



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Nie chcemy czerwonego światta 6



Kongres Nowej Mobilności

24

Zwrot za instalację tachografów

46

**Actros L ProCabin
w rękach najlepszych**

66



ZMPD BOX .pl



20 domen
1 urządzenie



Czechy
Ahoj!

AKTYWUJ TERAZ



Czechy
dostępne w ZMPD Box





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Ostrożnie z powiększaniem parku samochodowego

Odczuwalny w ostatnio wzrost zainteresowania polską ofertą na rynku przewozów międzynarodowych to dobry sygnał, ale nie uzasadnia nierozważnego podejmowania decyzji o zwiększaniu parku samochodowego. Trend jest zbyt krótkotrwały, aby można było ocenić jego stabilność. Poprawić sytuację na rynku przewozowym może tylko redukcja potencjału transportowego. W ostatnim okresie mieliśmy do czynienia z kolejnymi rosyjskimi i białoruskimi prowokacjami wobec świata zachodniego,

które Polska, jako bezpośredni sąsiad, odczuwa w największym stopniu. Zmusiły one rząd do podjęcia drastycznej decyzji o zamknięciu granicy polsko-białoruskiej, w wyniku czego zostały zablokowane po stronie Białorusi nasze ciężarówki wraz z kierowcami. Wywołało to falę obaw o los ludzi oraz bezpieczeństwo towarów i samochodów należących do polskich przewoźników. Obecnie mamy zapewnienia ze strony kilku resortów, że w przyszłości branża transportowa nie zostanie pominięta w procesie decyzyjnym.

Ciężar inwestycji przesunie się z dróg na kolej

14

Branża budowlana domaga się stabilnego finansowania inwestycji kolejowych, co oznacza przesunięcie części pieniędzy z dróg na kolej. Jak podzielić fundusze zastanawiają się resorty infrastruktury i finansów.

Tylko Polska jest przeciwna przedłużaniu umowy UE z Ukrainą

16

Polscy przewoźnicy uważają, że Unia Europejska faworyzuje ukraińskich przewoźników i pomaga Ukrainie ich kosztem. Przewoźnicy z pozostałych krajów UE nie widzą problemu.

Najmocniejsze Porsche 911 w historii

72

Porsche 911 z hybrydą? Słyszac takie hasło jeszcze parę lat temu puryści wzdragnęliby się z obrzydzeniem. Dziś elektryczne wspomaganie silników hybrydowych jest na porządku dziennym.



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 Jagielski, 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.

Granica z Białorusią otwarta: co dalej?

8

Ciężarówki wróciły z Białorusi, jednak nie można wykluczyć, że granica ponownie zostanie zamknięta. Zaskoczeni przez polski rząd przewoźnicy ponieśli straty. Czy dojdzie do wypłaty rekompensat?



Gospodarcze spowolnienie uderzyło w transport

12

Pomimo letniego ożywienia unijna gospodarka nie jest w dobrym stanie. Poważne kłopoty przeżywa przemysł samochodowy, a wraz z nim transport drogowy.

Coraz bardziej słone myto

10

W najbliższych dwóch latach wiele krajów i prywatnych administracji drogowych zastąpi winiety elektronicznym poborem myta, co oznacza kolejne podwyżki opłat. Ulgi przewidziano jedynie dla pojazdów „zeroemisyjnych”.

Nie chcemy czerwonego światła dla naszej pracy	6
Granica z Białorusią otwarta: co dalej?	8
Coraz bardziej słone myto	10
Gospodarcze spowolnienie uderzyło w transport	12
Ciężar inwestycji przesunie się z dróg na kolej	14
Tylko Polska jest przeciwna przedłużaniu umowy Unii Europejskiej z Ukrainą	16
Fotomorgana. Sztuczna inteligencja, czyli nas to nie rusza...	18
Krok po kroku do elektryfikacji	24
Ładować elektryki na bazie czy przy sieci TEN-T?	28
Komisja Europejska chce elektrycznych ciężarówek	32
Ładowarki dla ciężarówek	34
Dekarbonizacja kosztem producentów naczep	36
ACTROS TEAM. Przyszli kierowcy z Nowego Dworu Mazowieckiego	38
Odszkodowania za zmwę cenową odjeżdżają w siną dal	42
Komisja CAD IRU w Gdańsku	44
Nowe stawki za badania techniczne pojazdów	46
Refinansowanie wymiany tachografów	48
XXV lat OSP w Białej Podlaskiej	50
ZMPD na TransLogistica Poland	52
EP Cargo Trucking zmniejsza zużycie paliwa i zwiększa wydajność kierowców	54
Bezpieczeństwo na giełdach transportowych. Teleroute tarczą dla przewoźników?	56
Retro. 80 lat działalności PKS	58
Actros L ProCabin w rękach najlepszych	66
Upadłość Euroins i City Insurance w Rumunii	68
Najmocniejsze 911 w historii	72

Nie chcemy czerwonego światła dla naszej pracy

Polskie ciężarówki utknęły na powrocie z Białorusi. Polskie służby graniczne traktują kierowców krajowych zestawów jak wrogów.

Robert Przybylski

est tragedia, stoję na „zielonce” 20 godzin, produktów na własny użytek nie można wwozić, więc stoimy bez jedzenia, bez toalety. Na terminalu czeka 250 ciężarówek, wszystkie kierowane są na rentgen, przepustowość wynosi 2 ciężarówki na godzinę. Będę stał tutaj jeszcze dobę – martwi się kierowca samochodu ciężarowego czekający na wjazd do Polski. – Polskie służby traktują nas gorzej niż psa – żali się jeden z anonimowych kierowców.

Tempo zależy od służb

Rano 29 września na wjazd do Polski czekało ponad 1,2 tys. ciężarówek, następnego dnia nieco ponad 900. Od momentu otwarcia granicy polsko-białoruskiej w nocy z 24 na 25 września funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej w lubelskiej KAS odprawiali do 29 września na Drogowym Przejściu Granicznym Kukuryki-Kozłowiec (Oddział Celny w Koroszczynie):

- 1867 samochodów ciężarowych na kierunku wjazdowym do Polski,
- 2608 samochodów ciężarowych na kierunku wyjazdowym z Polski.

Przewoźnicy i nadawcy denerwują się opóźnieniem odpraw. – Pomimo sankcji dopuszczona jest ograniczona wymiana handlowa z Rosją i krajami położonymi w Azji Środkowej. Dlatego niezrozumiałe jest nieprzyjazne traktowanie tych przewozów przez polskie służby celne i graniczne. Nie oczekujemy zielonego światła, ale nie akceptujemy tłącego się od dawna czerwonego światła wobec pracujących legalnie kierowców – zauważa w rozmowie z dziennikiem „Rzeczpospolita” prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek.

Dodaje, że tempo rozładowania kolejki zależy od polskich służb granicznych. – Dziennie mogą wpuścić zarówno 300, jak i 1300 pojazdów. Zależy to od organizacji pracy i dobrej woli, bo niejednokrotnie służby graniczne udowodniły, że można takie kolejki rozładować szybko. Zobaczmy, jak się państwo wobec nas, przed-

siębiorców, zachowa i czy się w to angażuje – wyjaśnia tę sytuację prezes Buczek.

Na torach nie ma opóźnień

W przypadku odpraw pociągów spedytorzy chwalą służby. Od 25 września pociągi są odprawiane na bieżąco. – Proces idzie sprawniej niż zwykle – ocenia prezes spółki Symlog Bartosz Miskiewicz.

Oddział Celny w Terespolu odprawił od momentu ponownego otwarcia granicy polsko-białoruskiej 90 pociągów towarowych na kierunku wjazdowym do Polski i tyle samo na kierunku wyjazdowym z Polski.

Miskiewicz zauważa w rozmowie z dziennikiem „Rzeczpospolita” dużą mobilizację po stronie służb. – Obsada jest taka sama jak wcześniej (bez zwiększeń), mimo to odprawy idą bardzo sprawnie. Wydaje się, że obecnie większy ruch jest na przejściach kolejowych niż drogowych. Ogólnie jest spokojnie, praca wro i nie obserwujemy zatorów – stwierdza prezes Symlog.



Przypuszcza, że rozładowanie zatorów zajmie ze dwa tygodnie, jeśli tempo odpraw zostanie utrzymane.

Polscy przedsiębiorcy nie rozumieją, dlaczego polskie służby sprawnie odprawiają pociągi białoruskie, ale nie dbają o pieniądze rodzimych przedsiębiorców, przetrzymując na granicy ich kierowców i tabor.

Postój samochodu to realne straty dla przewoźnika, który ma stałe koszty, natomiast nie zarabia. Z przychodów firm czerpie korzyści także państwo w postaci podatków CIT, PIT od zatrudnionych i VAT z konsumpcji. Jeśli przewoźnicy zamkną działalność, straci państwo oraz samorządy.

Alternatywa to zamknąć firmy

Wydaje się, że administracja nie przemyślała postawy wobec transportu. Świadczy o tym decyzja o zamknięciu polsko-białoruskiej granicy podjęta bez konsultacji ze środowiskiem przewoźników i w rezultacie działanie na szkodę rodzimych

Polscy przedsiębiorcy nie rozumieją, dlaczego polskie służby sprawnie odprawiają pociągi białoruskie, ale nie dbają o pieniądze rodzimych przedsiębiorców, przetrzymując na granicy ich kierowców i tabor.

przedsiębiorców: przewoźników, spedytorów, agencji celnych, magazynów. – Zamknięcie jedyne czynnego przejścia w Koroszczynie spowodowało zablokowanie ciężarówek i utratę wielu kontraktów, które przejęli przewoźnicy z Litwy czy Łotwy – tłumaczył dla portalu money.pl Jan Buczek. – Towar nie czeka, niewielu z naszych przewoźników odzyska te zlecenia – zaznacza Buczek. Dodaje, że część firm może domagać się odszkodowań, a inni przewoźnicy stoją przed widmem zamknięcia działalności – ostrzega prezes ZMPD.

Przypuszcza, że niektórzy przewoźnicy, których dotknęło zamknięcie granicy, zwrócą się z żądaniem zadośćuczynienia od rządu. MSWiA sygnalizowało, że będzie rozważać

udzielanie pomocy.

Chaotyczne działania rządu polskie nie sprawią, że firmy przewożowe zrezygnują z kierunku wschodniego. – Nie są w stanie. To są przewoźnicy, którzy przez wiele lat pracowali na tym kierunku i nie mają kontaktów handlowych w innych regionach. Na rynku transportowym nie jest dziś łatwo znaleźć miejsce w innym regionie – tłumaczy Buczek. – Dzisiaj dla wielu z nich jedyną alternatywą jest zamknięcie firmy, do czego zresztą często tego typu incydenty prowadzą – dodaje prezes ZMPD.

Dla lokalnych samorządów to ponura wizja, bowiem transport jest znaczącą gałęzią gospodarki, zapewnia miejsca pracy i przychody.

Granica z Białorusią otwarta: co dalej?

Ciężarówki wróciły z Białorusi, jednak nie można wykluczyć, że granica ponownie zostanie zamknięta. Zaskoczeni przez polski rząd przewoźnicy ponieśli straty. Czy dojdzie do wypłaty rekompensat?

Mirosław Jagielski
Anna Wrona

Granice polsko-białoruską zamknięto w nocy z 11 na 12 września. Ponowne otwarcie przejść granicznych, drogowych i kolejowych nastąpiło w nocy z 24 na 25 września. Te decyzje, usankcjonowane rozporządzeniami ministra spraw wewnętrznych i administracji, polski rząd uzasadniał koniecznością za-

w nocy z 11 na 12 września, przekazana dziennikarzom przez premiera Donalda Tuska.

Decyzja została ogłoszona niespodziewanie, więc dla wielu była zaskoczeniem. Czas na opuszczenie Białorusi był bardzo krótki (faktycznie dwa dni). Sytuację przewoźników pogarszał brak formalnych możliwości wyjazdu przez pozostałe czynne przejścia graniczne Białorusi z krajami UE.

10 września 2025 r. minister spraw wewnętrznych i administracji podpi-

oświadczenie, w którym zapowiedziano, że ruch zostanie przywrócony, kiedy granica będzie w pełni bezpieczna, gdy „potwierdzą to informacje przekazane przez służby”.

O północy z 11 na 12 września 2025 r. nastąpiło fizyczne wejście w życie zamknięcia przejść drogowych i kolejowych, w tym jedyne czynne dla ruchu pojazdów ciężarowych Koroszczyń-Kozłowiec.

23 września na konferencji przed posiedzeniem rządu premier Donald Tusk zapowiedział, że o północy ze środy na czwartek (24/25 września) przejścia graniczne zostaną otwarte. Ta decyzja, zawarta w kolejnym rozporządzeniu MSWiA, została zrealizowana.

Działania ZMPD

ZMPD natychmiast poinformowało przewoźników o zamknięciu granicy. Zaczęło zbierać informacje od przedsiębiorców, których pojazdy utknęły na Białorusi, aby przekazać je do Ministerstwa Infrastruktury celem podjęcia działań umożliwiających powrót ciężarówek do Polski.

Z zebranych przez ZMPD danych wynikało, że nie zdążyło powrócić do kraju ponad tysiąc polskich ciężarówek. Zgodnie z przepisami obowiązującymi na Białorusi, polskie pojazdy ciężarowe mogą przekraczać grani-



cę w kierunku wjazdowym lub wyjazdowym z Białorusi tylko przez polsko-białoruskie przejścia drogowe. Oznacza to, że polskie pojazdy ciężarowe nie mogą wyjechać z Białorusi przez białorusko-litewskie czy białorusko-lotewskie przejścia drogowe. Wydaje się jednak, że strona rządowa nie wiedziała o tym wymaganiu, gdyż początkowo sugerowała naszym przewoźnikom wyjazd z Białorusi przez Litwę.

Kierowcom, którzy dotychczas wjeżdżali na Białoruś wręczano tzw. trebowania, czyli dokument, w którym wyznacza się maksymalnie 10-dniowy termin znajdowania się pojazdu na terytorium Białorusi. Po upływie tego terminu - o ile czas przedłużony - pojazd musi być odstawiony na parking celny, gdzie za każdą dobę postoju pobierana jest opłata w wysokości 66 euro, co stanowi znaczne obciążenie dla przewoźnika. Część pojazdów przekierowano na parking w okolicach Berestowicy, w pobliżu przejścia drogowego w Bobrownikach, reszta pozostała w Brześciu.

W większości kierowcami polskich ciężarówek byli obywatele Białorusi zatrudnieni w polskich przedsiębiorstwach transportowych. Mogli wrócić do pracy do Polski wjeżdżając od strony Litwy samochodami osobowymi lub autokarami rejsowymi, przekra-

czając dostępne dla nich białorusko-litewskie przejścia graniczne jako osoby fizyczne.

ZMPD prowadziło wielokierunkowe działania, pozostając w stałej łączności z Ministerstwem Infrastruktury, występując także m.in. do ministra spraw wewnętrznych i administracji Marcina Kierwińskiego, ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka i ministra spraw zagranicznych Radosława Sikorskiego o znalezienie rozwiązania tej skomplikowanej sytuacji i pomoc firmom transportowym w powrocie pojazdów i kierowców do kraju.

Niepokój przewoźników

Największym zmartwieniem przewoźników była kwestia powrotu do Polski pojazdów ciężarowych, bo ich właściciele stali się de facto zakładnikami władz białoruskich. W większości ciężarówki należą do niewielkich firm rodzinnych, posiadających do 10 pojazdów, które dosłownie z dnia na dzień zostały pozbawione narzędzi pracy i straciły źródło utrzymania.

Poziom zaniepokojenia podnosiły kwestie związane z nieznanymi konsekwencjami znajdowania się pojazdów po stronie białoruskiej i wyłączenia ich z przewozów, przy równoczesnej konieczności płacenia rat leasingowych i wynagrodzenia kierowcom.

Wśród przewoźników zaczęły się nawet pojawiać pogłoski o decyzjach miejscowych władz o konfiskacie ciężarówek.

Szacunkowo można przyjąć, że problem zamknięcia granicy dotyczy setek firm. Straty poniesione przez przewoźników, których pojazdy znajdują się na Białorusi, mogą być różne. Zależy to od wielu czynników, takich jak liczba zatrzymanych pojazdów czy rodzaj wykonywanych przewozów.

Straty w wyniku utracenia przewozów mogą sięgać 400 euro na pojazd/dobę, a w przypadku cystern nawet 1000 euro, a szacunkowa wartość unieruchomionych pojazdów to ponad 100 milionów złotych. Przewoźnicy liczą na rekompensaty ze strony państwa.

Prezes ZMPD Jan Buczek rozmawiał już z przedstawicielami rządu o rekompensatach. - Usłyszałem, że jak tylko będą gotowi, to wrócimy do tematu. Ale my nie będziemy czekać - powiedział w radiu TOK FM.

Przewoźnicy oficjalnie wystąpili o zwołanie posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury podczas którego chcą wspólnie ocenić całą tę sytuację, a przede wszystkim zwrócić się z prośbą o wypracowanie takich procedur na przyszłość, które spowodują, że polscy kierowcy i polskie pojazdy nie pozostaną za granicą bez ochrony.

Największym zmartwieniem przewoźników była kwestia powrotu do Polski pojazdów ciężarowych, bo ich właściciele stali się de facto zakładnikami władz białoruskich.

stosowania środków prewencyjnych z uwagi na rosyjsko-białoruskie wojskowe manewry „Zapad 2025” prowadzone w pobliżu polskiej granicy, które miały trwać do 16 września br.

Zacznijmy chronologicznie

9 września br. w mediach pojawiła się informacja o zamiarze całkowitego zamknięcia granicy z Białorusią

sał rozporządzenie w sprawie czasowego zawieszenia ruchu granicznego na przejściach z Białorusią, wchodzące w życie o północy z 11 na 12 września 2025.

Nakaz zamknięcia objął wszystkie dotychczas otwarte polsko-białoruskie przejścia drogowe i kolejowe. Rozporządzenie obowiązywało do odwołania. Dopiero nieco później MSWiA wydało w tej sprawie nowe

Coraz bardziej słone

MYTO

W najbliższych dwóch latach wiele krajów i prywatnych administracji drogowych zastąpi winiety elektronicznym poborem myta, co oznacza kolejne podwyżki opłat. Ulgi przewidziano jedynie dla pojazdów „zeroemisyjnych”.

Robert Przybylski

W przyspieszonym tempie znikają systemy winietowe, zastępowane przez różne wersje elektronicznego poboru myta. Jest to skutek nowelizacji w 2022 roku przez Parlament Europejski dyrektywy eurowinietowej.

Francuski koncesjonariusz ATOSCA planuje rozruch elektronicznego systemu na początku 2026 roku. Rząd Holandii wprowadzi elektroniczny system opłat drogowych dla ciężarówek e-TOL od 1 lipca 2026 roku. W tym samym dniu system elektroniczny chce uruchomić Rumunia. W 2026 roku

Litwa planuje zrezygnować z winiet i wprowadzić e-opłaty, choć dokładny termin nie został jeszcze podany.

1 stycznia 2027 roku ruszy system elektronicznego poboru myta na drogach Alzacji. W tym samym roku podobny uruchomi region Grand Est we Francji. Nowe systemy pozwolą na pobór opłat podwyższonych o koszty zewnętrzne, takie jak hałas lub emisja CO₂. Do podwyżek przymierzają się również Szwajcarzy.

Wyższe opłaty szykują się także w Polsce. Możliwe, że jeszcze w tym roku nastąpi kolejne wydłużenie dróg płatnych (nieustanny postulat branży kolejowej), w opracowaniu jest także projekt ustawy, pozwalającej na wprowadzenie do myta opłaty za emisję CO₂.

Kraje członkowskie zobowiązane były najpóźniej do 24 marca 2024 roku wdrożyć system poboru myta, w którym wysokość stawek uzależniona jest od wielkości emisji dwutlenku węgla. Polsce już grożą unijne kary za opóźnienie wprowadzenia tej dyrektywy w życie.

Nie tylko opłata za CO₂

Opłaty drogowe w Europie stają się coraz wyższe, głównie z powodu dopłaty za emisję CO₂. Dodatkowo stawki opłat drogowych są często indeksowane do inflacji lub wskaźników cen konsumpcyjnych, co powoduje automatyczne coroczne wzrosty w celu utrzymania siły nabywczej funduszy powołanych do finansowania in-

frastruktury i rozbudowy infrastruktury drogowej. W miarę starzenia się europejskich sieci drogowych i konieczności ich modernizacji, rządy podnoszą opłaty, aby pokryć wyższe koszty operacyjne i koszty utrzymania.

Z zupełną swobodą określają wysokość myta koncesjonariusze polskich autostrad. Pokonanie 5-osiowym zestawem 255 km autostrady A2 kosztuje 454 zł, czyli 1,78 zł za kilometr. Przejazd odcinkiem A4 dzierżawionym przez Stalexport Autostrady kosztuje 1,73 zł/km. Operatorzy tłumaczą wysokie stawki koniecznością remontów i rosnącymi kosztami utrzymania i nie zwracają uwagi na krytykę Ministerstwa Infrastruktury, które nie ma narzędzi pozwalających na ukrócenie takich praktyk. Opłata na autostradach zarządzanych przez państwo wynosi od 0,40 do 0,76 zł w zależności od klasy czystości spalin.

Duże komplikacje administracyjne

Znowelizowana w 2022 roku dyrektywa eurowinietowa zakłada objęcie opłatami drogowymi także autobusów oraz lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony.

Uzależnienie wysokości stawek myta od wielkości emisji CO₂ komplikuje administrowanie poborem daniny. Systemy elektroniczne były przystosowane do uwzględnienia wielkości pojazdu i klasy czystości spalin Euro. Wraz z przyjęciem dyrektywy eurowinietowej doszła konieczność uwzględnienia wielkości emisji CO₂, a przybędzie jeszcze kategoria emisji CO₂ naczep.

Operatorzy systemu poboru opłat EETS uważają, że włączenie przyczep do klasyfikacji CO₂ jest niepraktyczne. Opowiadają się za zaangażowaniem w rozwiązanie tej komplikacji przez zainteresowane strony, czyli dostawców EETS, producentów przyczep, producentów podzespołów elektrycznych, operatorów poboru opłat itp.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU zabiega, aby rejestracja pojazdu w jedynym systemie była automatycznie uznawana w innych. Ten problem rozwiązują operatorzy EETS, oferując usługę wnoszenia opłaty drogowej w całej UE.

Wyrastają oni na jeden z kluczowych filarów poboru myta w Europie. W Belgii zbierają ponad połowę opłat z samochodów ciężarowych, w Niemczech i Słowacji blisko 40 proc. i ten odsetek cały czas rośnie. W Europie działa 19 dostawców usługi EETS. W Polsce dwie firmy mają licencję (Telepass i Toll4Europe - ZMPD oferuje urządzenia tej drugiej), trzecia (poznńska Data System) złożyła wniosek o certyfikację i spodziewa się wejścia na rynek w ostatnim kwartale br.

Taniej dla elektryków

Jedynie obniżki myta przewidziane są dla samochodów tzw. zeroemisyjnych. Parlament Europejski zaaprobował przedłużenie zwolnienia tych pojazdów z opłat do 30 czerwca 2031 roku. Wcześniej dyrektywa ograniczała ten czas do końca 2025 roku.

Państwa członkowskie EU mogą, ale nie muszą skorzystać z możliwości zwolnienia z myta pojazdów „zeroemisyjnych”. IRU od lat zabiega o zachęty dla tego typu samochodów.

IRU apeluje do polityków o przeznaczenie funduszy pozyskanych z opłat za emisję CO₂ na wsparcie dla przewoźników na zakup „zeroemisyjnych” modeli. IRU uważa także, że rządy nie powinny podwójnie opodatkowywać transportu w postaci dopłat do myta oraz opłaty ETS II.

IRU stwierdza, że zwolnienie z myta lub redukcja jego wysokości powinny być stosowane w przypadku samochodów ciężarowych i autobusów korzystających z biopaliw lub innych węglowo neutralnych paliw.

Użytkownicy pozostałych typów ciężarówek muszą liczyć się z podwyżkami opłat drogowych. Coraz wyższe ceny myta podnoszą koszty działalności firm przewozowych i zmuszają do starannego planowania tras, aby uniknąć pustych przebiegów. Przejazd bez ładunku staje się bardzo kosztowny.

Według danych Eurostatu samochody ciężarowe w Europie wykonują 21,8 proc. przebiegów na pusto. W przypadku transportu krajowego przebiegi jałowe sięgają 25,9 proc. kilometrażu, w międzynarodowym 13,1 proc.

Gospodarcze spowolnienie uderzyło w transport

Pomimo letniego ożywienia unijna gospodarka nie jest w dobrym stanie. Poważne kłopoty przeżywa przemysł samochodowy, a wraz z nim transport drogowy.

Robert Przybylski

Europejski gigant logistyczny Kuehne+Nagel zaraportował po pierwszym półroczu spadek obrotów działu spedycji drogowej o 1 proc., który w drugim kwartale pogłębił się do 3 proc.

Podobnie słabe wyniki miał duński DSV - w drugim kwartale zaraportował spadek przychodów o 4,1 proc. Marża na sprzedaży spadła do 2,5 proc., gdy w pierwszym kwartale wyniosła 4 proc. Koncern tłumaczy marne wyniki m.in. malejącym zapotrzebowaniem na transport ze strony przemysłu samochodowego.

Zagrożone co piąte miejsce pracy

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych CLEPA przypomina, że w 2024 roku europejscy dostawcy części zgłosili reduk-

cję ponad 54 tys. miejsc pracy, a w tym roku redukcję kolejnych 22 tys. miejsc.

Raport firmy Roland Berger bije na alarm, ponieważ europejscy producenci ponoszą dziś o 15–35 proc. wyższe koszty niż konkurenci z Chin czy USA, głównie z powodu wysokich cen energii i pracy, obciążeń regulacyjnych oraz przepisów. – Zaledwie pięć lat temu Europa eksportowała do Chin części samochodowe o wartości 7 mld euro więcej niż importowała. Dziś ten trend się odwrócił – zaznacza Archibald Poty z CLEPA.

Stowarzyszenie ostrzega, że bez natychmiastowej reakcji Unii do 2030 roku zagrożone może być do 350 tys. miejsc pracy. Dostawcy zatrudniają w Europie 1,7 mln osób i inwestują 30 mld euro rocznie w działalność badawczo-rozwojową.

Ponieważ 62 proc. firm zmaga się z nadwyżką mocy produkcyjnych i nie-możliwymi do utrzymania kosztami stałymi, kolejna fala utraty miejsc pracy jest nieunikniona, przekonuje CLE-

PA. Rentowność większości dostawców jest szósty rok z rzędu poniżej poziomu opłacalnego, co ogranicza ich zdolność do reinwestowania i adaptacji.

Najbardziej palącym problemem jest przygotowanie się na przyszłe wyzwania. Prognozy inwestycyjne do 2030 roku zostały obniżone o ponad 22 mld euro w porównaniu z rokiem ubiegłym, co zagraża zdolności Europy do realizacji jej ambicji w zakresie cyfryzacji i ochrony środowiska, podlicza CLEPA.

Według Eurostat i ACEA, motoryzacja (produkcja pojazdów, komponentów oraz ich dostarczanie) generuje od 20 do 25 proc. przewozów drogowych ogółem na rynku UE, będąc jednym z głównych klientów branży logistycznej i spedytorskiej.

Stanęła niemiecka lokomotywa

Europejski Bank Centralny (EBC) prognozuje realny wzrost PKB dla stre-

fy euro na poziomie około 1,2 proc. w tym roku, 1,0 proc. w przyszłym i 1,3 proc. w 2027 roku. Stanowi to niewielką korektę w górę w porównaniu z wcześniejszymi prognozami, odzwierciedlając lepsze od oczekiwanych dane i dynamikę ożywienia gospodarczego w pierwszej połowie 2025 roku.

Mogą to być jednak tylko pobożne życzenia i zbyt wczesne wnioski. Niemiecka gospodarka, która stanowi ćwierć unijnego PKB, jest w złym stanie. Prognozy Ernst&Young i Niemieckiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów VDA mówią nawet o likwidacji przez branżę motoryzacyjną do 190 tys. stanowisk do 2035 roku.

Przemysł motoryzacyjny jest największym sektorem przemysłu w UE: wytwarza 8 proc. wartości dodanej produkcji przemysłowej i zapewnia ponad 13,8 mln miejsc pracy (w tym w transporcie i logistyce).

Nie widać żadnej gałęzi przemysłu, która mogłaby pociągnąć niemiecką gospodarkę, brakuje ożywienia w budownictwie i przemyśle chemicznym. Federalna Agencja Zatrudnienia przyznaje, że gwałtownie rośnie bezrobocie. Niemiecki rząd, aby ukryć problemy, stworzył 450 tys. miejsc pracy w administracji.

Rejestracje w dół

W Niemczech zarejestrowano w sierpniu o 17,6 proc. mniej ciągników siodłowych niż rok wcześniej (1977 sztuk). Spadek w pierwszych ośmiu miesiącach roku był nawet głębszy i sięgnął 20,5 proc. We Francji rejestracje zmalały od początku roku o 21,2 proc., ale w samym sierpniu zanotowano 2,2-procentowe odbicie.

W przypadku rejestracji samochodów ciężarowych o dmc pow. 5 ton, redukcja francuskich rejestracji sięgnęła w sierpniu 5,3 proc. w stosunku do sierpnia 2024 roku, a skumulowane rejestracje były o 17 proc. mniejsze.

Trudno dziwić się, że Scania ogłosiła 1 września, że „dostosowuje organizację do obecnych warunków i przyszłych potrzeb”. W Szwecji zwolnienia dotyczą 750 osób, głównie z działów personalnego, handlowego i reklamy i nie obejmują pracowników fizycznych. – Aby utrzymać silną pozycję w przyszłości, musimy się dostosować, rozwijać nasze metody pracy i analizować naszą organizację – tłumaczy prezes i dyrektor generalny Scania Christian Levin.

To nie jedyny przypadek redukcji

zatrudnienia. Daimler Truck ogłosił plany redukcji około 5000 miejsc pracy w Niemczech do 2030 roku, co oznacza zmniejszenie liczby etatów o 14 proc.

Program „Cost Down Europe” ma przynieść ponad 1 mld euro rocznych oszczędności. Redukcja obejmie przede wszystkim stanowiska administracyjne, sprzedażowe i centralne w pięciu głównych niemieckich lokalizacjach. Będą wdrażane stopniowo poprzez naturalną rotację pracowników, wcześniejsze emerytury, dobrowolne odejścia z pracy i pozwolą uniknąć grupowych zwolnień do 2034 roku.

Daimler Truck North America tymczasowo zwalnia 2000 pracowników w pięciu zakładach w USA i Meksyku z powodu słabego popytu na rynku samochodów ciężarowych.

O zwolnieniach nic nie mówią w DAF i MAN. Druga z wymienionych firm ogłosiła jeszcze w 2021 roku plan zmniejszenia o około 3500 osób liczby pracowników w Niemczech w ramach programu reorganizacji mającego na celu poprawę rentowności i obniżenie kosztów. Od czasu tamtych zwolnień MAN zdążył już powiększyć zatrudnienie.

Ciężar inwestycji przesunie się z dróg na kolej

Branża budowlana domaga się stabilnego finansowania inwestycji kolejowych, co oznacza przesunięcie części pieniędzy z dróg na kolej. Jak podzielić fundusze zastanawiają się resorty infrastruktury i finansów.

Robert Przybylski

W Polsce jest już blisko 5,3 tys. km dróg szybkiego ruchu. Do 2030 roku GDDKiA planuje wybudować blisko 8 tys. km takich szlaków, w tym 2600 km autostrad (mamy ich niecałe 1900 km). Administracja drogowa od da w tym roku 400 km dróg szybkiego ruchu, w przetargach jest drugie tyle, a w przygotowaniu 2800 km.

Państwo planuje przyspieszenie rozwoju infrastruktury kolejowej. Komponent kolejowy CPK jest tego najlepszym dowodem, jednak do realizacji tego projektu potrzeba stabilnego finansowania.

Wiodące organizacje branżowe: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polski Związek Pracodawców Budownictwa, Railway Business Forum oraz Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów – wspólnie przedstawiły premierowi pięć postulatów zmierzających do ożywienia branży budowlanej i zapewnienia długoterminowego i stabilnego frontu robót dla branży.

Głównym postulatem jest reforma

Funduszu Kolejowego (FK) na wzór sprawdzonego modelu Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Zapewnia on GDDKiA ciągłość finansowania prac, niezależnie od dopływu unijnych funduszy oraz kalendarza wyborczego.

Kolejowy Kopciuszek

Roczny budżet Krajowego Funduszu Drogowego to ponad 23,5 mld zł, podczas gdy Fundusz Kolejowy dysponuje sumą 10 razy mniejszą. W 2018 roku Polska wydała na kolej 12,2 euro na mieszkańca, co stanowiło 13 proc. unijnej średniej. – Skutkiem „oszczędności” jest zdegradowana infrastruktura: na jednej czwartej długości sieci są ograniczenia prędkości, a 2 tys. km linii jest w złym stanie – wskazuje członek zarządu IGTL Rafał Leszczyński.

Były minister transportu Tadeusz Syryjczyk przyznaje, że pięta achillesowa obecnego systemu są silne wahania wysokości finansowania. – Różne programy unijne nie zapewniają ciągłości finansowania. Sugerowałem, aby państwowe dotacje wchodziły w lukę między unijnymi programami – zaznacza Syryjczyk.

Dla branży kolejowej nie ulega wą-

pliwości, że dotychczasowy model finansowania infrastruktury kolejowej wyczerpał się. – Stworzono uproszczony mechanizm, w którym jedynym realnym źródłem finansowania są środki unijne, a krajowe są tylko marginalnym uzupełnieniem tych transz. Kontynuowanie tej polityki prowadzi nasz kraj do trwałego upośledzenia na tle państw europejskich – ostrzega Leszczyński.

Podobnie uważa prezes fundacji ProKolej Jakub Majewski. – Problem w finansowaniu modernizacji i budowy kolejowej infrastruktury to umocowanie prawne Funduszu Kolejowego, które jest dużo słabsze niż Krajowego Funduszu Drogowego. Fundusz Kolejowy nie może zaciągać długów pod przyszłe przychody, przez co nie można przyspieszyć inwestycji w rozbudowę sieci kolejowej. Jeśli modernizujemy infrastrukturę to wzrasta ruch, co przynosi wyższe wpływy z opłat dostępowych. Te przeznaczamy na kolejne inwestycje i otrzymujemy efekt samorozwoju – opisuje Majewski.

Hasła czy działanie?

Przedsiębiorcy przypominają, że premier obiecał na kolej 180 mld zł. Bez zasilenia Funduszu Kolejowego sta-



łym źródłem pieniędzy ta kwota pozostanie jedynie hasłem. Dzięki stabilnym źródłom finansowania, możliwości refinansowania ze środków unijnych i rolowania długu, FK wesprze rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce.

Środowisko kolejarskie przewiduje, że pieniądze zasilające Fundusz Kolejowy pochodząby z opłaty paliwowej, opłat ze emisji CO2, które mają być wprowadzone przez ETS II, wpłat z UE oraz emitowanych przez FK obligacji. Chodzi o coroczne zasilanie FK sumą ok. 15 mld zł. Połowa przychodów funduszu trafiałaby do PKP PLK, połowa do CPK.

Ministerstwo Infrastruktury jest przychylne projektowi, ale resort musi ważyć potrzeby budowy dróg samochodowych i kolejowych. KFD już ma zadłużenie 70 mld zł, a do 2028 roku, gdy minie szczyt drogowych inwestycji, sięgnie ono 110 mld zł. Dlatego przesuwanie większej proporcji wpływów z opłaty paliwowej do nowego funduszu nie jest najlepszym wyjściem. – Mam pomysł jak to zrobić, mam gotową ustawę, pokazałem ją Ministerstwu Finansów. Ono musi wkomponować działanie Funduszu Kolejowego w mechanizmy budżetowe państwa. MF jest zwolennikiem

kolei – zapewnia minister infrastruktury Dariusz Klimczak.

Na temat FK miały odbyć się dyskusje w Sejmowej Komisji Infrastruktury. Zaplanowane na połowę września spotkanie zostało przełożone o tydzień, a następnie całkowicie odwołane.

Dołek finansowy

Branżę budowlaną niepokoi niepewny stan finansów publicznych, który powoduje spowolnienie inwestycyjne u państwowych zlecniodawców. W okresie styczeń - lipiec 2025 roku deficyt budżetu państwa sięgnął 156,7 mld zł i rósł szybciej od planów. Prognozowany deficyt na rok 2025 wyniesie 288,8-289 mld zł (7,3 % PKB).

Buduje się mniej dróg, torów, mieszkań, magazynów i biur. – W 2024 roku rynek budowlany skurczył się o prawie 8 proc. i jest to trzeci najgorszy rok od wejścia Polski do UE. Zazwyczaj rynek odbijał w czwartym roku obowiązywania unijnego budżetu, ale w tej perspektywie to był właśnie 2024. Bieżący rok nie jest lepszy, choć dynamika spadku jest mniejsza – przyznaje wiceprezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa (PZPB) Damian Kaźmierczak.

Wskazuje, że połowa rynku budow-

lanego to segment publiczny. Stopa inwestycji spadła w 2024 roku do 17,5 % PKB, a szacunki na bieżący rok mówią o poziomie 16,5 % PKB, co jest wynikiem historycznie niskim na tle krajów UE i oznacza dalszy spadek względem poprzednich lat.

W 2025 roku koszt obsługi zadłużenia publicznego Polski w budżecie państwa zaplanowano na około 75,5 mld zł, co stanowi około 1,9 % PKB. Prognozy długoterminowe rządu wskazują dalszy wzrost wydatków na obsługę długu, do ok. 2,3 % PKB w latach 2027–2028 (ok. 90–108 mld zł rocznie).

Wydatki na obsługę długu obejmują m.in. odsetki wypłacane posiadaczom obligacji skarbowych. Prognozy wskazują, że zadłużenie publiczne sięga około 58 % PKB, a wydatki na obsługę długu mają wzrosnąć w nadchodzących latach, przekraczając 90 mld zł w 2026 roku.

Polska płaci 5,55 % za obligacje 10-letnie, gdy rządy europejskie od 2 % do 4 % odsetek od pożyczek zaciągniętych za pośrednictwem obligacji rządowych. W przypadku Portugalii jest to 3,18 % za obligacje 10-letnie, Hiszpanii 3,30 %, czeskie obligacje 10-letnie mają oprocentowanie 4,26 %, a węgierskie 7,12-7,17 %.

Tylko Polska jest przeciwna przedłużaniu umowy Unii Europejskiej z Ukrainą

Polscy przewoźnicy uważają, że Unia Europejska faworyzuje ukraińskich przewoźników i pomaga Ukrainie ich kosztem. Przewoźnicy z pozostałych krajów UE nie widzą problemu.

Mirosław Jagielski

Komisja Europejska i Ukraina przedłużyły umowę transportową do 31 marca 2027 r., co wskazuje na zamiar utrzymania liberalizacji przez UE.

Biorąc pod uwagę obecną sytuację na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, można przewidywać następujące scenariusze:

1. Utrzymanie obecnego stanu z opcją rewizji – umowa działa dalej, ale niektóre państwa członkowskie UE, przede wszystkim te graniczące z Ukrainą, będą naciskać na mechanizmy korekcyjne rynku.
2. Stopniowa integracja regulacyjna Ukrainy – ukraińskie firmy będą musiały spełniać bardziej rygorystyczne wymagania UE.
3. Zawieszenie lub ograniczenie stosowania w regionach – klauzula ochronna może być stosowana lokalnie, ograniczając przewozy w obszarach, gdzie dochodzi do nadmiernych zakłóceń.
4. Negocjacje zmian i rewizji – kraje takie jak Polska będą nadal zabiegać

o modyfikację warunków, np. ponowne wprowadzenie zezwoleń czy ograniczeń. W tym wariancie Polska jednak nie za bardzo może liczyć na sojuszników wśród krajów członkowskich UE.

Zagrożenia dla polskich przewoźników

W kwestii przedłużania umowy z Ukrainą stanowisko polskich władz podczas negocjacji z KE jest jasne: Polska konsekwentnie sprzeciwia się przedłużeniu liberalizacji przewozów bez dodatkowych zabezpieczeń. Wsparcie dla Ukrainy nie może odbywać się kosztem polskich przewoźników.

W grudniu 2023 r. Polska zaproponowała przywrócenie zezwoleń dla ukraińskich przewoźników, ale Komisja Europejska odmówiła, uznając, iż to nie jest możliwe w ramach obecnej umowy. W marcu 2024 r. Polska ogłosiła, że Komisja Europejska zgodziła się rozpocząć procedurę rewizji umowy w odpowiedzi na protesty przewoźników, blokady granic i naciski polskiego rządu.

Parlament Europejski zatwierdził zaproponowane przez KE przedłużenie umowy do końca 2025 r., choć polscy parlamentarzyści głosowali przeciwko, argumentując to nierównymi warunkami konkurencji.

Polscy przedsiębiorcy wskazują na olbrzymią konkurencję kosztową. Ukraińscy przewoźnicy mają niższe koszty pracy, mniej rozległe regulacje (np. w zakresie norm emisji spalin, kosztów ubezpieczeń, wymogów kadrowych itp.). Mogą dzięki temu oferować niższe ceny na tych samych trasach, co prowadzi do wypierania polskich przewoźników z rynku.

Przewoźnicy z Ukrainy pojawiają się coraz częściej również na trasach wewnątrznijnych. Ukraińskie ciężarówki, pozostając w UE, wykonują przewozy w głębi unijnego obszaru celnego, czyli konkurują nie tylko na trasie Polska–Ukraina, ale także na rynku międzynarodowym w UE, zabierając ładunki polskim firmom. W efekcie polskie firmy, szczególnie mniejsze, tracą część rynku.

Dodatkowo, w opinii polskich przewoźników, występują zakłócenia gra-



niczne i proceduralne w relacjach przewozów do/z Ukrainy takie jak: tworzenie sztucznych kolejek, przestoje na przejściach granicznych, preferencje dla ukraińskich ciężarówek, czy anulowanie zapisów w systemie elektronicznej kolejki e-Cherha.

Nie został spełniony cel umowy transportowej

Umowa została zawarta jako reakcja na rosyjską agresję i wyzwania gospodarcze Ukrainy. Jej celem było ułatwienie transportu towarów m.in. pomocy humanitarnej i paliw do Ukrainy oraz eksportu ukraińskiego zboża, rud, stali i innych surowców do krajów UE, w warunkach silnie zaburzonej logistyki morskiej z powodu blokad portów czarnomorskich.

Po wybuchu wojny i zamknięciu ukraińskich portów czarnomorskich, Ukraina straciła kluczowe możliwości eksportu rolnego i surowcowego drogą morską. Dlatego utworzone zostały korytarze solidarnościowe w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym, by umożliwić eksport oraz import niezbędnych towarów.

W 2024 r. import drogowy z Ukrainy do UE wyniósł 7,7 mln ton (+13 % wobec 2021) o wartości 10,1 mld EUR (+12 %).

W tym samym czasie eksport drogowy UE do Ukrainy osiągnął 7,6 mln ton (+11 %) o wartości 33,4 mld EUR (+48 %).

Celem umowy było ułatwienie transportu towarów m.in. pomocy humanitarnej i paliw do Ukrainy oraz eksportu ukraińskiego zboża, rud, stali i innych surowców do krajów UE, w warunkach silnie zaburzonej logistyki morskiej z powodu blokad portów czarnomorskich.

W krajach sąsiadujących z Ukrainą odnotowano skokowe wzrosty: na przykład eksport drogowy Polski do Ukrainy w 2024 r. wzrósł o 85 % względem 2021 roku.

Niestety, brak jest precyzyjnych danych dotyczących udziału polskich i ukraińskich przewoźników w przewozach UE–Ukraina. Według informacji pozyskanych za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury, w 2024 roku proporcja przekroczeń polsko-ukraińskiej granicy wynosiła: 92 % - przewoźnicy ukraińscy, 8 % - polscy.

Blokujący nie tak dawno drogi i przejścia graniczne protestujący polscy przewoźnicy informowali, że w 2023 r. ukraińskie ciężarówki przekraczały granicę ponad 900 tys. razy, w porównaniu ze 180 tys. w ostatnim roku przed napaścią Rosji na Ukrainę.

Przypomnienie chronologii

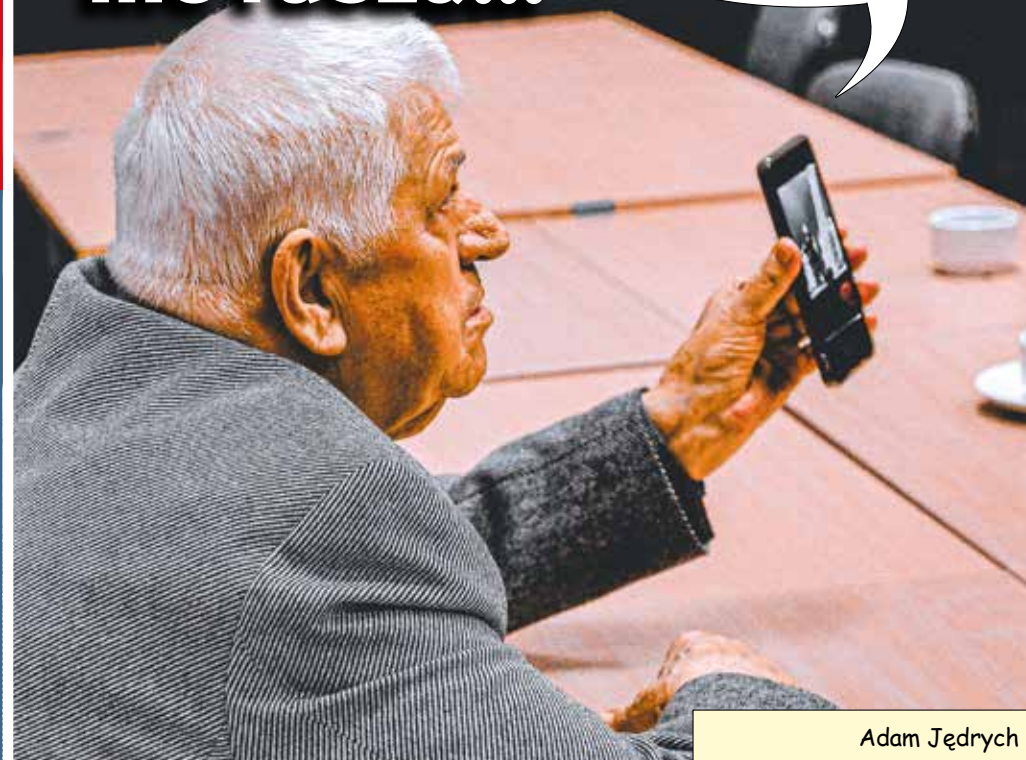
29 czerwca 2022 roku zawarto umowę na rok, z możliwością jej przedłu-

żenia. W czerwcu 2024 r. przedłużono ją do 30 czerwca 2025 r., wprowadzając mechanizm automatycznego jej wydłużenia do końca 2025 r., jeśli żadna ze stron nie wniesie sprzeciwu i nie udowodni poważnych zakłóceń na rynku transportowym. W kwietniu 2025 r. ogłoszono przedłużenie do 31 grudnia, a 25 września br., zdecydowano, że umowa będzie ważna do 31 marca 2027 r. Warunkiem jej dalszego działania jest m.in. stopniowe zbliżanie prawa ukraińskiego do przepisów UE w sektorze transportu drogowego.

Jako mechanizm zabezpieczający i środek korekcyjny wprowadzono klauzulę ochronną, która pozwala na czasowe zawieszenie stosowania umowy w określonych regionach, jeśli występują poważne zakłócenia na lokalnym rynku transportu. W związku z tym w 2024 r. Polska wynegocjowała z Komisją Europejską rozpoczęcie procedury rewizji umowy, by złagodzić jej negatywne skutki dla polskich przewoźników.

Sztuczna inteligencja, czyli nas to nie rusza...

Patrzcie, jaka duża
inteligencja.



Adam Jędrych

E tam, widać, że sztuczna.



Robert Stępień



Piotr Litwiński

Sztuczna
nie sztuczna,
popatrzeć warto!

A propos sztucznej
inteligencji. Jak sądzicie,
trzeba się już bać?



Grzegorz Chełminiak

Faktycznie
- takie czasy, że nie
wiadomo, kto nas zrzuci
z sań - transportowy
Wschód czy techniczny
Zachód...



Artur Judkowiak

Coś ty, sztuczna
inteligencja połamie sobie zęby
na transporcie. Gdyby je miała.
Za cienka w uszach jest.

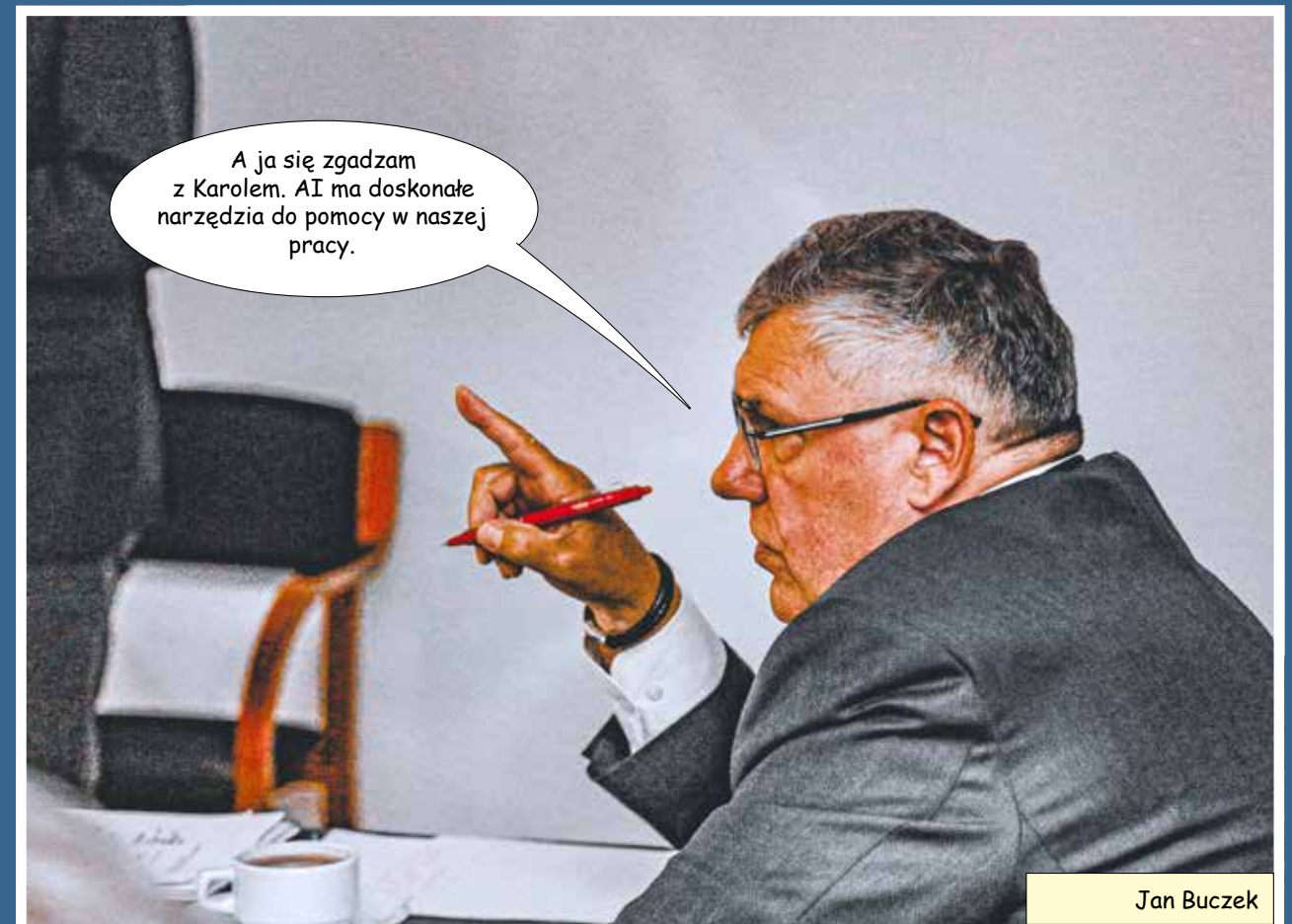
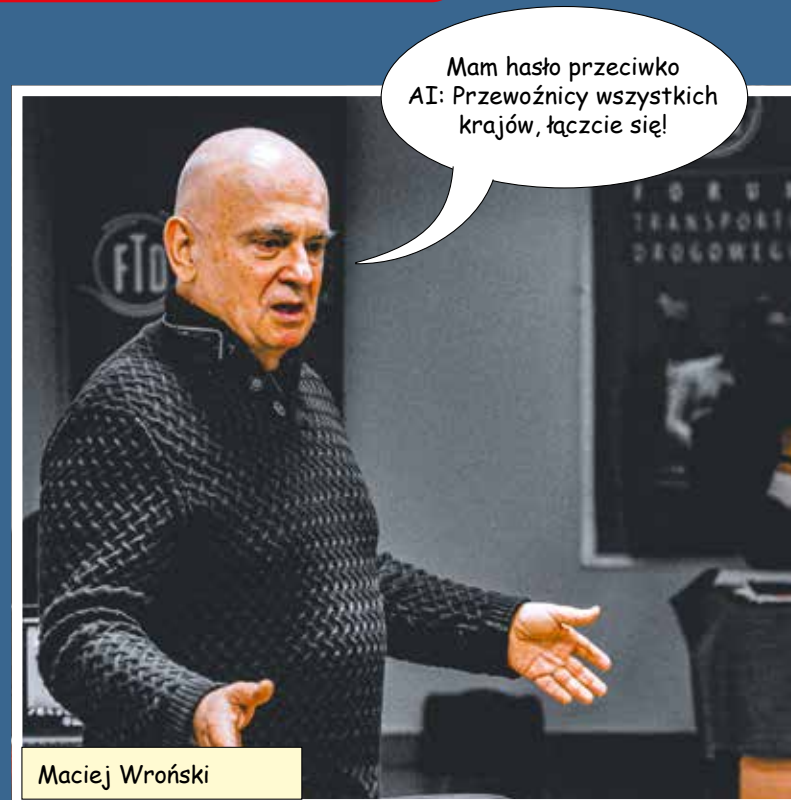


Daniel Kask

Artur Kamiński



Ma chłop rację.
Nie ma szans, u nas sobie
nie poradzi. Tu trzeba pol-
skiego sprytu i polskiej
przedsiębiorczości.



Transport coraz dłużej czeka na płatności

Branża transportu drogowego w Polsce w II kwartale 2025 roku czekała średnio 21,6 dnia na zapłatę należności z wystawionych faktur. Zaledwie rok temu przewoźnicy czekali średnio 20,7 dnia, obecnie ponad dobę dłużej – najdłużej spośród wszystkich sektorów rynku MŚP. W sektorze finansowym i ubezpieczeniowym czas oczekiwania wynosi średnio 10,5 dnia, w handlu hurtowym i detalicznym 12,5 dnia, w rolnictwie 14,1 dnia. Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad ustawą, która wprowadzi 14-dniowy standard płatności za usługi transportowe (planowane wejście w życie po zakończeniu prac legislacyjnych).

Duża fabryka w Jaworze

Mercedes zamyka fabrykę Sprintera w Ludwigsfelde (do 2029 roku) i przenosi produkcję do Jawora (od 2026 roku). Powstaje tam kolejny zakład, a nakłady inwestycyjne mają przekroczyć 1,5 mld zł. Przy produkcji elektrycznego modelu Mercedes zadeklarował utworzenie co najmniej 300 dodatkowych etatów do końca 2027 roku. Średni koszt pracy przypadający na wyprodukowany samochód w Niemczech to 3307 dol., gdy w Polsce 663 dol. Fabrykę modeli dostawczych mają w Polsce Stellantis (Tychy) i VW (Września).

Pełna gama elektryków

Firma Mercedes-Benz Trucks rozszerzyła ofertę akumulatorowo-elektrycznych samochodów ciężarowych eActros drugiej generacji o ciągniki siodłowe i podwozia skrzyniowe z różnymi rozstawami osi, modele z dwoma zespołami akumulatorów oraz alternatywne wersje kabiny kierowcy typu L. Produkcję elektrycznych modeli rozpoczął latem MAN oraz (jesienią) DAF. Holenderska firma przeznaczyła na montaż elektryków 5 tys. m kw. powierzchni i główną linię montażową o długości 150 m. DAF prognozuje produkcję kilku tys. sztuk elektrycznych modeli XD oraz XF rocznie.

Nowa książka o transporcie

„Technologie przewozów” prof. Leszka Mindura i prof. Macieja Mindura to nowa pozycja analizująca wpływ i ewolucję technologii transportowych na rozwój gospodarczy w skali globalnej. Autorzy prezentują zmiany skali w przewozach towarowych i pasażerskich w ostatnich dwóch dekadach. Opisują rozwój transportu intermodalnego, transportochłonność światowej gospodarki oraz rozwój kolei dużych prędkości w Europie i Azji.



Kryzys dopadł producentów naczep

Publikując światowy ranking producentów naczep Magazyn Global Trailer przyznał, że ubiegły rok charakteryzował się znaczącą liczbą przejęć. To zjawisko jest oznaką trudnych czasów, podobnie jak wyniki produkcji poszczególnych uczestników rynku. W pierwszej dekadzie tylko dwie firmy ją zwiększyły (chiński CIMC oraz niemiecki Schmitz), w drugiej dekadzie były cztery takie podmioty.

Jedyna na liście polska firma, Wielton, zmniejszyła produkcję o niemal 25 proc., do 15 262 pojazdów, ale wspięła się o jedno oczko na jedenastą pozycję. Jest to skutek ponad 77-procentowego spadku produkcji amerykańskiego Stou-

hтона, z którego hal wyjechało jedynie 15 tys. pojazdów. Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że sierpień był piątym miesiącem wzrostu rejestracji naczep w Polsce. W sierpniu ich rejestracje powiększyły się o blisko 16 proc. rok do roku, a po pierwszych ośmiu miesiącach dynamika przyrostu sięgnęła 8 proc. Liderem polskiego rynku pozostaje w tym roku Schmitz Cargobull z wynikiem 3855 pojazdów (przyrost o 50 proc.) i 29-procentowym udziałem rynkowym. Wielton ma drugie miejsce (2007 pojazdów), a Krone trzecie (1863).



Zmarł Grzegorz Olejniczak

Odszedł członek ZMPD od 22 stycznia 1997 roku, właściciel firmy „Transport Krajowy i Międzynarodowy Grzegorz Olejniczak” oraz delegat na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przez trzy kadencje (2010-2014, 2014-2018, 2022-2025).

Prezes ZMPD Jan Buczek tak wspomina zmarłego. „Śp. Grzegorz, jak tysiące innych młodych polskich przedsiębiorców wziął swój los w swoje ręce. Założył rodzinne przedsiębiorstwo transportowe i jak wielu z nas przedzierał się przez bardzo trudny rynek, rozwijając firmę. Wyróżniał się w środowisku transportowym pogodnym sposobem bycia. W przyjazny sposób rozwijał kontakty zarówno z klientami, jak i kolegami z branży. Cieszył się zaufaniem, bowiem wyróżniał się rzetelnością i życiową przyzwoitością. Został oszukany, co niejednego zmiotłoby z rynku, ale nie Grzegorza. W tej krytycznej sytuacji najmocniejszym atutem okazała się jego wspaniała rodzina. Konsekwentnie, krok po kroku dochodził swoich praw, częściowo odzyskując utracone i odebrane przez instytucje finansowe aktywa, a pozostałe zobowiązania odrobił aż do skutku.

Tym postępowaniem wywołał podziw i powszechny szacunek kolegów. Na jego drodze znaleźli się ludzie, którzy podali mu pomocną dłoń, dzięki czemu spłacił zobowiązania.”

Krok po kroku do elektryfikacji

Kongres
Nowej
Mobilności
New Mobility Congress

New Mobility Congress



CONFERENCE
& EXPO APP
Your guide to
NMC 2025

POWERED BY
Transport
GZM

Górnolasko-Za Jędrzejowską
Metropola

psnm

Za nami trzydniowy Kongres Nowej Mobilności, który w tym roku odbył się 23-25 września w Katowicach

Piotr Gawelczyk

Kongres Nowej Mobilności jest organizowany przez Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM), a ZMPD, które jest jego stałym uczestnikiem, brało udział w panelu poświęconym dofinansowaniu wymiany taboru dla transportu ciężkiego.

Pierwsze efekty dofinansowania

W Europie zarejestrowanych jest sześć milionów ciężkich pojazdów, w Polsce blisko milion. Niemal co piąta ciężarówka poruszająca się po europejskich drogach ma polskie tablice rejestracyjne. Polskie samochody wykonują 25 proc. międzynarodowych europejskich przewozów. Ten poważny segment rynku będzie musiał dostosować się do zmian w polityce klimatycznej UE.

Jest to duże wyzwanie, w całej Unii ciężarówki z silnikiem diesla odpowiadały za 95 proc. rejestracji wszystkich ciężkich pojazdów, tylko 2 proc. miało napęd elektryczny. W Polsce jedynie 0,3 proc., czyli 140 sztuk, stanowią elektryki.

Biorąc pod uwagę unijną legislację, za 15 lat wszystkie nowe ciężarówki musiałyby być zeroemisyjne. – Na wsparcie dla transportu ciężkiego Polska chce przeznaczyć 6 mld zł. To kompleksowy program, bowiem wspieramy zarówno infrastrukturę sieciową, bez której elektromobilność nie jest możliwa, jak i rozwój stacji ładowania pojazdów ciężkich, a także zakup i leasing pojazdów kategorii N2 i N3, oczywiście zeroemisyjnych – zaznaczył dyrektor Departamentu Elektromobilności w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Piotr Stępiński. – Widzimy bardzo duże zainteresowanie, na zakończony już projekt dofinansowania stacji ładowania wpłynęły do nas 352 wnioski na łączną kwotę dwóch miliardów złotych. Ma powstać ponad dwa tysiące punktów ładowania, co przekłada się na mniej więcej blisko 1700 stacji ładowania – oszacował Stępiński.

Podkreślił jednak, że nadal jesteśmy na bardzo wczesnym etapie roz-

woju zeroemisyjności, a biorąc pod uwagę, w którą stronę zmierza unijna legislacja, przed przedsiębiorcami stoi wiele wyzwań. – Mimo wszystko jednak już nie pytamy, czy transport się zmieni, tylko kiedy i jak jesteśmy się w stanie do tego przygotować – podkreślił dyr. Piotr Stępiński. – Wierzimy, że wraz z powstawaniem kolejnych stacji ładowania powstanie dodatkowa przestrzeń do wzrostu zainteresowania elektrykami – dodał dyrektor NFOŚiGW.

Energia na 4,5 godziny jazdy

Pojazdy zeroemisyjne już są, natomiast nie ma jeszcze klientów, bo nie ma też na mapie Polski odpowiedniej liczby stacji ładowania, i to szybkiego ładowania.

Head of Zero Emission Vehicles z Daimler Truck Polska Tomasz Ogórek przypominał, że jego firma posiada w sprzedaży samochody, które są w stanie przejechać 500 km na jednym ładowaniu. – Technologia będzie się rozwijała, nie uciekniemy od tematu elektromobilności. Nasze pojazdy spełniają założenia, by kierowca przejechał na jednym ładowaniu czas swojej ciągłej pracy, wynoszącej 4,5 godziny. Drugą kwestią

jest to, czy kierowcy mogą naładować pojazd w czasie paury – tu mamy duży znak zapytania, bowiem publicznych stacji ładowania dla transportu ciężkiego ciągle nie mamy zbyt wiele. Odrębną kwestią jest też to, że koszty pozyskania energii elektrycznej są tam znacznie wyższe niż na bazach transportowych. Poza tym na stacjach jest problem z geometrią miejsca dla ciężarówek. Jak widać wyzwań jest całkiem sporo. Z drugiej strony, choć dziś jeszcze nie pojedziemy elektrycznym samochodem do Hiszpanii np. po mandarynki, to jednak nasi klienci mający eActrosa 600 są chętni do testowania możliwości naszych pojazdów – jeździli nimi do Paryża czy Amsterdamu. Na Zachodzie infrastruktura jest bardziej rozwinięta i gotowa do przyjęcia ciężarówek – ocenił przedstawiciel Daimler Truck Polska.

Paneliści zgodzili się, że ta część Europy, gdzie zachęty i dotacje były wprowadzane wcześniej niż u Polaków, jest przed nami. W naszym kraju jedną z głównych zachęt do przejścia na pojazdy zeroemisyjne mogłyby być mniejsze lub wręcz zerowe opłaty drogowe. Tymczasem w Polsce elektryki są traktowane tak samo jak pojazdy z normą spalin Euro 5 czy Euro 6.

Ewolucja popytu

Przedsiębiorcy podkreślają, że koszt zakupu elektryka nadal jest zbyt duży jak na ich możliwości. – Z dnia na dzień nie będzie rewolucji na zasadzie: dziś diesle, jutro elektryki. Nikt przy zdrowych zmysłach tego nie zrobi – podkreślił dyr. Piotr Stępiński. – Cały proces powinien przebiegać ewolucyjnie. Zaczynamy tę drogę, wierzymy, że stacje do ładowania pojazdów ciężkich pojawiają się w przyszłym roku, kolejne systematycznie w następnych latach. Będziemy poszukiwać dodatkowych możliwości, by móc tak uatrakcyjnić nasze programy, by jak najbardziej odpowiadały na zapotrzebowanie rynku – dodał przedstawiciel NFOŚiGW.

Partner w KPMG Przemysław Szywacz przedstawił praktyczne wskazówki dotyczące przygotowania wniosków. Kluczowe jest odpowiednie zdefiniowanie projektu pod kątem wymogów, jakie stawiają firmom programy dofinansowania. – Firmy interesują się głównie budową infrastruktury, na razie zainteresowanie samochodami jest bardzo małe. Można zadać sobie pytanie, czy poziom obecnego wsparcia jest wystarczający – powiedział Przemysław Szywacz.

Zauważył, że istnieje stosunkowo prosty generator wniosku, który można wypełnić samemu. Problemem jest termin rozpatrywania wniosków, który wynosi sześć miesięcy, wypłata zajmuje kolejne trzy. Jeśli równolegle ze złożeniem wniosku przewoźnik zamówi pojazd elektryczny i tego finansowania nie otrzyma, będzie miał spory problem finansowy.

Dlatego rozpatrywanie wniosków oraz relokacja środków muszą być szybsze niż dotychczas. Przypomniał również, że przewoźnicy mogą otrzymać dotację nawet do 100 proc. kosztów budowy stacji ładowania, które muszą mieć co najmniej 350 kWh

Prowadząca panel dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska zastanawiała się, jakie innowacje produktowe i modele biznesowe mogą pomóc klientom obniżyć poziom wejścia. – Jako Daimler Truck Polska zagwarantowaliśmy naszym klientom możliwość odkupu pojazdów. Wiemy, że bierzemy na siebie pewne ryzyko, ale chcemy pokazać, że wierzymy we wprowadzaną przez nas technologię i znajdziemy drugie życie dla takiego pojazdu. Może się okazać, że te pojazdy staną się np. idealnym bankiem energii – powiedział Tomasz Ogórek.





OPŁATY
DROGOWE



Czechy
Ahoj!

AKTYWUJ TERAZ



ZMPD BOX.pl



Ładować elektryki na bazie czy przy sieci TEN-T?

W panelu dyskusyjnym, którego gospodarzem było ZMPD, na Kongresie Nowej Mobilności 2025 przedstawiciele administracji państwa, przemysłu i przewoźników dyskutowali o elektryfikacji transportu.

Piotr Gawelczyk

Paneliści zastanawiali się, czy wystarczy koncentracja środków publicznych na inwestycjach przy sieciach TEN-T, aby sprostać potrzebom całego rynku; w tym przewoźników regionalnych; jak wyważyć inwestycje między centrami logistycznymi (depot charging) a trasami tranzytowymi i jakie mechanizmy wsparcia okażą się najbardziej skuteczne.

Podczas dyskusji moderowanej przez dyrektora Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Annę Brzezińską uczestnicy podkreślali fakt nadal niewielkiej liczby jeżdżących po polskich drogach pojazdów ciężarowych zasilanych prądem, co wskazuje kierunek i tempo rozwoju infrastruktury. Dlatego to państwo musi wziąć na swoje barki odpowiedzialność za rozwój tego rynku. Wsparcie dla przedsiębiorców powinno być tak skonstruowa-

ne, by nie było dylematu: kupić samochód – nie kupić ładowarki.

Infrastruktura energetyczna nie nadąża za potrzebami

W Polsce brakuje stacji o bardzo dużej mocy – infrastruktura elektroenergetyczna często nie jest przygotowana do zasilania ładowarek o mocy megawata. Jednym z głównych problemów jest brak przyłącza energetycznego, zbyt duże koszty wynikające np. z odległości od sieci instalacji urządzenia albo brak wymaganych transformatorów.

Prezes Daimler Truck Polska Przemysław Rajewski podkreślił, że kluczowym zagadnieniem jest właśnie brak odpowiedniej infrastruktury. – Zanim pojawią się ładowarki, warto zastanowić się nad dostępem do prądu. Pierwszym niezbędnym elementem powinien być przydział mocy. Zapewnienie jej to nie kwestia miesięcy, lecz lat. Zgadzam się z poglądem, że własne ładowarki to bezpieczeństwo dla przedsiębiorcy. Obok te-

go muszą się jednak rozwijać mocne stacje ładowania przy głównych drogach. To warunek sprawnego funkcjonowania transportu – podkreślił Przemysław Rajewski.

Problem w tym, że budowa przyłącza do sieci dystrybucyjnej jest nie tylko kosztowna, ale i czasochłonna, czasem wymaga prowadzenia długich linii od istniejących punktów sieci. Ciężarówki elektryczne (eHDV) potrzebują bardzo dużej mocy ładowania (setki kW do MW).

Obecnie tylko pojedyncze stacje w Polsce są w stanie obsłużyć eHDV. Wymogi AFIR (rozporządzenia Rady Unii Europejskiej o infrastrukturze paliw alternatywnych) to spore wyzwanie dla energetyki – wymagane będą nie tylko same ładowarki, lecz także odpowiednia infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna. Do tego dochodzą czasochłonne procedury przyłączeniowe, formalności, pozwolenia, lokalizacje itp. Poza tym sieci dystrybucyjne i przesyłowe muszą być w stanie dostarczyć odpo-

przewoźnik nr 94



wiednią moc w miejscach lokalizacji ładowarek – nie tylko moc znamionową, lecz także zdolność do stabilnej pracy przy dużych obciążeniach.

Niezawodne dostarczenie mocy

Finansowanie budowy ładowarek wymaga sporych kapitałów. – By infrastruktura dla eHDV była z jednej strony atrakcyjna dla odbiorcy, z drugiej rentowna dla inwestorów prywatnych, trzeba świadczyć niezawodne usługi o dużej mocy i zapewnić ich pełną dostępność – powiedział dyrektor generalny firmy Ekoenergetyka Włodzimierz Hrymniak. – Dla firm transportowych ma to fundamentalne znaczenie. Brak dostępności mocy oznacza bowiem kłopoty w biznesie, bo zaburza harmonogram dostaw towarów, a to przekłada się na poważne straty finansowe – dodał Włodzimierz Hrymniak.

W jego opinii przewoźnicy drogowi to wymarzony klient dla każdego operatora, bo korzystają z maksimum tego,

co może zaoferować stacja ładowania, czyli 350 kWh, w przeciwieństwie do aut osobowych, które ładują maksymalnie kilkadziesiąt kWh. To o tyle ważne, że operator musi mieć zapewniony odpowiedni popyt, a dziś go nie ma.

Operator ładowarek musi oferować i podtrzymywać odpowiednią moc, dostępność i niezawodność, by klient zawsze mógł naładować ciężarówkę. Awaria ładowarki lub jej zasilania może rozbić mu biznes.

W samochodach osobowych jest nieco inaczej – można naładować pojazd w różnych miejscach. Żeby powstawały stacje ładowania, musi być klient, który będzie płacił za tego typu usługi. Dziś stacje powstają wolno, bo nie ma popytu na ich usługi.

Kluczowa opłacalność

– Poza mocą, dostępnością i niezawodnością dołożyłbym czwarty element, a mianowicie cenę. Konieczne jest zróżnicowanie opłat drogowych dla pojaz-

dów spalinowych i elektrycznych – podkreślił prezes Przemysław Rajewski.

Paneliści zdawali sobie sprawę z tego, że dostępność energii jest dziś ograniczona. Dlatego m.in. ważna jest analiza potrzeb przedsiębiorców – ile prądu potrzebują, na jakich trasach. Daimler Truck Polska idzie jeszcze dalej. – Oprócz samochodów oferujemy także doradztwo. Nasi wyspecjalizowani przedstawiciele pokazują przewoźnikom, skąd pozyskać energię, jakie kroki należy wykonać, by móc otrzymać pomoc państwa w postaci dotacji. Co więcej – możemy zaoferować klientowi samochód wraz z małą stacją ładowania, po to, żeby nie mieli pojazdu bez prądu i prądu bez pojazdu – powiedział prezes Przemysław Rajewski.

Kluczową kwestią jest opłacalność. W innym przypadku interesariusze będą musieli się borykać z koniecznością stałego dofinansowywania i wszelkich innych metod pomocy przedsiębiorcom. Elektromobilność musi być dla przewoźników czystym zyskiem.



**Odkryj możliwości,
jakie oferują
karty Grupy MOL**



Skontaktuj się z naszym doradcą!

Konrad Czarnocki

+48 500 246 719

kczarnocki@molpolska.pl

► MOLGROUP CARDS

Komisja Europejska chce elektrycznych ciężarówek

Brukselscy politycy spotkali się w połowie września z przedstawicielami koncernów samochodowych i obie strony przyznały, że przyszłość motoryzacji to elektryfikacja.



na 2035 rok, zamiast podania stałego, ostatecznego celu.

Kary do miliarda euro rocznie

Producenci ciężarówek domagają się od KE pomocy w osiągnięciu ich celów obniżenia emisji CO₂. Kara wynosi 4250 euro za każdy gram nadmierowej emisji CO₂ na tonokilometr (g CO₂/tkm) powyżej ustalonego limitu, przemnożony przez liczbę wyprodukowanych pojazdów oraz ich przebieg. W przypadku przekroczenia emisji o co najmniej 0,5 g/tkm kara wynosi 2125 euro za każdy gram CO₂. W 2030 roku kara wzrośnie do 6800 euro.

Sankcje te mogą sięgać setek milionów euro (a nie jest wykluczone, że nawet miliard) rocznie dla dużych producentów nawet za niewielkie przekroczenia norm, co stanowi poważne zagrożenie dla rentowności firm.

Koncerny przygotowały ofertę takich pojazdów, ma je w programie już każda marka. – Producenci ciężarówek i autobusów są zaangażowani w zieloną transformację Europy: pojazdy są gotowe, ale sprzyjające warunki nie – stwierdził dyrektor generalny Grupy Traton i Scania Christian Levin.

W połowie września ACEA spotkała się także z komisarzami Hoekstrą, Tzitzikostasem i Jørgensenem. – Doceniamy ich uznanie, że nasz sektor stoi przed szczególnymi wyzwaniami wymagającymi szczególnej uwagi

Robert Przybylski

Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA i Komisja Europejska odbyły 12 września „Dialog Strategiczny”. Strony uzgodniły, że w samochodach osobowych, lekkich pojazdach użytkowych i pojazdach ciężarowych elektryfikacja będzie dominującą drogą do zerowej emisji.

Co prawda kraje członkowskie UE nie są w stanie porozumieć się, jaki jest cel klimatyczny na 2040 rok, w związku z czym Unia Europejska nie złożyła w ONZ w wymaganym terminie zaktualizowanych krajowych celów klimatycznych. Jednak Bruksela twardo broni 90-procentowej redukcji emisji CO₂ do 2040 roku, choć nie przygotowała analizy skutków oraz kosztorysu i zamierza przedstawić tymczasowe „oświadczenie o intencjach” z zakresem redukcji emisji

i z niecierpliwością oczekujemy na szybką współpracę w zakresie pilnych, dostosowanych do potrzeb środków podczas krótkoterminowego spotkania uzupełniającego – zaznaczył Levin.

Tymczasem zainteresowanie elektrycznymi ciężarówkami jest znikome. W połowie br. ich udział w rejestracjach w Europie ledwo przekroczył 3 proc. Przewoźnicy kupują je w tych krajach, gdzie są dopłaty i właśnie takiej pomocy domagają się do polityków producenci.

Wyższe koszty

Politycy obiecali pomoc, a przemysł liczy na nowe regulacje. – Zgadza się z przewodniczącą Komisji, że potrzebne są odważne i szybkie działania – stwierdził prezes ACEA i dyrektor generalny Mercedes-Benz Ola Källenius. – Nikt nie jest bardziej zainteresowany sukcesem mobilności bezemisyjnej niż europejscy producenci samochodów. Kwitująca Europa potrzebuje nas, a my potrzebujemy kwitującej Europy – dodał Källenius.

Komisarze nie złożyli żadnych konkretnych obietnic, jednak można przewidzieć, że pokłosiem spotkania będą programy dopłat do zakupu elektrycznych ciężarówek lub – co jest pewniejsze – nowe przepisy podnoszące koszty użytkowania diesla.

Pomimo rozdzźwięków spowodowanych przez Zielony Ład, KE zamierza wprowadzić opłaty ETS2 dla transportu. Podniosą one ceny przejazdów samochodami z silnikami spalinowymi. Dodatkowo ceny transportu podniosą opłaty drogowe, uzależnione od wielkości emisji CO₂ samochodu. – Niezwykle ważne jest terminowe i ogólnounijne wdrożenie systemu handlu ETS2. Jest to obecnie jedyny dostępny instrument rynkowy zachęcający do przyjmowania technologii przyjaznych dla klimatu. Oczekuje się, że do 2027 r. ETS2 stanie się decydującym czynnikiem, dzięki któremu bezemisyjne samochody ciężarowe staną się bardziej opłacalne ekonomicznie niż pojazdy z silnikami spalinowymi (ICE) – tłumaczy dyrektor zarządzający MAN Alexander Vlaskmap.

Z raportu przygotowanego przez Wadę Buk i Marcina Izdebskiego wynika, że po wprowadzeniu ETS2 cena ON wzrośnie do 2040 roku o 3,5 zł za litr.

Więcej ulg

Organizacja International Transport Forum, zrzeszająca ministrów transportu z 69 krajów, przyznaje w raporcie o finansowaniu elektrycznych ciężarówek, że do ich zakupu szczególnie trudno zachęcić małych przedsiębiorców.

Mają oni mniejsze od dużych firm możliwości finansowe, zaś banki uważają tabor elektryczny za wysoce ryzykowny. Jest to spowodowane niedoskonałością techniczną pierwszej generacji tych aut oraz szybkim spadkiem cen na rynku wtórnym. Dlatego ITF rekomenduje stworzenie państwowych funduszy wspomagających MSP w nabyciu elektrycznych ciężarówek.

Niskie wyceny elektryków z drugiej ręki rujnują porównanie kosztów użytkowania z samochodami z napędem klasycznym, które nadal są znacznie tańsze od elektryków. ITF proponuje jako rozwiązanie problemu kosztów nie tylko wprowadzenie ETS2, ale także gwarancji ceny odkupu oraz utrzymania zerowych stawek myta.

Parlament Europejski zagłosował we wrześniu za przedłużeniem do 30 czerwca 2031 roku zwolnienia elektryków z opłat drogowych. Obecne obowiązują do końca 2025 roku. Na wydłużenie musi zgodzić się jeszcze Rada Europy, co jest formalnością.

Niskie wyceny elektryków z drugiej ręki rujnują porównanie kosztów użytkowania z samochodami z napędem klasycznym. ITF proponuje jako rozwiązanie nie tylko wprowadzenie ETS2, ale także gwarancji ceny odkupu oraz utrzymania zerowych stawek myta.

ITF rekomenduje także stosowanie ulg fiskalnych przy zakupie i użytkowaniu elektrycznych ciężarówek oraz stosowanie ograniczeń (np. czasowych, jak nocny zakaz jazdy dieslami na niektórych austriackich autostradach) w poruszaniu się pojazdów z napędem wysokoprężnym.

Zarazem politycy proponują dodatkowe obciążenia dla spalinowych ciężarówek. Mogą to być nie tylko wyższe opłaty za paliwo i drogi, a także kary za emisję CO₂ i zakazy ruchu.

Gdzie w tym sens?

Promowanie elektromobilności przypomina wyścigi w wydawaniu pieniędzy. W najnowszym wystąpieniu wygłoszonym we wrześniu br., były prezes Europejskiego Banku Centralnego Mario Draghi poważnie niepokoił się spadkiem konkurencyjności Unii Europejskiej na arenie międzynarodowej.

Podkreślił, że UE pozostaje w tyle za głównymi rywalami, takimi jak Stany Zjednoczone i Chiny, z powodu powolnych reform. Wezwał do szybszych, bardziej skoordynowanych działań, w tym do uproszczenia przepisów, zwiększenia strategicznych inwestycji w innowacje i technologie (takie jak sztuczna inteligencja i automatyka przemysłowa) oraz wzmocnienia środków bezpieczeństwa gospodarczego.

Amerykanie uważają unijną politykę gospodarczą za błędną. Sekretarz ds. energii w administracji Trumpa Chris Wright i doradca finansowy Paul Atkins podczas wizyt odrzucili stosunkowo rygorystyczne podejście UE do regulacji klimatu. Pierwszy z nich stwierdził, że zagrożenie związane z globalnym ociepleniem jest „przesadzone”.

Uważają, że UE musi ograniczyć swoje ambicje klimatyczne, aby móc konkurować z krajami o luźniejszych

standardach, takimi jak Stany Zjednoczone i Chiny. Atkins, którego Trump mianował na początku tego roku szefem amerykańskiej Komisji Papierów Wartościowych i Giełd (SEC), stwierdził, że globalne ocieplenie nie stanowi poważnego zagrożenia dla stabilności finansowej i podkreślił, że nadzór nad polityką klimatyczną przedsiębiorstw nie jest rolą regulatorów finansowych.

Ładowarki dla ciężarówek

Instalacja ładowarek jest nie tylko kosztowna, ale wymaga dodatkowo wielkich inwestycji w sieci energetyczne.



Robert Przybylski

Komisja Europejska próbuje zmusić przedsiębiorców transportowych do zakupu elektrycznych ciężarówek. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU podkreśla, że pożądane skutki szybciej przyniesie usuwanie rzeczywistych barier zamiast nakładanie szkodliwych nakazów. – UE powinna stworzyć rynek i dać przewoźnikom drogowym narzędzia, a nie restrykcyjne przepisy. Nasz sektor potrzebuje środków wspomagających, a nie nakazowych – podkreśla prezes IRU Radu Dinescu.

Wskazuje, że przede wszystkim niezbędne są ładowarki wysokiej mocy, rozmieszczone nie tylko przy głównych drogach, na sieci TEN-T. Do tego konieczna jest sieć energetyczna mogąca dostarczyć odpowiednią moc dla ładowarek.

Producenci ciężarówek sami instalują ładowarki

Także producenci samochodów ciężarowych domagają się przyspieszenia budowy sieci ładowarek. Prywatni inwestorzy nie palą się do ponoszenia nakładów na infrastrukturę, która nie przyniesie szybkiego zwrotu kapitału.

Dlatego koncerny Daimler Truck, Volvo oraz Traton (właściciel marek MAN i Scania) stworzyły spółkę Milence, której celem jest zbudowanie do 2027 roku 1700 punktów do ładowania. Kapitał zakładowy wynosi 500 mln euro, ale spółka pozyska także fundusze unijne.

Milence zakłada, że jeszcze w tym roku w całej Unii Europejskiej uruchomi 70 centrów ładowania, które pozwolą na uzupełnienie energii w 570 ciężarówkach jednocześnie. W Niemczech zainstaluje 25 centrów, w Polsce jeden.

W całej UE dostępnych jest tylko 1200 publicznych punktów ładowania przystosowanych do pojazdów ciężkich. Jednak do 2030 roku będzie ich około 50 tysięcy, w tym 30 tys. ładowarek dużej mocy (HPC).

Ładowarki publiczne to tylko jedna część równania – równie ważne jest wdrożenie infrastruktury ładowania w zajezdniach w celu wsparcia operacji floty. Jednak wysokie koszty odstraszą transportowców od tego typu inwestycji. Jedna ładowarka wysokiej mocy kosztuje tyle, co ciągnik siodłowy z silnikiem spalinowym.

Poza ceną wyzwaniem jest zdobycie mocy przyłączeniowej. Ten problem jest nawet poważniejszy od ceny samej ładowarki, a jego rozwiązanie wymaga instalacji nowych transformatorów, które są kilkukrotnie droższe od ładowarek.

Największy projekt w historii

Koszty elektryfikacji są zaporowe. Szacunki przemysłu energetycznego oraz Parlamentu Europejskiego wskazują, że zapewnienie możliwości ładowania elektryków wymaga corocznych (!) nakładów w latach 2025-2030, sięgających 150 mld euro, czyli w sumie w tym okresie 750 mld euro. Jest to jeden z największych infrastrukturalnych projektów w historii UE. KE spodziewa się, że kraje członkowskie i sama Komisja łącznie pozyskają z podatku ETS2 blisko 300 mld euro w latach 2027-2032.

Politycy nie dali się jednak zbić z pantałyku wielkimi sumami, które nie bilansują się, i obiecują zarządowi Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA „podwojenie wysiłków w zakresie środków popytu i stworzenie sprzyjających warunków, takich jak tania energia i bogata infrastruktura ładowania, co pozostaje warunkiem wstępnym powodzenia tej systemowej transformacji”.

Poza brakiem finansowania przeszkodą w elektryfikacji będzie tak-

że brak prądu. Gdyby cała unijna flota ciężarówek, licząca ponad 6,5 mln aut, przeszła na zasilanie elektryczne, roczne zużycie prądu wzrosłoby o 700 TWh, czyli o 19–25 proc. w stosunku do obecnego rocznego zużycia energii elektrycznej w Unii Europejskiej.

W całej UE dostępnych jest tylko 1200 publicznych punktów ładowania przystosowanych do pojazdów ciężkich. Jednak do 2030 roku będzie ich około 50 tysięcy, w tym 30 tys. ładowarek dużej mocy.

Sprostanie popytowi na prąd nie będzie proste przy rosnącym udziale fotowoltaiki i wiatraków, co wiadać po blackoutach na Półwyspie Iberyjskim i we Francji, a także w niezbilansowaniu polskiego rynku. – W południe, przy dużej produkcji OZE z PV i wiatru, dosłownie topimy się w nadmiarze energii. Elektrownie konwencjonalne nie mogą zejść poniżej swojego minimum technicznego, bo muszą trzymać system, więc PSE musi wypychać prąd za granicę, często po cenach symbolicznych – opisuje była minister w MKiŚ, sekretarz stanu w KPRM, Pełnomocnik Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej Anna Trzeciakowska. – Wieczorem sytuacja się odwraca – fotowoltaika gaśnie, popyt rośnie, a Polska importuje energię za miliony. Efekt? Oddajemy za półdarmo, kupujemy ekstremalnie drogo – wskazuje Trzeciakowska.

Zamykane fabryki

Kolejnym zagrożeniem dla elektryfikacji transportu (i całej unijnej gospodarki) są słone ceny prądu. Europejski przemysł płaci dwukrotnie więcej niż konkurenci w USA i o 90 proc. więcej niż fabryki w Chinach. Jeszcze gorzej wygląda sytuacja z gazem – amerykańskie ceny przemysłowe są czterokrotnie niższe niż w Unii.

Te różnice wypychają przemysł z Europy, szczególnie w sektorach energochłonnych jak motoryzacja, maszyny przemysłowe czy chemia. –

Europa nie wygra wyścigu o przyszłą mobilność z tak poważnymi barierami konkurencyjności jak drastycznie wyższe ceny energii. Przywrócenie odpowiednich warunków to nie luksus – to pilna konieczność – alarmuje menedżer ds. rynków w CLEPA – Europejskim Stowarzyszeniu Pro-

ducentów Części Motoryzacyjnych Archibald Poty.

Rezultaty unijnej polityki już są widoczne: przeciętna masa produkcji przemysłu chemicznego w UE zmalała z 304 mln ton w okresie 2017-2019 do 221 mln ton w latach 2022-2024. Podobnie skurczyła się średnia wielkość produkcji aut w UE: w latach 2017-2019 wyniosła 17,2 mln sztuk, a w okresie 2022-2024 zmalała do 11,4 mln szt.

Od 2019 roku sektor motoryzacyjny stracił 245 tys. miejsc pracy; prognozy E&Y i Niemieckiego Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego VDA mówią nawet o likwidacji do 190 tys. stanowisk do 2035 roku. Volkswagen ogłosił program redukcji 35 tys. etatów do 2030 roku, Audi planuje do 7500 zwolnień do 2029 roku, ZF Friedrichshafen przewiduje zwolnienia sięgające 14 tys. stanowisk.

Według Eurostat i ACEA motoryzacja (produkcja pojazdów, komponentów oraz ich dostarczanie) generuje od 20 do 25 proc. przewozów drogowych ogółem na rynku UE, będąc jednym z głównych klientów branży logistycznej i spedycyjskiej.

Największe przepływy transportowe generują Niemcy, Polska, Francja oraz Włochy – kraje z największą produkcją samochodów i części.

Przemysł motoryzacyjny jest największym sektorem przemysłu w UE: wytwarza ok. 8 proc. wartości dodanej produkcji przemysłowej i zapewnia ponad 13,8 mln miejsc pracy (w tym transport i logistyka).

Dekarbonizacja kosztem producentów naczep



Europejscy producenci naczep obawiają się, że unijne przepisy nakazujące zmniejszenie emisji CO2 przez naczepy doprowadzi ich do bankructwa. Uważają, że te regulację są nie do spełnienia.

Robert Przybylski

Po rocznym namyśle Europejski Trybunał Sprawiedliwości odrzucił pozew wobec Komisji Europejskiej ośmiu producentów przyczep, dotyczący unieważnienia niektórych artykułów Rozporządzenia UE 2024/1610.

Komisja Europejska narzuciła producentom wymóg 10-procentowej redukcji emisji CO2 przez mające co najmniej 8 ton dmc naczep, a 7,5 procent dla przyczep o dmc powyżej 8 ton. Producenci uważają, że wymóg jest nie do spełnienia i doprowadzi ich do bankructwa. Przypomnieli w pozwie, że przyczepy i naczepy nie mają silnika i nie emitują CO2.

Stone kary

Pozew złożyły: Fliegl, Kögel, Krone, Langendorf (jako niemiecka spółka

zależna Wielton), Schmitz Cargobull, Schwarzmüller, System Trailers i Wecon. Firmy te zatrudniają łącznie prawie 18 000 osób w Niemczech. Udział ośmiu producentów w rocznych rejestracjach wynosi około 80 proc. w Niemczech i około 70 proc. w Europie.

Pozew wniosły firmy w swoim imieniu, ponieważ stowarzyszenie producentów nadwozi CLCCR (International Association of the Body and trailer building industry) pogodziło się z przepisami Komisji Europejskiej, choć kary za przekroczenie limitu emisji CO2 są mordercze.

Za złamanie rozporządzenia producent zapłaci 4250 euro za gram CO2/tonokilometr, natomiast jeżeli przekroczenie sięgnie 0,5 g/tkm, kara wyniesie 2125 euro. Z obowiązku zwolnione są firmy produkujące mniej niż 300 pojazdów rocznie.

Przemysł alarmuje, że przewidywane kary mogą iść w setki milionów euro rocznie i stanowią zagrożenie dla

istnienia firm. Przykładowo Krone w roku obrotowym 2022/2023 wyprodukował 35 000 pojazdów. Gdyby Krone nie osiągnął unijnego celu oszczędności zaledwie o 1 gram CO2/tkm, opłata karna wyniosłaby 148 750 000 euro. To wielokrotnie więcej niż skonsolidowany zysk całej Grupy Krone, który wyniósł niecałe 107 milionów euro. Opłata byłaby naliczana co roku od nowo zarejestrowanych naczep.

Walka producentów z KE ma duże znaczenie także dla przewoźników. Jej niepowodzenie oznacza, że naczepy mogą drastycznie podrożeć, aby pokryć koszt kar oraz nowych rozwiązań technicznych, mających obniżyć emisję CO2 przez zestawy.

Przepisy bez sensu

W pozwie do TSUE firmy wskazały, że naruszane jest podstawowe prawo do wolności przedsiębiorczości i podstawowe prawo własności. Zasa-

da równości jest również naruszona: producenci przyczep spoza Europy, z których większość jest zarejestrowana w pojazdach spoza UE, nie podlegają tym wymogom i sankcjom.

Producenci zakwestionowali m.in. obowiązkowe narzędzie symulacyjne o nazwie VECTO, używane do obliczania emisji CO2 i oszczędności. Uważają, że oprogramowanie VECTO jest nieodpowiednie, ponieważ oblicza emisje jedynie teoretycznie i w oparciu o znormalizowane przyczepy i pojazdy ciągnące.

Na przykład VECTO zawsze zakłada, że przyczepa jest ciągnięta przez ciągnik z silnikiem diesla zgodny ze standardem technicznym z 2019 roku. Ciągniki o niższej lub nawet zerowej emisji nie mają wpływu na te obliczenia.

Teoretyczne obliczenia prowadzą na manowce i w rzeczywistości zwiększają ogólną emisję. Teoretycy np. proponują obniżenie wysokość dachu

przyczepy o 10 cm, co jest ocenione pozytywnie w VECTO, ponieważ skutkuje mniejszym oporem powietrza.

Ale faktyczne obniżenie dachu powoduje, że przyczepa nie jest w stanie przewozić tak dużej ilości towarów jak wcześniej. Oznacza to, że obniżając dach producent taboru otrzymuje dodatkowe punkty CO2 od VECTO, ale w codziennej praktyce użytkownik musiałby używać o jedną przyczepę i o jeden ciągnik więcej, aby przewieźć tę samą ilość towarów. W rezultacie oznaczałoby to jeszcze większą emisję CO2.

Program, który nie działa

VECTO nie uwzględniają efektów np. zelektryfikowanej osi w naczepie. Próby prowadzone przez producentów wykazały potencjał oszczędności rzędu 30–50 proc. Jednak osie elektryczne nie są jeszcze objęte obecnymi przepisami VECTO, więc można

je uwzględnić dopiero po ich rewizji („VECTO 2.0”).

VECTO nie uwzględnia także stosowania naczep z podwójnymi pokładami oraz efektu oszczędności długich zestawów, mierzących 25,25 m długości.

Niemieckie Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego VDA podziela obawy producentów przyczep dotyczące nierealistycznie wysokich i nieosiągalnych przez flotę celów w zakresie emisji CO2 dla różnych typów zestawów i uważa, że istnienie większości producentów przyczep w Niemczech i Europie będzie zagrożone, jeśli rozporządzenie (UE) 2024/1610 zostanie w obecnej formie.

Może ono spowodować poważne przetasowania w branży, bowiem nie wszyscy producenci spełnią rozporządzenie, zatem za kilka lat może dojść do spektakularnych bankructw. Jeśli tak, na podlegającym koncentracji rynku ceny nieuchronnie wzrosną.

ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! v3.0

Przyszli kierowcy z Nowego Dworu Mazowieckiego

ZMPD wspólnie z firmą Daimler Truck Polska promują zawód kierowcy w ogólnopolskiej akcji „Actros Team. Ruszamy do szkół”. We wrześniu przedstawiciele obu podmiotów odwiedzili szkołę branżową w Nowym Dworze Mazowieckim.

Piotr Gawelczyk

P ołożony niedaleko Warszawy Nowy Dwór Mazowiecki był areną kolejnych ogólnopolskich spotkań Actros Teamu z przyszłymi zawodowymi kierowcami. Drużyna Actros Team odwiedziła 17 września miejscowy Zespół Szkół Zawodowych, którym kieruje dyrektor Ewa Grzybowska. – Chcemy wam dziś pokazać, jak fajnym, ale jednocześnie wymagającym zawodem jest profesjonalny kierowca – powiedział witając się z uczniami przedstawiciel ZMPD. – Może ktoś z was, kto jeszcze nie jest do końca przekonany o wyborze ścieżki swojej zawodowej kariery, właśnie

dzisiaj zdecyduje się, by przez kolejne lata swojego życia zarabiać pracując za kółkiem. Tym bardziej, że zarobki są na co najmniej atrakcyjnym poziomie. To praca dla ludzi z otwartą głową, kreatywnych, którzy nie boją się odpowiedzialności, dla których ważne jest to, że każdy dzień jest inny, że nie ma tak częstej jak w wielu innych profesjach monotonii i codziennej rutyny. Z różnych statystyk wynika, że na rynku brakuje ok. 100 tys. kierowców, więc praca w tym zawodzie jest i będzie, zwłaszcza że polski międzynarodowy transport drogowy to nadal potęgą – co piąta jeżdżąca po Europie ciężarówka ma polskie blachy. Światowa gospodarka opiera się na transporcie drogowym, a bez profesjonalnych kierowców nie będzie się rozwijać.

Korzystając z okazji reprezentant ZMPD poinformował uczniów, czym zajmuje się Zrzeszenie i jaką pełni rolę w międzynarodowym transporcie drogowym, podkreślając fakt, że to największa i najstarsza organizacja tego typu w Polsce.

Główną atrakcją wydarzenia było spotkanie ze znaną na portalach społecznościowych jako Kate Truck Driverką influencerką i zawodową kierowcą w jednym, która przybliżyła młodzieży zawód kierowcy od praktycznej, codziennej strony. – Profesjonalnym kierowcą zostałam przypadkiem. Zainspirował mnie mój chłopak, który zaproponował, żebym zrobiła prawo jazdy kat. C i C+E i zaczęła jeździć z nim w podwójnej obsadzie – zdradziła początek swojej kariery za kółkiem.





Uczniowie z zaskoczeniem przyjęli informację, że Kate Truck Driverka zamierzała być nauczycielką języka polskiego. Dopiero potem porzuciła ten pomysł, zamieniając szkolną klasę na kabinę ciężarówki. – Jak się okazało, to był znakomity pomysł, bo dzięki tej pracy żyję na dobrym poziomie. Mam wybudowany dom pod miastem, mam dobry samochód – wymieniała korzyści płynące z bycia zawodowym kierowcą. Zdaniem Kate Truck Driverki prowadzenie ciężarówki na trasach międzynarodowych to coś więcej niż dobra praca – to sposób na ciekawe życie. W dodatku z wysokimi zarobkami.

Zwróciła uwagę na niezwykle waż-

ny aspekt dotyczący pracy zawodowego kierowcy. – Pamiętacie czasy covidu? Wtedy cały świat stanął, ale koła musiały się kręcić. Transport był tą dziedziną, która nie mogła się zatrzymać nawet na chwilę, zwłaszcza nie było mowy o tym, by zatrzymał się transport żywności. Ona musiała być dowieziona. Dlatego kierowca to zawód, który nie tylko nigdy się nie skończy, ale ciągle się rozwija – powiedziała Kate Truck Driverka.

Jak zwykle nie mogło się obejść bez konkursów z nagrodami, ufundowanymi przez firmę Daimler Truck Polska i ZMPD. Młodzież odpowiadała na pytania dotyczące m.in. liczby pojaz-

dów ciężarowych i firm zarejestrowanych w międzynarodowym transporcie drogowym, czy też liczby zatrudnionych kierowców.

Dużym zainteresowaniem cieszył się sam Actros, najnowocześniejszy ciągnik siodłowy firmy Daimler Truck Polska. Uczniowie siadali za kierownicą, wczuwając się w rolę zawodowego kierowcy. Mogli także posłuchać o kryjących się w nim technicznych tajemnicach.

Na koniec spotkania nie mogło się obyć bez pamiątkowych zdjęć i kuluarowych rozmów, które przeciągnęły się długo poza przewidywany czas wydarzenia.



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓZNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

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

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

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

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

lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl



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

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

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

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

Odszkodowania za zмовę cenową odjeżdżają w siną dal

Wątpliwości prawne sędziów sądów powszechnych rozstrzygnie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Na jego wyrok przewoźnicy poczekają kilka lat.

Robert Przybylski

Sąd w Amsterdamie zatrzymał się nad kwestią sposobu obliczania szkody przewoźników spowodowanej zмовą cenową producentów ciężarówek. Skierował do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) pytania prejudycjalne, które ma pomóc w wyjaśnieniu wątpliwości sędziów.

Kluczowe pytania skierowane przez sąd w Amsterdamie do TSUE mają na celu ustalenie sposobów rozliczania odszkodowań w skomplikowanych sprawach kartelowych o charakterze transgranicznym. Pytania dotyczą następujących kwestii:

- Jak należy kwalifikować prawnie jednolite, ciągłe naruszenie zakazu zмовы cenowej (art. 101 TFUE)? Czy stanowi ono jedno zdarzenie skutkujące jednym roszczeniem odszkodowawczym obejmującym wszystkie dotknięte nim transakcje, czy każde naruszenie to oddzielne zdarzenie?
- Które prawo powinno mieć zastosowanie w tego typu sprawach transgranicznych: prawo Unii czy prawo państw członkowskich?
- Jak stosować rozporządzenie Rzym II dotyczące prawa właściwego, gdy naruszenie miało charakter ciągły, zaczęło się przed wejściem tego rozporządzenia

w życie (przed 2009 rokiem) i trwało również po tym okresie?

- Jak interpretować oraz stosować kryteria wyboru prawa właściwego w przypadku szkód spowodowanych przez kartel, zwłaszcza gdy szkoda jest pośrednia (np. poprzez dilerów), a transakcje miały miejsce na rynku międzynarodowym?

Przed podobnymi zagadnieniami stoją sędziowie w Niemczech, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. W Monachium pozew złożyły TrucksRefund oraz Truck ReClaim w imieniu nabywców 260 tys. ciężarówek i jest to największy tego typu proces.

Można przypuszczać, że na wyrok TSUE (oraz odszkodowania) przewoźnicy poczekają kilka lat.

Szybkie rozwiązanie

Pojawiły się firmy oferujące wykup roszczeń na podobnej zasadzie do firm faktoringowych. Jedną z nich jest czeska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością LitFin SPV 1. Z jej oferty skorzystało Kujawsko – Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego. – W związku z przedłużaniem się sądowego rozstrzygnięcia sprawy i brakiem konkretnych informacji ze strony Financialright claims GmbH (FRC), KPSPD podjęło decyzję o zawarciu umowy z ww. firmą – tłumaczy na łamach „Rzeczpospolitej” Aleksandra Niećko z KPSPD. – Financialright cla-

ims nie potrafi udzielić jednoznacznej informacji, kiedy można spodziewać się rozstrzygnięcia sporu i czy trwają prace nad ewentualnymi kolejnymi ugodami z producentami ciężarówek. Otrzymujemy informacje, że sprawa jest w toku i może to jeszcze potrwać nawet do kilku lat – przyznaje Niećko.

Dodaje, że przekazanie roszczeń nie budzi oporów żadnej ze stron. – Mamy dwie firmy, które zdecydowały się na sprzedaż roszczeń, podpisały umowy trójstronne i zostały im wypłacone pieniądze. Do tej pory nie zgłaszały problemów ze strony Financialright – zastrzega przedstawicielka KPSPD.

Sprzedaż roszczeń jest bardzo prosta. Przewoźnik podpisuje dokument skierowany do przedstawiciela FRC, będący prośbą o udostępnienie wszystkich dokumentów i danych, które zostały przesłane na portal zмовы cenowej. – Dokument ten jest niezbędny, aby FRC mogło przekazać każdej firmie informację, ile pojazdów zostało zgłoszonych w ramach kartelu, a także jest kluczowy dla prawidłowego obliczenia wysokości odszkodowania, do którego firma może być uprawniona – zaznacza Niećko.

Każdy przedsiębiorca proszony jest o wpisanie na dokumencie dokładnych danych firmy (nazwa i adres). W kolejnych krokach, po zapoznaniu się z ofertą wykupu, konieczne będzie przesłanie aktualnego wyciągu z KRS (centralnej ewidencji działalności go-

spodarczej) oraz kopii dowodu osobistego osoby podpisującej powyższe pismo.

Wstrzymane procesy

Prawnicy wytoczyli koncernom samochodowym cywilne procesy o odszkodowania w wielkiej skali. Kancelarie prawne szacowały, że szkody firm transportowych mogły sięgać 100 mld euro. Kancelaria Hausfeld, współpracująca z firmą windykacyjną Truck ReClaim, kuśiła przewoźników wysokością odszkodowań do 10 tys. euro za każdy nowy pojazd nabyty w latach 1997-2016.

Koszty prowadzenia sprawy przed sądami pokrywa w całości Hausfeld, który zapewnia również stałą opiekę i konsultację prawną. Przedsiębiorcy dołączając do pozwu nie ponoszą żadnego ryzyka finansowego, gdyż kancelaria pobiera prowizję według modelu „Success-fee”, a więc jedynie w przypadku skutecznego dochodzenia roszczeń.

Kancelarie Backhouse Jones i Addleshaw Goddard prowadzą w imieniu członków Road Haulage Association (RHA) postępowanie prawne przeciwko producentom ciężarówek odpowiedzialnym za zмовę cenową na rynku europejskim.

Skarżący spodziewają się nawet 6 tys. funtów odszkodowania za pojazd. Złożyli wniosek w 2018 roku.

Backhouse Jones wraz z RHA

Właściciel marki DAF, amerykańska spółka PACCAR, dokonał w pierwszym kwartale 2025 roku wartego 350 mln dol. odpisu na odszkodowania za zмовę cenową. To drugi odpis, pierwszego, w wysokości 600 mln dolarów, dokonał w pierwszym kwartale 2023 roku.

uzyskała w 2024 roku zgodę Sądu ds. Konkurencji (Competition Appeal Tribunal - CAT) na prowadzenie pozwu zbiorowego (Collective Proceedings Order - CPO). RHA zorganizowała także osobną spółkę RHA Used Trucks Limited (RUTL), aby oddzielić interesy nabywców nowych i używanych ciężarówek, co było konieczne ze względu na potencjalny konflikt interesów.

Układów też nie będzie

Oczekiwanie na wyrok TSUE wstrzymało nie tylko procesy sądowe. Także koncerny samochodowe czekają na rozstrzygnięcie, które może zmniejszyć wysokość odszkodowań. Z tego względu nie rozmawiają o ugodach. A doszło do nich w dwóch przypadkach. – Na przełomie lat 2024-2025 przedstawiciele DAF oraz Volvo/Renault podpisali ugodę, przewoźnicy dostali już część należnego im odszkodowania – przypomina partner zarządzający kancelarii Iuridica Łukasz Chwalczuk.

Jego kancelaria złożyła pozew o odszkodowanie wspólnie z holenderską kancelarią Barents Krans właśnie w sądzie w Amsterdamie.

Właściciel marki DAF, amerykańska spółka PACCAR, dokonał w pierwszym kwartale 2025 roku wartego 350 mln dol. odpisu na odszkodowania za zмовę cenową. To drugi odpis, pierwszego, w wysokości 600 mln dolarów, dokonał w pierwszym kwartale 2023 roku. Drugi był konieczny z uwagi na wyższe od założonych kosztów ugody pozasądowej.

W 2016 roku Komisja Europejska udowodniła, że w latach 1997-2011 producenci doprowadzili do nielegalnej zмовы cenowej, co skutkowało zawyżeniem cen dla nabywców ciężarówek. KE nałożyła na producentów ciężarówek karę sięgającą 3,6 mld euro za zмовę cenową, ale pozostawiła otwartą kwestię, czy nabywcy ciężarówek ponieśli w związku z tym szkody. Termin na rejestrację pozwu upłynął 31 maja 2024 roku, a dla pojazdów marki Scania 31 sierpnia 2024 roku.

Komisja CAD IRU w Gdańsku

Na zaproszenie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce 11 i 12 września w Gdańsku odbyło się spotkanie Komisji IRU ds. celnych (CAD).



Joanna Popiołek

Jest to regularne spotkanie grupy specjalistów z zakresu spraw celnych ze stowarzyszeń będących członkami Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU z siedzibą w Genewie. Omawiane tematy zwyczajowo wykraczają jednak także poza kwestie dotyczące tranzytu pod osłoną karnetu TIR.

Nowe korytarze transportowe

Tym razem w Gdańsku dyskutowano na temat nowych korytarzy transportowych, rozszerzenia zasięgu terytorialnego systemu TIR, uproszczeń stosowanych w Europie dla procedury TIR czy kosztów tranzytu na różnych korytarzach transportowych oraz omawiano program pracy grupy na

rok 2026. Grupa regularnie dyskutuje także na temat bieżących prac ONZ w zakresie Konwencji TIR, inicjatyw IRU dotyczących np. wdrażania przez IRU alternatywnego systemu tranzytu unijnego T1/T2, czy nowych wytycznych unijnych w zakresie procedur celnych. W Gdańsku rozmowy zdominowało wdrażanie Systemu Kontroli Transportu 2 ICS2. Wśród spraw różnych omówiono propozycję zmiany Podręcznika TIR dla stowarzyszeń, jedna z proponowanych zmian została przedstawiona przez ZMPD.

Na zaproszenie IRU oraz ZMPD, w ramach tematu dotyczącego nowych korytarzy transportowych i rozszerzania systemu TIR, udział w dyskusji wzięli przedstawiciele firmy Milton, która wyspecjalizowała się w przewozach na Bliski Wschód i korzysta w tych przewozach z karnetów TIR.

Firmę reprezentował prezes Walid Kassem oraz Alevtyna Udovychenko, manager operacyjny. Prezes Kassem przedstawił swoje doświadczenia z przewozów z Europy do Kuwejtu przez takie kraje jak: Turcja, Iran, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Arabia Saudyjska oraz z Europy do Zjednoczonych Emiratów Arabskich przez Turcję, Irak, Jordanię.

Wskazał na zalety systemu TIR i nadal istniejące wyzwania, jak kwestie wizowe, fizyczne kontrole ładunków w urzędach tranzytowych, problemy z systemem EPD czy małą świadomość i wiedzę celników, a także pośredników w zakresie funkcjonowania systemu TIR. Jednak ogólna ocena systemu TIR przez firmę Milton jest bardzo pozytywna, przede wszystkim ze względu na redukcję kosztów i skrócenie czasu tranzytu.



Wizyty w magazynie i porcie

W drugim dniu spotkania uczestnicy CAD zapoznali się z funkcjonowaniem gdyńskiej firmy Terramar, która specjalizuje się w działalności spedycyjnej, celnej i magazynowej. Zaproszenie wystosował Marek Tarczyński, prezes zarządu Terramar oraz przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Członkowie CAD mieli okazję spotkać się tam z dyrektorem handlowym Bałtyckiego Terminala Kontenerowego Michałem Kużajczykiem, który przedstawił zasady działania Terminala oraz pozwolił na wizytę na tarasie widokowym. Niestety krótką, bo- wiem obecnie w portach obowiązują zaostrzone zasady.

Kolejne spotkanie CAD zaplanowane jest na wiosnę przyszłego roku w formule on-line.

Potencjał Konwencji TIR

Rośnie wykorzystanie karnetów TIR w Azji

Dla systemu TIR dużą szansą rozwoju stały się kraje Azji, obiecująco zapowiada się także przyszłość systemu w Chinach. W 2024 roku liczba chińskich operatorów TIR i dopuszczonych do systemu pojazdów zwiększyła się o ponad 400 proc., zaś liczba przejazdów pod osłoną karnetu TIR wzrosła o 88 proc. Operatorzy transportowi z ośmiu krajów, w tym z Chin, wykonywali przewozy TIR do i z Chin. Wyznaczenie przez chiński rząd 35 przejść granicznych i miast w Chinach śródlądowych ułatwiło operacje TIR. Wiedzie z nich ponad 50 transgranicznych tras TIR, otwierając nowe miejsca docelowe wzdłuż korytarzy Chin–Europa.

Chiny ratyfikowały konwencję TIR w lipcu 2016 roku i zaczęła tam obowiązywać od stycznia 2017 roku. Chińscy specjaliści z Ministerstwa Finansów oraz organizacji przewoźników szkolili się w Polsce, w tym w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które uznawane jest przez IRU za wzorcowe.

Pomimo sukcesów dziś jednak to nie Chiny są największym użytkownikiem systemu TIR, ale Iran, Uzbekistan i Turcja i ta czołówka utrzymuje się od kilku lat. IRU informuje, że notuje zwiększone zapotrzebowanie na karnety TIR w krajach Azji Środkowej i krajach Zatoki Perskiej.

Nowe stawki za badania techniczne pojazdów

Od ponad dwudziestu lat właściciele i użytkownicy pojazdów, które podlegają badaniom technicznym, cieszyli się niezmiennymi opłatami za diagnostykę. Natomiast przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów zadowoleni nie byli, bo przy stałym poziomie przychodów koszty działalności rosły.

Tomasz Małyszko

Od kilku lat ta grupa szczególnie mocno zabiegała o poprawę swojej sytuacji i o dostosowanie wysokości opłat do zmieniających się warunków. Poprzednie rządy nie podejmowały tego tematu. Tymczasem w sierpniu br. Ministerstwo Infrastruktury nagle przedstawiło projekt rozporządzenia, który poddano konsultacjom społecznym. Projektowi towarzyszyła analiza dotycząca funkcjonowania stacji kontroli pojazdów (SKP).

Pogorszenie dostępności i jakości

W uzasadnieniu podnoszono, że w okresie od poprzedniej zmiany opłat koszty prowadzenia SKP znacząco wzrosły – zarówno w zakresie wynagrodzeń, jak i kosztów energii, najmu, legalizacji sprzętu czy podatków. Epidemia COVID-19 oraz zmiany podatkowe w ramach tzw. Polskiego Ładu dodatkowo pogłębiły trudności finansowe przedsiębiorców branży. Brak waloryzacji opłat doprowadził do pogorszenia kondycji finansowej wielu SKP. Informowano, że przedsiębiorcy nie są w stanie inwestować w nowoczesne technologie ani wymieniać wyeksploatowanego sprzętu. To z kolei wpływało na jakość badań technicznych i bezpieczeństwo na drogach. Powoływano się na dane Transportowego Dozoru Technicznego, z których wynika, że w latach 2023–2024 liczba SKP zaczęła spadać (średniorocznie o 0,69 proc.), co odwróciło wcześniejszy trend wzrostowy obserwowany od momentu wejścia Polski do UE.

Ile jest aut od badania?

Flota samochodów w Polsce

Liczba pojazdów aktywnych wyniosła na koniec 2024 roku 31,2 mln, w tym 20,5 mln aut osobowych (wzrost w stosunku do 2023 roku o 2,3 proc.), 2,42 mln (więcej o 1,6 proc.) lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 tony, 0,84 mln (wzrost o 1,1 proc.) samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony, w tym: 0,67 mln (przyrost o 1,7 proc.) samochodów o dmc powyżej 16 ton oraz 0,44 mln (poprawa o 0,8 proc.) ciągników samochodowych, wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, przygotowanych na podstawie materiałów Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Wśród aktywnych pojazdów znajdowało się 0,082 mln autobusów (wzrost o 0,9 proc.), 1,39 mln motocykli (więcej o 9,0 proc.), 1,08 mln motorowerów (spadek o 1,0 proc.) oraz 0,14 mln pojazdów typu ATV i UTV, co stanowi przyrost o 16,8 proc., dodaje PZPM.

Pojazdy aktywne to te, które były aktualizowane w bazach CEP w ostatnich sześciu latach. Do grupy pojazdów zarchiwizowanych zaliczono te, które mają więcej niż 10 lat (licząc od daty pierwszej rejestracji) i nie były aktualizowane w bazach CEP w ostatnich sześciu latach, pod warunkiem, że nie są to pojazdy zabytkowe.

Propozycje

W wyniku analizy założono wzrost opłat na podstawie wskaźników inflacji z lat 2020–2024. Dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 tony opłata wzrosła z 98 zł do 149 zł. Dla ciężarówek powyżej 3,5 t do 16 t dmc nowa stawka wynosi 234 zł, a dla pojazdów powyżej 16 t – 269 zł. Kontrola przyczepy i naczepy pow. 16 t dmc to teraz koszt 270 zł. W sumie za badanie pojazdu członowego trzeba będzie zapłacić 539 zł (poprzednio 353 zł). Jest to średnio ok. 53 proc. więcej. Te wzrosty mają odzwierciedlać rzeczywiste koszty przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów.

Ma być lepiej, ale zależy dla kogo

Projekt rozporządzenia zakładał, że wyższe opłaty poprawią sytuację finansową SKP, umożliwią inwestycje w nowoczesny sprzęt i zatrzymanie wykwalifikowanych diagnostów. W dłuższej perspektywie ma to przełożyć się na wyższą jakość badań i większe bezpieczeństwo na drogach. Z drugiej strony właścicie-

le pojazdów – zarówno osoby prywatne, jak i firmy posiadające floty – muszą liczyć się z wyższymi kosztami. Zgodnie z zapowiedziami Ministerstwo Infrastruktury będzie chciało zapewnić coroczne waloryzowanie wysokości badań technicznych pojazdów w oparciu m. in. o wskaźnik cen towarów i usług.

ZMPD w przesłanej do resortu opinii do projektu rozporządzenia wyraziło zaniepokojenie tak wysokim jednorazowym wzrostem opłat, bowiem przewoźnicy zostali zaskoczeni i nie mogli przewidzieć w swoich budżetach tak znaczącej podwyżki. ZMPD również wnioskowało o przesunięcie w czasie planowanej podwyżki. Uwagi te nie zostały uwzględnione.

Rozporządzenie zmieniające poprzednie rozporządzenie Ministra infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów opublikowano 3 września 2025 roku (Dz. U. z 2025 r. poz. 1223), a weszło w życie 19 września 2025 roku.

Refinansowanie wymiany tachografów cyfrowych

Coraz bliżej do refundacji części wydatków poniesionych przez przewoźników na wymianę tachografów.

Piotr Mikiel

W Ministerstwie Infrastruktury finalizowane są prace nad wydaniem rozporządzenia umożliwiającego częściowe refinansowanie wymiany tachografów cyfrowych montowanych w pojazdach do 20 sierpnia 2023 r. na inteligentne tachografy - tzw. smart tachografy II generacji. Obowiązek wymiany tachografów został nałożony na firmy transportowe przepisami Pakietu Mobilności I i dotyczy tylko tych pojazdów, które będą poruszać się w ruchu międzynarodowym na terytorium UE.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach inwestycji E2.2.1 w zakresie bezpieczeństwa transportu,

stanowiącego element Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) i będzie stanowiło bezwrotną pomoc publiczną przyznawaną przedsiębiorstwom prowadzącym działalność transportową.

Fundusze dla 40 proc. floty

Pula środków przeznaczona na realizację programu wsparcia w ramach KPO wynosi 319 678 800 zł, zaś maksymalna kwota refinansowania na pojazd – wymieniony tachograf wynosi 3 000 zł. Oznacza to, że dofinansowanie powinno objąć ponad 106 tysięcy pojazdów, w których wymieniono tachografy, z ogólnej liczby ponad 280 tysięcy pojazdów o dmc powyżej 3,5 zgłoszonych przez przedsiębiorców do licencji wspólnotowych rzeczy. Trzeba jednak zaznaczyć, że

wśród tej ostatniej grupy są też pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po 21 sierpnia 2023 r., które były już wyposażone w smart tachografy II generacji.

Pomoc finansowa w zakresie częściowego wsparcia wyposażenia pojazdu w inteligentny tachograf będzie udzielana zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz.U. UE L z 15.12.2013). Zgodnie z tymi przepisami pomoc de minimis może być udzielana przedsiębiorcy na pokrycie części lub całości kosztów w ramach limitu pomocy de minimis wynoszącego 300 tys. euro, który podlega kumulacji w okresie 3 lat. Dlatego też przewiduje się, że przedsiębior-



ca składający wniosek będzie miał obowiązek przedłożenia podmiotowi udzielającemu pomocy de minimis m.in. kopii zaświadczeń o pomocy de minimis, jakie otrzymał w okresie 3 lat poprzedzających dzień złożenia wniosku, albo oświadczenia o wielkości takiej pomocy, albo oświadczenia o nieotrzymaniu takiej pomocy, a także informacji określonych w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 marca 2010 r. w sprawie zakresu informacji przedstawianych przez podmiot ubiegający się o pomoc de minimis (Dz.U. z 2024 poz. 40 i 1206).

Do 10 pojazdów

W myśl zmian w wyniku konsultacji społecznych w projekcie rozporządzenia w zakresie częściowego refinansowania wyposażenia w inteligentny tachograf w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, w tym uwag zgłoszonych przez ZMPD, zasad ubiegania się o pomoc, z wnioskiem o wsparcie - w pierwszym etapie - będą mogli występować wszyscy uprawnieni przewoźnicy drogowi, z tym ograniczeniem, że będzie ono udzielane maksymalnie na 10 pojazdów, w których wymieniono tachografy. Jeżeli w wyniku pierwszego naboru w dalszym ciągu będą dostępne środki fi-

W celu usprawnienia procesu składania wniosków o dofinansowanie, ich rozpatrywania i wypłacania środków finansowych, zadanie realizacji obsługi tych wniosków planuje się powierzyć Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

nansowe, wówczas zostanie przeprowadzony nabór uzupełniający, w którym uprawnieni przewoźnicy drogowi będą mogli występować o wsparcie do całkowitego wyczerpania alokacji tych środków.

O wsparcie będą mogli występować przewoźnicy drogowi, którzy zostaną ujęci w wykazie przewoźników drogowych i pojazdów ustalonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wg. stanu na dzień 18 sierpnia 2025 r. (tj. zakończenia drugiego, a zarazem ostatniego etapu wymiany tachografów).

Agencja przyjmie wnioski

W celu usprawnienia procesu składania wniosków o dofinansowanie, ich rozpatrywania i wypłacania środków finansowych, zadanie realizacji obsługi tych wniosków planuje się powierzyć Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, jako jednostce posiadającej doświadczenie

w realizacji programów dofinansowywania ze środków UE.

Pomoc de minimis będzie udzielona przedsiębiorcy na podstawie umowy o udzielenie pomocy, natomiast dofinansowanie do wymienionego tachografu w pojeździe zostanie przekazane w formie dotacji.

Ponadto przewiduje się, że ww. program pomocowy będzie udzielany do dnia zakończenia realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, tj. do dnia 31 sierpnia 2026 roku.

Planuje się, że przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury umożliwiającego uruchomienie programu dofinansowania do tachografów wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Przyspieszenia terminu wejście w życie tych przepisów ma umożliwić jak najszybsze wsparcie przedsiębiorców transportu drogowego w obliczu trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się branża w ostatnich trzech latach.

Skuteczniejsze kontrole

Cyfrowe tachografy dla służb

Komisja Europejska nakazała Pakietem Mobilności I montaż inteligentnych tachografów drugiej generacji (G2V2), które mają ułatwić służbom kontrolę czasu pracy kierowców i wykonywanie kabotaży. Część danych przesyłana jest zdalnie i umożliwia typowanie aut do dokładniejszego sprawdzenia. Posiadające wbudowany GPS z certyfikatem sygnału lokalizacyjnego cyfrowe zapisy są lepiej chronio-

ne niż w poprzednich urządzeniach, zaś zapis lokalizacji potwierdzany jest przez nowatorski system certyfikacji sygnału pozycjonującego Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) opracowany przez Europejską Agencję Kosmiczną w ramach programu Galileo.

Urządzenia współpracują z nowymi kartami kierowców (obowiązkowe od końca 2024 roku, PWPW ma unijny certyfikat do ich wydawania), które zapisują dane z 56 dni pracy, gdy wcześniejsze z 28 dni.

XXV lat Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej

Środowisko przewoźników drogowych z Białej Podlaskiej obchodziło jubileusz 25-lecia zorganizowanej działalności.

Robert Przybylski

Stowarzyszenie zorganizowało piknik oraz galę w Grabanowie, na które przybyło wielu gości, w tym reprezentujących organy rządowe i samorządowe. Jubileusz odbył się pod honorowym patronatem ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka i wojewody lubelskiego Krzysztofa Komorskiego. Także miasto wspiera partnerów, jakimi są przedsiębiorcy. – Mamy najniższe stawki od środków transportowych i rozwijamy infrastrukturę drogową – podkreślił prezydent Białej Podlaskiej Michał Litwiniuk.

Dyplomy i medale Wojewody Lubelskiego otrzymali: Marcin Potapczuk, Sławomir Kostjan, Jarosław Jakoniuk, Tadeusz Gajownik, Kazimierz Sylwoniuk i Łukasz Michalak.

Statuetki Orły Transportu trafiły do następujących osób: Mariusz Piwoni i Marcin Potapczuk, Andrzej Siuj, Henryk Hałajko, Andrzej Biernacki, Marek Okliński, Jerzy Janus, Antoni Suprunowicz oraz Adam Mielaniuk.

Młode Orły Transportu otrzymali: Jakub Gołoś, Dawid Panasiuk, Łukasz

Łukasik, Paweł Kuszneruk, Piotr Fedoruk i Cezary Okliński.

Gratulacje prezesowi stowarzyszenia Tadeuszowi Gajownikowi złożył prezes ZMPD Jan Buczek. Przypomniał burzliwy okres lat dziewięćdziesiątych, gdy ZMPD udało się przekonać resort infrastruktury do zgody na dystrybucję zezwoleń międzynarodowych przez stowarzyszenia regionalne. Dało to poważny impuls do rozwoju inicjatyw społecznych konsolidujących środowisko przewoźników.

ZMPD nagrodziło wyróżniających się przewoźników odznakami „Zasłużony dla ZMPD”.

Odznakę brązową otrzymał Krzysztof Blicharski, srebrną Kazimierz Sylwoniuk, Krzysztof Wilczyński, Edward Frąc. Złotą odznakę otrzymali Edward Leszczyński i Anna Panasiuk. **Najwyższą odznakę ZMPD, diamentową, kapituła przyznała Tadeuszowi Gajownikowi, Zofii Stępnickiej oraz Ewie Śliwie.** To kolejne osoby ze stowarzyszenia z tym wyróżnieniem. **W październiku 2012 roku taką odznakę otrzymał Sławomir Kostjan.**

Stowarzyszenie rozpoczęło działalność w grudniu 1999 roku pod nazwą „Ogólnopolskie Stowarzysze-

nie na Rzecz Obrony Przewoźników w Międzyrzeczu Podlaskim” z siedzibą w Białej Podlaskiej. Po kilku latach działalności, decyzją walnego zgromadzenia członków, nazwa została zmieniona na „Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników w Białej Podlaskiej”.

Stowarzyszenie rozpoczęło działalność mając 69 członków, a obecnie skupia ich pół tysiąca.

Minister transportu i gospodarki morskiej Krzysztof Tchórzewski 7 listopada 2000 roku upoważnił stowarzyszenie do wydawania zezwoleń zagranicznych na jednorazowe przewozy rzeczy oraz do pobierania za nie opłat.

Stowarzyszenie prowadzi działalność statutową, której celem jest w szczególności obsługa firm członkowskich oraz reprezentowanie ich w kontaktach z władzą rządową i samorządową.

Organizacja prowadzi też działalność komercyjną, w tym szkolenia, pośrednictwo wizowe i ubezpieczeniowe oraz obsługę administracyjną.

Jako szczególny cel zarząd stowarzyszenia stawia sobie właściwe kształtowanie relacji wśród członków stowarzyszenia.



Fot. Urząd Miasta Biała Podlaska

ZMPD zaprasza na TransLogistica

**ZMPD zaprasza
przewoźników
do odwiedzenia stoiska
Zrzeszenia na targach
TransLogistica w Warszawie**

Robert Przybylski

Ta wiodąca w naszym regionie Europy impreza targowa odbędzie się w dniach 4 - 6 listopada. Organizator zapowiada, że pojawi się na niej 430 wystawców, spodziewa się 12 tys. uczestników, z których 45 proc. ma być z zagranicy.

ZMPD zaprezentuje swoją ofertę serwisową dotyczącą opłat drogowych. Zrzeszenie jest dystrybutorem znanego operatora EETS Toll4Europe i zapewnia najwyższą jakość usług, w tym całonocowy dostęp przez dedykowaną infolinię 24/7 oraz pomoc

przy rozliczeniach i rejestracji przewoźników, a także możliwość łatwej zmiany numeru rejestracyjnego. Urządzenie typu ZMPDbox umożliwia automatyczne opłacanie myta i autostrad w ponad 20 krajach UE dzięki jednemu OBU i jednej umowie, eliminując konieczność posiadania kilku urządzeń pokładowych na różne kraje.

Na stoisku będzie także specjalista od ubezpieczeń firmy Lutz, która oferuje kompleksową ofertę i szeroki zakres ochrony. Ubezpieczane są nie tylko podstawowe towary, ale także elektronika, artykuły akcyzowe (alkohol, tytoń), leki wymagające temperatury kontrolowanej, towary wrażliwe, automotive i ponadgabaryty.

Ponadto polisy Lutz zawierają specjalistyczne klauzule, dzięki czemu ochrona obejmuje m.in. rażące niedbalstwo kierowców, rabunek, kradzież (także poza parkingami strzeżonymi), szkody spowodowane przez imigrantów, opóźnienia dostawy,

szkody podczas załadunku/rozładunku, a także wydanie towaru osobie nieuprawnionej, co jest rzadko spotykane u innych ubezpieczycieli.

Polisy Lutz skutecznie chronią także operacje kabotażowe w krajach UE, co ma szczególne znaczenie dla polskich przewoźników realizujących transport międzynarodowy.

Ubezpieczenia Lutz są dobrze oceniane ze względu na stabilność, zaufanie, szeroki know-how oraz gotowość do obsługi nietypowych i trudnych przypadków. Dużą renomę zdobyły także dzięki szybkim wypłatom odszkodowań i jasnym warunkom likwidacji szkód dla branży transportowej.

ZMPD będzie gospodarzem panelu dyskusyjnego na targach „Rola pośredników w łańcuchu transportowym – jak naprawić system?”. Zapraszamy do wysłuchania debaty we wtorek 4 listopada na terenie targów przy ul. Prądzyńskiego w Warszawie.

HALA: 1

STOISKO: J23

4 - 6 listopada 2026 r.

reklama

TransLogistica
Poland

**XII Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

**4 - 6 listopada 2025
EXPO XXI WARSZAWA**

translogistica.pl

4
**HALE
TARGOWE**

EP Cargo Trucking zmniejsza zużycie paliwa i zwiększa wydajność kierowców

Webfleet

EP Cargo Trucking to czeska firma logistyczna specjalizująca się w transporcie drogowym materiałów sypkich na terenie Europy Środkowej. Założona w 1993 roku, a obecnie będąca częścią EPH, działa zarządzając flotą ponad 120 pojazdów w Czechach, w Słowacji, w Polsce, na Węgrzech, w Austrii i Niemczech. Firma oferuje różnorodne rozwiązania transportowe, takie jak silosy, wywrotki, ruchome podłogi i usługi kontenerowe.

W miarę jak firma rozwijała się poprzez przejęcia, stała się w obliczu rosnącego zapotrzebowania na uniwersalne rozwiązanie telematyczne, które pozwoliłoby na płynną integrację różnych marek pojazdów bez żadnych ograniczeń, zapewniając jednocześnie wydajne zarządzanie flotą. „Kiedy nabywamy ciężarówki od innego producenta, posiadanie systemu telematycznego, który działa we wszystkich markach, znacznie ułatwia zarządzanie flotą. Webfleet był jedną z niewielu opcji, które spełniały ten wymóg” – mówi Roman Nábělek, dyrektor generalny EP Cargo Trucking.

Firma potrzebowała również solidnego rozwiązania telematycznego zdolnego do dostarczania w czasie rzeczywistym danych na temat zużycia paliwa, lokalizacji ciężarówek i zachowania kierowców w celu zwiększenia wydajności operacyjnej i zwalczania nieuczciwych praktyk paliwowych.

Po przeanalizowaniu wielu dostawców telematyki, EP Cargo Trucking wybrało Webfleet ze względu na jego uniwersalną kompatybilność, zaawansowaną analitykę i możliwości zarządzania kierowcami. Od czasu wdrożenia rozwiązania Webfleet przyniosło wymierne usprawnienia we wszystkich operacjach floty EP Cargo. Firma zmniejszyła zużycie paliwa o 5-10%, oszczędzając około 2-3 litry na 100 kilometrów. Wydajność kierowców również uległa poprawie dzięki systemowi motywacyjnemu opartemu na OptiDrive. „Webfleet znacznie poprawił zużycie paliwa przez flotę. Obliczyliśmy oszczędności i ponownie zainwestowaliśmy część z nich w zachęty dla kierowców, dzięki czemu było to korzystne zarówno dla firmy, jak i kierowców. System ten zmienił zachowanie kierowców w całej flocie, dzięki czemu oszczędności paliwa stały się namacalne i wymierne” – mówi Ro-

man Nábělek. Oszustwa paliwowe – niegdyś uporczywe wyzwanie – zostały skutecznie wyeliminowane dzięki alertom w czasie rzeczywistym o nieprawidłowych spadkach poziomu paliwa. Ponadto optymalizacja podróży pomogła obniżyć koszty dzięki analizie preferencji dotyczących tras. „Podczas gdy kierowcy mogą preferować autostrady ze względu na komfort podróżowania, telematyka umożliwia nam analizowanie i porównywanie wydajności tras, zapewniając, że priorytetowo traktujemy krótsze, bardziej opłacalne alternatywy, które lepiej odpowiadają naszym celom operacyjnym” – mówi Roman Nábělek. Dzięki wdrożeniu rozwiązania Webfleet, EP Cargo Trucking przekształciło zarządzanie flotą – zwiększając wydajność paliwową, odpowiedzialność kierowców i przejrzystość operacyjną. Uniwersalna kompatybilność systemu zapewnia również firmie elastyczność w zakresie integracji dowolnej marki ciężarówek z jej operacjami, zabezpieczając logistyczną strategię firmy na przyszłość. „Dzięki Webfleet zmniejszyliśmy zużycie paliwa i zwiększyliśmy wydajność kierowców” – podsumował Roman Nábělek, dyrektor generalny EP Cargo Trucking.

THE POWER OF VARTA® WYTRZYMAŁOŚĆ NA LATA.



Rozszerzone portfolio akumulatorów VARTA ProMotive: długotrwała moc i jeszcze łatwiejszy wybór akumulatora. Kolorystyczne oznaczenia technologii: AGM, EFB i SLI.

www.varta-automotive.pl

Pewny start to akumulator **VARTA**
BY CLARIOS



Bezpieczeństwo na giełdach transportowych

Teleroute tarczą dla przewoźników?

Teleroute

Transport drogowy od lat jest fundamentem europejskiej gospodarki. To on spina łańcuchy dostaw, odpowiada za ciągłość handlu i produkcji. Jednak rok 2025 wyraźnie pokazuje, że sektor ten znalazł się w krytycznym momencie. Z jednej strony mamy rekordowe zadłużenie przewoźników i falę bankructw – tylko w Polsce długi branży sięgnęły 1,59 mld złotych, z czego aż 80% przypada na transport drogowy. W Europie Zachodniej sytuacja nie wygląda lepiej – w Belgii w pierwszym kwartale 2025 roku odnotowano o 45% więcej niewypłacalności niż rok wcześniej. Z drugiej strony, przewoźnicy muszą mierzyć się z rosnącymi kosztami, presją cenową oraz – coraz częściej – cyberatakami.

Czy w takim środowisku giełdy transportowe mogą być bezpieczną przestrzenią współpracy?

Giełda jak zwierciadło rynku

– „Giełda transportowa odzwierciedla cały rynek – pojawiają się na niej te same problemy, co w całej branży: cyberataki, kryzys finansowy, wyzwania w znalezieniu zaufanego partnera czy redukcji pustych kilometrów. Różnica polega na tym, że na Teleroute staramy się te problemy minimalizować” – mówi Fernando Diaz, Senior Operations Director Marketplace w Alpega Group.

To zdanie dobrze oddaje rolę nowoczesnych giełd transportowych. Nie eliminują one całkowicie ryzyk – bo tych w transporcie uniknąć się nie da – ale potrafią je w dużej mierze kontrolować i ograniczać. Dla przewoźnika oznacza to nie tylko większe bezpieczeństwo, ale też większą przewidywalność współpracy.

Płatności – piąta achillesowa branży

Najczęściej wskazywanym zagrożeniem w transporcie pozostaje brak płatności. Długie terminy rozliczeń sięgające u rekordzistów nawet 120 dni, problemy z płynnością finansową partnerów czy nawet celowe unikanie zobowiązań potrafią zachwiać budżetem nie tylko najmniejszych firm.

Teleroute buduje przewagę właśnie w tym obszarze. – „Na naszej platformie skala problemu jest ograniczona, bo monitorujemy sytuację finansową firm jeszcze zanim dołączą do społeczności. A jeśli pojawiają się trudności, mamy narzędzia, które pomagają przewoźnikom odzyskać należności” – tłumaczy ekspert z Alpega.

W praktyce oznacza to m.in. mediację zadłużenia, Gwarancję Płatności i Fast Payment. W 2025 roku mediacji było wprawdzie o 11% więcej niż rok wcześniej, ale i tak dotyczyły one zaledwie 0,059% wszystkich frachtów oferowanych na giełdzie.

Weryfikacja partnerów – fundament bezpieczeństwa

Każdy przewoźnik wie, że współpraca zaczyna się od pytania: „Czy mogę zaufać tej firmie?”. W warunkach presji finansowej, czasowej i konieczności współpracy z wieloma różnymi, często nowymi partnerami, trudno samodzielnie to sprawdzić.

Teleroute buduje bezpieczeństwo już na etapie weryfikacji. Nowy klient przechodzi trzystopniowy proces sprawdzania, obejmujący tożsamość firmy, zgodność z wymogami prawnymi oraz ocenę rzetelności i kondycji finansowej.

– „Aby zagwarantować naszym użytkownikom najwyższy poziom bezpieczeństwa, opieramy się na oficjalnych, aktualnych raportach zawierających zarówno dane historyczne, jak i informacje finansowe o firmach. Współpracujemy z czterema niezależnymi źródłami obejmującymi wszystkie kraje Europy.” – podkreśla Fernando Diaz.

Dzięki temu społeczność Teleroute tworzą firmy, które realnie funkcjonują w branży i posiadają wiarygodne zaplecze finansowe.

Cyberbezpieczeństwo – nowe wyzwanie dla przewoźników

Rynek transportowy od dawna walczy z problemem płatności, ale dziś na horyzoncie pojawiło się nowe zagrożenie: cyberprzestępczość. Phishing, próby kradzieży tożsamo-



ści czy przejęcia kont uderzają w coraz większą liczbę firm.

– „Największym wyzwaniem, jakie widzimy, jest cyberbezpieczeństwo. To problem nie tylko giełd, ale całej branży. Dlatego inwestujemy w nowe narzędzia ochrony, takie jak uwierzytelnianie wieloskładnikowe, a także pracujemy nad kolejnymi rozwiązaniami” – komentuje Fernando Diaz.

Teleroute nie ogranicza się do technologii. Platforma edukuje swoich użytkowników: przygotowuje przewodniki bezpieczeństwa, organizuje szkolenia i planuje cykl webinarów dla całej branży. To sygnał, że w walce z cyberzagrożeniami potrzebna jest wspólnota – a nie tylko indywidualne działania.

Biznes z większą świadomością

Historia Teleroute pokazuje, że bezpieczeństwo nie jest abstrakcyjnym hasłem marketingowym, ale praktycznym zestawem działań: od weryfikacji partnerów, przez monitorowanie płynności finansowej, po narzędzia edukacyjne i technologiczne.

Jednocześnie nie wolno zapominać, że wyzwania dotyczą całej branży. Phishing, brak wypłacalności, presja cenowa i rosnące koszty to problemy, które nie kończą się na giełdach transportowych. Transport nie jest dla każdego, ale każdy przewoźnik może

Giełda transportowa odzwierciedla cały rynek – pojawiają się na niej te same problemy, co w całej branży: cyberataki, kryzys finansowy, wyzwania w znalezieniu zaufanego partnera czy redukcji pustych kilometrów. Różnica polega na tym, że na Teleroute staramy się te problemy minimalizować.

świadomie budować swój system zabezpieczeń – od wyboru partnerów biznesowych, po wdrożenie procedur w firmie. Teleroute będzie go w tym wspierać.

– „Bezpieczeństwo stawiamy na pierwszym miejscu. Inwestujemy w nie czas, energię i środki. Mogę z pełnym przekonaniem powiedzieć, że nasze zaangażowanie sięga nie 100, a 200%” – podsumowuje Diaz.

Na koniec

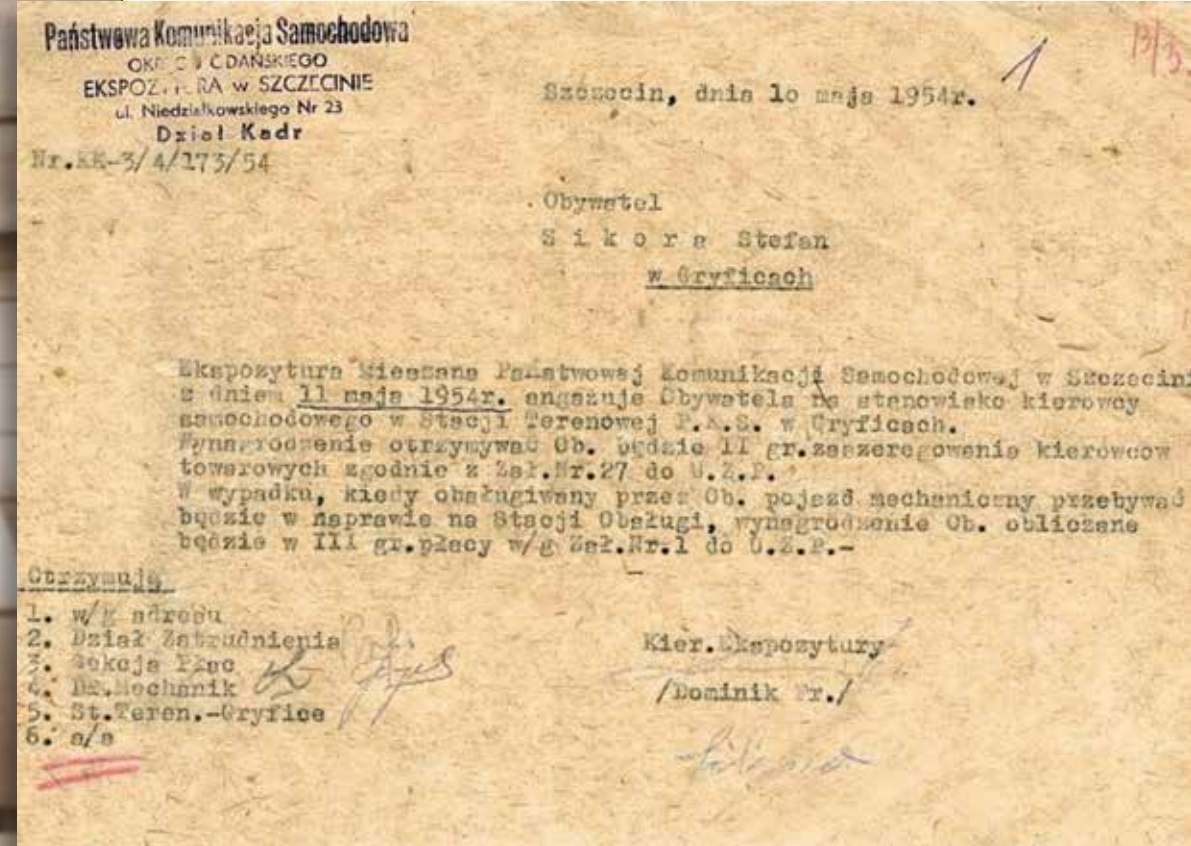
Rok 2025 pokazuje wyraźnie, że europejski transport funkcjonuje w warunkach dużej zmienności i rosnącej presji – od niewypłacalności firm po nowe zagrożenia cyfrowe. W tym kontekście znaczenie zyskują partnerstwa oparte na rzetelnych danych, transparentnych procedurach i nowoczesnych narzędziach ochrony. Teleroute odpowiada na te potrzeby, oferując przewoźnikom i spedytorom środowisko pracy, w którym ryzyka są kontrolowane, a współpraca opiera się nie tylko na zaufaniu, ale na danych.

Bezpieczne transakcje

Finanse pod kontrolą

- 99,9% operacji na europejskiej giełdzie transportowej Teleroute przebiega bez zakłóceń.
- 83% skuteczności w odzyskiwaniu należności.
- 8,7 mln euro odzyskane w ubiegłym roku.
- 23 dni – średni czas zamknięcia sprawy mediacyjnej.
- MFA – uwierzytelnianie wieloskładnikowe na Teleroute.
- Safe Marketplace Team – zespół monitorujący aktywność i obsługujący incydenty w Alpega Marketplace.

Retro.

80 lat działalności
PKS

który miał zarządzać transportem w imieniu administracji państwowej. PUS rozpoczął organizację przewozów od przejęcia przedsiębiorstwa „Autotransport”, które z dniem utworzenia PUS zostało zlikwidowane. PUS przejął także kilka jednostek wojskowych, w tym Samodzielny Samochodowy Pułk Rządu, 1 pułk samochodowy oraz 1 samodzielny batalion samochodowy.

Prezes PUS wydzielił 1 lipca 1945 roku działalność gospodarczą urzędu, przekształcając ją w jednostkę samowystarczalną pod nazwą „Państwowa Komunikacja Samochodowa”. PKS przejął przewozy pięciu przedsiębiorstw oraz ich bazy i sieć komunikacji. W listopadzie 1945 roku PKS dysponował 1653 samochodami oraz zatrudniał 3827 osób.

Rząd zmienił jednak koncepcję funkcjonowania administracji motoryzacyjnej i powołał Centralny Zarząd Motoryzacji, a następnie dekretem prezydenta Krajowej Rady Narodowej z 16 stycznia 1946 roku przedsiębiorstwo państwowe „Państwowa Komunikacja Samochodowa”. Nowo powołane przedsiębiorstwo przejęło majątek PUS potrzebny do przewozu osób, a nadzór nad nim sprawował

Centralny Zarząd Motoryzacji.

Specjalizacja w przewozach pasażerskich została poszerzona o towarowe, gdy uchwałą Rady Ministrów z 1 stycznia 1950 roku PKS, C.Hartwig (krajowy) i Spedytor zostały połączone w Państwową Komunikację Samochodową – Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne.

W 1951 roku nastąpiła tak modna wówczas reorganizacja. PKS otrzymał Centralny Zarząd oraz dyrekcje okręgowe w Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Poznaniu, Warszawie, a następnie w Kielcach i Rzeszowie.

Pomiędzy 1950 i 1955 rokiem wielkość parku samochodowego wzrosła o 70 proc., przewozy o 108 procent (z 69 mln do 143 mln osób rocznie), liczba linii zwiększyła się z 720 do 1835, a kursów dziennych z 3950 do 8 960.

Brakowało jednak części zamiennych, skromne zaplecze remontowe zlokalizowane w przygodnych budynkach i placach nie nadążało za potrzebami. Z braku nowych samochodów w PKS „pracowało” 35 tysięcy koni, a inne ministerstwa, nie mogąc doprosić się o obsługę przewozową PKS, tworzyły transport branżowy. Na ko-

Organizacja, która stała się synonimem przewozów autobusowych ma 80 lat. Należące do niej podmioty były także założycielami ZMPD.

Robert Przybylski

Podczas lipcowej gali upamiętniającej jubileusz organizacji PKS, jej były pracownik, a obecnie prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk zaznaczył, że skrót i znak PKS stał się jednym z najlepiej rozpoznawalnych z okresu PRL, obok CPN, Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” oraz PKO.

W najlepszych latach autobusy PKS (Państwowej Komunikacji Samochodowej) przewoziły przeszło dwa miliardy pasażerów rocznie i docierały do każdej gminy. – PKS to była swoista potę-

ga, choć nigdy nie był to monopolista. Miał niemal wyłączność na rynku publicznego przewozu osób, ale w przewozach okazjonalnych już nie, inne podmioty dysponowały flotą 20 tys. autobusów. W transporcie towarowym PKS miał do jednej czwartej rynku – szacował prezes PIGTSiS.

Pod koniec lat siedemdziesiątych PKS zatrudniał 160 tys. osób, miał 38 tys. ciężarówek i 30 tys. autobusów. Przedsiębiorstwo stanowiło kuźnię kadr dla rozwijającego się po 1990 roku prywatnego transportu, w tym międzynarodowego.

Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że Zrzeszenie zostało stworzone przez PKS, a pracownicy tego przedsiębiorstwa brali czynny udział w or-

ganizacji i rozbudowie samochodowego transportu międzynarodowego. – W latach dziewięćdziesiątych Krzysztof Gutowski był we władzach PIGTSiS i w ZMPD. Pamiętam jak wielokrotnie opisywał historię PKS i kłopotów przedsiębiorstwa. PKS zależało na wypełnieniu misji, a zysk był na drugim planie. Z wielkim szacunkiem odnoszę się do tego, co stworzyliście, a obecne czasy są nie łatwe. PKS funkcjonuje w ciasnym gorsecie administracyjno-prawnym, a jednak przedsiębiorstwa trwają, podtrzymują tradycję i spełniają misję wobec społeczności – ocenił prezes ZMPD.

Do misji PKS odwołał się także były minister transportu Bogusław Liberadzki. Zaznaczył, że 30 lat temu PKS

przewoził 1,2 mld pasażerów, a teraz 4 razy mniej. – Liczę na rewitalizację transportu autobusowego. Moim zdaniem 13 mln osób jest wykluczonych komunikacyjnie, bo nie do każdej gminy i wioski dociera autobus – przypuszcza Liberadzki.

Wiceminister infrastruktury Stanisław Bukowiec zaznaczył, że resort wzmacnia komunikację autobusową i chce zlikwidować wykluczenie komunikacyjne. W tym roku na Fundusz Autobusowy budżet państwa przeznaczy 1,2 mld zł. – Mamy ponad tysiąc operatorów realizujących ok. 8 tys. kursów. Dążymy do konsolidacji i koordynacji działania – wskazał wiceminister Bukowiec.

Trudna pierwsza dekada

17 marca 1945 roku minister komunikacji Jan Rabanowski utworzył Państwowy Urząd Samochodowy,

niec 1956 roku PKS miał na stanie 13 784 samochodów, a z powodu małej przepustowości stacje obsługi mogły serwisować jedynie połowę taboru.

Cała władza w ręce rad

Na fali październikowej odwilży rząd zgodził się na większą niezależność lokalnych władz. Ustawa z 25 stycznia 1958 roku o radach narodowych stwierdzała, że przedsiębiorstwa PKS mają być podporządkowane wojewódzkim radom narodowym.

Nowy kierunek uzasadniano niewielką średnią odległością w przewozie towarów (27 km) i w przewozie osób (21 km). Ponad trzy czwarte przewozów samochodowych miało lokalny charakter.

Decentralizacji przeciwne było Ministerstwo Komunikacji, które odpowiadało za transport i wykonanie planów. Ostatecznie decentralizacja była połowiczna, bowiem 1 stycznia 1959 roku zostało powołane uchwałą Rady Ministrów Zjednoczenie Państwowej Komunikacji Samochodowej, ale wojewódzkie rady narodowe przejęły 1 stycznia 1960 roku PKS pod bezpośredni nadzór w postaci 17 dużych, wielozakładowych Wojewódzkich Przedsiębiorstw PKS. Zjednoczeniu podlegało Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes oraz Centralna Składnica Zaopatrzenia PKS.

Do zadań Zjednoczenia należały m.in. opracowanie kierunku rozwoju WP PKS, ustalanie taryf przewozowych, siatki płać, wskaźników dyrektywnych, koordynacja planów i działalności spedycyjnej, ustalanie rozdzielników taboru i części, a także kontrola dochodów WP PKS.

PMPS Pekaes powstał 1 stycznia 1959 roku z powołanej rok wcześniej Ekspozytury Towarowo-Osobowej dla Samochodowych Przewozów Międzynarodowych Pekaes.

Aby samochody PMPS Pekaes mogły jeździć za granicę bez konieczności płacenia zabezpieczeń celnych, 19 ekspozytur PKS powołało 13 czerwca 1957 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które stało się członkiem Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU i rozprowadzało w Polsce karnety TIR. Karnety stanowiły dla władz celnych gwarancję, że międzynarodowy



przewóz towaru nie uszczupli wpływów celnych.

Zdzisław Szczerbaciuk podkreśla, że nie można określać PKS jako monopolisty w przewozach towarowych. W książce „80 lat PKS” podaje, że w połowie lat sześćdziesiątych WP PKS dysponował flotą 40 tys. samochodów ciężarowych, natomiast Spółdzielnia Transportu Wiejskiego posiadała 8 tys. a przedsiębiorstwa łączności 4 tys. Swój park ciężarówek miało budownictwo oraz inne resorty. Łącznie w Polsce było 250 przedsiębiorstw, które posiadały przeszło 100 tys. samochodów ciężarowych.

Zmartwieniem władz było nieefektywne wykorzystanie tego majątku. Na podstawie uchwały Rady Ministrów o transporcie z 13 września 1961 roku przy Zarządach Wojewódzkich PKS Ministerstwo Komunikacji powołało Komisję Porozumienia Terenowo-Branżowego. Ich zadaniem była koordynacja przewozów i likwidacja pustych przebiegów. Pracom komisji podlegały 602 przedsiębiorstwa dysponujące 73,7 tys. samochodów.

To rozwiązanie jednak nie spełniło zadania i rząd powołał 1 stycznia 1964 roku Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, podporządkowując je Zjednoczeniu PKS. Przejęło ono część majątku PKP i jego zadaniem był przewóz

drobnicy oraz obsługa bocznic i stacji kolejowych. W latach sześćdziesiątych przewozy towarowe wzrosły z 8,3 do 15,8 mld tkm, gdy koleje zwiększyły pracę tylko o 50 proc., do 99 mld tkm.

WP PKS był natomiast niemal monopolistą w regularnych przewozach pasażerskich. Jedynymi konkurentami były spółdzielnie autobusowe w województwach poznańskim i lubelskim. Przedsiębiorstwo obsłużyło w 1960 roku 333 mln pasażerów, a dekadę później już 1370 mln pasażerów; obsługiwało 31 tys. miejscowości w całej Polsce.

Lata wielkiej rozbudowy

W latach sześćdziesiątych transport samochodowy rósł w siłę, uzyskując dynamikę rozwoju większą od gospodarki kraju. Dochód narodowy wytworzony przez transport i łączność wzrósł o 86 proc., gdy cały dochód narodowy powiększył się o 71 proc. Wartość wytworzonego przez transport i łączność dochodu narodowego w 1969 roku sięgnęła 41 mld zł, co stanowiło 6,4 proc. dochodu narodowego.

W 1967 roku WP PKS przewiozły ponad 1 mld osób, czyli więcej niż PKP. Już w 1974 roku przewoźnik podwoił ten wynik. Przez lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte WP PKS tworzyły za-

jezdnie i wznosiły zaplecze techniczne oraz dworce. W tym okresie powstało blisko pół tysiąca dworców autobusowych.

Głównym dostawcą taboru dla PKS został Autosan, a od wczesnych lat 60. także Jelcz. W połowie lat siedemdziesiątych Zjednoczenie PKS użytkowało 14 tys. Autosanów. – Jesteśmy z tych autobusów zadowoleni. Nie mamy zastrzeżeń do komfortu jazdy. Oceniamy trwałość bardzo dobrze, trwałość nadwozia wynosi 350-400 tys. km, a całego autobusu w granicach 800 tys. km – zapewniał dyrektor techniczny Zjednoczenia PKS Wawrzyniec Topolski.

PKS był także jednym z najważniejszych obiorców ciężarówek Star i szczególnie cenionych wysokotonowych Jelczy.

Reforma administracyjna kraju, którą 1 czerwca 1975 roku zlikwidowano 17 województw i powołano na ich miejsce 49 nowych, wymusiła także likwidację WP PKS. Tak powstało 1 lipca 1975 roku 17 wielozakładowych Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej. Obszar ich działania obejmował kilka nowych województw, a w ich skład wchodziło 205 oddziałów, które posiadały 126 placówek terenowych.

W przedsiębiorstwach rozrosła się administracja, jednocześnie coraz do-



tkliwiej brakowało mechaników i kierowców. Szczerbaciuk przytacza, że w tym okresie liczba pracowników zaleca technicznego w Oddziale III Towarowym PKS w Warszawie zmalała z ponad 160 do 115 osób, przy niezmiennym liczebnie taborze 350 ciężarówek i 250 przyczep i naczep. W całym Przedsiębiorstwie PKS w Warszawie liczba pracowników zmalała z 15,5 do 12,3 tys.

W okresie Solidarności nastąpiły modyfikacje administracji centralnej. 1 grudnia 1980 roku Zjednoczenie PKS zostało przekształcone w Zrzeszenie PKS, a rok później zlikwidowane. Organem założycielskim dla przedsiębiorstw wchodzących w skład dawnego zrzeszenia stał się minister właściwy do spraw transportu.

Małe jest piękne

Wprowadzenie stanu wojennego 13 grudnia 1981 roku nie spowolniło ewolucji organizacyjnej PKS. Szczerbaciuk wspomina, że przez cały 1982 roku trwały dyskusje jak powinna być zorganizowana PKS. Ścierały się ze sobą trzy koncepcje. Jedna odwoływała się do tradycji z lat 1946-59, czyli jednego przedsiębiorstwa. Druga opcja to pozostawienie 17 wojewódzkich przedsiębiorstw. Wreszcie trzecia zakładała usamodzielnienie 230 oddziałów.

Ostatecznie nie zrealizowano żadnej z tych propozycji. „Na skutek oporu ze strony ówczesnego dyrektora PPKS w Warszawie Pana Krzysztofa Gutowskiego przyjęto rozwiąza-

nie, że trzy z siedemnastu pozostają nadal jako samodzielne przedsiębiorstwa PKS, a pozostałe 14 istniejących przedsiębiorstw łączy się w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą „Krajowa Państwowa Komunikacja Samochodowa w Warszawie”, wspominał w książce Szczerbaciuk.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z 5 lutego 1983 roku powołano KPKS oraz 3 niezależne PPKS w Koszalinie, Olsztynie i Warszawie. Na początku lat osiemdziesiątych działały księgowości, plac, magazynowe przedsiębiorstw PKS sięgnęły po informatykę, w coraz szerszym stopniu wykorzystując komputery usprawniające codzienną działalność.

W 1989 roku przewozy PKS osiągnęły rekordowy poziom – skorzystało z nich 2,5 mld osób. W tym czasie regularna komunikacja autobusowa pokrywała sieć 121 000 km dróg, tj. 70 proc. wszystkich pozamiejskich dróg o nawierzchni twardej.

W 1990 roku autobusy komunikacji regularnej przewiozły 1,8 mld pasażerów, gdy PKP obsługiwała 0,79 mld osób. Masowa komunikacja PKS odbywała się z dużą częstotliwością, bilety były przystępne cenowo, a Skarb Państwa dofinansowywał przewozy pasażerskie od połowy lat siedemdziesiątych.

Transformacja ustrojowa otworzyła dyskusję jak powinna wyglądać gospodarka, w tym transport drogowy. Modny był pogląd, że „małe jest piękne”, a rynek uregułuje się sam. W związku z tym, na podstawie za-

rządzenia nr 20 Prezesa Rady Ministrów z 9 marca 1990 roku w sprawie podziału trzech przedsiębiorstw PKS oraz likwidacji i podziału przedsiębiorstwa Krajowa PKS, 1 lipca 1990 roku powstało 236 przedsiębiorstw, z których 171 podlegało ministrowi właściwemu ds. transportu. Dla pozostałych organem założycielskim stał się wojewoda właściwy dla województwa, na terenie którego znajdowało się tworzone przedsiębiorstwo.

W kolejnych latach samodzielną działalność gospodarczą podjęły także niektóre placówki terenowe PKS. – Rozbicie PKS wynikało z założeń ideologicznych. Wszystko co działa się w socjalizmie było złe i z powodów ideologicznych trzeba było podzielić te cztery duże organizacje. Zamierzaliśmy wejść do UE i wszyscy w Polsce chcieli rozwalić molochy. Nikt nie wie, jak duże podmioty dałyby sobie radę w nowej rzeczywistości. Węgrzy nie rozbili swoich przedsiębiorstw transportowych, podobnie Czesi zachowali podporządkowanie wojewódzkie i dają sobie radę – zauważa Szczerbaciuk.

Dwie dekady przekształceń

Zgodnie z przewidywaniami PKS nie utrzymały przewozów ładunków. Tym segmentem rynku zawładnęły prywatne firmy, których po 1989 roku powstały tysiące. Szczerbaciuk przyznaje, że po 1995 roku przewozy towarowe w PKS prawie nie istniały.

Zażarta konkurencja panowała także na rynku pasażerskim, gdzie stop-



niowo przybywało prywatnych przewoźników. Ich konkurencja, często nie fair, zmusiła dawne jednostki PKS do powołania Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Izba miała ułatwić koordynację przewozów, umożliwić wspólne występowanie byłych PKS przed władzami centralnymi i samorządowymi. Za jej pośrednictwem rząd dofinansował od 1995 roku zakup dla PKS ponad 2900 autobusów (dopłaty wynosiły 20-40 proc. ceny pojazdu), które w okresie czterech lat zasiły flotę przewoźników.

Ministerstwo Transportu zamierzało uporządkować rynek przewozów i przygotowało ustawę o „warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób”, uchwaloną 29 sierpnia 1997 roku. Weszła w życie 1 kwietnia 1998 roku i dawała jednostkom samorządu terytorialnego prawa do wyznaczania tras, relacji i przewoźników.

Ustawa powołała 3 tys. podmiotów regulujących rynek, które zastąpiły PIGTSiS. W rezultacie zniknęła wszelka koordynacja przewozów, wzrosło za to rozdrobnienie rynku przewoźników.

Jednocześnie z inicjatywy PIGTSiS rząd zmienił zasady dofinansowania przewoźników autobusowych z dopłat do kilometra na rekompensatę wpływów z tytułu biletów ulgowych. Dzięki temu w 1999 roku wypłacona przewoźnikom kwota z budżetu państwa wzrosła niemal trzykrotnie, do 297 mln zł.

W 1999 roku, po wdrożeniu reformy administracyjnej kraju i zastąpieniu

49 województw przez 17, przedsiębiorstwa PKS trafiły pod skrzydła nowych wojewódów i w kolejnych latach nastąpił etap prywatyzacji.

Najszcześliwsza okazała się bezpośrednia, przez spółki pracownicze, z których wiele działa do tej pory. Niewypałem była prywatyzacja z udziałem inwestorów strategicznych. W 2011 roku przestało funkcjonować ostatnie przedsiębiorstwo państwowe PKS.

PIGTSiS podsumował w 2014 roku efekty przekształceń. Na 176 przedsiębiorstw PKS zlikwidowano 8, sprywatyzowano bezpośrednio 64, skomercjalizowano 104. Łącznie do 1 kwietnia 2014 roku działalność gospodarczą prowadziły 123 firmy wywodzące się z przedsiębiorstw PKS utworzonych 1 lipca 1990 roku.

Uwolniony rynek przewozu osób utrudniał funkcjonowanie przedsiębiorstw. W latach 2017-2018 z Polski wycofała się firma Mobilis, zamykając z dnia na dzień posiadane spółki, dużo oddziałów zlikwidowała Arriva. Zbankrutowały spółki pracownicze w ośmiu miastach.

Ratując cały ten segment rynku Sejm uchwalił 16 maja 2019 roku ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użytecz-



ności publicznej. Wspiera on samorządy w finansowaniu transportu autobusowego, choć zainteresowanie samorządów organizacją przewozów autobusowych jest niewielkie.

Bolączką jest także niesłychane rozdrobnienie rynku przewozów komunikacji publicznej. – Nikt nie wie, ile podmiotów wykonuje komunikację publiczną. Jedyną pewną informacją jest, że 1650 firm bierze dopłaty z budżetów marszałkowskich do biletów ulgowych, a 400 pozostałych podmiotów (i to czasem niemałych) nie oferuje biletów ulgowych.

W Polsce zarejestrowanych jest ponad 70 tys. autobusów. – Kiedyś wożąc 10 razy więcej osób mieliśmy 38 tys. autobusów – zauważa Szczerbaciuk i dodaje, że ze 176 przedsiębiorstw powstałych na fundamentach PKS funkcjonuje obecnie 78.

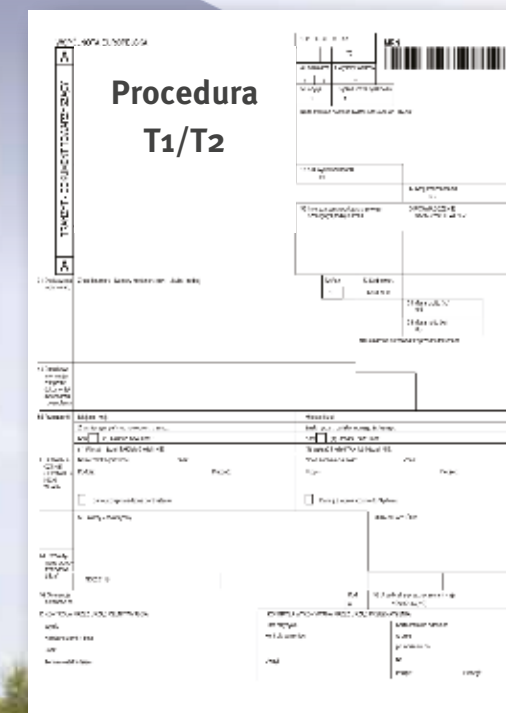
Korzystałem z wydanej przez PIGTSiS książki „80 lat PKS. Krótkie wspomnienia o organizacji i działalności firm spod znaku PKS”

GWARANCJE CELNE

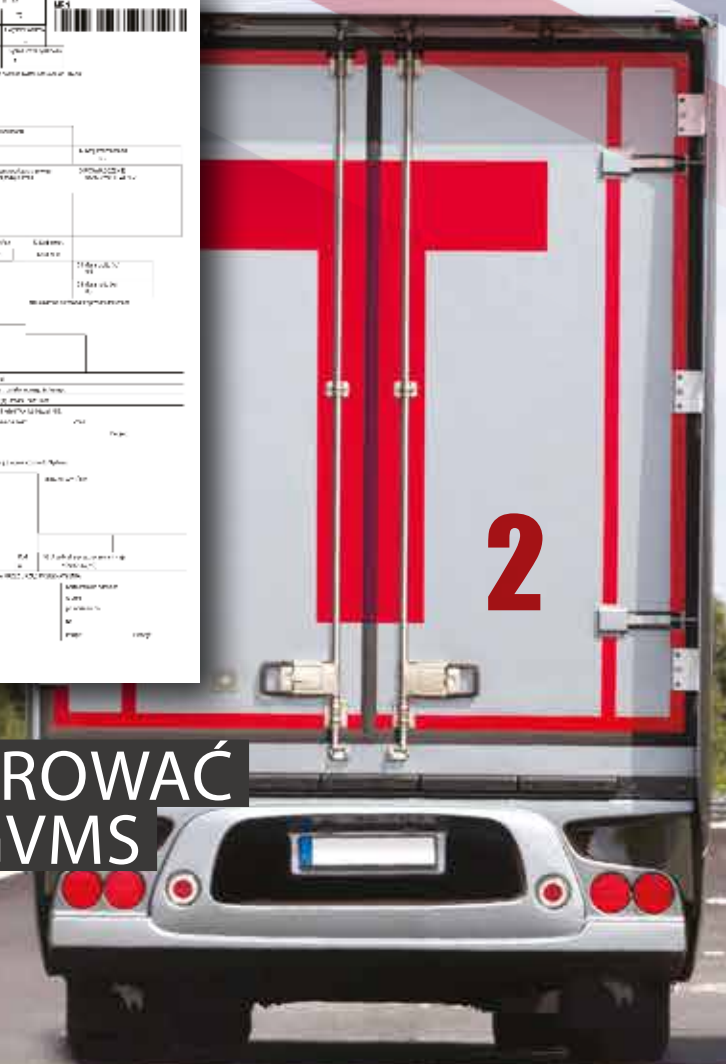
Kompleksowa usługa tranzytu również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO I KOSZTY



ZASTOSUJ T2 ABY ZAREJESTROWAĆ PRZEWÓZ W GVMS



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

$$T_1 / T_2$$

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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





Actros L ProCabin w rękach najlepszych

Nowy Actros L ProCabin od momentu swojego debiutu na polskim rynku budzi duże emocje. Nie tylko futurystyczną kabiną, ale przede wszystkim potencjałem ekonomicznym, który jej zawdzięcza - w połączeniu z ulepszonymi rozwiązaniami w zakresie napędu. Wyniki uczestników Ligi Kierowców testujących model w pełni potwierdzają, że nowy Actros L ProCabin ustanawia nowe standardy w transporcie i oszczędności paliwa.

Najnowsza wersja Actrosa L ProCabin to kolejny krok Mercedes-Benz Trucks w stronę zwiększania efektywności transportu. Całkowicie nowa kabina, przyciągająca uwagę nowoczesnym designem, pozwala jednocześnie na znaczną poprawę aerodynamiki pojazdu, a tym samym jego wydajności. Purystyczna stylistyka ProCabin - z przedłużonym o 80 mm przodem, prostą pokrywą silnika oraz reflektorami LED i akcentami w kolorze ciemnego chromu - nadaje najnowszemu Actrosowi L wyrazisty wygląd, a udoskonalona osłona podwozia i dodatkowe uszczelki zmniejszają opory powietrza, co bezpośrednio przekłada się na niższe zużycie paliwa. Sama kabina pozwala na uzyskanie oszczędności rzędu 3 proc. w porównaniu z poprzednią wersją flagowej ciężarówki Mercedes-Benz Trucks. Jednak w połączeniu z nową skrzynią biegów G291-12 i oszczędnym silnikiem OM 471 trzeciej generacji wydajność na długich trasach wzrasta nawet do 8 proc. - taki poziom redukcji kosztów paliwa to ważny argument dla każdego przewoźnika.

- Wprowadzając na rynek nowego Actrosa L ProCabin, wiedzieliśmy, że oczekiwania są duże i dziś możemy już potwierdzić, że rozwiązania w nim zastosowane pozwalają na ich spełnienie w normalnej eksploatacji, a tego właśnie wymagają klienci - mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR

Daimler Truck Polska. - Wiemy to dzięki licznym już testom przeprowadzonym przez firmy transportowe, a także wynikiem Ligi Kierowców, która wystartowała w maju i pomału zbliża się do Wielkiego Finału zaplanowanego na październik.

Liga Kierowców po raz pierwszy towarzyszy kampanii promocyjnej ShowTruck nowego modelu. Podczas pięciu edycji miesięcznych, które odbywają się do 30 września kolejni kierowcy zdobywają nagrody po zakończeniu każdej z nich. W ramach rywalizacji oceniane są: zużycie paliwa, styl jazdy, masa pojazdu, trudność trasy. Wszystkie te parametry są rejestrowane i dostarczane za pośrednictwem systemu telematycznego Fleetboard. O miejscu w rankingu decyduje wynik osiągnięty we wszystkich kryteriach, a rezultaty są na bieżąco publikowane na specjalnej stronie internetowej. W Wielkim Finale w październiku dziesiątka finalistów będzie rywalizować o nagrodę główną, którą jest wyjazd do fabryki Daimler Truck AG w Wörth. Celem powstania Ligi Kierowców było zaprezentowanie pełnego potencjału Actrosa L ProCabin, którego wykorzystanie leży w dużym stopniu po stronie kierowców, dlatego tak ważne jest motywowanie ich do rozwijania umiejętności przewidywającej i ekonomicznej jazdy.

- Możliwość testowania tak nowoczesnej ciężarówki, jaką jest nowy Actros, i jednocześnie rywalizowania o atrakcyjne nagrody okazała się zachęcającą propozycją - skorzystało z niej już ponad 220 kierowców, a wyniki pokazują, że obietnice producenta mają pokrycie w rzeczywistości - mówi Igor Kaczorkiewicz. - Po czterech miesiącach uczestnicy pokonali łącznie prawie 783 tys. km ze średnim zużyciem paliwa 23,20 l i średnim obciążeniem zestawu 27 t. Jednocześnie lider rankingu w edycji lipcowej uzyskał średni wynik spalania na poziomie 20,04 l przy średniej masie 32 t. To dowodzi, że bardzo dobrzy kierowcy osiągają powtarzalne, ekonomiczne rezultaty w różnych warunkach, a pojazd ich w tym wspiera. Obecnie trwa ostatnia edycja Ligi Kierowców, a już niebawem przed nami Wielki Finał, w którym emocji z pewnością nie zabraknie.

W osiąganiu takich wyników kierowców wspiera nie tylko technologia służąca zwiększaniu wydajności - ProCabin zapewnia też wyjątkowy komfort pracy. Nowocześniejsza wersja Multimedia Cockpit 2 wyposażona jest w dodatkowy wyświetlacz o lepszej przejrzystości sterowania klimatyzacją, nawigacją, telefonem oraz systemem inforozrywki, a także innymi funkcjami. Na pokładzie nadal czuwa bezlusterkowy system kamer MirrorCam oraz m.in. znane już systemy Active Brake Assist oraz Active Drive Assist w nowych, udoskonalonych wersjach. - Jesteśmy przekonani, że oddając w ręce kierowców tak nowoczesną, wydajną, bezpieczną i komfortową ciężarówkę jak Actros L z ProCabin, przyczynimy się do coraz lepszej efektywności polskich przewoźników - podsumowuje Igor Kaczorkiewicz. - A redukcja zużycia paliwa łączy się jednocześnie z mniejszą emisją CO₂, co sprawi, że przy większej wydajności, wpływ na środowisko będzie mniejszy, na czym zyskamy wszyscy.



Liga Kierowców wystartowała w maju
Po zakończeniu piątej edycji, w październiku zakończy ją Wielki Finał. Trójka zwycięzców odwiedzi m.in. fabrykę w Wörth

Kampania ShowTruck w tegorocznej odsłonie
75 nowych Actrosów L ProCabin trafiło do wszystkich doradców handlowych w całej Polsce



Mercedes-Benz

Trucks you can trust

Upadłość Euroins i City Insurance w Rumunii

Przestroga przy wyborze towarzystwa ubezpieczeniowego. Na innych rynkach ryzyko upadłości również istnieje!

LUTZ-ASSEKURANZ

W 2023 roku rumuński rynek ubezpieczeniowy przeżył poważny wstrząs – Euroins i City Insurance, dwaj z największych dostawców ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników, ogłosili upadłość. Sytuacja ta dotknęła nie tylko poszkodowanych ubezpieczonych, lecz także zwróciła uwagę całej branży na wagę świadomego wyboru towarzystwa ubezpieczeniowego. Szczególnie w obszarze ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, które dla firm transportowych ma znaczenie kluczowe, widać wyraźnie, jak ważne jest, aby przy wyborze ubezpieczyciela kierować się nie tylko ceną, lecz także jego stabilnością finansową, wiarygodnością i renomą.

Przypadek Euroins i City Insurance

Euroins i City Insurance działały w Rumunii głównie w segmencie ubezpieczeń OC przewoźników. Oferowane przez nie wyjątkowo niskie składki – które na pierwszy rzut oka mogły wydawać się atrakcyjną propozycją, dopóki nie przeanalizowano ograniczonego zakresu ochrony – stały się jedną z głównych przyczyn problemów finansowych, prowadzących ostatecznie do ich upadłości.

Euroins, większy z obu ubezpieczycieli, od lat zmagał się z trudnościami finansowymi. W 2023 roku ujawniono, że spółka boryka się z poważnymi problemami z płynnością i nie jest w stanie regulować swoich zobowiązań wobec ubezpieczonych. Podobna sytuacja dotyczyła City Insurance – drugiego co do wielkości dostawcy ubezpieczeń OC przewoźników.

Obie spółki nie zgromadziły wystarczających rezerw, aby móc pokrywać szkody, co doprowadziło do ich bankructwa. Dla wielu przewoźników, którzy formalnie posiadali polisy w tych firmach, zakończyło się to prawdziwą katastrofą.

Skutki dla ubezpieczonych

Upadłość Euroins i City Insurance postawiła wielu rumuńskich przewoźników w niezwykle trudnej sytuacji. Wiele zasadnych roszczeń odszkodowawczych pozostało niewypłaconych, ponieważ firmy okazały się niewypłacalne.

Dla wielu przewoźników był to prawdziwy koszmar: z dnia na dzień zostali bez ważnego ubezpieczenia, a dodatkowo zmuszeni byli w krótkim czasie znaleźć nową polisę – często droższą i wymagającą długich procedur.

Zaufanie do rumuńskiego rynku ubezpieczeń znacząco spadło.



Przejmujemy Twoje Troski
Broker ubezpieczeń transportowych,
spedycyjnych i logistycznych
www.lutz-assekuranz.eu/pl



Lutz Assekuranz
in cooperation with
www.zmpd.pl



W opinii publicznej zaczęły pojawiać się pytania o to, jak dokładnie weryfikowana jest stabilność finansowa towarzystw ubezpieczeniowych i czy przy wyborze polisy wystarczy kierować się wyłącznie ceną.

Dlaczego wybór odpowiedniego ubezpieczenia jest tak ważny

Przypadek upadłości Euroins i City Insurance w dramatyczny sposób pokazuje, jak istotne jest dokładne sprawdzenie ubezpieczyciela przed podpisaniem umowy. Cena polisy nigdy nie powinna być jedynym kryterium wyboru. Niska składka może wydawać się atrakcyjna, lecz często okazuje się kosztowną iluzją – zwłaszcza gdy ubezpieczyciel nie jest w stanie wypłacić odszkodowania lub gdy zakres ochrony jest tak ograniczony, że uzasadnia odmowę jego wypłaty.

Wpływ na inne firmy w łańcuchu transportowym

Problem dotknął nie tylko samych ubezpieczonych, lecz także ich zleceniodawców, którzy zostali pozbawieni możliwości wyegzekwowania należnych roszczeń. Często byli to

przewoźnicy z innych krajów – na przykład z Polski – którzy sami musieli pokrywać wysokie, uzasadnione roszczenia, nie mając możliwości ich przeniesienia, ponieważ podwykonawca, po utracie ochrony ubezpieczeniowej, ogłosił upadłość.

Właśnie w takich sytuacjach sprawdza się ochrona w postaci ubezpieczenia subsydiarnego. Jeśli mimo prawidłowej weryfikacji polisy podwykonawcy ostatecznie nie udaje się odzyskać pieniędzy, przewoźnik zlecający może zabezpieczyć się właśnie tym instrumentem. W uprzywilejowanej sytuacji znaleźli się ci przewoźnicy – z różnych krajów – którzy posiadali ubezpieczenie subsydiarne zawarte za pośrednictwem renomowanego brokera, współpracującego od lat ze sprawdzonymi i wiarygodnymi partnerami ubezpieczeniowymi.

Rola brokerów ubezpieczeniowych

W obliczu ryzyka związanego z wyborem niepewnego lub nierzetelnego ubezpieczyciela doradztwo doświadczonego brokera jest nieocenione. Broker, który od lat współpracuje z solidnymi i stabilnymi towarzystwami ubezpieczeniowymi, minimalizuje niemal do zera ryzyko,

że klient stanie się ofiarą ubezpieczyciela pozbawionego wystarczających rezerw finansowych.

Rzetelni brokerzy współpracują z wieloma ubezpieczycielami, zapewniając swoim klientom szeroki wybór polis. Potrafią nie tylko znaleźć najkorzystniejszą cenę, lecz także przeprowadzić kompleksową ocenę ryzyka, aby upewnić się, że ubezpieczyciel faktycznie będzie w stanie wypłacić odszkodowanie. Ci, którzy działają wyłącznie z uznanymi i stabilnymi partnerami, dają swoim klientom dodatkową pewność i bezpieczeństwo.

Doświadczony broker zna realia rynkowe, rozumie różne produkty ubezpieczeniowe i potrafi dokonać obiektywnego porównania ofert. Specjalistyczni brokerzy potrafią dodatkowo stworzyć indywidualne, idealnie dopasowane rozwiązania ubezpieczeniowe.

Upadłość Euroins i City Insurance w Rumunii pokazuje, jak szybko brak staranności przy wyborze ubezpieczyciela może stać się zagrożeniem dla istnienia firmy. Dlatego pierwszym wyborem powinien być zawsze rzetelny, doświadczony i wyspecjalizowany broker – taki jak np. LUTZ ASSEKURANZ.

Pokolenie Z boi się tankować

Portal Cazoo zajmujący się ogłoszeniami sprzedaży samochodów zbadał lęki brytyjskich kierowców w wieku od 18 do 24 lat. Okazało się, że młodzi Brytyjczycy boją się jeździć na stację benzynową. Lęk jest tak silny, że wielu z nich przynajmniej raz zabrakło paliwa podczas jazdy. Młodzi kierowcy boją się parkowania przy dystrybutorze, obsługi dystrybutora, zarazków, a nawet kolejek. Badacze twierdzą, że powodem takiej sytuacji jest lęk młodych przed popełnieniem błędu w miejscu publicznym.

Dopłaty do elektrycznych rowerów

Miało być tak pięknie! Nawet 4500 zł dopłaty do roweru elektrycznego zapowiadał rząd. Program miał ruszyć wiosną, opóźnił się, a teraz prawdopodobnie przepadł. Na pytanie portalu Auto Świat o termin rozpoczęcia dopłat do zakupu rowerów wspomaganych elektrycznie, ze strony Ministerstwa Klimatu i Środowiska padła wymijająca i zawiła odpowiedź, którą można streścić słowami „nie ma pieniędzy”.

AirTag w służbie złodziejom

Samochodowi złodzieje upodobali sobie łatwo dostępne niedrogie lokalizatory, które podrzucają do samochodów nieświadomych kierowców. Mała pastylka pomaga namierzyć samochód i ukraść go w dogodnym miejscu. Taka metoda stała się plagą w USA oraz Kanadzie. Powoli zaczyna docierać do nas.



Policyjna eskorta

Ratownicy drogowi zaapelowali do Komendanta Głównego Policji, aby policjanci zrezygnowali z eskortowania prywatnych samochodów do szpitali. Chodzi o sytuację, w której ktoś wiezie do szpitala bliską osobę potrzebującą pilnej pomocy lekarskiej. Zdaniem ratowników to niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale też jest zagrożeniem dla samego chorego. Ratownicy są otwarci na dialog i chcą opracować z policją procedury postępowania w takich przypadkach.



Polacy boją się piratów drogowych

Z ankiety przeprowadzonej przez Komendę Główną Policji wynika, że przeciętny Polak najbardziej boi się pijanych kierowców, ale też trzeźwych piratów drogowych. Te dwa zagrożenia są dla nas bardziej przerażające niż włamywacze, nielegalni uchodźcy czy hakerzy. Na lęk przed piratami wskazało niemal 80 % pytanych. To poziom utrzymujący się od paru lat. W latach 2015-2020 w podobnych ankietach na piratów wskazywało około 30 % ankietowanych.



Polak uważa się za dobrego kierowcę

Instytut Transportu Drogowego spytał Polaków, czy uważają się za dobrych kierowców. 96 % odpowiedziało, że tak, a 82 % uznało, że zawsze bezbłędnie ocenia sytuację na drodze. Połowa polskich kierowców uważa, że może jeździć szybko i bezpiecznie. To wysokie mniemanie o własnych umiejętnościach jest zgubne i ma odzwierciedlenie w statystykach. Po latach spadków liczby wypadków ostatnio notujemy wzrosty. W 2024 roku liczba wypadków wzrosła o 3 %.



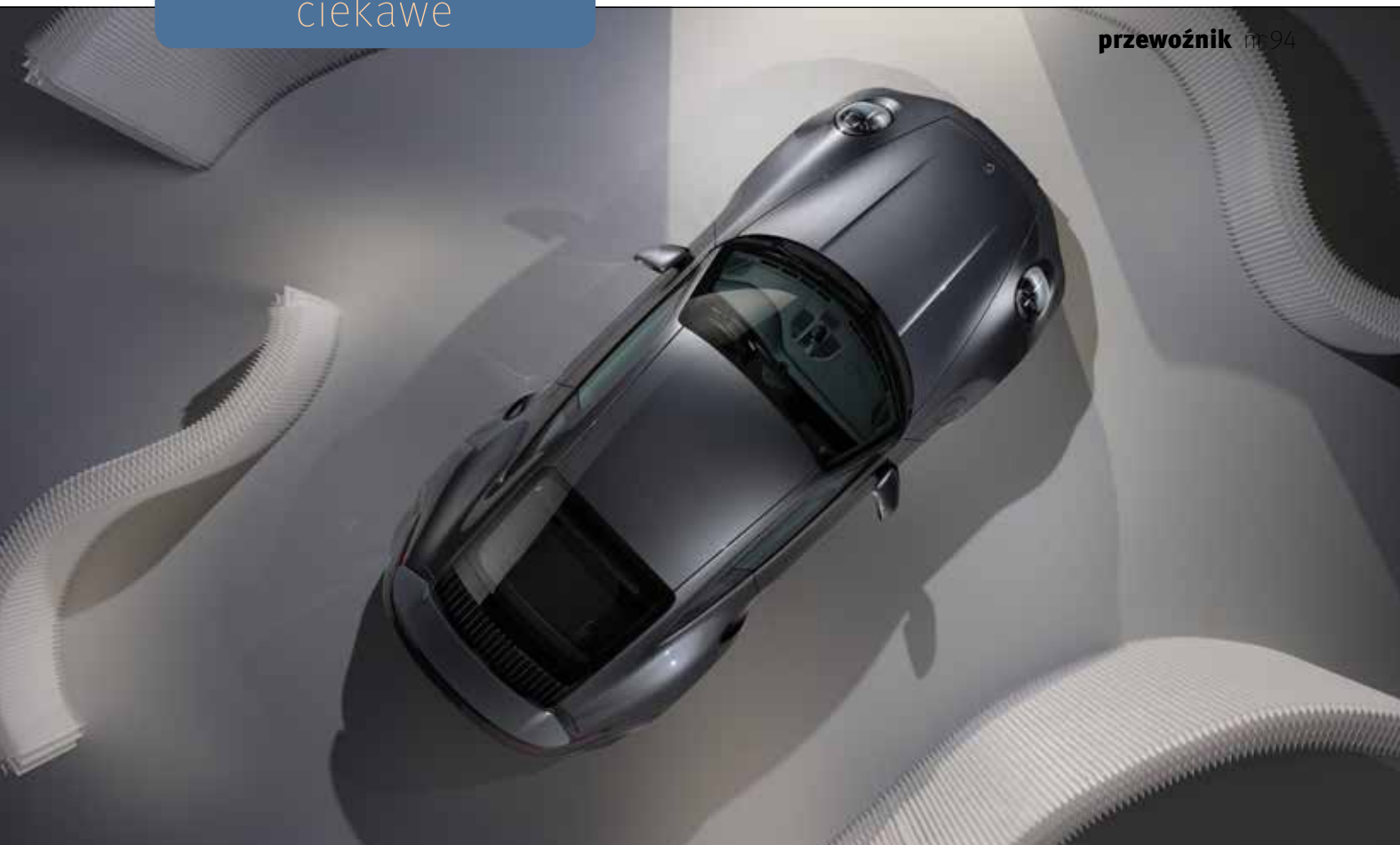
Zakaz palenia w kabinie ciężarówki

Hiszpanie postanowili ustanowić prawo, które zakazuje palenia w kabinie samochodu ciężarowego, nawet jeśli kierowca przebywa w niej sam. Za łamanie przepisów mają grozić kary idące w tysiące euro. Środowiska medyczne pochwalają pomysł. Branża transportowa protestuje i twierdzi, że to zbyt daleka ingerencja w nawyki kierowców zawodowych.

Elektryczny RAM

Prawdziwa amerykańska motoryzacja musi być spalinowa. Tak twierdzą klienci zza oceanu. Dodge wycofał się z produkcji elektrycznego pickupa RAM, mimo że model ten był już gotowy do produkcji. Wcześniej inne amerykańskie samochody w wersjach elektrycznych poniosły rynkową klęskę, RAM ma tego nie powtórzyć, dlatego został wycofany, zanim produkcja ruszyła.





Najmocniejsze 911 w historii

Porsche 911 z hybrydą? Słyszac takie hasło jeszcze parę lat temu puryści wzdrygnęliby się z obrzydzeniem. Dziś elektryczne wspomaganie silników hybrydowych jest na porządku dziennym. To najmocniejsze 911 w historii marki.

Kacper Jeneralski

Ma 711 koni mechanicznych, ale czemu nie 911? To nie ma znaczenia, bo i tak aż tak szybkiej 911 nie było jeszcze na Ziemi. W porównaniu do poprzedniego Turbo S nowy model ma o 61 koni więcej. Moment obrotowy też wzrósł i wynosi teraz 800 Nm. Pierwszy model 911, który zapoczątkował legendę marki, debiutował w 1964 roku i miał zaledwie 130 koni.

Odchudzony

Sercem układu napędowego jest sześciocylindrowy boxer, ma o pojemność 3,6 litra. Trzeba przyznać, że stosunek pojemności do mocy jest imponujący.

Najtańsze konie to mała masa – tak w uproszczeniu można określić sens odchudzania samochodu, nawet za pozornie duże pieniądze. Układ wydechowy nowego 911 Turbo S wykonany jest z tytanu, to pozwoliło zaoszczędzić 6,8 kg masy auta.

Auto wyposażono też w karbonowe ramiona wycieraczek, które ważą

o połowę mniej od standardowych. Te i inne podobne zabiegi były potrzebne, żeby zminimalizować skutki zamontowania układu hybrydowego. Bateria waży swoje i finalnie auto przytyło 85 kilogramów.

Układ hybrydowy nazwany T-hybrid jest inny niż powszechnie znane hybrydy, na przykład z taksówek. Za elektryczne wspomaganie odpowiedzialne są turbosprężarki na prąd. Współpracują one z akumulatorem o pojemności 1,9 kWh i pracują pod napięciem 400 V. Elektryczne sprężarki eTurbo nie są zupełną nowoś-



cią, poprzednik nowej 911-tki miał taką sprężarkę. Teraz to układ biturbo z dwiema sprężarkami, podobny to tego z 911 GTS. Z tym że model Turbo S, o którym teraz mowa, to topowy model niemieckiej maszyny.

Osiągi? Oczywiście lepsze niż w poprzedniku. Dwie sprężarki sprawiają, że silnik oferuje maksymalny moment obrotowy w bardzo szerokim zakresie obrotów. Do pierwszej setki auto przyspiesza w 2,5 sekundy, to wynik lepszy od poprzednika o 0,2 sekundy. Przy tak powalających wartościach przyspieszenia „urwać” 0,2 sekundy jest niezmiernie trudno. Druga setka na zegarach też pojawia się szybciej (o 0,5 sekundy) niż u poprzednika – „dwie paki” jedziemy po 8,4 s. Maksymalna prędkość wynosi 322 km/h.

Zadrze przód

Nowe Porsche debiutowało na targach IAA Mobility w Monachium i już wtedy mogło pochwalić się poprawionym czasem na północnej pętli toru Nürburgring. Tor nazywany „zielonym piekłem” jest ulubionym poligonem doświadczalnym producentów najszybszych samochodów.

Do pokonania go w dobrym czasie nie wystarczy sama moc. To nie jest





miejsce dla „mistrzów prostej”. Nowe 911 Turbo S przejechało pętlę o 14 sekund szybciej od poprzednika – dokładnie w 7:03,92 min. To wszystko mimo wyższej masy.

Nadwozie nowego 911 utrzymywane jest w poziomie, nawet podczas bardzo dynamicznej jazdy i pokonywania ostrych zakrętów. Jest to możliwe dzięki specjalnemu elektrohydraulicznemu zawieszeniu, które korzysta

z napięcia 400 V pochodzącego z układu hybrydowego.

W codziennej jeździe zawieszenie też może być regulowane, chodzi przede wszystkim o unoszenie przodu. Możliwe jest to na żądanie kierowcy, kiedy przejeżdżamy przez próg zwalniający, parkujemy na chodniku albo na przykład wjeżdżamy po stromym zjeździe do garażu.

To jest znana od lat cecha Porsche

911, że nawet jeśli ma kosmiczną moc, nawet jeśli jest ultra szybkie, to nadal musi nadawać się do wygodnej codziennej jazdy. Nie wszystkie sportowe wozy tego typu sprawdzają się w codziennym użytkowaniu. Włoskie auta pokroju Ferrari czy Lamborghini nie są tak wygodne podczas codziennej eksploatacji.

Spojler regulowany

Charakterystyczne garbate nadwozie Porsche 911 jest jednym z najlepiej rozpoznawalnych znaków firmowych na świecie. Trudno pomylić ten samochód z jakimkolwiek innym. Kiedy przyjrzymy się kolejnym generacjom tego auta, to zawsze widzimy tę samą sylwetkę, co nie zmienia faktu, że auto ewoluuje.

Nowy model też się zmienił stylistycznie. Turbo S tradycyjnie różni się też od podstawowych modeli szerszymi nadkolami i wlotami powietrza w błotnikach. Niemcy oferują również nowe wzory obręczy z centralną śrubą mocującą. Auto wyposażono w aktywną aerodynamikę, obejmującą między innymi regulowany tylny spoiler.

W zależności od życzenia klienta nowe 911 może być dwumiejscowe lub czteremiejscowe. Choć trudno nazwać tylne siedzenia kanapą, to raczej taboreciki na wszelki wypadek. Na dwa dodatkowe miejsca z tyłu można też liczyć w wersji kabrio, bo Porsche zaprezentowało równoległe coupe i właśnie kabriolet.

Jakie są ceny najmocniejszego 911 w historii? Za coupe trzeba zapłacić 1 mln 373 tys. zł, kabriolet jest droższy i kosztuje 1 mln 442 tys. zł.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT % 

Zadbaj o płynność
finansową firmy

**Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy**

**Szybki
Zwrot
VAT**



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA DO 80%



**MNIEJSZE SPALANIE.
WIĘCEJ ZYSKÓW.**

Actros L z kabiną ProCabin.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

