanim sprzedaż spalinówek będzie zakazana. Z tym, że ten projekt, to nie tylko setki, tysiące koni mechanicznych. To, jak mówią, „mobilne stanowisko testowe” do sprawdzania na drodze możliwości platformy przyszłych elektrycznych modeli.

Koncern nazwał ją platformą dla Neue Klasse. Eksperymentalny wóz ma ogromną moc, ale na jego podstawie BMW chce stworzyć całą rodzinę nowych elektrycznych samochodów. To będzie nowe elektryczne otwarcie w BMW.

Każdy samochód z tej linii będzie wyposażony między innymi w system „Heart of Joy”. Ciekawe, czy w produkcyjnych modelach koła też będą świecić się wieloma kolorami. Wiadomo, że pierwszy gotowy do produkcji wóz ma pojawić się na rynku w 2026 roku, a nadwozie pozbawione skomplikowanego kamuflażu zobaczymy z pewnością jeszcze w tym roku. ■



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej  
19 domen / 1 urządzenie



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

DO 80%



# OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Actros L z kabiną ProCabin.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

