



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



**To nie był
łatwy czas
dla przewoźników**

6

Chcemy wrócić na ukraiński rynek

10

**Unia Europejska jest zdeterminowana
ratować planetę**

30

**My TruckPoint - cyfrowy
portal klient**

66



ZMPD BOX .pl

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
20 domen / 1 urządzenie



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

ZMPD 1957



**Czy potrzebujesz pomocy
lub naprawy we Włoszech?**

AREA TRUCK

interservice

M TRUCK

**Zaufaj jednemu partnerowi
w zakresie pomocy drogowej
i zawsze dostępnych części
zamiennych**

Dzięki Interservice i Area Truck -
autoryzowanym serwisom **DAF, MAN,
Mercedes-Benz i Ford Trucks** - Grupa Maurelli
zapewnia pełne pokrycie usług od północy po
południe Włoch.

Sieć M-Truck oferuje usługi **pomocy
drogowej, ratownictwa, wysyłki mechanika,
przeładunku towaru oraz napraw** na terenie
całych Włoch, we współpracy z ponad **1.000**
autoryzowanymi warsztatami.



Więcej informacji [PL | ENG | LT | RUS]

Sergej Guscenko: Europe Sales Manager ☎ +370 627 29 555 ✉ s.guscenko@maurelli.it



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Zwiastun końca trudności

Rośnie poziom optymizmu i satysfakcji u konsumentów oraz producentów, co jest dobrym zwiastunem końca trudności, jakie trapiły przez ostatnie dwa lata naszą branżę. Lepsze notowania makroekonomiczne przełożą się na wzrost gospodarczy. Wejście Polski do pierwszej dwudziestki największych na świecie gospodarek jest dodatkowym impulsem i zachętą dla

wielu inwestorów do zainteresowania się Polską, co w efekcie przełoży się na większą aktywność budowlaną i zaowocuje popytem na operacje transportowe, w tym międzynarodowe. To oznacza nowe otwarcie dla naszej branży. Życzę moim Koleżankom i Kolegom, aby wykorzystywali nowe pojawiające się rynkowe okazje z pożytkiem dla kondycji swoich firm.

Jak poprawić system pośredników w przewozach?

34

Prezes zrzeszenia Jan Buczek od lat zwraca uwagę na fakt, że między klientem a fizycznym przewozem towarów jest zbyt dużo przestrzeni, którą wypełniają różnej maści firmy, nie mające z przewozem nic wspólnego.

Chcemy wrócić na ukraiński rynek

10

Prezes ZMPD Jan Buczek podczas organizowanej przez Polsko-Ukraińską Izbę Gospodarczą konferencji „Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?” 26-27 listopada w Rzeszowie przypomniał o powodach podpisania 29 czerwca 2022 roku umowy UE-Ukraina.

Amerykańskie święto tuningu i silników V8

72

SEMA Show w Las Vegas w Stanach Zjednoczonych to słynna na całym świecie wystawa tuningowa. Tu spotykają się ludzie z branży, konstruktorzy samochodów, których na naszych drogach się nie widuje.



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 Małyшко, Piotr Mikiel,
Martyna Misztal-Turemka, Michał Zaroń

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.

To nie był łatwy czas dla przewoźników

6

Przewoźnicy z Europy Środkowo-Wschodniej rozwijają się, a my nie jesteśmy w stanie z nimi konkurować, ponieważ nasze koszty prowadzenia działalności transportowej i dostosowania się do unijnego prawodawstwa eliminują nas z rynku.



Refinansowanie wymiany tachografów pomoże branży

16

Dzięki blisko dwuletnim staraniom ZPMD i całej branży transportu drogowego, rząd przygotował refundację wymiany tachografów. Program okazał się wielkim sukcesem, w pięć dni napłynęły wnioski na refundację 46 tys. instalacji.

Czy otwarcie granic z Białorusią spełniło oczekiwania przewoźników?

14

Zgodnie z zapowiedzią Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, w nocy z 16 na 17 listopada nastąpiło ponowne otwarcie dwóch przejść granicznych z Białorusią: Bobrowniki – Bierestowica – dla ruchu osobowego i towarowego.

To nie był łatwy czas dla przewoźników	6
Chcemy wrócić na ukraiński rynek	10
Problemy z przewozami na Białoruś	14
Refinansowanie wymiany tachografów pomoże branży	16
Fotomorgana. Święta za pasem, zapasy ze świętami	18
Rozszerzona sieć płatnych dróg i nowe stawki	24
Myto zastąpi podatek od paliw	26
Przewoźnicy przeciwni obowiązkowym zakupom elektryków	28
Unia Europejska jest zdeterminowana ratować planetę	30
Samochodowe koncerty tną zatrudnienie	32
Jak poprawić system pośredników w przewozach?	34
Deregulacja w sektorze TSL	38
Faktury pod okiem Ministerstwa Finansów	42
Groźna reforma Państwowej Inspekcji Pracy	44
Trzy owocne dni na targach	48
Katowickie spotkania z uczniami	50
Ogranicz opóźnienia!	54
Kwestionowanie WIBOR w umowach leasingowych	56
Retro. Miliardy tracone na granicach	58
My TruckPoint - cyfrowy portal klienta	66
Rośnie przestępczość transportowa z udziałem fałszywych przewoźników	68
Amerykańskie święto tuningu i silników V8	72

To nie był łatwy czas dla przewoźników

Prezes ZMPD Jan Buczek podsumowuje 2025 rok w rozmowie z Robertem Przybylskim



Raporty mówią o słabej kondycji finansowej branży. Czy przynajmniej w polityce udało się zanotować w mijającym roku jakieś sukcesy?

Mijający rok nie był łatwym okresem dla przewoźników. Dużo nieprzewidywalnych czynników miało negatywny wpływ na funkcjonowanie branży i trudno mówić o jakichkolwiek sukcesach. Pozytywne jest jedynie to, że udaje się nam zmienić postawę niektórych polityków i urzędników, aby nie pogarszali sytuacji polskich przedsiębiorców branży transportowej.

Przewoźnicy z Europy Środkowo-Wschodniej rozwijają się, a my nie jesteśmy w stanie z nimi konkuro-

wać, ponieważ nasze koszty prowadzenia działalności transportowej i dostosowania się do unijnego prawodawstwa eliminują nas z rynku.

Sprawa wynagrodzeń kierowców jest w zawieszeniu, zatem może coś zmieniać się w podejściu do regulacji działalności pośredników transportowych?

Po wielu latach moich osobistych starań udało mi się zwrócić uwagę polityków na problemy branży wynikające z działalności firm pośrednictwa. Państwo nie zwraca uwagi na ten problem niszczący konkurencyjność przewoźników. Nasza branża jak żadna inna musi spełnić wiele warunków formalnych i technicz-

nych, aby prowadzić działalność transportową. Uzasadniano, że robimy to po to, aby klient był spokojny o los ładunku, żeby trafił w pewne ręce i był należycie chroniony. Tymczasem dopuszczono anonimowych graczy, wykonujących zwykłą maklerską robotę, psujących rynek ceną. Przerzucają zlecenia z rąk do rąk w chmurze pośredników i gdy trafi do przewoźnika ledwie pokrywa koszty bezpośrednie. Nagminnie stosują proste manewry, jak trzymanie zlecenia do końca tygodnia, gdy przewoźnik musi mieć ładunek powrotny, aby kierowca był na weekend w domu.

Po wielu latach zgłaszania problemu w różnych gremiach udało mi się zainteresować problemem admi-

nistrację EU i polityków z Polski, co jest dużym osiągnięciem, i możemy rozpocząć dyskusję merytoryczną na ten temat oraz z udziałem przedstawicieli różnych interesariuszy poszukiwać rozwiązań optymalnych.

Czy otwarcie drugiego przejścia na granicy z Białorusią to sukces przewoźników? Niektórzy krytykują zmianę, wskazując, że spadły stawki frachtów.

Patrzę na interes całego kraju: przez dwa przejścia można odprawić więcej samochodów niż przez jedno. Dlatego otwarcie zamkniętych przejść granicznych między Polską i Białorusią to istotne wydarzenie. Z powodu zamknięcia terminali granicznych polscy przewoźnicy utracili możliwość obsługi klientów na rynku wschodnim i wielu z nich (głównie z Podlasia) zmuszonych było zamknąć firmy, a część rynku przewozów na wschód przeszła w ręce naszych konkurentów z państw nadbałtyckich. Dziś czynne jest przynajmniej jedno dodatkowe przejście graniczne z Białorusią (w Bobrownikach), co z pewnością ułatwi funkcjonowanie branży, zmniejszy uciążliwe przestoje na granicy i umożliwi obsługę kolejnych klientów.

Czy uzyskanie dopłat do wymiany tachografów to też sukces?

Zwrot części poniesionych nakładów na wymianę tachografów, choć ma wymiar bardziej symboliczny niż finansowy, jest sukcesem branży, ponieważ działania polskiej administracji dla spełnienia naszych oczekiwań wymagały dużej aktywności na poziomie europejskim. Uzyskanie zgody na przeznaczanie pieniędzy z KPO na wymianę tachografów było zarazem okazją do przedstawienia Komisji Europejskiej krytycznej sytuacji tych przewoźników, którzy obsługują rynki unijne i muszą dostosować się do Pakietu Mobilności.

Czy wprowadzenie elektronicznej kontroli zezwoleń CEMT to ważna zmiana dla przewoźników?

Poziom falsyfikacji zezwoleń CEMT przez pozaunijnych przewoźników osiągnął już taką skalę, że znacząca część z nich wchodziła na zastrzeżo-

ne dla unijnych firm rodzaje przewozów w UE. Brak możliwości elektronicznej kontroli nad liczbą i sposobem wykorzystania zezwoleń uniemożliwiał skuteczną ochronę rynku. Z tego powodu byliśmy bliscy decyzji wystąpienia z EKMT, żeby spowodować przemysłenie zasad funkcjonowania systemu. Powstrzymali nas przewoźnicy, bo dla nich byłby

Patrzę na interes całego kraju: przez dwa przejścia można odprawić więcej samochodów niż przez jedno. Dlatego otwarcie zamkniętych przejść granicznych między Polską i Białorusią to istotne wydarzenie.

to zbyt dolegliwy instrument. Dlatego możliwość elektronicznej kontroli jest arcyważna.

Nowelizacja polskich przepisów obniżyła wiek kierowców aut osobowych i autobusów. Czy nie zrujnuje to bezpieczeństwa ruchu drogowego?

W końcu udało się w niełatwym dialogu pomiędzy różnymi resortami doprowadzić do zgodnego poglądu, że młody człowiek może pod kontrolą pracodawcy zdobywać doświadczenie i pracować w tym zawodzie. Statystki mówią, że młody wiek nie jest zagrożeniem w transporcie. Liczba wypadków z udziałem ciężarówek jest o wiele mniejsza niż wynika ze statystycznego udziału tych pojazdów w ruchu, a wypadków spowodowanych przez kierowców ciężarówek jest jeszcze mniej. Wszelkie obawy, że zawodowy kierowca, choć młody wiekiem, będzie niebezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego, są niepotwierdzone.

Codziennie jeżdżąc ciężkim pojazdem pod okiem doświadczonego kierowcy, młody człowiek pozbywa się fantazji i nie można go porównać do nastolatka w sportowym aucie. Kierowca ciężarówki nie będzie uczestniczył w wyścigach na drodze, bo doświadczenie wywołuje refleksję. Tak było z każdym z nas, kiedy stawialiśmy pierwsze kroki w tym zawodzie, wprowadzani w jego tajniki przez doświadczonych pracowników.

Statystyki mówią, że niewielu młodych kierowców trafia po szkole do zawodu. Czy nowelizacja ustawy to zmieni?

Zmiana jest bardzo ważna z punktu widzenia interesów branży, w której tak istotną rolę odgrywają kierowcy. Przypomnę, że dzięki doprowadzeniu przez ZMPD do przełomu w szkolnictwie zawodowym i wpisa-

niu zawodu kierowcy na listę profesji nauczanych przez MEN, każdego roku szkoły branżowe opuszczają kolejne roczniki zawodowych kierowców.

Nie mogli jednak podejmować pracy ze względu na przepisy i barierę wieku kierowcy. Praktyka wskazuje, że jeśli absolwent przez ten rok nie mógł zatrudnienia w zawodzie znalazł inną pracę, to już zawodu kierowcy nie podejmował.

Czy po zakończeniu wojny Polska powinna wrócić w umowach z Ukrainą do zezwoleń dwustronnych?

Bardzo źle się stało, że poprzez spontaniczne działania grup polskich przewoźników, KE zmuszona była rozwiązać problem wprowadzając umowę transportową z Ukrainą, pomijając całkowicie polską administrację. W wyniku tego ukraińskim przewoźnikom zdjęto ograniczenia ilościowe, na skutek czego ceny za usługi zmalały do poziomu niemożliwego do zaakceptowania przez polskie firmy. Ta sytuacja utrzymuje się do dziś.

Wielokrotnie podkreślałem, że zrozumiałe jest zwolnienie Ukrainy z konieczności uzyskiwania zezwoleń na przewozy towarów o charakterze niezbędnym dla obrony państwa i pomocy humanitarnej, jednak w ogromnej większości te przewozy mają charakter komercyjny. Urzędnicy KE nie chcą dostrzec tego faktu i eliminują nas z naturalnego wyda-



W ogromnej większości przewozy między Polską i Ukrainą mają charakter komercyjny. Urzędnicy KE nie chcą dostrzec tego faktu i eliminują nas z naturalnego wydawałoby się rynku w przewozach komercyjnych na Ukrainę.

wałoby się rynku w przewozach komercyjnych na Ukrainę.

Aby sprawa była czytelna: konieczne są określone dokumenty, na podstawie których wożona jest pomoc humanitarna, podobnie jak wojskowa. Ale transporty komercyjne, których dziś przewoźnicy ukraińscy wykonują ok. miliona, to jest rynek, w którym powinniśmy być i mieć zapewniony udział. Dlatego mając nowe doświadczenia i rozumiejąc lepiej specyfikę przewozów na Ukrainę uważam, że po zakończeniu wojny należy przerwać funkcjonowanie umowy transportowej UE z Ukrainą i wypracować na posiedzeniu międzyrządowej komisji mieszanej warunki, które pozwolą polskim przewoźnikom odbudować rynek utracony w wyniku wojny.

- **I chyba trzeba będzie uporządkować sytuację z e-czergą, która dla polskich firm jest nie do zaakceptowania?**

Niektóre regulacje są wręcz absurdalne i nastawione na restrykcyjne działanie wobec obcych przewoźników. Przykładem może być ta właśnie, funkcjonująca na Ukrainie e-czerga, czyli kolejka elektroniczna. Dzięki niej ukraińscy przewoźnicy mogą odpoczywać w domu, a zagraniczni, choć wyjeżdżają na pusto, muszą czekać kilkanaście dni na zgodę na dojazd do urzędu celnego. A przecież Ukraina uzgodniła z polskim rządem, że jedno z przejść granicznych będzie służyło odprawie pustych polskich pojazdów wyjeżdżających z Ukrainy. Niestety ukraińscy przewoźnicy nie zaakceptowali porozumień i uznali je za niesymetryczne rozwiązanie. Tylko oni mogą w tej kolejce zamawiać miejsca, wstawiać wirtualne auta, a gdy się rozładują, zajmują zarezerwowane miejsce zmieniając numer rejestracyjny. Polscy przewoźnicy takiej możliwości nie mają.

- **Komisja Europejska przygotowuje regulacje zmuszające floty, także transportowe, do rejestracji odpowiedniej liczby modeli elektrycznych. To dobre rozwiązanie?**

Przewoźnicy międzynarodowi najszybciej wdrażają nowości, zarówno jeśli chodzi o tabor jak i o rozwiązania cyfrowe. Ciężarówki z napędem elektrycznym także możemy stosować, ale pod warunkiem, że nie staną pod płotem pozbawione energii. Przewoźnicy mają samochody elektryczne i jeżdżą nimi do kościoła, jednak w przypadku transportu dalekobieżnego jesteśmy daleko od wykorzystania pojazdów elektrycznych.

- **- Od 1 lutego w Polsce znacząco wzrośnie myto. Czy podwyżka nie doprowadzi do fali bankructw?**

Nawet po podwyżce stawki myta nadal nie będą na poziomie minimalnym narzuconym przez UE, a z tego powodu Polska płaci kary. Jeśli chcemy mieć dobre drogi, musimy zaakceptować fakt, że za korzystanie z nich trzeba płacić. Jeżeli nie zapłacą użytkownicy, rachunek poniosą wszyscy podatnicy. W pierwszym okresie przenoszenia kosztów na klientów zapewne pojawią się perturbacje, ale skuteczność procesu zależy od przewoźników.

- **Skoro w transporcie jest tak złe, dlaczego odbudował się popyt na tabor?**

Z powodu pandemii i wojny przewoźnicy przekładali odnowę taboru przez kilka lat, czego już nie da się dłużej przeciągać. Tabor się zestażał i aby korzystać z niższych kosztów infrastruktury drogowej w różnych państwach UE, firmy są zmuszone do podnoszenia poziomu ekologiczności samochodów.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki
Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność
finansową firmy

Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Tel. 22 536 10 31
E-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl/zwrot-vat

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWÓZNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Chcemy wrócić na ukraiński rynek

Prezes ZMPD Jan Buczek podczas zorganizowanej w Rzeszowie w dniach 26-27 listopada przez Polsko-Ukraińską Izbę Gospodarczą konferencji „Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?” przypomniał o powodach podpisania 29 czerwca 2022 roku umowy UE-Ukraina.

Piotr Gawelczyk

Tymczasowa liberalizacja transportu drogowego pomiędzy Ukrainą a krajami Unii Europejskiej była spowodowana rozpoczęciem wojny przez Rosję i zablokowaniem portów morskich na Ukrainie. Wywóz ukraińskich produktów rolno-spożywczych drogą lądową był priorytetem i potrzebą chwili. – Dla nas było oczywiste, że tego typu umowa, mimo że znosi wszelkiego rodzaju kontyngenty i uwalnia rynek, jest bezdyskusyjną koniecznością – przypomniał ówczesne powszechne nastroje szef Zrzeszenia.

Umowa, kilkukrotnie już przedłużana i tylko lekko modyfikowana (obecna obowiązuje do 31 marca 2027 roku), z czasem stała się jednak źródłem tarć między polskimi a ukraińskimi przewoźnikami.

W tym miejscu warto się zatrzymać i przypomnieć podstawowe fakty – po to, by móc obiektywnie skon-

frontować obecny stan z historią. Otóż do czerwca 2022 r. na podstawie umowy bilateralnej w przewozach między Ukrainą a Polską obowiązywały limity zezwoleń. Jak przypomniał prezes ZMPD, w pewnym momencie ich kontyngent wynosił ponad 200 tys. zarówno dla jednej, jak i dla drugiej strony.

Problem polegał na tym, że Polacy wykorzystywali zaledwie 25 proc. przeznaczoną dla nich puli. Dlatego w 2019 r. doszło do podpisania porozumienia zmniejszającego limit zezwoleń do 160 tys. To spowodowało wzrost udziału polskich przewoźników do nieco ponad 40 proc. Tymczasem dziś, jak wynika z oficjalnych danych, ukraińsko-polską granicę przekracza rocznie szokująca wręcz liczba ponad miliona ukraińskich pojazdów ciężarowych.

Puste samochody z Ukrainy

Prezes ZMPD Jan Buczek nie owijał w bawełnę. – Ukraińscy przewoźnicy błyskawicznie wyczuli szansę dla

siebie i zamiast wywozić płody rolne, zaczęli wyjeżdżać z Ukrainy pustymi ciężarówkami po to, żeby przewozić komercyjne ładunki. Ukraińcy nie tylko zalali Europę tańszymi przewozami, lecz także wypchnęli unijnych transportowców ze swojego rynku – przypomniał szef Zrzeszenia. – Nasze koszty często są wyższe niż rynkowe oferty za transport, podczas gdy ukraińscy przewoźnicy na tym rynku nieźle zarabiają! Praktycznie rzecz biorąc jedynie firmy wyspecjalizowane w konkretnych przewozach, które świadczą usługi dla swoich stałych klientów, są w stanie jakoś się utrzymać na tym rynku. Pozostałe nie wytrzymały presji cenowej. Dzisiaj nasz udział na rynku ukraińskim wynosi zaledwie około 7 proc. Stąd biorą się nasze oczekiwania na przywrócenie regulacji, które wyrównają szanse i pozwolą polskim przewoźnikom wrócić na ukraiński rynek – powiedział Jan Buczek. – Rozumiemy potrzeby humanitarne związane z prowadzeniem wojny. Zabezpieczeniu tych potrzeb służyła umowa UE-

-Ukraina i o tym rodzaju przewozów nie dyskutujemy. Ale chcemy uczestniczyć na rynku przewozów komercyjnych i to nie może wywoływać żadnego zdziwienia – dodał Jan Buczek.

Niestety, administracja europejska nie przyjmuje tego typu argumentów. Zmiany w umowie UE-Ukraina mają tak naprawdę jedynie kosmetyczny charakter. – Proszę mi powiedzieć, jaką zaporą dla zwiększenia ekspansji ukraińskich przewoźników na europejskim rynku stanowi posiadanie nalepki na szybie czy też kopii zaświadczenia, że kierowca jedzie po jakiś ładunek? – pytał retorycznie wzburzony szef ZMPD. – Z niecierpliwością czekamy na moment, kiedy ta umowa wreszcie się zakończy. Dziś polscy przewoźnicy mają koszty na niemożliwym już do obniżenia poziomie, a cena na rynku jest jeszcze poniżej tego poziomu – dodał prezes ZMPD.

Zwracając się bezpośrednio do prezydenta Zrzeszenia przewoźników ASMAP Ukraina Wołodymyra Balina, powiedział: – Między nami nie ma personalnego konfliktu, ale re-

Przejścia graniczne

Dialog między przedsiębiorcami i administracją państwową

Dwudniowa konferencja „Granica polsko-ukraińska. Szansa czy bariera rozwoju?” jest jednym z najważniejszych cyklicznych wydarzeń poświęconych funkcjonowaniu polsko-ukraińskiej granicy oraz jej roli w rozwoju współpracy gospodarczej, logistycznej i infrastrukturalnej między Ukrainą, Polską i innymi krajami Unii Europejskiej. Wydarzenie gromadzi przedstawicieli administracji publicznej i samorządów oraz przedsiębiorców i ekspertów. Celem konferencji jest ocena funkcjonowania przejść granicznych, przedstawienie propozycji usprawnień oraz prowadzenie merytorycznego dialogu między przedsiębiorcami, instytucjami finansowymi i służbami administracji publicznej – zarówno po stronie polskiej, jak i ukraińskiej. W wydarzeniu wziął udział prezes ZMPD Jan Buczek, który uczestniczył w panelu „Umowa transportowa UE-Ukraina”.

Kolejna konferencja Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej z cyklu „Granica” zapowiedziana jest za rok, również w Rzeszowie.

prezentujemy swoich przewoźników i dbamy o ich interesy. Jaką masz radę dla tych, którzy zostali wypchnięci z ukraińskiego rynku? Nie mówię tu o przewozach o znaczeniu militarnym czy humanitarnym, bo one powinny być dalej realizowane bez żadnych

ograniczeń. Mówię o rynku przewozów komercyjnych. Nasi klienci mówią: chętnie byśmy wam dali zlecenie, ale ukraińscy przewoźnicy są o wiele tańsi. Nie jesteśmy w stanie przyjąć waszej ceny, co nam w takim wypadku radzisz?



Nieegzekwowane przepisy

– Polscy przewoźnicy nie są traktowani równo i sprawiedliwie – zgodził się z prezesem Janem Buczkiem ekspert Komitetu PUIG ds. TSL Marek Winter. – Mam okazję na co dzień współpracować zarówno z przewoźnikami polskimi jak i ukraińskimi i nie mam wątpliwości – musimy mówić o nierównowadze konkurencyjnej pod względem regulacji prawnych. Unijnych przewoźników obowiązuje chociażby Pakiet Mobilności. Z drugiej strony rynek ukraiński nadal jest bardzo chłonny, i nadal – patrzę na to z perspektywy zleceniodawcy – brakuje podwykonawców. Widzimy wyraźnie niedobór środków transportu – powiedział Marek Winter. – Dużo mówimy o regulacjach, natomiast kluczem jest skuteczność egzekwowania przepisów. Same akty prawne bez ich konsekwentnego weryfikowania i działań, które będą skutkowały ich egzekwowaniem, nie

mają najmniejszego sensu. Przykładem są wdrożone rozwiązania, które w dużym stopniu mogą rozwiązać zapalne punkty, jak np. kwestia kontroli – dodał Marek Winter.

Zastępca dyrektora w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bartosz Jabłonka zwrócił uwagę na fakt, że obecna umowa UE-Ukraina bardzo ułatwiła „betonowanie” wszelkiego rodzaju przewozów przez przewoźników ukraińskich. – Umowa była przygotowana dość szybko i była reakcją na sytuację geopolityczną. Z założenia miała obowiązywać na określony czas, tymczasem była już trzykrotnie przedłużana, ostatni raz na 15 miesięcy – przypomniał przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

– Biorąc pod uwagę to, że Ukraina jest państwem aspirującym do Unii Europejskiej, jako resort jesteśmy za tym, by przepisy dotyczące ukraińskich przewoźników były jak najbar-

dziej zbliżone do tych, które obowiązują wszystkich przewoźników w Unii Europejskiej – powiedział Bartosz Jabłonka. – Porównując pierwszą umowę UE-Ukraina do tych przedłużanych, widać wyraźnie, że każdym razem jej treść ewoluowała. Pojawiły się zapisy, które zaczęły kształtować również wymogi po stronie przewoźników ukraińskich, jak chociażby obowiązek stworzenia elektronicznego rejestru przedsiębiorstwa, obowiązek weryfikacji, czy dany przewoźnik jest dopuszczony w Ukrainie do wykonywania międzynarodowych przewozów, pojawiły się także kwestie dotyczące obowiązku posiadania przez ukraińskich przewoźników tachografu nowej generacji i respektowania czasu pracy kierowców. Pojawiły się też elementy dotyczące naruszeń zasad całej umowy – przypomniał Paweł Jabłonka.

Moderatorem dyskusji był Przewodniczący Komitetu PUIG ds. TSL Dariusz Kostrzębski.

 teleroute

Wracasz z pustą naczepą? A mógłbyś wracać z zyskiem.

Zapełnij ciężarówki w obie strony. Oszczędzaj paliwo, czas i pieniądze.



Zeskanuj kod QR i sprawdź, jak działa Teleroute.

Problemy z przewozami na Białoruś

Czy otwarcie dwóch przejść granicznych dla drogowego przewozu towarów (Koroszczyn i Bobrowniki) wpłynęło pozytywnie na wykonywanie przewozów na Wschód?

Mirosław Jagielski

Zgodnie z zapowiedzią Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w nocy z 16 na 17 listopada nastąpiło ponowne otwarcie dwóch przejść granicznych z Białorusią:

- Bobrowniki – Bierestowica – dla ruchu osobowego i towarowego;
- Kuźnica Białostocka – Bruzgi – dla ruchu osobowego, z wyłączeniem ruchu autobusowego.

Była to decyzja długo wyczekiwana przez przewoźników, mająca znaczący wpływ na rozładowanie gigantycznych kolejek do odpraw po stronie białoruskiej na jedynym czynnym dla ciężarówek przejściu granicznym Kozłowicze – Koroszczyn.

Działania ZMPD

Decyzja rządu jest efektem m.in. licznych i wielostronnych działań ZMPD na różnych szczeblach rządowych, a także bezpośrednich rozmów z wysokimi urzędnikami państwowymi.

Jak stwierdził w swoim oświadczeniu prezes ZMPD Jan Buczek: „ZMPD od kilku lat domagało się przywrócenia drożności granicy z Białorusią, jednakże kwestie po-

lityczne były ważniejsze niż interes gospodarczy naszego państwa i naszej branży. Za te polityczne gesty zapłaciliśmy ogromną cenę, bowiem wielu przewoźników nie było w stanie konkurować, udostępniając swoje samochody jako mobilne magazyny oczekujące na przekroczenie granicy. W konsekwencji wypadli z rynku, często bankrutując”.

Otwarcie przejścia granicznego Kozłowicze – Koroszczyn nastąpiło o północy z 24 na 25 września. Jednak z informacji przekazywanych przez przewoźników wynika, że tempo odpraw celnych po stronie polskiej jest niewystarczające, w związku z czym ZMPD zaapelowało do ministra finansów o natychmiastowe przesunięcie dodatkowych funkcjonariuszy służby celnej do Koroszczyna.

Początkowo - tuż po otwarciu przejścia granicznego - liczba oczekujących w kolejce pojazdów wynosiła nieco ponad 700, jednak na początku października gwałtownie wzrosła zbliżając się do absurdalnej wręcz liczby 4000 pojazdów, a czas oczekiwania na odprawę wynosił ponad tydzień. Po uruchomieniu dodatkowego skanera i zwiększeniu obsady funkcjonariuszy służby celnej, kolejka codziennie malała, następowało to jednak zbyt wolno by rozładować w znaczący sposób korek na tym przejściu granicznym.

Kierowcy oczekiwali w kolejce w skandalicznych warunkach, bez dostępu do sanitariatów, wody i ciepłych posiłków, a przewoźnicy liczyli straty z powodu wyłączenia pojazdów z pracy.

Po otwarciu przejścia w Bobrownikach korek na granicy zaczął powoli maleć. Widać to po liczbie pojazdów oczekujących na odprawę na przejściu Kozłowicze – Koroszczyn: 16 października 4070 pojazdów, 21.10. – 3604, 31.10. – 2893, 20.11. – 1031, 1.12. – 725.

Białoruska blokada Litwinów

29 października rząd litewski podjął decyzję o zamknięciu na miesiąc granicy lądowej z Białorusią. Stanowiło to reakcję na nasilające się incydenty z wykorzystaniem białoruskich balonów meteorologicznych i przemytniczych wlatujących w przestrzeń powietrzną Litwy.

Rząd Białorusi odpowiedział zarządzeniem z 31 października o tym, że ciągniki i naczepy zarejestrowane na Litwie mogą wjeżdżać na Białoruś i wyjeżdżać z Białorusi tylko przez białorusko-litewskie przejścia graniczne. Oznacza to, że środki transportu, w tym naczepy, zarejestrowane na Litwie, nie mogą wyjeżdżać z Białorusi przez przejście drogowe Kozłowicze – Koroszczyn.



Zarządzenie weszło w życie 1 listopada i obowiązuje do 31 grudnia 2027 r. Pozostałe zasady wjazdu na Białoruś i wyjazdu z Białorusi pojazdów ciężarowych i naczep zarejestrowanych w Polsce pozostały bez zmian.

Litwa ponownie otworzyła 20 listopada dwa drogowe przejścia graniczne z Białorusią: Miedniki–Kamieny Łog i Soleczniki–Bieniakoni. Jednakże decyzja ta nie zlikwidowała napięcia na litewsko – białoruskich przejściach granicznych, co miało również przełożenie na polskich przewoźników drogowych.

Uwięzione naczepy

Zamykanie kolejnych polsko-białoruskich drogowych przejść granicznych spowodowało, że polskie firmy transportowe zaczęły szukać nowych możliwości prowadzenia dalszej działalności. Jednym z rozważanych sposobów była rejestracja pojazdów na terytorium Litwy, ponieważ pojazdy tam zarejestrowane nie miały (do 1 listopada 2025 r.) takich ograniczeń przemieszczania się na terytorium Białorusi, jak pojazdy zarejestrowane w Polsce.

Sytuacja uległa jednak znacznemu pogorszeniu po wprowadzeniu przez Białoruś zakazu wjazdu na terytorium Białorusi pojazdów zarejestrowanych na Litwie, co już dotyczy-

ło pojazdów polskich. Konsekwencje tej zmiany dotkliwie odczuli polscy przewoźnicy, którzy wykonywali przewozy do Białorusi (do terminali przeładunkowych) zestawami złożonymi z ciągnika zarejestrowanego w Polsce i naczepy zarejestrowanej na Litwie, a będącej własnością polskiej firmy.

Kierowcy oczekiwali w kolejce w skandalicznych warunkach, bez dostępu do sanitariatów, wody i ciepłych posiłków, a przewoźnicy liczyli straty z powodu wyłączenia pojazdów z pracy. Po otwarciu przejścia w Bobrownikach korek na granicy zaczął powoli maleć.

Dramatyzm sytuacji polega na tym, że naczepy te znajdują się na terytorium Białorusi bez możliwości wyjazdu z Białorusi żadnym z przejść granicznych, ponieważ zestaw złożony z ciągnika zarejestrowanego w Polsce i podpętej naczepy zarejestrowanej na Litwie nie może przekroczyć ani białorusko-polskiej ani białorusko-litewskiej granicy z powodu ograniczeń białoruskich nałożonych na pojazdy zarejestrowane w Polsce i na Litwie.

Dodatkowym obciążeniem jest obowiązek do płacenia codziennie po 120 euro za pojazd, znajdujący

się na parkingu na terytorium Białorusi. Niektórzy polscy przedsiębiorcy mają zablokowane na Białorusi po kilka czy nawet kilkanaście zestawów, co oznacza dla nich olbrzymie straty finansowe i paraliżuje działalność. Według rozeznania ZMPD sytuacja może dotyczyć nawet setek zestawów.

Decyzja polskich władz o ponownym otwarciu przejść granicznych z Białorusią, w tym kolejnego przejścia dla ciężarówek w Bobrownikach, nie zadowoliła wszystkich przewoźników. Niektórzy uznali, że otwarcie granic nastąpiło zbyt pochopnie, a strona polska nie uzyskała w zamian żadnych korzyści od strony białoruskiej, np. zniesienia zakazu poruszania się po białoruskich drogach przez polskie pojazdy, co oznacza, że w ten sposób utracono kartę przetargową do rozmów z Białorusią i doprowadzono do spadku wysokości frachtu.

Refinansowanie wymiany tachografów pomoże branży

Dzięki blisko dwuletnim staraniom ZPMO i całej branży transportu drogowego, rząd przygotował refundację wymiany tachografów.

Piotr Gawelczyk

Wnioski o refinansowanie wymiany tachografów należy składać elektronicznie, za pośrednictwem formularza udostępnionego na platformie Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Wnioski można składać od 1 grudnia 2025 roku do 31 stycznia 2026 roku do godziny 23:59.

Szczegółowe zasady naboru i warunki udzielania pomocy określono w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 14 października 2025 r. oraz w Regulaminie wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Do przewoźników trafi ponad 319 mln zł pomocy de minimis z budżetu z KPOiZO, która będzie przyznawana w kolejności zgłoszeń. – To prawie 3 tys. zł na pojazd, Polska jest jedynym państwem w UE z taką pomocą – podkreślił sekretarz stanu w siedzibie resortu infrastruktury Stanisław Bukowiec podczas briefingu zorganizowanego 19 listopada w ministerstwie. Wyliczył, że zarezerwowana suma wystarczy na refundację instalacji tachografów w 117 tys. ciężarówek.

Polska jako jedyna refunduje wymianę tachografów

Stanisław Bukowiec przypomniał, że decyzja o refinansowaniu wymiany tachografów na urządzenia najnow-

szej generacji jest odpowiedzią na oczekiwania branży transportowej. – To pierwsza tego typu realna pomoc dla przewoźników. Dobre relacje polskiego rządu z instytucjami unijnymi przynoszą wymierne korzyści dla polskich przedsiębiorców. Po wielomiesięcznych staraniach, licznych spotkaniach i rozmowach w kierownictwie resortu z przedstawicielami instytucji unijnych, 20 czerwca 2025 r. UE wyraziła zgodę na wsparcie wymiany tachografów ze środków KPO – przypomina Stanisław Bukowiec.

– Poprzedniej ekipie rządzącej nie udało się zatrzymać wejścia w życie niekorzystnych dla polskich przedsiębiorców przepisów ani uzyskać zgody Komisji Europejskiej na wsparcie finansowe branży. Dlatego musieliśmy podjąć działania, by zminimalizować skutki tych zaniechań. Udało się nam dokonać tego, co na początku wydawało się niemożliwe – dodał Stanisław Bukowiec.

Jak zauważył, Polska jest jedynym krajem w UE, który w ten sposób i na taką skalę wspiera przewoźników drogowych z KPO. Pomoc w innych państwach jest ograniczona i obwarowana licznymi warunkami do spełnienia przez przewoźników.

Dlaczego warto było walczyć? W tym miejscu wiceminister Bukowiec przytoczył kilka znamienych danych, z których wynika, że polska branża międzynarodowego transportu drogowego jest nieprzerwanie od 2007 r. europejskim liderem, wykonując ok. 20 proc. wszystkich przewozów na naszym kontynencie. – To branża,

która zatrudnia ponad 370 tys. kierowców, dysponuje ponad 260 tys. najnowocześniejszych pojazdów spełniających najwyższą normę spalin Euro 6. Podkreślił również niebagatelny wkład sektora TSL do budżetu państwa, wynoszący ok. 6,5 proc. PKB.

– Przed nami inne, ważne zadania, o które proszą przewoźnicy. Jako ministerstwo będziemy pozytywnie odpowiadać na różnego rodzaju propozycje i apele, bo chcemy wspierać polską branżę transportu drogowego, chcemy wspierać naszego europejskiego lidera – zadeklarował wiceminister infrastruktury.

Krok w dobrym kierunku

Prezes ZPMO Jan Buczek nie krył zadowolenia. – Jesteśmy świadkami wyjątkowej chwili, bo, jak wspomnieliśmy, udało się zmienić postawę Komisji Europejskiej i stworzyć grupę państw popierających nasze argumenty, dotyczące przekazania środków z KPO na wymianę tachografów. Warto powiedzieć, że wcześniej w KPO nie było funduszy na ten cel – podkreślił szef Zrzeszenia.

Przypomniał, że polscy przewoźnicy są skupieni w ok. 40 stowarzyszeniach i organizacjach. – Aby móc unifikować nasze stanowiska wobec administracji naszego państwa, działamy w Forum Transportu Drogowego, które jeszcze przed wyborami przygotowało pakiet postulatów, wśród nich postulat dotyczący refinansowania wymiany tachografów. Szczepie mówiąc już nie miałem wielkiej nadziei



na uzyskanie takiej możliwości, dlatego chylę czoła przed panami ministrami i pracownikami resortu, którzy z wielką determinacją dążyli do tego, by jednak dokonać rzeczy, wydawałoby się trudnej do zrealizowania. To swego rodzaju zwiastun kolejnych dobrych dla branży i państwa rozwiązań – powiedział Jan Buczek.

W jego opinii niektóre z postulatów FTD co prawda pokryły się już częściowo patyną, lecz pojawiają się nowe. W tym miejscu wspomnieli o odblokowaniu dla towarowego ruchu drogowego przejścia granicznego w Bobrownikach.

Zwracając się bezpośrednio do wiceministra infrastruktury, Jan Buczek sięgając wstecz, do chwili zamknięcia granicy z Białorusią, podkreślił, że na decyzje o charakterze politycznym czy administracyjnym trzeba też patrzeć z biznesowego punktu widzenia. Od 17 listopada 2025 r. ciężarówki przekraczające przejście graniczne w Bobrownikach ponownie będą generowały ogromny strumień pieniędzy, który będzie zasilał budżet naszego kraju.

Regulacje unijne

Tachografy z Pakietu Mobilności

Komisja Europejska nakazała Pakietem Mobilności montaż inteligentnych tachografów drugiej generacji (G2V2), które mają ułatwić służbom kontrolę czasu pracy kierowców i wykonywanie kabotaży. Proces wymiany urządzeń odbywał się wieloetapowo. Pierwszy etap obowiązywał od 21 sierpnia 2023 roku. Chodziło o najstarsze tachografy w pojazdach przeznaczonych do przewozów międzynarodowych, tj. analogowe i cyfrowe, które były zamontowane przed 2019 rokiem. Do końca 2024 roku firmy musiały dokonać wymiany tachografów nieinteligentnych (G1).

Po drodze pojawiły się poważne utrudnienia, bowiem przemysł nie dostarczył pełnosprawnych urządzeń G2V2 i ciężarówki kupowane przed sierpniem 2023 roku były wyposażone w przejściowe tachografy. Homologacje na nowe tachografy uzyskały VDO w maju 2023 i Stoneridge w sierpniu tego samego roku. Rozruch produkcji urządzeń nastąpił z poślizgiem i opóźnienie dostaw było wyraźne. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU zaapelowała do Komisji Europejskiej o wydłużenie okresu przejściowego do końca roku, na co Bruksela nie zgodziła się.

Dla pojazdów z tachografami inteligentnymi I generacji (G2V1) datą graniczną wymiany był 18 sierpnia 2025 roku. Do 1 lipca 2026 roku urządzenia G2V2 będą musiały być zamontowane we wszystkich lekkich pojazdach o dmc powyżej 2,5 tony używanych w przewozach międzynarodowych. Brak tachografu V2G2 skutkuje karami liczoneymi w tysiącach euro.

Święta za pasem, zapasy ze świętami



Wiesław Starostka

A ja myślałem, że to zapalenie spojówek.



Artur Kamiński

Dariusz Matulewicz



Jaka tam tradycja. Nad sobą się użalam. Chałupę trzeba posprzątać i zakupy zrobić. Tu mam listę.

Wiesław dobrze mówi, mam to samo. My faceci zawsze jesteśmy wykorzystywani. To nieludzkie wręcz.



Wiesław Starostka



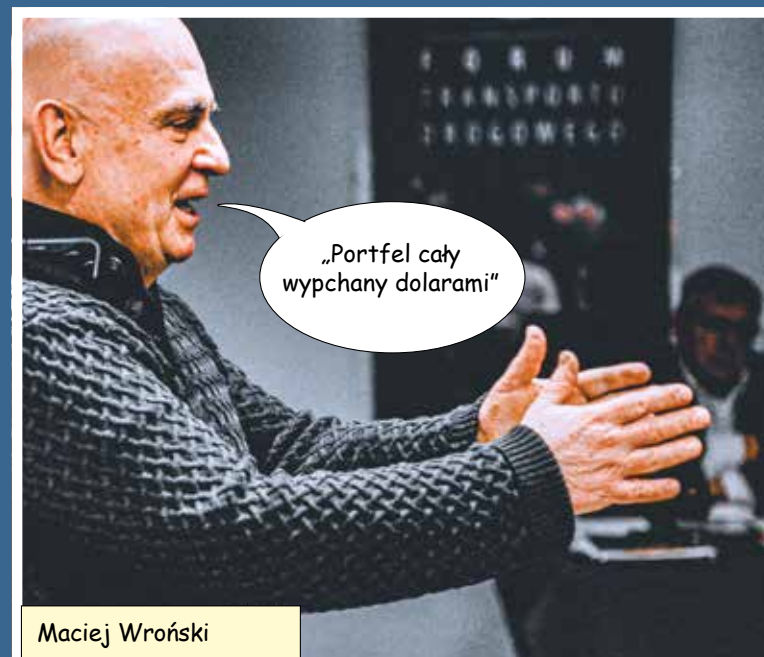
Dariusz Matulewicz



Zdzisław Szczerbaciuk



Garstka bardzo grzecznych ludzi...



VW rozbuduje fabrykę we Wrześni

Volkswagen wzniesie we Wrześni, obok już istniejącego zakładu, dwie hale o łącznej powierzchni 60 tys. mkw. W hali o powierzchni 35 tys. m kw. 150 robotów będzie zgrzewać i kleić platformy eCraftera. Drugi obiekt, o powierzchni 24 tys. mkw., będzie magazynem baterii. Kamień węgielny został wmurowany 24 listopada, zakończenie budowy przewidziano na 2027 rok. W całości zakład we Wrześni zajmuje 220 ha. Także Mercedes buduje fabrykę elektrycznych lekkich aut dostawczych, tym razem w Jaworze. Zakład będzie otwarty w 2026 roku.

Ogromne zainteresowanie dopłatami do wymiany tachografów

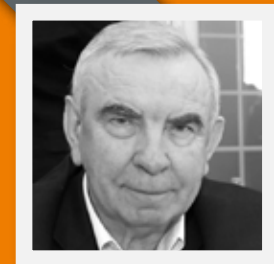
Ministerstwo Infrastruktury podało, że w pięć dni od otwarcia naboru, prawie 7 tys. przedsiębiorców złożyło wnioski na zwrot kosztów wyposażenia w tachograf dla ponad 46 tys. pojazdów, czyli na blisko 43 proc. przewidywanej do dofinansowania puli aut. Nabór potrwa do 31 stycznia 2026 r. Następnie Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) ma 45 dni na rozpatrzenie wniosków i zbadanie ich poprawności. Pierwsze umowy z beneficjentami wsparcia z KPO będą podpisywane w marcu 2026 roku.

Upadłości w Niemczech

Tylko w pierwszej połowie 2025 roku w Niemczech zarejestrowano 26 upadłości wśród dostawców przemysłu motoryzacyjnego, a w całym 2024 roku takich przypadków było 26. W minionym roku co szóste duże bankructwo dotyczyło firmy z sektora motoryzacyjnego. Analitycy spodziewają się w tym roku w Niemczech 24 300 upadłości podmiotów prawnych. Eurostat wylicza, że w trzecim kwartale liczba bankructw wzrosła o 4,4 proc. w stosunku do wcześniejszego kwartału, a z kolei liczba upadłości w drugim kwartale była o 1,7 proc. większa niż w pierwszym. Allianz Trade szacuje, że liczba bankructw w tym roku będzie o 6 proc. większa niż w ub.r., po 10-procentowym wzroście w 2024 roku.

Nie żyje Lech Jankowski

Z wielkim smutkiem informujemy, że 29 listopada 2025 r. w wieku 73 lat zmarł Lech Jankowski, Delegat na Zgromadzenie Ogólne Delegatów przez cztery kadencje (od 2002 roku do 2018 roku). Spoczął na cmentarzu parafialnym w Błoniu.



Światowy Dzień Zrównoważonego Transportu

IRU przypomina, że jak co roku obchodziliśmy 26 listopada Światowy Dzień Zrównoważonego Transportu. W tym roku nabiera on szczególnego znaczenia, gdyż odliczamy czas do rozpoczęcia nowej Dekady Zrównoważonego Transportu ONZ, która zacznie się w 2026 r.

Opiera się ona na sześciu strategicznych filarach: równy dostęp; dekarbonizacja i dostęp; efektywność logistyki; mobilność miejska skoncentrowana na ludziach; bezpieczny i czysty transport oraz nauka, technologia i innowacje.

Realizacja ambitnych celów Dekady będzie zależała od praktycznych, sprawdzonych narzędzi – w tym konwencji ONZ, takich jak TIR i CMR, a także od rozwiązań IRU w zakresie profesjonalizacji i certyfikacji oraz narzędzi dekarbonizacyjnych Green Compact.

Sekretarz Generalny IRU Umberto de Pretto powiedział: „Obchodząc trzeci Światowy Dzień Zrównoważonego Transportu, już zauważyliśmy postępy w podnoszeniu świadomości na temat zrównoważonego rozwoju. Sukces Dekady ONZ będzie mierzony efektami w praktyce. Dlatego IRU skupia się na praktycznych i pragmatycznych narzędziach wspierających rządy i branżę transportu drogowego we wprowadzaniu realnych zmian. Wykorzystajmy tę okazję i sprawmy, aby mobilność i logistyka były jeszcze bezpieczniejsze, bardziej efektywne i ekologiczne dla wszystkich”.

Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję ustanawiającą Światowy Dzień Zrównoważonego Transportu ONZ podczas swojej 77. sesji w maju 2023 r. Rezolucję, zgłoszoną przez rząd Turkmenistanu, poprzedziła pierwotna propozycja IRU dotycząca dedykowanego Światowego Dnia Transportu.



Spowalnia polski rynek magazynów

Całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce na koniec września wyniosła 36,45 mln mkw. (+7 proc. r/r). Od stycznia do końca września br. deweloperzy dostarczyli 1,55 mln mkw. (-26 proc. r/r), oblicza firma doradcza AXI IMMO. W trójce największych inwestycji oddanych na koniec III kw. znalazły się dwie w woj. dolnośląskim: P3 Wrocław (95 000 mkw.) i GLP Wrocław V Logistics Centre (67 600 mkw.), a w woj. śląskim Panattoni Park Sosnowiec Expo (62 100 mkw.) – park dystrybucyjny. Na koniec września 2025 r. w budowie pozostawało 1,56 mln mkw. (-20 proc. r/r), a najwięcej nowej powierzchni powstaje w woj. mazowieckim (533 tys. mkw.), pomorskim (221 tys. mkw.) i śląskim (191 tys. mkw.).

Powierzchnia budowana spekulacyjnie sięgnęła 705 tys. mkw. (-22 proc. r/r). Deweloperzy wykazują większą ostrożność, ograniczając inwestycje spekulacyjne i skupiając się na projektach z zabezpieczonym przednajmem (minimum 40–50 proc.) oraz inwestycjach typu BTS (pod konkretnego najemcę).

Wskaźnik pustostanów utrzymuje się w stabilnym przedziale 7,4–8,4 proc. Na koniec września wyniósł 8,2 proc. bez zmian kwartału do kwartału, zaznacza AXI IMMO. Najwyższe poziomy wolnej powierzchni notuje się w woj. lubuskim i świętokrzyskim (po 17,2 proc.), a także lubelskim (13,2 proc.). Spośród rynków tzw. wielkiej piątki najwyższą dostępność powierzchni notowana jest w woj. dolnośląskim (10,7 proc.).

Rozszerzona sieć płatnych dróg i nowe stawki

W połowie listopada opublikowano projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.

Martyna Misztal-Turemka

Dla branży transportowej oznacza to kolejne obciążenia i to w momencie, gdy sektor wciąż zмага się ze spowolnieniem gospodarczym, rosnącymi kosztami działalności i presją konkurencyjną.

Wyższe stawki i dłuższa sieć

Po pierwsze, projekt zakłada rozszerzenie od 1 lutego 2026 roku sieci dróg objętych opłatą elektroniczną o ok. 645 km. Chodzi zarówno o autostrady, jak i drogi ekspresowe oraz wybrane odcinki dróg krajowych. Po zmianach opłaty będą pobierane na ok. 5870 km dróg, wobec ok. 5225 km obecnie.

Po drugie, zmianie ulegną także od 1 lutego 2026 roku stawki opłat elektronicznych. W załącznikach do rozporządzenia znalazły się dwie tabele nowych stawek: osobno dla autostrad i dróg ekspresowych oraz osobno dla dróg krajowych klasy G (główne) i GP (główne ruchu przyspieszonego). W obu przypadkach przewidziano podwyżkę o 40–42 %.

Wysokość opłaty zależec będzie od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz normy emisji spalin. Podział obejmuje trzy grupy wagowe: 3,5-12 t, powyżej 12 t oraz autobusy. Nie zmienia się kategorie emisji - od pojazdów

spełniających maksymalnie EURO II aż po grupę obejmującą pojazdy spełniające co najmniej EURO V.

„W tyle” za innymi

W uzasadnieniu strona rządowa wielokrotnie podkreśla, że w latach 2011–2022 stawki nie były podnoszone, a od 2022 roku podlegają corocznej waloryzacji. Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury przekonuje, że na tle innych państw europejskich polskie stawki pozostają niskie.

Średni koszt przejazdu 1 km w Polsce wynosi obecnie ok. 0,45 zł (0,49 zł na autostradach i drogach ekspresowych oraz 0,39 zł na drogach krajowych). Dla porównania: na Węgrzech to ok. 0,57 zł, na Słowacji 0,82 zł, w Belgii 0,80 zł, w Austrii 1,26 zł, a w Niemczech 1,28 zł.

Proponowane zmiany oznaczają wyraźny wzrost wpływów do państwowej kasy. Dodatkowe środki trafią do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są inwestycje infrastrukturalne. Według wycień ministerstwa rozszerzenie sieci dróg płatnych zwiększy wpływy do KFD o 284 mln zł rocznie (przy obecnie obowiązujących stawkach).

Z kolei podwyżka stawek na rozszerzonej sieci ma przynieść po pełnym roku obowiązywania kolejne 2,8 mln zł. Zdaniem projektodawców pozwoli to realizować zaplanowane inwestycje

bez konieczności zaciągania nowych zobowiązań finansowych.

Brak osobnej kategorii dla EURO VI

Choć w uzasadnieniu projektu podkreśla się ekologiczny charakter zmian, trudno zrozumieć decyzję o umieszczeniu pojazdów spełniających normę EURO V i EURO VI w jednej kategorii. Różnice w poziomie emisji między tymi klasami są znaczące, a ogólnoeuropejskie tendencje wyraźnie zmierzają w stronę preferencyjnego traktowania pojazdów o niższej emisji. W naturalny sposób sugerowałoby to potrzebę odrębnego ujęcia pojazdów EURO VI, z odpowiednio korzystniejszymi dla nich stawkami, a mimo to EURO VI nie zostało wyodrębnione.

Jak wynika z OSR, pojazdy tej klasy stanowią aż 59,65 % wszystkich ciężarówek zarejestrowanych w systemie e-TOLL (dla porównania: EURO V to 24,45 %). Oznacza to, że brak zróżnicowania stawek dotyczy bardzo szerokiej grupy przewoźników.

Należy również pamiętać, że wzrost stawek na poziomie 40–42 % odnosi się do porównania do opłat obowiązujących od 1 stycznia 2025 roku. Jak wskazano wyżej, od 2022 roku stawki opłat elektronicznych są co roku waloryzowane. W grudniu należy spodziewać się publikacji obwieszczenia

Podwyżka stawek na rozszerzonej sieci ma przynieść po pełnym roku obowiązywania kolejne 2,8 mln zł. Zdaniem projektodawców pozwoli to realizować zaplanowane inwestycje bez konieczności zaciągania nowych zobowiązań finansowych.

Ministra Infrastruktury określającego wysokość stawek na 2026 rok.

Oznacza to, że w stosunku do stawek obowiązujących od 1 stycznia 2026 r. realny wzrost będzie niższy o 4 % - zgodnie z komunikatem Prezesa GUS dotyczącym wskaźnika cen za pierwsze trzy kwartały 2025 r.

Przełożony termin

Prace w resorcie infrastruktury nad rozporządzeniem dotyczącym rozszerzenia sieci dróg płatnych oraz podwyżek stawek opłat elektronicznych trwały od wielu miesięcy. Podczas spotkania z przedstawicielami organizacji przewoźników 29 października 2025 roku Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało wejście nowych regulacji w życie 1 grudnia 2025 r. Ostatecznie jednak projekt rozporządzenia opublikowano na stronie Rządowego Centrum Legislacji dopiero 18 listopada, co skłoniło projektodawców do przesunięcia terminu na 1 lutego 2026 roku.

Mimo to w branży dominuje przekonanie,

że nawet ta data jest zbyt bliska. Przewoźnicy podkreślają, że rynek opiera się przede wszystkim na rocznych kontraktach, negocjowanych z dużym wyprzedzeniem i zwykle niemożliwych do zmiany w trakcie obowiązywania. W efekcie nie będą mieli możliwości przeniesienia podwyżki stawek na swoich klientów, co oznacza, że dodatkowe koszty obciążą ich własne budżety i jeszcze bardziej pogorszą trudną sytuację wielu firm.

Dyrektywa wciąż niewdrożona

Należy podkreślić, że obecna podwyżka stawek nie jest związana z wdrożeniem dyrektywy 2022/362 (tzw. Eurowinietowej), zobowiązującej państwa członkowskie do powiązania wysokości opłat drogowych m.in. z poziomem emisji CO₂. Prace nad implementacją tej dyrektywy nadal trwają.

Termin jej wdrożenia minął 25 marca 2025 roku, a brak realizacji obowiązku spowodował, że Komisja Europejska skierowała w maju br. skargę

przeciwko Polsce do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). Oznacza to ryzyko unijnych kar i jednocześnie wskazuje, że dyrektywa i tak będzie musiała zostać wdrożona — co z kolei przełoży się na kolejne podwyżki opłat drogowych w przyszłości.

Projekt znajduje się na etapie konsultacji ze stroną społeczną. Do przedstawienia stanowiska i zgłoszenia uwag — obok ZMPD — zaproszono również inne organizacje zrzeszające przewoźników. Nietrudno jednak przypuszczać, że żadna z nich nie przyjmie proponowanych zmian z entuzjazmem.

ZMPD w swoim stanowisku wyraziło istotne zastrzeżenia wobec skokowej podwyżki stawek, tempa wprowadzania zmian oraz zrównania pojazdów EURO V i EURO VI w jednej kategorii. Organizacja zwróciła także uwagę, że uzasadnienie projektu odbiega od treści ustawy o drogach publicznych, która określa zamknięty katalog czynników branych pod uwagę przy ustalaniu wysokości opłat.

Myto zastąpi podatek od paliw

Elektryfikacja transportu drogowego zmusi rządy do zmiany przepisów podatkowych i radykalnego podniesienia opłat drogowych.

Robert Przybylski

Ministerstwo Infrastruktury podniesie od 1 lutego 2026 roku stawki e-Toll średnio o 42 proc. oraz wydłuży sieć płatnych dróg o 645 km. Resort uważa, że w Polsce, w porównaniu ze średnimi stawkami w krajach ościennych, myto jest za tanie i należy je podnieść. Dzięki podwyżce KAS pobierze dodatkowo 2529 mln zł tylko w przyszłym roku. W nadchodzącej dekadzie dodatkowe wpływy Krajowego Funduszu Drogowego sięgną 34,7 mld zł.

Podwyżki nie udało się wprowadzić w tym roku (pierwotnie miała obowiązywać od 1 grudnia), ale to marne pocieszenie dla przewoźników, bowiem przedsiębiorców transportowych czekają jeszcze dwie podwyżki: wprowadzona przez dyrekturyw o eurowiniecie opłata za emisję CO2 (najprawdopodobniej od 2027 roku, choć rząd jeszcze nie podjął decyzji) oraz wynikająca z ETS2 w 2028 roku.

W maju Komisja Europejska pozwała Polskę, Bułgarię i Grecję do Trybunału Sprawiedliwości UE w Luksemburgu za niewdrożenie dyrektywy o eurowiniecie.

Komisja Europejska wprowadzi opłaty ETS2, które podniosą ceny oleju napędowego. Skala podwyżki zależy od giełdowej ceny tony CO2. Ministerstwo Klimatu i Środowiska szacuje, że przy cenie 45 euro za tonę CO2 zmotoryzowani zapłacą 0,5 zł więcej za litr ON. Inne szacunki mówią o podwyżkach 0,65-1,70 zł na litrze, a po 2035 roku podwyżka może sięgnąć nawet 3,4 zł na litrze.

Celem nowych obciążeń jest zmuszenie przedsiębiorców do skorzystania z elektrycznych ciężarówek, które nie będą płacić za emisję CO2 – to obciążenie poniesie energetyka i przeźruci je na wszystkich konsumentów.

Nowa struktura podatkowa

Elektryfikacja transportu trwale zmieni strukturę podatkową, ponieważ doprowadzi do utraty wpły-

wów z podatku paliwowego. Raport International Transport Forum (ITF, wcześniej znane jako Konferencja Ministrów Transportu) wskazuje, że z powodu postępującej elektryfikacji napędów aut, w Wielkiej Brytanii nominalna wartość wpływów z akcyzy paliwowej spadła między latami podatkowymi 2010/11 a 2024/25 o 9,5 proc., do 24,67 mld funtów. Po uwzględnieniu inflacji, odpowiada to spadkowi o ponad 37 proc. Akcyza paliwowa stanowiła zaledwie 0,9 proc. całkowitych dochodów rządowych w roku 2024/25, o blisko połowę mniej niż w okresie 2010/11.

W Stanach Zjednoczonych dochody z akcyzy na benzynę wzrosły między 2010 a 2023 rokiem, z 25,1 mld dol. do 26,8 mld dol. Biorąc jednak pod uwagę, że inflacja produktu krajowego brutto (PKB) wzrosła w tym okresie o 36,5 proc., wartość z 2023 roku oznacza realny spadek o 22 proc. w porównaniu z 2010 rokiem. Akcyza na olej napędowy zmalała w tym samym okresie o około połowę (11 proc.).

Autorzy raportu ITF przyznają, że dane z Unii Europejskiej są bardziej zróżnicowane – w niektórych krajach obserwuje się znaczny wzrost dochodów, a w innych trend spadkowy lub stagnacyjny. Jednak – przekonuje raport ITF – długoterminowa sytuacja w Unii Europejskiej jest podobna do opisanej powyżej: podatki paliwowe mają znacznie mniejszy udział w całkowitych dochodach rządowych niż w przeszłości.

Politycy spodziewają się, że do 2050 roku dojdzie do niemal całkowitego zniknięcia dochodów z podatków paliwowych, a znaczne spadki nastąpią już w następnej dekadzie.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) oblicza, że w 2024 roku dzięki zakupom detalicznym paliwa o wartości 184 mld zł, do państwowej kasy wpłynęło 83 mld zł (VAT, akcyza, opłata paliwowa i opłata emisyjna, tyle samo co przed rokiem). Dochody podatkowe z paliw stanowiły 13,3 proc. przychodów budżetu państwa w 2024 roku.

MYTO POBIERANE W SYSTEMIE SATELITARNYM W WYBRANYCH KRAJACH

Kraj	Zastosowanie	Początek	Długość płatnych dróg	Przychody z myta 2021 w mln euro
ISTNIEJĄCE SYSTEMY MYTA				
Belgia	Pow. 3,5 tony	2016	6800	814
Bułgaria	Pow. 3,5 tony	2020	3115	230
Czechy	Pow. 3,5 tony	2019	2400	571
Niemcy	Pow. 7,5 tony	2005	52 000	7200 (2020)
Węgry	Pow. 3,5 tony	2013	6900	836 (2019)
Polska	Pow. 3,5 tony	2021	3670	490
Słowacja	Pow. 3,5 tony	2010	8231	231
Szwajcaria	Pow. 3,5 tony	2001	71 500	1300

PLANOWANE SYSTEMY MYTA				
Dania	Pow. 12 ton	2025	1100	140
Francja	Pow. 3,5 tony	2025	Bd.	200-300
Litwa	Ciężarówki	Bd.	1700	110
Holandia	Pow. 3,5 tony	2026	6000	650

Źródło: ITF

Coraz więcej ciężarówek

ITF dodaje, że w Wielkiej Brytanii, aby zrównoważyć stratę wpływów z podatków od paliw, konieczne byłoby 4-procentowe podniesienie stawki podatku od wartości dodanej. Politycy obawiają się, że taki ruch wywoła niezadowolenie społeczne i uważają, że bezpieczniej jest podnieść myto. Chcą także zachować zasadę „użytkownik płaci”, co oznacza, że wszyscy użytkownicy dróg powinni partycypować w kosztach utrzymania infrastruktury drogowej.

Raport ITF zaznacza, że skoro nie ma podatku paliwowego dla pojazdów elektrycznych, należy do nich stosować alternatywne opłaty. Niektóre państwa przyjęły dodatkowe opłaty za posiadanie (tj. rejestrację), mające na celu zrekompensowanie utraty dochodów z podatku paliwowego. Jednak takie opłaty nie zapewniają proporcjonalności między zużyciem paliwa a kwotą zapłaconego podatku. W związku z tym niektóre rządy zalecają stosowanie prostych opłat uzależnionych od odległości, jako alternatywy dla podatków paliwowych.

Model ITF sugeruje, że w najbliższym ćwierćwieczu udział pojazdów ciężarowych w uszkodzeniach dróg będzie z czasem wzrastał, a całkowita liczba pojazdów ciężarowych objętych opłatami będzie prawdopodobnie rosła w znacznie szybszym tempie niż w sektorze transportu pasażerskiego.

Ponadto dalszy wzrost średniej masy pojazdów ciężarowych jeszcze bardziej zwiększy ich udział w kosztach uszkodzeń dróg.

Myto w górę

Państwa skoncentrowały wysiłki reformy systemu opłat drogowych na sektorze pojazdów ciężarowych. ITF przypomina, że w Unii Europejskiej kluczowym krokiem była decyzja z 2022 roku o zastąpieniu winiet czasowych dla pojazdów ciężarowych opłatami o wysokości zależnej od pokonanej odległości. Dyrektywa dotyczy sieci drogowej Europy (sieci TEN-T), zaś opłaty są różnicowane w zależności od emisji CO2 pojazdu, co ma stanowić zachętę do poprawy efektywności środowiskowej.

Unia Europejska przewiduje, że do 2027 roku opłaty drogowe uzależnione od odległości obejmą 81 proc. drogowego transportu towarowego. Drogi płatne zarządzane przez rząd będą stanowić 53 proc., a pozostałe 28 proc. będzie obsługiwane na koncesjonowanych drogach płatnych.

Raport ITF przyznaje, że stawki myta pójść w górę i ten kierunek podejmuje rządy w nadchodzących latach. O skali wyzwań niech świadczy porównanie planowanych wpływów z e-Toll w 2026 roku przekraczających 5 mld zł z dochodami z podatków od paliw sięgającymi 83 mld zł.

Przewoźnicy przeciwni obowiązkowym zakupom elektryków



Przedsiębiorcy transportu drogowego są za zeroemisyjną mobilnością, ale sprzeciwiają się obowiązkowym zakupom elektrycznego taboru.

Robert Przybylski

Narasta opór krajów i organizacji przedsiębiorców przeciwko złożonej 10 grudnia w Parlamencie Europejskim przez Komisję Europejską propozycji regulacji „Green Corporate Vehicles”. W momencie oddawania tego numeru „Przewoźnika” do druku nie znaliśmy jej szczegółów.

Z wstępnego opisu przedsiębiorcy dowiedzieli się jedynie, że KE zakłada wprowadzenie przymusu dla flot zaku-

pu samochodów z napędem elektrycznym. Odsetek elektryków w zakupach ma rosnąć i w 2035 roku mają one stanowić całość rejestracji w segmencie lekkim (do 3,5 tony dmc) oraz autobusów miejskich. Floty ciężarowe mają zmniejszyć emisję węglową nowo rejestrowanych aut o 90 proc. do 2040 roku.

Pomysły KE budzą zaniepokojenie branży flotowej. Związek Polskiego Leasingu zorganizował poświęconą propozycji konferencję „Droga do zeroemisyjności: nakaz czy drogowskaz?”, na którą zaprosił także prezesa ZMPD Jana Buczka.

Przedsiębiorcy domagają się rozsądnych regulacji

KE zakłada, że regulacje obowiązywać będą nie tylko floty aut osobowych, ale także ciężarowych, w tym małe, średnie i mikro firmy, nawet te mające jedną ciężarówkę. – Przewoźnicy międzynarodowi najszybciej w całej branży transportu drogowego wdrażają nowości, zarówno jeśli chodzi o tabor, jak i o rozwiązania cyfrowe. Ciężarówki z napędem elektrycznym także możemy stosować, ale pod warunkiem, że nie staną pod płótnem pozbawione energii. Przewoźnicy mają samochody elektryczne i jeżdżą nimi do kościoła, jednak w przypadku transportu dalekobieżnego jesteśmy daleko od wykorzystania pojazdów elektrycznych – zaznacza prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek.

Na bariery ekonomiczne i infrastrukturalne wskazuje także przewodniczący Rady Związku Polskiego Leasingu Marcin Balicki. – To, czego nam brakuje to dyskusja, jak przyspieszyć wzrost udziału zeroemisyjnych samochodów. Te nowe regulacje nie rozwiązują problemów. Problemem jest ekonomia – dzisiaj produkujemy za mało aut elektrycznych w Europie, żeby były one tanie. Po drugie, ich funkcjonalność nie przekonuje użytkowników. Brakuje nam wolnych ładowarek w dużych miejscach pracy, dużych skupiskach ludności. Po trzecie, ryzyko tego, że wartość samochodu będzie szybko spadać jest ogromne i utrudnia finansowanie – wymienia Balicki.

Zarówno przewoźnicy, jak i branża finansowa są przeciwni propono-

wanej inicjatywie, ostrzegając, że nie przyspieszy ona elektryfikacji transportu.

Polski rząd nie popiera pomysłu KE

Kluczowe dla spraw transportu Ministerstwo Infrastruktury także jest przeciwnie. – Kwestia dekarbonizacji jest istotna, ale nie możemy się zgodzić na narzucanie obowiązków przez Komisję Europejską. Wystosowałem pismo do pani dyrektor Magdaleny Kopczyńskiej, dyrektora generalnej ds. transportu i mobilności w Komisji Europejskiej, w którym napisałem, że będziemy się sprzeciwiać wprowadzeniu kwot dla poszczególnych sektorów transportu. Narzucanie pewnych ram jest kontrskuteczne – bardziej powinien to być system zachęt – uważa sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec.

Nie dziwi go brak zainteresowania przewoźników elektrycznymi ciężarówkami: – Czesi, Słowacy i Włosi są także przeciwni tej inicjatywie i budujemy grupę sprzeciwu – informuje Bukowiec i przekonuje, że właściwa droga do elektromobilności to zachęty i rozbudowa infrastruktury. Dodaje, że GDDKiA przyspiesza przetargi na budowę ładowarek dużej mocy, mimo że na oddalonych od terenów zurbanizowanych Miejscach Obsługi Podróżnych brakuje mocy przyłączeniowej.

W bieżącej napiętej sytuacji politycznej Polską racją stanu jest zapewnienie pojazdów, które w różnych sytuacjach mogą być potrzebne i użyteczne – wskazuje sekretarz stanu w MI.

– Stanowisko rządu jest znane – wyrażnie zaznaczyliśmy, że konieczna jest elastyczność we wprowadzaniu tych rozwiązań. Te cele powinny być dobrowolne, a państwa członkowskie powinny dostosować narzędzia, aby cele zrealizować. W tej sprawie regulacje unijne już istnieją, nie ma potrzeby ich dublować – podkreśla zastępca dyrektora Departamentu Innowacji i Efektywności Energetycznej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Tomasz Arabik.

Wtórował mu podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii Konrad Wojnarowski, który zaznacza, że cele klimatyczne muszą uwzględniać realia

prowadzenia biznesu. – Sam cel dekarbonizacyjny należy popierać, ale tego rozwiązania KE już nie. Cele muszą być realne i mierzalne, czyli muszą uwzględniać kwestię interesów firm. Trzeba brać pod uwagę uwarunkowania – system zachęt, a nie nakazów. Dotyczy to całej polityki energetyczno-klimatycznej – zastrzega Wojnarowski.

Postawie sceptyczni

Europarlamentarzyści nie kryją sceptycyzmu w stosunku do inicjatywy

szerzonej definicji floty, proponowanej przez KE. Zmiana tego, co wyjdzie z komisji jest bardzo, bardzo trudna – wskazuje eurodeputowana PE Anna Bryłka.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Dariusz Joński zwraca uwagę na ryzyko nadmiernych obciążeń nakładanych na przedsiębiorców. – Pełne przejście transportu na zeroemisyjność w tempie narzucanym przez Komisję Europejską jest dziś niewykonalne i oderwane od realiów gospodarczych państw członkowskich. Tak poważna zmiana wymaga elastycz-



Cele klimatyczne muszą być realne i mierzalne, czyli muszą uwzględniać kwestię interesów firm. Trzeba brać pod uwagę uwarunkowania – system zachęt, a nie nakazów. Dotyczy to całej polityki energetyczno-klimatycznej.

„Green Corporate Vehicles” i mają nadzieję na zmianę lub co najmniej wstrzymanie zaproponowanych przepisów. – Być może tak wczesna debata wpłynie na kształt legislacji, która jest jeszcze przed formalnym zgłoszeniem. Dużo trudniej jest wpływać na wycofanie już istniejących przepisów. Gdyby weszły w obecnym kształcie, oznaczałoby to faktyczny zakaz kupowania przez firmy samochodów spalinowych, bo taki byłby efekt po-

ności, a nie sztywnych dat i narzucanych celów. Objęcie firm leasingowych i flotowych obowiązkami wymuszającymi zakup pojazdów bezeroemisyjnych oznaczałoby przerzucenie gigantycznych kosztów na przedsiębiorców – szczególnie dotkliwych dla MŚP i jednoosobowej działalności gospodarczej. Tego typu regulacje mogłyby zagrozić płynności finansowej wielu firm i ograniczyć ich konkurencyjność – ostrzega Joński.

Unia Europejska jest zdeterminowana ratować planetę

Wbrew obawom społeczeństw i przemysłu Unia Europejska potwierdziła cel 90-procentowej redukcji emisji CO2 do 2040 roku względem 1990 roku.

Robert Przybylski

W Belém w Brazylii podczas Konferencji Klimatycznej ONZ COP30 5 listopada przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen zapewniła, że aktualny pozostaje cel 90-procentowej redukcji emisji CO2 do 2040 roku względem 1990 roku i jest dobrej myśli, jeśli chodzi o powodzenie planu. Przekonuje, że w 2035 uda się zmniejszyć emisję o 66-72 proc., a przykład EU zachęci inne kraje i kontynenty do podążania śladami Brukseli.

Sama jednak chyba nie jest pewna poparcia dla tego planu przez europejskich wyborców, bowiem wejście w życie przepisów ETS2 zostało przełożone o rok, do 2028 roku, akurat po wyborach w większości unijnych krajów.

ETS2 zwiększy opodatkowanie paliwa używanego do ogrzewania budynków, w transporcie i w małych instalacjach przemysłowych. Analitycy ING szacują, że przy założeniu ceny 59 euro za uprawnienie do emisji tony CO2 i przy braku regulacji lub osłon łagodzących wzrost kosztów paliw dla gospodarstw domowych, inflacja mogłaby wzrosnąć o ok. 2 punkty procentowe.

Pozostałe regulacje i harmonogram ich wdrożenia pozostają jednak w mocy. Komisja Europejska planuje nawet przyspieszenie przejścia na nowe napędy i zamierza wprowadzić obowiązek stosowania minimalnej liczby elektryków we flotach, w tym w parkach samochodowych firm transportu drogowego.

IRU przeciwna wobec przymusu

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU protestuje przeciwko wprowadzaniu przymusu korzystania z elektryków. – Obowiązek zakupu nie spowoduje dekarboni-

zacji transportu drogowego. Nikt nie kupi pojazdów, których nie może używać lub które doprowadziłyby do jego upadku. Transformacja musi być sprawiedliwa, wykonalna i ekonomicznie uzasadniona – wskazuje dyrektor IRU ds. EU Raluca Marian.

IRU nie jest osamotniona w sprzeciwie. Wspólnie z CLECAT (European Freight Forwarders' Association), European Shippers' Council oraz Global Cold Chain Alliance zaapelowała do Komisji Europejskiej o powstrzymanie się od wprowadzania obowiązkowych minimalnych limitów na pojazdy ciężarowe o zerowej emisji. Organizacje ostrzegają, że takie środki grożą zakłóceniem zielonej transformacji Europy, ponadto muszą być jeszcze spełnione sprzyjające warunki dla upowszechnienia się nowych napędów.

Sygnatariusze piszą w liście: „Rozumiemy, że Komisja chce przeka-

zywać sygnały rynkowe, ale jesteśmy głęboko przekonani, że decyzje inwestycyjne muszą być podejmowane w oparciu o czynniki ekonomiczne, dojrzałość technologiczną i gotowość infrastruktury, a nie regulacje”. Dodają, że „Operatorzy rynkowi inwestują w sposób zrównoważony, gdy uzasadnienie biznesowe jest realistyczne, a nie gdy zgodność z przepisami wymaga absorpcji niemożliwego do opamiętania ryzyka lub strat. Ostrzegamy przed ryzykiem utraty lub bezużyteczności aktywów, które mogłyby się pojawić, gdyby zobowiązania dotyczące popytu wyprzedziły dostępność pojazdów przystosowanych do określonego celu, sieci ładowania i mocy”.

Rujnowanie firm

Sygnatariusze ostrzegają, że wiążące cele dotyczące zakupu lub użytkowania nałożyłyby nieproporcjonalne obciążenia na firmy zajmujące się transportem drogowym, w szczególności MŚP i mikroprzedsiębiorstwa, które stanowią ponad 95 proc. spośród 600 tys. operatorów w Europie. Kaskadowe koszty przestrzegania przepisów w całym łańcuchu dostaw dotkną mniejsze firmy, które mają najmniejsze możliwości ich udźwignięcia.

Zwracają również uwagę, że kilka segmentów transportu, takich jak logistyka łańcucha chłodniczego, budownictwo i transport chemiczny, napotyka specyficzne bariery techniczne i operacyjne utrudniające elektryfikację, co sprawia, że wprowadzenie uniwersalnego obowiązku jest zarówno niepraktyczne, jak i szkodliwe ekonomicznie.

W imieniu branży chemicznej głos zabrała Rada Europejskiego Przemysłu Chemicznego Cefic. W liście do przewodniczącej Komisji Europejskiej ostrzega, że obowiązkowe kwoty pojazdów bezemisyjnych mogą zagrozić bezpieczeństwu i wykonalności przewozu towarów niebezpiecznych i wrażliwych

Cefic podkreśla szczególne warunki eksploatacji i transportu towarów niebezpiecznych lub wrażliwych,

zwłaszcza w obiektach Seveso, gdzie zachowanie pojazdów elektrycznych lub wodorowych w razie wypadku różni się od zachowania pojazdów z silnikiem wysokoprężnym nie jest uważane za bezpieczne na podstawie obecnego stanu wiedzy. – Przemysł chemiczny jest pierwszym sektorem spedycyjnym, który publicznie oświadczył to, co wielokrotnie powtarzaliśmy Komisji Europejskiej: uniwersalne nakazy nie działają – podkreśla dyrektor ds. rzecznictwa w IRU w UE Raluca Marian. – Te obawy nie dotyczą odrzucenia dekarbonizacji. Dotyczą przeprowadzenia jej w sposób bezpieczny, wykonalny i zgodny z realiami operacyjnymi – dodała.

Konieczne ułatwienia

IRU konsekwentnie apeluje o to, aby unijna polityka dekarbonizacji uwzględniała różnorodność operacji transportu drogowego: od towarów niebezpiecznych i przewozów długodystansowych po transport w kontrolowanej temperaturze i transport specjalistyczny, oraz aby unikała nakazowych obowiązków zakupowych, które ignorują brak realnych alternatyw dla wielu przypadków wykorzystania.

IRU wraz z trzema wiodącymi europejskimi stowarzyszeniami reprezentującymi sektory transportu drogowego, spedycji, spedycji i łańcucha chłodniczego apelują o ponowne rozważenie podejścia elektryfikacji flot i zaznaczają, że wsparcie jest niezbędne. Sygnatariusze apelu IRU domagają się:

- Ukierunkowanych zachęt zakupowych, aby uczynić ciężarówkę bezemisyjną bardziej przystępną cenowo.
- Przyspieszenia inwestycji w infrastrukturę ładowania zarówno w bazach, jak i w miejscach publicznych.
- Spójnych ram finansowania, które reinwestują przychody z instrumentów takich jak eurowinieta i ETS2 bezpośrednio w dekarbonizację transportu drogowego.

Samochodowe koncerny tną zatrudnienie

Słaby popyt na samochody ciężarowe w Unii Europejskiej i w USA zmusił producentów do cięć zatrudnienia. Skorzysta na tym może Polska i tutejsi przewoźnicy.

Robert Przybylski

Po trzech kwartałach liczba rejestracji nowych samochodów ciężarowych w UE zmalała o 9,8 proc., osiągając łącznie 225 483 sztuki. Spadek ten wynika z malejącej sprzedaży ciężkich samochodów ciężarowych (o 9 proc.) oraz 13,5-procentowy spadek rejestracji na średnie samochody ciężarowe.

Wszystkie główne rynki UE odnotowały ujemne wyniki, przy czym Niemcy (-17,9 proc.) i Francja (-13,4 proc.) odnotowały dwucyfrowe spadki, wylicza raport Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA. Jest to i tak poprawa popytu, bowiem po pierwszej połowie spadki sięgały 15,4 proc. dla całej UE.

Kryzys dotknął także segment najlżejszych pojazdów użytkowych, o dmc do 3,5 tony.

Rejestracje nowych vanów w UE spadły o 8,2 proc., a do spadku przyczyniły się trzy największe rynki.

Francja odnotowała największy spadek (- 8,3 proc.), następnie Włochy (-6,1 proc.) i Niemcy (-6 proc.). Z kolei w Hiszpanii nastąpił gwałtowny wzrost rejestracji, który wyniósł 13,3 proc., wynika z danych ACEA.

Jedynie w Polsce zdecydowanie rośnie zainteresowanie zakupami taboru. W październiku 2025 roku rynek nowych pojazdów użytkowych powyżej 3,5 tony odnotował wzrost już piąty miesiąc z rzędu, z czego po raz czwarty był to wzrost dwucyfrowy.

Nowych samochodów ciężarowych przybyło 3189 szt., tj. więcej (+18,2 proc.) niż rok wcześniej. Kluczową rolę w osiągnięciu tak dobrego wyniku odegrały ciągniki samochodowe, których liczba rejestracji wzrosła aż o 22 proc.

Łącznie w ciągu dziesięciu miesięcy zarejestrowano 24 916 nowych samochodów ciężarowych (+5,1 proc.) oraz 22 453 używane (o 10 proc. mniej niż w tym samym okresie poprzedniego roku). Październikowe rejestracje ciężarówek z drugiej ręki były o 6,2

proc. mniejsze rok do roku i wyniosły 2677 szt., wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Zwolnienia w fabrykach

Słaby popyt na samochody ciężarowe w Europie i USA zmusza do redukcji zatrudnienia. MAN zmniejszy je w Niemczech o 2300 osób: 1300 pracowników zwolni w Monachium, 600 w Salzgitter i 400 w Norymberdze. Zarząd spółki spodziewa się stabilizacji zatrudnienia na poziomie 13 tys. osób. Usprawiedliwia ten ruch malejącym popytem na tabor w Niemczech, rosnącymi kosztami energii oraz pracy i tężącą konkurencją marek azjatyckich.

Zarazem nakłady na niemieckie fabryki koncernu sięgną miliarda euro w najbliższych pięciu latach. Wszystkie zakłady w Niemczech pozostaną otwarte.

Związki zawodowe IG Metall krytykują plany i obawiają się, że więcej produkcji zostanie przesunięte do Niemczech pod Krakowem.

Daimler Truck ogłosił plany zmniejszenia zatrudnienia w Niemczech do 2030 roku o 5 tys. osób. Ten ruch ma przynieść 1 mld euro oszczędności rocznie.

We wrześniu Scania poinformowała, że zwolni w Szwecji 750 osób, głównie z działów pomocniczych i administracyjnych. Scania także wskazywała na coraz trudniejsze warunki rynkowe jako powód zwolnień.

Także w USA fabryki zwalniają ludzi. Tymczasowe cięcia w zakładach Daimler Truck obejmą 2 tys. osób. Volvo Trucks zwolni 800 osób w północnoamerykańskich fabrykach, z powodu malejącej sprzedaży ciężarówek klasy 8 (odpowiadają europejskim 40-tonowym zestawom). W październiku ich rejestracje wyniosły 24,3 tys., gdy średnia 10-letnia dla tego miesiąca wynosi 31,2 tys.

Paccar od końca 2024 roku zmniejsza liczbę pracowników w kanadyjskim zakładzie, co jest skutkiem nałożenia przez USA 25-procentowych ceł na importowane ciężarówki. Najnowsza runda cięć w październiku objęła 300 osób.

MAN i Daimler Trucks nie są wyjątkami. Firmy w Niemczech niechętnie przyjmują nowych pracowników. Barometr zatrudnienia IFO spadł w listopadzie do 92,5 punktu, z 93,5 punktu

Jedynie w Polsce zdecydowanie rośnie zainteresowanie zakupami taboru. W październiku 2025 roku rynek nowych pojazdów użytkowych powyżej 3,5 tony odnotował wzrost już piąty miesiąc z rzędu, z czego po raz czwarty był to wzrost dwucyfrowy.

tu w październiku. – Wiele firm nadal redukuje zatrudnienie – przyznaje szef działu badań w IFO Klaus Wohlrabe.

Poprawy nie widać

Branżowy subindeks Barometru EFL dla sektora transportu, spedycji i logistyki (TSL) na IV kwartał 2025 roku wyniósł 53,3 pkt, co oznacza spadek o 1,1 pkt w porównaniu do poprzedniego kwartału. Choć wynik ten nadal pozostaje powyżej progu ograniczonego rozwoju (50 pkt), nastroje w branży osłabły po kilku kwartałach wzrostów.

Z badania Bibby Financial Services, przeprowadzonego przez Keralla Research we wrześniu 2025 roku wynika, że 42 proc. firm transportowych chce pozyskać nowych klientów, 36 proc. szuka finansowania na rozwój, a 26 proc. skoncentruje się na utrzymaniu bieżącej działalności. Co piąta

firma (19 proc.) deklaruje, że głównym celem będzie odzyskiwanie należności od kontrahentów.

EFL przypomina, że pomimo słabszych prognoz sprzedażowych, firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne wciąż wskazują na dobrą kondycję finansową. 19 proc. prognozuje wyższy poziom płynności finansowej, a żadna firma nie wskazuje na pogorszenie w tym obszarze.

W Niemczech nastroje wśród firm w Niemczech uległy pogorszeniu. Wskaźnik klimatu biznesowego IFO spadł w listopadzie do 88,1 punktu, z 88,4 punktu w październiku, z powodu bardziej pesymistycznych oczekiwań. Firmy nie wierzą w rychłe ożywienie gospodarcze.

Także w niemieckim sektorze eksportowym nastroje uległy dalszemu pogorszeniu. Oczekiwanie eksportowe IFO spadło w listopadzie do minus 3,4 punktu, z plus 2,2 punktu w październiku.

Jak naprawić system pośredników w przewozach?

Prezes Zrzeszenia Jan Buczek od lat zwraca uwagę na fakt, że między klientem a fizycznym przewozem towarów jest zbyt dużo przestrzeni, którą wypełniają różnej maści firmy nie mające z przewozem nic wspólnego.

Piotr Gawelczyk

ZMPD walczy z licznymi patologiami wynikającymi z działania pośredników w łańcuchu transportowym. Okazją do rozmowy na ten temat była dyskusja zorganizowana 4 listopada przez ZMPD podczas Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransLogistica Poland 2025 w Warszawie.

Pośrednicy odzierają przewoźników

Szef ZMPD Jan Buczek przypomniał, po co powstał zawód spedytora: ma to być łącznik pomiędzy właścicie-

lem towaru a podmiotem, który ten towar przewozi. Od tego miejsca zaczynają się jednak problemy. W umowie spedytora z przewoźnikiem nie ma klauzuli dotyczącej zakazu przekazywania ładunku kolejnym podmiotom. – W rezultacie stają się zwykłymi pośrednikami, ograbiającymi faktycznego realizatora przewozu z należnego mu wynagrodzenia. To z kolei powoduje, że wartość zlecenia jest już najczęściej na poziomie kosztów, przez co oznacza brak możliwości odnawiania taboru, poprawiania jakości usług czy też wejścia w przestrzeń nowoczesnych usług – wskazał Jan Buczek.

Sekretarz wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Juliusz Skurewicz przypomniał, że każdy spedytor

jest pośrednikiem, ale nie każdy pośrednik jest spedytorem. – Wielokrotnie miałem do czynienia z sytuacją, że zlecenie transportowe było kilkakrotnie przekazywane od przewoźnika do przewoźnika, bez informowania o tym spedytora. I to jest oczywisty brak transparentności. Zastanawiam się jednak, czy rzeczywiście wszyscy uczestnicy rynku transportu tej transparentności chcą, bo wiąże się ona chociażby z ujawnieniem wielu wrażliwych danych. Domyślam się, że w słowie „transparentność” chodzi po prostu o pieniądze, a konkretnie – ile właściwie wynosi ta prowizja spedycyjna, która dla wielu jest przyczyną bólu głowy. Nie zamierzam wdawać się w dywagacje na ten temat – powiedział Juliusz Skurewicz. – Może-

my oczywiście ustawowo uregulować wysokość prowizji, tak jak to było przed wieloma laty. Nie wiem jednak, czy chcemy wracać do tamtych czasów, czy jednak spróbujemy poszukać innych rozwiązań – dodał przedstawiciel PISiL.

Czarne owce są wszędzie

– Do naszego resortu docierają opinie, że łańcuch dostaw jest, że tak powiem, przeładowany, że jest zbyt dużo różnego rodzaju uczestników tego łańcucha. Pytanie tylko, czy rzeczywiście dobrym rozwiązaniem jest jego administracyjne ograniczanie, czy też może warto pozwolić rynkowi działać – zastanawiał się zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Bartosz Jabłonka. – Rozumiemy problemy przewoźników z pośrednikami, ale też mamy świadomość, że czarne owce są wszędzie. Pytanie, jak duża

to skala i czy powinniśmy zareagować na to zmianą przepisów. Warto też zadać sobie pytanie, czemu miałyby służyć ewentualna legislacyjna ingerencja: utrzymaniu ceny frachtów na odpowiednim poziomie, czy też zabezpieczeniu należności dla przewoźnika i zapewnieniu mu możliwości realnego ich ściągnięcia – zaznaczył przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

Bartosz Jabłonka zauważył, że wprowadzenie krajowych rozwiązań nie rozwiąże problemu, bo wówczas firmy zmieniałyby siedziby i przenosiły się np. na Litwę. Przypomniał jednocześnie, że na arenie międzynarodowej już trwa dyskusja na temat pośredników. – Poczekajmy na ogólnoeuropejskie regulacje, potem będziemy je wprowadzać na nasz grunt – zastrzegł zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego.

Wspomniał przy tym o krajowym projekcie zmiany przepisów dotyczących ustawy o transporcie drogowym,

w których została zaproponowana definicja pośrednika przy przewozie rzeczy. – Mając na uwadze interes przewoźnika, skupiliśmy się w tych przepisach na obronie rynku transportowego przede wszystkim przed przewoźnikami z krajów trzecich, chociażby z Ukrainy, gdzie koszty prowadzenia działalności gospodarczej są mniejsze niż u nas. Zaproponowaliśmy zakaz zlecania przewozów podmiotom, które nie posiadają odpowiednich zezwoleń na wykonywanie transportów do/z krajów trzecich poza kraj rejestracji pojazdu. Chcemy również objąć tymi przepisami przewoźników unijnych. Uważamy też, że podmioty, które zlecają tego typu przewozy, powinny ponosić za to odpowiedzialność – powiedział Bartosz Jabłonka.

Przypomniał o rozpoczęciu prac nad nowym pakietem unijnym dotyczącym szeroko rozumianego rynku przewozowego, obejmującego m.in. próbę regulacji łańcucha dostaw.



Obecnie w UE procedowane są przepisy dotyczące zwalczania opóźnień w płatnościach.

Problemem jest wysokość frachtu

Ciekawą optykę przedstawił przewoźnik, prezes CLJ Centrum Logistyczne Artur Judkowiak. – Na potrzeby dzisiejszej dyskusji prześledziłem ostatnio historię swojej firmy i porozmawiałem z kolegami z branży. Jakie wnioski? Głównym problemem nie jest zapłata jako taka. Wbrew pozorom nie chodzi o to, że spedytor nam nie zapłaci, bo w ostatnich latach rynek został wyczyszczony. Problemem jest wysokość frachtu. Nie wynika ona jednak z takiego czy innego podejścia spedytora, lecz jego umowy z kontrahentem, która z kolei wynika z rynkowej presji cenowej – tłumaczył Artur Judkowiak.

Zupełnie inną kwestią jest natomiast jakość świadczonych przez spedytora usług, która nie do końca spełnia oczekiwania przewoźników.

Dyrektor sprzedaży Teleroute / Alpega Joanna Zielińska zgodziła się z prezesem Janem Buczekiem, że rynek psują „pośrednicy pośrednika”, czyli firmy, które nie mają nic wspólnego z pierwotnym znaczeniem słowa „spedycja”. – Staramy się eliminować takie firmy z naszej platformy. Mamy bardzo jasne zasady przyjmowania firm na naszą platformę. Jeżeli ktoś jest pośrednikiem, musi mieć na to licencję. Zabezpieczamy przewoźników, zwłaszcza tych funkcjonujących w transporcie międzynarodowym, przed nieuczciwymi firmami spedycyjnymi, które muszą być wypłacalne – powiedziała Joanna Zielińska. –

Oprócz weryfikacji dokumentów niezbędne jest uzyskanie pozytywnych raportów finansowych. Na naszej platformie przewoźnik nie może odsprzedać zlecenia, bo to nie jest jego rola – dodała Joanna Zielińska.

Niech klient wie, ilu jest pośredników

Szef ZMPD zwrócił uwagę, że pośrednicy, często nie spełniający wszystkich wymogów, którym podlega przewoźnik, przepisują fakturę nie za wykonanie usługi polegającej na wyszukiwaniu przewoźnika, lecz samego transportu. – Jeśli wiemy, który z aktorów sceny transportowej za co odpowiada, to byłoby dobrze, gdyby każdy z uczestników całego procesu przewozowego otrzymał wynagrodzenie od klienta za swoją pracę, a przewoźnik, który fizycznie ten towar przewozi, powinien móc wystawić fakturę za przewóz klientowi lub pierwszemu spedytorowi. Fakturę za swoją pracę (klientowi lub spedytorowi) powinni też móc wystawiać wszyscy pośrednicy. Klient powinien wiedzieć, komu za co płaci. Wiem, że to idealistyczny obraz, ale duży marsz zawsze zaczyna się od pierwszego kroku. Kiedyś z przewoźnikami z innych państw byliśmy po dwóch stronach tej dyskusji. Dziś już rozumiemy istotę sprawy – powiedział Jan Buczek.

Kolejną sprawą, która poruszył szef Zrzeszenia, był termin płatności. Przewoźnik dowiadyuje się, że nie może dostać wynagrodzenia, bo należne mu pieniądze jeszcze nie dotarły od zleciłodawcy. Tymczasem jeśli ktoś wchodzi na rynek i na nim operuje, powinien dysponować odpowiednimi zasobami, by móc od razu zapłacić

przewoźnikowi. – Nieprzekraczalny termin płatności powinien wynosić 30 dni. My to wytrzymamy. Ale nie może być tych dni 130, bo tego nie wytrzyma już nikt – podkreślił Jan Buczek.

Korzystajmy z już istniejących regulacji

Juliusz Skurewicz przypomniał, że wiele kwestii jest już uregulowanych. Przykładowo – konwencja CMR wyraźnie określa, kto odpowiada za całość organizacji transportu. To pierwszy spedytor lub przewoźnik. – Może więc na początek warto przestrzegać tych przepisów, które już istnieją – powiedział przedstawiciel PISiL. Przy okazji zwrócił też uwagę na fakt, że praktycznie nie ma już firm spedycyjnych, które zajmują się wyłącznie transportem drogowym. Przekształcają się one w firmy logistyczne. – Jeśli więc chcemy uregulować ten wycinek, czyli spedycję drogową, to to się nie uda. Musimy patrzeć na spedycję dużo szerzej. Nie jestem przeciwnikiem regulacji, jeśli ma ona sens. Pamiętajmy jednak, że nie wszystko da się uregulować. Im więcej będziemy chcieli uregulować, tym większe popełnimy przy tym błędy, to oczywiste – powiedział Juliusz Skurewicz.

– Branża transportowa potrzebuje równowagi między wolnym rynkiem a odpowiedzialnością, między nowymi technologiami a etyką biznesu. Mam nadzieję, że to spotkanie będzie inspiracją do zmian w kierunku większej przejrzystości rynku, o której dziś tak dużo mówiliśmy – powiedział podsumowując dyskusję moderator panelu, dyrektor Departamentu Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska.



OPLĄTY
DROGOWE



NOWOŚĆ

tolltickets

**Podróżuj swobodnie
i rozliczaj się w trybie post-paid**

Płynne uiszczanie opłat drogowych w południowo-zachodniej części Europy dla pojazdów lekkich (nieprzekraczających 3,5t) z urządzeniem TOLLTICKETS.

**Poczuj swobodę
bezproblemowego
regulowania opłat drogowych**

- >> Jedno urządzenie działające w 4 krajach: Włochy, Francja (dla pojazdów < 3m wysokości), Hiszpania, Portugalia.
- >> Jedna umowa na wszystkie kraje
- >> Konkurencyjne warunki prowizyjne
- >> Elastyczny model współpracy z możliwością modyfikacji zamówionych usług
- >> Dwie faktury miesięcznie
- >> Szybka i bezbłędna rejestracja pojazdów
- >> Możliwość zmiany numerów rejestracyjnych na urządzeniach
- >> Pomoc w zarządzaniu Twoim kontem
- >> Kompaktowe rozmiary OBU



www.uslugi.zmpd.pl



Tel. 22 536 18 50
E-mail: uslugi@zmpd.pl
Warszawa Al. Jana Pawła II 78, pokój 1.

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWÓZNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Deregulacja w sektorze TSL

Potrzeba deregulacji polskiej gospodarki w zakresie warunków prowadzenia działalności w sektorze TSL była omawiana podczas Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransLogistica Poland 2025 w Warszawie.



Piotr Gawelczyk

Czy nasza gospodarka jest przeregulowana? – Kiedy rozmawiamy o gospodarce w skali makro to rzeczywistość wydaje się, że poziom regulacji w naszym państwie jest zdecydowanie zbyt duży i uciążliwy nie tylko dla przedsiębiorców, lecz także dla zwykłych obywateli. Natomiast w branży transportowej jest nieco inaczej – powiedział prezes ZMPD

Jan Buczek. – Nasi przewoźnicy opowiadają się wręcz za doregulowaniem wielu przepisów, jak chociażby w kwestii skrócenia okresu rozliczenia zobowiązań finansowych. Tak na marginesie – w naszej branży są one już chyba największe ze wszystkich sektorów polskiej gospodarki, często przekraczają sto dni. Z uwagi na liczne zewnętrzne zagrożenia, do pozycji wymagających doregulowania nasza branża zalicza też m.in. ograniczanie wjazdu na teren UE przewoźników zza wschodniej granicy, a także kontro-

lę pochodzenia kapitału w firmach transportowych – dodał szef ZMPD.

Szkodliwi pośrednicy

Oddzielnym tematem są problemy polskich firm transportowych z pseudospedytorami, którzy wydłużają łańcuch procesu transportowego. Przewoźnik musi spełnić cały szereg wyśrubowanych wymogów, np. mieć zaliczone szkolenie CPC, dobrą kondycję finansową i posiadać gwarancje finansowe na każdy pojazd, a także dostarczyć świadectwo o niekaralności, natomiast pośrednicy, choć operują ogromną masą ładunków, nie są poddani tak szczegółowym regulacjom. – Pomiędzy klientem a przewoźnikiem pojawia się cały szereg podmiotów, które handlują zleceniami, a fizyczny przewoźnik towaru jest siódmym, ósmym, a często i jedenastym ogniwem tego łańcucha – powiedział prezes ZMPD.

Co więcej – po wykonaniu usługi musi czekać, aż wszyscy po kolei przekażą sobie coraz mniejsze pieniądze. – Jeśli ktoś chce funkcjonować na tym rynku, powinien mieć na to odpowiednie pieniądze, chociażby z kredytu obrotowego. W czasie oczekiwania na zapłatę za przewóz towaru nikt nas nie zwalnia z obowiązku zapłaty kierowcy czy regulacji danin na rzecz państwa – dodał Jan Buczek.

Przypomniał, że dyskusja na ten te-



mat na poziomie międzynarodowym już się rozpoczęła. – Jest coraz większe zrozumienie dla naszych argumentów, ale do odniesienia sukcesu potrzebne jest także zrozumienie po stronie naszej administracji – podkreślił szef ZMPD.

Deregulacja destrukcyjna

Zdaniem dyrektora Departamentu Pracy w Konfederacji Lewiatan Roberta Lisickiego deregulacja jest jak najbardziej wskazana. Co więcej – wyraźnie widać, że jest klimat do odchudzania prawa i to zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym. Te procesy się zresztą rozpoczęły. – Niestety tych procesów jest jednak to, że są one zbyt szybkie, nieskoordynowane, a przez to chaotyczne. Wydaje mi się, że w naszym rządzie już nikt nad tym nie panuje. Poszczególne ministerstwa nawzajem nie wiedzą o proponowanych zmianach lub dowiadują się o nich zbyt późno – przedstawił swoją opinię przedstawiciel Lewiatana. – Dlatego warto się na chwilę zatrzymać i zastanowić, co tak naprawdę warto zmienić, bo deregulacja dla samej deregulacji nie ma większego sensu – podkreślił Robert Lisicki, podając jako pozytywny przykład proponowane zmiany dotyczące prób ograniczenia obowiązkowej sprawozdawczości.

Z przytoczonych przez niego da-

Pomiędzy klientem a przewoźnikiem pojawia się cały szereg podmiotów, które handlują zleceniami, a fizyczny przewoźnik towaru jest siódmym, ósmym, a często i jedenastym ogniwem tego łańcucha.

nych wynika, że firma poświęca na to średnio 30-35 proc. pracy swojej kadry. – To jest horrendalna liczba godzin pracy i związanych z tym kosztów, jakie firma musi ponosić. Tymczasem sprawozdawczość niczego nie tworzy, a jedynie potwierdza pewne fakty – powiedział Robert Lisicki.

Z kolei wiceprezes Zarządu Pracodawców RP Piotr Kamiński zwrócił uwagę na fakt, że deregulacja nie może być destrukcyjna. Przytoczył w tym miejscu propozycję zmiany przepisów, dzięki którym inspektor PIP może przekształcać umowy cywilno-prawne w umowy o pracę, z konsekwencjami płatności zobowiązań np. wobec ZUS do pięciu lat wstecz. – Mówimy o korzyściach płynących z deregulacji, a pod jej płaszczykiem zaczynamy prezentować przepisy absolutnie katastrofalne dla wielu branż, a zwłaszcza dla branży transportowej – skomentował Piotr Kamiński.

– W zaproponowanych regulacjach inspektor pracy ma mieć możliwość wydawania decyzji według swobodnego uznania. Nie zgadzam się z tym, żeby prawo działało wstecz, jestem

też przeciwko natychmiastowej wykonaności takiej decyzji. Regulacje powinny być przeprowadzane z rozsądkiem. Może wszyscy powinni podlegać takim samym obciążeniom finansowym, ubezpieczeniowym? Wtedy umożliwiłoby to obniżenie kosztów pracy – zastanawiał się Maciej Wroński. Zgodził się z nim Robert Lisicki. – Pomysł oskładkowania wszystkich podmiotów na tym samym poziomie ma wielu zwolenników – przyznał przedstawiciel Lewiatana.

Cyfrizacja dokumentów

– Temat deregulacji kojarzy się nam z ułatwieniami w prowadzeniu działalności gospodarczej, zwłaszcza w kontaktach z urzędami. Tymczasem – choć mamy jedną z najnowocześniejszych bankowości elektronicznych w Europie, jeśli nie na świecie, to w kontakcie z urzędami nadal większość formalności dotyczących zatrudnienia pracownika robimy na piśmie, co powoduje np., że procedury zatrudniania cudzoziemców trwają ponad rok, zamiast maksymalnie



dwa-trzy miesiące – powiedział przedstawiciel Lewiatana.

Prezes ZMPD Jan Buczek zauważył natomiast, że deregulacja w obecnym kształcie to – zamiast uporządkowanej ścieżki zmian – pewnego rodzaju polityczny happening. – Marzy mi się państwo, w którym istnieje wiele różnego rodzaju ramowych polityk, w tym polityka transportowa.

Kwestia deregulacji wiąże się z szerszym tematem dotyczącym samego procesu i jakości stanowionego prawa. Piotr Kamiński przypomniał, że na krajowym podwórku mamy już pierwsze sukcesy dotyczące zmiany przepisów. Na końcowym etapie jest chociażby regulacja mówiąca o tym, że reakcja urzędu nie będzie już zatrzymywała biegu przedawnienia sprawy, dzięki czemu podstępowania nie będą trwały w nieskończoność, czy też możliwość pełnej elektronicznej relacji pracownik - pracodawca, co zaoszczędzi miliony godzin zajmowania się papierowymi dokumentami, o czym wspominał wcześniej Robert Lisicki.

Prawo z Brukseli

Innym ważnym elementem, który mocno daje się we znaki przedsiębiorcom, jest brak porządnej oceny skutków regulacji – nie ma np. oceny skutków ekonomicznych projektów krajowych. – Przekształcenie zatrudnienia jednej osoby z B2B na umowę o pracę przy fakturze w wysokości 15 tys. zł za pięć lat wstecz to koszt ok. 460 tys. zł. Dlaczego nie ma tych wyliczeń w opracowaniach ministerialnego zespołu do spraw Oceny Skutków Regu-

lacji (OSR)? – zapytał retorycznie przedstawiciel Lewiatana.

Dyskusja na temat deregulacji nie mogła się obejść bez refleksji na temat drugiej strony medalu, czyli nadmiernej regulacji. Prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński przedstawił swoją opinię na temat jej genezy. – Wynika ona z dwóch powodów: powstaje urząd czy jakieś stanowisko. Zatrudniony urzędnik musi się czymś wykazać i wymyśla kolejne przepisy. Drugie źródło regulacji to populizm. Z jednej strony niektóre mniejsze organizacje transportowe apelują o ograniczenie przewoźnikom z innych państw możliwości kabotażu w Polsce, z drugiej chcą, by ten sam kabotaż był dla nas w innych krajach UE bez ograniczeń – wskazał Maciej Wroński.

Kolejnym problemem jest wprowadzanie unijnych przepisów do naszego porządku prawnego. Jak powiedział Robert Lisicki, 70-80 proc. wspólnotowych dyrektyw jest po prostu przepisywanych. To powoduje, że w polskim prawie pojawiają się nowe pojęcia, nowe konstrukcje, z którymi prawnicy nie mogą sobie poradzić.

– Staramy się mieć wpływ na prawodawstwo unijne. To jest trudne, ale czasem się udaje. W ubiegłym roku organizacjom transportowym udało się powstrzymać niekorzystne dla tego sektora zmiany, np. w kwestii koordynacji ubezpieczeń społecznych. Na poziomie UE odbyła się dyskusja o tym, jak zmienić kryteria ustalania miejsca ubezpieczenia kierowcy, a także dyskusja o czasie pracy kierowcy i nowej definicji przedsiębiorstwa. Wejście tych przepisów mogło

skutkować obowiązkiem przejścia naszych firm na inny system ubezpieczeń społecznych. To udało się powstrzymać, choć nie wiemy, na jak długo – zaznaczył Robert Lisicki.

Niestłyszalny głos polskich firm

Szansą na lepsze unijne prawo jest lobbings w Brukseli. Tyle że Polska, było nie było piątą gospodarką UE, wydaje na to zaledwie jeden procent. To powoduje, że naszego głosu praktycznie nie słychać.

Poza tym polskich przedsiębiorców nie za bardzo interesują konsultacje społeczne unijnych propozycji przepisów prawa, brakuje też odpowiedzi na zadawane w ankietach podstawowe pytania, dzięki którym można byłoby formułować konkretne oczekiwania wobec unijnych urzędników.

A bez silnego oddolnego krajowego wsparcia walka o korzystniejsze regulacje unijne jest niezwykle trudna. Tym wsparciem powinno być m.in. zrzeszanie się przedsiębiorców w organizacjach branżowych. Im większa jest organizacja, tym jej głos w Brukseli wybrzmiewa donośniej. To tym ważniejsze, że – co warto przypomnieć – na unijnym rynku konkurujemy z biznesem pochodzącym z innych państw członkowskich.

Podsumowując dyskusję paneliści zgodzili się, że polskim przedsiębiorcom potrzebna jest stabilizacja przepisów. Większość problemów wynika bowiem nie z tego, że prawo jest złe, lecz z tego, że nie jest ono odpowiednio egzekwowane.

SZKOLENIA

WYSOKA ZDAWALNOŚĆ

Kompetencje zawodowe przewoźnika

ON-LINE

Potwierdź kompetencje zawodowe przewoźnika certyfikatem
wymagany od 21 maja 2022
do otrzymania licencji również
na transport lekki od 2,5 t do 3,5 t DMC

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

zeskanuj kod



ZAPISZ SIĘ NA NAJBLIŻSZE SZKOLENIE CPC

<https://szkolenia.zmpd.pl/>



KONTAKT

E-mail szkolenia@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38

www.zmpd.pl



Faktury pod okiem Ministerstwa Finansów

Wkrótce ruszy rządowa platforma do wystawiania faktur. Przyniesie kilka korzystnych dla branży rozwiązań, ale wymusi zmianę przyzwyczajeń. Duzi przewoźnicy już testują system.

Robert Przybylski

Od 1 lutego 2026 roku obowiązek wystawiania, przysyłania i odbierania faktur przy pomocy tego rozwiązania będą miały firmy, które w roku 2024 odnotowały sprzedaż powyżej 200 mln zł (z VAT). Pozostali przedsiębiorcy na wdrożenie systemu mają czas do 1 kwietnia - o 2 miesiące dłużej. Po 1 kwietnia wystawienie faktur w aktualnie dopuszczalnych formatach będzie możliwe jeszcze do 31 grudnia 2026 roku, ale jedynie pod warunkiem, że łączny obrót firmy nie przekracza 10 tys. zł.

Od listopada br. przedsiębiorcy mogą występować o certyfikaty wystawcy faktury. Pozwolą one na „uwierzytelnienie się w systemie i są niezbędne do wystawiania e-faktur na wypadek awarii systemu i w trybie „offline24” w okresie obowiązywania KSeF”, tłumaczy Ministerstwo Finansów.

Szybsze płatności

Wdrożenie Krajowego Systemu e-Faktur może stać się realnym narzędziem do ograniczenia jednego z kluczowych problemów sektora TSL, czyli długich terminów płatności. Nastąpi skrócenie czasu oczekiwania na zwrot podatku VAT z 60 do 40 dni. – Faktu-

rowanie w systemie zmniejszy ryzyko błędów w dokumentach, usprawni ich przepływ i ułatwi archiwizację. Wszystkie dokumenty będą wystawiane na tym samym wzorze i dostępne w systemie w każdej chwili, więc nie zaginą. Z punktu widzenia branży TSL, a także innych dotkniętych problemem opóźnionych płatności, ogromną zaletą jest fakt, że faktury cyfrowe będą również dostarczane znacznie szybciej, co powinno skrócić oczekiwanie na zapłatę – zwraca uwagę Jarosław Rośliński z Transcash.

Wiele umów transportowych zawiera zapisy zobowiązujące do dostarczenia faktur i innych wymaganych dokumentów w określonym terminie, którego przekroczenie może skutkować naliczeniem kar umownych. Wprowadzenie KSeF powinno z automatu wyeliminować ten problem.

Jednak są też komplikacje. – Dotychczas faktury były przysyłane pocztą lub mailowo wraz z dokumentami transportowymi wymaganymi przez płatnika, np. listem przewozowym CMR, który umożliwia realizację krajowych i międzynarodowych transportów. KSeF nie daje możliwości na załączenie do faktury takich dokumentów w formacie wymaganym przez branżę, czyli PDF. Oznacza to, że przedsiębiorcy będą musieli wysyłać osobno faktury poprzez system, a wszelkie inne niezbędne dokumenty

– tak jak do tej pory, czyli pocztą lub mailowo. Będzie to stanowiło pewne utrudnienie organizacyjne i obowiązek dopilnowania, by wszystkie wymagane dane dotarły na czas – tłumaczy Senior Product Owner w Grupie Eurowag Marcin Dudzik.

Długie terminy płatności wynikają ze specyfiki branży, gdzie zdecydowana większość realizowanych zleceń dotyczy przewozów międzynarodowych, a potwierdzająca je dokumentacja jest papierowa.

Początek biegu terminu płatności wyznacza nie data na fakturze, ale dzień dotarcia jej do płatnika. Jeśli znajduje się on w innym kraju lub na drugim końcu kontynentu, termin się ją rzeczy wydłuża się o kilka, a niekiedy nawet kilkanaście dodatkowych dni koniecznych na dostarczenie dokumentów. To jednak nie wszystko. W części firm funkcjonują sztywne harmonogramy realizacji przelewów – np. tylko w wyznaczone dni tygodnia czy miesiąca – co sprawia, że wykonawca musi czekać na zapłatę jeszcze dłużej. Nowe przepisy wiążą się z brakiem konieczności archiwizacji danych

Zagraniczni kontrahenci

Z KSeF-u wyłączeni są zagraniczni podatnicy bez siedziby i bez stałego miejsca prowadzenia działalności

KSeF

Krajowy System e-Faktur

Moduł Certyfikatów i Uprawnień w KSeF już dostępny



Rzeczpospolita
Polska

Sfinansowane przez
Unię Europejską
NextGenerationEU



Ministerstwo
Finansów

w Polsce (lub jeśli nie uczestniczą oni w danej transakcji). Zagraniczne firmy nie muszą z niego korzystać, a polscy przewoźnicy nie mają obowiązku raportowania w systemie zakupów od dostawców spoza kraju.

Jak podkreśla Product Owner, fireTMS (Grupa Eurowag) Konrad Nizioł, faktury dla zagranicznych kontrahentów nadal będzie trzeba wystawiać w KSeF. – Przewoźnicy będą zobowiązani do wystawienia faktury w KSeF, a następnie będą mogli ją przekazać zagranicznemu nabywcy w innym formacie, na przykład PDF lub papierowym. Na fakturze znajdzie się kod QR z numerem KSeF, który umożliwi klientowi ewentualną weryfikację dokumentu. Oczywiście do systemu będą mogli zalogować się jedynie ci przedsiębiorcy, którzy posiadają polski NIP. Sprawa na pierwszy rzut oka wygląda prosto, ale w praktyce największym wyzwaniem dla przedsiębiorców będzie ocena, czy zagraniczny podmiot zarejestrowany w Polsce do VAT rzeczywiście posiada tu stałe miejsce prowadzenia działalności (SMPD). To właśnie istnienie SMPD, które rozumiane jest jako realne zaplecze osobowe i techniczne, pozwalające prowadzić działalność w sposób ciągły, decyduje o tym, czy firma spoza Polski powinna korzystać z KSeF – zaznacza Nizioł.

Słone kary

Przedsiębiorcy będą mogli korzystać z KSeF przy użyciu różnych rozwiązań. Ministerstwo Finansów udostępniło dwa bezpłatne rozwiązania, które to umożliwią – Aplikację Podatnika KSeF oraz Aplikację Mobilną KSeF. Dodatkowo obsługa głównych funkcjonalności będzie możliwa również poprzez e-mikrofirmę dostępną w e-Urzędzie Skarbowym. W przypadku zewnętrznych programów finansowo-księgowych opcja skorzystania z systemu będzie zależała od tego, czy są one zintegrowane z KSeF.

Krajowy System eFaktur powstał by ułatwić życie przedsiębiorcom, ale jest też nowym obowiązkiem, którego przestrzeganie narzuca prawo. Firmy, które nie będą przestrzegać jego zasad, muszą liczyć się z dotkliwymi karami, wynoszącymi nawet 100 proc. kwoty podatku z faktury wystawionej poza KSeF. Gdy faktura nie zawiera kwoty podatku, kara może wynieść 18,7 proc. całkowitej kwoty widniejącej na dokumencie. Karą grozi też wystawienie faktury po wyznaczonym terminie oraz błędy w treści, które nie zostały poprawione. Warto pamiętać, że faktury raz wystawionej przez KSeF nie można anulować, a jedynie skorygować, przy czym ten obowiązek leży po stronie wystawiającego faktury.

Cyfrowa gospodarka

Rządowa platforma do wystawiania faktur

Krajowy System e-Faktur to teleinformatyczny system umożliwiający wystawianie i otrzymywanie ustrukturyzowanych faktur drogą elektroniczną. KSeF to nazwa platformy stworzonej z myślą o wystawianiu faktur strukturyzowanych drogą elektroniczną. Gdy system wejdzie w życie, każdy przedsiębiorca będący podatnikiem VAT (czynnymi lub zwolnionym) i prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą będzie musiał wystawiać faktury za pośrednictwem KSeF.

Faktura ustrukturyzowana to dokument cyfrowy w formacie XML generowany za pośrednictwem rządowej platformy, co odróżnia go od standardowych faktur elektronicznych wysyłanych kontrahentom mailowo w ramach prywatnej korespondencji. Przedsiębiorcy zyskali możliwość wystawiania faktur strukturyzowanych już w 2022 roku, jednak było to rozwiązanie dobrowolne, towarzyszące standardowym rozliczeniom.

Rządowe platformy do wystawiania faktur działają m.in. w Hiszpanii, Francji, Portugalii, Turcji, we Włoszech.

Groźna reforma Państwowej Inspekcji Pracy

Państwo przygotowało projekt ustawy, która zezwala urzędnikom podejmować działania administracyjne i sprawia, że prawo będzie działać wstecz. Przedstawiciele przedsiębiorców obawiają się, że zmiana posłuży ratowaniu systemu emerytalnego kosztem firm.



Robert Przybylski

S tały Komitet Rady Ministrów przyjął 4 grudnia projekt reformy Państwowej Inspekcji Pracy, przygotowany w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Resort przekonuje, że to kolejny krok w kierunku wzmocnienia PIP i walki ze śmieciowym zatrudnieniem w Polsce, ale przedsiębiorcy są sceptyczni, wskazując na słabe według nich punkty.

Racje ministerstwa

Projekt ustawy o reformie PIP trafi teraz pod obrady Rady Ministrów. Jej twórcy wyjaśniają, że wprowadzenie zmian będzie realizacją kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy, do czego państwo polskie zobowiąza-

ło się. – Realizacja kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy to tylko jeden z powodów, dla których powinniśmy to zrobić. Drugim, najważniejszym, jest walka z patologiami rynku pracy, których konsekwencje ponosimy wszyscy. Tak jak walczymy z luką VAT, tak powinniśmy walczyć z luką śmieciową, ze śmieciowym zatrudnieniem, ponieważ wiąże się z nimi ogromne koszty społeczne – podkreśla ministra pracy Agnieszka Dziemianowicz-Bąk.

Przypomina, że Kodeks pracy wyraźnie wskazuje, że niedopuszczalne jest zastąpienie umowy o pracę umową cywilnoprawną przy zachowaniu warunków wykonywania pracy.

Projekt zakłada umożliwienie Państwowej Inspekcji Pracy nie tylko wskazywanie, że Kodeks pracy jest naruszany, ale też pozwoli te naruszenia likwidować i - na mocy decyzji administracyjnej zmieniać - fikcyjne umowy o dzieło, zlecenia czy B2B na umowy o pracę.

W projektowanej ustawie zagrożona jest ścieżka odwoławcza dla stron, które nie zgodzą się z decyzją Inspektora Pracy. Od decyzji okręgowego inspektora będzie przysługiwać odwołanie do Głównego Inspektora Pracy. Na końcu drogi odwoławczej jest sąd pracy.

GUS podał, że w IV kwartale 2024 roku 93,5 proc. pracowników pracowało na pełny etat, co odpowiada

16,127 mln osób; 6,5 proc. pracowało w niepełnym wymiarze (1,120 mln osób). Umowy cywilnoprawne (zlecenia, B2B itp.) obejmują według ostatnich danych ok. 2,4 mln osób, ale część z nich równolegle ma etaty, więc nie zmienia to dominującej roli pracy etatowej w Polsce.

Projekt uderzy w branżę IT, medyczną i platformy cyfrowe jak Bolt, Uber, Glovo.

Prawo nie może działać wstecz

Pracodawcy RP wyrażają najwyższy niepokój w związku z projektem ustawy przyznającym Państwowej Inspekcji Pracy prawo do jednostronnego przekształcania umów cywilnoprawnych w umowy o pracę w drodze decyzji administracyjnej. Ostrzegają, że w obecnej formie stanowi ono poważne zagrożenie dla funkcjonowania kluczowych sektorów gospodarki i może doprowadzić do dewastacji rynku pracy.

Organizacja podkreśla, że proponowane przepisy są nieproporcjonalne do skali problemu. – Dane przedstawione przez samo Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej pokazują, że zjawisko nadużyć jest marginalne. W 2024 roku zakwestionowano jedynie 3,6 procent skontrolowanych umów. Wprowadzenie proponowanych przepisów oznaczałoby,

że inspektorzy – którzy w większości przypadków przegrywają spory w sądzie – mogliby jednostronnie decydować o losie przedsiębiorstw – mówi prezes Pracodawców RP Joanna Makowiecka-Gatza.

Warsaw Enterprise Institute omawiając reformę zwraca uwagę, że ocena PIP będzie obejmować okres ostatnich trzech lat, tak więc mówi o stosowaniu przepisów z mocą wsteczną, co w oczywisty sposób kłóci się z podstawową zasadą dobrego ustawodawstwa: „prawo nie działa wstecz”.

WEI zaznacza, że wzrosnąć mają także kary, do maksymalnie 60 tys. zł, dla pracodawcy, który zdaniem urzędnika zawarł niewłaściwą umowę i jest bez znaczenia, czy zrobił to na prośbę pracownika, czy też nie. „W teorii rząd chce walczyć w obronie osób najgorzej zarabiających, jednak naszym zdaniem prawdziwym celem jest zmuszenie pracowników kontraktowych do uiszczenia większej ilości składek, w celu ratowania niewydolnego systemu”, ocenia WEI.

Utrata elastyczności

Prezes Pracodawców RP uważa, że lepszym sposobem na dalsze ograniczanie wykorzystywania umów cywilnoprawnych na rynku pracy byłoby podniesienie limitu progów podatkowych. – Oznaczałoby to de facto podniesienie wynagrodzeń netto, co jest często motywacją osób fizycznych do podejmowania zatrudniania w formach innych niż umowa o pracę. Innym rozwiązaniem jest dalsze uelastycznianie kodeksu pracy – tłumaczy Makowiecka-Gatza.

Przekonuje, że istotne jest uelastycznianie Kodeksu pracy. Pracodawcy RP przygotowali, w ramach prac deregulacyjnych, szereg rozwiązań poszerzających cyfrowe formy zarówno komunikacji, jak i zawierania umów z pracownikami. – Zdecydowanie skuteczniejszą formą przeciwdziałania nadużywaniu umów cywilnoprawnych jest tworzenie zachęt w postaci odpowiedniego otoczenia regulacyjno-instytucjonalnego. Dotyczy to

także płacy minimalnej, która musi rosnąć w tempie zgodnym z dynamiką rozwoju gospodarczego – przekonuje prezes Pracodawców RP.

Wskazuje także na problem przewlekłości postępowań odwoławczych. Decyzje inspektorów nierzadko będą wymagały daleko idącego przeorganizowania funkcjonowania przedsiębiorstw i poniesienia przez nie kosztów. – Od decyzji inspektora będzie można się odwołać. Niestety w polskich realiach na rozstrzygnięcie firma będzie czekać latami, a jak nawet wyrok będzie korzystny, poniesionych kosztów nikt nie zwróci – stwierdza prezes Pracodawców RP.

Na aspekt prawny zwraca także uwagę Północna Izba Gospodarcza w Szczecinie. – Nawet jeśli przedsiębiorca ostatecznie wygra w Sądzie Pracy i doprowadzi do uchylecia decyzji inspektora PIP, może się okazać, że wygrana w sprawie nie ma już żadnego znaczenia, ponieważ nastąpi ono z dużym prawdopodobieństwem po kilku latach procesu, a przez ten

reklama



Twoja flota – Twoje zasady

Stała kontrola kosztów paliwa

Skontaktuj się z przedstawicielem:

Konrad Czarnocki

Kierownik ds. Klientów Flotowych

+48 500 246 719

kcarnocki@molpolska.pl

molgroupcards.pl

czas przedsiębiorca będzie musiał ponieść wszelkie skutki decyzji, w tym w szczególności finansowe – wskazuje mecenas Marek Jarosiewicz, partner w kancelarii Wódkiewicz Sosnowski Jarosiewicz.

Zaznacza, że jeśli dany przedsiębiorca współpracuje na podstawie analogicznych umów z wieloma osobami, w takich sytuacjach może dojść do „efektu domina”, który spowoduje z dnia na dzień lawinowy wzrost kosztów działalności danej firmy – obawia się Jarosiewicz.

Co jeszcze zawiera projekt reformy PIP

Projekt ustawy o reformie Państwowej Inspekcji Pracy zakłada także:

- wymianę informacji i danych między ZUS, PIP i KAS na potrzeby kontroli i analizy ryzyka;
- usprawnienie kontroli PIP poprzez wprowadzenie kontroli zdalnych

i wykorzystania urządzeń technicznych umożliwiających przeprowadzenie czynności kontrolnych na odległość, wprowadzenie elektronicznej formy dokumentacji sporządzanej podczas kontroli, w szczególności protokołów kontroli;

- sporządzanie przez Głównego Inspektora Pracy rocznych i wieloletnich programów kontroli opartych na analizie ryzyka;
- rozwiązania w zakresie wysokości kar grzywny za wykroczenia przeciwko prawom pracownika mające na celu zapewnienie skuteczniejszej ochrony pracowników i mające pełnić funkcję odstraszającą dla pracodawców nieprzestrzegających przepisów prawa pracy.

Do tego dochodzą nowe obowiązki Głównego Inspektora Pracy:

- opracowania wieloletniej strategii budowania zdolności i poprawy warunków pracy Państwowej Inspekcji Pracy obejmującej w szczególności:

sprostanie wyzwaniu nieobsadzonych wakatów, wprowadzenia narzędzi informatycznych na potrzeby skutecznych kontroli, opracowania metod zarządzania i narzędzi oceny ryzyka, aby kontrole były ukierunkowane i skuteczne oraz planu szkoleń dla pracowników w zakresie wdrażania nowych przepisów, standardów operacyjnych i narzędzi informatycznych;

- przeprowadzenia audytu systemów bezpieczeństwa informatycznego w PIP;
- wydania zarządzenia w sprawie metod i standardów zarządzania kontrolami.

Projekt zakłada także zobowiązanie Głównego Inspektora Pracy, Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do utworzenia międzyinstytucjonalnego zespołu zadaniowego do spraw oceny ryzyka w celu zwiększenia skuteczności kontroli PIP. ■

reklama

Proste rozwiązania dla Twojej floty

Kontrola online 24/7

Skontaktuj się z przedstawicielem:

Konrad Czarnocki

Kierownik ds. Klientów Flotowych

+48 500 246 719

kcarnocki@molpolska.pl



molgroupcards.pl



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



Urządzenia dedykowane branży transportu drogowego



Dostępne on-line w sklepie ZMPD

/Urządzenia do poboru opłat

/Tachografy i akcesoria

/Plakietki ekologiczne

/Druki przewozowe

/Urządzenia elektroniczne, w tym specjalnie wzmocnione terminale dla kierowców WEBFLEET współpracujące z aplikacją Webfleet Work App.

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

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWÓZNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Trzy owocne dni na targach

Dwunasta edycja targów TransLogistica Poland 2025 była bardzo pracowita dla ZMPD.

Robert Przybylski

Zrzeszenie zaprezentowało ofertę Sekcji Serwisowej, czyli m.in. urządzenia do poboru polskich i europejskich opłat drogowych – w tym flagowe urządzenie ZMPDbox. ZMPD jest dystrybutorem znanego operatora EETS Toll4Europe i zapewnia najwyższą jakość usług (w tym dedykowaną infolinię 24/7 oraz pomoc przy rozliczeniach i rejestracji przewoźników, a także możliwość łatwej zmiany numeru rejestracyjnego) oraz indywidualne podejście do klienta.

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.

Zrzeszenie oferuje także kompleksowe ubezpieczenia firmy LUTZ, z szerokim zakresem ochrony. Ubezpieczane są nie tylko podstawowe towary, ale także elektronika, 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 (nawet poza parkingami strzeżonymi), szkody spowodowane przez imigrantów, opóźnienia dostawy, szkody podczas załadunku/rozładunku,

ku, 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, szeroki know-how oraz gotowość do obsługi nietypowych i trudnych przypadków. Renomę firmy podnoszą także szybkie wypłaty odszkodowań i przejrzyste warunki likwidacji szkód dla branży transportowej. Na targach o tych usługach można było porozmawiać ze specjalistą z firmy LUTZ.

ZMPD podczas TransLogistica zaprezentowało także swoje firmowe

czasopismo „Przewoźnik”, które zyskało duże zainteresowanie zwiedzających.

ZMPD było gospodarzem panelu dyskusyjnego na targach: „Rola pośredników w łańcuchu transportowym – jak naprawić system?“, w którym wystąpił prezes ZMPD Jan Buczek. Wziął także udział w panelu dotyczącym deregulacji.

TransLogistica Poland to wiodąca w naszym regionie Europy impreza targowa, która w tym roku odbyła się w dniach od 4 do 6 listopada. Pojawiło się na niej ponad 450 wystawców z 58 krajów, w tym 45 proc. podmiotów zagranicznych, a uczestników i zwiedzających było niemal 14 tysięcy.



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!

Katowickie spotkania z uczniami

ZPMD i Daimler Truck Polska promują w szkołach branżowych I stopnia zawód kierowcy. Hasło przewodnie wydarzenia – „Actros Team. Ruszamy do szkół”. 25 września odwiedziliśmy Zespół Szkół nr 7 im. Stanisława Mastalerza w Katowicach.

Piotr Gawelczyk

Zrzeszenie było reprezentowane przez rzecznik prasowy i dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZPMD Anę Brzezińską oraz przewodniczącą Regionu Śląskiego ZPMD Kornelię Lewandowską, natomiast firmę Daimler Truck Polska reprezentował zawodowy kierowca, influencer Artur „ArtDrive” Szymański.

Dobry wybór

– ZPMD, które reprezentuję, to najstarsza organizacja przewoźników międzynarodowych w Polsce. Po-

magamy naszym członkom w ich codziennych zmaganiach, w tym by realizowane przez nich przewozy odbywały się bez problemów, z korzyścią dla wszystkich naszych rodaków. Być może także i wy traficie do tych firm – powiedziała dyr. Anna Brzezińska. – Dokonałście bardzo dobrego wyboru, nie tylko dlatego, że wasza szkoła cieszy się dużą renomą. Nie znam bardziej pożądanego przez przedsiębiorców fachowca niż kierowca-mechanik – dodała przedstawicielka Zrzeszenia, zachęcając młodzież do odwiedzania social mediów i strony internetowej ZPMD, gdzie można znaleźć wszystkie najważniejsze informacje dotyczące transportu międzynarodowego.

Przewodnicząca Regionu Śląskiego ZPMD Kornelia Lewandowska także

zachęcała uczniów do podjęcia pracy kierowcy. – To nie tylko bardzo dobrze płatna, ale też bardzo ciekawa profesja. Jestem przekonana, że każdy z was znajdzie zatrudnienie w firmie transportowej – powiedziała Kornelia Lewandowska. Podkreśliła, że Górny Śląsk, po województwie mazowieckim i lubelskim, to – jeśli chodzi o liczbę firm transportowych, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym – trzecie zagłębie transportowe Polski.

Podczas spotkania dyr. Anna Brzezińska wraz z Arturem Szymańskim przeprowadziła szybkie konkursy z nagrodami ufundowanymi przez Daimler Truck Polska i ZPMD, których głównym tematem był oczywiście szeroko rozumiany transport,



w tym tajniki Actrosa (rocznik 2025, z przebiegiem zaledwie 40 tys. km), którym przedstawiciel Daimler Truck Polska przyjechał z Wrocławia do katowickiej szkoły.

Zwiedziłem całe Europę

– Dlaczego warto zostać zawodowym kierowcą? Bo każdy dzień jest inny, bo możemy zwiedzać cały świat nie tylko nie wydając na to ani złotówki, lecz także zarabiając naprawdę dobre pieniądze – zachęcał Artur „ArtDrive” Szymański, który od 12 lat jest zawodowym kierowcą i jednocześnie aktywnym uczestnikiem portali społecznościowych, gdzie zamieszcza wszystko to, co wiąże się z jego pracą i pasją. Założył też fundację „Drogowi Mikołajowie”, pomagającą dzieciom z Domów Dziecka.

– Trochę wam zazdroszczę, że macie możliwość takiego pięknego startu w zawodowe życie – powiedział „ArtDrive”. – Kiedy ja wchodziłem w ten świat, żeby móc opłacić kurs na zawodowe prawo jazdy musia-





łem wziąć kredyt. Dziś szkoła umożliwia wam to za darmo. Pracę w zawodzie kierowcy warto rozpocząć jak najwcześniej, dopóki jesteście młodzi. Potem, kiedy pojawia się rodzina i dzieci, naturalnym jest, że chciałoby się spędzać w domu więcej czasu – dodał influencer, który wspominał o swoich największych przeżyciach. – Jeżdżąc ciężarówką udało mi się zwiedzić niemal całą Europę. Dwa razy byłem służbowo na Ibizie, często jeździłem też do Portugalii i Hiszpanii. Zwiedziłem większość dużych miast w tym regionie Europy. Moja najdłuższa trasa liczyła ok. 3500 kilometrów. Pojechałem na Wyspy Kanaryjskie, na które dopłynąłem promem. Spędziłem tam cały tydzień. Kilka lat temu miałem okazję obejrzeć na żywo mecz Realu Madryt z gwiazdami Rommy, w którym grał Zbigniew Boniek – to tylko dwa przykłady z życia za kółkiem „ArtDrive’a”, który w formie anegdoty opowiadał o swoich pierwszych wyjazdach. – W pierwszą trasę wyjechałem z dziesięcioma bułkami i dwiema paczkami szprotów w torbie. A wyjazd był zagraniczny, na dwa ty-

godnie. W drugą trasę pojechałem z kolei na Sycylię, a stamtąd do Szkocji. Moja nawigacja kończyła się z jednej strony gdzieś pod Rzymem, z drugiej – na Danii, żadnej Szkocji nie widziałem. Miałem wydrukowane kartki, jak dojechać, nie pamiętam, jak znalazłem docelowy adres. Do dziś się zastanawiam, jak to zrobiłem. To jest jakaś abstrakcja – śmiał się Artur Szymański.

Nawiązując do swoich przygód wspominał o rewolucji, jaka zaszła nie tylko w nawigacji, lecz w samych pojazdach. – Starsi kierowcy opowiadają, że kiedyś w ciężarówkach nie było nawet ogrzewania postojowego. Dziś mamy aktywne tempomaty, samochód jedzie praktycznie sam. Ten Actros, którym do was przyjechałem, ma nawet autopilota, przez 30 sekund nie trzeba trzymać kierownicy, a ciężarówka jedzie w pasie ruchu; ma też w kabinie bardzo dużo miejsca, nie wspominając już o najnowocześniejszych elementach bezpieczeństwa, do których Daimler Truck Polska przykładą bardzo dużą wagę – powiedział ArtDrive.

Języki obce

Zdaje sobie sprawę z tego, że niektórzy wybierają zawód kierowcy, bo po prostu lubią jeździć. Ale sama frajda z prowadzenia ciężarówki to za mało, by być dobrym, zawodowym kierowcą. – Trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że jazda ciężarówką a transport to są dwie różne rzeczy. – To trudny zawód m.in. pod tym względem, że w trasie musicie sobie poradzić sami, co ma znaczenie zwłaszcza przy zagranicznych wyjazdach. Dlatego uczulam: uczcie się języków obcych. Warto też pamiętać o przepisach – kierowcy muszą ich rygorystycznie przestrzegać. Przykładowo w Niemczech wystarczy przekroczyć czas jazdy o pięć minut, żeby policja nałożyła mandat w wysokości 500 euro – powiedział Artur Szymański.

Rozprawił się ze stereotypami dotyczącymi kierowców. – To już nie te czasy, kiedy kierowca w ogóle się nie ruszał i wyglądał, jak wyglądał. Dziś dużo kolegów po fachu na pauzach uprawia sport – podnoszą ciężary, ćwiczą czy też biegają. Ja np. na Ibizie wziąłem rower. Można zabrać ze sobą wszystko,

byle tylko sprzęt zmieścił się do ciężarówki – zapewnił influencer.

Minusem tej pracy jest z pewnością rozłąka z najbliższymi, czego „ArtDrive” nie ukrywał. – Życie osobiste? No cóż, musicie wziąć to pod uwagę, że jest utrudnione. Jeśli jesteście mocno związani z rodziną czy przyjaciółmi, to dłuższe wyjazdy mogą być rzeczywiście uciążliwe. Z drugiej strony teraz wszędzie mamy internet i nie ma żadnego problemu, by połączyć się z rodziną i chociaż na chwilę się zobaczyć i porozmawiać. Wszystko można pogodzić. Ja jestem z moją żoną już 17 lat i oby się układało tak, jak do tej pory – powiedział Artur Szymański. Na pocieszenie zapewnił młodzież, że zarobki są co najmniej godziwe. Wszystko zależy od systemu, w jakim się pracuje. Jeśli ktoś jeździ od poniedziałku do piątku, to może zarobić minimum 8 tys. zł. W innych systemach pracy kierowcy mogą zarobić i 15 tys. zł. To kwestia tego, kto ile potrzebuje.

Na koniec spotkania nie mogło się obyć bez pamiątkowych zdjęć, kulturalnych rozmów i... obłężenia kabiny Actrosa.



Ogranicz opóźnienia!

Dzięki integracji Webfleet i Spedtrans Everest Logistics Services przyspiesza planowanie o 35% i ogranicza opóźnienia o 25%.

Webfleet

Everest Logistics Services, międzynarodowy operator logistyczny specjalizujący się w kompleksowej obsłudze łańcucha dostaw, wdrożył zintegrowane rozwiązanie oparte na systemach Webfleet i Spedtrans. Efekt? Szybsze planowanie, mniej opóźnień i większa przejrzystość operacyjna w całej organizacji.

Nowoczesna logistyka bez kompromisów

Firma od lat stawia na technologię jako fundament jakości usług. Dzięki rozbudowanej flocie i zaawansowanym systemom informatycznym Everest Logistics Services zapewnia klientom pełną kontrolę nad przesyłkami oraz przewidywalność dostaw – kluczowe w realizacji transportów międzynarodowych, intermodalnych i projektowych.

Wraz z rosnącą złożonością operacji zaczęły pojawiać się jednak wyzwania: rozproszone dane o pojazdach i trasach, brak pełnej widoczności floty w czasie rzeczywistym oraz czasochłonne, ręczne planowanie. Dynamiczne oczekiwania klientów dotyczące natychmiastowych

aktualizacji dodatkowo zwiększały presję na efektywność.

Zintegrowane środowisko pracy

Rozwiązaniem okazała się pełna integracja systemów telematycznych Webfleet z oprogramowaniem TMS Spedtrans poprzez API. Połączenie danych z monitoringu GPS, statusów zleceń, dokumentów oraz komunikacji z kierowcami w jednym środowisku znacznie usprawniło codzienną pracę zespołów operacyjnych.

Zlecenia trafiają teraz bezpośrednio na terminale kierowców, a raporty i statusy aktualizują się automatycznie. Dyspozytorzy i spedytorzy działają w jednym systemie, mając stały dostęp do informacji o pojeździe, trasie i ładunku. Klienci otrzymują natomiast bardziej precyzyjne i szybkie komunikaty o etapach realizacji transportu.

Naszym głównym oczekiwaniem było uzyskanie jednego, w pełni spójnego środowiska operacyjnego, które pozwoli zarządzać flotą i zleceniami łatwiej i szybciej. Chcieliśmy, aby wszystkie dane – od planowania tras, przez statusy zleceń, aż po rozliczenia – były dostępne w jednym miejscu. I udało się to osiągnąć – podkreśla Tobiasz Wąsowski, Managing

Partner & Founder, CEO w Everest Logistics Services.

Efekty, które widać w liczbach

Wdrożenie przyniosło firmie wymierne korzyści operacyjne:

- 35% szybsze planowanie tras,
 - 40% krótszy czas rozliczeń kierowców,
 - ponad 50% mniej błędów administracyjnych,
 - 25% mniej opóźnień dzięki widoczności floty w czasie rzeczywistym,
 - 40% mniej połączeń telefonicznych z kierowcami,
 - 25% szybsza reakcja na zdarzenia losowe,
 - około 20% wzrostu produktywności całej organizacji.
- Integracja Webfleet i Spedtrans nie tylko uprościła naszą codzienną pracę, ale także znacząco zwiększyła efektywność operacyjną, dając nam przewagę konkurencyjną na rynku – dodaje Wąsowski.

Dzięki nowemu rozwiązaniu Everest Logistics Services może dziś obsługiwać bardziej złożone projekty logistyczne w krótszym czasie i z większą precyzją – co przekłada się zarówno na wyższą jakość usług, jak i satysfakcję klientów.



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

LUTZ ASSEKURANZ
WZAJEMNE ZAUFANIE
KOMPETENTNE DORADZTWO
SZYBKĄ LIKWIDACJĄ SZKÓD
SIĘĆ EKSPERTÓW
RZETELNĄ INFORMACJĄ

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓŹNIK 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

Biurowie 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 spedycję 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 BMWF (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.

Kwestionowanie WIBOR w umowach leasingowych

Wysokość zobowiązania wynikającego z umowy leasingowej może być uzależniona od wartości wskaźnika WIBOR, który opisany jest w sposób nieprzejrzysty. W efekcie przedsiębiorca ponosi ryzyko finansowe, na które nie miał realnego wpływu, a które mogło być ukształtowane w sposób arbitralny.

Michał Zaroń

Wskaźnik WIBOR, przez lata uznawany za standardowy element konstrukcji oprocentowania w kredytach i leasingach, staje się obecnie przedmiotem coraz poważniejszych wątpliwości prawnych. Sprawa, która początkowo dotyczyła głównie kredytów hipotecznych, stopniowo przenosi się na grunt finansowania działalności gospodarczej, w tym także na sektor transportu, spedycji i logistyki (TSL). Wysoka wrażliwość przedsiębiorstw tej branży na zmiany kosztów finansowania powoduje, że kwestia legalności istnienia WIBOR-u w umowach przewidujących zmienne oprocentowanie lub zmienną stawkę finansowania staje się przedmiotem uwagi przedsiębiorców, prawników i sądów.

Tło problemu i znaczenie dla branży TSL

Leasing w sektorze TSL jest jednym z kluczowych narzędzi finansowania aktywów – pojazdów ciężarowych, ciągników siodłowych, naczep, maszyn przeładunkowych czy infrastruktury logistycznej. Konstrukcja finansowania jest niemal zawsze oparta o model: marża leasingodawcy + zmienna stawka WIBOR. Wzrost stóp procentowych w latach 2021–2023 doprowa-

dził jednak do gwałtownego zwiększenia rat leasingowych, co skłoniło wielu przedsiębiorców do analizy, czy wskaźnik WIBOR faktycznie oddaje realne warunki rynkowe. W efekcie powstała fala wątpliwości co do jego zgodności z przepisami prawa i zasadami uczciwego obrotu gospodarczego.

Charakter prawny WIBOR i problem przejrzystości

WIBOR jest wskaźnikiem referencyjnym, który – w teorii – ma odzwierciedlać koszt pożyczania pieniędzy na rynku międzybankowym. W praktyce wygląda to w ten sposób, że banki podają stawki oprocentowania (w ujęciu rocznym), po jakich są gotowe złożyć u siebie depozyt, a następnie wyznacza się średnią arytmetyczną (po odrzuceniu stawek skrajnych). Jednak wskaźnik nie jest oparty o realne transakcje, a o deklaracje. Taka konstrukcja rodzi pytania o zgodność z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1011 (tzw. rozporządzenie BMR), które nakłada na administratorów wskaźników obowiązek zapewnienia ich rzetelności, reprezentatywności i oparcia na danych faktycznych. Brak takiej przejrzystości może oznaczać, że wskaźnik nie spełnia standardów wymaganych przez prawo unijne.

Dla przedsiębiorców zawierających umowy leasingowe oznacza to, że wysokość zobowiązania może być uzależ-

niona od wartości wskaźnika, który opisany jest w sposób nieprzejrzysty.

Asymetria informacji

Kolejnym problemem prawnym jest brak określenia w umowie (regulaminie, ogólnych warunkach umownych) sposobu dokonywania zmian oprocentowania w oparciu o WIBOR. W większości przypadków umowy zawierają jedynie lakoniczne odesłanie do wskaźnika WIBOR 1M, 3M lub 6M, bez jakiegokolwiek wyjaśnienia zasad jego obliczania. Leasingobiorca nie ma też możliwości weryfikacji danych, na podstawie których stawka została ustalona. W relacjach B2B może to stanowić podstawę do podważenia umowy, a przynajmniej zapisów w zakresie stosowania WIBOR.

Należy również pamiętać o asymetrii siły ekonomicznej pomiędzy leasingodawcą a leasingobiorcą. Mały lub średni przedsiębiorca może być w sytuacji faktycznej zależności wobec dużych podmiotów. W efekcie przedsiębiorca ponosi konsekwencje finansowe, które nie zależą od jego działań i mogły zostać określone bez obiektywnych kryteriów.

Możliwe konsekwencje prawne dla umów leasingowych

W przypadku uznania, że wskaźnik WIBOR nie spełnia wymogów prawnych, konsekwencje dla rynku lea-



singowego mogą być daleko idące. Po pierwsze, sądy mogą uznać, że postanowienia umowy dotyczące oprocentowania opartego na WIBOR są nieważne. Po drugie, może dojść do obowiązku rekalkulacji rat leasingowych, a w skrajnych przypadkach – do żądania zwrotu części wpłat jako nie należnych. Po trzecie, w sytuacji braku możliwości utrzymania umowy bez tego elementu, może ona zostać uznana za nieważną w całości.

Nie można też wykluczyć odpowiedzialności cywilnej leasingodawców, jeśli okaże się, że stosowali mechanizmy finansowe niezgodne z przepisami rozporządzenia BMR. Pojawić się mogą również roszczenia odszkodowawcze ze strony przedsiębiorców, którzy ponieśli szkody wskutek stosowania błędnego lub niereprezentatywnego wskaźnika.

Oczekiwanie na stanowisko TSUE i skutki dla rynku

Przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej toczy się postępowanie, w którym analizowana jest zgodność mechanizmu WIBOR z prawem unijnym, w tym z dyrektywą 93/13/EWG o nieuczciwych warunkach w umowach konsumenckich. Choć sprawa formalnie dotyczy kredytów, skutki orzeczenia będą miały szerszy wymiar. Jeśli Trybunał uzna, że sposób ustalania WIBOR narusza zasady przejrzystości i rzetelności, nie będzie przeszkodą, by analogiczne wnioski stosować także do umów leasingowych zawieranych z przedsiębiorcami.

W opinii Rzecznika Generalnego TSUE, wydanej w sprawie C-471/24, podkreślono już, że brak faktycznej re-

prezentatywności wskaźnika oraz niedostateczne informowanie klientów może stanowić naruszenie prawa unijnego. Ostateczny wyrok, którego należy spodziewać się w najbliższych miesiącach, może zatem otworzyć drogę do sporów sądowych o unieważnienie lub modyfikację warunków umów leasingowych.

W polskich sądach już zaczynają być podważane zapisy odwołujące się do WIBOR. W sprawie opartej o umowę leasingu Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 14 marca 2025 roku wskazał, że „umowa zawarta przez strony była zawarta w sposób nieważny w zakresie obciążenia należnością odsetkową, a także sprzeczna z naturą stosunku prawnego łączącego strony w postaci umowy pożyczki oraz z zasadami współżycia społecznego. Pozwany nie miał wpływu na treść i wartość raty odsetkowej, a jej wysokość nie była pozwanemu znana. Na powodzie spoczywał obowiązek informacyjny oraz obowiązek lojalności wobec pozwanego”.

Wnioski i perspektywy

Przedsiębiorcy z sektora TSL powinni już teraz przygotować się na potencjalne skutki rozstrzygnięć. W szczególności warto przeanalizować wszystkie obowiązujące umowy leasingowe pod kątem sposobu ustalania oprocentowania, okresów aktualizacji wskaźnika i zapisów dotyczących ryzyka stopy procentowej. Wskazane jest także zachowanie wszelkiej dokumentacji dotyczącej informowania o zasadach obliczania WIBOR-u – w tym ofert, aneksów i komunikacji z leasingodawcą.

Kwestionowanie WIBOR w umowach leasingowych nie jest sprawą od-

ległą ani teoretyczną – to zjawisko, które wkrótce może objąć znaczną część przedsiębiorców z sektora transportu i logistyki. Wysokie raty leasingowe, nieprzejrzyste zasady ustalania stóp procentowych i ryzyko prawne wynikające z niezgodności wskaźnika z prawem unijnym mogą stać się podstawą do szerokiej fali sporów sądowych.

Dla firm TSL kluczowe jest dziś nie tylko reagowanie, ale przede wszystkim przygotowanie się na te zmiany. Audyt umów, analiza ryzyka pozwolą uniknąć skutków finansowych, które mogą okazać się dotkliwe dla płynności przedsiębiorstwa.

Dlatego warto już teraz skorzystać z pomocy profesjonalnych pełnomocników, którzy pomogą przeanalizować umowy leasingowe, ocenić ryzyka i przygotować strategię działania w przypadku, gdy WIBOR zostanie zakwestionowany. Proaktywne podejście może być kluczem do ochrony interesów przedsiębiorców i zachowania stabilności finansowej w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu prawnym.

Autor tekstu od początku kariery zawodowej związany jest z branżą transportową – rozpoczął ją jako spedytor, następnie pracował jako radca prawny w jednej z największych firm spedycyjnych w Polsce, a od kilku lat prowadzi własną praktykę prawną, reprezentując klientów z sektora TSL.

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

Retro.

Miliardy tracone na granicach

Pomimo trwających od ponad trzech dekad miliardowych inwestycji w drogowe terminale graniczne, ich przepustowość ciągle jest niewystarczająca, a z tego powodu kierowcy muszą łamać przepisy regulujące czas ich pracy.

Robert Przybylski

P o zmianach ustrojowych najważniejszym krajem dla polskich przewoźników stały się Niemcy, które dawały Polsce 100 tys. zezwoleń rocznie. Nowo wybrane w 1991 roku władze ZMPD zauważyły, że ze względu na ograniczoną podaż zezwoleń niemieckich, powinna być ograniczona liczba samochodów transportu międzynarodowego. Jeżeli zestawów będzie zbyt dużo nikt nie zarobi, a wszyscy zbankrutują.

Zarząd Zrzeszenia wyliczył, że samochodów nie powinno być więcej niż 25 tys. i zaproponował Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej, powstałemu z połączenia Ministerstw Komunikacji, Żeglugi i Łączności, wprowadzenie koncesji. To rozwiązanie przyjęto we wprowadzonej Ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z 26 lipca 1991 roku.

Aż do 2000 roku mniej więcej 25 tys. ciężarówek pracowało w transporcie międzynarodowym – było to i tak 10 razy więcej niż w latach osiemdziesiątych. Na zwiększeniu liczby przewoź-

ników skorzystali też klienci – ceny frachtu wyraźnie spadły.

Rosła natomiast liczba odprawianych na granicy z Niemcami samochodów. Według Niemieckiego Instytutu Badań Ekonomicznych (DIW Berlin) granicę polsko-niemiecką przekroczyło w 1990 roku 30 tys. ciężarówek, a w kolejnym roku 65,4 tys. i 77,9 tys. w następnym. W 1993 roku liczba odprawionych samochodów ciężarowych przekroczyła 114 tys.

Według badania przeprowadzonego w 1992 roku przez Tomasza Komornickiego z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, średni

roczny czas oczekiwania pojazdu ciężarowego na wjazd do Polski wynosił 12,9 godzin w kierunku do Polski i 12,7 godzin w kierunku do Niemiec. Oczekujące na odprawę ciężarówki stały na poboczach dróg blokując ruch.

Niemiecka administracja szybko zareagowała na rosnące niebezpieczeństwo wypadków drogowych i stworzyła tymczasowe terminale. – Umocniono betonowymi płytami place postojowe przed dojazdem do punktu granicznego i zainstalowano kilkanaście kontenerów służących jako punkty odprawy mieszczące po dwóch celników na kontener. W innej części tego ogromnego parkingu stały kontenery socjalne: prysznice, toalety, pojawiły się bary z przekąskami i sklepy spożywcze. Niemcy zainwestowali w rozwiązanie, które nie przyspieszyło odpraw ze względu na wąskie gardło polskich służb granicznych, ale ułatwiło kie-

rowcom życie – podkreśla dzisiejszy prezes ZMPD, a ówczesny kierowca Jan Buczek.

Dodaje, że szofer, który podjechał na taki parking, zatrzymał samochód, wyłączył silnik, mógł przekazać do odprawy dokumenty, spać lub wykapać się. – Po odprawie otrzymywał przepustkę na granicę i towar (celnicy szli do auta, oglądali plombę oraz stan plan-deki i przypinali swoją plombę) i gdy decydował się na wyjazd oddawał pozwolenie strażnikowi, który sprawdzał, czy nie jest uszkodzona plomba i podnosił szlaban. Wpuszczanie na przejście graniczne było kontrolowane, by ich liczba nie przekroczyła pojemności drogi pomiędzy szlabanami – zastrzega Buczek.

Kierowca po opuszczeniu terminala jechał zwykłą drogą do przejścia granicznego i po okazaniu polskiemu celnikowi dokumentów wjeżdżał na przejście graniczne po polskiej stronie już bez dodatkowej kontroli.

Pierwsze protesty

Rosnąca wymiana handlowa między Polską i Europą Zachodnią doprowadziła do odprawy na polsko-niemieckiej granicy w 1995 roku 227 tys. samochodów ciężarowych. Chociaż przy drogach utwardzonych znajdowało się 18 przejść granicznych, kolejki tirów rosły, a czas oczekiwania na odprawę wydłużał się do kilku dni, co denerwowało kierowców. W proteście zablokowali przejścia w Świecku i Olszynie, domagając się skrócenia kolejek. Akcja zakończyła się sukcesem kierowców, odprawy nabrały tempa.

Podobnie gęstniał ruch na wschodniej granicy, gdzie z Białorusią były 4 przejścia graniczne przy drogach utwardzonych oraz 5 na granicy z Ukrainą. W Kukurykach i Terespolu miały miejsce protesty kierowców żądających przyspieszenia odpraw.

Na granicy z Białorusią i Ukrainą interweniowała milicja, kierowców pobito, odprawy nadal były prowadzone opieszale.

W 1997 roku ZMPD wydało niemal 356 tys. kartetów TIR, 10 razy więcej niż w zaledwie pięć lat wcześniej. Był to podstawowy dokument umożliwiający przewóz towarów pod zabezpieczeniem celnym. Polska weszła do Wspólnej Procedury Tranzytowej dopiero w połowie 1996 roku.

Za transportowym boorem nie nadążała infrastruktura graniczna. Prezes Krajowej Rady Przewoźników Drogowych Leon Kaczmarek przyznawał, że konieczna była rozbudowa przejść granicznych, szczególnie na wschodzie.

Nie lepiej było na południowej granicy, za wyjątkiem Cieszyzna, gdzie w 1991 roku wybudowano wzorcowy terminal odpraw celných. Przeciwnieństwem cieszyńskiego był „terminal” w Chyżnem; po polskiej stronie znajdowała się stacja paliw, po słowackiej nie było nic. Właśnie tam miał miejsce jeden z głośniejszych protestów kierowców ciężarówek zdesperowanych słomazarną obsługą celników.

„Słowo Ludu” z 10-11 listopada 1997 roku piórem Ryszarda Biskupa opisało w artykule „Celnik bóg i car” protest kierowców. Zdesperowani zablokowali na 2 dni polsko-słowacką granicę w Chyżnem. Wskazywali, że załatwienie prostych czynności zajmowało słowackim celnikom tyle czasu, że przez granicę przejeżdżały 2-3 ciężarówki na dobę. Po obu stronach granicy tiry tkwiły w wielokilometrowych kolejkach. „Przyjechałem, policzyłem kolejkę, ustawiłem się osiemdziesiąty szósty. Po dwóch nocach i jednym dniem ruszyłem do przodu ze dwa kilometry. Słowacy odprawili tylko tyle samochodów, że złapie mnie tu grudzień!” krzyczał w słuchawkę telefonu komórkowego jeden ze zirytowanych kierowców, który już trzeci dzień stał na południo-

wej granicy z transportem do Krakowa, jak opisywało „Słowo Ludu”.

Kierowcy wskazywali, że poskarżyć się nie było komu. Gdy na początku listopada 1997 roku delegacja kierowców składająca się z Węgrów, Polaków i Białorusinów poszła do kierownika słowackiej zmiany celników,

Każdy kierowca TIR-a zgłasza się do odprawy z kompletem standardowych dokumentów. Jeżeli jedzie na karnet i ładunek został już odprawiony na posterunku celnym w głębi kraju, formalności na granicy ograniczają się najczęściej tylko do sprawdzenia plomb na skrzyni.”

W 2004 roku polskie granice przejechało 7,4 mln samochodów ciężarowych, w tym ponad 3,8 mln polskich. W kolejnym już 9 mln, z tego 4 mln przez granicę polsko-niemiecką.

wyrzucił ją za drzwi. Zagroził, że wezwie na przejście policję i ze skarżącymi zrobi porządek. Następnie słowaccy celnicy przerwali pracę na cały dzień, a wtedy zastrajkowali kierowcy ponad czterystu ciężarówek.

„To pierwszy taki przypadek na południowej granicy, do podobnych protestów doszło trzykrotnie na granicy zachodniej i kilkukrotnie na wschodniej” podliczało „Słowo Ludu”. „Najgorzej jest w soboty i przed świętami. Wracają ludzie z dalekich tras, chcą jak najszybciej dotrzeć do domu. Celnicy pracują wtedy jak na zwolnionych obrotach. I nie daj Boże, żeby któryś z kierowców zaniósł do budy fiaszkę. Zostanie odprawiony, правда, ale jak łykną brandy, kolejka nie ruszy z miejsca”, mówił autorowi artykułu kierowca.

Na innych granicach było niewiele lepiej. „Nasi kierowcy czekają po piętnaście godzin w Olszynie na wjazd do Polski i dwadzieścia sześć godzin na wyjazd, dwa samochody stoją od doby na granicy w Gubinie” wyliczał w gazecie dyspozytor Magtransu z Buska Zdroju, który woził gips z Gacek do Niemiec, Beneluksu, Francji.

Celnik: Bóg i car

Autor artykułu w „Słowie Ludu” zastanawiał się, dlaczego odprawy trwają tak długo? Zaznaczał, że „celnik nie sprawdza czy na skrzyni ładunkowej jest dokładnie tyle sztuk mebli, worków, kilogramów stali zbrojeniowej, części zamiennych, ile wpisano w deklaracji. Sprawdza wyłącznie papiery.

Wyjaśniał, że „Celnik najpierw musi pofatygować się na rampę, potem podpisać SAD, przeczytać i wypełnić faktury przewozowe, wypełnić kwity opłat za korzystanie z autostrad. Te czynności powinny zająć najwyżej pół godziny”.

Biskup tłumaczył, że „Gdy ładunek odprawiany jest bezpośrednio w agencji celnej, procedura jest nieco dłuższa, plik papierów, które trzeba sprawdzić i podstemplować, jest grubszy. Teoretycznie kierowca ciężarówki nie powinien na granicy czekać dłużej niż godzinę. Praktyka jest odmienna: odprawy wydłużają się w nieskończoność. Sprawdzenie jednego listu przewozowego może zająć nawet pół dnia!”

Autor przytaczał dalej słowa kierowców, którzy przyznawali, że „Każdy jest człowiekiem, nie żądamy od celników żadnych cudów. Niech przez zmianę jeden człowiek odprawi osiem samochodów i skończą się nasze kłopoty. Problem polega na tym, że kilkuosobowa zmiana w ciągu jednej dniówki przepuszcza sześć, siedem TIR-ów. Na granicy celnik jest jak Bóg i car, ma zawsze rację”, tłumaczył kierowca, który przez kolejne trzy godziny siedem razy odpałał swoje Volvo i przesunął się do przodu o dziesięć miejsc w kolejce.

Sam protest wygasł po dwóch dniach i interwencjach władz administracyjnych z Nowego Sącza i Dolnego Kubina. „W miniony weekend w Chyżnem do odprawy po polskiej stronie czekało osiemdziesiąt pięć, a po słowackiej trzydzieści cztery ciężarówki. Z komunikatu Straży Granicznej wynika, że kierowcy czekali na od-

prawę trzy godziny na wyjazd i dwie na wjazd do Polski”, podawała gazeta.

Członek Rady ZMPD Roman Sierhej wspominał warszawski zlot przewoźników wiosną 1999 roku, gdy branża walczyła ze skutkami kryzysu rosyjskiego i gwałtownym spadkiem przewozów. – Namówiłem kolegów i zwołaliśmy spotkanie, żeby ratować się – wyjaśniał Sierhej. – Minister transportu Tadeusz Syryjczyk słuchał naszych postulatów niezbyt uważnie. Raczej nie był nimi mocno zainteresowany. Wśród bolączek był postulat udrożnienia wschodniej granicy. Celnicy pracowali w kontenerach, w których panował niesamowity ścisk i nie było warunków do odprawy samochodów. Tymczasem od kilku lat stał niezasiedlony, piękny obiekt na granicy w Koroszczynie. Urzędnicy nie chcieli się do tego przestronnego budynku wprowadzić, chyba dlatego, że wszystko było w nim pod obserwacją kamer – przypuszczał Sierhej.

NIK ocenił w raporcie dotyczącym terminalu w Koroszczynie, że „Budowę obiektów przeznaczonych do celów prowadzenia kontroli granicznych zlokalizowano poza zasięgiem terytorialnym drogowego przejścia granicznego, co było z niezgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 maja 1991 r.”.

Ponadto „Dla inwestycji finansowanej ze środków budżetowych nie opracowano i nie zatwierdzono założeń techniczno-ekonomicznych (z.t.e.), co uniemożliwiło prawidłowe określenie prognozowanych kosztów inwestycji i oszacowanie pośrednich nakładów budżetowych związanych z wybranym miejscem lokalizacji. Brak z.t.e. utrudniał także planowanie finansowania części służbowej Terminalu”.

NIK dodawał, że „Umowa o wzajemnych obowiązkach stron w czasie projektowania, realizacji i eksploatacji Terminalu Samochodowego Koroszczyn z 10 czerwca 1996 r. podpisana w imieniu Skarbu Państwa przez Wojewodę Białkopodlaskiego z inwestorem części komercyjnej Terminalu (spółka „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A. w Warszawie), w ocenie NIK została zawarta niekorzystnie dla Skarbu Państwa. W ww. umowie nie określono pełnego zakresu infrastruktury technicznej Terminalu – zarówno zewnętrznej jak i wewnętrznej - przeznaczonej na wspólne potrzeby inwestora budżetowego i komercyjnego,



wymagającej wspólnego sfinansowania, a świadczenia stron zostały określone bez uwzględnienia zasady ich ekwiwalentności – niekorzystnie dla Skarbu Państwa”.

Fala (dziwnych) inwestycji

Z badania prowadzonego w 1994 roku przez Tomasza Komornickiego z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN wynikało, że na przejściu w Świecku 40,2 proc. ciężarówek miało polskie rejestracje, 8,3 proc. niemieckie, a 51,5 proc. pochodziło z państw trzecich. Wśród nich 57,9 proc. pochodziło z Rosji, Białorusi oraz republik nadbałtyckich i 10 proc. z Holandii.

Przy drodze E-30 Polska wybudowała w 1995 roku w Świecku ogromny terminal odpraw towarowych. „Jest to najnowocześniejszy obiekt tego typu w Polsce. Bardzo niefortunna była natomiast jego lokalizacja (przy szosie Słubice-Zielona Góra), niezwykle utrudniająca bezpośrednie i kontrolowane kierowanie pojazdów odprawionych wprost na przejście. Decyzja lokalizacyjna jest tym bardziej niezrozumiała, że przy samej szosie E-30 znajduje się pod dostatkiem, nadających się na tego typu inwestycję, terenów. Jedynym rozwiązaniem mogącym zagwarantować sprawne funkcjonowanie tak zlokalizowanego terminalu jest

natychmiastowa budowa tzw. „drogi celnej” łączącej obiekt bezpośrednio z mostem granicznym. Budowy tej jak dotąd nie podjęto”, zauważał Komornicki we wzmiankowanym badaniu.

Ruch graniczny sięgnął w 1996 roku 3,5 mln ciężarówek, z których niecałe 1,5 mln było polskich. W kolejnym roku służby odprawiły 4,2 mln ciężarówek, w tym 1,7 mln polskich, a w 1998 roku już niemal 4,4 mln, w tym blisko 1,8 mln polskich.

Samochodowy ruch towarowy bił rekordy na każdej z granic i MSWiA zdecydowało o budowie m.in. terminali drogowych w Olszynie i Gubinku, zrealizowanych w latach 1997-2001 za sumę 300 mln zł. W 2004 roku polskie granice przejechało 7,4 mln ciężarówek (w tym ponad 3,8 mln polskich), w kolejnym już 9 mln, z tego 4 mln przez granicę polsko-niemiecką.

Tylko w województwie lubuskim znajdowało się 9 drogowych przejść granicznych, które dysponowały majątkiem o wartości przekraczającej 480 mln zł. Po wejściu Polski do strefy Schengen i zaprzestaniu kontroli na granicy, tj. od 21 grudnia 2007 roku obiekty te w niewielkim stopniu były wykorzystywane i zostały sprzedane prywatnym inwestorom.

Państwo wznosiło pilnie potrzebne terminale także na granicy wschodniej. NIK skontrolował te nakłady i w raporcie przypominał, że „W celu za-

pewnienia bezpośredniego nadzoru nad funkcjonowaniem w woj. lubelskim 6 drogowych międzynarodowych przejść granicznych, Wojewoda Lubelski utworzył z dniem 1 marca 1999 r. przy Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie gospodarstwo pomocnicze o nazwie Lubelski Zarząd Drogowych Przejść Granicznych w Chełmie”.

Izba podliczała, że „Z sumy 77.884 tys. zł poniesionych w latach 1999 – 2003 (I kw.) nakładów na rozbudowę i modernizację sześciu drogowych przejść granicznych – na realizację zadań w tym zakresie na przejściu Kukuryki – Koroszczyn przypadło ponad 52 proc. tych nakładów, a na przejściu w Dorohusku blisko 40 proc.”.

W bieżącym stuleciu Wydział Zwalczania Przestępczości Izby Celnej otrzymał na granicy wschodniej urządzenia RTG do prześwietlania pojazdów i bagażu i np. w Koroszczynie (DPG w Kukurykach) przeprowadzał kontrolę samochodów ciężarowych w terminalu samochodowym wyłącznie za pomocą urządzeń RTG zakupionych dla Izby przez Ministerstwo Finansów.

NIK przypominał, że „w latach 2011-2013 LZOPG zarządzał sześcioma funkcjonującymi przejściami drogowymi, na których granicę państwową w 2013 r. przekroczyło 10,9 mln podróży i 4,9 mln pojazdów ogółem”. Przejście drogowe w Dołhobyczowie było wówczas w budowie.



Niedrożne granice

Eurostat poddawał, że w okresie 2009-2013 przewozy krajowe w Europie zmalały o 3 proc., gdy międzynarodowe wzrosły o 12 proc. Także na przejściach granicznych w Polsce robiło się coraz tłoczniej, ale było to wynikiem przede wszystkim rozwoju przewoźników białoruskich i rosyjskich.

W 2011 roku polską granicę wschodnią przekroczyło ponad 1,7 mln ciężarówek. W kolejnym roku ruch nadal gęstniał, Służba Celna zanotowała szczególne nasilenie ruchu w I kwartale, w Oddziale Celnym Drogowym w Kuźnicy nastąpił wzrost o 19 proc., a w Oddziale Celnym w Bobrownikach o 34 proc. liczby odprawionych pojazdów ciężarowych w kierunku wywozowym w porównaniu do analogicznego okresu w roku 2011 roku. W połowie grudnia 2012 roku zostały pobi-

te dotychczasowe rekordy, jeżeli chodzi o długość kolejki i czas oczekiwania na odprawę. W Kuźnicy przekroczył on trzy doby i wyniósł 74 godziny, a kolejka zaczynała się 40 km przed granicą.

Do świąt na większości przejść granicznych średni czas oczekiwania wynosił 40 godzin, a długość kolejki dochodziła do 35 km. Kolejka do przejścia w Koroszczynie sięgała Białej Podlaskiej.

Służby odpowiedzialne za obsługę granic tłumaczyły zaistniałą sytuację wzmożonym ruchem w okresie przedświątecznym, który objawia się tym, że „tirów nadjeżdża więcej niż wynosi możliwość przepustowa najbardziej obleganych przejść.” W związku z tym rzecznik Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej Dariusz Sienicki informował również, że „wszystkie możliwości przyspieszenia odpraw zostały wyczerpane, nic już się nie da zrobić”.

Rzeczniczka Izby Celnej w Białej Podlaskiej Marzena Siemieniuk podawała, że „maksymalna przepustowość przejścia w Koroszczynie wynosi około 500 tirów w ciągu jednej, 12-godzinnej zmiany. Na nocnej zmianie odprawione zostały 534 ciężarówki”.

Władze administracyjne szczebla wojewódzkiego i centralnego zapewniały utrzymanie jak największej przepustowości przejść granicznych, przeprowadziły ich rozbudowę i modernizację. Wskazywały na niedostosowanie infrastruktury drogowej po stronie białoruskiej do infrastruktury strony polskiej. Zaznaczały, że przepustowość w przejściach granicznych w Kuźnicy i Bobrownikach jest uzależniona od przepustowości przejścia po stronie białoruskiej i przy wzmożonym ruchu strona białoruska nie zapewniała systematyczności odbierania wszystkich odprawionych samochodów przez polskie służby celne i graniczne.

Z powodu zbliżającego się Euro 2012 państwo skierowało fundusze na granicę polsko – ukraińską, która stała się „najnowocześniejszym odcinkiem zewnętrznej granicy Unii Europejskiej”. Dzięki zrealizowaniu tych inwestycji liczba pasów odpraw dla samochodów ciężarowych wzrosła z 36 do 57. Przybyło również miejsc parkingowych dla ciężarówek – z 340 do 1000. Zastosowano na przejściach najnowocześniejszą aparaturę do kontroli granicznej, co skróciło czas odpraw.

Pomimo inwestycji sytuacja nie poprawiła się. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Mor-



skiej zaprosiło zainteresowane strony 10 maja 2013 roku na kolejne spotkanie w sprawie trudnej sytuacji na wschodniej granicy. – Transport drogowy rośnie w tempie kilkunastu procent rocznie, zaś kolejki pozostają na podobnym poziomie. Oznacza to, że my ze swojej strony zwiększyliśmy w ostatnich latach tempo naszej pracy. Jeśli nawet zwiększyłbym obsadę przejść granicznych, nie zmieni to ich przepustowości. Brakuje dodatkowych pasów ruchu, gdzie mogłyby prowadzić odprawy – tłumaczył na łamach magazynu „Przewoźnik” Szef Służby Celnej Jacek Kapica.

Szansą na odblokowanie granicy był e-bookingTruck, przygotowywany na zlecenie Ministerstwa Finansów we współpracy z Poznańskim Instytutem Logistyki i Magazynowania. Podobny e-bookingBus sprawdził się na przejściach przez kilka lat. e-bookingTruck w trybie pilotażowym ruszył 5 października 2015 roku na terminalu samochodowym w Koroszczynie przy granicy z Białorusią oraz na przejściu granicznym w Grzechotkach (obwód kaliningradzki). System jednak nie przyjął się.

Wielkie straty

W kolejnych latach granice były wielokrotnie blokowane przez kierowców zniecierpliwionych długim oczekiwaniem. – Polska administracja od wielu lat nie doceniała sprawy granic i gdy weszliśmy do UE, pomimo tego, że formalnie odpowiadamy za ruch pomiędzy UE i krajami poza UE, a Polska ma

Doba postoju ciężarówki to koszt 350 euro. W 2024 roku służby odprawiły 1,8 mln ciężarówek. Zakładając, że każda z nich straciła dzień w jedną i dzień w drugą stronę, mamy 3,6 mln dniówek, które kosztowały 1,2 mld euro, czyli 5 mld zł rocznie.

trzech takich sąsiadów (Białoruś, Rosja i Ukraina), nie udało się przekonać urzędników do stworzenia terminali celnych uwzględniających nowe okoliczności – uważa Buczek.

Wskazuje, że wiele przejść bazuje na archaicznym systemie kanałowym, w którym kierowca z towarem i dokumentami zjawia się przed celnikiem i rozpoczyna się proces analizy dokumentów, ich zgodności z różnymi aktami prawnymi, skutkujący ewentualną kontrolą szczegółową. – W tym czasie wszyscy inni czekają w kolejce i nie ma możliwości ze względu na infrastrukturę na dokonanie odprawy dokumentów innego samochodu. Wszyscy muszą czekać i w ten sposób kolejka wydłuża się do kilku-kilkunastu dni, co wywołuje ogromne straty u przewoźników, w tym polskich, a zatem i dla polskiej gospodarki – wskazuje prezes ZMPD.

Szacuje, że doba postoju ciężarówki to koszt 350 euro. W 2024 roku służby odprawiły na granicy 1,8 mln ciężarówek. Zakładając, że każda z nich straciła dzień w jedną i dzień w drugą stronę, mamy 3,6 mln dniówek, które kosztowały przeszło 1,2 mld euro, czyli 5 mld zł rocznie.

Są to straty nie tylko przedsiębior-

ców, ale i Skarbu Państwa, które pobiera od zysku firm podatek. – Gdyby te pieniądze zainwestować we wzorcowy terminal celny, na który mogłyby wjechać setki pojazdów, kierowcy nie musieliby odpalać auta, a dokumenty odprawiali w kilkunastu punktach i połączyć to z pracą służb po drugiej stronie granicy, odprawy trwałyby jedną dniówkę i auto bez opóźnień kontynuowałoby pracę. Zmalałaby liczba aut potrzebna do wykonania danej pracy, odciążałoby to ruch na drogach, zmalałoby obciążanie środowiska naturalnego niepotrzebnym użyciem paliwa i dało lepszy wynik ekonomiczny przewoźnikom, a państwu przychody – wylicza Buczek.

Podkreśla, że kierowcy ciężarówek stojących na terminalu mogą odpoczywać, czyli przestrzegają konwencji AETR, czego nie da się zrobić w kanałowym systemie odpraw. – Polskie władze ignorują przepisy o czasie pracy kierowców, zmuszając do permanentnego ich łamania. Jedyne ukłony, który czynią, to brak kontroli okresu opisanego jako czas przejścia granicy. Państwo odpowiadające za kontrole i nadzór, prowokuje zaniechaniami do łamania przepisów – oburza się prezes ZMPD.

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

Procedura
T1/T2

1. Numer dokumentu		2. Data wystawienia	
3. Numer rejestracyjny		4. Numer identyfikacyjny	
5. Numer kontenera		6. Numer przewoźnika	
7. Numer przewoźnika		8. Numer przewoźnika	
9. Numer przewoźnika		10. Numer przewoźnika	
11. Numer przewoźnika		12. Numer przewoźnika	
13. Numer przewoźnika		14. Numer przewoźnika	
15. Numer przewoźnika		16. Numer przewoźnika	
17. Numer przewoźnika		18. Numer przewoźnika	
19. Numer przewoźnika		20. Numer przewoźnika	
21. Numer przewoźnika		22. Numer przewoźnika	
23. Numer przewoźnika		24. Numer przewoźnika	
25. Numer przewoźnika		26. Numer przewoźnika	
27. Numer przewoźnika		28. Numer przewoźnika	
29. Numer przewoźnika		30. Numer przewoźnika	
31. Numer przewoźnika		32. Numer przewoźnika	
33. Numer przewoźnika		34. Numer przewoźnika	
35. Numer przewoźnika		36. Numer przewoźnika	
37. Numer przewoźnika		38. Numer przewoźnika	
39. Numer przewoźnika		40. Numer przewoźnika	
41. Numer przewoźnika		42. Numer przewoźnika	
43. Numer przewoźnika		44. Numer przewoźnika	
45. Numer przewoźnika		46. Numer przewoźnika	
47. Numer przewoźnika		48. Numer przewoźnika	
49. Numer przewoźnika		50. Numer przewoźnika	
51. Numer przewoźnika		52. Numer przewoźnika	
53. Numer przewoźnika		54. Numer przewoźnika	
55. Numer przewoźnika		56. Numer przewoźnika	
57. Numer przewoźnika		58. Numer przewoźnika	
59. Numer przewoźnika		60. Numer przewoźnika	
61. Numer przewoźnika		62. Numer przewoźnika	
63. Numer przewoźnika		64. Numer przewoźnika	
65. Numer przewoźnika		66. Numer przewoźnika	
67. Numer przewoźnika		68. Numer przewoźnika	
69. Numer przewoźnika		70. Numer przewoźnika	
71. Numer przewoźnika		72. Numer przewoźnika	
73. Numer przewoźnika		74. Numer przewoźnika	
75. Numer przewoźnika		76. Numer przewoźnika	
77. Numer przewoźnika		78. Numer przewoźnika	
79. Numer przewoźnika		80. Numer przewoźnika	
81. Numer przewoźnika		82. Numer przewoźnika	
83. Numer przewoźnika		84. Numer przewoźnika	
85. Numer przewoźnika		86. Numer przewoźnika	
87. Numer przewoźnika		88. Numer przewoźnika	
89. Numer przewoźnika		90. Numer przewoźnika	
91. Numer przewoźnika		92. Numer przewoźnika	
93. Numer przewoźnika		94. Numer przewoźnika	
95. Numer przewoźnika		96. Numer przewoźnika	
97. Numer przewoźnika		98. Numer przewoźnika	
99. Numer przewoźnika		100. Numer przewoźnika	

ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS



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



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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





My TruckPoint – cyfrowy portal klienta

Sprawne zarządzanie flotą pojazdów ciężarowych wymaga dostępu do dużej ilości danych w czasie rzeczywistym. Cyfrowy portal My TruckPoint dla Mercedes-Benz Trucks zapewnia Klientom najważniejsze informacje oraz usługi związane z ich pojazdami: szybko, wygodnie i efektywnie

Każda firma transportowa w swojej codziennej działalności, żeby prowadzić biznes, potrzebuje przede wszystkim pełnej, aktualnej informacji o stanie floty. To wydaje się oczywiste, ale w dobie coraz większej liczby zadań stojących przed przewoźnikami, procesy analogowe już nie są wystarczające i coraz ważniejsze staje się wsparcie, jakie oferują rozwiązania cyfrowe. Dlatego inwestując w pojazdy ciężarowe, warto mieć na uwadze także ofertę usług wspierających zarządzanie flotą online. Dla firmy Daimler Truck Polska priorytetem jest od lat partnerska współpraca z klientami i oferowanie kompleksowych rozwiązań, tak aby maksymalnie ich odciążyć w codziennej pracy – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing Daimler Truck Polska. Wraz z pojawieniem się innowacyjnych technologii cyfrowych stało się to możliwe na dużo większą skalę i dlatego dziś klient, który kupuje ciężarówkę Mercedes-Benz Trucks, jednocześnie otrzymuje pełny dostęp do cyfrowego centrum zarządzania jej eksploatacją – czyli do portalu My TruckPoint. Portal łączy w jednym miejscu różne usługi cyfrowe Mercedes-Benz Trucks, takie jak TruckLive, Fleetboard czy Mercedes-Benz Trucks Uptime.

Mercedes-Benz Trucks Uptime – pełny monitoring stanu technicznego pojazdu
Cyfrowe usługi Daimler Truck rozwijane są od wielu lat i stopniowo stały się standardem. W miarę jak flagowy Actros kolejnych generacji zmieniał się w pojazd inteligentny, dostarcza coraz większej ilości danych. Jako pierwsza do konsekwentnie rozwijanego systemu telematycznego Fleetboard dołączyła usługa Mercedes-Benz Trucks Uptime. Dzięki niej samochód jest monitorowany w czasie rzeczywistym, a wszelkie dane o działaniu systemów pokładowych i potencjalnych usterkach o różnym stopniu ważności dla utrzymania pojazdu w ruchu są natychmiast dostarczane do klienta, serwisu oraz w zależności od rodzaju informacji do centrum pomocy Daimler Truck Customer Center. System rejestruje ponad 1000 różnych reguł związanych z usterkami. W zależności od oceny charakteru informacji, podejmowane są dalsze działania we współpracy z klientem i kierowcą. Główną zaletą tego rozwiązania jest możliwość planowania przeglądów i wszelkich czynności związanych z eksploatacją floty z wyprzedzeniem, aby nie zakłócać codziennych operacji. Efektywność zwiększa się dodatkowo dzięki temu, że system

informuje o możliwości wystąpienia usterki z wyprzedzeniem, zanim taka sytuacja będzie miała miejsce, oraz o tym, czy jej usunięcie będzie wymagało wizyty w serwisie, lub kierowca może usunąć ją samodzielnie. Jeżeli konieczna jest interwencja specjalistów, serwis może wcześniej przygotować potrzebne części, a klient informowany jest o najbliższym punkcie, w którym usterka zostanie usunięta. Aktualnie jest to szczególnie wygodne i proste, bo usługa Mercedes-Benz Trucks Uptime jest zintegrowana z innymi rozwiązaniami w ramach portalu My TruckPoint.

My TruckPoint – wszystko w jednym miejscu

My TruckPoint to wirtualne centrum zarządzania flotą, obejmujące różne usługi dla pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks, a także innych marek. Prosta, intuicyjna rejestracja po zakupie pojazdu umożliwia klientowi dostęp do wielu różnych opcji, np. do aktywacji lub dezaktywacji poszczególnych usług, zgłaszania awarii, szczegółów umów serwisowych i wielu innych. Dzięki centralnemu zarządzaniu pojazdami większość informacji jest już wstępnie uzupełniona. Jeżeli klient dodatkowo korzysta z usług TruckLive lub Mercedes-Benz Trucks Uptime, do zgłoszenia awarii lub szkody dodawane są pozycja GPS pojazdu w czasie rzeczywistym oraz aktualne dane diagnostyczne. Klient ma także wgląd w pełną listę swoich pojazdów i może bezpośrednio zamawiać oryginalne części zamienne do każdej ciężarówki Mercedes-Benz Trucks w swojej flocie.

Aktywacja usługi TruckLive w My TruckPoint umożliwia zarządzanie przeglądami, udostępniając aktualne informacje o wybranych parametrach eksploatacyjnych, m.in. poziom AdBlue, zużycie okładzin hamulcowych lub ciśnienie powietrza w ogumieniu. Gdy usługa TruckLive jest aktywna kierowca może korzystać z dynamicznego obliczania tras oraz aktualnych informacji o ruchu drogowym – LiveTraffic. Dane są dostępne w czasie rzeczywistym i umożliwiają maksymalne skrócenie czasu jazdy, a także lepsze planowanie tras. Z kolei usługa Connected Traffic Warnings zwiększa bezpieczeństwo dzięki rozpoznawaniu i przekazywaniu ostrzeżeń o zagrożeniach do pobliskich pojazdów Mercedes-Benz Trucks. Kierowca otrzymuje powiadomienia w postaci informacji wyświetlanych jako zdarzenia drogowe na mapie lub zestawie wskaźników, wraz z sygnałem ostrzegawczym 10 sekund przed dojazdem do miejsca zdarzenia. System rejestruje oraz komunikuje kierowcy dziewięć rodzajów zagrożeń, w tym wypadki oraz zjawiska atmosferyczne jak m.in. mgła, ulewny deszcz czy informacje o śliskiej nawierzchni.

Najbardziej zaawansowana technologicznie ciężarówka na rynku, jaką jest Actros w połączeniu z My TruckPoint, to inteligentne narzędzie, które umożliwia znacznie bardziej efektywne zarządzanie flotą, przy mniejszym nakładzie czasu pracy i pieniędzy. Dostęp do wszystkich tych opcji umożliwia aktywacja dedykowanej Umowy Serwisowej, która zapewnia stałe koszty, a przede wszystkim pozwala klientowi skupić się wyłącznie na biznesie. Tak widzimy naszą przyszłość jako organizacji Daimler Truck, oferującej sprzedaż oraz serwis – dostawcy nie tylko najnowocześniejszych samochodów ciężarowych, ale także kompletnych rozwiązań cyfrowych, wspierających biznes każdej firmy transportowej.





Lutz Assekuranz
in cooperation with
www.zmpd.pl



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



Rośnie przestępczość transportowa z udziałem fałszywych przewoźników

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

LUTZ-ASSEKURANZ

Przestępczość transportowa z udziałem fałszywych przewoźników rośnie w alarmującym tempie. Dzięki łatwemu dostępowi do narzędzi internetowych oszuści wykorzystują giełdy transportowe, podszywają się pod legalnie działające firmy, przejmując ich tożsamość cyfrową oraz tworzą fikcyjne podmioty. W ostatnich latach zjawisko to przybrało zupełnie nowy wymiar. Ofiarami są zarówno polscy i europejscy spedytorzy, przewoźnicy, jak i ubezpieczyciele – a straty liczone są w dziesiątkach milionów euro.

Schemat działania oszustów najczęściej zaczyna się od pozornie zwykłego zlecenia pozyskane-

go poprzez platformę transportową. „Przewoźnik” kontaktuje się e-mailowo lub telefonicznie – często z profesjonalnie wyglądającego adresu, który jednak należy do fałszywej domeny. Przykład z praktyki: spedytor powierzył transport firmie „Benny Express Di Giuseppe V.” – ciężarówka wraz z ładunkiem zniknęła, a ustalenia potwierdziły, że przewoźnik był osobą wcześniej notowaną. Sąd orzekł, że platforma transportowa nie ponosi odpowiedzialności za weryfikację użytkowników, co znacząco ograniczyło możliwości dochodzenia roszczeń przez zleceniodawcę.

Deklaracje o „rzetelnej weryfikacji przewoźników”, często stosowane w marketingu giełd frachtowych, w praktyce bywają jedynie hasłami reklamowymi. Hakerzy przejmują

konta firm, kopiują certyfikaty i polisy, a oszuści rejestrują domeny internetowe niemal identyczne z oryginalnymi (np. zamieniając „.cz” na „.com”). Dodatkową trudność stanowi fakt, że oszuści korzystają z usług rejestratorów domen spoza UE, którzy często odmawiają współpracy z organami ścigania. Wraz z rozwojem narzędzi AI fałszowanie dokumentów stało się łatwiejsze i trudniejsze do wykrycia.

Coraz częściej spotykane są tzw. „puste spółki” – podmioty kupowane wyłącznie w celu popełniania przestępstw. Mają one ważny numer NIP/VAT i historię działalności, co budzi zaufanie, a tuż przed przestępstwem mogą uzyskać również licencję transportową. Towar zostaje wydany, a przewoźnik i pojazd znikają bez śladu.

Szczególnie groźny jest modus operandi określany jako „M.O. Argeș” (od rumuńskiego powiatu Argeș). Najczęstsze elementy schematu to: kradzież naczepy wraz z ładunkiem – często metali lub elektroniki dużej wartości – pozorne awarie, a następnie „odnajdywanie” pustych naczep w pobliżu miejsc działalności grup przestępczych. Straty sięgały wielokrotnie setek tysięcy euro. Choć latem 2025 r. rumuńska policja zatrzymała 29 osób związanych z tą grupą, proceder nadal występuje na terenie całej Europy.

Konsekwencje prawne i ubezpieczeniowe

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR spedytor i przewoźnik odpowiadają za działania swoich podwykonawców.

Art. 29 CMR przewiduje utratę limitów odpowiedzialności w przypadku umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa. W praktyce oznacza to, że w przypadku oszustwa lub przywłaszczenia towaru odpowiedzialność spedytora lub przewoźnika może sięgać pełnej wartości ładunku – bez ograniczeń przewidzianych w CMR.

W orzecznictwie niemieckim pojawiła się także koncepcja „pełnomoc-

nika faktycznego”, która rozszerza odpowiedzialność na dyspozytorów i osoby organizujące przewóz. Stanowi to dodatkowe ryzyko dla firm TSL oraz dla ich ubezpieczycieli.

Rynek ubezpieczeniowy reaguje: część ubezpieczycieli ogranicza lub wycofuje ofertę, zaostrza warunki polis, podnosi składki oraz wprowadza wyłączenia dotyczące zleceń pozyskiwanych poprzez giełdy. Jednocześnie pojawiają się nowe rozwiązania, takie jak szeroko zakrojone polisy CMR-subsydiarne obejmujące również rażące niedbalstwo i niektóre przypadki działań umyślnych.

Jak minimalizować ryzyko?

Podstawowe działania prewencyjne:

- rzetelna, bezpośrednia weryfikacja dokumentów przewoźnika (licencje, rejestry działalności gospodarczej, autentyczność polis CMR – najlepiej potwierdzona u brokera lub ubezpieczyciela),
- szczegółowa analiza adresów e-mail i numerów telefonów; ostrożność wobec freemaili i domen ludzko podobnych do oryginalnych,
- weryfikacja tożsamości kierowcy podczas załadunku (dokumenty osobiste, prawo jazdy, dowód rejestracyjny, zgodność numerów tablic),

- monitorowanie komunikatów branżowych i ostrzeżeń o fake carrierach, współpraca z wyspecjalizowanymi detektywami i firmami weryfikacyjnymi,
- rozważenie wdrożenia narzędzi do identyfikacji fałszerstw dokumentów – szczególnie w dużych organizacjach,
- odpowiednie zapisy umowne i właściwie skonstruowana polisa CMR (art. 29 CMR); w modelach ryzyka szczególnie warto rozważyć polisę CMR-subsydiarną.

Zjawisko fałszywych przewoźników to jedno z największych obecnie zagrożeń dla branży transportowej w Europie i w Polsce. Wymaga stałej czujności, aktualnej wiedzy, wielopoziomowej weryfikacji oraz współpracy pomiędzy spedytorami, przewoźnikami i ubezpieczycielami. Najbardziej skuteczną polityką pozostaje zasada: weryfikować dokumenty, potwierdzać u źródła, nie ufać wyłącznie deklaracjom platform transportowych.

Zespół Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa dyspozycji w zakresie wsparcia, doradztwa i prewencji.

Tekst ma charakter informacyjny i prewencyjny.

www.lutz-assekuranz.pl

Przyspieszenie powyżej 5 s

Chińczycy boją się, że zbyt szybkie elektryczne samochody przyniosą śmiertelne żniwo na drogach. Z uwagi na łatwość tworzenia bardzo szybkich elektrycznych samochodów, coraz więcej modeli oferuje ekstremalne przyspieszenie do setki. Dziś sprint do setki na poziomie 2,5 sekundy już nikogo nie dziwi. Ale władze Chin chcą zabronić aut z takimi osiągnięciami. W trosce o bezpieczeństwo rozważane jest wprowadzenie limitu. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h nie będzie mogło być krótsze niż 5 sekund. Zejście poniżej tej granicy w normalnym aucie ma być zabronione.

Koniec z bilecikami pod dyskontem

Jedna z największych sieci dyskontów rezygnuje z biletów parkingowych. Biedronka, na razie próbnie, wprowadza system kamer monitorujący czas postoju na placach pod dyskontami. Klienci nie będą już musieli pamiętać o wkładaniu biletów za szybę. Czas ma być liczony automatycznie i tak samo nakładane będą kary za przekroczenie darmowego czasu 90 minut. Minimalna opłata dodatkowa ma wynosić 150 zł.

Jeździ, pływa, lata

W Jasionce powstaje pojazd, który ma przewyższać możliwościami wszystkie latające taksówki. Witold Mielniczek tworzy tam wehikuł o nazwie Beccarii, który może poruszać się po lądzie na gąsienicach, pływać w wodzie jak amfibia oraz latać jak dron dzięki zamontowanym wirnikom. Podczas lotu rozwinięte 80 km/h, a w wodzie i na lądzie 30 km/h. Projekt jest w fazie prototypu, jeszcze nie jest w pełni funkcjonalny, ale szanse na wdrożenie go do produkcji są spore.



Zimówka w Niemczech tylko z „alpejskim szczytem”

Niemcy zmienili podejście do opon zimowych. Zaczął się właśnie pierwszy pełny sezon zimowy po wprowadzeniu prawa, które nakazuje kierowcom w Niemczech jazdę na oponach zimowych z oznaczeniem 3PMSF. Kiedy jest śnieg, lód, błoto pośniegowe lub szron, w Niemczech trzeba się poruszać z oponami oznaczonymi górskim szczytem. Samo oznaczenie M+S jest już niewystarczające. Za brak właściwego ogumienia w określonych warunkach grozi mandat w wysokości od 60 do 100 euro.

Europa chce wygonić SUV-y z miasta

Europejscy urzędnicy nie lubią samochodów, a w szczególności dużych SUV-ów i pickupów. To po części ma uzasadnienie. Z uwagi na przestrzeń, jaką zajmują i ryzyko, jakie niesie potrącenie pieszego takim autem, wjazd dużymi samochodami do miasta ma być ograniczony. Nie powstały jeszcze konkretne przepisy, ale jest pomysł, żeby duże samochody płaciły więcej za postój w strefach płatnego parkowania. Na taki pomysł wcześniej wpadły już władze Paryża. Niewykluczone są też inne obostrzenia, a jakie? – czas pokaże.



Palmą w BYD

Chińskie BYD w celach promocyjnych stosuje coraz bardziej niesablonowe testy swoich samochodów. Tym razem SUV BYD U8L oberwał palmą. Inżynierowie zbudowali specjalny mechanizm, który pozwolił na uderzenie w ramach testów dużym pniem w dach SUV-a. Ten z pozoru niedorzeczny test odwzorowuje jednak wypadki, które zdarzają się podczas silnych wiatrów z udziałem nie tylko palm, ale i drzew na całym świecie. SUV U8L zniósł upadek drzewa wzorowo. Pomimo wielu uderzeń kabina nie odkształciła się, blachy pocięły się tylko powierzchownie.



Ekstremalne elektryczne Porsche

Nowe Porsche Cayenne jest najmocniejszym samochodem na prąd w dotychczasowej historii marki. W nowej elektrycznej odmianie Cayenne zastosowano silniki o mocy 1156 koni mechanicznych. To pozwala dużemu SUV-owi rozpędzić się do setki w 2,4 sekundy. Zasięg ma przekraczać 600 kilometrów. Co najważniejsze, Porsche nie popełnia tego samego błędu co z modelem Macan. Spalinowa wersja Cayenne też będzie w ofercie i będzie bazowała na innej niż elektryk platformie podłogowej.

Powrót TVR

Sportowa brytyjska marka TVR ma szansę nie podzielić losu reszty motoryzacyjnych legend z wysp. Mini, Rolls-Royce, Bentley – te wszystkie marki nie należą już do Brytyjczyków. TVR, który dziś nie funkcjonuje, może wrócić po dwudziestu latach jako sportowa marka z brytyjskim

kapitałem. To za sprawą firmy Charge Holdings, która przejęła TVR. W planach jest na początek sportowy wóz z silnikiem V8 pod maską, a później elektryczny supersamochód. Marka TVR przez lata obiecywała powrót na rynek, a przed upadkiem była uznawana za bardzo awangardową.



Las Vegas SEMA Show

Amerykańskie święto tuningu i silników V8



SEMA Show w Las Vegas w Stanach Zjednoczonych to słynna na całym świecie wystawa tuningowa. Tu spotykają się ludzie z branży, konstruktorzy samochodów, których na naszych drogach się nie widuje.

Ekstremalnie podniesione pickupy

To znak rozpoznawczy wystawy SEMA. Amerykańskie pickupy takie jak Ford F250, Chevrolet Silverado czy GMS Sierra – to samochody, które już w seryjnej formie na naszych ulicach robią duże wrażenie. Dla Amerykanów to za mało. Króluje tam moda podnoszenia tych samochodów tak, że ich maski znajdują się często powyżej głowy dorosłego mężczyzny. Zawieszenie takiego pickupa to zupełnie nieseryjna konstrukcja, ozdobiona chromem, wypolerowana i podświetlona neonami i diodami LED. Takie podniesione pickupy w Las Vegas grają pierwsze skrzyp-

ce na wystawie.

Zaparkowane w rzędach przed halami wystawienniczymi zajmują ogromną część SEMA. Choć są to z reguły auta z napędem na cztery koła, to nikt nimi nie zamierza jeździć w teren. Stoją na ogromnych chromowanych felgach z terenowymi oponami, które wbrew wszystkiemu są niskoprofilowe. Właściciele tych wielkich aut uwielbiają jeszcze jedną rzecz – klaksony o donośnym brzmieniu. Jeden z pickupów miał ich na pace aż 31. Po co konstruuje się takie nedoręczne maszyny? Żeby zrobić wrażenie na innych, żeby toczyć się powoli przez bulwary, czy podjechać pod kasyno w Las Vegas.

Musclecars

Amerykanie kochają Musclecars, szczególnie te z lat 60. Mowa o wielkich sportowych samochodach w rodzaju Forda Mustanga. W halach wystawienniczych zgromadzono najbardziej zaawansowane projekty amerykańskich tunerów.

Królowały Dodge Chargery, Chevrolety Camaro, Fordy Mustangi. Restomod – to pojęcie trzeba poznać, żeby zrozumieć z czym ma się do czynienia. To sposób tuningowania samochodu, który zakłada, że utrzymujemy klasyczny wygląd nadwozia kilkudziesięcioletniego auta, ale pakujemy do niego nowoczesną technikę. Czyli mamy do czynienia z od-



restaurowanym, często lekko przerebionym nadwoziem z dawnej epoki, a pod maską... nowoczesny silnik V8 z wielkim kompresorem. Taka jednostka może generować kilkaset, tyśiąć, a nawet tyśiąć pięćset koni mechanicznych.

Żeby poprawić właściwości jezdne do musclecarów z lat 60. montuje się też nowoczesne układy zawieszenia, wyczynowe hamulce, współczesne systemy bezpieczeństwa. To podróż w przeszłość i kontakt z kultową amerykańską motoryzacją, ale w unowocześnionym wydaniu. Ciekawostką na SEMA był na przykład wóz o nazwie „Monte Mino”. To krzyżówka 3 chevroletów: Monte Carlo, El Camino i Corvette. Z pierwszego pochodził przód auta, z drugiego charakterystyczna paka, jak w pickupie, a podwozie to już Corvette, a więc ponadprzeciętne osiągi.

Przedwojenne auta też się tuninguje

Wszelkiego rodzaju hot-rody, to już prawdziwa historia amerykańskiej motoryzacji. Przykładem tuningu z epoki może być Ford Coupe z 1932 roku, którego nadwozie pozbawiono błotników i maski. Silnik i zawieszenie zostało pochromowane, wypole-





rowane, tak żeby na niedzielne przejażdżki wybierać się autem wyglądającym jak „bombonierka”. To dowód na to, jak wielką wagę amerykańscy miłośnicy motoryzacji przykładają do klasycznych aut. Tu utrzymanie kilkudziesięcioletniego auta w oryginale nie jest priorytetem. Przeróbka samochodu wyprodukowanego przed wojną nie jest nawet postrzegana jak profanacja, tylko jak nawiązanie do tuningu sprzed wielu dekad.

Pokazy palenia gumy

Wyjątkowe samochody, które przyjeżdżają w listopadzie do Las Vegas, nie są prezentowane tylko na parkingu czy w halach, ale też w akcji. Niemal przez cały dzień na terenie centrum wystawienniczego odbywają się szalone wyścigi równoległe i pokazy palenia gumy. To widowisko przyciąga tłumy i wzbudza w publiczności ogromne emocje. Przez trybuny pełne „petrolheadów” trudno się precyzować. Nad obiektami unosi się niemal ciągle słup dymu z palonych opon. Dymu, który raz po raz zasysają systemy klimatyzacji zamontowane w halach wystawienniczych. Zapach spalonej gumy jest dlatego też odczuwalny w pomieszczeniach, ale jakoś nikomu to nie przeszkadza.

Jedna z największych wystaw

W centrum wystawienniczym w Las Vegas odbywa się wiele targów, wystaw, spotkań przeróżnych branż. Największą popularnością cieszą się trzy wydarzenia. Jednym z nich jest właśnie SEMA Show. Oprócz tego wielką uwagę przykuwają targi elektroniki

CES, na nich prezentowane są gadżety i nowe technologie, również te motoryzacyjne. Trzecią największą wystawą w Vegas są targi broni. Można powiedzieć, że to obrazuje zainteresowania jakie mają Amerykanie.

W przypadku SEMA Show – wydarzenie skupia na sobie uwagę całego świata, ale z założenia zwykły turysta nie ma tam wstępu. Wystawa przeznaczona jest dla ludzi pracujących w branży motoryzacyjnej, dla przedstawicieli wszelakich firm i dla mediów. Przeciętny zjadacz chleba nie kupi biletu wstępu do hal, może natomiast podziwiać zewnętrzną część wystawy, na której i tak dzieje się bardzo dużo. Będąc w Las Vegas w listopadzie warto się tam udać.

Targi podzespołów – tuning jest tu legalny

Czy takimi samochodami można by jeździć po Europie? Większość z aut prezentowanych na SEMA Show nie pojechałaby po naszych drogach. Amerykańska branża tuningowa jest tak potężna, bo prawo zezwala tu na znacznie więcej. W wielu stanach jazda bez błotników, z podświetlonymi podwoziami, z kołami wystającymi poza obrys auta i kołcami zdobitymi felgi jest legalna.

Nasze przepisy homologacyjne są bardzo restrykcyjne. W Stanach można przerabiać samochody, chyba że lokalne, stanowe przepisy mówią inaczej. Dzięki temu szalone pojazdy mogą jeździć po drogach, a branża daje chleb ogromnej liczbie osób. Tu nikt nie zadaje pytań: po co tak szaleć z przeróbkami? Tu liczy się wolność, fantazja i ten słynny amerykański kicz.



Czechy Ahoj!

AKTYWUJ TERAZ



OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA DO 80%



**MNIEJSZE SPALANIE.
WIĘCEJ ZYSKÓW.**

Actros L z kabiną ProCabin.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

