



# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

## Ministerstwo reaguje

**Przewoźnicy i pośrednicy**

**Z karnetem TIR na Bliski Wschód**

**Najlepsi na start!**

**Zostań Mistrzem Efektywnej Jazdy  
w Lidze Kierowców 2025**

6

14

46

66





ZMPD BOX .pl



**19 domen  
1 urządzenie**

**Najlepszy BOX  
w wadze ciężkiej**



**Słowenia  
dostępna  
w ZMPD Box**





**Tadeusz Wilk**  
Specjalista ds. dialogu społecznego i branżowego

Rozmowy o zmianach

Przedwakacyjny okres był istotny dla branży, miało miejsce kilka ważnych zdarzeń. Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało, że sfinansuje część kosztów wymiany tachografów, ponadto jest szansa na czasowe obniżenie kosztów pracy, jednak w tej kwestii musi wypowiedzieć się cały rząd. Przewoźnicy przedstawili Komisji Europejskiej propozycje regulacji zawodu pośrednika. Europejska skala regulacji jest niezbędna,

aby branża transportowa mogła odetchnąć i stanąć na nogi. Szczególnie istotne jest to dla polskich firm, które muszą stawić czoła ukraińskiej konkurencji. Pod inicjatywą podpisują się wszystkie organizacje przewoźników reprezentowane w Forum Transportu Drogowego. Forum ma już ponad piętnaście lat i przypominamy historię jego utworzenia.

Piętnaście lat dobrej instytucji

60

Od ponad piętnastu lat Forum Transportu Drogowego służy wszystkim przewoźnikom i ułatwia prezentację stanowiska branży wobec administracji państwa. Choć nie ma osobowości prawnej, dla środowiska transportowego stało się instytucją.

Kosztuje tyle, co kawalerka, ale nie ma adresu

72

Miałem okazję mieszkać w nowym kamperze Volkswagena. Wybrałem się nim w podróż, nocowałem w nim zimą i nie zmarłem.

Przewoźnicy poznali nowe Actrosy

32

Daimler Truck Polska zorganizował pokaz najnowszych modeli Actrosa specjalnie dla członków ZMPD. Prezentacja odbyła się na torze Driveland w Ślęzomierzu, 40 km od Warszawy, przy trasie S8.



**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 Małyszko, Joanna Popiołek,  
Piotr Mikiel

**Grafika i skład:** Adrian Podbielski  
**Druk:** papertinta.pl

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

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

MI reaguje na akcję polskich przewoźników drogowych

6

Resort infrastruktury przedstawił w piśmie do przewoźników stan realizacji postulatów środowiska transportu drogowego. Zapowiada wiele zmian, ale harmonogram ich wprowadzenia nie jest znany.



Zgromadzenie Ogólne Delegatów

24

Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD, które odbyło się 21 maja 2025 r. w Jachrance, delegaci udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu. Przyjęli także sprawozdanie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2025 r.

O problemach przewoźników z Komisją Europejską

12

Przedstawiciele Forum Transportu Drogowego Joanna Popiołek oraz Piotr Prudzyński zaprezentowali 17 czerwca Komisji Europejskiej stanowisko polskich międzynarodowych przewoźników drogowych dotyczące niekorzystnego wpływu pośredników na branżę transportową.

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| MI reaguje na akcję polskich przewoźników drogowych                             | 6  |
| Transport w stanie krytycznym                                                   | 10 |
| O problemach przewoźników z Komisją Europejską                                  | 12 |
| Przewoźnik kredytuje pośredników i nadawców                                     | 14 |
| Debata „Rzeczpospolitej” Prognozy dla transportu                                | 16 |
| Fotomorgana. Poczucie humoru, czyli ten się śmieje...                           | 18 |
| Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD                                              | 24 |
| Poszukiwani specjaliści z prestiżowej uczelni                                   | 30 |
| Przewoźnicy poznali nowe Actrosy                                                | 32 |
| Szczyt Klimatyczny Togetair. Otwarto nowy rozdział mobilności                   | 36 |
| Dekarbonizacja transportu – jak, kiedy i za co                                  | 38 |
| Konferencja ADR 2025. Bezpieczeństwo transportu w dobie zielonej transformacji  | 40 |
| Globalna kooperacja                                                             | 44 |
| Bliski Wschód z karnetem TIR                                                    | 46 |
| ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! Promocja zawodu kierowcy w Żurominie             | 50 |
| PSNM i ZMPD uruchamiają Program Ambadorski: Transformacja transportu w praktyce | 52 |
| Naczezy na miarę                                                                | 56 |
| Telematyka to oszczędności                                                      | 56 |
| Kryzys to nie przeszkoda. To moment decyzji                                     | 58 |
| Retro. Piętnaście lat dobrej instytucji                                         | 60 |
| Najlepsi na start! Zostań Mistrzem Efektywnej Jazdy w Lidze Kierowców 2025      | 66 |
| Efektywna obsługa szkół. Zużycie paliwa, a kradzież ładunku?                    | 68 |
| Kosztuje tyle, co kawalerka, ale nie ma adresu                                  | 72 |



# MI reaguje na akcję polskich przewoźników drogowych

**Resort infrastruktury przedstawił w piśmie do przewoźników stan realizacji postulatów środowiska transportu drogowego. Zapowiada wiele zmian, ale harmonogram ich wprowadzenia nie jest znany.**

Robert Przybylski

Prezes ZMPD Jan Buczek ponownie zaapelował do członków Zrzeszenia o wysłanie do Ministerstwa Infrastruktury pism z prośbą o informacje, na jakim etapie znajduje się realizacja postulatów przewoźników przedstawionych w 2023 roku i w latach kolejnych. Jest to kontynuacja zainicjowanej przez Forum Transportu Drogowego wspólnej akcji polskich transportowców.

W piśmie z 2 czerwca br. do prezesów stowarzyszeń skupionych w Forum Transportu Drogowego sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec przypominał,

że resort jest otwarty na „konstruktywny dialog ze środowiskiem przewoźników drogowych” i regularnie przeprowadza konsultacje społeczne i publiczne.

## Ukraińska konkurencja

Przechodząc do konkretnych postulatów sekretarz stanu podkreślił, że MI „konsekwentnie wskazuje na brak uzasadnienia do wydłużania okresu obowiązywania Umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów”. Umowa jest automatycznie przedłużana co pół roku, „chyba że jedna ze Stron powiadomi drugą Stronę, najpóźniej na trzy miesiące przed wygaśnięciem umowy, że nie zgadza

się na przedłużenie umowy ze względu na mocne i wyraźne dowody na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku umowy lub że cele umowy nie są już w sposób oczywisty osiąmane”.

Zaznaczył, że „Minister Infrastruktury wystąpił do Komisarza ds. Równoważonego Transportu i Turystyki Unii Europejskiej Pana Apostolosa Tzitzikostasa z pismem, w którym szczegółowo przedstawił sytuację polskiej branży transportu drogowego i poinformował o negatywnych skutkach, jakie spowodowała Umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. na polskim rynku przewozów drogo-

wych. Minister Infrastruktury przedstawił szczegółowe informacje dotyczące ujawnionych przez służby kontrolne naruszeń przez przewoźników ukraińskich przepisów z zakresu transportu drogowego na terytorium RP oraz przedstawił dane na temat pogarszającej się sytuacji branży wywołanej ww. umową”.

Minister Infrastruktury ostrzegł również, że „skutki przyjęcia umowy przekładają się nie tylko na kondycję ekonomiczną polskiej branży transportu drogowego, lecz mogą mieć też wpływ na rynek transportu drogowego całej UE”.

Minister zaapelował do Komisji Europejskiej o jak najszybsze zbadanie, jaki wpływ na unijny rynek transportu drogowego ma umowa transportowa pomiędzy UE i Ukrainą.

Sekretarz stanu Stanisław Bukowiec 24 marca br. wziął udział w pierwszym spotkaniu grupy roboczej przy Wspólnym Komitecie ds. Umowy transportowej UE-UA, na któ-

rym „omawiano praktyczne aspekty stosowania umowy, w tym wyniki kontroli przewozów i naruszeń postanowień umowy oraz jej negatywny wpływ na rynek przewozów towarów, odczuwany przez przewoźników z państw sąsiadujących z Ukrainą, tj. z Polski, Rumunii, Węgier i Słowacji. W tym kontekście należy wskazać na zauważalne, pozytywne podejście do polskich postulatów dotyczących umowy ze strony tych państw, które stwarza podstawę do budowania koalicji państw przeciwnych umowie”.

## Przewozy wzrastają jednostronnie

Komisja przedstawiła kontrargumenty: „z danych, którymi dysponuje KE wynika, że umowa doprowadziła do znacznego zwiększenia wielkości wymiany handlowej między Ukrainą a Unią Europejską z wykorzystaniem transportu drogowego, z korzyścią dla obu stron umowy. Komisarz stwierdził

ponadto, że na podstawie dostępnych danych Komisja Europejska nie dostrzega żadnych poważnych i wynikających z umowy zakłóceń na unijnym rynku transportu drogowego towarów”.

Ponadto żaden inny kraj nie poinformował drugiej strony o „o mocnych i wyraźnych dowodach na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku umowy lub że cele umowy nie są już w sposób oczywisty osiąmane”. Dlatego umowa została automatycznie przedłużona do końca 2025 roku.

Ministerstwo Infrastruktury podkreśla, że „nadal jednak podejmuje działania i poszukuje rozwiązań, których oczekuje polska branża”.

Sekretarz stanu zaznaczył, że 4 marca 2025 roku w Warszawie odbyło się spotkanie z Kristianem Schmidtem, dyrektorem DG MOVE w Komisji Europejskiej, głównym negocjatorem umowy ze strony UE, z udziałem przedstawicieli Departamentu Transportu Drogowego MI oraz branży transportu drogowego. „Spotkanie było okazją do zaprezentowania stanowiska strony polskiej w sprawie omawianej umowy, w tym do bezpośredniego zapoznania się przez Dyrektora K. Schmidta z opinią polskich przedsiębiorców reprezentujących branżę transportu drogowego na ten temat”.

Stanisław Bukowiec rozmawiał 14 maja z polskimi europosłami oraz z Estonii, Litwy, Łotwy i Niemiec, aby „także w Parlamencie Europejskim przedstawić informację o sytuacji polskiej branży transportu drogowego i naszą ocenę wpływu umowy na obecną sytuację”. W Lipsku podczas szczytu ITF (Międzynarodowego Forum Transportowego) spotkał się 21-22 maja z wiceministrem odpowiedzialnym za transport drogowy na Ukrainie.

## Zezwolenia limitowane

Ministerstwu Infrastruktury udało się zablokować decyzję przedłużającą przyznanie dla Ukrainy i Mołdawii na 2025 rok dodatkowych zezwoleń bazowych EKMT. Dzięki konsekwentnym działaniom dodatkowe zezwolenia EKMT nie zostały również przyznane ww. państwom na 2026 rok, a kontyngent dla Ukrainy oraz Mołda-

wii pozostaje na poziomie z 2022 roku.

Jednocześnie MI zapowiada zmianę przepisów dotyczących wydawania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego świadectw kierowców. Proces ma być szybszy, nowe regulacje także zapewnią GITD stosowne narzędzia kontrolne oraz dostęp do odpowiednich rejestrów. Celem jest zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla przewoźników i zapewnienie GITD bieżącej i skutecznej kontroli już wydanych świadectw kierowcy.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego wdrożył nowy system teleinformatyczny iBTM, wspierający pracę Biura ds. Transportu Międzynarodowego, który umożliwia przedsiębiorcom złożenie przez portal klienta wniosków o wydanie uprawnień w międzynarodowym transporcie drogowym oraz podgląd swoich danych.

Dostęp do serwisu mają nie tylko przedsiębiorcy, ale i ich pracownicy

oraz pełnomocnicy. Ponadto planowane są dalsze prace rozwojowe w tym zakresie, mające na celu udostępnienie jak największej liczby e-usług.

Państwowe organy na bieżąco weryfikują skuteczność egzekwowania 14. pakietu sankcji UE wobec Rosji i Białorusi. W efekcie prowadzonych działań Główny Inspektorat Transportu Drogowego zweryfikował łącznie 3015 podmiotów. „W wyniku kontroli 381 podmiotom wydano decyzje negatywne dla tego rodzaju przedsiębiorców, z czego w 24 przypadkach odmówiono udzielenia uprawnienia do wykonywania transportu drogowego, w 355 przypadkach cofnięto wydane wcześniej uprawnienia, natomiast 36 postępowań jest nadal w toku. Dodatkowo inspektorzy z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego przeprowadzili w ciągu 5 miesięcy ok. 40 tysięcy kontroli podmiotów zagranicznych pod kątem stosowania sankcji wobec

przewoźników z Rosji i Białorusi oraz stwierdzili ponad 40 przypadków naruszeń w tym zakresie, tj. naruszeń zagrożonych karami pieniężnymi o łącznej wysokości ok. 4,2 mln zł”.

MI podkreśla, że „z dotychczas posiadanych informacji spośród innych państw członkowskich UE, Polska na najszerszą skalę prowadzi aktywne działania w tym zakresie”.

### Dopłaty do inwestycji i nowe rynki

Ruszyły przygotowane przez NFOŚiGW (Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej) programy dopłat do zakupu ładowarek i ciężkich pojazdów elektrycznych. Ministerstwo nie widzi jednak możliwości przekazania na wyłączność branży transportowej szkoleń kierowców. Zaznacza przy tym, że wskazane jest poprawienie nadzoru wojewodów nad

pracą ośrodków szkolenia kierowców zawodowych i obiecuje zainicjowanie przygotowania nowelizacji odpowiedniego rozporządzenia.

Resort przygotowuje otwarcie nowych rynków dla polskich przewoźników. Ministerstwo Infrastruktury podejmuje rozmowy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Rozwoju i Technologii, Krajową Administracją Skarbową oraz Strażą Graniczną na temat możliwości organizacyjnych i prawnych realizacji postulatu dokonywania przeładunku, zamiany naczepy na terytorium RP. Pozwoli to na wykorzystanie terminali logistycznych znajdujących się po stronie polskiej w pobliżu granicy z Białorusią.

Po konsultacjach ze stroną społeczną MI wystąpiło o dodatkowe ze-

zwolenia na przewozy do i z krajów trzecich od władz Węgier oraz Bułgarii oraz o „zwiększenie puli zezwoleń na rok 2026, ze względu na zauważalny wzrost zainteresowania przewoźników polskich przewozami drogowymi tych destynacji”.

Zarazem nadzorowane jest wykorzystanie zezwoleń do i z krajów leżących na tzw. południowym szlaku (Turcja, Gruzja, Azerbejdżan). Przedstawiciele branży transportowej podkreślają konieczność bieżącego monitorowania poziomu wykorzystania zezwoleń oraz szybkiego reagowania w przypadku pojawienia się ryzyka deficytu określonych rodzajów dokumentów.

Obowiązujące przepisy utrudniają wykonywanie przewozów do Kazachstanu. Polscy przewoźnicy, którzy uzyskali zezwolenie na przewozy drogowe do Kazachstanu, w praktyce mogą dojechać jedynie do terytorium Białorusi (do wyznaczonego przez władze Białorusi terminalu przeładunkowego). „Wynika to z obowiązujących sankcji, które uniemożliwiają kontynuowanie przewozu trasą przez Rosję i Białoruś, będącą najkrótszą drogą tranzytową do Azji Centralnej. Po przyjeździe do centrum przeładunkowego na Białorusi, kazachscy lub białoruscy przewoźnicy, którzy przejmują ładunek w celu dalszego transportu do Kazachstanu, żądają od polskiego przewoźnika przekazania im zezwolenia. Jednakże takie żądania są niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa”, zaznacza MI.

Podczas ostatniego posiedzenia Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych 27 marca, władze Kazachstanu poinformowały, że „nie wymagają oryginału zezwolenia kazachstańskiego, przekazanego dla strony polskiej, a jedynie oryginału odcinka kontrolnego. Strona polska, pomimo takiego wyjaśnienia, w dalszym ciągu nie zgadza się z działaniami władz kazachstańskich i uważa ich żądania za bezpodstawne. Obie strony uzgodniły, że będą dążyły do wypracowania jednolitego stanowiska w tej sprawie”.

MI zaznacza, że nie jest wykluczone, że dojdzie do wymiany zezwoleń z Turkmenistanem oraz Tunezją. Temat wymiany zezwoleń będzie omawiany także z Algierią i Egiptem.

### Zasady naliczania składek ZUS

Minister Infrastruktury dostrzega „zasadność zmiany zasad naliczania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne dla kierowców w ruchu międzynarodowym, polega-

Procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD 18) zakłada tymczasowe obniżenie do kwoty wynagrodzenia minimalnego dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy.

jącej na możliwości jej obniżenia do wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę w danym roku kalendarzowym”.

Procedowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD 18) zakłada „tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenie społeczne kierowców i przewiduje, że w drodze odstępstwa w okresie 12 miesięcy w skład przychodu kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stanowiącego podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób, stanowiący podstawę wymiaru składek, nie może być niższy od kwoty minimalnego wynagrodzenia”.

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.

MI podkreśla, że dalsze procedowanie powyższego rozwiązania wymaga uzgodnienia Ministra Rodziny Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministra Finansów. Nie jest raczej możliwe obniżenia podstawy naliczania składek ZUS na okres trzech lat.

Resort pracy jest zdania, że tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpie-

czenie społeczne kierowców faworyzuje kierowców i dyskryminuje pozostałych ubezpieczonych pracowników, a więc poważnie różnicuje te grupy ze względu na wykonywany zawód. Natomiast Minister Finansów wskazał, że „obniżenie minimalnej podstawy wymiaru składek kierow-

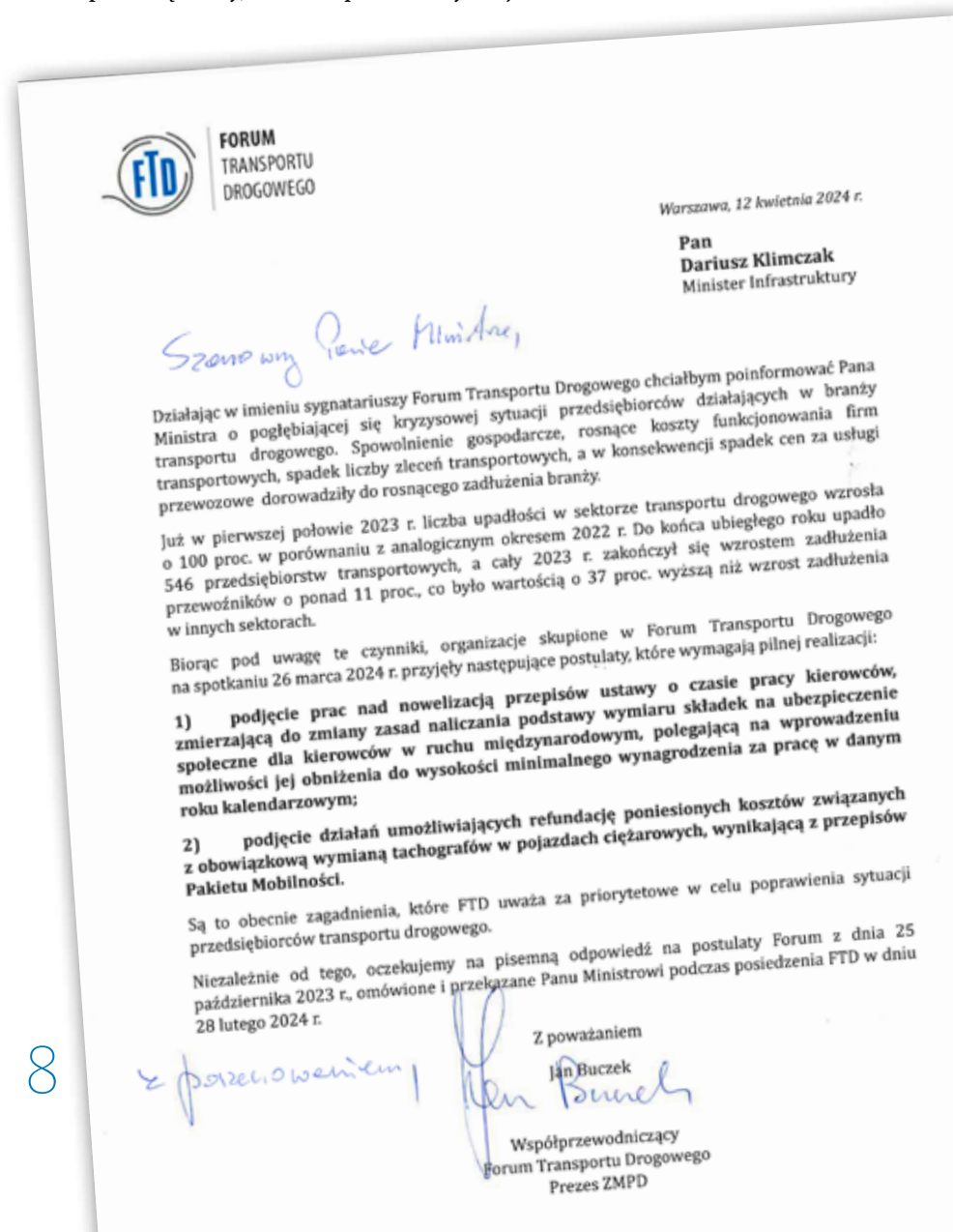
ców międzynarodowych odbędzie się z pokrzywdzeniem osób ubezpieczonych i skutkuje niższymi kwotami składek odprowadzanymi na konta i subkonta w ZUS, a w konsekwencji – obniżeniem przyszłych świadczeń emerytalnych osób, których dotyczy to rozwiązanie”.

Ministerstwo Infrastruktury uzasadnia specjalne traktowanie kierowców niezwykle złożoną sytuacją międzynarodową, w jakiej znalazła się obecnie rodzima branża międzynarodowego transportu drogowego.

### KE zgodziła się na zwrot kosztów wymiany tachografów

Komisja Europejska wstępnie zgodziła się na wsparcie finansowe wymiany tachografów nowej generacji w pojazdach, które są wykorzystywane w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy, z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. MI ustala przejrzyste zasady konkursu, kto będzie objęty dofinansowaniem oraz jego wysokość. „Systemem wsparcia będą objęci ci, którzy wymienili tachografy. Konkurs będzie bowiem polegał na częściowym refinansowaniu kosztów wymiany i instalacji tachografu nowej generacji. Dążeniem Ministerstwa Infrastruktury jest, aby system składania wniosków przez przewoźników drogowych był maksymalnie prosty i zautomatyzowany, a także aby można było składać wnioski on-line”.

Konkurs na dopłaty ruszy najprawdopodobniej późną jesienią.





# Transport w stanie krytycznym

## Forum Transportu Drogowego

**Sygnatariusze FTD domagają się od ministra infrastruktury informacji o stanie realizacji postulatów przewoźników.**

Piotr Gawelczyk

W siedzibie ZMPD odbyło się 2 kwietnia posiedzenie Forum Transportu Drogowego. Zebrani dyskutowali nad aktualną sytuacją w międzynarodowym transporcie drogowym oraz nad propozycjami działań, które spowodowałyby poprawę trudnej sytuacji firm transportowych. Moderatorem dyskusji był dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka.

Otwierając posiedzenie prezes ZMPD Jan Buczek poinformował, że Forum zostało zwołane z inicjatywy prezesa Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych (ZSPD) Dariusza Matulewicza.

Podczas kilkugodzinnych obrad sygnatariusze FTD omówili główne zagrożenia i skutki wynikające z aktualnej sytuacji geopolitycznej, poddając krytycznej analizie współpracę z przedstawicielami administracji publicznej i działania rządu, w tym Ministerstwa Infrastruktury, w obronie polskiego międzynarodowego trans-

portu drogowego. Prezes Jan Buczek po raz kolejny zaapelował o wyrażanie w rozmowach z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury jednolitego stanowiska branży.

Za najpilniejszą sprawę jednogłośnie uznano obniżenie podstawy naliczania składki ZUS, co ma największe znaczenie dla kondycji i konkurencyjności firm transportu drogowego.

Zwrócono także uwagę na zbliżającą się kolejną rocznicę umowy UE-Ukraina. W tym kontekście zasadnym jest wprowadzenie zmian do tego dokumentu, m.in. w postaci przy-

wrócenia zezwoleń transportowych dla przewoźców na kierunku ukraińskim. Sygnatariusze Forum podkreślali przy tym, że to UE doprowadziła do zaistnienia nierównej konkurencji, na czym cierpią unijni przewoźnicy.

Ponownie przeanalizowano dotychczasowe postulaty, przekazane polskiemu rządowi przez FTD w dwóch transzach - w październiku 2023 roku i w kwietniu 2024 roku.

Postanowiono zwrócić się do ministra infrastruktury z pismem zawierającym prośbę o przedstawienie w formie pisemnej informacji o stanie zaawansowania prac nad przesłanymi ponad rok temu postulatami branży i przewidywanym terminie ich realizacji. Staje się to coraz bardziej naglące, bowiem w tym czasie sytuacja polskich przewoźników jeszcze bardziej się pogorszyła, osiągając stan krytyczny.



reklama

Słowenia  
Słowacja  
Polska  
Szwecja (Intra-Szwecja)  
Dania (Intra-Dania)  
Szwajcaria  
Lichtenstein  
Włochy  
Węgry  
Bułgaria  
Niemcy  
Austria  
Belgia  
Francja  
Hiszpania  
Portugalia  
Luksemburg  
Tunezja  
Hercegowina

ZMPD BOX .pl

19 domen  
1 urządzenie

Najlepszy BOX  
w wadze ciężkiej

**Aktywuj  
Słowację  
w ZMPD Box**

WKRÓTCE CZECHY

# O problemach przewoźników z Komisją Europejską



Anna Brzezińska  
Joanna Popiołek

**P**rzestawiciele Forum Transportu Drogowego Joanna Popiołek oraz Piotr Prudzyński zaprezentowali 17 czerwca Komisji Europejskiej stanowisko polskich międzynarodowych przewoźników drogowych dotyczące niekorzystnego wpływu pośredników na branżę transportową.

Prezentacji dokonali na zaproszenie Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) Komisji Europejskiej podczas spotkania Komisji Transportu Drogowego działającej w ramach DG MOVE.

Zaproszenie było efektem wystąpienia prezesa ZMPD Jana Buczka podczas spotkania z dyrektorem DG MOVE Kristianem Schmidtem, które odbyło się w marcu w Warszawie.

Stanowisko przewoźników opracowano 10 czerwca na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego. Uczestniczący w nim przedstawiciele polskich firm transportowych przygotowali dla DG MOVE informację o negatywnych skutkach działań pośredników na branżę transportową i oczekiwanych sposobach ich rozwiązania.

Jako najważniejsze zagadnienia wskazali:

- ograniczenie działalności pośredników w transporcie drogowym,
- skrócenie terminów płatności oraz wprowadzenia solidarnej odpowiedzialności nadawcy.

## Kluczowe problemy branży

Uczestnikami spotkania, które odbyło się w formule online, byli przedstawiciele państw członkowskich UE oraz międzynarodowych organizacji transportu drogowego, tj. Międzyna-

rodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) oraz Europejskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych (ISPI).

Joanna Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD, podkreśliła pogarszające się warunki prowadzenia działalności gospodarczej, skutkujące spadkiem zapotrzebowania na usługi transportowe przy jednoczesnym gwałtownym wzroście kosztów operacyjnych, co doprowadziło do dramatycznego poziomu zadłużenia polskich przewoźników, które sięga 1,26 mld zł.

Wskazała szereg poważnych problemów, z którymi mierzy się obecnie sektor transportowy:

- poważny deficyt kierowców zawodowych,
- kryzys energetyczny i rosnące koszty paliw,
- obciążenia legislacyjne związane z realizacją celów Europejskiego Zielonego Ładu,

- zamknięcie rynków wschodnich i skutki sankcji nałożonych na Rosję i Białoruś,
- rosnąca presja konkurencyjna ze strony przewoźników ukraińskich. „Kluczowym zadaniem jest dziś ułatwienie prowadzenia działalności transportowej, w szczególności poprzez ograniczenie roli pośredników, którzy funkcjonują na rynku pod szyldem spedytorów”, podkreśliła Joanna Popiołek.

## Nadużycia pośredników i quasi-spedycje

Przedstawicielka ZMPD zwróciła uwagę na niekontrolowany wzrost liczby podmiotów pośredniczących w realizacji zleceń transportowych, które nie wnoszą żadnej wartości dodanej, a jedynie pobierają prowizję, w efekcie znacząco obniżając marżę przewoźników. Taki proceder nie tylko wydłuża cały proces, ale także generuje nieuzasadnione opłaty i dodatkowe wymogi narzucane przez podmioty nieponoszące żadnej odpowiedzialności – wyjaśniła przedstawicielka ZMPD.

Problem ten potęgują elektroniczne giełdy transportowe. Przewoźnicy skarżą się na szczególną szkodliwość tzw. spedykcji kanapowych, które, choć nie posiadają własnego taboru ani infrastruktury, to nakładają dodatkowe warunki i wymogi w zakresie realizacji przewozu, często niewymagane przez pierwotnego nadawcę. Może to być np. wydłużenie czasu załadunku pojazdu, który wliczony jest w cenę frachtu, przedłużenie terminu płatności poprzez uzależnienie go od otrzymania oryginałów dokumentów, narzucanie kar np. za brak kontaktu

z kierowcą, za brak okularów czy kasu na załadunku/rozładunku, kara za spóźnioną dostawę w wysokości frachtu, za anulowanie zlecenia, także w wysokości frachtu.

## Wydłużone terminy płatności – praktyka powszechna i szkodliwa

Joanna Popiołek przedstawiła również problem rażąco wydłużonych terminów płatności, które często wynoszą od 60 do nawet 180 dni. To powoduje, że przewoźnicy de facto kredytują swoich klientów, podczas gdy sami muszą na bieżąco ponosić koszty operacyjne (paliwo, płace, podatki, opłaty drogowe). Co więcej, w wielu przypadkach przewoźnik nie ma żadnych gwarancji zapłaty, a to stwarza istotne ryzyko zatorów płatniczych i upadłości firm. – Dlatego konieczne jest wprowadzenie przepisów unijnych, które ustanowią maksymalny termin zapłaty na poziomie 30 dni, bez możliwości jego wydłużenia, oraz wprowadzenie dotkliwych sankcji za jego przekroczenie – postulowała Joanna Popiołek. Równocześnie zaapelowała o ustanowienie solidarnej odpowiedzialności nadawcy za zapłatę wynagrodzenia za usługę transportową – szczególnie w sytuacji, gdy pośrednik opóźnia płatność lub jej nie dokonuje.

Reprezentujący także Forum Transportu Drogowego prezes firmy transportowej „Direx” Piotr Prudzyński w pełni potwierdził największe bóle branży. Zdecydowane poparcie dla stanowiska polskich międzynarodowych przewoźników drogowych wyraził przedstawiciel Republiki Czeskiej Jiri Vesely. Podkreślił, że problemy wskazane przez stronę pol-

ską są również dostrzegalne w Czechach i wymagają pilnych działań na poziomie Unii Europejskiej.

Oleg Kamberski (IRU) przyznał, że skala problemu jest większa niż zakładano i zapowiedział powrót do tematu z pełnym raportem w ciągu 3–4 miesięcy. Z kolei reprezentujący ISPI Marco Digioia podkreślił konieczność uregulowania działalności giełd transportowych oraz zdefiniowania pośredników jako firm transportowych posiadających tabor.

## Postulaty branży

Przedsiębiorcy transportowi wnioskują o opracowanie:

- unijnego wykazu klauzul abuzywnych w łańcuchach dostaw,
- uporządkowanych zasad funkcjonowania pośredników na rynku,
- skrócenia terminów płatności w łańcuchach dostaw,
- ustanowienia przepisów unijnych w zakresie współodpowiedzialności zleceniodawców za płatności w transporcie.

Przedstawiciele Komisji Europejskiej wyrazili głębokie uznanie dla przedstawionych danych i analiz. Prowadzący spotkanie przedstawiciel DG MOVE Jean-Louis Colson zapowiedział, że Komisja Europejska przeprowadzi pogłębioną analizę problemu, rozważając zarówno regulacje sektorowe, jak i działania ogólnoeuropejskie w zakresie terminów płatności oraz działalności pośredników.

– Konieczne jest ustalenie czy problem występuje wyłącznie w transporcie, czy także w innych branżach. Decyzje o nowych przepisach zostaną podjęte po konsultacjach z sektorem – zaznaczył Jean-Louis Colson.

# Przewoźnik kredytuje pośredników i nadawców



**Prezes ZMPD Jan Buczek wskazuje na konieczność uregulowania zasad współpracy przewoźników z pośrednikami i spedytorem w rozmowie z Robertem Przybylskim.**

- **Czy główny postulat ostatniego Forum Transportu Drogowego, czyli ograniczenie roli pośredników w transporcie drogowym, jest słuszny?**

Oczywiście, że tak. Tej sprawie poświęciłem wiele lat, poruszając ją na międzynarodowych gremiach. Wielokrotnie podnosiłem ten temat nie tylko w Genewie podczas spotkań IRU, gdzie opowiadano o sukcesach branży transportowej. Nie zauważano przy tym kłopotów przewoźników, którzy powinni wykonywać przewozy na zle-

cenie nadawcy lub spedytora, a wykonują na zlecenie ostatniego w łańcuchu pośrednika. W rezultacie firmy transportowe otrzymują zlecenie już okrojone z pieniędzy, bywa że za cenę nie pozwalającą nawet na pokrycie kosztów przejazdu.

Gremia, na których podnosiłem kwestię nadużywania pozycji pośrednika, nie reagowały nawet lakonicznymi uwagami, bo sprawa najwyraźniej nie była dla nich interesująca i woleli dyskutować o czymś – według nich – bardziej atrakcyjnym.

- **Jakie jest proponowane rozwiązanie?**

Doszło do sytuacji, w której niewnoszące żadnej wartości dodanej grupy pośredników żywią się przepływami pieniężnymi, pobierając zupełnie nieuzasadnione wysokie honoraria w postaci prowizji. W rezultacie w długim łańcuchu pośredników mikroskopijne pieniądze trafiają do ostatniego ogniw, czyli przewoźnika.

Osoby zajmujące się pośrednictwem w przewozach ładunków nie mają kapitału do prowadzenia tego typu działalności. Zamiast tworzyć kapitał obrotowy z kredytów bankowych, pokrywają swoje potrzeby finansowe przetrzymując wypłaty należne przewoźnikowi za wykonaną usługę, zmuszając go do poszukiwania finansowania swojej działalności.

- **O jakich terminach płatności mówimy?**

Pośrednicy potrafią przetrzymywać wypłaty przez 120 lub nawet więcej dni. W takiej sytuacji przewoźnik kredytuje pośrednika i nadawcę. Firmy transportowe to głównie niewielkie rodzinne przedsiębiorstwa, na które spada całe ryzyko transportu, a przy okazji obciążenia kredytowe służące finansowaniu nadawcy i pośrednika.

Należy eliminować taki typ działalności. Uważamy, że jedynym podmiotem mającym prawo do realizacji usługi transportowej jest ten, który ma licencję na wykonanie przewozu. Pozostałe mogą fakturować wyłącznie własną usługę, a spedytor w momencie podpisania kontaktu powinien podpisać klientowi oświadczenie zawierające informację, że ma zdolności do wykonania przewozu w posta-

ci umowy z rzetelnymi przewoźnikami, a fakturę może wystawić tylko za organizację transportu.

- **FTD uważa, że powinno się ten temat wrzucić na europejski poziom. Czy to dobry pomysł?**

Tę kwestię dyskutowaliśmy na poziomie unijnym 17 czerwca. To inauguracja europejskiej dyskusji o tym narastającym problemie. Teraz IRU jest niezadowolone, że podnieśliśmy temat pośredników, ponieważ duże spedycje, które są członkami IRU, wołałyby go wyciszyć.

- **Czy wśród przewoźników jest świadomość, że walka na europejskim forum może trwać długie lata?**

Długi marsz trzeba zacząć od pierwszego kroku. Mamy świadomość, że administracja unijna działa powoli. Musimy pobudzić do dyskusji wokół tego tematu różne strony. Stworzyć koalicję, tak jak to zrobiliśmy przy okazji prac UE nad Pakietem Mobilności. Zaktywizowaliśmy wówczas 17 państw unijnych, których przedsiębiorcy i administracje rządowe zgadzały się z naszymi postulatami dotyczącymi Pakietu. Ministerstwo Infrastruktury kierowane przez Andrzeja Adamczyka otrzymało pełną dokumentację tych działań, która trafiła do segregatora i tam już pozostała. Ministerstwu nie udało się zbudować koalicji na poziomie rządowym. Polskie służby dyplomatyczne zignorowały możliwości współpracy europejskiej.

- **Rząd jednak zaskarżył niektóre rozwiązania Pakietu Mobilności do TSUE...**

Ale stało się to już po przyjęciu Pakietu Mobilności. Tymczasem nie dość, że zawierał niekorzystne dla nas zapisy, to jeszcze został wdrożony w sposób dobijający naszą branżę. Inne państwa Europy Środkowo-Wschodniej implementowały go w sposób mniej restrykcyjny, dzięki czemu tamtejsi przewoźnicy mogą być bardziej konkurencyjni względem polskich firm. Dlatego sprawa ograniczenia wpływu pośredników na marżę jest dla nas tak ważna i dlatego z takim zaangażowaniem staramy się uświadomić ten problem urzędnikom państwowym. Wydaje nam się,

że przekaz jest coraz bardziej jasny i minister zrobi wszystko, aby uchronić nas od wyeliminowania z rynków unijnych i zepchnięcia z podium, które swoją pracą zdobywaliśmy przez wiele lat.

- **Przekonanie urzędników unijnych do postulatów FTD potrwa lata...**

Urzędnicy unijni widzą przede wszystkim skutki rynkowe, które dotyczą podmiotów ze starych krajów członkowskich UE i nie rozumieją podziału pracy i roli poszczególnych

w dobrym stanie oraz jego wymianę na zeroemisyjny, promowany przez UE.

- **Unia Europejska chwali się, że przybywa elektrycznych ciężarówek...**

To wielcy spedytorzy posiadają pieniądze na zakup zeroemisyjnych pojazdów, a nie przewoźnicy. Do takiej sytuacji doprowadziła opisana wyżej patologia.

- **Jeszcze o pozaunijnej konkurencji: jakie rozwiązanie może być skuteczne**

Komisja Europejska powinna stanąć na wysokości zadania i zapewnić równowagę na rynku, ochronić nas przed konkurencją pozaunijnych przewoźników. Powinna wypracować takie mechanizmy, które pozwolą nam na spełnienie wymogów Pakietu Mobilności.

uczestników tego rynku. Duże firmy spedycyjne i logistyczne, które mają bardzo silne lobby w UE, wskazują na utratę rynku na rzecz przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, jednocześnie znakomicie pomnażając zyski w kooperacji z tymi właśnie przewoźnikami. Ukrywany jest przed decydentami fakt, że zachodnie podmioty nie utraciły rynku, a do wykonywania zadań transportowych wykorzystują tańsze i sprawniejsze firmy z Europy Środkowo-Wschodniej.

Równocześnie zachodnie firmy nie mają mocy przerobowych, aby obsłużyć klientów i dopuścić pośredników drenujących ten rynek. Na końcu tego „łańcucha pokarmowego” jest przewoźnik, który nie dość, że musi spełnić warunki dopuszczenia do rynku, to jeszcze musi dzielić się z pośrednikami zyskiem. Tymczasem oni wyłącznie handlują zleceniami i nie ponoszą żadnych kosztów związanych z procesem transportu. Komisja Europejska powinna stanąć na wysokości zadania i zapewnić równowagę na rynku, ochronić nas przed konkurencją pozaunijnych przewoźników. Powinna wypracować takie mechanizmy, które pozwolą nam na spełnienie wymogów Pakietu Mobilności w odniesieniu do naszych pracowników i umożliwią utrzymanie taboru

- **w zahamowaniu jej ekspansji?**

Samochody wykonujące przewozy dwustronne powinny być wyposażone w tachografy najnowszej generacji. Każdy przewóz bez posiadania takiego tachografu powinien być zagrożony karą odstraszącą uczestników procederu. Powinien płacić ją nie tylko przewoźnik (włącznie z cofnięciem licencji i zakazem powrotu do działalności gospodarczej), ale i podmiot zlecający przewóz.

- **Jak inne kraje oceniają ukraińską konkurencję?**

Gdybym dostrzegł ze strony obecnego rządu chęć partnerskiego działania, podjąłbym się wysiłku budowy koalicji. Jednak mam w pamięci nauczki z czasu, kiedy ZMPD poniosło ogromne koszty budowania koalicji przy okazji prac nad Pakietem Mobilności, a administracja państwa wyrzuciła nasze wysiłki do kosza. To nie jest tania działalność. Gdyby wysocy przedstawiciele administracji państwa wykazali zainteresowanie, moglibyśmy także teraz wspólnymi siłami podjąć trud zmiany przepisów na poziomie europejskim i wierzę w to, że przy obecnych dobrych relacjach i odbudowie stosunków z innymi państwami, znalazłaby się przestrzeń do poważnej debaty i rozmowy z administracjami innych państw.

Deбата Rzeczpospolitej

# Prognozy dla transportu



– Synergia trzech transportowych światów to szansa na rozwój dla wszystkich – Jan Buczek w debacie „Rzeczpospolitej” o branży TSL.

Piotr Gawęlczyk

W czwartek 29 maja w siedzibie ZMPD odbyła się debata poświęcona omówieniu raportu „Rzeczpospolitej” dotyczącego aktualnej sytuacji w branży TSL. W blisko półtoragodzinnej dyskusji wzięli udział przedstawiciele transportu drogowego (prezes ZMPD Jan Buczek), kolejowego (dyrektor ds. Projektów Strategicznych i Komunikacji Pesa Bydgoszcz Maciej Grześkowiak) i lotniczego (dyrektor Biura Cargo i Poczty PLL LOT Michał Grochowski). Gospodarzem wydarzenia była rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska, a panel poprowadził redaktor naczelny portalu logistyka.rp.pl, autor raportu Robert Przybylski.

## Nieuczciwa konkurencja

Rozpoczynając spotkanie dyr. Anna Brzezińska pokrótce przedstawiła polską branżę transportową, jej umiejscowienie na europejskim rynku i rolę, jaką odgrywa w globalnym łańcuchu dostaw. – Transport drogowy, kolejowy i lotniczy mają swoje mocne i słabe strony; przykładowo przewozy kolejowe nie posiadają na tyle rozbudowanej i nowoczesnej infrastruktury, by mogły zastąpić przewozy drogowe – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Bez transportu drogowego europejska, a nawet globalna gospodarka nie mają szans na skuteczne funkcjonowanie – dodał szef Zrzeszenia, szczegółowo omawiając cykl produkcyjno-dostawczy towarów.

Kluczem do oceny aktualnej sytuacji w transporcie drogowym jest utrata zdolności konkurencyjnej na rynku międzynarodowym. Jak powiedział prezes Jan Buczek, spedytorzy

poszukują dla swoich klientów jak najtańszych przewoźników. – Dziś broniemy naszego rynku chociażby przed tańszymi usługami przewoźników ukraińskich – powiedział Jan Buczek.

Zyski firm transportowych są na minimalnym poziomie, wielu przewoźników w oczekiwaniu na lepsze czasy dokłada do prowadzenia biznesu, jeśli oczywiście ma z czego. Nie pomagają też tańsze paliwa, choć w powszechnym odczuciu spadająca od jakiegoś czasu jego cena działa na korzyść przewoźników, powodując odbudowę rentowności.

Szkopuł w tym, że spadki te widzi też spedycja i koryguje w dół cenę za fracht. Co więcej – po kolejnych завиrowaniach na rynku paliwowym i wzroście kosztów paliwa bardzo trudno jest wrócić z ceną za fracht do punktu wyjścia. – Mam zaszczyt reprezentować dużą część uczestników rynku transportu drogowego.

To w przeważającej większości ci najmniejsi przewoźnicy, stanowiący podstawę piramidy. Uważam, że w dzisiejszych czasach drogą do obniżania kosztów jest konsolidacja małych podmiotów w większe – powiedział prezes ZMPD.

Zwrócił przy tym uwagę na fakt, że ci najmniejsi są nękani przez nieuczciwych tzw. spedytorów, którzy z prawdziwymi spedytorami nie mają nic wspólnego. – Są to handlowcy, którzy kupują i sprzedają zlecenia z naruszeniem obowiązujących zasad, bo często nie mają uprawnień do wystawiania niektórych rodzajów faktur. Przewoźnik zawsze jest na końcu łańcucha zobowiązań i to on ponosi całe ryzyko przewozu towarów – powiedział Jan Buczek.

## Dylematy alternatywnych napędów

Z pewnym optymizmem szef ZMPD mówił o perspektywach. – Nic nas nie zastąpi i dlatego transport drogowy będzie się rozwijał. Z drugiej jednak strony wcale nie będzie nam łatwiej, bo dążenia do poprawy poziomu ekologiczności powodują, że przed przewoźnikami jest ogromne wyzwanie w postaci inwestycji w zeroemisyjne pojazdy. Problem w tym, że po pierw-

sze – nie mamy na to pieniędzy, a po drugie – nie mamy do tego odpowiedniej infrastruktury, która pozwoliłaby na wykonanie przewozu elektrycznym pojazdem np. z Warszawy do Madrytu – podkreślił Jan Buczek. Przypomniał przy tym, że przewoźnicy dysponują napędzanymi dieslem ciągnikami siodłowymi spełniającymi wyśrubowane normy środowiskowe. Producenci doszli do najwyższego poziomu technologicznego umożliwiającemu śladową emisję wszystkich szkodliwych związków.

Innym powodem do niepokoju o przyszłość jest brak kierowców – zapotrzebowanie na fachowców w tym zawodzie rośnie nie tylko w Polsce, lecz także w firmach państw szeroko rozumianego Zachodu. Jan Buczek przypomniał, że Zrzeszenie przez ponad dekadę walczyło o ponowne uruchomienie w polskim systemie oświatowym możliwości kształcenia kierowców w szkołach publicznych. Kolejne rządy nie podejmowały tego tematu, co spowodowało powiększającą się lukę popytową. Wzięła się ona m.in. także z tego, że przestała istnieć powszechna służba wojskowa, podczas której młodzi ludzie mogli zdobyć

uprawnienia zawodowych kierowców. W związku z tym szkolenia wzięły na siebie regionalne organizacje przewoźników. Jednak wysokie koszty spowodowały, że dostęp do nich był ograniczony. – Kończą się też możliwości pozyskiwania wykwalifikowanych pracowników nawet z odległych państw, dlatego trwają poszukiwania metod bardziej efektywnej pracy kierowców. Warto pamiętać, że są oni często zaangażowani np. w załadunek, rozładunek, czy odprawy celne – to jest bardzo poważny problem, który trzeba wreszcie rozwiązać. Kolejnym pomysłem jest wprowadzenie na drogi gigałinerów – wymieniał szef Zrzeszenia.

Podsumowując dyskusję prezes Jan Buczek wyraził uznanie za zorganizowanie debaty w tej formie. Podkreślił, że dzięki tego typu inicjatywom jest szansa na stworzenie elementów synergii trzech transportowych światów, które funkcjonując oddzielnie, bez współpracy ze sobą, nie mogą w pełni wykorzystywać swoich możliwości.



# Poczucie humoru, czyli ten się śmieje...

W tych trudnych czasach poczucie humoru jest na wagę złota.

Zgadzam się. Zwłaszcza że złoto chodzi już po 13 tysiąch za uncję,

Mam pomysły! Zrobimy konkurs sms-owy! 3,69 zł za głos. Będzie na strogonowa. Ma się tę głowę do interesów, no nie?

Jan Buczek, Mariusz Kassjaniuk

Zaraz zaraz, ja tu mam gdzieś nazwisko swojego faworyta

Piotr Mikiel

Tadeusz Gajownik

Jak wygram, to kupię sobie rower

Wiesław Starostka

A może by tak samemu się zgłosić...?

Adam Pałka

Żeby wygrać, trzeba jednak uściśnąć kilka dłoni...

Piotr Mikiel

Juliusz Skurewicz

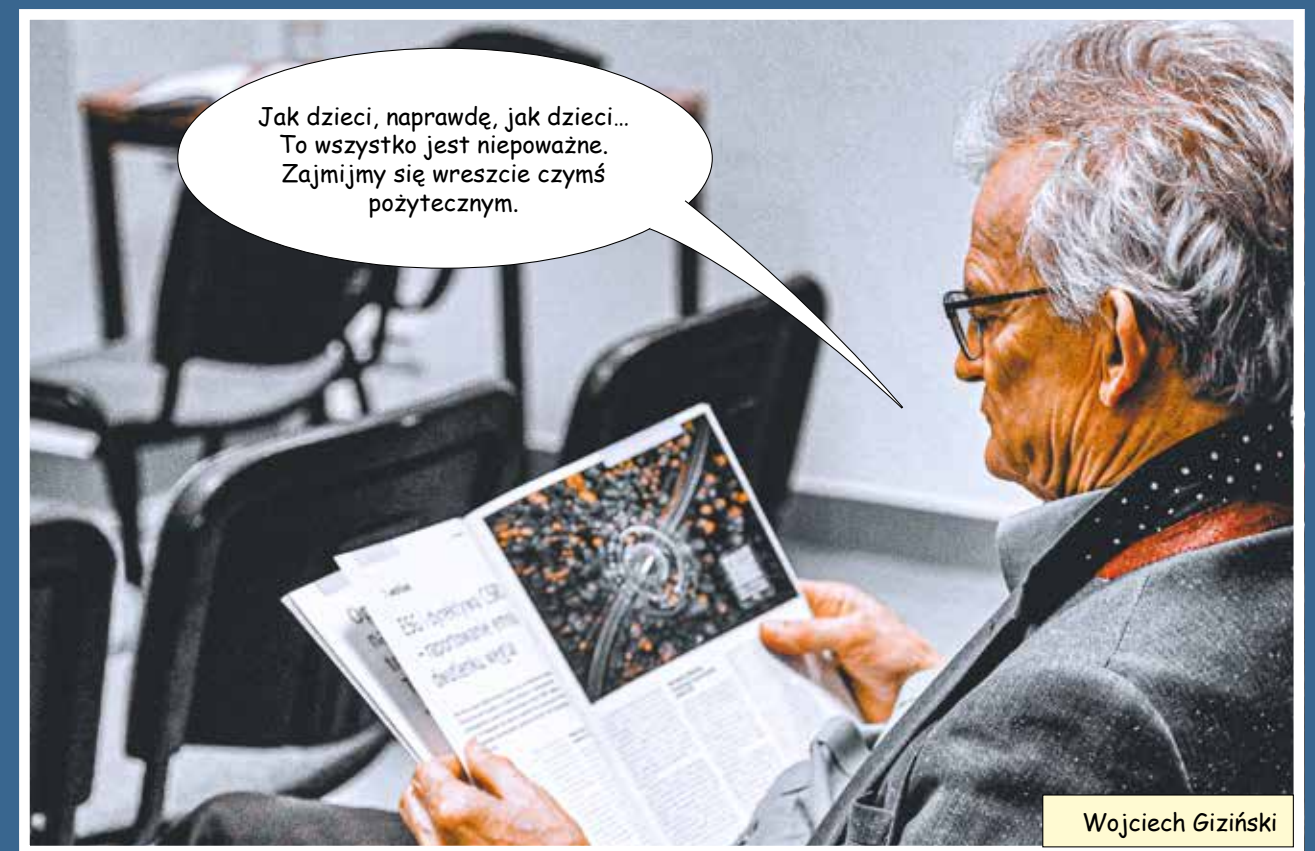
Halo?! To na kogo mam wreszcie zgłaszać?

Zbieramy głosy, a komisja skrutacyjna za chwilę ogłosi wyniki.

Jarosław Kurek

Czekając na zliczenie głosów - znacie jakieś najnowsze dowcipy? Bo ja znam. Przychodzi polityk do przewoźników i mówi, że jest super.

Mariusz Kassjaniuk



## Więcej zamówień

Monachijski producent samochodów ciężarowych MAN zwiększa produkcję: w największej fabryce koncernu, w podkrakowskich Niepołomicach, ruszyła 2 czerwca trzecia zmiana, a produkcja dzienna powiększyła się z 200 do 225 ciężarówek. Z kolei w Monachium rusza od lipca druga zmiana i dzienna produkcja wzrośnie z 70 do 100 ciężarówek. Prezes Traton (właściciel marek MAN i Scania) Christian Levin zaznacza, że perspektywy są dość dobre. W pierwszym kwartale portfel zamówień w Europie powiększył się o 56 proc., gdy dla całej grupy (obecnej na wszystkich kontynentach) o 12 proc. Także Volvo raportuje w Europie 25-procentowy wzrost portfela zamówień (35 proc. wzrostu dla segmentu ciężkiego).

## Maleje sprzedaż opon

Na wtórnym rynku w Europie maleje sprzedaż opon. European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA) podliczyła, że w pierwszym kwartale przewoźnicy kupili 2,7 mln opon do samochodów ciężarowych i autobusów, czyli o 4 proc. mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Jest to także o 11 proc. mniej niż w okresie przed pandemią. Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego nie podliczył jeszcze pierwszego kwartału, natomiast w ub.r. zaraportował 4-procentowy wzrost sprzedaży opon ciężarowych na rynku wtórnym. W Europie (z Wielką Brytanią) sprzedaż ubiegłoroczna była o 1 proc. mniejsza niż w 2023 roku.

## Więcej kontroli w Czechach

1 lipca zacznie działać w Czechach nowy organ kontroli transportu drogowego, nazwany INSID (Inspekcje silniční dopravy). Będzie zajmować się kontrolą pojazdów, w tym kontrolą techniczną (emisje, stan techniczny, mocowanie ładunków), kontrolą tachografów i czasu pracy kierowcy, a także dynamicznym ważeniem pojazdów. Umożliwi zdalny odczyt danych z tachografu (DSRC) i nakładanie mandatów oraz pobieranie kaucji na miejscu kontroli. INSID będzie mógł zatrzymywać pojazdy, dokumenty lub tablice rejestracyjne. Kontrole prowadzone będą stacjonarnie i przez jednostki mobilne (21 furgonów VW Crafter). W Czechach maksymalna kara sięga 500 tys. korun.

## Zmarł Zbigniew Janiak

Członek zarządu, a także wieloletni prezes Dolnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych Zbigniew Janiak, zmarł 3 czerwca w wieku 94 lat. Był także uczestnikiem obrad Forum Transportu Drogowego. Karierę zaczynał w latach 50. w PKS na Dolnym Śląsku. Przez lata był dyrektorem naczelnym PKS Wrocław. Spoczął na cmentarzu w Żernikach Wrocławskich.



## Centrum szkoleniowe

Daimler Truck Polska otworzył w maju centrum szkoleniowe w Nadarzynie. Nowa placówka posłuży do szkolenia personelu serwisów (to ponad 1,5 tys. osób w całej sieci) oraz do wydawania klientom elektrycznych modeli. Centrum zostało wzniesione na działce o powierzchni 1,5 ha, ma pawilon o powierzchni 700 m kw. wyposażony w 3 stanowiska przejazdowe. Wczesną jesienią obiekt wzbogaci się o ładowarkę z wtyczkami CCS i prawdopodobnie także MCS.

Przepustowość szkoleniowa sięga 50-60 osób dziennie, a równolegle można prowadzić 4 szkolenia. Są one obowiązkowe dla utrzymania autoryzacji (certyfikaty wydawane są na 5 lat) i dlatego większy obiekt ma już obłożenie do końca roku. Centrum jest otwarte dla wszystkich chętnych, ale 95 proc. kursantów to pracownicy ASO. Resztę stanowią klienci, np. opiekunowie flot lub kierowcy z firm kupujących samochody Mercedesa.



## Pierwsze elektryki z Monachium

Marka MAN rozpoczęła 16 czerwca produkcję elektrycznych ciężarówek w Monachium. Samochody bateryjne montowane są (podobnie jak u konkurencji) na tej samej linii co diesle. Komponenty pochodzą z Niemiec: w Norymberdze produkowane są pakiety baterii z ogniw CATL wytwarzanych w Erfurcie. Samochody wyposażone są w silnik centralny i planetarną skrzynię biegów produkcji Scanii. MAN zainwestował miliard euro w modernizację zakładów. Pierwszy elektryczny egzemplarz to ciągnik siodłowy z zasięgiem do 500 km na jednym

ładowaniu. MAN spodziewa się, że do końca roku wyprodukuje co najmniej tysiąc elektryków, maksymalnie do 30 dziennie, czyli nawet co trzecia wyjeżdżająca z fabryki ciężarówka może mieć napęd baterijny. Koncern już dostarczył blisko 200 takich ciężarówek. Ich łączny przebieg sięgnął 2,5 mln km, a niektóre pokonują nawet 900 km dziennie przy zużyciu energii poniżej 100 kWh na 100 km. Wcześniej elektryczne modele zaczęły wypuszczać zakłady Volvo, Scanii i Mercedesa.

# Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD



**Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD, które odbyło się 21 maja 2025 r. w Jachrance, delegaci udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu. Przyjęli także sprawozdanie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2025 r.**

**Piotr Gawelczyk**

**P**rzewodniczącym obrad został wybrany Karol Rychlik. Na zaproszenie prezesa Jana Buczka odpowiedział minister infrastruktury Dariusz Klimczak, który wraz ze swoimi współpracownikami był gościem specjalnym Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD.

– Jesteśmy w ciągłym kontakcie z prezesem Janem Buczkim – zarówno ja, jak i mój najbliższy współpracownik, jeżeli chodzi o sprawy transportu drogowego, czyli pan wiceminister Stanisław Bukowiec, ale także przedstawiciele poszczególnych departamentów, nie tylko Departamentu Transportu Drogowego – powiedział minister Dariusz Klimczak. Przedstawił dotychczasowe działania resortu, mające na celu realną pomoc branży

transportowej, w tym m.in. projekt dofinansowania wymiany tachografów, projekt nowelizacji przepisów ustawy o transporcie drogowym i wynagrodzeniach kierowców, a także pakiet zmian, zmierzających do obniżenia deficytu kierowców w transporcie drogowym w Polsce.

Ważnym wydarzeniem było wręczenie Piotrowi Ozimkowi i Henrykowi Krzyżanowskiemu prestiżowych odznak i dyplomów Top Menedżer IRU.





przewoźnik nr 93



przewoźnik nr 93



Wręczyli je – wieloletni członek prezydium IRU, prezes ZMPD Jan Buczek, który jesienią ubiegłego roku zakończył ostatnią możliwą kadencję w tym gremium, obecny członek prezydium IRU, Dyrektor Generalny ZMPD Wiesław Starostka, oraz dyr. Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Zrzeszenia Anna Brzezińska.

Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD przedstawiciel Daimler Truck Polska Tomasz Ciesielski zaprezentował najnowszego Actrosa ze spalinowym napędem, czyli Actrosa L ProCabin, zachęcając do osobistego sprawdzenia możliwości, jakie oferuje ten model. Jednocześnie zaprosił przewoźników do udziału w specjalnym wydarzeniu Majówka z Daimler Truck Polska, który przy współudziale ZMPD odbędzie się we wtorek 27 maja 2025 r. w Motoryzacyjnym

Centrum Eventowo-Szkoleniowym DRIVELAND w Słabomierzu (gm. Radziejowice). Głównym punktem Majówki z Daimler Truck Polska będzie prezentacja najnowszych pojazdów firmy Daimler Truck – poza Actrosem L ProCabin przewoźnicy będą mogli poznać elektrycznego eActrosa 600.

W drugiej części ZOD delegaci skupili się na wewnętrznych sprawach dotyczących organizacji, w tym m.in. kwestii inwestycji na należące do ZMPD działce w Chlewni k. Grodziska Mazowieckiego, której założenia przedstawił dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka. Delegaci zdecydowali się poprzeć działania Zarządu mające na celu zapewnienie dywersyfikacji źródeł dochodów Zrzeszenia.

ZMPD dziękuje wszystkim Partnerom za udział w obradach Zgromadzenia Ogólnego Delegatów.



Planowane wdrożenie  
**wrzesień 2025 r.**



**Czechy  
Ahoj!**



## DAIMLER TRUCK Polska

Partner Strategiczny ZMPD

Partner ZMPD

Sponsorzy ZOD ZMPD

we simplify mobility

# ZMPD podpisało z WAT umowę o współpracy



**W Wojskowej Akademii Technicznej powstaje nowy kierunek studiów: międzynarodowy transport drogowy. ZMPD objęło nad nim patronat.**

Piotr Gawelczyk

Prezes ZMPD Jan Buczek podpisał 15 kwietnia z rektorem-komendantem Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie gen. bryg. prof. dr hab. inż. Przemysławem Wachulakiem umowę o współpracy. Umowa przewiduje m.in. patronat ZMPD nad nowym kierunkiem studiów cywilnych na Wydziale Inżynierii Mechanicznej WAT: międzynarodowy transport drogowy. Absolwenci tego kierunku mają zasilać kadrę menedżerską polskich międzynarodowych przewoźników drogowych.

## Jan Buczek: WAT to prestiż i jakość

– Z entuzjazmem podchodzimy do współpracy z Wojskową Akademią Techniczną, która jest rękojmią jakości kształcenia nie tylko absolwentów szkół branżowych i techników o profilach związanych z transportem, lecz także praktyków wykonujących zawód kierowcy, logistyka,

spedytora. Nastąpiła synergia celów, nasza współpraca gwarantuje wykształcenie grupy inżynierów potrafiących wydajnie i efektywnie działać w branży transportowej – powiedział prezes ZMPD Jan Buczek. – Inicjatywa WAT związana z utworzeniem nowego kierunku kształcenia w zakresie międzynarodowego transportu drogowego wypełnia wielką lukę w systemie szkolnictwa wyższego. Absolwenci WAT będą mieli pełną wiedzę na temat większości problemów i zagadnień, z którymi mierzą się przewoźnicy. To tym ważniejsze, że dziś międzynarodowy transport drogowy jest zarządzany przez osoby, które przychodzą do branży z wyuczonymi innymi zawodami, dopiero w trakcie pracy dostosowując się do specjalistycznych wymogów – dodał szef Zrzeszenia.

Prezes podkreślił, że dzięki kolejnym rocznikom wykształconych absolwentów WAT, za kilka lat przedsiębiorcy zyskają profesjonalnych menedżerów, dzięki którym będą mogli jeszcze lepiej funkcjonować na bardzo trudnym rynku.

## Naturalna ścieżka kariery

Prezes przypomniał, że w przeszłości przez długie lata zdecydowana większość młodych ludzi kształciła się w zawodzie kierowcy właśnie w wojsku, brakowało jednak kształcenia branżowego przygotowującego do tego zawodu. Obecnie, dzięki 10-letnim stacjom ZMPD, takie kształcenie od-

bywa się na poziomie ponadpodstawowym w państwowym systemie edukacji. Oferta uczelni będzie naturalną ścieżką kariery dla absolwentów techników.

Uruchomienie nowego kierunku na uczelni wyższej z jednej strony spowoduje zwiększenie liczby menedżerów w polskich firmach transportowych, z drugiej zaś jest niejako nawiązaniem do tamtych czasów, choć w zmienionych realiach i wejściem na wyższy poziom edukacyjny. Jan Buczek podkreślił, że mimo iż kierunek powstaje na uczelni wojskowej, to ma charakter cywilny.

– Porozumienie o współpracy z WAT jest dopełnieniem naszej aktywności dotyczącej poprawy sytuacji kadrowej w polskich firmach transportowych i podwyższania jakości oferowanych przez nie usług – podsumował prezes Jan Buczek.

Rola ZMPD polega na opracowaniu programu studiów, wspieraniu procesu nauczania od strony merytorycznej, jak również na poszukiwaniu rozwiązań w celu ułatwiania studentom odbywania praktyk w firmach transportowych, a także pomocy w pozyskiwaniu kolejnych partnerów do współpracy.

## Przemysław Wachulak: Kształcenie dostosowane do potrzeb rynku pracy

– Współpraca z praktykami już na etapie tworzenia nowego kierunku stu-



diów to jedna z naszych podstawowych zasad, zgodnie z którymi zapewniamy przyszłym absolwentom kształcenie dostosowane do wymogów rynku pracy – powiedział rektor-komendant WAT gen. bryg. prof. dr hab. inż. Przemysław Wachulak. – Na nowym kierunku studiów będziemy kształcić specjalistów w transporcie drogowym, spedycji i magazynowaniu oraz w zakresie użytkowania i wykorzystania środków transportu drogowego. Wiemy, że firmy z branży transportowej dostosowują się do nowych warunków, podnoszą efektywność, inwestują w nowe technologie. Te działania wzmagają poszukiwanie nowych pracowników z odpowiednim wykształceniem i umiejętnościami. Planujemy zapewnić polskiemu transportowi dobrze przygotowane kadry, zarówno menedżerskie, jak i inżynierskie, absolwentów potrafiących skutecznie i efektywnie działać w trudnych i szybko zmieniających się warunkach.

## Praktyki są kluczowe

Rektor zaznaczył, że w procesie kształcenia studentów na tym, podobnie jak na innych kierunkach prowadzonych w Akademii, bardzo istotne są praktyki odbywane przez studentów w firmach i organizacjach part-



Planujemy zapewnić polskiemu transportowi dobrze przygotowane kadry, zarówno menedżerskie, jak i inżynierskie, absolwentów potrafiących skutecznie i efektywnie działać w trudnych i szybko zmieniających się warunkach.

nerskich, a także udział praktyków w prowadzeniu zajęć ze studentami, czy konsultacje programowe.

W spotkaniu związanym z podpisaniem porozumienia wzięli również udział: ze strony WAT dziekan Wydziału Inżynierii Mechanicznej WAT dr hab. inż. Jerzy Jackowski, prof. WAT oraz dr inż. Janusz Chojnowski i Piotr Kwitowski z Instytutu Pojazdów i Transportu WIM WAT. ZMPD poza prezesem Janem Buczekiem reprezentowała również rzeczniczka prasowa Zrzeszenia, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

## Kierunek międzynarodowy transport drogowy

Nowy kierunek obejmuje studia inżynierskie I stopnia stacjonarne i niestacjonarne. Studia przygotowują do uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, a także do prowadzenia samodzielnej działalności gospodarczej lub firmy w branży transportowej. Tematykę i zakres nowych studiów ukształtował bezpośrednio rynek pracy i usług w obszarze transportu, spedycji i logistyki (TSL). Rosnące zapotrzebowanie branży na specjalistów daje absolwentom wysokie szanse na zatrudnienie.

# Przewoźnicy poznali nowe Actrosy

Daimler Truck Polska zorganizował pokaz najnowszych modeli Actrosa specjalnie dla członków ZMPD.



## Robert Przybylski

**P**rezentacja odbyła się na torze Driveland w Słabomierzu, 40 km od Warszawy, przy trasie S8. Zaproszeni goście mogli dokładnie obejrzyć najnowsze Actrosa L z napędem spalinowym oraz eActrosa 600 z napędem elektrycznym.

Oba modele mają tę samą kabinę o szerokości 2,5 m z płaską podłogą, takie same elektroniczne systemy wsparcia kierowcy oraz systemy flotowe, dostosowane do rodzaju napędu.

## Wersja z dieslem

Nowy Actros L wyróżnia się lekko wydłużonym przodem, osłona zderzaka wystaje na 8 cm przed obrys kabiny,

zaś słupki przednie przykryte są przez osłony aerodynamiczne, zmniejszające zabrudzenia szyb bocznych.

Nowe są spojler do ciągnika i podwozia montowane w standardzie. Pojawiły się gumowe osłony szczelin, dzięki czemu mniejsze są zawirowania powietrza pomiędzy ciągnikiem i naczepą, a zatem zmalały opory powietrza, przy czołowym wietrze o 3 proc.

Actros L oferowany jest z osłonami bocznymi (wówczas pojemność zbiorników paliwa sięga 1100 l) lub bez nich (pojemność wzrasta do 1500 l). Rezygnacja z bocznych osłon oznacza utratę klasy 3 maut.

Rozstaw osi pozostał bez zmian (3,85 m), więc promień zawracania także nie zmienił się.

Actros L ma 700 nowych części, w tym skrzynię biegów; to model

G291, jej produkcja jest właśnie przenoszona z Brazylii do Niemiec. Zakres przełożeń nowej skrzyni biegów wynosi 17,1, gdy w starej sięgał 14,9.

Tylny most ma przełożenie 2,27 i zapewnia dobre przyspieszenia właśnie większemu zakresowi przełożeń przekładni. Zarazem przy 85 km/h silnik pracuje z prędkością 900-1000 obrotów, o 50-100 obrotów wolniej niż w dotychczasowym modelu. Nowa skrzynia i tylny most zapewniają 1 proc. oszczędności.

Rzędowy, 6-cylindrowy, 13-litrowy silnik OM 471 trzeciej generacji jest w produkcji od początku 2023 roku. Ma nowe turbosprężarki o stałej geometrii, 10-otworowe wtryskiwacze i nieco zmienione kanały dolotowe, zapewniające większe wirowanie powietrza. Trzecia generacja oferuje moc od 480 KM i zmniejszy spalanie oleju

napędowego o ponad 4 proc. w stosunku do poprzedniej. Mercedes podkreśla, że silnik potrzebuje tylko 1,3 do 1,7 l Ad Blue na 100 km.

Sumaryczne oszczędności w zużyciu paliwa w stosunku do schodzącego modelu powinny sięgnąć co najmniej 8 proc., czyli ok. 2 litrów na 100 km. Pierwsze firmy, które miały już okazję wypróbować nowego Actrosa L, raportują oszczędności sięgające nie dwóch, a czterech litrów na 100 km.

## Elektryczny model

Do sprzedaży wszedł także elektryczny eActros 600, dostawy rozpoczyna się w tym roku. eActros przypomina Actrosa L, jednak jest to zupełnie inna konstrukcja. Rozstaw osi mierzy 4 m, nowa jest rama wykonana z cień-

szych ceowników, ponieważ obudowy zawieszonych na niej między osiami baterii są elementem częściowo niosącym.

Ciągnik wyposażony jest w trzy pakiety baterii z chemią LFP, każdy o pojemności 207 kWh i masie 1,5 tony. Trwałość baterii obliczona jest na 1,2 mln km, po tym przebiegu ich pojemność zmaleje do 85 proc.

Energia zasila dwa silniki elektryczne zamontowane na tylnym moście, napędzające przekładnię główną poprzez 4-stopniową skrzynię biegów. Cały zespół ma masę jednej tony. Silniki pracują zawsze jednocześnie i mają łączną moc do 600 kW, a ich stała moc wynosi 400 kW (540 KM).

Samochód można prowadzić w trybie „zasięg”, gdy prędkość maksymalna na tempomacie ograniczona jest do 82 km/h, „ekonomia” (85 km/h) oraz

„power” (90 km/h). Na dwóch ostatnich trybach moc chwilowa (na ok. minutę) sięga 600 kW.

Układ elektryczny pracuje także jako zwalniacz o maksymalnej mocy 400 kW. Jeżeli akumulatory są napełnione, energia hamowania zamieniana jest w ciepło i wydalana przez chłodzony wodą rezystor. eActros ma dwa systemy chłodzenia: jeden dla baterii, pracujących przy 20-25 stopniach C, oraz drugi dla przekładni tylnej osi, która pracuje przy temperaturze 60 stopni C. Ciecz chłodząca taka sama jak dla diesla, pojemność obiegu baterijnego wynosi 120 litrów.

Z uwagi na łączną masę akumulatorów wynoszącą 4,5 tony, przednia oś ma 9 ton nośności, więc zestaw może mieć techniczną dmc 44 tony.

Przegląd obejmujący filtry dokonywany jest co 120 tys. km, a ciecz chł-



dząca jest wymieniana co 3 lata, podobnie jak olej w tylnej osi. Interwały dla dystrybucyjnych A300 i A400 wynoszą 60 tys. km.

Zużycie energii wynosi 103 kWh/100 km i dobrze wyszkolony kierowca uzyska ponad 500 km zasięgu. Samochód ma dwie przystawki odbioru mocy: elektryczną i mechaniczną.

Gniazdo ładowania jest po prawej lub lewej stronie, natomiast norma MCS (czyli ładowania z mocą 1 MW) zakłada podłączanie tylko z lewej. Gniazdo MCS będzie chłodzone wodą i ładuje akumulatory w pół godziny, czyli 3 razy szybciej niż energia czerpana z gniazda CCS.

Czujniki zerzeniowe w osłonach bocznych rozłączają napięcie w razie uderzenia bocznego. Zasilanie można również odłączyć ręcznie, pętla wyłączająca znajduje się po prawej i lewej stronie obok podstawy fotela.

W tym modelu standardowe są kamery boczne, ale można zamówić klasyczne lusterka. Aluminiowe koła dostępne są za dopłatą.

## Usługi cyfrowe

My TruckPoint jest cyfrowym portalem klienta, w którym oferowana jest usługa TruckLive, Mercedes-Benz Trucks Uptime i Fleetboard. Dostęp do portalu jest bezpłatny przez 3 lata.

Ofertowany od roku TruckLive przekazuje informacje o stanie pojazdu, takie jak np. ciśnienie powietrza w ogumieniu, poziom AdBlue, stan baterii, okładzin hamulcowych. Za pośrednictwem komunikacji TruckLive aktualizowana jest zdalnie mapa.

Aplikacja umożliwia kierowcy zdalne sterownie klimatyzacją, radiem, alarmem i odbywa się to poprzez sieć GSM i nie trzeba już wpisać hasła do wi-fi pojazdu, co było kłopotliwe. Najnowsza funkcja to wzajemna informacja o problemach w ruchu, która alarmuje o dziesięciu typach zagrożeń.

Nowa wersja Fleetboard wykorzystuje wersję przeglądarkową, a nie instalowaną na komputerze. Dzięki niej można planować od kiedy do kiedy ustawić ładowanie baterii oraz jaka ma być temperatura wnętrza zsoferki na koniec ładowania.

Fleetboard ułatwia optymalizację stylu jazdy. Algorytmy oceniają kierowców w kilku konkurencjach, premiowane jest wykorzystanie tempo-



matu topograficznego. Pozycja pojazdu na mapach odświeżana jest co 15 sekund.

Fleetbord nadzoruje także czas jazdy kierowcy, zdalnie pobiera dane z kart kierowcy i tachografu. Funkcja Uptime to ponad tysiąc algorytmów badających, czy w najbliższych 48 godzinach samochód nie zepsuje się. System poznaje po symptomach zagrożenie i zleca zjazd do serwisu, aby nie płać za holowanie.

## Przewoźnicy oceniają

Anna z Lublina

Ciekawe spotkanie, pouczające dzięki prezentacji nowości modelowych oraz elektrycznego napędu. Przedstawiciele Mercedesa znali odpowiedź na wszystkie pytania, nie tylko dotyczące nowego Actrosa L ale także elektrycznego modelu do przewozów dalekodystansowych. Dowiedzieliśmy się wiele o zaletach elektryka, co zachęciło nas do bliższego zainteresowania się tym modelem.

Ryszard z Garwolina

Oplacało się przyjechać, ciekawy program, wiele nowości, w sumie interesujące spotkanie. Ale wątpliwości są co do sensu elektryfikacji: jeśli normalny ciągnik siodłowy waży 7 ton, a elektryk 11,5 tony, to przy 40 tonach dmc zestawu propozycja elektrycznego napędu wydaje się nierealna z uwagi na utratę ładowności.



Uważam, że z napędami wchodzący w okres przejściowy i sytuacja ustabilizuje się za kilka lat. Elektryki w obecnej formie nie mają przyszłości i może konstruktorzy coś wymyślą. Do tego trzeba sobie zadać pytanie o zapotrzebowanie na transport. Jest coraz mniej ładunków do wożenia.

Stanisław z Ostrołeki

Wiele rzeczy warto było zobaczyć i z pierwszej ręki usłyszeć o nowościach Mercedesa.

Nowy model z napędem wysoko-  
prężnym już mam w próbach. Ładny  
maj, ładny dzień i ładna impreza. Mo-  
gą żałować ci, którzy nie przyjechali.

Szymon z Kowies

Program prezentacji nowych modeli był przemyślany i ciekawie poprowadzony. Cieszy, że mogliśmy wypróbować nowe modele także w praktyce, jeżdżąc po drogach publicznych oraz w rzeczywistych warunkach zo-

baczyć, jak sprawuje się elektryczny ciągnik siodłowy załadowany do 40 ton dmc. Instruktorzy Mercedesa byli dobrze przygotowani, pytani o szczegóły techniczne świetnie tłumaczyli zawiłości budowy pojazdów. W najbliższym czasie rezerwujemy nowego Actrosa na próby.

Karol z Siedlec

Udział w prezentacji to na pewno nie jest zmarnowany czas. W dobie transformacji energetycznej przewoźnicy powinni być zainteresowani takimi spotkaniami. Ich konwencja jest bardzo wszechstronna, ze szczegółową prezentacją i możliwością wypróbowania na drogach publicznych obu produktów: Actrosa L oraz e-Actrosa 600. Dla tych, którzy jeżdżą na dalekich trasach to wyjątkowa okazja. Tym bardziej, że NFOŚiGW przygotował program dopłat, więc istotna jest kwestia dotknięcia produktu i poznania jego możliwości.

# Szczyt Klimatyczny Togetair

## Otwarto nowy rozdział mobilności

**W Warszawie odbyła się 14 kwietnia kolejna edycja Szczytu Klimatycznego Togetair. W wydarzeniu wziął udział prezes ZMPD Jan Buczek.**

Piotr Gawelczyk

Europejska mobilność przechodzi dynamiczne zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych i inteligentnych rozwiązań transportowych. Inwestycje w nowoczesną infrastrukturę, elektromobilność i transport publiczny mają kluczowe znaczenie

dla przyszłości europejskich miast i regionów.

Aby realizowane inwestycje przyniosły efekty, potrzebne jest zintegrowane podejście do projektów infrastrukturalnych oraz atrakcyjna oferta dostosowana dla potrzeb klientów. Paneliści mieli za zadanie odpowiedzieć na pytania, jakie działania należy podjąć, aby mobilność w Europie była bardziej ekologiczna, dostępna i efektywna.

### Brak infrastruktury

W UE transport drogowy to kluczowy element gospodarczego krwioobiegu. Odpowiada on za ok. 80 proc. przewozów, dlatego wszelkie zmiany dotyczące tej formy transportu będą miały kolosalny wpływ zarówno na nasze codzienne życie, jak i na funkcjonowanie całej UE.

Przejście na elektromobilność jest jedną z fundamentalnych zmian. Jak ogromna praca czeka przedsiębiorców niech świadczy fakt, że cały istniejący system logistyczny Europy zbudowany jest na zasięgu ciężarówek rzędu 1500 km.

Prezes ZMPD Jan Buczek, który był jednym z ekspertów w panelu dotyczącym nowego rozdziału mobilności, a konkretnie elektromobilności, podkreślił, że dziś w przypadku pojazdów elektrycznych tego zasięgu nie ma. – Trudno rozsądnie planować przewozy po kontynencie, gdy przykładowo na tysiąckilometrowej trasie są dwie lub trzy stacje ładowania, przy których tworzą się kolejki – powiedział Jan Buczek, zwracając tym samym uwagę na duży problem braku infrastruktury, co poważnie ogranicza swobodę poruszania się elektrycznych po-



jazdów po Europie. – Nasza branża wyróżnia się tym, że błyskawicznie absorbuje nowoczesne rozwiązania technologiczne – powiedział prezes ZMPD. – Przewoźnicy z pewnością będą wykorzystywali ciągniki siodłowe z napędem elektrycznym. Warto jednak pamiętać, że jesteśmy cały czas na początku drogi ku transformacji. Co prawda technologia rozwija się błyskawicznie – jeszcze w ubiegłym roku mówiliśmy o kilku godzinach, które trzeba poświęcić na ładowanie elektrycznych pojazdów, dziś wystarczy nawet i 30 minut – jednak korzystanie z elektryków przez przewoźników realizujących zlecenia na długich trasach to nadal odległa perspektywa – dodał Jan Buczek.

Zwrócił przy tym uwagę na fakt, że zupełnie inaczej sytuacja wygląda w przypadku przewozów tzw. pierwszej czy też ostatniej mili, które będą należały do pojazdów w pełni ekologicznych w najbliższej przyszłości, o ile nie należą do nich już teraz.

### Nieprzewidywalne koszty

Prezes ZMPD duży nacisk położył na kwestie związane z polityką państwa.



– Wydaje mi się, że dziś nikt nie jest w stanie przewidzieć realnych kosztów związanych z eksploatacją elektrycznych pojazdów. Mamy do czynienia z wieloma zmiennymi czynnikami, których spora część zależy od polityki państwa. Jeśli będziemy mieli do czynienia z realnym wsparciem, to koszt dla przewoźnika będzie redukowany – powiedział Jan Buczek.

Przywołał w tym miejscu przykład przewoźników, którzy wykorzystywali pojazdy napędzane gazem. Jego wysoka cena, która ustalana jest w oparciu nie tylko o czynniki ekonomiczne,

ale i polityczne, doprowadziła do tego, że zrezygnowali z eksploatacji tego typu pojazdów.

Jan Buczek jest jednak dobrej myśli. – Dla nas perspektywa elektrycznych przewozów po Europie jest jeszcze odległa, ale liczymy na to, że politycy nie zmarnują szansy i za jakiś czas nasi przewoźnicy będą mogli przewozić przysłowiowe mandarynki z Hiszpanii do Polski elektrycznymi pojazdami. Co więcej – wydaje mi się, że nastąpi to szybciej niż później – powiedział prezes ZMPD.

# Dekarbonizacja transportu – jak, kiedy i za co

W Gdyni odbyła się 5 czerwca konferencja „Przyszłość zrównoważonego transportu”, która zgromadziła przedstawicieli sektora transportu ciężkiego, producentów pojazdów HDV, ekspertów transformacji zrównoważonej oraz reprezentantów międzynarodowych korporacji i instytucji. Organizatorem wydarzenia była firma Unimot.

Piotr Gawelczyk

**P**odczas konferencji skupiono się na kwestiach dotyczących m.in. dekarbonizacji transportu oraz finansowania transformacji. Wśród prelegentów i panelistów znaleźli się przedstawiciele czołowych firm transportowych, producentów pojazdów oraz eksperci z branży ESG.

Panel producentów aut HDV poprowadziła rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska. Głównym punktem dyskusji była próba odpowiedzi na pytania dotyczące m.in. tego, jak w praktyce dekarbonizować ciężki transport, które technologie są już dostępne, a jakich przełomów oczeku-

je branża w najbliższych latach.

W dyskusji wzięli udział przedstawiciele czołowych producentów ciężkich pojazdów: Daimler Truck Polska, MAN, Iveco, Renault Trucks, Volvo i Scania, którzy poruszyli m.in. kwestie kluczowej dla międzynarodowego transportu drogowego infrastruktury – zarówno tej już istniejącej, jak i planowanej – w kontekście rozwoju elektromobilności. Omawiano także kwestie przewag i barier naszego kraju na tle innych europejskich rynków, związanych z obecnym stanem rozwoju zielonego transportu w Polsce. Anna Brzezińska poruszyła temat nowoczesnych technologii w kontekście strategii rozwoju producentów ciężkich pojazdów; wymieniono się również poglądami na temat tego, jakie nowe kompetencje będą w najbliższych

latach kluczowe dla rozwoju sektora HDV.

W ostatnim bloku dyskusyjnym przedstawiciele producentów pojazdów zaprezentowali opinie na temat propozycji rozwiązań dla branży HDV, w tym rozwiązań technologicznych, dzięki którym będzie można mówić o skutecznym przeprowadzeniu zielonej transformacji.

Podsumowując dyskusję Anna Brzezińska podkreśliła, że bez ścisłej współpracy na linii przemysł – rząd – uczelnie – firmy transportowe nie ma większych szans na skuteczne przeprowadzenie zielonej rewolucji. Zapelowała o uwzględnianie w procesie transformacji energetycznej wszystkich interesariuszy, a w szczególności przewoźników, dzięki czemu będzie ona mogła przebiegać bez wywoływania większych napięć społecznych. ■

ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

**VAT %**

**Szybki  
Zwrot  
VAT**

Zadbaj o płynność finansową firmy

**Odzyskaj  
swój podatek  
transportowy  
z zagranicy**



\*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



## Konferencja ADR 2025

# Bezpieczeństwo transportu w dobie zielonej transformacji

Konferencja w Opolu pokazała, jak ważna jest integracja środowiska doradców DGSA, przewoźników i instytucji kontrolnych oraz jak duży potencjał tkwi we wspólnej pracy nad rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo.

Grzegorz Ramza

W połowie kwietnia w Opolu odbyła się ogólnopolska konferencja ADR pod hasłem „Bezpieczeństwo w teorii i praktyce”, zorganizowana przez Opolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Polski Związek Motorowy w Opolu oraz firmę Tech-Car Serwis.

Wydarzenie pod honorowym patronatem Marszałka Województwa Opolskiego zgromadziło ponad 90

uczestników z całej Polski – doradców DGSA, przedstawicieli instytucji administracyjnych/rządowych, instytucji kontrolnych, ośrodków szkolenia kierowców ADR, stacji diagnostycznych oraz producentów technologii wykorzystywanych w transporcie towarów niebezpiecznych. Wśród gości znaleźli się również uczestnicy z Niemiec i Czech.

Konferencje tego typu miały charakter cykliczny już przed pandemią, odbywając się m.in. w Krakowie, Tęgoborzu, Wrocławiu i Bydgoszczy. Mimo przerwy spowodowanej epidemią w 2020 roku udało się

wznowić tradycję corocznych spotkań branżowych, umożliwiających aktualizację wiedzy i rozwój zawodu doradców ADR. Tegoroczna edycja w Opolu była kolejnym krokiem w budowaniu wspólnej platformy wymiany wiedzy, doświadczeń oraz najnowszych osiągnięć technologicznych w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych.

## Przepisy w przygotowaniu

W wydarzeniu wzięło udział szesnastu prelegentów, z których każdy przedstawił odmienny temat – od

interpretacji przepisów, przez zmiany legislacyjne, aż po nowoczesne technologie. Część tematów wzajemnie się uzupełniała, co umożliwiło uczestnikom szersze spojrzenie na dynamicznie rozwijającą się branżę. Konferencja była także miejscem pierwszego spotkania dla sześciu osób, które niedawno zdobyły uprawnienia doradcy DGSA i miały okazję wejść do środowiska doświadczonych ekspertów.

Jednym z głównych wątków omawianych podczas konferencji były planowane zmiany w przepisach prawa o ruchu drogowym oraz

ustawie o transporcie drogowym. Uczestnicy zapoznali się z projektem ustawy, który zaledwie kilka tygodni wcześniej trafił do wykażu prac legislacyjnych. Celem nowelizacji jest nie tylko uaktualnienie przepisów pod kątem zmieniających się realiów technologicznych, ale także harmonizacja prawa krajowego z regulacjami unijnymi.

Szczególne uwagę poświęcono też nadchodzącym zmianom w przepisach ADR 2025, ze szczególnym uwzględnieniem części 9. dotyczącej pojazdów AT/FL z napędem alternatywnym – CNG, LNG

## Komentarz

## Piotr Mikiel

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Moja obecność na kwietniowej konferencji ADR wynika z faktu, że jednym ze współorganizatorów wydarzenia jest Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych – członek ZMPD, z którym blisko współpracuję. Choć temat konferencji koncentruje się na przewozie towarów niebezpiecznych, chciałem zwrócić uwagę uczestników – w szczególności doradców DGSA – na szerszy kontekst funkcjonowania branży transportu drogowego, bo te procesy wpływają także na rynek ADR.

W mojej prezentacji starałem się pokazać, jak niestabilność prawa i nadmierna liczba zmian legislacyjnych (ponad 100 nowelizacji ustawy o transporcie drogowym w ciągu 23 lat) wpływa na kondycję sektora. Dla doradców DGSA to ważne, ponieważ świadczą usługi właśnie dla przewoźników, którzy coraz częściej borykają się z presją regulacyjną, trudnościami ekonomicznymi i wzrostem konkurencji – w tym spoza Unii Europejskiej. Zwróciłem uwagę na rosnącą liczbę postępowań restrukturyzacyjnych, a także na tendencję spadkową, jeśli chodzi o liczbę aktywnych przewoźników. Choć dziś sektor ADR może być jeszcze w miarę stabilny, to zmiany legislacyjne, gospodarcze i demograficzne mogą w niedalekiej przyszłości odbić się również na firmach specjalistycznych. Poruszyłem też temat obniżenia wieku kierowców. Owszem, branża odczuwa brak młodych kadr, ale w przypadku przewoźów specjalistycznych – jak ADR – kluczowe jest zachowanie etapu „dojrzwania” zawodowego. Młodzi kierowcy powinni najpierw zdobywać doświadczenie pod okiem starszych kolegów, zanim samodzielnie podejmą się odpowiedzialnych zadań. To powrót do sprawdzonego modelu szkolenia – od praktyki, przez asystowanie, aż po pełną samodzielność. Uważam, że taka „ścieżka rozwoju” kierowcy powinna być szczególnie respektowana właśnie przy przewozach wysokiego ryzyka – bo tu oprócz kwalifikacji liczy się jeszcze dojrzałość, świadomość zagrożeń i odpowiedzialność.

oraz elektrycznych (EE). Prelegenci podkreślali konieczność dopasowania przepisów do wymogów bezpieczeństwa wynikających z użytkowania nowych typów pojazdów,

a także potrzebę opracowania jednolitych standardów obsługi i kontroli tego rodzaju transportu.

### Nowe technologie

Integralną częścią konferencji były prezentacje innowacyjnych technologii wspierających bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych. Zaprezentowano m.in. systemy szkoleniowe oparte na wirtualnej rzeczywistości (VR), które umożliwiają realistyczne ćwiczenia w kontrolowanych warunkach. Dzięki VR uczestnicy mogą uczyć się obsługi armatury cysterny, z wykorzystaniem wirtualnej instrukcji producenta, przywoływanej przy poznawaniu działania poszczegól-

nych zaworów i zabezpieczeń zbiorników.

Innowacyjną możliwością było reagowanie na sytuacje awaryjne bez ryzyka dla zdrowia i życia osoby szkolonej.

Uwagę uczestników przyciągnęły także prezentacje nowych rozwiązań w zakresie projektowania i eksploatacji zbiorników do przewozu niebezpiecznych substancji. Przedstawiono m.in. technologie zdalnego monitorowania stanu technicznego pojazdów oraz systemy detekcji uszkodzeń, pozwalające na szybką reakcję i minimalizowanie skutków potencjalnych awarii. Nowością były także systemy do ciągłego nadzoru nad transportowaną substancją – umożliwiające zdalne sterowanie parametrami przewozu w czasie rzeczywistym.

Wyczekiwany punktem konferencji były pokazy technologiczne na zewnątrz, w trakcie których zaprezentowano pojazdy do transportu materiałów niebezpiecznych oraz nowoczesne systemy zabezpieczeń. Szczególne zainteresowanie wzbudziły systemy przeciwdziałające pożarom w pojazdach elektrycznych – zaprezentowano m.in. detektory przegrzewających się baterii oraz systemy automatycznego gaszenia, uruchamiane natychmiast po wykryciu zagrożenia.

Podczas dwudniowego wydarzenia uczestnicy nie tylko zdobyli nową wiedzę, ale także nawiązali cenne kontakty i wymienili się doświadczeniami z przedstawicielami różnych sektorów – od edukacji po produkcję i legislację.

Dzięki zróżnicowanemu tematowi, obecności ekspertów z Polski i zagranicy oraz pokazom praktycznym, konferencja w Opolu po raz kolejny potwierdziła swoją wartość jako platforma rozwoju zawodowego i technologicznego w obszarze transportu ADR. Zapowiedziane na kolejne lata spotkania umożliwią dalsze poszerzanie formuły wydarzenia – z większym naciskiem na elementy praktyczne i współpracę międzynarodową.

Autor jest dziennikarzem wtryny  
www.e-truckbus.pl

### Komentarz

#### Ryszard Wowk

Członek zarządu Opolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych

Transport towarów niebezpiecznych stanowi znaczącą część wszystkich przewozów, stąd naturalne zainteresowanie OZPD ADR-ami, ja natomiast zajmuję się szkoleniem kierowców w tym zakresie.

OZPD już po raz trzeci uczestniczy w organizacji tego wydarzenia na Opolszczyźnie. Tegoroczną edycję oceniam dobrze zarówno pod względem merytorycznym, jak i organizacyjnym.

Na szczególną uwagę zasługują prelekcje dotyczące zmian w Umowie ADR 2025-2027. Zmian jest sporo i wszyscy zainteresowani powinni się z nimi zapoznać.

Dużo czasu poświęcono samochodom elektrycznym, szczególnie kosztom i zagrożeniom, z jakimi mamy do czynienia. Zdecydowanie wyższe są koszty eksploatacji w porównaniu z pojazdami tradycyjnymi i znaczący wzrost masy własnej pojazdu, co wiąże się zmniejszeniem masy przewiezonego ładunku. Parę lat temu PZMOT organizował tzw.

Festiwal Ekoenergetyki, poświęcony między innymi przyszłości samochodów elektrycznych, i pamiętam zachwyty uczestników elektromobilnością. Ale już wtedy śp. prof. Kordel mówił o ryzykach związanych np. z utylizacją baterii. Wtedy jego słowa budziły sprzeciw, natomiast dzisiaj patrzymy na to inaczej.

### Komentarz

#### Krzysztof Malewicz

Prezes opolskiej spółki Polskiego Związku Motorowego

Udział w konferencji ADR to dla mnie naturalna kontynuacja działań, które prowadzimy w opolskiej spółce Polskiego Związku Motorowego. Od lat szkolimy kierowców zawodowych, w tym tych, którzy przewożą towary niebezpieczne – dlatego musimy stale aktualizować naszą wiedzę i być na bieżąco z przepisami. Technika idzie naprzód, prawo się zmienia, a od jakości tych szkoleń zależy bezpieczeństwo na drogach. Cenię takie wydarzenia, bo pozwalają wymienić praktyczne doświadczenia z doradcami ADR z całego kraju i nawiązać dialog z przedstawicielami administracji. Dzięki temu możemy lepiej dopasować programy szkoleń do realnych potrzeb branży i wyzwań, które przed nią stoją. Po konferencji oczekuję konkretnych informacji – zwłaszcza w kontekście nadchodzących zmian w przepisach ADR – i inspiracji do dalszego doskonalenia naszej oferty szkoleniowej.



# BENEFIT, KTÓRY NAPĘDZA!

## Paliwo z rabatem dla Twoich pracowników



Aplikacja mobilna  
MOL Move



Zniżki na paliwo  
i usługi



Dla firm  
i organizacji  
powyżej 300 osób

Chcesz wiedzieć więcej? Skontaktuj się z naszym doradcą!  
Konrad Czarnocki  
+48 500 246 719  
kczarnocki@molpolska.pl

# Globalna kooperacja

**Koszty spełnienia norm ekologicznych i bezpieczeństwa ciężarówek przekraczają możliwości pojedynczego koncernu. Europejscy giganci łączą siły, aby podjąć inwestycjom i chińskiej oraz indyjskiej konkurencji.**

Robert Przybylski

**A**zja pozostaje najludniejszym kontynentem z populacją przekraczającą 4,8 mld mieszkańców, co stanowi 58,7 proc. globalnego zaludnienia. Gospodarka krajów Azji odpowiada za 55 proc. gospodarki światowej i urośnie w tym roku prawdopodobnie o 4,9 proc.

Rozwój ekonomiczny regionu napędza światowy przemysł, a lokomotywami są Chiny (druga pod względem wielkości światowa gospodarka) oraz Indie, które (według licznych prognoz) staną się do 2030 roku trzecią gospodarką świata.

Rosnącą potęgę krajów Azji widać dobrze w globalnym rankingu sprzedaży w 2024 roku średnich i dużych ciężarówek według marek, który otwiera indyjska firma Tata z wynikiem 172 000 sztuk.

Na drugim miejscu znajduje się Freightliner, spółka zależna niemieckiego Daimler Truck, ze sprzedażą 160 000 sztuk. Trzecie miejsce zajmuje Daimler Truck z wynikiem 157 000 sztuk, czwarte przypadło Isuzu Motors (150 000 sztuk), a piąte zajmuje Ford z USA (145 000 sztuk), wynika z danych firmy badawczej MarkLines.

Szóste miejsce przypadło Hyundai Motors z Korei Południowej z wynikiem 140 000 sztuk, siódme zajmuje China Heavy Duty Vehicle Group (CNHTC) ze sprzedażą 136 000 sztuk, ósme Ashok Leyland z Indii (113 000 sztuk), dziewiąte Dongfeng Motor z Chin (112 000 sztuk), a dziesiąte miejsce zdobyła chińska marka FAW ze sprzedażą 104 000 sztuk.

## Azjatycka batalia

Malejąca sprzedaż w Azji, a także rosnące koszty badań i rozwoju oraz zmienne wyniki zmusiły Toyotę Motor Corporation do połączenia Hino Motors z kontrolowaną przez Daimler Truck spółką Mitsubishi Fuso. Właściciele ogłosili swoje plany na początku czerwca.

Firmy połączą się na równych zasadach i będą współpracować w rozwoju, zaopatrzeniu i produkcji pojazdów użytkowych. Nowa, notowana na giełdzie spółka holdingowa ma zadebiutować w kwietniu 2026 roku. – Łączymy dwóch dużych partnerów, aby stworzyć silniejszą firmę i pomyślnie kształtować dekarbonizację transportu – tłumaczy CEO Daimler Truck Karin Rådström.

Daimler Truck i Toyota obejmą po 25 proc. udziałów w spółce holdingowej utworzonej przez połączenie Mitsubishi Fuso i Hino. Daimler Truck przekazuje Toyocie część swoich akcji Mitsubishi Fuso, co zostanie uzgodnione oddzielnie między nimi, tak aby ich współczynniki kapitałowe w zintegrowanej spółce po połączeniu przedsiębiorstw były równe.

Holding planuje objęcie 100 proc. udziałów w Mitsubishi Fuso i Hino, ma być notowany na giełdzie w Tokio i w tym mieście znajdzie się jego siedziba. Dyrektorem generalnym holdingu zostanie Karl Deppen. „Połączenie Mitsubishi Fuso i Hino Motors ma poprawić wydajność w takich obszarach jak rozwój, zaopatrzenie i produkcja. Zwiększy to znacznie konkurencyjność japońskich producentów pojazdów użytkowych i jednocześnie wzmocni fundamenty przemysłu motoryzacyjnego w Japonii

i Azji”, napisały firmy w komunikacie.

Hino Motors zajmuje jedenaste miejsce w rankingu MarkLines z 96 000 sztuk, a Mitsubishi Fuso Truck and Bus osiemnaste z 58 000 sztuk.

W roku finansowym 2024/2025 zakończonym 31 marca 2025 r., Hino zanotowało przychód 1,7 bln jenów, co oznacza blisko 12-procentowy wzrost. Hino zanotowało nadzwyczajną stratę blisko 218 mld jenów spowodowaną karami w USA (łącznie kary sięgnęły 1,6 mld dol.) i Australii (0,06 mld dol.) za fałszowanie wyników testów czystości spalin.

Daimler Truck zanotował w Azji w 2024 roku 6,1 mld euro przychodów. Marża na sprzedaży sięgnęła 1,4 proc. (4,7 proc. rok wcześniej), gdy celem jest uzyskanie co najmniej 8-procentowej zyskowności. Marża na sprzedaży FAW wyniosła w pierwszej połowie 2024 roku 1,34 proc., marża CNHTC szacowana jest na 2-4 proc.

Japońscy i europejscy producenci obawiają się, że w przypadku chińskich marek możliwe jest wsparcie rządowe, które utrudni zachodnim przedsiębiorstwom walkę z taką konkurencją.

## Współpraca w Ameryce

Daimler Truck poważnie podchodzi do zagrożenia, więc tam, gdzie jest to możliwe, szuka sprzymierzeńców. W USA zawiązał z Paccarem (właściciel marek DAF, Kenworth i Peterbilt) oraz Cumminsem (dostawca silników) spółkę Amplify Cell Technologies (ACT), której zadaniem jest przygotowanie produkcji ogniw do akumulatorów litowo-jonowych. Ruszy ona w Marshall County w Missisipi w 2027 roku.



Technologię budowy i produkcji ogniw z chemią LFP dostarczy chińska spółka EVE Energy, mająca w ACT 10 proc. udziałów. Resztę podzielili między siebie pozostali trzech udziałowcy.

W Europie dostawcą ogniw dla Daimler Truck jest także chiński CATL.

Stuttgarcki koncern inwestuje także w technologie wodorowe. W listopadzie 2020 roku Volvo wykupiło za 0,6 mld euro połowę udziałów w spółce Daimler Truck Fuel Cell. Wraz z pojawieniem się drugiego udziałowca spółka otrzymała nową nazwę Cellcentric. Jej specjaliści przygotowali już trzecią generację ogniw paliwowych. Kompletny zespół napędowy, ważący niecałe 400 kg i osiągający ponad 500 KM mocy ciągłej, zużywa niecałe 6 kg wodoru na 100 km (zamontowany w 40-tonowym zestawie zużyje do 9,7 kg wodoru na 100 kg) i ma trwałość 25 tys. godzin, co odpowiada dziesięciu latom pracy.

Spółka zapowiada rozruch seryjnej produkcji w południowych Niemczech w Weilheim pod koniec dekady.

Spółki Daimler Truck i Volvo powołały w październiku 2024 roku także podmiot mający opracować wspólną elektroniczną architekturę nowej generacji samochodów cięża-

rowych. – Łączymy siły, aby zdefiniować na nowo architekturę oprogramowania i zapoczątkować nową erę samooptymalizujących się ciężarówek. Wspólnie usuwamy złożoność, aby umożliwić naszym klientom odblokowanie wyższych poziomów łączności, bezpieczeństwa i wydajności oraz nieustannie dążyć do większej wydajności – zapowiedział CEO Grupy Volvo Martin Lundstedt.

Przygotowany przez wspólników nowy system operacyjny ma być dostępny także dla innych producentów ciężarówek oraz firm IT obsługujących przewoźników. System będzie modyfikowany zdalnie. Podobnie dzieje się z niektórymi programami operacyjnymi używanymi przez Traton.

Powołany w 2018 roku przez VW AG Traton, właściciel marek MAN, Scania, VW Truck&Bus oraz International, zajęty jest integracją marek i uzyskał tak dużą skalę działania, że nie czuje potrzeby sięgania po współpracę z podmiotami zewnętrznymi.

Z kolei Daimler Truck z racji wielkości nie spodziewa się otrzymania zgody władz antymonopolowych na przejęcia w Europie i Amerykach, stąd zawiązuje umowy dotyczące konkretnych obszarów współpracy.

## Kabiny

Wyzwaniem jest nie tylko elektronika oraz silniki. Unijne wymagania dotyczące widoczności z miejsca kierowcy, a także rosnąca presja klientów na coraz większą wygodę zmuszają do opracowania nowych kabin. Dla mniejszych graczy są to koszty nie do udźwignięcia samodzielnie. W marcu br. Ford Trucks oraz Iveco ogłosiły powołanie zespołu do opracowania wspólnej kabiny dla samochodów ciężarowych dużej ładowności.

Producenci zapowiadają wykorzystanie wspólnych źródeł zaopatrzenia (tam, gdzie będzie to możliwe), jednak produkcja będzie odbywać się u każdego z partnerów. Informują, że ich „Projekt koncentruje się na komforcie kabiny, bezpieczeństwie, aerodynamice i modułowości, przy jednoczesnym zachowaniu optymalnej efektywności kosztowej i pełnej kompatybilności z różnymi układami napędowymi. Pierwsze kabiny mają być gotowe do produkcji w 2028 roku. Dzięki tej współpracy obie firmy stworzą nową rodzinę modułowych kabin wyposażonych w najnowocześniejsze technologie, przewyższających wcześniejsze projekty, przy jednoczesnym znaczącym ograniczeniu nakładów inwestycyjnych. Całkowite szacowane wydatki stron w ramach tej umowy wynoszą 343 mln euro”.

# Bliski Wschód z karnetem TIR



Robert Przybylski

Pierwszy przejazd z Europy do Egiptu samochody firmy Milton wykonały 24 grudnia 2024 roku. Nie był to pierwszy wyjazd w tym egzotycznym, z punktu widzenia polskiego transportu, kierunku. W październiku 2023 roku samochody Milton przejechały z Łotwy do Kuwejtu i dokonały tego w 9 dni, co było możliwe dzięki podwójnej obsadzie. Zestawy pokonały drogi trzynastu krajów (7,5 tys. km) oraz skorzystały z połączenia promowego z Iranu do ZEA. Dostawa morska zajęłaby 40 dni.

Należąca do ZMPD firma Milton wyspecjalizowała się w przewozach na Bliski Wschód. A ich wykonanie umożliwia karnet TIR.

Transporty odbywają się pod osłoną karnetu TIR. – Decyzja o zastosowaniu procedury TIR była oczywista. Bez tego nie byłibyśmy w stanie zaoszczędzić konkurencyjnego czasu transzytu, ani poradzić sobie z formalnościami tranzytowymi w każdym kraju z osobna. Nie sądzę, aby ta trasa była możliwa tej konwencji celnej – ocenia dyrektor generalna Milton Group Katarzyna Kazmierska-Kassem.

Firma używa karnetów TIR do pięciu lat. – Nie ma dla nich alternatywy na takich trasach jak na Bliski Wschód. Bez karnetu przewoźnik musiałby płacić gwarancje celne w każdym kraju osobno, co jest nie do pomysłenia. Dlatego wcześniej nie robiliśmy tras na Bliski Wschód. Dodatkowa korzyść z karnetu jest taka, że w razie problemu jest z kim się kontaktować: mamy kontakt z osobami z ZMPD oraz IRU. W przypadku innych systemów gwarancyjnych nie ma nikogo do pomocy w rozmowach z administracją celną państw – podkreśla członek zarządu MG Walid Kassem.

Ocenia, że europejskie służby celne nie lubią karnetów TIR, szczególnie przy imporcie. – W Bułgarii nasze samochody zawsze trafiają na rentgen, z czym wiąże się długi postój. Na Bliskim Wschodzie szybkość odprawy zależy od kraju i od celników. Brakuje trochę znajomości procedur. Tam, gdzie doświadczenie jest duże, odprawy idą płynnie, na terminalach są oddzielnie linie dla samochodów jadących z karnetem TIR – wskazuje członek zarządu.

Firma używa zarówno chłodni jak i kurtynowych naczep, wszystkie mają świadectwo uznania i dopuszczenia władz celnych.

## Bliskowschodni ekspres

Dobłą wizytówką możliwości firmy Milton jest przejazd z Polski do Dubaju (ponad 6 tys. km) w siedem dni. – Gdy się wszystko udaje i władze celne poinformowane są z wyprzedzeniem, w praktyce wszystko idzie szybko, trzeba jednak pamiętać, że stosu-



jemy podwójne obsady. Kierowcy jadą po 9 godzin i tak układają sobie plan jazdy, aby pauza wypadła na granicy i wtedy załatwiają administracyjne sprawy – tłumaczy dyrektor operacyjny.

Chłodnie Milton wożą do Dubaju leki, jednak większość zestawów jeździ do Egiptu. Firma używa 16-woletowych karnetów TIR, a suma gwarancyjna obejmuje także ubezpieczenie leków. Przewoźnik zdobył sporo ładunków z Egiptu do Wielkiej Brytanii.

Karnety TIR otwierane są w Egipcie i zamykane w Wielkiej Brytanii. – Jest to wygodne, choć mamy czasem problemy z zamykaniem, szczególnie w tych portach, gdzie rzadko pojawiają się nasze samochody, a celnicy





pierwszy raz widzą karnet. Zazwyczaj funkcjonariusz, który miał szkolenie jest nieobecny lub szkolenie jest już niemal zapomniane i wtedy nasz kierowca prowadzi urzędnika „za rękę”, wskazuje w którym miejscu przystawić przysłowiową pieczętkę – opisuje praktykę dyrektor operacyjny.

Oznacza to, że kierowcy firmy Milton muszą być zaznajomieni z procedurą odpraw. – Sami szkolimy kierowców. Wszyscy są doświadczeni i oni też pokazują procedury innym kierowcom, których sprowadzamy z Filipin – zaznacza Walid Kassem.

Wartość wymiany handlowej między Egiptem i Unią Europejską wyniosła w 2024 roku 32,5 mld euro. Znaczą-

cą pozycję w unijnym imporcie stanowią owoce cytrusowe (ponad pół mln ton), a w europejskim eksporcie wyróżnia się przemysł maszynowy oraz wyroby mleczne, w tym mleko w proszku.

Egipt stał się sygnatariuszem Konwencji TIR w grudniu 2020 roku, a weszła ona w życie w tym kraju już w styczniu 2021 roku. Egipt jest 77. krajem, który uznał Konwencję TIR. Zjednoczone Emiraty Arabskie przystąpiły do Konwencji TIR w 2007 roku, ale przewozy do i z tego kraju rozpoczęły się w 2017 roku. W tym samym roku na pilotażowe transporty pod osłoną karnetu TIR pozwoliła Arabia Saudyjska, która stała się stroną Kon-

wencji TIR w 2018 roku.

Od 2020 roku Oman także dopuszcza stosowanie karnetów TIR, które pozwalają na zwiększenie wymiany handlowej między krajami Półwyspu Arabskiego. Tylko w 2024 roku przewozy pod osłoną karnetu TIR między Arabią Saudyjską i Omanem wzrosły o 72 proc. Wykorzystanie karnetów zmniejszyło koszt transportu drogowego o 38 proc., jak wylicza IRU.

### Porozumienie krajów Zatoki Perskiej

Wzmoczenie przewozów wynika m.in. z blokady Morza Czerwonego spowodowanej ostrzałem statków przez Hu-

ti. IRU wskazuje, że te okoliczności zwiększyły znaczenie drogi lądowej łączącej Azję z basenem Morza Śródziemnego, przez Irak i Jordanię.

Do tego Rada Współpracy Zatoki Perskiej (ang. Gulf Cooperation Council – w skrócie GCC), nazywana również Radą Krajów Zatoki (w jej skład wchodzi 6 państw: Arabia Saudyjska, Bahrajn, Katar, Kuwejt, Oman i Zjednoczone Emiraty Arabskie) ułatwia transport dzięki regulacjom dotyczącym np. kontroli granicznych, w tym fitosanitarnych i kwarantanny. Dzięki nim czas przejazdu między położonym nad Zatoką Perską irackim portem Umm Kasr a europejską częścią Turcji skrócił się o 80 proc., do niecałego tygodnia.

Firma Milton przygotowuje trasy do kolejnych krajów, w tym pracuje nad organizacją przewozu na trasie Irak – Arabia Saudyjska. – Przetarliśmy szlak z Jordanią, oferujemy przewozy Europa -Turcja, Irak, Jordania, Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie, a dojdzie Katar i Oman – informuje członek zarządu Walid Kassem

Pomimo przystąpienia do Konwencji TIR oraz regulacji GCC, cały czas administracje krajów Zatoki Perskiej podchodzą w różny sposób do zabezpieczeń należności celno-podatkowych. – W Arabii Saudyjskiej władze nie pozwolą na tranzyt naczepy typu firanka, jest on dozwolony jedy-

W grudniu 2024 roku odbyło się posiedzenie Wspólnej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej z Egiptem. W protokole z tego posiedzenia zawarto postanowienie o współpracy w zakresie transportu drogowego, w tym kwestię analizy możliwości zawarcia umowy na międzynarodowy transport drogowy.

nie pod osłoną karnetu TIR. Zjednoczone Emiraty Arabskie uznają karnet TIR i pozwalają nie płacić gwarancji celnej, ale wymagają gwarancji VAT. My pokrywamy VAT poprzez nasze agencje celne, a ten koszt wraca do nas po zamknięciu karnetu i rozładowaniu towaru.

Dwa miesiące temu zamknięty został pierwszy karnet TIR na trasie Turcja – Irak. Dokonał tego turecki przewoźnik, który zawiózł kontener do portu w Iraku. – My za to byliśmy pierwsi na trasie do Jordani, gdzie zawieźliśmy części do luksusowego jachtu – zaznacza członek zarządu Walid Kassem.

### Umowy międzypaństwowe

Polska zainteresowana jest poszerzeniem rynku dla polskich przewoźników. Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło o opinię Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych w sprawie wymiany kontyngentów zezwoleń z Tunezją. Na Wspólnej Komisji Gospodarczej z Algierią znalazł

się temat unormowania zasad wykonywania przewozów drogowych pomiędzy Polską i Algierią, początkowo w oparciu o tymczasowe regulacje, a w dalszej perspektywie o umowę międzyrządową.

W grudniu 2024 roku odbyło się posiedzenie Wspólnej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej z Egiptem. W protokole z tego posiedzenia zawarto postanowienie o współpracy w zakresie transportu drogowego, w tym kwestię analizy możliwości zawarcia umowy na międzynarodowy transport drogowy. – Rozmowy Polski z Egiptem o wymianie zezwoleń to dobra wiadomość. Sam zachęcam władze egipskie, aby doprowadzić do takiego porozumienia – przyznaje członek zarządu Walid Kassem.

Grupa Milton powstała w 2018 roku i specjalizuje się w obsłudze tras na Bliski Wschód oraz do krajów Północnej Afryki. Samochody firmy łączą 54 kraje i transportują ładunki 450 klientów. Firma posiada 4 magazyny o łącznej powierzchni przeszło 14 tys. m kw.



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v2.0

# Promocja zawodu kierowcy w Żurominie

ZMPD oraz Daimler Truck Polska promowały w Żurominie zawód kierowcy w ogólnopolskiej akcji „Actros Team. Ruszamy do szkół”.

Piotr Gawęłczyk

Actros Team odwiedził 24 kwietnia Żuromin, a w spotkaniu wzięło udział kilkudziesięciu uczniów Zespołu Szkół Techniczno-Zawodowych. Towarzyszyli im nauczyciele z dyrektorem Wojciechem Smolińskim na czele.

## Przestrzegajcie przepisów ruchu drogowego

W spotkaniu uczestniczyli także policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego wraz z naczelnikiem WRD Komendy Powiatowej Policji w Żurominie asp. szt. Bogusławem Kujawą, który zachęcał do przestrzegania zasad ruchu drogowego.

Podczas spotkania zaprezentowano najnowszy model Actrosa L. – Jesteście prawdziwymi szczęściarzami,

bo możecie jako pierwsi zobaczyć na własne oczy najnowszy model Actrosa L – powiedziała rzeczniczka prasowa, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD Anna Brzezińska.

Dziękując za zaproszenie, w krótkich słowach przedstawiła Zrzeszenie i całą branżę transportową. – Nasza organizacja zrzesza największą w Polsce liczbę przewoźników, którzy zatrudniają dziesiątki tysięcy kierowców. Polscy przewoźnicy jeżdżą zawsze i wszędzie, nie zatrzymała ich nawet pandemia i wojna w Ukrainie – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – Nie tylko docierają do niemal każdego zakątka Europy, polskie ciężarówki widać także na azjatyckich drogach – dodała przedstawicielka Zrzeszenia. Przypomniała, że ten sektor polskiej gospodarki jest najsilniejszy w Europie. – Można powiedzieć, że międzynarodowy transport drogowy opiera się na polskich

przewoźnikach. Co piąta ciężarówka poruszająca się po europejskich drogach należy do naszych transportowców – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. Zwróciła przy tym uwagę na zachodzące rewolucyjne zmiany, których fundamentem są nowe technologie. Podkreśliła wyjątkowość zawodu kierowcy, który – choć trudny i wymagający, to zarazem jednak jest niezwykle interesujący, dając wiele satysfakcji z jego wykonywania. Zachęcała uczniów do indywidualnych rozmów i zadawania pytań.

– Zglądajcie na naszą stronę internetową i media społecznościowe. Jeśli jesteście zainteresowani karierą w zawodzie kierowcy, znajdziecie u nas wszystkie praktyczne informacje dotyczące międzynarodowego transportu drogowego – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. Na zakończenie swojego wystąpienia przeprowadziła konkursy z nagrodami z wiedzy o transporcie.

przewoźnik nr 93



## W zdrowym ciele...

Firmę Daimler Truck Polska reprezentował zawodowy kierowca i właściciel firmy, influencer Adrian „Trucker Parker” Poździej, który przyjął wyzwanie miejscowej młodzieży polegające na sprawdzeniu się w wyciskaniu sztangi. Żuromiński Zespół Szkół Techniczno-Zawodowych może się poszczycić uczniami - mistrzami świata w tej specjalności.

„Trucker Parker” od lat promuje w swoich mediach społecznościowych zdrowy tryb życia uznając, że utrzymywanie się w dobrej formie, zwłaszcza w tak wymagającej profesji jak zawodowy kierowca, to podstawa. – Być może niektórzy z was kojarzą mnie z social mediów. Byłem kierowcą, swego czasu ćwiczyłem na ławeczce niemal non stop, nieważne, czy lato czy zima i minus 15 stopni. Po założeniu w 2022 r. firmy transportowej nie zawsze już starcza czasu na solidne treningi – wiadomo, jak to jest – dużo pracy, sporo obowiązków. Dlatego tym bardziej się cieszę, że chcieliście,

żebym do was przyjechał; to była dla mnie dodatkowa motywacja. Za mną trzy tygodnie ostrego treningu i czuję, że forma powoli wraca. A wszystkim, którzy się jeszcze wahają, mówię wprost: naprawdę warto ćwiczyć – powiedział podczas rozgrzewki Adrian „Trucker Parker”.

Chwilę potem Adrian i uczniowie zaprezentowali w formie treningu swoje wyjątkowe umiejętności, dopingując się nawzajem do uzyskania jak najlepszego wyniku, oczywiście z pełnym zachowaniem wszystkich norm bezpieczeństwa.

Po pokazie wielu chętnych ustawiło się w kolejce, by zajrzeć do kabiny najnowszego Actrosa L i móc choć przez chwilę poczuć się jak zawodowy kierowca. – Zobaczcie, bryła tego Actrosa jest całkowicie inna od poprzedniej wersji – przedstawiał pojazd Adrian i jednocześnie opowiadał barwne historie ze swojego zawodowego życia, wywołując salwy śmiechu.

Na koniec dwugodzinnego spotkania wszyscy chętni mogli sobie zrobić pamiątkowe zdjęcia.



PSNM i ZMPD uruchamiają Program Ambadorski

# Transformacja transportu w praktyce

**W odpowiedzi na rosnące wymagania środowiskowe, presję legislacyjną oraz zmieniające się warunki kontraktowe coraz więcej przedsiębiorstw transportowych rozważa elektryfikację swoich flot. Kluczowym wyzwaniem pozostają jednak znaczące koszty inwestycyjne oraz złożoność procesu transformacji technologicznej. Na te potrzeby odpowiada nowatorski Program Ambadorski, uruchomiony wspólnie przez Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.**

psnm NEW MOBILITY ASSOCIATION



Maciej Gis

**W** celu wzmocnienia konkurencyjności jednego z najbardziej istotnych sektorów polskiej gospodarki, odpowiedzialnego za ok. 7 proc. udziału w krajowym PKB i zatrudnieniu ok. 700 tys. osób, zostały stworzone kompleksowe programy wsparcia finansowego. Ich głównym założeniem jest istotna redukcja kosztów transformacji sektora transportu drogowego w kierunku technologii zeroemisyjnych, co ma fundamentalne znaczenie dla utrzymania pozycji polskich przewoźników na konkurencyjnym europejskim rynku.

Program oferuje 6 miliardów złotych wsparcia dla sektora transportu drogowego. Środki zostały podzielone na trzy komplementarne programy po 2 miliardy złotych każdy:

- Program wsparcia zakupu elek-

trycznych pojazdów N2 i N3 – dofinansowanie do 60 % różnicy kosztów między pojazdem elektrycznym a spalinowym odpowiednikiem.

- Program wsparcia budowy stacji ładowania – finansowanie do 100 % kosztów infrastruktury w korytarzach TEN-T, przy centrach logistycznych i bazach eksploatacyjnych.
- Program wsparcia budowy przyłączy elektroenergetycznych – pokrycie do 100 % kosztów przyłączenia do sieci dla Operatorów Systemu Dystrybucyjnego.

## Dwuetapowa struktura programu

Program Ambadorski został zaprojektowany jako dwuetapowy proces, uwzględniający zarówno potrzeby edukacyjne branży, jak i praktyczne wsparcie w realizacji inwestycji. Pierwsza faza edukacyjna obejmu-

je webinar informacyjny planowany na drugą połowę lipca, podczas którego eksperci PSNM przedstawiają szczegółowe warunki finansowania i praktyczne kroki przygotowania inwestycji.

Druga – implementacyjna – przewiduje wyłonienie grupy firm-ambasadorów, które otrzymają kompleksowe, bezpłatne doradztwo PSNM w procesie ubiegania się o środki. Wsparcie obejmuje przygotowanie dokumentacji aplikacyjnej, analizę floty, ocenę lokalizacji inwestycji oraz doradztwo technologiczne.

## Korzyści dla przewoźników

Program umożliwia wdrożenie transformacji technologicznej przy istotnym ograniczeniu kosztów własnych i ryzyk inwestycyjnych. Uczestnicy zyskają przewagę konkurencyjną oraz będą lepiej przygotowani na nadchodzące regulacje europejskie, w tym dyrektywę Clean Vehicles Di-

rective i standardy Euro 7. Firmy-ambasadorzy otrzymają dostęp do najnowszej wiedzy technicznej oraz możliwość wymiany doświadczeń z innymi uczestnikami, co przyspieszy adaptację nowych technologii.

## Kongres Nowej Mobilności

Kompleksowe wsparcie oferowane przez Program Ambadorski będzie również prezentowane podczas Kongresu Nowej Mobilności, który stanowi najważniejsze wydarzenie branżowe poświęcone transformacji sektora transportu w Polsce. W ramach dedykowanej ścieżki „Clean Transport” oraz wielu sesji związanych ze ścieżkami „Infrastructure & Investments” czy „Sustainable Economy”, uczestnicy będą mieli możliwość zapoznania się z najnowszymi trendami, technologiami oraz regulacjami kształtującymi przyszłość elektromobilności w transporcie drogowym.

Kongres, który odbędzie się

Program umożliwia wdrożenie transformacji technologicznej przy istotnym ograniczeniu kosztów własnych i ryzyk inwestycyjnych. Uczestnicy zyskają przewagę konkurencyjną oraz będą lepiej przygotowani na nadchodzące regulacje europejskie, w tym dyrektywę Clean Vehicles Directive i standardy Euro 7.

w dniach 23-25 września br. w Międzynarodowym Centrum Konferencyjnym w Katowicach, adresuje kluczowe wyzwania stojące przed branżą transportową w kontekście przejścia na zeroemisyjne technologie. Szczególna uwaga poświęcona zostanie problemom związanym z rozbudową infrastruktury ładowania, optymalizacją kosztów eksploatacji pojazdów elektrycznych, a także dostosowaniem procesów logistycznych do specyfiki transportu elektrycznego. Prezentowane będą także studia przypadków firm, któ-

re z sukcesem wdrożyły elektryfikację swojej floty, oraz analiza barier technicznych i ekonomicznych identyfikowanych w praktyce gospodarczej. W efekcie uczestnicy kongresu zyskają dostęp do eksperckiej wiedzy na temat wykorzystania dostępnych instrumentów finansowych, w tym programów wsparcia o wartości 6 miliardów złotych.

Program Ambadorski to strategiczna inicjatywa, która ma na celu wzmocnienie konkurencyjności polskiego transportu na europejskim rynku.

# Naczepy na miarę

**W Olecku od dwóch lat działa producent naczep. Należy do przewoźnika, który ma ćwierć wieku doświadczenia.**

## Krollseg

**H**istoria producenta naczep Krollseg przypomina historię Lamborghini. Podobnie jak Ferruccio, niezadowolony z Ferrari, zaczął budować własne sportowe samochody, tak przewoźnik jachtów z Olecka, który nie mógł trafić na właściwej konstrukcji naczepę, zaprojektował własną. Mało tego, postanowił zaoferować ją innym firmom transportowym i wznosił halę do produkcji naczep. – Produkcję naczep marki Krollseg rozpoczęliśmy w 2023 roku. Projektując nasze modele, chcieli-

śmy stworzyć rozwiązania bardziej uniwersalne, lżejsze i łatwiejsze w adaptacji do różnych zastosowań – zarówno w transporcie jachtów żaglowych i motorowych, jak i innych wymagających ładunków – wyjaśnia przedstawiciel firmy New MBK – producent naczep marki Krollseg.

W 2023 roku New MBK otworzyła zakład zaprojektowany specjalnie do produkcji naczep. – Naczepy w całości wykonujemy w naszym zakładzie – od projektu, poprzez cięcie, gięcie, spawanie, aż po malowanie i montaż gotowych naczep. – Dzięki temu, że cały proces produkcyjny odbywa się u nas na miejscu, jesteśmy bardzo elastyczni. W naszym zakładzie powstaje kilkanaście naczep rocznie – liczba ta zależy od powtarzalności zamówień oraz udziału projektów indywidualnych – zastrzega przedstawiciel firmy New MBK.

Część naczep Krollseg jest dostępna od ręki. W przypadku standardowego zlecenia produkcyjnego czas realizacji

wynosi około 3 miesięcy. Przy projektach wymagających indywidualnego podejścia – od projektu po wykonanie – czas ten wydłuża się.

Klienci mogą być spokojni o dostępność serwisów i części, ponieważ firma stosuje komponenty renomowanych producentów, którzy posiadają rozwiniętą sieć serwisową na całym świecie.

Krollseg One był pierwszym modelem firmy i nadal stanowi ważny element oferty jako uniwersalna naczepa do transportu jachtów. – Oprócz niej oferujemy model Krollseg Titan, przeznaczony do transportu sprzętu budowlanego oraz wykonujemy indywidualne projekty dostosowane do potrzeb klientów. Pracujemy także nad naczepami rozciągającymi ze skrotnymi osiami oraz modelem do transportu pojazdów – wymienia przedstawiciel firmy New MBK. W tym roku wprowadziliśmy do oferty usługę remontu naczep i przyczep – przypomina przedstawiciel firmy.

reklama

**krollseg**  
trailers

**Naczepy  
dopasowane do  
Twoich potrzeb**



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

krollseg.pl



**New  
Mobility  
Congress**  
Kongres Nowej Mobilności

**23–25/09  
2025**  
MCK, Katowice

POWERED BY

Transport  
GZM

Górnośląsko-Zagłębiowska  
Metropolia

**#KNM2025**

**NEW MOBILITY  
NEW INDUSTRY  
NEW ECONOMY  
NEW SUSTAINABILITY**

**Kongres, na którym  
biznes, technologia i miasta  
łączą siły dla zrównoważonej  
mobilności**

kongresnowejmobilnosci.pl

Bezpłatny  
udział dla  
przedstawicieli  
ZMPD



Zdobądź bilet!

# Telematyka to oszczędności



**Dariusz Terlecki, Regional Director Poland & EE,  
Webfleet**

## Webfleet

### W jaki sposób korzystanie z telematyki przyczynia się do oszczędności w transporcie?

Korzystanie z narzędzi telematycznych to oszczędności na paliwie, oszczędności związane z minimalizacją nieplanowanych postojów i z optymalizacją funkcjonowania oraz utrzymania floty w dobrym stanie technicznym, a także oszczędności z tytułu nienależnych odszkodowań w wyniku udziału pojazdu w zdarzeniu drogowym. Klienci Webfleet oszczędzają do 10-15 proc., a niektórzy nawet do 20 proc. na paliwie. Telematyka pozwala optymalizować zarządzanie zamówieniami i działalnością oraz zaoszczędzić sporo czasu, głównie poprzez redukcję pracy papierkowej i administracyjnej. Wspiera także przedsiębiorców w działaniu zgodnie ze wszystkimi regulacjami wprowadzanymi przez UE.

Systemy takie jak Webfleet Video 2.0, Webfleet TPMS czy Webfleet Asset Tracking znacznie ułatwiają i usprawniają zarządzanie flotą oraz obniżają koszty. Telematyka minimalizuje także wpływ czynnika ludzkiego na błędy,

a więc i wydatki. Korekta i doskonalenie płynnego stylu jazdy, kontrola właściwego ciśnienia w oponach czy wykazanie prawdziwego przebiegu zdarzeń w przypadku kolizji są łatwe i szybkie, gdy dysponujemy narzędziami telematycznymi Webfleet Video, OptiDrive 360 czy Webfleet TPMS. Przykładowo po zastosowaniu Webfleet OptiDrive 360 we flocie firmy Putka średnie spalanie dla samochodów dostawczych spadło o 1,2 litra. Przy dystansie pokonywanym przez wszystkie auta dostawcze na poziomie 330 tysięcy kilometrów miesięcznie, daje to oszczędność ponad 20 tysięcy złotych miesięcznie. Z kolei firma transportowa Elmex była jedną z pierwszych, które wdrożyły rozwiązanie Fleet Care. Dzięki temu może skuteczniej analizować dane, wykrywać usterki i usprawniać procesy. Firma zaoszczędziła około 5% paliwa i zwiększyła żywotność ogumienia o około 10%.

Podobnie Webfleet Cold Chain – rozwiązanie wspierające transport towarów w temperaturze kontrolowanej i przy zachowaniu ściśle określonych parametrów. Wdrożenie rozwiązania Webfleet Cold Chain w firmie Goodspeed (dostawca usług logistycznych w temperaturze kontrolowanej dla producentów cateringów dietetycznych w Polsce z nowoczesną flotą 700 pojazdów) umożliwiło pełną kontrolę nad

przewożonym ładunkiem w czasie rzeczywistym, eliminując ryzyko strat wynikających z nieoczekiwanych wahań temperatury. Dodatkowo firma Goodspeed nie tylko zwiększyła efektywność operacyjną, ale także podniosła poziom satysfakcji klientów poprzez terminowe i bezpieczne dostawy.

### W jaki sposób sztuczna inteligencja rozwija możliwości rozwiązań telematycznych w transporcie?

W marcu wprowadziliśmy wersję beta rozwiązania Webfleet Fleet Advisor bazującego na sztucznej inteligencji. Pierwszym wdrożonym modulem jest Webfleet Fleet Advisor w OptiDrive – narzędzie wspierające analizę stylu jazdy kierowców. Nasz asystent AI został opracowany, aby uprościć analizę skomplikowanych zbiorów danych pochodzących z pojazdów oraz systemów zarządzania flotą. Użytkownicy mogą otrzymywać natychmiast pożądane informacje, wpisując proste zapytania tekstowe, zamiast przeszukiwać rozbudowane raporty i panele analityczne. Odpowiedzi są generowane w kilka sekund, co pozwala na szybkie reagowanie na kluczowe wyzwania związane z eksploatacją floty. Od lipca Webfleet Fleet Advisor ma być dostępny na rynkach EU, w tym w Polsce.

# VARTA PROMOTIVE AGM MNIEJSZE ZUŻYCIE PALIWA. NIŻSZA EMISJA CO<sub>2</sub>. ZATWIERDZONE PRZEZ TÜV.



DO **73%**

OGRANICZONA PRACA  
SILNIKA NA BIEGU  
JAŁOWYM

To oszczędności na  
ROK / POJAZD:



**400** LITRÓW



**721** EURO



**1.041** KG CO<sub>2</sub>



RAPORT Z  
WALIDACJI TÜV

**VARTA ProMotive AGM pozwala ograniczyć czas pracy silnika na biegu jałowym, oszczędzając paliwo i koszty\*.**

Organizacja TÜV Nord potwierdziła, że akumulator VARTA ProMotive AGM znacznie ogranicza konieczność uruchamiania silnika i pracy na biegu jałowym podczas obowiązkowych przerw weekendowych w porównaniu do konwencjonalnych akumulatorów VARTA ProMotive SLI.

\* Praca silnika na biegu jałowym podczas obowiązkowej przerwy weekendowej (48 godzin) zredukowana o 2 godziny i 40 minut, co tym samym pozwala zaoszczędzić 8 litrów paliwa (zużycie 3 l/h na biegu jałowym). Oszczędności na rok (50 tygodni) na każdy pojazd: 400 litrów mniej paliwa (-73%), 720 euro oszczędności (1,80 EUR/l), 1 t niższa emisja CO<sub>2</sub> w porównaniu z akumulatorami ProMotive SLI.



Pewny start to akumulator **VARTA**  
BY CLARIOS

# Kryzys to nie przeszkoda. To moment decyzji

Elastyczność i aktywność – strategie rozwoju w trudnych czasach

## Teleroute

Ostatnie lata dla branży transportowej to nieprzerwany test odporności: rosnące koszty operacyjne, problemy z dostępnością kierowców, niestabilność stawek i napięcia geopolityczne. Wielu przewoźników skupiło się na tym, by „utrzymać się na powierzchni”. Tymczasem właśnie teraz, w czasie kryzysu, ci, którzy podejmują aktywne decyzje, budują swoją przewagę konkurencyjną na kolejne lata. Bo dziś nie wygrywają najwięksi. Wygrywają ci, którzy potrafią szybko się dostosować.

## Transport w liczbach: niepewność i potencjał

Tymczasem dane z rynku pokazują coś wydawałoby się nieoczekiwane. Platforma Teleroute, jedna z największych europejskich giełd transportowych, odnotowała w 2024 roku 128% wzrost liczby ofert ładunków w porównaniu do roku poprzedniego i ta tendencja nie ustaje. W porównaniu z rokiem 2023, w 2024 roku na giełdzie Teleroute odnotowano ogromny wzrost liczby ofert ładunków zarówno krajowych (+50%), jak i międzynarodowych – aż o 190%. Szczególnie imponująco wyglądają dane dotyczące relacji Polska – Europa Zachodnia.

Równie dynamicznie rosną powroty – co oznacza mniejszą liczbę pustych przebiegów i większe możliwości dla przewoźników działających w modelu spotowym.

To nie statystyka – to konkretna szansa dla przewoźników, którzy szukają elastycznego modelu działania.

Co napędza wzrosty?

Za rosnącą aktywnością na Teleroute stoją konkretne decyzje – zarówno rynkowe, jak i technologiczne. W obliczu niepewnych kontraktów coraz więcej przewoźników sięga po ładunki spotowe, by lepiej zarządzać flotą i unikać pustych przebiegów. Giełda staje się w ich strategii codziennym narzędziem, a nie tylko rozwiązaniem awaryjnym. Równolegle obserwujemy migrację użytkowników z mniej wydajnych platform do Teleroute – tam, gdzie liczy się automatyzacja, bezpieczeństwo i integracja z systemami TMS. Publikowanie pojazdów, szybkie dopasowywanie frachtów do tras – to realne oszczędności czasu i kosztów. Mimo ogólnego spowolnienia w Unii Europejskiej, rynek nie zamarł. Wymiana towarowa wciąż trwa, czego dowodem są rosnące wolumeny na trasach takich jak Niemcy–Hiszpania, Włochy–Belgia czy Francja–Polska. Kto potrafi czytać te sygnały, znajduje dziś nie tylko okazje do pracy, ale i przestrzeń do rozwoju.

## Automatyzacja i partnerstwo

Wzrost aktywności na Teleroute to nie tylko efekt zwiększonej podaży ładunków. Równolegle rośnie liczba pojazdów zgłaszanych przez przewoźników – aż o 329% w porównaniu z wcześniejszym okresem. To imponujące tempo, które nie wynika wyłącznie z koniunktury. Automatyczne publikowanie pojazdów, błyskawiczne wy-

szukiwanie ładunków i sprawniejsze planowanie tras stały się standardem, a nie luksusem.

## Teleroute: środowisko dla aktywnych firm

Zachodnia Europa – dotąd stabilna i przewidywalna – przechodzi gospodarczy reset. Spowolnienie w Niemczech i Francji odbija się na rynku transportowym, ograniczając ilość dostępnych zleceń. To właśnie w tym kontekście eksperci coraz częściej rekomendują dywersyfikację kierunków działania. Otwierają się nowe szanse – trasy, które jeszcze niedawno były niszowe, dziś zyskują na znaczeniu i rentowności. Mowa choćby o Skandynawii, krajach bałtyckich, Bałkanach czy Rumunii. To relacje mniej oczywiste, ale coraz bardziej perspektywiczne.

Teleroute daje realne narzędzia do monitorowania tych zmian. Dzięki połączonym siłom trzech giełd – Teleroute, Wtransnet i 123cargo – użytkownik zyskuje dostęp do rozbudowanej bazy zleceń i kontaktów z całej Europy. Co więcej, przewoźnicy nie są w tym działaniu osamotnieni. Indywidualni opiekunowie kont pozostają w stałym kontakcie z użytkownikami, dzieląc się aktualnymi informacjami o rynku i wspierając w optymalizacji działań na platformie.

## Teleroute: elastyczność, która daje przewagę

Dla wielu przewoźników momentem przełomowym było uświadomienie

sobie, że klasyczne modele współpracy zawodzą właśnie wtedy, gdy są najbardziej potrzebne. I właśnie w takich chwilach liczy się nie tyle skala działania, ile dostępność alternatywy.

Teleroute – największa europejska giełda transportowa – stała się czymś więcej niż platformą spotową. Gdy stałe zlecenie niespodziewanie się kończy, Teleroute działa jak plan B – bezpieczny bufor, który umożliwia szybkie uzupełnienie portfela zamówień. Gdy pojawia się ryzyko pustego przebiegu, giełda pozwala je wypełnić w ciągu kilkunastu minut. A gdy firma rozważa wejście na nową trasę lub współpracę z nieznanym partnerem, Teleroute daje możliwość przetestowania takiej relacji w formule spot, z dodatkowymi mechanizmami bezpieczeństwa – jak choćby Gwarancja Płatności, która zabezpiecza transakcję i ogranicza ryzyko niewypłacalności kontrahenta. Co więcej, dzięki platformie takiej jak Teleroute nie są uzależnieni od pośredników, mogą samodzielnie nawiązywać relacje z nowymi partnerami biznesowymi i skracać łańcuch płatniczy.

## Connecta – Twoja sieć kontaktów w czasach niepewności

Jednak same zlecenia to nie wszystko. Firmy, które chcą myśleć długofalowo, potrzebują stałych relacji i zaufanych partnerów. Dlatego Teleroute

rozwija Connecta – bezpłatną, otwartą sieć logistyczną.

Connecta działa jak Facebook lub LinkedIn – ale tylko dla firm transportowych i spedytorów. Nie ma tu rozpraszających reklam, lajków i postów o pogodzie. Zamiast tego jest:

- miejsce na profesjonalną prezentację oferty,
- baza kontaktów z całej Europy,
- platforma budowania stałych relacji biznesowych

Dziś, w czasach niestabilności, sieć kontaktów to Twoje drugie ubezpieczenie.

## Przetrwaj? Tak. Ale najlepiej: zyskać

Kryzys w transporcie to fakt. Ale reakcja na kryzys – to wybór. Firmy, które dziś postawią na aktywność, elastyczność i cyfrowe narzędzia, nie tylko przetrwają, ale wyjdą z kryzysu silniejsze.

„W czasie spowolnienia gospodarczego, napięć geopolitycznych i niepewności polityki USA warto intensyfikować działania i postawić na elastyczność. Nie ma już miejsca na bierne oczekiwanie – trzeba aktywnie poszukiwać nowych możliwości, rynków i rozwiązań” – dodaje Joanna Zielińska.

A to właśnie dziś, nie jutro, trzeba podjąć decyzję: czy czekam, czy działam?

Relacje Polska – Europa Zachodnia (2024 v. 2023)



Transport powrotny (2024 v. 2023)



Trasy europejskie (2024 v. 2023)



# Retro.

## Piętnaście lat dobrej instytucji



**Od ponad piętnastu lat Forum Transportu Drogowego służy wszystkim przewoźnikom i ułatwia prezentację stanowiska branży wobec administracji państwa. Choć nie ma osobowości prawnej, dla środowiska transportowego stało się instytucją.**

Robert Przybylski

Wywołany załamaniem światowego systemu finansowego kryzys uderzył także w międzynarodowy transport drogowy. Ucierpeli również polscy przewoźnicy, którzy w tych warunkach wstrzymali się od inwestycji. W 2008 roku liczba wyleasingowanych ciągników siodłowych zmalała w stosunku do wcześniejszego roku o jedną trzecią, do 12,9 tys. W kolejnym roku spadek jeszcze pogłębił się, do przeszło

42 proc., i na koniec 2009 roku liczba wyleasingowanych ciągników siodłowych zmalała do 7430 sztuk.

Właściciele funkcjonujących w branży na koniec 2008 roku 23,3 tys. firm międzynarodowego transportu drogowego z niepokojem patrzyli w przyszłość i zasypywali Ministerstwo Infrastruktury wnioskami o pomoc i korzystne zmiany ustaw. Problem polegał na tym, że każda grupa chciała coś innego. – Słyszac wielogłos ministrowie rozkładali ręce tłumaczac, że nie są w stanie pomóc, ponieważ często propozycje były sprzeczne – wspomina prezes ZMPD Jan Buczek.

Dodaje, że pomysł, aby stowarzyszenia nie działały każde sobie, nie był nowy, ale kryzysowa sytuacja zmuszała do pilnych działań. Jednym z możliwych była konsolidacja środowiska. Do tego celu Buczek spodziewał się wykorzystać Związek Stowarzyszeń – Krajową Radę Przewoźników Drogowych. – Z zaskoczeniem dowiedziałem się jednak, że ostatni prezes KRPD Dionizy Woźny zlikwidował związek, więc trzeba było znaleźć inną formę działania i pomyślałem o czymś w rodzaju forum – opisuje Buczek.

Pomysł należało przedyskutować w szerszym gronie. Po wcześniejszych

konsultacjach z działaczami terenowymi Jan Buczek zorganizował zebranie prezesów blisko trzydziestu stowarzyszeń zrzeszających przewoźników drogowych.

Spotkanie odbyło się 31 marca 2009 roku w siedzibie ZMPD w Warszawie. Uczestniczyli w nim m.in. prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Bolesław Milewski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego Marian Osuch oraz prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk.

### Forum wymiany myśli

Inicjatywę Buczka poparły najważniejsze stowarzyszenia, jednak otwarte pozostawało pytanie w jakiej formule mają odbywać się spotkania. Dyskusja wywiązała się nad proponowaną

formą organizacyjną tworzonej instytucji. Bolesław Milewski z OZPTD raczej odradzał nadanie jej prawa do decydowania w ważnych sprawach za całe środowisko branży transportowej.

Z kolei Andrzej Majewski z Łódzkiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów zgłosił wniosek najdalej idący, by wręcz powołać Krajową Unię Stowarzyszeń. Byłaby ona nową organizacją, która posiadałaby strukturę, władze i osobowość prawną. Pozostali uczestnicy jednak nie poparli jego propozycji.

Jarosław Jakoniuk z Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej uważał, iż tworzenie nowego stowarzyszenia byłoby zbędne nie tylko ze względu niemałe koszty. Przypomniiał, że wiodąca organizacja już istnieje i reprezentuje przewoźników drogowych z całej branży transportowej wobec administracji państwowej oraz w instytucjach

międzynarodowych, zwłaszcza w IRU, a jest nią ZMPD. Głos ten poparł prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych z siedzibą w Gdyni Tomasz Rejek, dodając, że niemal wszystkie stowarzyszenia działające w transporcie drogowym należą do ZMPD, więc posiadają wpływ na realizację nie tylko bieżących zadań, ale także na cele strategiczne.

Natomiast pożyteczną rolę mogłoby spełniać mniej liczne grono przedstawicieli środowiska, mogące się częściej spotykać, co starał się zasugerować prezes J. Buczek. Podobne stanowisko przekazała Grażyna Rodziewicz w imieniu Stowarzyszenia Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych w Warszawie. Przekonywała zgromadzonych, by zamiast debatować nad stworzeniem kolejnego dużego stowarzyszenia, skupić się na rozwiązywaniu problemów dla funkcjonowania transportu.

Podobnie wypowiedzieli się Władysław Żero ze Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku oraz B. Milewski. Sugerowali przyjęcie formy zespołu dyskusyjnego z udziałem osób, które do niego przystępują, a nie stowarzyszenia. Z wypowiedziami uczestników zebrania solidaryzował się prezes. – Dla poprawy efektywności naszych działań najważniejsze jest, żeby osiągnąć zgodę w ważnych sprawach, wypracować wspólne stanowisko, które będzie bazą do dalszej pracy nowej struktury reprezentującej przewoźników – argumentował Jan Buczek. Podobnie uważali Dionizy Woźny i Marian Osuch.

### Formuła jednogłośna

Po wysłuchaniu zebranych przedstawicieli stowarzyszeń i uzyskaniu poparcia dla idei powołania Forum, Jan Buczek przekazał uczestnikom zebrania deklarację członka Forum Transportu Drogowego, którą wypełniło dwudziestu reprezentantów regionalnych stowarzyszeń transportowych. Pozostałe osoby deklarowały przystąpienie do FTD po uzyskaniu akceptacji przez ich gremia kierownicze. Efektem marcowego spotkania 27 organizacji zrzeszających przewoźników drogowych było powołanie Forum Transportu Drogowego.

Ówczesny redaktor naczelny dwumiesięcznika ZMPD „Przewoźnik” Ryszard Gałczyński tłumaczył, że powrót do współpracy pomiędzy organizacjami, które reprezentują interesy przewoźników, wymagał stworzenia nowej formuły: „Nie poprzez tworzenie nowych struktur oraz wyłanianie nowych liderów, a poprzez dokonanie inwentaryzacji najważniejszych spraw do załatwienia z administracją rządową. Dlatego Forum nie będzie nową organizacją czy strukturą kierowaną przez nowych liderów. Nie będzie wyłanianie nowych władz – będzie miejscem dyskusji o najważniejszych sprawach w transporcie drogowym. Założeniem jest równoprawność uczestników oraz jednomyślność. Należy wypracować wspólne stanowisko i następnie przedstawić je rządowi w formie dokumentów sygnowanych przez uczestników Forum”.

Deklaracja przystąpienia do Forum Transportu Drogowego potwierdzała, że:



„Przystąpienie do Forum Transportu Drogowego:

- ma na celu jedynie opracowywanie wspólnych stanowisk polskich przewoźników drogowych wobec najważniejszych problemów środowiska,
- nie ogranicza w żaden sposób autonomii poszczególnych organizacji,
- nie nakłada na organizacje żadnych zobowiązań finansowych ani rzeczowych z wyjątkiem wspólnie uzgodnionych,
- daje każdej organizacji równe prawo prezentowania opinii i podejmowania decyzji w formie głosowania,
- prowadzi do uzgadniania wspólnych stanowisk wyłącznie na zasadzie jednomyślności,
- pozwala organizacjom na prezentowanie wspólnych stanowisk bez żadnych ograniczeń.”

Najwięcej emocji i zastrzeżeń wzbudziła zasada jednomyślności, która ze względu na „praktykę dnia codziennego” wydawała się uczestnikom spotkania nie do utrzymania.

Padły propozycje pozostania przy tradycyjnej zasadzie większości w podejmowaniu ważnych decyzji.

Jan Buczek przedstawiając aktualne i nierozwiązane problemy uzasadnił, jak ważne jest w tym kontekście wypracowanie wspólnego stanowiska. Tak, aby do rządzących docierały jednoznaczne komunikaty, nie budzące żadnych wątpliwości, że stoi za nimi wola całego środowiska.

### Pierwsze postulaty

Podczas założycielskiego spotkania FTD prezesi zweryfikowali listę postulatów z 2008 roku, jakie były wtedy przedstawione polskim parlamentaryzmem oraz rządowi. Po przeglądzie postulaty przewoźników drogowych uaktualniono 31 marca 2009 roku były następujące:

1. Obniżenie ceny oleju napędowego, używanego do profesjonalnego transportu drogowego.
2. Pozostawienie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
3. Udrożnienie granicy wschodniej.
4. Zniesienie ograniczeń w wwozie paliwa do Polski.
5. Ogłoszenie sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym (zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy).
6. Wprowadzenie pomocy finansowej państwa dla restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych.
7. Wprowadzenie cen minimalnych na przewozy.
8. Wprowadzenie emerytur pomostowych dla kierowców pojazdów ciężkich oraz wprowadzenie zawodu kierowcy do wykazu zawodów wykonywanych w ciężkich warunkach.
9. Skrócenie z 280 do 140 godzin czasu szkolenia kierowców.

10. Zastosowanie minimalnej stawki podatku od środków transportu.

11. Wstrzymanie obowiązku szkoleń kierowców przez okres najbliższych 2 lat; w tym czasie powinny być przygotowane przepisy szczegółowo regulujące ten problem.

12. Przedłużenie okresu wyrejestrowania pojazdu do 2 lat.

Nie wszystkie postulaty udało się zrealizować, ale FTD wykazało taką potrzebę. Na forum dyskutowane były najważniejsze kwestie dotyczące branży: od dostępu do rynków (wschodniego i unijnego) po sprawy dotyczące prawa pracy i dostępu do infrastruktury. Gośćmi byli ministrowie i dyrektorzy departamentów w tych resortach, które były stroną rozmów z przewoźnikami.

Kryzysy aktywizowały środowisko, co znajdowało odzwierciedlenie w częstotliwości spotkań FTD. W pierwszym roku istnienia forum zwoływano dziewięciokrotnie, w kolejnym roku było 5 spotkań, w 2011 roku 6. Pojawienie się MiLoG oraz Loi Macron wywołało nową falę spotkań, których w 2015 roku było 5. Burzliwy był także 2021 rok, więc przewoźnicy zwoływali FTD sześciokrotnie.

Od ponad piętnastu lat ZMPD wspiera funkcjonowanie FTD, zapewniając sekretariat, obsługę prawną oraz techniczną. – Formuła FTD ewoluowała, jednak zasada „wszyscy za lub wszyscy przeciw” nadal obowiązuje i to jest słuszne – podkreśla Jan Buczek.

# 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](mailto:tir@zmpd.pl)



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

w ZMPD możesz mieć obie

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





## Najlepsi na start! Zostań Mistrzem Efektywnej Jazdy w Lidze Kierowców 2025

Tegorocznej kampanii ShowTruck promującej nowego Actrosa L ProCabin towarzyszy konkurs: Liga Kierowców, w której każdy testujący pojazd może sprawdzić swoje umiejętności w zakresie ekonomicznej jazdy i rywalizować o atrakcyjne nagrody ufundowane przez Daimler Truck Polska. Najlepsi mają szansę wygrać m.in. wycieczkę do największej fabryki ciężarówek na świecie: zakładu Mercedes-Benz Trucks w Wörth

Debiutujący w tym roku na rynku nowy Actros L ProCabin to obecnie najnowocześniejsza i najbardziej oszczędna ciężarówka na rynku. Połączenie aerodynamicznej kabiny z nową skrzynią biegów i trzecią generacją sprawdzonego silnika pozwala zredukować zużycie paliwa nawet o 8 proc. Wykorzystanie takiego potencjału leży jednak przede wszystkim w rękach kierowcy.

– Bezpieczna, przewidywana i ekonomiczna jazda to najważniejsza umiejętność dzisiejszego kierowcy – z oczywistych powodów ceniona przez najlepsze firmy transportowe. Koszty paliwa stanowią główny wydatek każdego przewoźnika, zatem wszelkie działania pozwalające je obniżyć, przekładają się na bardzo konkretne oszczędności – mówi Ireneusz Chłopek, profesjonalny trener TRUCKTraining i koordynator techniczny konkursu

Daimler Truck Polska. – Dlatego też w tegorocznej kampanii promocyjnej ShowTruck postanowiliśmy zachęcić kierowców, którzy będą testować naszą nową ciężarówkę, do sprawdzenia swoich umiejętności w zakresie ecodrivingu, zapraszając ich do rywalizacji w ramach Ligi Kierowców. Wierzimy, że konkurs może stać się dla nich dodatkową motywacją do doskonalenia jazdy, a jednocześnie pokaże naszym klientom potencjał ekonomiczny nowego Actrosa L ProCabin.

Liga Kierowców wystartowała w maju, w momencie, gdy do wszystkich doradców handlowych sieci dealerskiej Daimler Truck Polska trafiły nowe egzemplarze Actrosa L ProCabin w wersji ShowTruck, przeznaczone do testowania dla wszystkich chętnych klientów. Złoży się na nią pięć edycji miesięcznych, które będą odbywać się do 30 września.

W każdej z nich wezmą udział inni uczestnicy, mając szansę na zdobycie nagród po jej zakończeniu. W ramach rywalizacji oceniane będą: zużycie paliwa, styl jazdy (m. in.: przyspieszanie, hamowanie, utrzymywanie prędkości równomiernej), masa pojazdu (większa będzie premiowana), trudność trasy (warunki terenowe, pogodowe i długość – przy czym minimalny odcinek to 2500 km). Wszystkie te parametry będą rejestrowane i dostarczane za pośrednictwem systemu telematycznego Fleetboard. O miejscu w rankingu będzie decydował osiągnięty wynik we wszystkich kryteriach, a rezultaty będą na bieżąco publikowane na specjalnej stronie internetowej.

Na zakończenie każdej miesięcznej edycji trzech najlepszych kierowców otrzyma nagrody w postaci udziału w szkoleniu kierowców „Eco-Training”, a także atrakcyjne gadżety z kolekcji Mercedes-Benz Trucks. Emocje sięgną zenitu jesienią, kiedy to w dniach 17-18 października odbędzie się Wielki Finał, w którym będą mogli wziąć udział zdobywcy I i II miejsca z każdej edycji miesięcznej. Dziesiątka wyłonionych w ten sposób finalistów będzie rywalizować w nim o trzy vouchery na wycieczkę do fabryki Daimler Truck AG w Wörth w Niemczech i zwiedzanie linii produkcyjnej wraz z przelotem i noclegiem.

– Jesteśmy mocno przekonani zarówno o potencjale Actrosa L ProCabin, jak i o umiejętnościach polskich kierowców, pracujących dla naszych klientów – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – Mamy nadzieję, że nasz konkurs Liga Kierowców okaże się dla nich atrakcyjną okazją do udowodnienia jednego i drugiego, a my będziemy świadkami emocjonującej rywalizacji i spektakularnych wyników.



**Actros L ProCabin - najnowocześniejsza i najbardziej oszczędna ciężarówka na rynku.**

Połączenie aerodynamicznej kabiny z nową skrzynią biegów i trzecią generacją sprawdzonego silnika pozwala zredukować zużycie paliwa nawet o 8 proc.

### Liga Kierowców rozpoczęta.

Do wszystkich doradców handlowych sieci dealerskiej Daimler Truck Polska trafiły nowe egzemplarze Actrosa L ProCabin w wersji ShowTruck, przeznaczone do testowania dla wszystkich chętnych klientów





# Efektywna obsługa szkód. Zużycie paliwa, a kradzież ładunku

## LUTZ-ASSEKURANZ

Standardowe zgłoszenie szkody przez naszego klienta: z 24 ton żywności prawdopodobnie skradziono 16 ton, a do odbiorcy dotarło tylko 8 ton. Kierowca nie potrafił wyjaśnić brakującej ilości towaru. Nie stwierdził on nieścisłości w przestrzeni ładunkowej na załadunku i rozładunku. Kierowca odbył wprawdzie nocną przerwę, ale tak jak zawsze spędził ją w ciężarówce na dobrze oświetlo-

nym parkingu, na którym znajdowało się w tym samym czasie wiele innych pojazdów. Zarówno kierowca jak i inni uczestnicy nie zauważyli żadnych szczególnych zdarzeń w ciągu nocy. Zgłoszono doniesienie na policję, ale niestety, jak to zwykle w takich przypadkach bywa, nie przyniosło to oczekiwanych rezultatów. Zgodnie z przepisami konwencji CMR to przewoźnik ma obowiązek udowodnienia zaistnienia przyczyny wyłączającej jego odpowiedzialność (ciężar dowodu). Za brakujące 16 ton żywności wysta-

wiono roszczenie na przewoźnika, który uznał to za niesłuszne. Według dokumentów przewozowych do transportu przyjęto 24 tony, a odbiorcy dostarczono 8 ton. Brak 16 ton okazał się zatem faktem. Przedłożone informacje oraz dokumenty: oświadczenie kierowcy, list przewozowy, wydruk z tachografu, rachunek za szkodę i faktura potwierdzająca wartość towaru, zostały poddane weryfikacji przez eksperta działu szkód. Po wstępnych ustaleniach wysokość szkody wyniosła prawie 100 000 EUR. W przypadku wypłaty odszkodowa-



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



reklama

nia, wskaźnik szkodowości klienta uległby znacznemu wzrostowi. Klient był w pełni świadomy tej niekorzystnej dla niego sytuacji.

Likwidator szkody ds. prawa transportowego przeanalizował sprawę i zażądał od klienta danych dotyczących zużycia paliwa. Początkowo wywołało to zdumienie ubezpieczonego: w końcu to nie paliwo zostało skradzione a przewożony towar.

Niemniej jednak dane dotyczące zużycia paliwa zostały przesłane. Z dokumentacji nie stwierdzono tego, czego należało się spodziewać w badanym przypadku.

Każdy w branży transportowej wie, że całkowicie załadowane pojazdy zużywają więcej paliwa niż puste naczepy. W związku z tym zużycie w pojeździe, który jest w jednej trzeciej załadowany, jest znacznie niższe, co ewidentnie potwierdza wydruk.

Jednak w przypadku opisanego powyżej zdarzenia zużycie po przerwie nocnej było mniej więcej takie samo jak podczas całego przewozu. Dopiero po zakończonym rozładunku spalanie pojazdu wyraźnie spadło.

Pracownik firmy Lutz Assekuranz jednoznacznie stwierdził, że towar nie mógł zaginąć w trakcie transportu, tj. w okresie, w którym znajdował się pod opieką przewoźnika. Roszczenie poszkodowanego zostało odrzucone, ponieważ udowodniono powyższe twierdzenie.

Ubezpieczenie za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz obejmuje w ramach warunków również ochronę przed nieuzasadnionymi roszczeniami. W celu przygotowania się do procesu o odszkodowanie, opinia pracownika została zweryfikowana przez eksperta zewnętrznego. W efekcie nie było to jednak konieczne. Dzięki jego skrupulatnej pracy nie podjęto nawet próby dochodzenia odszkodowania. Odmowa została zaakceptowana, a polisa klienta pozostała bez zmian ku jego największej satysfakcji.

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)



Lutz Assekuranz  
in cooperation with  
[www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

## SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMÓWNY

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](mailto:lutz@zmpd.pl)

Dział likwidacji szkód:  
tel.: +48 1 8175573 16  
[office@lutz-assekuranz.eu](mailto:office@lutz-assekuranz.eu)

Biurowie w Wiedniu  
Lutz Assekuranz  
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.  
A-1120 Wien  
Meldinger Hauptstr. 51-53  
tel.: +43 1 8175573 21  
[siech@lutz-assekuranz.eu](mailto: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](mailto:lutzocp@zmpd.pl)

[www.lutz-assekuranz.pl](http://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 rażąca 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 spedycję i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiązący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

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

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197068 prowadzonego przez SNWFW (Föderation Ministerstvo Nauki, Bäder i Ekonoski) jako organu odpowiedzialnego.

### Tablice rejestracyjne przypisane do właściciela

Jedna z posłanek zwróciła się do Ministerstwa Infrastruktury z pomysłem, żeby indywidualne tablice rejestracyjne były przypisane do właściciela pojazdu. W razie sprzedaży samochodu ten mógłby przełożyć indywidualne blachy na zderzaki nowego auta. Tak jest w niektórych krajach, ale w Polsce na razie nie będzie. Pomysł został szybko odrzucony. Zdaniem ministra infrastruktury taki pomysł wygenerowałby konieczność zbyt wielu zmian w teleinformatycznych systemach.

### Kradzież części za miliony

Policja z Michigan prowadzi śledztwo w sprawie kradzieży części w fabrykach Forda. Ginęły podzespoły, a sprawa jest poważna, bo chodzi o podzespoły za miliony dolarów. Szajka złodziei, wśród których znajdowali się pracownicy lub pracownik Forda, działała przez dwa lata. Części ginęły z wielu fabryk, a przeznaczone były do montażu w modelach F-150, Ranger, Bronco i Mustang. Ginęły elementy karoserii i oświetlenie.

### Skarga Carabinieri

Słynna włoska formacja policyjna złożyła oficjalną skargę na Alfę Romeo Tonale. Carabinieri znani są ze skuteczności i tego, że jeżdżą prestiżowymi włoskimi samochodami. Funkcjonariusze nie są zadowoleni z prowadzenia przekazanych do służby Alf Romeo Tonale. Samochody ponoć mają tendencje do przewracania się. Auta Carabinieri są cięższe, mają m.in. wzmocnienia w drzwiach. Producent przejął się sprawą i zadeklarował, że zrobi wszystko, żeby naprawić sytuację.



Zastrzeż PESEL



### Bez PESEL-u i bez OC

Osuźci ukrywający swój numer PESEL wyłudzać ubezpieczenia OC samochodu. Rozkładają płatność na raty, płacą tylko pierwszą ratę i urywają kontakt z towarzystwem ubezpieczeniowym. Ubezpieczyciel ma w tej sytuacji związane ręce i nie może zerwać umowy. Dlatego pojawił się projekt ustawy, zgodnie z którym towarzystwa ubezpieczeniowe będą mogły odmawiać zawarcia umowy klientom ukrywającym PESEL.



### 19-latek w BMW Serii 3

To najprostszy przepis na wysoką składkę OC. Jak wyliczył serwis Rankomat, połączenie młodego wieku i marki BMW generuje najwyższe składki OC. Średnio 19-letni kierowca ubezpieczający swoje BMW płaci rocznie ponad 2600 zł za samo obowiązkowe ubezpieczenie. Dla porównania statystyczny 61-latek ubezpiecza swoje auto średnio za niecałe 580 zł. Firmy ubezpieczeniowe podwyższają składki ze względu na młody wiek, ale i brawurową jazdę, jaką często popisują się młodzi kierowcy w BMW.



### Italdesign jest na sprzedaż

Mowa o legendarnym włoskim studio projektowym, w którym powstały projekty setek znanych samochodów dla wielu światowych marek, od BMW, przez Maserati, Hyundai'a czy Volkswagena. Od 2010 roku studio należy do Volkswagena. Niemcy szukają teraz dużych oszczędności, dlatego włoska pracownia stylistyczna trafiła pod młotek.

### Salon Pagani w Warszawie

Nieopodal lotniska na warszawskim Okęciu otwarto pierwszy w Polsce salon włoskiej marki Pagani, która produkuje ręcznie luksusowe supersamochody. Do tej pory w Europie było 5 salonów, ten warszawski jest 6. Na uroczystości pojawił się sam Horacio Pagani - twórca marki. Salon jest otwarty dla wszystkich, którzy chcą obejrzeć włoskie samochodowe dzieła sztuki. Żeby kupić Pagani, trzeba dysponować kwotą przekraczającą 10 mln zł.



### Nowe Volvo XC70

Przez lata podniesione kombi Volvo XC70 Cross country zyskało status niemal kultowego. Teraz zmienia formę. Szwedzi zaprezentowali kolejną generację auta, które zmieniło się w SUV-a. Ta metamorfoza może wzbudzić kontrowersje, ale rynek kocha SUV-y, stąd nagła zmiana charakteru XC70. Nowy model będzie hybrydą plug-in, w której silnik pełni rolę wyłącznie generatora prądu dla silników elektrycznych napędzających koła.





# Kosztuje tyle, co kawalerka, ale nie ma adresu

**California 7 Ocean: prawie kamper. Miałem okazję mieszkać w nowym kamper-vanie Volkswagena. Wybrałem się nim w podróż, nocowałem w nim zimą i nie zmarłem.**

Kacper Jeneralski

**N**ajnowszy Volkswagen California nie bazuje już na modelu Transporter. Turystyczny bus, tak jak i osobowy Multivan są bliżej spokrewnione z osobowymi VW. To dlatego, że ich konstrukcja opiera się na płycie modularnej MQB. Tej samej, na której powstaje szeroka gama oso-

bowych modeli marki, od Golfa, przez Passata po Tiguan. Z tym wiąże się pewne zalety, ale też wady względem poprzedniego modelu.

## Napęd

Ktoś, kto miał do czynienia z poprzednią wersją Californii od razu wyczuje różnice w pozycji za kierownicą i w prowadzeniu. Siedzi się nieco niżej, auto jest lżejsze. Największe zalety te-

go rozwiązania to oszczędność paliwa. Nowy turystyczny VW spala w okolicach 7 litrów na sto kilometrów. Tak było w moim przypadku podczas podróży z Warszawy do Zakopanego i z powrotem. W przypadku poprzedniego modelu, o oznaczeniu 6,1, spalanie było mocno zróżnicowane, ale przy wcałe nie tak mocnym traktowaniu pedału gazu 10 l/100 km nie było niczym dziwnym. Mowa tu o aucie wyposażonym w standardowy silnik 2,0 TDI.



To nie jedyna zaleta nowej platformy. California 7 stała się pierwszym kamperem Volkswagena z hybrydą plug-in pod maską. 245-konna hybryda składa się z benzynowego silnika 1,5 oraz sekcji elektrycznej. Ponieważ jest to hybryda, którą można ładować, to możemy jeździć na samym prądzie. Deklarowany maksymalny zasięg w takim trybie oscyluje w okolicach 90 km. Hybryda to jedyna opcja Californii, w której możemy liczyć na napęd na 4 koła. Poza dieslem i hybrydą jest też benzynowa jednostka 2,0 TSI o mocy 204 koni.

## Przesuwne drzwi z obu stron

Jest to pierwszy kempingowy Volkswagen z przesuwanymi drzwiami z obu stron. To rozwiązanie ułatwi korzystanie z samochodu podczas podróży, pozwoli zrobić mocny przewiew w kabinie w gorące dni na kempingu, ale niesie ze sobą pewne ograniczenia. W wersji Ocean, którą testowałem, mieliśmy zabudowę i kuchnię ciągnącą się prawie do słupka B, czyli do oparcia fotela kierowcy. Teraz zabudowa jest krótsza, trochę mniej praktyczna pod względem przestrzeni. Jednak zmiany są też na plus, bo wewnątrz zagościła lodówka

w postaci szuflady. Poprzednia lodówka, choć była bardzo wydajna, miała drzwiczki umieszczone na górze. Nowa jest znacznie bardziej praktyczna i ustawna. Mamy więc mniej miejsca na „duperele”, ale lepszą lodówkę.

W wersji Ocean California 7 zarejestrowana jest na 4 osoby. Teoretycznie można w niej mieszkać i nocować we czworo. Dwuosobowe spanie mamy na górze, kiedy uniesiemy elektrycznie rozkładany dach. Po położeniu tylnego rzędu siedzeń i rozłożeniu materaca mamy dwuosobowe spanie na dole. Przestrzeni w obu miejscach do spania jest tyle ile potrzeba dla pary dorosłych lub dwójki dzieci. W kwietniu wybrałem się nową Californią w Tatry. Przywitała mnie zimowa pogoda: w nocy było kilka stopni mrozu i dość obfite opady śniegu. W takich warunkach pogodowych ten samochód jest dwuosobową sypialnią. Na górze przed warunkami pogodowymi chroni nas jedynie „namiot”. Choć ogrzewanie postojowe jest wydajne, to ciepło zbyt szybko ucieka z górnej części kabiny. Mróz nie będzie nam straszny, jeśli ograniczymy się do spania na dolnym łóżku. Górę można sobie zostawić na nieco cieplejsze dni. Choć słyszałem już o akcesoriach „ocieplających” ścianki na-

miotu. Zimowe wypady na kemping w Polsce nie są bardzo popularne, ale na przykład we Włoszech wypady kamperem na narty nie są niczym dziwnym.

Łazienka? California 7, tak jak i poprzedni model, nie ma toalety czy kabiny prysznicowej. Jest natomiast wyjście z ciepłą wodą i wąż ze słuchawką prysznicową, którą można podłączyć po otwarciu tylnej klapy Volkswagena. Stoimy wtedy poza autem, prysznic bierzemy na świeżym powietrzu. Wystarczy, żeby w ciepły dzień odświeżyć się, czy opłukać stopy z plażowego piasku. Planując dłuższy wypad na kemping, trzeba wybierać lokalizację z zapleczem prysznicowo-łazienkowym.

## Wykończenie wnętrza

To w Californii zawsze było na wysokim poziomie. Bus nie oferuje tyle miejsca co wielkie kampery, ale poziom wykończenia wnętrza jest na wyższym poziomie. Wszystkie roletki, szafki i inne elementy wyposażenia kempingowego są wykonane z wyjątkową dbałością o detale. Wnętrze ma wiele lampek i oświetlenie w stylu „ambient”. W słupku tuż za prawymi przesuwanymi drzwiami



znajduje się dotykowy panel, przypominający smartfon. Przy jego pomocy można sterować funkcjami mieszkalnymi. Mowa o ogrzewaniu, lodówce, monitorowaniu poziomu wody i ścieków w zbiorniku.

Kuchenka jest gazowa, a samochód wyposażono w dwa stoliki. Pierwszy jest w komplecie z dwoma rozkładanymi fotelami. Te ukryto w sprytniej kieszeni w tylnej klapie, tak jak i w poprzedniej Californii. Drugi stół można przyczepić do kuchennej części zabudowy – tak żeby biesiadować wewnątrz, albo na zewnątrz. Poziom wykończenia jest wysoki, ale nie łudźmy się – rozbudowana stolarka z wieloma drzwiczkami i półkami czasem na dużych dziurach będzie hałasować podczas jazdy.

Ceny? Ich rozpiętość jest duża. California w wersji Beach kosztuje od 271 830 zł, ale to raczej Multivan z możliwością spania. Samochód idealny dla tych, którzy potrzebują busa, w którym można się awaryjnie przenocować. Najbogatsza wersja Ocean z zabudową, szafkami i lodówką to już koszt od 412 050 zł. ■



15%

Dobry partner potrafi wesprzeć, gdy sytuacja tego wymaga

## OFERTA SPECJALNIE DLA CZŁONKÓW ZMPD OD TELEROUTE – **15% ZNIŻKA** PRZEZ CAŁY ROK!

W Teleroute rozumiemy wyzwania, z jakimi dziś mierzą się przewoźnicy, a jako partner ZMPD oprócz tego, że utrzymujemy **niskie ceny** i oferujemy dostęp do najbezpieczniejszej giełdy transportowej w Europie już **od 69 € miesięcznie**, dorzucamy dla Was **15 % zniżki** do końca roku!

### Najbezpieczniejsza giełda transportowa w Europie:

- ▶ 100% Gwarancja Płatności
- ▶ Skuteczny system weryfikacji
- ▶ Opiekun konta

Prowadzisz firmę i śpisz spokojnie.



Skorzystaj z oferty i  
zeskanuj kod QR



DO 80%



# OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Actros L z kabiną ProCabin.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

