



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Transport bliski załamania

6

FuelSave Diesel

8.74

FuelSave 95

7.34

Najczarniejszy rok w historii branży

8

Holenderskie myto od 1 lipca

54

Wielki jubileusz: 130 lat ciężarówek,
30 lat Actrosa

66

Tankuj taniej

Codziennie 14:00 - 18:00



...paliwa podstawowego



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

**ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE
OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

ZOD



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

które odbędzie się w dniu **20 maja 2026 r. (środa)**, o godzinie **10.30**
w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia
w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu ZMPD)

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD
Jan Buczek
Jan Buczek



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Nic nam z nieba nie skapnie

W obecnej sytuacji gwałtownego wzrostu cen paliw musimy wszyscy okazać solidarność i występować do klientów o podwyżki cen frachtu – z nieba nic nam nie kapnie. Nie możemy pokrywać wzrostu kosztów z własnych zasobów. Do przewoźników często nie docierają podwyżki za fracht, bo po drodze „zjadają je” pośrednicy. Nie ogranicza ich żaden przepis, więc przejmują marże, a po stronie przewoźnika pozostaje całe ryzyko i cały koszt.

W tej sytuacji konieczne jest skrócenie terminu płatności nawet do 14 dni. Pośrednik, jeśli chce zarabiać na tym rynku, musi mieć własny kapitał, a jeśli go nie ma, niech sam zaciąga dług, a nie kredytuje się zarobkiem należnym przewoźnikowi. Reagowanie na stworzoną przez pośredników patologię to pole do działania dla instytucji kontrolnych.

Tachografowe dopłaty 34

Ministerstwo Infrastruktury zamierza dokonać dopłat do wymiany tachografów w dwóch transzach. Zdobycie tych pieniędzy jest dużym sukcesem branży. Złożonych zostało ponad 16 tys. wniosków na wymianę urządzeń w 94 649 samochodach.

Mazda CX-5 po raz trzeci 72

Mazda CX-5 zajmuje trzecie miejsce na podium najlepiej sprzedających się modeli japońskiej marki. Od premiery w 2012 roku sprzedano już znacznie ponad milion egzemplarzy tego auta. Debiutuje trzecia generacja CX-5, która ewoluuje, bazując na sprawdzonych rozwiązaniach.

Bruksela za uproszczeniem rekrutacji kierowców spoza UE 12

Jednym ze sposobów rozwiązania problemu rosnącego niedoboru zawodowych kierowców autobusów i ciężarówek w UE byłoby ułatwienie rekrutacji takich kierowców spoza UE.



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:

Janusz Chojnowski, Janusz Sokalski,
Kacper Jeneralski, Tomasz Matyszko,
Piotr Mikiel

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: papertinta.pl

Ogłoszenia, reklamy i prenumerata:

Renata Karwowska-Koziol
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.

Najczarniejszy rok w historii branży 8

W ostatnich dwóch latach z rynku wycofało się ponad 8060 przedsiębiorców. Tylko w 2025 roku z rejestrów GITD zniknęło ponad 4400 firm, to jest niemal 10 proc. podmiotów międzynarodowego transportu drogowego.



E-dokumenty w transporcie 46

Cyfryzacja przestała być fanaberią. Tyle że nie wydarzy się magicznie z dnia na dzień. Największy sens ma więc podejście praktyczne: zrozumieć, co naprawdę zmienia się w przepisach (i kiedy), co zostaje po staremu, a potem ułożyć proces tak, by firma działała sprawnie i mogła czerpać z tego korzyści.

Rośnie rumuńska konkurencja 34

Na unijnym rynku rośnie groźny konkurent dla polskich firm transportu drogowego. To rumuńskie przedsiębiorstwa, które nabrały wiatru w żagle po zniesieniu w ub.r. kontroli granicznych strefy Schengen.

Transport bliski załamania	7
Najczarniejszy rok w historii branży	8
Bruksela za uproszczeniem rekrutacji kierowców spoza UE	12
Rewolucja w ewidencji środków trwałych	15
Fotomorgana. Spotkanie noworoczne, czyli dyskretny urok elegancji	16
Spotkanie noworoczne ZMPD	22
Na polskich drogach pojawią się długie zestawy	30
Rośnie rumuńska konkurencja	34
W zielonej polityce KE przeoczyła potrzeby transportu drogowego	36
Przewoźnicy – dyżurni chłopcy do bicia	38
Panie Tadeuszu, bardzo dziękujemy!	40
Zezwolenia EKMT tylko cyfrowe	44
E-dokumenty w transporcie. Jak się przygotować	46
Tachografowe dopłaty	50
Działania ZMPD na forum IRU	52
Holenderskie elektroniczne myto zacznie działać już za kilka miesięcy	54
Kobiety, które nadają kierunek	56
Retro.W jedności siła	58
Wielki jubileusz: 130 lat ciężarówek, 30 lat Actrosa	66
Wojna na Bliskim Wschodzie – konsekwencje dla przewoźników, spedytorów i firm wysyłkowych	68
Mazda CX-5 po raz trzeci	72

Transport bliski załamania

Obniżenie podatków to krok w dobrym kierunku, ale nie zapewni rekompensaty ogromnych podwyżek cen paliw. Konieczne są natychmiastowe, zdecydowane i systemowe działania rządu, aby uchronić gospodarkę od wstrząsu.



Robert Przybylski

Rząd obniżył od 31 marca akcyzę na olej napędowy z 1,16 zł/litr do 28 groszy na litr. Rozporządzenie przewiduje obniżkę do 15 kwietnia. Podatek VAT obniżył z 23 do 8 proc. i zmiana obowiązuje do 30 kwietnia. Obniżki wprowadzone są rozporządzeniami, więc Ministerstwo Finansów może je łatwo przedłużyć.

W opinii przedsiębiorców sytuacja firm jest tak poważna, że konieczne są dodatkowe działania. „Doceńmy działania Rządu w zakresie obniżenia akcyzy na paliwa, które stanowią istotny i potrzebny krok w obecnej sytuacji. Jednakże skala te-

go wsparcia pozostaje niewystarczająca wobec realnych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa transportowe. W branży, w której paliwo stanowi kluczowy składnik działalności, a jego zużycie jest wielokrotnie wyższe niż w transporcie indywidualnym, obecne rozwiązania nie zapewniają stabilności finansowej ani możliwości dalszego funkcjonowania wielu firm”, napisały Zarząd, Rada, Komisja Rewizyjna oraz Przewodniczący Regionów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w apelu do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka.

Przedsiębiorcy wskazują na rosnące koszty pracy, paliw, myta oraz pogarszających się warunków prowadzenia działalności na rynku europej-

skim. Rentowność sektora jest tylko wspomnieniem, firmy walczą o utrzymanie płynności finansowej. Tylko w pierwszym kwartale 2026 roku ubyło ponad 1700 firm posiadających licencję wspólnotową, choć trzeba dodać, że pojawiło się 900 nowych podmiotów, więc bilans wykazuje mniej o 800 firm.

Niezbędne działania

Prezes ZMPD Jan Buczek już na początku marca wystąpił do Prezesa Rady Ministrów z apelem o wprowadzenie konkretnych mechanizmów osłonowych, które funkcjonują w innych krajach europejskich i realnie wspierają konkurencyjność firm transportowych.

We wspólnym apelu Zarządu, Rady, Komisji Rewizyjnej oraz Przewodniczących Regionów ZMPD wymieniane są następujące działania:

- wprowadzenie mechanizmów zwrotu części akcyzy od paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym,
- stworzenie narzędzi ograniczających skutki gwałtownych wahań cen paliw,
- systemowe działania poprawiające płynność finansową przedsiębiorstw, w tym wprowadzenie maksymalnych terminów płatności,
- ograniczenie zatorów płatniczych w łańcuchu transportowym,
- pilne uruchomienie realnego dialogu z przedstawicielami branży.

ZMPD alarmuje, że „każdy kolejny tydzień bez zdecydowanych działań oznacza pogłębianie kryzysu i wzrost liczby firm, które tracą zdolność do dalszego funkcjonowania. Skutki tych zaniechań nie ograniczą się wyłącznie do sektora transportowego – uderzą w cały system gospodarczy państwa”.

Napięty budżet państwa

Pakiet aktów prawnych wprowadzających niższe ceny, nazwany „Ceny Paliw Niżej – CPN”, składa się z nowelizacji ustawy o podatku akcyzowym oraz nowelizacji ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasad postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym oraz z ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej.

Oba akty prawne ukazały się 28 marca w Dzienniku Ustaw i obniżają ceny paliw, jednak nie dłużej niż do 30 czerwca 2026 roku. Cena maksymalna paliwa będzie ustalana codziennie na podstawie wskaźników średniej ceny hurtowej oraz minimalnych kosztów operacyjnych.

MF podlicza, że w wyniku obniżenia podatków utraci 900 mln zł miesięcznie w przypadku obniżki VAT oraz 700 mln zł miesięcznie w przypadku akcyzy.

Dla już poważnie zadłużonego budżetu państwa to duży wysiłek. Po lutym tegoroczny deficyt sięgnął 48,5 mld zł (wykonanie 17,5 proc. planu ustawy budżetowej), gdy przychody wyniosły 12,1 proc. (12,1 proc. pla-



nu). Zadłużenie Skarbu Państwa na koniec stycznia 2026 roku osiągnęło 1 998,3 mld zł, z czego dług krajowy to ok. 1 595 mld zł, a zagraniczny 403,3 mld zł.

Jednym z pomocowych rozwiązań może być obowiązkowy maksymalny termin płatności. – Wprowadzenie 30-dniowego terminu płatności dla przewoźników znacząco poprawiłoby ich płynność finansową i co więcej byłoby rozwiązaniem bezkosztowym dla budżetu państwa – powiedziała rzeczniczka ZMPD Anna Brzezińska.

Niejasne perspektywy

Kontrakty terminowe na ropę WTI rosły od 25 marca i przekroczyły 2 kwietnia 112 dol. za baryłkę. Prezydent Donald Trump ostrzegł przed potężnymi atakami na Iran, jeśli Cieśnina Ormuz nie zostanie ponownie otwarta. W regionie pojawiły się dodatkowe wojska amerykańskie, a wspierane przez Iran siły Huti w Jemenie przyłączyły się do konfliktu, co zaostriżyło napięcia.

Wojna w dużej mierze zablokowała kluczowy szlak Ormuz, przez który transportowana jest jedna piąta światowego przepływu ropy. Konflikt, trwający od końca lutego, spowodował wzrost ceny ropy o 50 proc. w porównaniu z marcem, co oznacza jeden z najszybszych miesięcznych wzrostów w historii.

Rosyjski minister spraw zagranicznych Siergiej Ławrow publicznie prognozuje, że cena baryłki ropy sięgnie 150 dol.

Analicyści rynku paliw obawiają się utrudnień w dostawach. „Poziom za-

pasów diesla i oleju opałowego w europejskim hubie ARA spadł w skali tygodnia o 5 proc. i pozostaje niecałe 4 proc. poniżej poziomu z analogicznego okresu roku poprzedniego. Przedłużający się konflikt może jednak znacznie uszczuplić poziom zapasów”, ostrzegają eksperci biura Reflex Urszula Cieślak i Rafał Zywert.

Wskazują, że ostatnie tankowce z dieslem z regionu Zatoki Perskiej, które zostały załadowane przed wybuchem wojny, powinny dotrzeć do europejskich portów do 10 kwietnia. „Po tym terminie nie oczekuje się kolejnych dostaw. Z regionu Zatoki Perskiej (zgodnie z informacjami Kpler) w marcu Unia Europejska zaimportowała 1,1 mln ton diesla, co stanowiło blisko 20 % całego importu. Znalazienie alternatywy dla dostaw diesla z tego regionu może być dla Europy wyzwaniem w najbliższych tygodniach.”



Najczarniejszy rok w historii branży

Rekordowa liczba firm transportowych wycofała się z przewozów międzynarodowych w 2025 roku. Na najwyższym poziomie były także upadłości i restrukturyzacje.

WYPISY

ROK	Nowe wypisy >3,5 t	Całkowite wypisy >3,5 t	Nowe wypisy <3,5t	Całkowite wypisy <3,5 t
2025	6482	301 320	755	37 267
2024	7224	304 120	863	37 882
2023	7301	304 943	1557	36 120
2022	10 499	292 793	18 487	31 376
2021	7103	280 776	bd	bd

Źródło: BTM

w roku poprzednim.

Trudne warunki działania nie zniechęcają nowych inwestorów do wejścia do branży. W 2025 roku Biuro Transportu Międzynarodowego zarejestrowało 3301 nowych firm, o 5,6 proc. więcej niż w 2024 roku. Jest to jednak o niemal 30 proc. mniej od średniej z ostatnich ośmiu lat. Nawet jeśli pominąć w rozważaniach wyjątkowy rok 2022, w którym BTM zarejestrowało 10 171 firm, to i tak ubiegłoroczny wynik jest o 4 proc. poniżej średniej z siedmiu lat.

Biorąc pod uwagę, że netto ubyło 1130 firm, a BTM zarejestrowało 3301 nowych, z rejestrów zniknęło 4431 przedsiębiorstw, czyli blisko 10 proc. wszystkich mających uprawnienia do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego na koniec 2024 roku. W 2024 roku zniknęło 3638 firm. Natomiast w miarę stabilna jest proporcja liczby nowych firm do liczby nowych wypisów, oscylująca wokół 2.

Rośnie koncentracja

Malejąca liczba firm powoduje zmniejszenie liczby wypisów, czyli licencjonowanych samochodów, mogących wykonywać transport międzynarodowy. Na koniec 2025 roku w ewidencji BTM było 301 320 wypisów na samochody o dmc powyżej 3,5 tony, o 0,9 proc. mniej niż rok wcześniej i o 1,2 proc. mniej niż w szczytowym 2023 roku.

Niepokojącym sygnałem jest zmniejszenie się liczby samochodów o dmc pow. 3,5 tony z klasą czystości spalin Euro VI do 254 524 sztuk, o 8,8 proc. Park ciężarówek spełniających normę Euro V zmalał o 26 proc., do 34 540 sztuk.

Liczba nowych wypisów na samochody o dmc powyżej 3,5 tony sięgnęła 6484, co oznacza ponad 10-procentowy spadek w porównaniu do 2024 roku. Jest to najmniejsza liczba

Robert Przybylski

W ostatnich dwóch latach z rynku wycofało się ponad 8060 przedsiębiorców. Tylko w 2025 roku z rejestrów GITD zniknęło ponad 4400 firm, to jest niemal 10 proc. podmiotów międzynarodowego transportu drogowego.

Alarm dla polityków

Już trzeci rok z rzędu maleje w Polsce liczba towarowych przewoźników międzynarodowych. Na koniec 2025 r. było ich 43 924, co oznacza spadek o 2,5 proc., wynika z danych Biura

Transportu Międzynarodowego przy GITD. W porównaniu do szczytowego okresu, czyli roku 2023, redukcja sięgnęła 3,6 proc., zatem z biegiem lat załamanie branży pogłębia się.

W 2025 roku sądy otworzyły 5549 postępowań upadłościowych i restrukturyzacyjnych, wynika z analiz przeprowadzonych przez Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczych. W 2024 takich postępowań było 4998, w 2023 roku 4649, dwa razy więcej niż w 2022 roku. COIG podlicza, że upadło 426 firm, niewiele mniej w stosunku do 2024 roku, gdy było ich 433.

W 2025 roku restrukturyzację rozpoczęło 5132 firm, co oznacza wzrost o 14,7 proc. względem 2024 roku, oblicza firma technologiczna MGBI, spe-

cializująca się w przetwarzaniu i analizie danych.

COIG wylicza, że w branży transportu drogowego towarów zanotowano w 2025 roku 29 upadłości, rok wcześniej 12. Z danych MGBI wynika, że w ub.r. ogłosiło upadłość 37 przedsiębiorstw transportowych, w 2024 roku było ich 34, a w 2023 - 12.

Tak niepokojących statystyk nie zanotowano w ostatnich dekadach. – To są twarde dane, które jednoznacznie wskazują w jakiej kondycji jest obecnie polski międzynarodowy transport drogowy. Jest to ważna informacja dla polityków i zarazem alarm, aby zajęli się problemami przemysłu i obywateli.

Międzynarodowy transport drogowy dostarcza do polskiego budżetu

miliardy złotych, notując przy tym ponad 42 mld zł nadwyżki płatniczej z eksportu usług, nadal przyczyniając się do poprawy bilansu płatniczego państwa. Ponadto jest pracodawcą dla pół miliona pracowników – przypomina prezes ZMPD Jan Buczek.

Niemiecki pacjent

Marazm gospodarczy w Europie Zachodniej, a szczególnie w Niemczech, a także rosnące koszty regulacyjne i myta demolują przedsiębiorców. Polski międzynarodowy transport z racji wielkości (ma jedną trzecią unijnego rynku przewozów międzynarodowych) najmocniej odczuł problemy niemieckiej gospodarki.

Według Instytutu Badań Ekonomicznych im. Leibniza w Halle roczna liczba bankructw osiągnęła w 2025 roku rekordowo wysoki poziom 17 604. Oznacza to, że średnio każdego dnia w Niemczech upadało 48 spółek osobowych i kapitałowych. Nawet w następstwie poważnego kryzysu finansowego w 2009 roku liczba ta była o około 5 proc. niższa, podkreśla instytut.

Grudzień był szczególnie dotkliwy – złożono 1519 wniosków o upadłość. Liczba ta była o 75 procent wyższa niż średnia grudniowa w latach 2016–2019, przed pandemią. Firma doradczą FalkenSteg szacuje, że w 2025 roku niewypłacalność ogłosiło 471 firm o rocznych obrotach powyżej 10 mln euro. To o około 25 proc. więcej niż

ŚWIADECTWA KIEROWCY DLA OBYWATELI SPOZA UNII

ROK	Nowe	Na koniec roku	W tym z UA	W tym z BY
2025	97 803	145 977	71 767	54 882
2024	115 975	150 549	76 310	56 038
2023	103 194	162 489	88 923	56 256
2022	106 599	160 664	127 389	28 469
2021	89 878	132 625	103 766	24 640

Źródło: BTM

nowych wypisów w ostatnich pięciu latach.

W przypadku lekkich samochodów dostawczych o dmc od 2,8 do 3,5 tony, liczba nowych wypisów wyniosła 755 sztuk i była o 12,5 proc. mniejsza od zanotowanej w 2024 roku. Ostry spadek nie dziwi, ten segment będzie podlegał od lipca nowym regulacjom, wymuszającym na kierowcach pracę zgodnie z rozporządzeniem 561, regulującym czas pracy kierowcy.

Liczba wypisów na koniec roku w kategorii lekkiej wyniosła 37 267 i była o 1,6 proc. mniejsza niż rok wcześniej. Widoczna jest postępująca koncen-

tracja branży. Na firmę przypada średnio 7,7 samochodu (licząc łącznie pojazdy lekkie i ciężkie), gdy rok wcześniej 7,6 pojazdu, a w 2023 roku 7,5.

Firm małych, mających do 10 pojazdów, było na koniec minionego roku 36 131, co oznacza ponad 3-procentowy spadek rok do roku. Stanowiły ponad 82 proc. wszystkich firm, ale dysponowały 36,6 proc. parku samochodów (37 proc. rok wcześniej).

Mniej rąk do pracy

Z danych BTM wynika, że maleje liczba świadectw kierowców, które po-

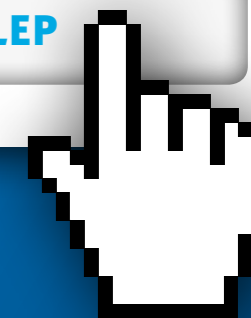
zwalają obywatelom państw spoza UE wykonywać w Unii pracę kierowcy międzynarodowego. To zjawisko można wytłumaczyć zapaścią transportu, ale także trudnościami w przejściu przez biurokratyczne przeszkody.

W rezultacie w 2025 roku BTM wydało 97 803 świadectwa kierowcy, o 15,7 proc. mniej niż rok wcześniej. Na koniec roku w obrocie pozostawało 145 977 świadectw, o 3 proc mniej niż na koniec 2024 roku. W stosunku do szczytowego 2023 roku różnica przekracza 10 proc. Ubywa pracowników z Ukrainy i Białorusi.

UPRAWNIENIA DO WYKONYWANIA PRZEWOZU ŁADUNKÓW

	NOWE WYDANE W DANYM ROKU	STAN NA KONIEC ROKU
2025	3301	43 924
2024	3127	45 054
2023	4020	45 565
2022	10 171	44 499
2021	3976	37 860
2020	2847	36 511
2019	3224	36 513
2018	3539	35 997
2017	Bd.	34 633

Źródło: BTM


<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.

Bruksela za uproszczeniem rekrutacji kierowców spoza UE



Komisja Europejska opublikowała badanie zleczone IRU, dotyczące rekrutacji i integracji zawodowych kierowców autobusów i ciężarówek z państw trzecich na rynku pracy UE.

Robert Przybylski

Badanie Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) wykazało, że procedury prawne umożliwiające pracę w UE są skomplikowane i rozdrobnione, ponieważ kilka sektorowych dyrektyw UE wspólnie

nie z różnymi przepisami i procedurami krajowymi. W rezultacie kryteria przyjęcia, procedury i dokumenty wymagane do ubiegania się o wizę, zezwolenie na pracę i/lub zezwolenie na pobyt są inne w poszczególnych państwach członkowskich.

Nawet kolejność uzyskiwania tych zezwoleń może się różnić w zależności od państwa członkowskiego. W większości przypadków procedury nie są cyfrowe i wymagają znacznego wysiłku. Przydatny byłby jeden scentralizowany punkt kontaktowy, w którym obywatele państw trzecich mogliby składać wszystkie niezbędne dokumenty.

Rekomendacje

KE przyznaje, że sektor transportu drogowego, składający się głównie

z małych i średnich przedsiębiorstw, często mikroprzedsiębiorstw, zazwyczaj nie dysponuje zasobami umożliwiającymi przestrzeganie długotrwałych (średnio 6–12 miesięcy), kosztownych (do 20 000 euro na obywatela państwa trzeciego) i uciążliwych procedur biurokratycznych.

Jednym ze sposobów rozwiązania problemu rosnącego niedoboru zawodowych kierowców autobusów i ciężarówek w UE byłoby ułatwienie rekrutacji takich kierowców spoza UE.

W tym celu ścieżki legalnej migracji powinny stać się bardziej przejrzyste, a procedury uzyskiwania niezbędnych dokumentów (wizy, zezwolenia na pracę, zezwolenia na pobyt) powinny być szybsze i mniej kosztowne. Pomocne może być dodanie kierowców autobusów i/lub ciężarówek do krajowych list zawodów deficyto-

wych, ponieważ często wiąże się to ze stosowaniem usprawnionych procedur.

Uznawanie kwalifikacji uzyskanych poza UE, takich jak prawa jazdy i certyfikaty kompetencji zawodowych, uprościłoby również rekrutację kierowców z państw trzecich. Byłoby to jednak możliwe tylko w takim zakresie, w jakim państwa trzecie dostosują się do odpowiednich przepisów UE.

Raport został dobrze oceniony w Polsce. – Raport IRU stanowi cenny punkt wyjścia do wypracowania wspólnego, europejskiego podejścia do rekrutacji kierowców z państw trzecich, opartego na przejrzystych procedurach i jednolitych standardach kwalifikacyjnych. Polska branża transportowa, jako jeden z filarów unijnego rynku przewozów, jest gotowa aktywnie uczestniczyć w tej dys-

kusji i współtworzyć rozwiązania, które zapewnią stabilność operacyjną firm oraz bezpieczeństwo i wysoką jakość usług w całej Unii Europejskiej – zapewnia prezes ZMPD Jan Buczek.

Polskie rozwiązania systemowe

Buczek podkreśla, że należy rozróżnić sytuację w transporcie krajowym i międzynarodowym. – O ile w przewozach krajowych skala problemu jest ograniczona, o tyle w transporcie międzynarodowym od lat obserwujemy narastający deficyt wykwalifikowanych kierowców. To właśnie ten segment rynku – kluczowy dla pozycji polskich firm w europejskich łańcuchach dostaw – wymaga szczególnej uwagi i systemowych rozwiązań – zaznacza prezes ZMPD.

Przypomina, że ZMPD już kilkanaście lat temu zainicjowało autorski program odbudowy zaplecza kadrowego w Polsce poprzez włączenie zawodu kierowcy do systemu kształcenia branżowego. – Po dekadzie konsekwentnych działań zawód kierowcy został wpisany na listę zawodów nauczanych w szkołach branżowych I stopnia, a absolwenci od kilku lat zasilają polskie przedsiębiorstwa transportowe. To istotny, systemowy krok w kierunku profesjonalizacji i stabilizacji rynku pracy – wskazuje Jan Buczek.

Równoległe ZMPD prowadzi szeroko zakrojone działania promocyjne, w tym ogólnopolską inicjatywę „Actros Team – ruszamy do szkół”, realizowaną wspólnie z partnerem strategicznym – Daimler Truck Polska.

Buczek przyznaje, że zmiany społeczne i oczekiwania młodego pokolenia powodują, iż zainteresowanie pracą w międzynarodowym transporcie drogowym pozostaje ograniczone. – Charakter tej pracy, w szczególności długotrwała nieobecność w domu i rozłąka z rodziną, stanowi istotną barierę dla wielu kandydatów. W konsekwencji trudno oczekiwać, że wyłącznie działania krajowe pozwolą w krótkiej perspektywie całkowicie zrównoważyć potrzeby kadrowe sektora – stwierdza prezes Zrzeczenia.

Postulat Forum Transportu Drogowego

Rosnący brak kierowców zmusił przedsiębiorców do korzystania pracowników zagranicznych – około 80 proc. kierowców spoza Polski pochodzi z Ukrainy i Białorusi. – Sytuacja geopolityczna w regionie istotnie jednak ograniczyła dostępność tej kadry. W wyniku rosyjskiej agresji wielu obywateli Ukrainy powróciło do kraju, by bronić swojej ojczyzny, natomiast w przypadku Białorusi obowiązują dodatkowe ograniczenia wynikające z aktualnych uwarunkowań politycznych i migracyjnych – wymienia prezes ZMPD.

Skupiające przedstawicieli największych organizacji przewoźników drogowych w Polsce Forum Transportu Drogowego domaga się przyspieszenia procedur zatrudnienia i legalizacji pobytu kierowców spoza UE. Rząd przychylił się do tego postulatu i Mi-



nisterstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (MRPiPS) wydało rozporządzenie wpisujące zawód kierowcy samochodu ciężarowego na listę tych zawodów i grup zawodów, w których występują niedobory kadrowe.

W związku z tym ZMPD wystąpi do Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz urzędów wojewódzkich z

sektora transportu drogowego, ale także dla całej gospodarki i handlu UE. Każdego roku IRU przeprowadza ankietę wśród przewoźników na całym świecie, dotyczącą trudności ze znalezieniem kierowców. Najnowsze wyniki pokazują, że sytuacja w Europie pogarsza się, a poziom braku kierowców w 2025 roku wzrósł w porów-

Przyczyną jest starzejąca się kadra oraz niewystarczający napływ nowych pracowników.

Przyciąganie młodych mężczyzn i kobiet do zawodu pozostaje priorytetem, jednak ich łączny udział nadal stanowi mniej niż 10 proc. zatrudnionych, co zwiększa presję na łańcuchy dostaw, ogranicza zdolności przewozowe oraz zagraża funkcjonowaniu kluczowych usług pasażerskich. – Rozwiązanie problemu niedoboru kierowców wymaga szerokiego i długoterminowego podejścia. IRU pracuje nad zwiększeniem udziału kobiet i młodych ludzi w zawodzie, jednocześnie wspierając bezpieczną i dobrze uregulowaną mobilność kierowców spoza UE – zauważa dyrektor IRU na UE Raluca Marian. – Rekrutacja w państwach trzecich może uzupełniać rozwiązania krajowe, pod warunkiem, że opiera się na jasnych ścieżkach, uczciwych warunkach i wspólnych standardach UE. Nie istnieje jedno uniwersalne rozwiązanie, ale przy odpowiednim zestawie środków UE może zbudować zrównoważoną kadrę kierowców – dodaje Marian.

Przyciąganie młodych mężczyzn i kobiet do zawodu pozostaje priorytetem, jednak ich łączny udział nadal stanowi mniej niż 10 proc. zatrudnionych, co zwiększa presję na łańcuchy dostaw, ogranicza zdolności przewozowe oraz zagraża funkcjonowaniu kluczowych usług pasażerskich.

informacją o wydaniu tych przepisów, aby przyspieszyć procedury wydawania dokumentów pobytowych dla pracowników wykonujących ten zawód.

Działania IRU

Komisja Europejska przyznaje, że niedobór kierowców zawodowych stanowi wyzwanie nie tylko dla unijnego

naniu z 2024 rokiem o 18 000 kierowców, co dało łącznie 444 000 nieobsadzonych stanowisk w 2025 roku w UE. Niedobór jest szczególnie dotkliwy dla przewoźników z Polski, Rumunii, Litwy (ponad 15 proc. miejsc pracy nieobsadzonych) i Hiszpanii (do 15 proc. miejsc pracy nieobsadzonych), których floty pokrywają znaczną część operacji międzynarodowych w UE.

Rewolucja w ewidencji środków trwałych



Aleksandra Wiener

Prezes zarządu Inwentaryzacji PRO
Kontakt: +48 662235387

Zmiany dotyczą także firm transportu drogowego, a prawo czyni ich kierownictwo osobiście odpowiedzialnym za prawidłowe raportowanie.

Jędrzej Kasprzycki

W styczniu 2026 roku nastąpiła skarbowa rewolucja w przepisach regulujących gospodarkę i ewidencję środków trwałych, zaczął obowiązywać nowy raport zwiększający zakres inwentaryzacyjny. Z początkiem stycznia 2027 roku firmy muszą sporządzić raport z ewidencji środków trwałych dla urzędów skarbowych.

Najistotniejsza zmiana to nowy raport JPK ST KR, który ma synergię z KSeF. Raport ten ma pokazywać ewidencję środków trwałych + wyposażenie + WNIpy i połączony jest

z fakturami zakupu, które rejestrowane są w systemie elektronicznych faktur KSeF. – Ważne, aby sposób pokazania tych zakupów w raporcie JPK był zgodny z rzeczywistością i zawierał odpowiednie nazewnictwo. System opracowany jest tak, aby kontrola była automatyczna, elektroniczna i ułatwiała pierwszy element odsiewu dla kontrolera. Dlatego w systemie weryfikacja potencjalnych nieprawidłowości jest po słowach kluczowych. Obecnie wrazliwe słowa (tagi) to: zestaw, set, komplet, wyposażenie – wymienia prezes zarządu Inwentaryzacji PRO Aleksandra Wiener.

Nowe przepisy traktują jako środki trwałe także pozycje użytkowane powyżej roku niezależnie od ich warto-

ści, zatem środkiem trwałym są części, maszyny warsztatowe i wyposażenie biura. Obowiązek inwentaryzacyjny występuje raz na 4 lata, a firma musi wysłać JPK do urzędu skarbowego raz na rok.

Wiener przypomina, że JPK ST KR zawierać powinien zakupy za rok 2026 zaraportowane w 2027, jednak ze względu na specyfikę systemów księgowych większość plików pokazywać będzie całą ewidencję, również tę dotychczasową. – Warto zatem nie tylko już od 1 stycznia 2026 roku, poprawnie księgować środki trwałe wraz z wyposażeniem, ale i uporządkować dotychczasową ewidencję – radzi prezes Inwentaryzacji PRO.

Kary za niedopełnienie obowiązku są dotkliwe, mogą sięgać 115 tys. zł.





Rynek samochodów ciężarowych

W 2025 roku liderem wartego 34 mld euro europejskiego rynku samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 ton zostało Volvo, z 19-procentowym udziałem. Marka Mercedes-Benz zdobyła 17,7 proc. europejskiego rynku samochodów ciężarowych. Z danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA wynika, że ubiegłoroczne rejestracje w klasie ciężkiej w Europie wyniosły 297,7 tys. sztuk (liczone łącznie kraje UE, Wielka Brytania i kraje strefy wolnego handlu).

Popyt na opony maleje

W 2025 roku sprzedaż na rynku wtórnym opon do samochodów ciężarowych zmalała o 4 proc. - do 11 mln sztuk. W czwartym kwartale minionego roku spadek sprzedaży był 2-procentowy. Europejskie stowarzyszenie producentów opon Tyres Europe tłumaczy spadki malejącą produkcją przemysłową w Europie i rosnącym importem ogumienia spoza UE, którego nie spowolniły nawet cła. Spadek sprzedaży w 2024 roku sięgnął 1 proc.

W Polsce sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zmalała o 12,5 proc. w stosunku do 2024 roku. W ostatnim kwartale minionego roku spadek wyniósł 11,7 proc.

Kurierscy giganci

Najwięcej na świecie przesyłek przewiózł w 2025 roku Amazon – 6,7 mld sztuk i po raz pierwszy w historii wyprzedził US Post. Amazon poprawił wynik o 9,8 proc., zaś poczta traci klientów, liczba przesyłek zmalała o 8,3 proc., w takim samym tempie maleją przewozy UPS (do 4,4 mld sztuk). FedEx obsłużył 3,6 mld paczek, o 5,9 proc. więcej niż rok wcześniej. DHL e-commerce doręczył 1,7 mld przesyłek, zaś InPost zwiększył w 2025 roku przewozy o 25 proc. do 1,4 mld przesyłek.



Firmy kontrolowane z zagranicy

W 2023 roku 1,3 mln osób w UE było zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportowych i magazynowych należących do zagranicznych grup przedsiębiorstw wielonarodowych (MNE), wynika z danych Eurostat. Najwyższe udziały odnotowano w:

- Luksemburgu (33,4 %)
- Szwecji (37,5 %)
- Holandii (25,9 %).

W Polsce ze 170,1 tys. firm 17,4 % należy do obcego kapitału, o 1 punkt proc. mniej niż w Czechach.

Najniższe udziały odnotowano we:

- Francji (5,9 %)
- Litwie (6,4 %)
- Grecji (6,7 %)

Przedsiębiorstwo uznaje się za kontrolowane przez podmioty zagraniczne, jeżeli jest kontrolowane przez jednostkę instytucjonalną spoza kraju swojej siedziby, będącego krajem UE lub krajem spoza UE.

Z wartością dodaną brutto (WDB) wynoszącą około 750 mld euro w cenach bieżących, sektor usług transportowych i magazynowych (w tym działalność pocztowa i kurierska) stanowił około 4,8 % całkowitej WDB w UE-27 w 2023 roku. W 2023 roku w sektorze usług transportowych i magazynowych (w tym usług pocztowych i kurierskich) w UE-27 zatrudnionych było około 10,7 mln osób, co stanowiło około 5,4 % całkowitej siły roboczej.

Konieczne niższe opłaty za emisję CO2

Przywódcy 10 państw UE wezwali przewodniczącą Komisji Europejskiej Ursulę von der Leyen do gruntownego przeglądu systemu ETS, w tym do przedłużenia okresu obowiązywania bezpłatnych uprawnień, które mają wygasnąć w 2034 roku. Pod listem w tej sprawie podpisał się m.in. premier Donald Tusk. Apel poparli także przywódcy Włoch, Austrii, Bułgarii, Chorwacji, Czech, Grecji, Węgier, Słowacji i Rumunii. Sygnatariusze, wśród których nie ma Niemiec i Francji, domagają się złagodzenia wpływu tego systemu na ceny energii elektrycznej oraz zmniejszenia ryzyka zmienno-

ści cen emisji dwutlenku węgla, w tym przedłużenia bezpłatnych uprawnień do emisji CO2 poza 2034 rok. Sama Komisja Europejska przyznaje, że energia stała się tak droga, że co dziesiątą rodzinę w UE nie stać na odpowiednie ogrzanie domu. Wysokie ceny rujną tak że przemysł, a bankructwa firm sięgają rekordowych poziomów. Debatę może mieć wpływ także na transport drogowy, już obciążony za emisję CO2 w postaci wyższego myta. Rada Europy zobowiązała KE do przedstawienia przeglądu systemu ETS najpóźniej do lipca br.

Spotkanie noworoczne ZMPD



Noworoczne spotkanie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce odbyło się 15 stycznia w salach warszawskiego hotelu Verte.

Piotr Gawelczyk

Wydarzeniu wzięli udział m.in. sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Wiesław Szczepański, podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii dr Konrad

Wojnarowski, przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń, przewodniczący Komisji ds. Deregulacji Ryszard Petru, zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury Marek Sawicki, posłanka do Parlamentu Europejskiego Elżbieta Łukacijewska, a także posłowie, prezesi i wysokiej rangi przedstawiciele firm, stowarzyszeń, izb, instytucji oraz organizacji współpracujących ze Zrzeszeniem. Spotkanie poprowadziła dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska.

Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że od blisko 70 lat ZMPD jest kluczowym podmiotem środowiska międzynarodowego transportu drogowego. – Nowy rok to zawsze moment refleksji, ale też i formułowania oczekiwań oraz celów. Dziś jednak musimy otwarcie powiedzieć, że znaleźliśmy się w trudnym momencie. Przez

lata nasze państwo narzucało nam wiele dodatkowych obciążeń, wywołując dodatkowe koszty, których już nie jesteśmy w stanie przenieść na odbiorców naszych usług – powiedział Jan Buczek. – Dziś wygrywają przewoźnicy z tych państw, których rządzący dostrzegają korzyści płynące z istnienia branży i potrafią otoczyć swoich przewoźników ochroną, by zapewnić im zdolności do konkurencyjności – podkreślił szef Zrzeszenia.

Przewoźnicy nadal mają potencjał

Przypomniał, że polski transport drogowy przez lata w konsekwentny sposób budował swoją pozycję w Europie. – Dzisiejsza pozycja polskich międzynarodowych przewoźników drogowych to efekt pracy tysięcy przedsiębiorców, ich odwagi w podejmowaniu ryzyka i wielkiej determi-





nacji. Warto odnotować, że odbywało się to często bez zaplecza kapitałowego i taryfy ulgowej. Za nowoczesną flotą i profesjonalnym wizerunkiem polskich przewoźników kryje się codzienna trudna walka o płynność i zdolność obsługi finansowych zobowiązań, o utrzymanie miejsc pracy. To rzeczywistość, o której rzadko mówi się głośno, ale którą doskonale znają przedsiębiorcy obecni na tej sali – dodał prezes Jan Buczek.

Zapewnił, że transport drogowy w naszym kraju nadal posiada potencjał do tego, aby być silnym i konkurencyjnym. – Warunkiem jest jednak przywrócenie zaufania między przedstawicielami branży a central-

nymi instytucjami państwa. Zaufanie, które w zamierzonych, choć jeszcze nie tak całkiem dawnych latach, było systemowo niszczone. Zamiast dialogu mieliśmy do czynienia z niekonsultowanymi decyzjami, zarządzeniami i projektami aktów prawnych, które zamiast wspierać branżę stały się wręcz barierami w utrzymaniu naszej pozycji lidera na europejskim rynku – przypomniał prezes ZMPD.

Zaznaczył przy tym, że nie jest to tylko problem branży, bowiem kondycja międzynarodowego transportu drogowego bezpośrednio przekłada się na bezpieczeństwo łańcucha dostaw, eksport i bilans płatniczy na-

szego państwa, a także na wpływ do budżetu, czyli na efekcie na stabilność całej gospodarki. – Dlatego obrona tej gałęzi naszej gospodarki jest nie tylko postulatem sektorowym, lecz przede wszystkim racją stanu – zaapelował Jan Buczek, przypominając, że ZMPD od blisko siedmiu dekad pełni rolę rzecznika branży transportowej zarówno w kraju, jak i na forum międzynarodowym.

Dodał, że ZMPD jest organizacją, która rozumie mechanizmy rynku i potrafi wskazywać możliwe do wdrożenia rozwiązania. – Zawsze byliśmy i jesteśmy gotowi do współpracy, ale wymaga ona nie tylko słuchania i składania obietnic, lecz także

zrozumienia naszych potrzeb i skutecznego działania poprzez efektywną realizację wspólnie wypracowanych rozwiązań – powiedział szef ZMPD. – Wchodząc w nowy rok, chcę jasno powiedzieć: transport drogowy w Polsce nadal ma potencjał, by być silnym i konkurencyjnym. Warunkiem jest jednak mądre wykorzystanie doświadczenia przedsiębiorców, odwaga w podejmowaniu decyzji i odpowiedzialność w tworzeniu prawa – wyliczył prezes Zrzeszzenia.

Kończąc swoje wystąpienie prezes Jan Buczek złożył życzenia na rok 2026: stabilności i poczucia bezpieczeństwa w prowadzeniu działalności.

Niech nie zabraknie wam siły

Wiceprezes Rady Ministrów, minister obrony narodowej Władysław Kosiniak-Kamysz wystosował na ręce prezesa ZMPD list, w którym życzył przedsiębiorcom siły do realizacji planów.

Odnosząc się do wypowiedzi prezesa ZMPD, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec potwierdził, że dialog i współpraca to wartości, które na co dzień przyświecają także działalności resortu infrastruktury. – Staramy się, pozostawiając ocenie, z lepszym czy gorszym skutkiem, prowadzić dialog z państwem, szanując pań-

stwa pracę, szanując to, że jako branża transportowa, spedycyjna i logistyczna wytwarzacie 6,5 procent polskiego PKB. Jesteście liderem w Europie i robimy wszystko, abyście tym liderem pozostali. Mają temu służyć zarówno nasze inicjatywy, jak również wspólne działania – zapewnił minister Stanisław Bukowiec.

Pokrótkie podsumował 2025 rok, przypominając o trudnych rozmowach z Komisją Europejską i Parlamentem Europejskim na temat umowy UE-Ukraina, która z zasady miała być umową tymczasową. Ta tymczasowość trwa nadal. – Uzyskaliśmy zapewnienie, że już nie będzie ona więcej przedłużana. Jednocześnie



Komisja Europejska została zobowiązana do przedstawienia raportu ze skutków oddziaływania tej umowy na rynek transportu europejskiego – poinformował minister Stanisław Bukowiec. – Nie możemy nie zauważać, że zbytnia liberalizacja tej umowy powoduje dość duży napływ przewoźników ukraińskich. W systemie SENT przez pierwsze trzy miesiące zarejestrowano trzysta tysięcy operacji z Ukrainy. Wspierając Ukrainę nie możemy jednocześnie oddawać pola walkowerem w obszarze polskiego transportu – dodał minister.

Przypomniał również o zablokowaniu zapisów związanych ze składkami społecznymi, a konkretnie – z koniecznością odprowadzania ich części przez przewoźników do innych państw. Podkreślił jednak, że to trudny problem do rozwiązania. Obiecał, że jeśli nie uda się zablokować proponowanych zmian, resort zrobi wszystko, by przynajmniej zminimalizować ich negatywne skutki. Podkreślił także wspólną, zakończoną sukcesem pracę z przewoźnikami nad pozyskaniem środków na refinansowanie wymiany tachografów. – Jeszcze rok temu wydawało się to niemożliwe, ale w ramach kolejnej rewizji KPO udało się uzyskać 320 mln zł dla polskich przewoźników – powiedział minister. Wspomniał też o zaawansowanych pracach legislacyjnych dotyczących możliwości do-

puszczenia na polskie drogi EMS, czyli długich zestawów, co było jednym z postulatów branży.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Wiesław Szczepański podziękował przewoźnikom za ciężką pracę w 2025 r., wspominając przy okazji o zamkniętych na kilkanaście dni z powodów bezpieczeństwa przejść drogowych z Białorusią. – Pamiętam nasze rozmowy z panem prezesem Janem Buczkim, których efektem było ponowne otwarcie dwóch przejść – wspominał minister Wiesław Szczepański, zapewniając o życzliwości w stosunku do przewoźników służb podlegających ministerstwu, czyli Straży Granicznej i policji.

Partnerskie zasady

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii dr Konrad Wojnarowski podkreślił, że branża jest ważnym partnerem dla rządu. Mimo licznych wyzwań, w tym tych związanych z unijnymi regulacjami dotyczącymi m.in. presji ekologicznej, życzył dalszego rozwoju branży transportowej, a także niższych cen energii, co doprowadzi do większej konkurencyjności na rynku.

Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń ocenił, że branża transportowa jest solą polskiej gospodarki i próbnikiem koniunktury. – Jesteście państwo obec-

ni w całej przestrzeni naszego życia. Dzięki temu, że wykonują państwo naprawdę fantastyczną pracę w bardzo trudnych warunkach, nasza gospodarka może funkcjonować, i myślę, że dla każdego, kto choć trochę orientuje się, jak wygląda świat, jest oczywiste, że musi mieć ona wsparcie państwa, bo inaczej nie będziemy mieli dostępu do podstawowych dóbr – powiedział przewodniczący Mirosław Suchoń. – Życzę wam, żeby gospodarka ruszyła, by pojawiły się nowe możliwości realizowania się w biznesie. A wy żebyście mieli pełne ręce roboty. Jesteście istotnym eksportem usług, dlatego bardzo nam zależy na tym, żeby wam się powodziło, bo wtedy będzie się powodziło naszej gospodarce i budżetowi państwa – podkreślił przewodniczący Komisji Infrastruktury.

Przypomniał historię współpracy z przewoźnikami. – Były takie lata, kiedy na posiedzeniach komisji infrastruktury pojawiały się projekty, przeciwko którym wspólnie protestowaliśmy i wspólnie próbowaliśmy je zatrzymać. Dzisiaj nie ma już takich projektów, które wyszłyby z Komisji Infrastruktury, a które pogarszałyby warunki działalności branży transportowej. Skończyliśmy z tym. Zmiany zaczęliśmy od próby znalezienia przestrzeni do rozwiązania problemów na granicy ukraińskiej – wspominał Mirosław Suchoń.



W tym kontekście podkreślił doskonałą współpracę z przewoźnikami. – Branżę transportową zawsze reprezentują konkretne osoby z konkretnym doświadczeniem, które przychodzą na posiedzenia nie po to, żeby krytykować, lecz po to, żeby podzielić się swoimi pomysłami. Rozmawiamy na partnerskich zasadach. Dlatego bardzo dziękuję panu prezesowi Janowi Buczkowi i całemu zespołowi ZMPD za to, że są kreatywnym, aktywnym uczestnikiem tej debaty, którą prowadzimy w ramach Komisji Infrastruktury – powiedział Mirosław Suchoń.

Przypomniał o wprowadzonych zasadach, które umożliwiają szerszą kontrolę nad przewoźnikami z państw trzecich. – To, co nas bardzo irytuje, to zaburzenie warunków konkurencji. Jeżeli ktoś oszukuje, to nie powinien mieć wstępu na nasz rynek. Nie może być tak, że nasze przedsiębiorstwa są w gorszej sytuacji niż ci przewoźnicy, którzy przyjeżdżają z państw trzecich – powiedział przewodniczący KI.

Na koniec dodał: Chcę zapewnić, że nasza komisja jest dla branży transportowej przestrzenią, gdzie w każdym momencie możecie znaleźć pomoc. Zawsze możecie liczyć na naszą otwartość, na to, że będziemy się dopominać o waszą branżę. To jest część naszego DNA – zapewnił przewodniczący.

Przyszłość stawia wyzwania

Przewodniczący Komisji ds. Deregulacji Ryszard Petru wspominał o swoich związkach z branżą transportową, które datują się od 2011 r., a także o licznych kontaktach z prezesem Janem Buczkim. – Te kontakty pokazują wasze zaangażowanie. Transport to nasza branża eksportowa, daje budżetowi 300 mld zł dochodu dla polskiej gospodarki. Państwo naprawdę powinno wspierać tę branżę, również za granicą, i chronić ją przed nieuczciwą konkurencją – podkreślił Ryszard Petru.

Podczas spotkania usłyszeliśmy także głos z Brukseli. – Bardzo się cieszę, że w końcu wasza branża doczekała się w polskim rządzie zrozumienia, jak ważnym jesteście sektorem. W Brukseli zawsze z dumą mówię o polskich firmach transportowych i z dumą patrzę, jak inni ich nam zazdroszczą – powiedziała posłanka do Parlamentu Europejskiego Elżbieta Łukacijewska.

Zwracając się bezpośrednio do Jana Buczka powiedziała natomiast: Panie prezesie, dziękuję za naukę i przybliżenie problemów branży, ale też za wyrozumiałość, bo rozwiązywanie problemów wymaga kompromisów i znalezienia większości, co nigdy nie jest łatwe. Dziękuję także za wielki takt i kulturę – powiedziała europosłanka.

Jak zauważyła prowadząca spotkanie dyrektor Departamentu Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska, jeśli największa organizacja przewoźników działa ramię w ramię z największą organizacją pracodawców, to szansa na powodzenie kolejnych projektów rośnie w sposób wręcz wykładniczy.

Prezes Pracodawców RP podkreśliła, że transport jest krwioobiegiem gospodarki i papierkiem lakmusowym rozwoju bądź stagnacji gospodarki. – ZMPD ze swoją blisko 70-letnią historią jest niezwykle organizacją. Musicie się dziś mierzyć z wieloma problemami, ale zapewniam, że możecie państwo liczyć na nasze wsparcie – powiedziała prezes Pracodawców RP Joanna Makowiecka-Gatza. Zauważyła, że warto spojrzeć w przyszłość, zwłaszcza w kontekście stojących przed przewoźnikami wyzwań technologicznych.

Silnie wybrzmiał również głos prezesa Polsko-Ukraińskiej Izby Gospodarczej Jacka Piechoty, który w kontekście Ukrainy przyznał, że są problemy w tworzeniu warunków uczciwej konkurencji. Podkreślił jednak przy tym, że Ukraina to też perspektywa polskiego boomeru gospodarczego – udział w odbudowie tego kraju to ogromna szansa dla polskich firm. – Nie będziemy jednak hubem do odbudowy Ukrai-





ny, do czego aspirujemy, jeśli nie będzie sprawnego transportu. Polscy przewoźnicy muszą mieć bezwzględnie te same warunki funkcjonowania co przewoźnicy ukraińscy. Warunki prowadzenia działalności gospodarczej i infrastruktura drogowa łącząca nas z Ukrainą jednak

nie wystarczą, jeżeli nie usprawnimy funkcjonowania naszej granicy – powiedział prezes Jacek Piechota.

Przypomniał o listopadowym spotkaniu w Rzeszowie. – Jednoznacznie pokazało, że jeśli nie usprawnimy odpraw granicznych i nie uporządkujemy inspekcji kontrolujących przewozy, nie będziemy żadnym hubem dla odbudowy Ukrainy. Na granicy ukraińsko-rumuńskiej czas odprawy liczy się w godzinach. Na granicy polsko-ukraińskiej liczy się w dniach, a czasem nawet, niestety, w tygodniach – pokazał różnicę prezes Jacek Piechota.

Wznosząc noworoczny toast, prezes Jan Buczek podkreślił, że w wystąpieniach gości pojawiło się wiele ważnych dla branży wątków. Odnosił się m.in. do opinii prezes Pracodawców RP dotyczącej m.in. stojących

przed przewoźnikami wyzwań technologicznych. – Na świecie tak dynamicznie zmieniają się postawy wobec wielu aspektów życia, że wydaje się, że w Unii Europejskiej będziemy chyba zmuszeni do tego, by na chwilę zatrzymać się i przemyśleć niektóre kwestie raz jeszcze – po to, by technologiczne zmiany wprowadzać bez hurraoptymizmu i zakładania obligatoryjnych terminów na ich realizację – powiedział prezes Zrzeszenia. Kończąc zaś życzył wszystkim samych dobrych decyzji, dobrych planów i pomyślnej ich realizacji.

Wieczór uświetnił swoim występem finalista The Voice of Poland Mateusz Krautwurst, który w towarzystwie swojego znakomitego zespołu zaśpiewał standardy Franka Sinatry.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki
Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność finansową firmy

Odzyskaj swój podatek transportowy z zagranicy



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



Na polskich drogach pojawią się długie zestawy

Ministerstwo Infrastruktury dopuści do prób na wybranych trasach długie zestawy mierzące ponad 25 metrów. Może to nastąpić w drugiej połowie roku.

Robert Przybylski

Resort infrastruktury przewiduje, że jeszcze w tym roku powinny zacząć się na polskich drogach próby długich zestawów, mierzących 25,25 m. Resort ustali dokładne terminy w porozumieniu z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów, który wyznaczy bezpieczną dla dróg masę całkowitą pojazdów.

Do ustalenia jest także sposób udostępniania dróg należących do jednostek samorządu terytorialnego oraz wysokość ewentualnych opłat za dopuszczenie długich zestawów na drogi oraz wymogów formalnych dla ich kierowców.

Powyższe jest wynikiem poparcia 4 grudnia 2025 roku na Radzie ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii przyjęcia podejścia ogólnego do dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE w sprawie maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i maksymalnych dopuszczalnych obciążeń niektórych pojazdów drogowych COM(2023)445 w wersji kompromisowej zaproponowanej przez Danię.

Brakuje rozporządzenia

Dyrektywa umożliwi państwowym członkowskim fakultatywnie dopuszczenie do ruchu na swoim terytorium pojazdów o powiększonej długości określanych jako EMS (długość dla EMS1 25,25 m) z określonymi przez

to państwo członkowskie parametrami długości i masy.

Resort stwierdza w liście do redakcji „Rzeczpospolitej”, że „Ewentualne dopuszczenie przez państwo członkowskie ruchu pojazdów EMS na swoim terytorium będzie oznaczało, że państwo to dopuści także ruch takich pojazdów z krajów sąsiednich, które też taki ruch dopuszczają, ale w oparciu o parametry wymiarów i mas ustalone w państwie przyjmującym”.

Ministerstwo zaznacza, że dopuszczenie na terenie Polski ruchu pojazdów EMS wymaga zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, które umożliwiłyby wydawanie rozporządzeń, na podstawie których uruchamiane byłyby programy pilotażowe eksploatacji pojazdów niespełniających

parametrów administracyjnych, np. w zakresie długości. „Pojazdy takie mogłyby poruszać się po drogach Polski z parametrami określonymi w takim rozporządzeniu oraz po trasach w nim określonych.”

Resort przygotowuje nowelizację ustawy prawo o ruchu drogowym, która ma pozwolić na wydawania stosownych rozporządzeń. Ministerstwo podkreśla, że „wszelkie decyzje dotyczące parametrów będą podejmowane biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia równowagi pomiędzy poprawą efektywności transportu, bezpieczeństwem ruchu drogowego i ochroną infrastruktury drogowej”.

Ministerstwo planuje, że „ruch takich pojazdów będzie mógł odbywać się bez zezwolenia, przez określony czas, pod warunkiem, że pojazd ten będzie uczestniczył w programie pilotażowym mającym na celu przeprowadzenie prac badawczych nad zwiększeniem efektywności transportu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych”.

16 grudnia 2025 roku dokonano wpisu do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamiar przygotowania projektu zmiany przepisów Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, umożliwiają-

Ministerstwo planuje, że „ruch takich pojazdów będzie mógł odbywać się bez zezwolenia, przez określony czas, pod warunkiem, że pojazd ten będzie uczestniczył w programie pilotażowym.

jących wprowadzenie w Polsce programu pilotażowego dla pojazdów EMS. Zgodnie z nim, po przyjęciu stosownych przepisów w naszym kraju oraz ich zaopiniowaniu przez stosowne władze UE, w drugiej połowie roku w naszym kraju mają się rozpocząć jazdy pilotażowe zestawów klasy EMS.

Jaka masa zestawów?

Spedytorzy i niektóre firmy transportu drogowego wskazują, że takie pojazdy wykorzystywane są w Skandynawii, Niemczech i Czechach, jednak otwarte pozostaje pytanie o dmc

długich zestawów. Polska Izba Spedycji i Logistyki uważa, że dopuszczalna masa całkowita zestawu klasy EMS na czas pilotażu i po nim powinna wynosić co najmniej 48 ton, analogicznie jak w przyjętej formule czeskiej, choć preferowany byłby wyższy limit.

PISiL uważa za niedopuszczalne zaadaptowanie – nawet na czas samego sprawdzianu – formuły niemieckiej, ograniczającej dmc zespołu EMS do zaledwie 40 ton. Niemcy na taką alternatywę – jako opcję czasową – zgodzili się ponad 20 lat temu i w ocenie spedytorów oraz przewoźników jest to ograniczenie nieefektywne.

PISiL ostrzega, że ograniczenie – nawet na samym początku pilotażu – dopuszczalnej masy całkowitej zestawu EMS do 40 ton może wydatnie ograniczyć krąg podmiotów zainteresowanych wzięciem udziału w tym przedsięwzięciu zasadniczo do przewoźców ładunki lekkie i objętościowe, jak paczki – segment KEP – czy sprzęt AGD/RTV. Tymczasem testy powinny już od samego początku objąć jak najwięcej branż i możliwych tras.

Dlatego spedytorzy uważają, że propozycja czeska z 48 tonami dopuszczalnej masy całkowitej stanowi dobry punkt wyjścia do dalszych prac w tej dziedzinie. Pozostałe 9 krajów Europy Zachodniej, które zezwalają na poruszanie się zestawów EMS, ograniczyły ich dmc do 60 ton. Są to Szwecja, Finlandia, Dania, Norwegia, Holandia, Belgia,

by nie wystąpiły – już notowane – efekty przesunięcia popytu z przewoźników polskich na przykładowo przewoźników hiszpańskich.

W sferze tzw. korytarza skreślenia klasy EMS, PISiL uważa za lepsze regulacje niemieckie niż holenderskie, mając na uwadze przyszły ruch transgraniczny.

Nacisk osi bez zmian

Ministerstwo podkreśla, że ta wersja dyrektywy nie dopuszcza podnoszenia maksymalnego nacisku osi napędowej pojazdu ponad 11,5 tony i ogranicza możliwość podniesienia DMC dla pojazdów bezemisyjnych do 46 ton. Przyjęte przepisy nie dopuszczają do ruchu także pięcioosowych zespołów pojazdów o DMC 44 tony przy dopuszczalnym nacisku na oś napędową 12,5 ton.

Ministerstwo Infrastruktury przypomina, że „od początku prac nad tą rewizją Polska kładła szczególny nacisk na potrzebę ochrony dróg i infrastruktury drogowej przed przyspieszoną degradacją przez pojazdy o podwyższonym DMC (dopuszczalna masa całkowita) i naciskach na osie”.

ków na rynku polskim, a nie polskich zagranicą – twierdzi prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Dariusz Matulewicz.

Uważa, że rozwiązanie to jest najbardziej pożądane i oczekiwane przez firmy przemieszczające duże objętościowo masy ładunkowe pomiędzy swoimi zakładami czy oddziałami, mające dobry dostęp do sieci autostrad czy dróg ekspresowych. W przypadku samych przewoźników, korzyści z długich zestawów nie są oczywiste.

Innego zdania jest prezes ZMPD Jan Buczek. – Postępu technologicznego nie da się zatrzymać. Co najwyżej możemy się z tej możliwości na własne życzenie pozbawić. Nie wszędzie takie zestawy mogą wjechać, załadować się i rozładować. To nie jest system dla wszystkich – przestrzega prezes ZMPD.

Jako zainteresowanych wykorzystaniem zestawów EMS wskazuje centra logistyczne dysponujące placami manewrowymi i zlokalizowane blisko szlaków transportowych. – Ich operatorzy są zainteresowani poprawą sprawności, która coraz częściej wynika z braku chętnych do wykonywania zawodu kierowcy – tłumaczy Jan Buczek.

Przypomina, że nie wszyscy przewoźnicy wykonują podobne zadania transportowe, tak jak nie wszyscy będą zainteresowani korzystaniem z tej możliwości. – W Skandynawii ten system do dawna się sprawdza i poprawia efektywność transportu, ale duża liczba zestawów klasycznej budowy poruszających się po drogach Skandynawii świadczy, że EMS nie wypierają z rynku przewoźników nie dysponujących takimi pojazdami, jedynie poprawiają efektywność w przewozach organizowanych przez tych uczestników rynku, którzy spełniają wszystkie niezbędne warunki – wskazuje prezes Zrzeszenia.

Zaznacza, że sprawa stosowania EMS nie jest przesądzona. – Jesteśmy w okresie badawczym, w którym trzeba określić techniczne i finansowe warunki wykorzystania zestawów, aby nie zakłócić konkurencyjności na rynku transportowym – Jan Buczek. ■

W Skandynawii ten system do dawna się sprawdza i poprawia efektywność transportu, ale duża liczba zestawów klasycznej budowy poruszających się po drogach Skandynawii świadczy, że EMS nie wypierają z rynku przewoźników nie dysponujących takimi pojazdami.

Irlandia, Hiszpania i Portugalia.

Szwecja zezwala na poruszanie się zestawów klasy EMS – EMS 1 o dopuszczalnej masie całkowitej podniesionej do 64 ton. W Szwecji i Finlandii mogą się już poruszać zestawy drogowe klasy HCT/HCV oraz zestawy kategorii EMS 2 o długości do 32-34 m i masie całkowitej do 72-76 ton, a w przypadku sektora leśnego nawet więcej. Do tego we wrześniu 2025 roku Hiszpania zezwoliła – praktycznie bez żadnych istotnych barier – na ruch zestawów klasy EMS2.

W takim układzie Polska powinna wprowadzić podobne udogodnienia,

Długie zestawy pomogą zmniejszyć tłok na drogach, ponieważ do przewiezienia takiej samej objętości ładunków wystarczą dwa samochody zamiast trzech.

Część przewoźników uważa, że pilotaż nie doprowadzi do ofensywy polskich przedsiębiorców, lecz umożliwi wjazd do kraju długich ciężarówek (EMS-ów) na zagranicznych rejestracjach. – Przepisy te po prostu dopuszczają zagraniczną, unijną konkurencję stosującą już tego typu rozwiązania w swoich krajach, na nasz rynek. Dlatego, jeśli już, to raczej podnoszą konkurencyjność zagranicznych przewoźni-

Rok 2026. Przełomowy dla proaktywnego zarządzania flotą

Webfleet prognozuje, że rok 2026 należeć będzie do firm flotowych, które potrafią przekształcać złożone informacje w konkretne decyzje operacyjne, pomagające pracownikom działać mądrzej, bezpieczniej i efektywniej. Webfleet wskazuje pięć kluczowych trendów, które ukształtują przejście do proaktywnego zarządzania flotą.

Webfleet

Sztuczna inteligencja staje się codziennym narzędziem decyzyjnym

Według Webfleet kluczowym czynnikiem umożliwiającym proaktywne zarządzanie będzie integracja danych oraz analityka oparta na sztucznej inteligencji. AI będzie przekształcać surowe dane w jasne priorytety i rekomendowane działania – od planowania tras i zgodności z przepisami, po prognozowanie kosztów i stanu technicznego pojazdów.

Zasoby z napędem i bez napędu stają się integralną częścią zarządzania flotą

Webfleet spodziewa się bardziej proaktywnego zarządzania coraz bardziej złożonymi operacjami logistycznymi, obejmującymi naczepy, kontenery i inne zasoby flotowe. Utrzymujący się dwucyfrowy wzrost w tym segmencie

potwierdza jego przejście z rozwiązania niszowego do kluczowego elementu zarządzania flotą.

Regulacje są katalizatorem wdrażania narzędzi cyfrowych

Od lipca 2026 r. unijne przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku obejmą lekkie pojazdy użytkowe (LCV) o DMC powyżej 2,5 tony realizujące transport międzynarodowy. Według Webfleet doprowadzi to do szerszego wykorzystania cyfrowych narzędzi do zarządzania tachografami, także poza tradycyjnymi flotami pojazdów ciężarowych.

Elektryfikacja nabiera tempa, przyspieszając strategię transformacji opartej na danych

Najnowsze dane ACEA pokazują silny wzrost we wszystkich segmentach: rejestracje elektrycznych vanów niemal się podwoiły rok do roku, a elek-

tryczne ciężarówki odnotowały znaczące wzrosty, napędzane przez rynki takie jak Holandia (+192%), Niemcy (+33%) i Francja (+27%). Autobusy elektryczne osiągnęły 22,7% udziału we wszystkich nowych rejestracjach autobusów w UE, wspierane przez trzykrotny wzrost w Niemczech, Szwecji i Belgii.

Presja kosztowa czyni zintegrowane, proaktywne zarządzanie flotą koniecznością

Dominującym wyzwaniem pozostaje presja kosztowa, wynikająca z rosnących cen paliw, kosztów pracy i opłat drogowych. Według Webfleet przyspiesza to wdrażanie zintegrowanych rozwiązań zarządzania flotą, które pomagają obniżyć całkowity koszt posiadania (TCO).

Nowa era zarządzania flotą będzie definiowana przez rozwiązania działające jak inteligentni doradcy, umożliwiające operatorom przewidywanie zdarzeń zamiast reagowania na nie. ■

Rośnie rumuńska konkurencja

UPRAWNIENIA DO WYKONYWANIA PRZEWOZU ŁADUNKÓW

	POLSKA	RUMUNIA
Rejestracje nowych samochodów ciężarowych w 2025 roku	29 979	18 409
W tym rejestracje nowych ciągników w 2025 roku	21 151	6710
Liczba firm transportu drogowego w 2022 roku	103 149	42 959
Przychód na zatrudnionego firm przewozu drogowego w 2022 roku w tys. euro	109,3	89,5

Źródło: Eurostat, INSS, PZPM

Duże inwestycje

Rumuńscy przewoźnicy dokonali w 2025 roku sporych inwestycji taborowych. Zarejestrowali po raz pierwszy 58 576 nowych i używanych ciężarówek, o 4,8 proc. więcej w stosunku do 2024 roku.

W kluczowym segmencie ciągników siodłowych rumuńscy przedsiębiorcy nabyli 15 064 takie pojazdy, co oznacza przyrost o 9,3 proc. Struktura popytu jest odmienna od polskiej, bowiem floty zasilane są głównie przez ciągniki z drugiej ręki. Takich samochodów (kupionych za granicą) zarejestrowano w Rumunii po raz pierwszy 8354, o 6,5 proc. więcej niż rok wcześniej, zaś nowych 6710, o 13,1 proc. więcej.

W Rumunii na jeden nowy ciągnik przypadło 1,24 ciągnika używanego, gdy w Polsce 0,57.

W Polsce rejestracje nowych ciągników sięgnęły 21 151 sztuk i były o 10 proc. większe niż rok wcześniej. Pierwsze rejestracje w Polsce ciągników używanych wyniosły w 2025 roku 12 47 sztuk i były o 14,8 proc. mniejsze od zanotowanych w 2024 roku.

Rumuński urząd statystyczny podaje, że rejestracje naczep wyniosły 48 315 sztuk, o 16,7 proc. więcej niż rok wcześniej. W tej liczbie 26 782 naczepy były nowe, a dynamika wzrostu rejestracji sięgnęła 15,5 proc. W przypadku używanych naczep, wzrost sięgnął 18,2 proc. Podane przez urząd liczby są tak duże, że nasuwają wątpliwość, czy nie zawierają także pojazdów lekkich.

W Polsce rejestracje nowych naczep sięgnęły 17 334 sztuk i były o 10,7 proc. większe niż w 2024 roku. Nie mamy danych o rejestracjach naczep używanych.

Rozwijający się rynek

Rumuński rynek rozwija się, co widać po znaczeniu pojazdów z drugiej ręki. Na każdy nowy ciągnik przypada 1,3 ciągnika z rynku wtórnego, gdy w Polsce obie części są tej samej wielkości.

Także przeliczenie przychodów na firmę pokazuje młody rynek, z dobrymi perspektywami wzrostu. Przeciętny rumuński przewoźnik transportu drogowego zanotował w 2022 roku (najnowsze dane Eurostat) przychód 353 tys. euro, gdy polski 513,3 tys. euro, przy średniej unijnej 785 tys. euro.

Także w przeliczeniu na zatrudnionego zarówno Rumunia, jak i Polska są poniżej unijnej średniej z wynikiem 89,5 tys. euro w Rumunii i 109,3 tys. w Polsce. Średnia unijna sięgnęła w 2022 roku 133,8 tys. euro.

Zapewne rumuńskich ciężarówek będzie coraz więcej na polskich drogach, ponieważ rośnie wymiana handlowa między obu krajami. W 2024 roku obroty przekroczyły 11 mld euro (przyrost o blisko 6 proc.), z czego wartość polskiego eksportu wyniosła 8 mld euro. Dla Polski Rumunia jest na trzynastym miejscu wśród odbiorców towarów, zaś dla Rumunii Polska jest czwartym dostawcą towarów.

Polsko-Rumuńska Bilateralna Izba Handlowo-Przemysłowa podlicza, że w latach 1995-2024 rumuńskie PKB wzrosło o 655 proc., gdy polskie o 520 proc., przy średniej dla jedenastu krajów Europy Środkowo-Wschodniej 465 proc. W tym okresie Rumunia stała się drugą gospodarką regionu, wyprzedzając Czechy. ■

Rumuńska branża transportu samochodowego nabiera wiatru w żagle, a konkurencja tamtejszych firm staje się coraz bardziej odczuwalna dla polskich przedsiębiorców.

Robert Przybylski

Na unijnym rynku rośnie groźny konkurent dla polskich firm transportu drogowego. To rumuńskie przedsiębiorstwa, które nabrały wiatru w żagle po zniesieniu w ub.r. kontroli granicznych strefy Schengen.

Licząca 19 mln mieszkańców Rumunia ma duży potencjał demograficzny (szóste najludniejsze państwo Unii Europejskiej) i PKB wynoszący 354 mld euro, blisko 2,5 razy mniejszy od polskiego.

Samochody z rumuńskimi tablicami rejestracyjnymi pojawiają się w rosnącej liczbie w Polsce. Z danych

e-Toll wynika, że tylko w ostatnim kwartale minionego roku na polskich drogach było o 4,1 proc. więcej aut rumuńskich w porównaniu do ostatniego kwartału 2025 roku (21,7 tys.). To niemal dwukrotnie większa dynamika od całego rynku. Trzeba dodać, że liczba ciężarówek bułgarskich w Polsce także zwiększyła się o 4,1 proc., ale było ich tylko nieco ponad 6,8 tys.

Rumuńscy przewoźnicy zdobywają rynek niemiecki

Rumuńskich przewoźników przybywa także w Europie Zachodniej. W pierwszej połowie roku zwiększyli oni pracę przewozową o 2,4 proc., gdy polscy o 2,2 proc. - wynika z danych Eurostat.

W kaboatażach rumuńscy przedsię-

biorcy wykonali o 10 proc. więcej pracy przewozowej, gdy polscy zmniejszyli o 10 proc. W przerzutach (cross-trade) rumuńskie firmy zwiększyły pracę przewozową o 1,7 proc., a polskie zmniejszyły o 14 proc., podlicza Eurostat.

Ze statystyk BALM, czyli ruchu po płatnych drogach w Niemczech wynika, że niemiecki rynek jest z sukcesem penetrowany przez rumuńskich przewoźników. Przejazdy po niemieckich płatnych drogach samochodów z polskimi rejestracjami wzrosły w 2025 roku o 1 proc. liczone r/r, do 7,6 mld km. Odpowiada to wzrostowi całego ruchu płatnego (o 0,9 proc.), gdy przewoźnicy rumuńscy zwiększyli swoje przebiegi o 4,7 proc. - do 1,3 mld km. Samochody z litewskimi

znakami przejechały 1,5 mld km, co oznacza poprawę o 3,8 proc.

Dla Litwy i Rumuni to już kolejny rok solidnych wzrostów. W 2024 roku dynamika wyniosła 5,1 proc. dla rumuńskich samochodów i 4,2 proc. dla litewskich. Dla polskich sięgnęła 1,3 proc.

Z Bukaresztu do Wiednia jest tysiąc kilometrów, do Monachium 1500 km, gdy z Poznania do Berlina jest 300 km, a z Wrocławia do Monachium 800 km, ale te różnice nie są żadną barierą. - Rumuńscy przewoźnicy są coraz bardziej widoczni i u nas, i za granicą. Cenowo są bardzo konkurencyjni, chyba taniej jeździć się nie da - ocenia członek zarządu ZMPD Karol Rychlik.

Z danych biur statystycznych wynika, że średnie wynagrodzenie brutto w euro wyniosło w trzecim kwartale minionego roku 1785 euro w Rumunii i 2065 euro w Polsce, przy stopie bezrobocia 6 proc. w Rumunii i 5,2 proc. nad Wisłą.

W zielonej polityce KE przeoczyła potrzeby transportu drogowego

IRU ocenia, że Komisja Europejska w polityce klimatycznej popiera przemysł samochodowy kosztem branży transportu drogowego.

Robert Przybylski

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU ostrzega, że transport, stanowiący podstawę mobilności i łańcuchów dostaw przemysłowych w Unii Europejskiej, jest nadal niedostatecznie reprezentowany w propozycji unijnego rozporządzenia o akceleratorze dekarbonizacji przemysłowej (hasłowo nazywanego Made in Europe).

nowe środki nie ograniczały dostępności, funkcjonalności ani przystępności cenowej pojazdów i podzespołów dla operatorów transportu – podkreśla dyrektor przedstawicielstwa IRU w Brukseli Raluca Marian.

Biurokratyczne komplikacje

Dyrektor przedstawicielstwa IRU obawia się, że nowe przepisy doprowadzą do jeszcze większej biurokracji, która i tak już pęta unijną gospodarkę. Zaznacza, że utrzymanie otwartej, konkurencyjnej i zróżnicowanej oferty

Ponadto ostrzega, że wprowadzenie do przepisów o zamówieniach publicznych dodatkowych aspektów, takich jak odporność czy wymogi „Made in Europe”, grozi zwiększeniem złożoności, ograniczeniem konkurencji na rynkach pojazdów, a ostatecznie wzrostem kosztów dla operatorów i organów publicznych.

Dyrektor Marian przypomina także, że usługi transportu publicznego i logistyki świadczone w ramach umów o świadczenie usług publicznych funkcjonują w szerokim zakresie warunków operacyjnych w całej UE i często przy ścisłych ograniczeniach budżetowych.

Uważa, że regulacje zamówień publicznych muszą zachować elastyczność, aby przewoźnicy i instytucje zamawiające mogły wdrażać technologie napędowe pojazdów najlepiej dopasowane do różnych potrzeb operacyjnych, zapewniając jednocześnie dostępność i przystępność cenową samochodów. – Ponadto wszelkie nowe wymogi nie powinny wiązać się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi dla operatorów, takimi jak obowiązek wykazania pochodzenia pojazdów lub podzespołów, który pojawia się już w niektórych krajowych praktykach zamówień publicznych – zastrzega Marian.

pozostaje kluczowe dla zapewnienia firmom transportu drogowego możliwości inwestycji w pojazdy niezbędne do wspierania unijnej działalności gospodarczej i realizacji celów dekarbonizacji.

Proponowane regulacje mogą być szczególnie kłopotliwe dla przewoźników autobusowych.

Kluczowa infrastruktura

IRU apeluje o zapewnienie dostępu do transportu drogowego, parkingów dla ciężarówek i infrastruktury ładowania wokół węzłów logistycznych, co jest niezbędne do pełnego uruchomienia strategicznych projektów przemysłowych. – Finansowanie transformacji musi obejmować infrastrukturę transportową – przypomina Marian.

IRU we wspólnym apelu z ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów) oraz organizacją Transport & Environment (częściowo finansowaną z funduszy Komisji Europejskiej) domagają się przedłużenia programu finansowania budowy stacji ładowania Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF).

Druga runda finansowania w programie AFIF pozwoliła na instalację 2500 punktów ładowania dla ciężarówek oraz 35 stacji wodorowych. Organizacje ubolewają nad decyzją polityków wycofania się z trzeciej rundy finansowania alternatywnej infrastruktury energetycznej.

Oznacza to, że kolejne fundusze mogą pojawić się dopiero po uchwaleniu nowych wieloletnich ram finansowych UE po 2028 roku. „Unijne wsparcie jest kluczowe dla przyspieszenia przejścia na zeroemisyjną mobilność i spełnienie celów wyznaczonych przez rozporządzenie AFIR”, piszą w liście organizacje.

Uważają, że wsparcie powinno zostać rozszerzone na instalacje ładowarek w bazach transportowych i magazynach, dofinansowanie powinno



także pokryć inwestycje w rozbudowę sieci dystrybucji energii elektrycznej oraz magazyny energii. Podpowiadają, że pieniądze należy szukać we wszystkich programach, które mogą mieć niewykorzystaną pulę: od KPO po fundusze spójności. Poszukiwań należy dokonać razem z państwami członkowskimi.

Fundusze na kolejne lata

IRU przypomina, że Komisja Europejska planuje utworzenie Banku Dekarbonizacji Przemysłu, który ma zgromadzić do 100 miliardów euro na wsparcie czystych inwestycji przemysłowych, korzystając z instrumentów takich jak Fundusz Innowacji UE, finansowany z dochodów z unijnego

systemu handlu uprawnieniami do emisji ETS.

To dobre wieści, bowiem transport drogowy odgrywa kluczową rolę w tych łańcuchach dostaw i będzie potrzebował znacznego wsparcia, aby przejść na operacje bezemisyjne. – Niezbędne będą inwestycje w infrastrukturę wspomagającą, w tym infrastrukturę ładowania i tankowania dla flot komercyjnych, ładowanie w bazach dla ciężarówek i autobusów oraz połączenia sieciowe niezbędne do obsługi tych instalacji – wymienia dyrektor Raluca Marian.

Zaznacza, że sfinansowania takiej infrastruktury z unijnych funduszy będzie kluczowe dla ułatwienia przewoźnikom drogowym przejścia na pojazdy „zeroemisyjne”.

Przewoźnicy – dyżurni chłopcy do bicia

Choć za oknami wiosna, wielu przewoźników nadal wraca myślami do wyjątkowej, wręcz ekstremalnej pogody, z jaką już dawno nie mieliśmy do czynienia.



Piotr Gawelczyk

Zima mocno dała się we znaki wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Zasypałe drogi i lód utrudniły poruszanie się również pojazdom ciężarowym.

Ciężarówka kozłem ofiarnym

Przełom roku okazał się niezwykle trudny dla wszystkich poruszających się po drogach. Śnieżyce i zawieje spowodowały wielokilometrowe korki, a kierowcy spędzili w pojazdach długie godziny.

Efektowne telewizyjne relacje pokazujące „złamane” ciężarówki zajmujące dwa pasy ruchu w połączeniu z kontrowersyjnymi wypowiedziami przedstawicieli administracji państwowej sprowadzającymi się do przekazu o nieprzygotowanych do jazdy w takich warunkach ciężarówkach (np. nieodpowiednie ogumienie), mogły pobudzić wyobraźnię widzów i przekierować ich złość i frustrację na kierowców ciężkich pojazdów.

ZMPD oficjalnie i w ostrym tonie wystąpiło wówczas przeciw takim insynuacjom, podkreślając profesjonalizm zarówno właścicieli firm transportowych, jak i zatrudnionych przez nich kierowców. Zapowiadana przez wysokich urzędników na masową skalę kontrola opon w ciężarówkach wywołała co najmniej irytację przewoźników.

W powszechnej opinii przedstawicieli branży miała to być klasyczna „pokazówka”, mająca na celu przykrycie, łagodnie mówiąc, niedociągnięć drogowców. Swoją drogą ciekawe, ile takich pojazdów sprawdzono i – co byłoby jeszcze bardziej interesujące – jakie były efekty tych kontroli...

Opony na błoto i śnieg

Warto więc raz jeszcze przypomnieć, że ciężarówki poruszają się po drogach na oponach wielosezonowych. Mają specjalne oznaczenie M+S co oznacza, że mogą poruszać się po błocie i śniegu.

Dla odpowiedniego zachowania się pojazdu na śliskiej drodze znaczenie ma dociążenie osi napędowej. Jeśli

jest zbyt małe, nie pomoże nawet zimowa opona. Zwłaszcza na śliskiej nawierzchni ciągnik z naczepą potrafi zachować się niestabilnie. Dlatego w zimowych warunkach, przy zalegającym śniegu i pojawiającym się lodzie, lepiej radzą sobie zestawy z naczepą.

Miniona zima po raz kolejny utwierdziła przewoźników w przekonaniu, że warto posiadać na wyposażeniu łańcuchy, niejednokrotnie także urządzenia do odśnieżania, które przydają się zwłaszcza w przypadkach zasypanych dachów naczep.

Jak bardzo jest to ważne? Standardowa powierzchnia naczepy może wynosić około 34 metrów kwadratowych, a zalegający na niej 5-centymetrowy śnieg może ważyć nawet 120 kilogramów. Jeśli śnieg jest zbity lub zamienia się w lód, ciężar może wzrosnąć do ponad pół tony, a w ekstremalnych przypadkach – nawet 1,5 tony. Nic więc dziwnego, że w Polsce za nieodśnieżoną naczepę grożą poważne sankcje – mandat do 3000 zł i 12 punktów karnych.

Kiedy spadający lód spowoduje wypadek, kary stają się jeszcze bardziej dotkliwe – sprawcy grozi nawet kara

więzienia. W przypadku zagrożenia życia lub zdrowia sankcje mogą sięgnąć od 3 do 8 lat pozbawienia wolności.

Praca na wysokości 4 metrów

Pomimo surowych przepisów, w praktyce wielu kierowców ciężarówek nie ma możliwości bezpiecznego usunięcia lodu z naczep przede wszystkim dlatego, że zgodnie z przepisami kierowca, by mógł odśnieżyć pojazd, powinien posiadać uprawnienia do pracy na wysokości. Większość naczep ciężarówek ma wysokość czterech metrów, a przepisy nakładają wymóg używania odpowiedniej drabiny.

Rozwiązaniem są specjalne rampy i podesty instalowane przy drogach ekspresowych i autostradach, w Polsce taka infrastruktura stale się rozwija. Jak wynika z najnowszych danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, przy Miejscach Obsługi Podróżnych na autostradach i drogach ekspresowych takich ramp jest dziś około 25, zlokalizowanych głównie w północnej i południowej części Polski, na trasach A1, A4, S3, S8, S19 i S61. Na etapie przygotowania, realizacji i

planowania jest kolejnych 46 ramp.

Jeszcze podczas trwającego zimowego koszmaru ZMPD informowało opinię publiczną, że profesjonalni kierowcy i nowoczesne, posiadające doskonałe wyposażenie techniczne, w tym zapewniające bezpieczeństwo i wspomagające kierowcę podczas jazdy ciężarówki polskich przewoźników absolutnie nie stanowią zagrożenia na drogach.

Świadczą o tym zresztą statystyki Komendy Głównej Policji z których wynika, że wypadki z udziałem ciężkich pojazdów stanowią znikomą część wszystkich zdarzeń na drodze i ten odsetek maleje od lat.

Najbezpieczniejsi użytkownicy dróg

Przykładowo w 2023 roku kierowcy samochodów ciężarowych spowodowali tylko 2,8 proc. wszystkich wypadków, rok wcześniej 3,3 proc. Zginęło w nich 5,1 proc. osób (6,3 proc. rok wcześniej) a 2,7 proc. poniosło obrażenia (3,4 proc. rok wcześniej).

Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców ciężarówek zmalała

o 17,1 proc., gdy ogólna liczba wypadków zmniejszyła się o 1,8 proc. Przy czym trzeba także pamiętać, że ciężarówki pokonują rocznie zdecydowanie więcej kilometrów niż samochody osobowe.

Zawodowi kierowcy ciężarówek to wysokiej klasy profesjonalści, przechodzą wymagające szkolenia, a co pięć lat obowiązkowe szkolenia okresowe.

Do tego należy dorzucić duże doświadczenie – zawodowi kierowcy ciężarówek przejeżdżają rocznie średnio sto tysięcy kilometrów, od dalekiego południa po ekstremalną północ, gdzie zimą panują jeszcze trudniejsze warunki niż w Polsce. Wiedzą, jak się zachować w tak trudnych sytuacjach.

I na koniec – wszyscy krytykujący zza biurka powinni pamiętać, że transport drogowy nie może się zatrzymać nawet podczas ekstremalnie trudnych warunków atmosferycznych. Warto mieć to na uwadze za każdym razem, kiedy przyjdzie komuś ochota na hejtowanie przewoźników i zatrudnionych przez nich kierowców, do których kierowcy osobówek zawsze mogą zwrócić się o pomoc.



Panie Tadeuszu, bardzo dziękujemy!

Tadeusz Wilk, wieloletni dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia oraz przewodniczący Komisji społecznej ds. podziału zezwoleń przeszedł na emeryturę. Uroczyste pożegnanie odbyło się 24 lutego.

Robert Przybylski

Etatowo Tadeusz Wilk związany jest ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych od dwudziestu siedmiu lat. Prezes ZMPD Jan Buczek wspomina: Gdy 16 sierpnia 1999 roku zostałem sekretarzem generalnym ZMPD, chciałem wzmocnić sekcję merytoryczną Anny Pogonowskiej i wybrałem Tadeusza, który podjął się tego zadania i od tamtej pory dźwigamy obowiązki razem.

Zaznacza od razu, że ich znajomość jest znacznie dłuższa. – Nasza wspól-

na droga zawodowa zaczęła się w 1990 roku, podczas pracy nad ustawą o warunkach wykonywania transportu drogowego. Funkcjonowaliśmy w różnym otoczeniu: Tadeusz był przedstawicielem dużego przedsiębiorstwa, jakim był PKS Gdynia z transportem krajowymi i międzynarodowym towarów oraz transportem pasażerskim. Był wykształconym managerem, kierującym dużą firmą transportową, a my, prywatni przewoźnicy, wiedzieliśmy tylko, że nie mamy innego wyjścia i życie zawodowe zależy tylko od nas samych. Jako przedsiębiorcy podejmowaliśmy ryzyko i nauczyliśmy się na błędach – opisuje prezes ZMPD.

Zaczął się od prac nad ustawą

Tadeusz Wilk zaznacza, że pierwszy kontakt z ZMPD miał, gdy pracował jeszcze w PKS Gdynia i poznał wiceministra transportu i gospodarki morskiej Bogusława Liberadzkiego. – Wysłał mnie z kilkunastoma pracownikami PKS na staż do Szwecji. W tym czasie, a był to 1989 rok, trwały prace nad ustawą o wykonywaniu transportu międzynarodowego, w czym brałem udział. Przygotowana m.in. z moim udziałem ustawa weszła w życie w 1991 roku – wskazuje Wilk.



Tadeusz Wilk

Gdańszczanin, w szkole średniej trenował biegi i skok w dal. Jest absolwentem wydziału Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego, choć zdawał do Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie, jednak po dwóch latach WSE stała się częścią Uniwersytetu Gdańskiego.

Po studiach od 1974 roku pracował w Przedsiębiorstwie Spedycji Krajowej, czyli sieci drobnicowej podległej Zjednoczeniu PKS. We wrześniu 1983 roku został dyrektorem naczelnym PKS Gdynia i był wtedy jednym z najmłodszych naczelnych w Krajowym Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej. Zarządzana przez niego jednostka posiadała trzecią pod względem wielkości flotę samochodów ciężarowych w PKS. Wykonywały one m.in. przewozy kontenerów obsługujące Kontenerowy System Transportowy. Ruszały także na trasy jazdy międzynarodowe w ramach patronatu Pekaes.

Po deregulacji rynku w 1989 roku Tadeusz Wilk był jednym ze współzałożycieli Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, jednej z największych w kraju regionalnych organizacji właścicieli firm transportowych.

W 1991 roku po raz pierwszy wybrano go do Rady ZMPD, a w 1995 po raz drugi i wtedy został jej przewodniczącym. W PKS Gdynia pracował do 1999 roku. – Miałem wtedy 49 lat i trafiłem do Departamentu Transportu ZMPD. Współpracowałem także z nowo zatrudnionymi dyrektorami innych departamentów: Ewą Suszyńską, Andrzejem Lenkiewiczem i Euzebiuszem Jasińskim. Przez długi czas w moim departamencie pracowały 3 panie Anie: Gawlik, Pogonowska i Wrona. Razem wypracowaliśmy stanowiska ZMPD i pomysły na działalność organizacji. Załatwiliśmy zezwolenia i podpowiadaliśmy politykom rozwiązania, tak, aby przystawały do potrzeb przewoźników, a równocześnie zapewniały państwu niezbędną kontrolę. Nigdy nie byłoby tych osiągnięć, gdyby nie zespół ZMPD i prezes z pomysłami i wizją – podkreśla Wilk.

Zrzeszenie zabiegało o zezwolenia, przyjazne regulacje na poziomie krajowym i unijnym. – Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej mieliśmy spotkanie w Niemczech. Przedstawiciel ich przewoźników dopytywał mnie, co zrobimy, aby podnieść nasze koszty, abyśmy nie byli tak bardzo wobec nich konkurencyjni. Zdziwił mnie tymi pytaniami, bo przecież logiczne jest, że firmy muszą ciąć koszty. Jednak unijne regulacje wymagały zrównania obciążeń przedsiębiorców polskich i unijnych – ocenia Wilk.

Jego praca wiązała się z wieloma wyjazdami, czasem w egzotyczne miejsca. – Komisje międzyrządowe były organizowane w różnych miejscach. Pamiętam, jak przy okazji posiedzenia w Teheranie zabrano nas na zwiedzanie skarbcza banku irańskiego. Przed wejściem do pomieszczeń strażnicy pozabierali nam wszystkie metalowe przedmioty, a także aparaty, zaś kobietom torebki. W pomieszczeniach skarbcza oglądaliśmy skarby Szacha umieszczone w gablotach, stojące pół metra za barierką i dodatkowo chronione sygnałem zbliżeniowym. Zapamiętałem wielki jak pięść, chyba 500-karatowy kamień w koronie cesarskiej, dar od cesarza Meksyku – wspomina Wilk.

Na zakończenie rozmowy stwierdza: - Jestem ostatnim dinozaurzem z naszej drużyny. Departament prowadzi nowa generacja, a stare tworzy nowe i nie da się inaczej – kończy Tadeusz Wilk.

Buczek i Wilk rozpoczęli wspólną drogę, gdy zostali wybrani na tę samą kadencję do Rady ZMPD w 1995 roku. – Walczyliśmy o nowy kształt rozwijającej się branży transportu międzynarodowego, a działając dla ZMPD odczuwaliśmy potrzebę wykorzystania pozycji tej organizacji do walki o interesy branży transportowej, chociaż ZMPD wówczas koncentrowało się na obsłudze gwarancji celnej w systemie TIR. To było odpowiedzialne zadanie, ale spodziewaliśmy się, że organizacja włączy się również w zagadnienia związane z budową podstaw prawnych w nowym ustroju gospodarczym – tłumaczy Buczek. – Zmienialiśmy rzeczywistość transportową i trafialiśmy na polityków, którzy chcieli rozmawiać, przemyśleć nasze wnioski i coś zaproponować. Byliśmy dla nich partnerem, a nasi interlokutorzy patrzyli na skalę problemów i szukali rozwiązań, a nie myśleli o zapewnieniu sobie kolejnych lat władzy – ocenia prezes ZMPD.

Zrzeszenie bliżej ludzi

Tadeusz Wilk wspomina, że w początkach lat dziewięćdziesiątych biuro ZMPD w Warszawie było praktycznie zamknięte dla petentów. – Z Jankiem Buczkiem postanowiliśmy przybliżyć ZMPD do ludzi – dodaje.

Prezes ZMPD przyznaje, że zależało mu, aby Rada ZMPD była bliżej członków rozporoszonych po całym kraju. – Zainicjowaliśmy spotkania Rady z przewoźnikami w regionach, a doświadczenia i informacje z nich wykorzystywaliśmy w kolejnych latach przy tworzeniu późniejszych programów szkoleń. Nasz ośrodek zorganizował ponad 2,5 tys. bezpłatnych szkoleń w różnych zakątkach kraju, dostarczając przewoźnikom, członkom ZMPD aktualnej wiedzy – wylicza prezes ZMPD.

Tomasz Małyшко, żegnając dyr. Wilka w imieniu pracowników ZMPD stwierdził w pamiątkowym liście: „Przez dziesiątki lat prowa-



Spokój, dystans i doświadczenie Tadeusza wielokrotnie uchroniło nas przed bezsensowną sprzeczką o istotne elementy. Zawsze w centrum wydarzeń i dyskusji był Tadeusz z koncyliacyjnym stylem działania. Osiągnęliśmy razem dużo, bardzo dziękuję – stwierdza prezes ZMPD.

dzieliś w międzynarodowej kompanii przewoźników te ciężarówki przez granice, góry i sztormy drogowe. Znałeś każdy trakt, każdy podstęp i każdy z przepisów, którymi rządzi się wielka sztuka transportu drogowego – ta nieustanna podróż, w której szlaki Europy splatają się niczym morskie prądy na rozległych oceanach.

A gdy działałeś w stowarzyszeniu przewoźników, stałeś się dla wielu jak kompas niezawodny, co wśród gęstwy regulacji, opłat i kaprysów administracyjnych wskazywał właściwy kierunek. Twoje słowa przyjmowano jak opowieści doświadczonego żeglarza: raz okraszone humorem, raz powagą, ale zawsze mądrze, celne i takie, co to człeka uczył i niosła dalej niżby się zdawało.

Dziękujemy Ci za spokój kapitański, co uciszał sztormy; za porządek, który trzymał nasz okręt w ryzach; za pasję, które wprowadzały na pokład ducha przygody; i za gawędy, w których – niczym kronikarz z dawnych czasów – snułeś opowieści o drogach, przepisach, flocie i ludziach, co to całe życie w służbie koła i drogi spędzają.”

Dobra współpraca

Nie zawsze działanie Rady ZMPD było akceptowane wśród przedsiębiorców. – Niestety wiele razy napotykał się na opór ze strony licznych liderów organizacji regionalnych, co utrudniało, a w niektórych przypadkach nawet uniemożliwiało nam podejmowanie działań na rzecz branży. Spotykały

się też z oporem, a niekiedy z odrzuceniem proponowanych przez nas rozwiązań przez administrację państwową, która chętnie powoływała się na brak jedności naszego środowiska. Ta okoliczność zmusiła nas do utworzenia Forum Transportu Drogowego, aby na jego poziomie przedstawiciele branży mogli wypracować optymalne rozwiązania dla transportu w najważniejszych kwestiach i przedstawić je jako jeden głos środowiska – wyjaśnia Buczek.

Prezes ZMPD przyznaje, że choć zmieniał się skład Rady i zarządu Zrzeszenia, zawsze miał znakomite porozumienie z Tadeuszem. – Nigdy nie było w jego zachowaniu podstępnej nuty i można było na niego liczyć. Spokój, dystans i doświadczenie Tadeusza wielokrotnie uchroniło nas przed bezsensowną sprzeczką o istotne elementy. Zawsze w centrum wydarzeń i dyskusji był Tadeusz z koncyliacyjnym stylem działania. Osiągnęliśmy razem dużo, bardzo dziękuję – stwierdza prezes ZMPD.

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

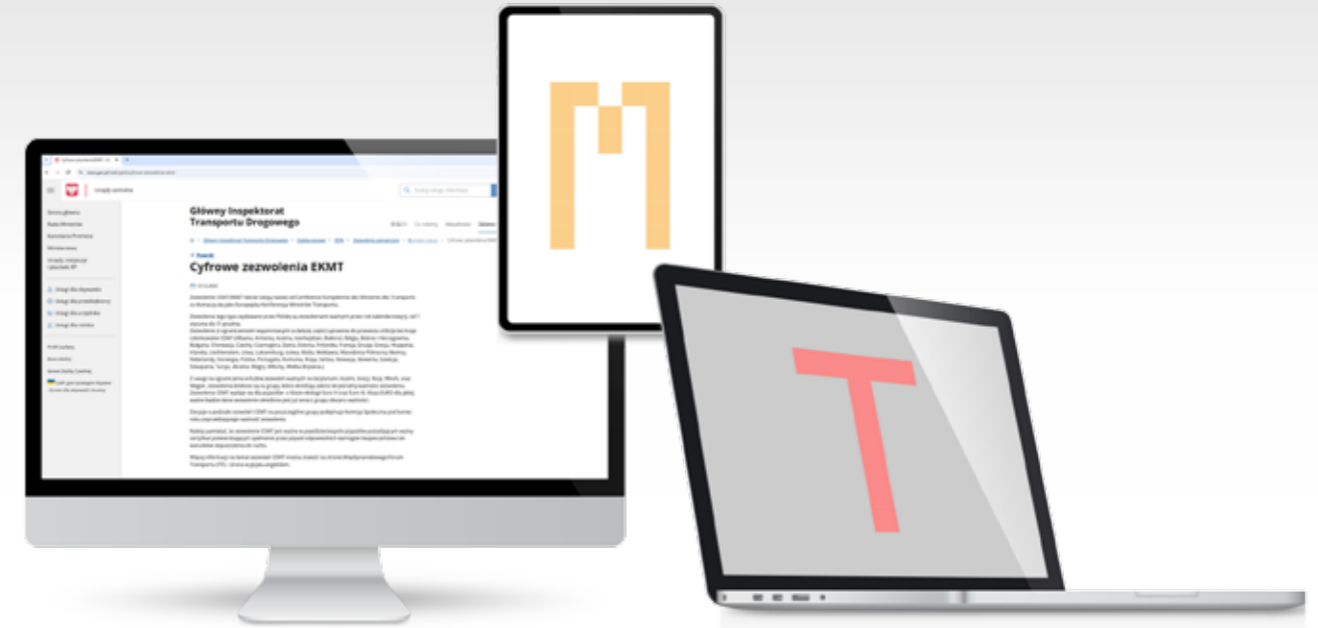
E-mail szkolenia@zmpd.pl

Tel. 22 536 10 38

www.zmpd.pl



Zezwolenia EKMT tylko cyfrowe



Od początku roku zezwolenia CEMT/EKMT dostępne są tylko w wersji elektronicznej. Przedstawiamy nowy system.

Janusz Sokalski

Zezwoleń EKMT w Polsce corocznie korzysta kilkuset przedsiębiorców. Dystrybucją tych dokumentów zajmuje się Biuro ds. Transportu Międzynarodowego funkcjonujące w strukturach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Szczegółowe zasady określa społeczna komisja ds. podziału zezwoleń zagranicznych.

Taki sposób działania wynika z decyzji Międzynarodowego Forum Transportu (International Transport Forum - ITF), które do roku 2006 nosiło nazwę Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT).

ITF jest międzyrządową organizacją zrzeszającą 69 państw. Powstała w roku 1953, a państwami założycielami były Austria, Belgia, Dania, Francja, Niemcy, Grecja, Włochy, Luksemburg, Holandia, Norwegia, Portugalia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Turcja i Wielka Brytania.

Do systemu EKMT, utworzonego w 1974 r., należą obecnie 43 państwa.

Określone przez ITF procedury służą koordynowaniu i racjonalizowaniu działalności transportowej prowadzonej na terytorium państw członkowskich. Zezwolenie EKMT umożliwia wykonywanie nielimitowanej liczby przewozów pomiędzy państwami członkowskimi, pod warunkiem spełniania kryteriów korzystania określonych w Przewodniku ITF, dostępnym w języku polskim na stronie <https://www.gov.pl/web/gitd/cyfrowe-zezwolenia-ekmt>

Elektroniczne zezwolenia

Zezwolenia mogą mieć ograniczenia terytorialnego zakresu ważności (z wyłączeniem ważności na terytorium Austrii, Grecji, Włoch, Rosji czy też Węgier) oraz co do klasy ekologii.

Do końca roku 2025 zezwolenie miało format A4. Obowiązującym dodatkiem do zezwolenia był karnet, w którym zapisywane były szczegóły każdej z wykonywanych jazd. Od roku 2026 zezwolenia wraz z dziennikiem jazd mają formę cyfrową.

W roku 2024 ITF przeprowadziło pierwsze testy wersji cyfrowej ECMT

Digital System. W próbach udział wzięli polscy przewoźnicy, służby kontrolne oraz pracownicy Wydziału Zezwoleń Zagranicznych GITD. Testy potwierdziły poprawność działania systemu i od stycznia roku 2025 ITF rozpoczęło cykl szkoleń zarówno dla przewoźników, jak i służb kontrolnych.

Jednocześnie została uruchomiona platforma testowa, która pozwala każdemu zainteresowanemu na zapoznanie się z nowym sposobem korzystania z zezwolenia ECMT, co ułatwia polska wersja językowa. Zwieńczeniem cyklu szkoleniowego była wizyta przedstawicieli ITF w Polsce z wykładami dla polskich użytkowników cyfrowego systemu.

Założenie konta na portalu ECMT DS wymaga złożenia do GITD wniosku o udzielenie dostępu. Posiadanie konta jest podstawowym warunkiem otrzymania cyfrowego zezwolenia ECMT. We wniosku należy wskazać dane adresowe, NIP, nr telefonu oraz adres e-mail, który będzie loginem do systemu. Wniosek podpisuje przedsiębiorca lub osoba uprawniona do reprezentowania.

Po założeniu przez GITD konta (większość kont jest zakładanych w tym samym dniu, w którym wpłynął wniosek) na podany we wniosku adres e-mail przychodzi z systemu ECMT DS wiadomość z danymi do logowania. Należy się wówczas zalogować. Przy pierwszym logowaniu system wymaga podania kodu PIN. Kod wysyłany jest przez system na adres e-mail. Jego wpisanie umożliwia pełny dostęp do konta. Od tego momentu można już korzystać z przydzielonych przedsiębiorcy w systemie zezwoleń ECMT.

Konto przewoźnika

Z poziomu swojego konta przewoźnik ma możliwość tworzenia w systemie kont dla zarządzającego/zarządzających i kierowcy/kierowców.

Podstawowe uprawnienia przewoźnika to:

- administracja kontami;
- dodawanie pojazdów;
- rejestrowanie tras w dzienniku podróży;
- przesyłanie do systemu skanów certyfikatów;
- przypisywanie tras, pojazdów i kierowców do posiadanych zezwoleń EKMT;
- przyznawanie kierowcom upraw-

W roku 2024 ITF przeprowadził pierwsze testy wersji cyfrowej ECMT Digital System. W próbach udział wzięli polscy przewoźnicy, służby kontrolne oraz pracownicy Wydziału Zezwoleń Zagranicznych GITD.

nień do edycji atrybutów wykonywanej jazdy;

- możliwość wymiany w systemie pojazdu wykonującego daną podróż na inny w przypadku np. uszkodzenia pojazdu;
- dostęp w czasie rzeczywistym do informacji o używanych zezwoleniach;
- generowanie w formacie pdf zezwolenia oraz dziennika podróży. Zarządzający dysponuje analogicznymi uprawnieniami jak przewoźnik. W przypadku kierowców założone konto może mieć dwojaki charakter: albo kierowca posiada uprawnienie tylko do przeglądania, albo ma możliwość wypełniania dziennika podróży.

Zgodnie z zasadami korzystania z papierowego zezwolenia musi być ono w pojeździe od miejsca załadunku do miejsca rozładunku. Oznaczało to, że zakończenie prze-

jazdu na EKMT w Hiszpanii i rozpoczęcie innego przejazdu innym pojazdem we Włoszech wymagało fizycznego przekazania zezwolenia. W przypadku elektronicznej wersji po zamknięciu trasy w Hiszpanii można od razu rozpocząć kolejną trasę we Włoszech, pamiętając oczywiście o limitach dotyczących liczby wykonywanych jazd.

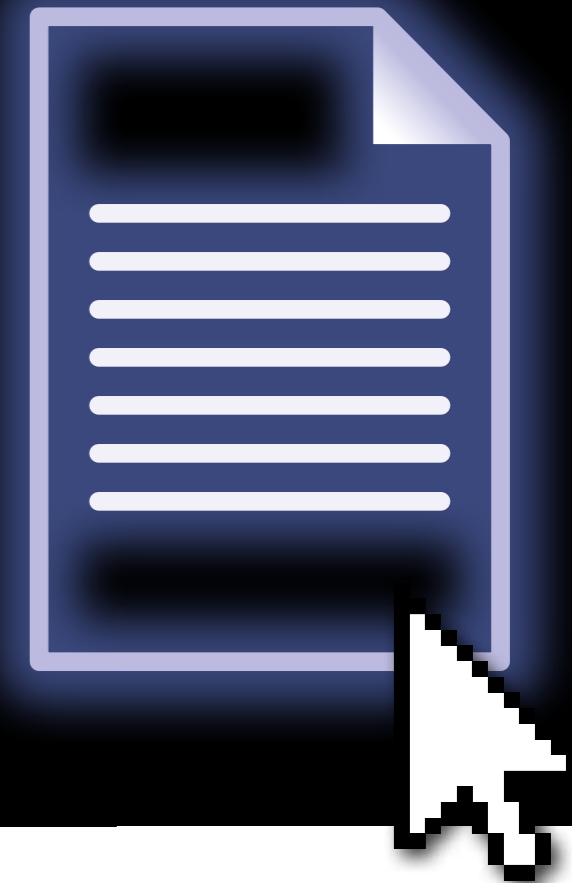
Rejestrując w systemie kolejną trasę należy pamiętać, żeby kierowcę wyposażyć w informacje o zarejestrowanej trasie, gdyż dla każdej nowo utworzonej jazdy system generuje unikalny kod QR.

Przez cały okres wykonywanej trasy dokument informacyjny dotyczący zezwolenia musi być dostępny w pojeździe, czy to w formie wydruku. W przypadku pliku cyfrowego kierowca musi mieć możliwość jego okazania służbom kontrolnym.

E-dokumenty w transporcie. Jak się przygotować

Zbliża się moment, kiedy do obiegu wejdą elektroniczne dokumenty w transporcie. Informujemy, co zmieni się do 2027 roku.

e-CMR
e-FTI
e-POD



Janusz Chojnowski

Papier w transporcie ma się zaskakująco dobrze. Wciąż funkcjonujemy w świecie, w którym oryginały dokumentów „muszą wrócić do bazy”, a drobny błąd w liście przewozowym potrafi uruchomić lawinę maili, telefonów i korekt. Równocześnie branża odczuwa dziś dwa twarde naciski: zleceniodawcy chcą szybko i sprawnie, a regulatorzy oraz służby kontrolne oczekują danych kompletnych, spójnych i dostępnych od ręki.

W tym kontekście cyfryzacja przestała być fanaberią. Tyle że nie wydarzy się magicznie z dnia na dzień. Największy sens ma więc podejście praktyczne: zrozumieć, co naprawdę zmienia się w przepisach (i kiedy), co zostaje po starym, a potem ułożyć proces tak, by firma działała sprawnie i mogła czerpać z tego korzyści.

Papier trzyma się mocno, ale kosztuje więcej niż widać w tabeli

Gdy patrzymy tylko na koszty „materiałowe” papieru w firmie, łatwo machnąć ręką: druk, segregator, skan, kurier, kilka minut pracy. Problem w tym, że prawdziwy koszt ujawnia się w czasie. Dokumenty krążą po trasach, biurach i magazynach. Brakuje podpisu albo załącznika. Ktoś wpisze numer zlecenia inaczej niż w systemie. Ktoś dopisze coś długopisem „żeby było szybciej”. A potem wszystko trzeba prostować. Najczęściej nie jest to zła wola, tylko codzienny chaos i brak jednolitego standardu pracy.

Efekt? Opóźnienia w rozliczeniach. W branży, w której terminy płatności potrafią być bardzo długie i poważnie zachwiać płynnością finansową, dokumenty w praktyce stają się zaworem blokującym pieniądze. I im większa flota oraz im więcej zleceń, tym bardziej boli to, co teoretycznie było tylko „administracją”. Dlatego w dys-

kusjach o e-dokumentach warto zadać sobie jedno pytanie: czy celem jest „mieć aplikację w telefonie zamiast bloczka CMR-ek”, czy skrócić drogę od wykonanej usługi do faktury i płatności? Firmy, które traktują cyfryzację jako narzędzie do przyspieszenia obiegu i poprawy jakości danych, zwykle widzą pozytywne efekty implementacji e-dokumentów najszybciej.

Trzy skróty, które warto rozdzielić: e-CMR, eFTI, e-POD

Na rynku często mieszają się pojęcia, a potem pojawia się rozczarowanie: „mieliśmy przejść na cyfrowe dokumenty, a i tak drukujemy”. Tymczasem e-dokumenty w transporcie to trzy różne obszary.

- e-CMR to elektroniczna wersja listu przewozowego CMR. W sensie prawnym dokument potwierdzający warunki umowy przewozu i przyjęcie towaru, który będzie działał

w ramach certyfikowanych aplikacji na smartfonach lub tabletach. Polska przystąpiła do Protokołu e-CMR w 2019 r.

- eFTI (electronic Freight Transport Information) to unijne ramy dla informacji wymaganych przepisami w przewozie towarów, projektowane głównie pod kontrolę i relację biznes-administracja. I to jest ważne rozróżnienie: eFTI nie jest „kolejnym e-CMR”. To mechanizm, dzięki któremu organ kontrolny ma moc przyjąć dane elektroniczne w ustanowiony sposób.

- e-POD (electronic Proof of Delivery) to elektroniczne potwierdzenie dostawy. W praktyce często okazuje się najłatwiejszym krokiem startowym, bo dotyka obszaru, który od razu przekłada się na czas rozliczenia, a zatem na pieniądze.

Warto też pamiętać o różnicy, którą branża czasem bagatelizuje, e-dokument to nie skan kartki, tylko zapis danych w systemie, pozwalający wskazać kto, kiedy i na jakim

podstawie potwierdził czynność w transporcie.

KSeF: nie dokument transportowy, ale kolejny nacisk na porządek w danych

Warto w tym miejscu wspomnieć o KSeF (Krajowy System e-Faktur) nie jako o „dokumencie transportowym”, tylko jako o kolejnym elemencie presji na jakość danych i tempo rozliczeń. Obowiązek e-fakturowania jest wdrażany etapami: dla największych od 1 lutego 2026 r., dla większości firm od 1 kwietnia 2026 r., z odroczeniem dla najmniejszych podmiotów.

Co ma to wspólnego z e-dokumentami w transporcie? Bardzo dużo. Jeśli firma dzięki e-POD i cyfrowemu obiegowi szybciej potwierdza dostawę, automatycznie skracając też drogę do faktury. Ale działa to tylko wtedy, gdy dane podstawowe są spójne: kontrahent, NIP, referencje zlecenia, daty wykonania usługi, zasady korekt. Cyfryzacja nie usuwa błędów, ona je

szybciej ujawnia. I często trudniej je „odkręcić”, bo są już powiązane z kolejnymi dokumentami.

Co zmieni się do 2027 r. w UE

W cyfryzacji transportu najwięcej zamieszania robi jedno błędne uproszczenie: „w 2027 będzie obowiązkowe e-CMR”. Nie - i warto to powiedzieć wprost. Najważniejsza twarda data w UE dotycząca eFTI to 9 lipca 2027 r. Od tego dnia właściwe organy w państwach Unii Europejskiej będą mieć obowiązek akceptowania informacji okazywanych elektronicznie, o ile przedsiębiorca zdecyduje się je okazywać w standardzie eFTI i przez odpowiednie rozwiązania. Od stycznia 2026 r. państwa i przewoźnicy mogą być już w fazie przygotowań, a organy mogą zacząć przyjmować dane z certyfikowanych platform (na zasadzie „mogą”, jeszcze nie „muszą”).

I teraz najważniejsze zdanie, które porządkuje temat: Na poziomie

e-CMR
e-FTI
e-POD

Najrozsądniejszy scenariusz dla większości przewoźników jest dość prosty. Najpierw e-POD i cyfrowe archiwum, żeby przyspieszyć rozliczenia i uporządkować dowody. Potem e-CMR na wybranych relacjach, tam gdzie jest to biznesowo uzasadnione i uzgodnione z partnerami.

UE nie ma dziś terminu, od którego przewoźnicy będą musieli stosować e-CMR - papier pozostaje dopuszczalny. Obowiązek od 9 lipca 2027 r. dotyczy organów: muszą akceptować dane okazywane elektronicznie w standardzie eFTI.

To właśnie dlatego nie będzie jednego „wielkiego przełącznika”, po którym wszyscy nagle przejdą na e-CMR. Logika eFTI jest bardziej pragmatyczna: jeśli pokażesz dane cyfrowe w wymaganym standardzie, organ ma je przyjąć. Żeby to działało, pojawiają się wymagania techniczne: zestawy danych, formaty, reguły dostępu dla służb i zasady potwierdzania wiarygodności informacji. To naturalnie otwiera przestrzeń dla rynku platform i usług, bo eFTI opiera się na zaufaniu do źródła danych, a nie do kartki z pieczęcią.

W tle mamy twardą ekonomię. Komisja Europejska od lat wskazuje, że cyfryzacja informacji transportowej ma potencjał realnych oszczędności i odciążenia administracyjnego. Innymi słowy tu nie chodzi o „nowoczesność”, tylko o czas i koszt obsługi dokumentów w całym łańcuchu.

Jak zacząć wdrażać e-dokumenty

Najczęstszy błąd to próba wdrożenia e-CMR rozumiana jako zakup aplikacji. Jeśli dane są nieuporządkowane, a obieg dokumentów nie jest zdefiniowany, nowe narzędzie staje się tylko kolejną warstwą chaosu. Sensowniejsza droga jest prostsza i bardziej intuicyjna.

Po pierwsze, wykonaj szybkie mapowanie obiegu dokumentów. Nie potrzebujesz do tego konsultantów. Wystarczy wziąć 5–10 ostatnich transportów i prześledzić, kiedy powstały dokumenty, kto je wypełniał, gdzie pojawił się przestój, kiedy realnie ruszyło fakturuwanie, ile czasu zajęło kompletowanie podpisów i załączników. To zwykle bezlitośnie pokazuje, że wąskie gardła siedzą w procesie i w danych, nie w braku aplikacji.

Po drugie, zacznij od e-POD i cyfrowego archiwum. To często najszybsza droga do efektu, bo porządkuje potwierdzenie dostawy i dokumenty pod rozliczenie. W praktyce chodzi o trzy rzeczy: potwierdzenie dostawy w systemie, ustandaryzowane dane zlecenia (żeby wszyscy wpisywali je w ten

sam sposób) oraz archiwum z jasnymi uprawnieniami i śladem audytowym. Dzięki temu dokument jest łatwy do znalezienia, powiązany z konkretnym zleceniem, a rozliczenie nie czeka na logistykę papieru.

Po trzecie, dopiero wtedy wybierz aplikację e-CMR i wdrażaj tam, gdzie to ma sens biznesowy. Aplikacja musi być gotowa na dane pod eFTI (bo to eFTI będzie coraz częściej dotyczyło kontroli). Zanim wejdiesz w duże wdrożenie ustal: model współpracy z kontrahentami (platforma vs. wewnętrzny obieg), obsługę partnerów „bez systemu”, procedurę offline oraz plan wdrożenia i szkoleń, żeby rozwiązanie działało na trasie, a nie tylko w biurze.

Tu właśnie widać różnicę między projektem informatycznym a projektem operacyjnym. W transporcie wdrożenie wygrywa wtedy, gdy pasuje do pełni realiów, tj. trasy, magazynu i biura.

Najważniejszy wniosek

Do 2027 r. nie wydarzy się magia, po której „papier zniknie”. Wydarzy się coś innego: kontrola i administracja będą coraz lepiej przygotowane do przyjmowania danych elektronicznych, a przewagę zbudują ci, którzy wcześniej uporządkują obieg informacji i zamienią dokumenty z „blokadą płatności” na element sterowania procesem.

Najrozsądniejszy scenariusz dla większości przewoźników jest dość prosty. Najpierw e-POD i cyfrowe archiwum, żeby przyspieszyć rozliczenia i uporządkować dowody. Potem e-CMR na wybranych relacjach, tam gdzie jest to biznesowo uzasadnione i uzgodnione z partnerami. Równoległe przygotowanie danych i procedur pod eFTI, bo to właśnie eFTI będzie w najbliższych latach coraz mocniej dotyczyło „momentu prawdy na drodze”, czyli kontroli. W transporcie od zawsze wygrywa pragmatyzm. I dokładnie tak samo będzie z e-dokumentami.

Dr inż. Janusz Chojnowski jest adiunktem badawczo-dydaktycznym w WAT oraz przedsiębiorcą przewoźnikiem



OPŁATY
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
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Tachografowe dopłaty



Ministerstwo Infrastruktury zamierza dokonać dopłat do wymiany tachografów w dwóch transzach. Zdobyć tych pieniędzy jest dużym sukcesem branży.

Robert Przybylski

Do 2 marca trwał nabór wniosków o przyznanie pomocy w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności na refinansowanie wyposażenia pojazdów w tachograf inteligentny.

Złożonych zostało ponad 16 tys. wniosków na wymianę urządzeń w 94 649 samochodach. Resort jeszcze nie potrafi podać ilu przewoźników i na jaką kwotę otrzymało wsparcie w ramach tego naboru z uwagi na niezakończoną procedurę rozpatrzenia ww. wniosków.

W ub.r. administracja obliczała, że program dopłat pozwoli na objęcie wsparciem ok. 106 tys. pojazdów użytkowanych przez polskich przewoźników drogowych, przy założeniu że maksymalna kwota pomocy może sięgać 3 tys. zł. Rozliczenie inwestycji musi nastąpić do 31 sierpnia 2026 roku, co wynika z regulacji unijnych.

Nowe wzory umów

Resort zapowiada, że refinansowanie wyposażenia pojazdów w tachograf inteligentny dla przedsiębiorców dysponujących pojazdami o dmc 2,5-3,5 t będzie realizowane w ramach naboru uzupełniającego. „Jego uruchomienie zależy od dostępności środków po zakończeniu naboru podstawowego, o czym będziemy informować na stronach Ministerstwa Infrastruktury (MI) oraz Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR)”, zastrzega ministerstwo.

Po fali krytyki ze strony przewoźników, w tym ZMPD, administracja dokonała modyfikacji treści umów, które przewoźnicy będą zawierali z ARiMR o dofinansowanie. Chodziło o 3-letnią karencję w sprzedaży samochodu z refinansowaną wymianą tachografu.

Ostatecznie obowiązki przewoźnika wynikające z uzyskania pomocy de minimis w ramach KPO zostały określone następująco:

- w ciągu 36 miesięcy firma może sprzedać samochód, na który ma zamontowany tachograf z dopłatą, o ile sprzedaż nastąpi po 31 sierpnia 2026 r.
- oddanie pojazdu w leasing nie skutkuje zwrotem udzielonej pomocy, o ile nastąpi po 31 sierpnia 2026 r. O każdym zdarzeniu, które wpływa na to, że pojazd nie jest już zgłoszony do licencji wspólnotowej do 31 sierpnia 2026 r. włącznie, przewoźnik musi zawiadomić ARiMR.
- program refinansowania wyposażenia pojazdów w inteligentny ta-



chograf w ramach inwestycji E.2.2.1 „Inwestycje w zakresie bezpieczeństwa transportu” z KPO nie wprowadza nowych obowiązków dla firm leasingowych, a jedynie określa obowiązki międzynarodowych przewoźników drogowych.

- przestój samochodu nie stanowi kryterium do zwrotu refinansowania.

Wcześniejsze modyfikacje umów

Pod wpływem sugestii branży transportowej, w tym ZMPD, resort infrastruktury już wcześniej dokonywał zmian przepisów, aby bardziej odpowiadały potrzebom przedsiębiorców.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2026 roku wzrosła z 3000 zł do 5000 zł maksymalna kwota dofinansowania. Zmiana objęła zarówno nabór podstawowy, jak i uzupełniający.

Resort wskazał, że zwiększenie kwoty dofinansowania pozwoli na lepsze wykorzystanie środków z KPO. – Jednocześnie, aby umożliwić jak największej liczbie przedsiębiorców możliwość składania wniosków, za-

pewnić równe traktowanie odbiorców wsparcia oraz zapewnić zgodność z zasadą zachowania równiej konkurencyjności zdecydowano o przedłużeniu pierwszego naboru do 2 marca 2026 roku – przypomina dyrektor Biura Komunikacji Ministerstwa Infrastruktury Rafał Jaśkowski.

W naborze uzupełniającym o refinansowanie będą mogli ubiegać się również przedsiębiorcy dysponujący pojazdami o dmc powyżej 2,5– 3,5 t. Nowe przepisy dopuszczają refinansowanie prac wykonanych w warsztatach na terenie całej Unii Europejskiej.

Rozporządzenie włączyło do naboru uzupełniającego firmy z samochodami powyżej 3,5 t, które nie załapały się na pierwszy etap. Ministerstwo Infrastruktury zastrzega, że uruchomienie naboru uzupełniającego zależy od dostępności środków po zakończeniu pierwszego etapu. Z pobieżnych wycień wynika, że jedynie w przypadku wypłaty po 3 tys. zł na tachograf może dojść do naboru uzupełniającego. Wyższa dopłata wyczerpie pulę 319 678,8 tys. zł przyznaną przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Tylko Polska ma dopłaty

Ministerstwo przypomina, że „Polska jest jedynym państwem unijnym, które w ten sposób i na taką skalę wspiera swoich przewoźników z KPO.” – Przekonanie rządu, a co ważniejsze – Komisji Europejskiej o koniecznej pomocy kosztowało nas bardzo dużo czasu i wysiłku – przyznaje prezes ZMPD Jan Buczek.

Zaznacza, że najważniejsze jest, by pomoc była sprawnie realizowana, zwłaszcza że sytuacja przewoźników jest bardzo trudna. – Nie dość, że na rynku europejskim mamy do czynienia z bardzo agresywnym konkurentem w postaci ukraińskich przewoźników, to jeszcze nasze koszty działalności zostały przez polskie władze wyśrubowane do takiego poziomu, że straciliśmy zdolność konkurencyjną na europejskim rynku transportowym, gdyż nasze koszty są większe niż u naszych konkurentów z Europy Środkowo-Wschodniej – przypomina prezes ZMPD.

Działania ZMPD na forum IRU

W Brukseli odbyło się 2 marca posiedzenie Komitetu Łącznikowego ds. Transportu Towarów w UE (CLTM), działającego w strukturach Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU).



Tomasz Małyzsko

CLTM to stała grupa robocza zajmująca się wszelkimi sprawami związanymi z transportem drogowym towarów i logistyką w UE. Stanowiska przyjęte przez ten Komitet są następnie prezentowane przez IRU podczas różnego rodzaju spotkań i konsultacji prowadzonych z instytucjami UE, w tym Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim czy Radą UE.

Kontrowersyjni pośrednicy

Jednym z głównych tematów dyskusji podczas ostatniego posiedzenia CLTM było pośrednictwo w transporcie

promowaniem najlepszych praktyk oraz jasności i przejrzystości umów, a nie na interwencji regulacyjnej na poziomie UE, pozostawiając ostateczną decyzję stowarzyszeniom.

Dyskusja na forum CLTM nie przyniosła jednoznacznego rozstrzygnięcia tej kwestii. Podczas głosowania 11 stowarzyszeń członkowskich opowiedziało się przeciwko interwencji na poziomie UE i za wprowadzeniem łagodniejszych środków, jak promocja najlepszych praktyk oraz stosowanie przepisów krajowych, natomiast 10 stowarzyszeń, w tym ZMPD, było odmiennego zdania, uznając, że interwencja na poziomie regulacyjnym jest konieczna.

Zważywszy na brak jednoznacznego mandatu dla IRU do dalszych działań w zakresie podwykonawstwa i roli pośredników w transporcie drogowym postanowiono, że dalsze prace będą kontynuowane w celu zbliżenia stanowisk i wypracowania najlepszych rozwiązań.

Opóźnienia płatności

Takich rozbieżności nie wzbudził drugi temat zainicjowany przez ZMPD, dotyczący problemów z opóźnieniami w płatnościach za usługi transportowe. W tym zakresie większość obecnych na posiedzeniu CLTM stowarzyszeń krajowych (18 „za”, przy 3 „wstrzymujących się”) opowiedziało się za podjęciem zdecydowanych działań na poziomie UE.

Powinny one zmierzać do rewizji obowiązujących przepisów unijnych dotyczących zwalczania opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych bądź wprowadzeniu rozwią-

zań sektorowych dla branży transportu drogowego, które określą racjonalne terminy płatności i skuteczne mechanizmy ich egzekwowania.

CLTM przyjął również stanowisko, że IRU będzie sprzeciwiało się wdrożeniu nowych przepisów w sprawie „czystych flot firmowych”. KE planuje zobowiązać państwa członkowskie, a w konsekwencji właściciele flot pojazdów, do przestrzegania progów zakupowych dla pojazdów zeroemisyjnych. Obecny projekt przewiduje te progi dla pojazdów do 3,5 t dmc. Jednak nie wyklucza się, że na dalszym etapie prac legislacyjnych może pojawić się próba objęcia tymi obowiązkami także właściciele flot powyżej 3,5 t dmc, stąd konieczne jest dalsze monitorowanie przez IRU tego procesu legislacyjnego.

Ponadto CLTM przyjął stanowisko w sprawie projektu KE dotyczącego zmian w standardach emisji CO2 dla samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów dostawczych (do 3,5 t). IRU chce uznania pojazdów napę-

dzanych silnikami z wewnętrznymi komorami spalania i zasilanymi paliwami neutralnymi klimatycznie za stosujące technologię zachowującą neutralność klimatyczną. IRU będzie lobbować, aby wyznaczone cele dla samochodów osobowych i lekkich dostawczych były dostosowane do istniejącej infrastruktury, przepustowości sieci energetycznych, źródeł energii i dostępności pojazdów.

Uwolnić polskie samochody na Białorusi

W części spotkania poświęconej na sprawy różne omawiano problematykę dotyczącą zatrzymania na Białorusi pojazdów zarejestrowanych w Litwie i należących do polskich przewoźników międzynarodowych. Mimo nieobecności na posiedzeniu przedstawicieli litewskiego stowarzyszenia, ZMPD zaapelowało o wsparcie IRU w rozwiązaniu tego problemu. Dalsze działania w tym zakresie mają być poprzedzone analizą potencjalnych

możliwości i ich uzgodnieniu między zainteresowanymi stronami.

W kolejnym dniu również w Brukseli odbyła się Konferencja IRU pt. „Transport gotowy na przyszłość: umiejętności, technologia i transformacja”. Omawiano wyzwania stojące przed transportem drogowym i przewoźnikami w obliczu postępującej transformacji energetycznej, zadań i możliwości związanych ze zmianami technologicznymi w pojazdach oraz digitalizacji procesów w transporcie drogowym.

W tym kontekście rozmawiano również o aspekcie socjalnym i konieczności dostosowania do nowych warunków pracy kierowców i personelu związanego z obsługą pojazdów dla bieżącego wykonywania zadań przewozowych.

W pracach CLTM i w obradach Konferencji IRU wzięli udział przedstawiciele ZMPD: dyrektor generalny Wiesław Starostka, dyrektor departamentu transportu Piotr Mikiel oraz Tomasz Małyzsko.

reklama

OPLATY DROGOWE

Oplaty drogowe na terenie UE

dostępne w ZMPD

- | | |
|--|---|
| CZECHY | POLSKA |
| SŁOWENIA | SŁOWACJA |
| SZWECJA
<small>Most Öresund</small> | DANIA
<small>Most Storebalt</small> |
| SZWAJCARIA | LICHTENSTEIN |
| WĘGRY | WŁOCHY |
| NIEMCY | BULGARIA |
| BELGIA | AUSTRIA |
| HISZPANIA | FRANCJA |
| PORTUGALIA | TUNELE
<small>Liefkenshoek (Belgia)
Warandamme (Dania)
Herrentunnel (Niemcy)</small> |

HOLANDIA

Już wkrótce!

Przemierzając europejskie szlaki drogowe firmy transportowe zmuszone są ponosić koszty opłat drogowych, tuneli oraz mostów. Dzięki ofercie ZMPD nie muszą Państwo martwić się o sposób płatności.



www.uslugi.zmpd.pl



Holenderskie elektroniczne myto zacznie działać już za kilka miesięcy

W Holandii ruszy z początkiem lipca elektroniczny system poboru opłat drogowych od ciężarówek. Aby uniknąć kar, lepiej już się przygotować i zamówić urządzenia pokładowe.

Robert Przybylski

Nowowy system opłat drogowych w Holandii ruszy 1 lipca. Opłata drogowa obejmie wszystkie pojazdy ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony (kategorie N2 i N3), niezależnie od kraju rejestracji.

Myto będzie obowiązywać na niemal wszystkich autostradach oraz na wybranych drogach prowincjonalnych i miejskich, na odcinkach o łącznej długości 6 tys. km.

Dostawcy usług

Holenderski Urząd ds. Pojazdów Drogowych (RDW) wspólnie z „Rijkswaterstaat”, Centralną Agencją Poboru Opłat Sądowych (CJIB) oraz Inspektorem ds. Środowiska i Transportu (ILT) wdraża system poboru opłat drogowych od pojazdów ciężarowych w imieniu Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Wodnej. RDW pełni funkcję centralnego koordynatora tej

współpracy i jest holenderskim podmiotem pobierającym opłaty.

Holenderski system poboru opłat drogowych przewiduje, że organizacje transportowe i kierowcy mogą uiszczać opłaty drogowe od pojazdów ciężarowych za pośrednictwem dostawców usług EETS i krajowego dostawcy usług.

Dostawcy EETS są obecnie w trakcie procesu akredytacji. – Nie widzimy powodów, aby sądzić, że któraś ze stron nie otrzymała certyfikacji, a wręcz przeciwnie, jeden z nich już otrzymał dopuszczenie! Przewoźnicy i kierowcy mogą się z nimi kontaktować w celu aktualizacji lub uzyskania umowy i urządzenia pokładowego, dzięki czemu mają czas spokojnie przygotować się. Na stronie trucktoll.nl można znaleźć dostawców usług – wskazuje Henk Westerhof, starszy menedżer ds. umów w dziale opłat drogowych RDW.

RDW wyznaczył NedLinQ jako operatora krajowego. Jest on częścią konsorcjum Triangle BV, w którym Via Verde, Ascendi i Yunex łączą swoje światowe doświadczenie. Choć NedLinQ jest nową firmą na rynku holenderskim, ma bogate doświadczenie w poborze opłat drogowych w całej Europie. – Jesteśmy dumni, że dzięki temu partnerstwu przyczyniamy się do rozwoju zrównoważonej infrastruktury i do tego, aby pobór opłat drogowych przez ciężarówki był dla tego sektora jak najprostszym – przekonuje dyrektor generalny NedLinQ Remi Tops.

Termin niezagrożony

Nad trwającym cztery lata projektem pracowało w szczytowym momencie tylko w RDW 80 osób. Ich liczba powoli zmniejsza się wraz z kompletacją kolejnych kamieni milowych. – Termin uruchomienia elektronicznej opłaty jest bezpieczny, system będzie uruchomiony na czas, więc apeluję do przewoźników, aby nie zwlekali – podkreśla szef opłat dla pojazdów ciężkich w RDW Bas van den Berg.

Zmiana oznacza podwyżki myta w stosunku do obecnego systemu wnięt o ok. 10-15 proc., w zależności od przebiegu, dmc oraz klasy emisji CO2.

Kierownik działu umów RDW Henk Westerhof wyjaśnia, że system przeszedł próby, a teraz trafiły na nie urządzenia dostawców EETS. – Sprawdzamy łączność między systemem lokalizacyjnym GNSS, OBU i antenami, przepływ danych, systemy IT w biurach. Wszystkie systemy działają bez zarzutu – zapewnia Westerhof.

Już można zamawiać urządzenia pokładowe, a kilka tysięcy firm skorzystało z tej opcji. Przewoźnicy mogą wykupić urządzenia operatora krajowego NedLinQ lub skorzystać z urządzeń EETS lub dystrybutorów kart paliwowych. – Przewoźnicy muszą sprawdzić, która oferta jest dla nich najlepsza. NedLinQ służy tylko opłacie myta. Z kolei wystawcy kart paliwowych dają zniżki za duże zakupy paliwa – wskazuje Bas van den Berg.

Ostrzega, że na początku lipca na granicy mogą być kolejki. Pamiętaj

przy tym trzeba, że do użytkowników musi trafić ponad milion urządzeń pokładowych (OBU).

Zawsze włączone urządzenie

Westerhof zaznacza, że urządzenia belgijskiego operatora Satellic oraz niemieckiego Toll Collect nie będą działać w Holandii. Natomiast o dopuszczeniu do pobierania opłat drogowych ubiega się sześciu operatorów EETS i badania przebiegają zgodnie z harmonogramem. – Jest obowiązkowe, aby urządzenie pokładowe było cały czas włączone, nawet na drogach, które są bezpłatne, w przeciwnym razie kierowcy grozi kara. Dlatego tym bardziej warto zarejestrować się już teraz, aby mieć czas podłączyć urządzenie pokładowe do wiązki, na stałe, a nie prowizorycznie poprzez np. gniazdo zapalniczki – ostrzega van den Berg.

Przepisy ograniczają liczbę kar do jednej na dobę na kierowcę na samochod. Nadzór nad uiszczeniem

opłat prowadzony będzie stacjonarnie za pośrednictwem ok. 60 bramek oraz kontroli lotnych (30 zespołów). – Każdą ciężarówkę obejrzymy kilka razy na dobę i lepiej zarejestrować się w systemie oraz opłacić przejazd, aby uniknąć mandatów – podkreśla Van den Berg.

Do końca 2026 roku wysokość kar jest obniżona o połowę. Kontrolerzy będą sprawdzać ręcznie przypadki sporne, nie automatycznie. Jeśli zepsuje się urządzenie pokładowe, wówczas kierowca ma 3 godziny na wymianę urządzenia. – Może bez kary dojechać na parking i tam wymienić zepsute urządzenie. Ale jeżeli przewoźnik będzie zwlekał kilka dni z wymianą zepsutego OBU to dostanie karę za zwłokę za każdy dzień – wyjaśnia van den Berg.

Operator krajowy

Nikt nie wie, jaki sposób płatności myta okaże się najpopularniejszy. Holenderska administracja wyznaczyła

operatora krajowego, jakim jest NedLinQ. Jego oferta może być ważna dla niektórych przewoźników, ponieważ ma on obowiązek zarejestrować każdy pojazd podlegający opłacie, gdy operatorzy EETS takiego obowiązku nie mają – zwraca uwagę Westerhof.

Urządzenia pokładowe NedLinQ można już zamawiać. – Rejestracja jest maksymalnie uproszczona, trwa 3-5 minut, dostawa do Polski ok. 5 dni. Urządzenie jest darmowe (podobnie jak dostawa), ale użytkownik musi wpłacić 135 euro kaucji za każde zamówione OBU – zastrzega dyrektor generalny NedLinQ Remi Tops.

Do rejestracji w NedLinQ potrzebna jest homologacja pojazdu lub dokument Vecto, poświadczający klasę emisji CO2 samochodu. Płatność można uiścić kartą bankową lub kartą paliwową. OBU można zwrócić np. pocztą lub za pośrednictwem automatu paczkowego.

Od 1 maja będzie działać infolinia NedLinQ, także w języku polskim. ■

reklama

AKTYWACJA HOLANDII

*planowana na 1.07.2026

Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
20 domen / 1 urządzenie

ZMPD BOX .pl



Kobiety, które nadają kierunek



W siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce odbyło się 10 marca spotkanie zorganizowane z okazji Dnia Kobiet pod hasłem „Kobiety, które nadają kierunek. Przyszłość. Mobilność. Innowacje”.

Anna Brzezińska

Była to już czwarta edycja inicjatywy integrującej kobiety aktywnie działające w branży transportowej oraz sektorach powiązanych z nowoczesną mobilnością. W wydarzeniu uczestniczyły przedstawicielki przedsiębiorstw transportowych, instytucji finansowych i ubezpieczeniowych, firm technologicznych, organizacji branżowych oraz instytucji zajmujących się rozwojem kompetencji. – Bardzo się cieszę, że spotykamy się dziś w tak wyjątkowym gronie kobiet, które poprzez swoją pracę i zaangażowanie mają realny wpływ na zmiany zachodzące w branży transportowej. Wierzę w wartość rozmowy i w siłę doświadczeń, którymi możemy się dzielić – podkreśliła rzeczniczka prasowa ZMPD oraz dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Anna Brzezińska.

Wspólnota doświadczeń i siła kobiecych sieci współpracy

Uczestniczki dzieliły się doświadczeniami dotyczącymi budowania autorytetu, podejmowania odpowiedzialnych decyzji oraz łączenia wielu ról – menedżerskich, biznesowych i społecznych. W trakcie dyskusji wielokrotnie podkreślano znaczenie wzajemnego wsparcia oraz rozwijania kobiecych sieci współpracy.

Coraz więcej kobiet inicjuje przestrzenie dialogu, w których mogą dzielić się wiedzą, doświadczeniami i dobrymi praktykami, wzmacniając swoją pozycję w środowiskach biznesowych. Ważnym elementem spotkania były dwa wystąpienia o charakterze inspiracyjno-rozwojowym. Aleksandra Friedel, prezeska zarządu Unilink S.A. oraz Fundacji „Zacznij od Siebie”, w wystąpieniu pt. „W poszukiwaniu wartości dodanej – sposób na tworzenie biznesu przyszłości” mówiła o budowaniu organizacji w oparciu o wartości, odpowiedzial-

ne przywództwo i świadome podejście do dbania o siebie.

Z kolei Iwona Szmitkowska, CEO Follow Future Group i promotorka inicjatywy NIE!WYPALENI, podzieliła się refleksjami na temat realnego wpływu kobiet w organizacjach. W wystąpieniu „Jak kobiety budują realny wpływ w organizacjach – jak utrzymywać widoczność, siłę oddziaływania i równowagę” zwróciła uwagę na znaczenie autentycznego przywództwa, dbałości o równowagę oraz świadomego wzmacniania swojej roli w środowisku zawodowym. Oba wystąpienia stanowiły inspirujący wstęp do dalszej części spotkania i punkt wyjścia do rozmów o doświadczeniach zawodowych, przywództwie oraz rozwoju osobistym.

Tworzenie przestrzeni

Wiele uczestniczek spotkania pełni funkcje zarządcze i kierownicze w swoich organizacjach. Podkreślały, że z tą rolą wiąże się odpowiedzial-



ność za tworzenie środowiska pracy, które sprzyja równym szansom rozwoju i umożliwia kobietom pełne wykorzystanie ich potencjału. Jak zauważały, szczególną rolę liderki jest wspieranie kolejnych pokoleń kobiet w branży – poprzez mentoring, dzielenie się doświadczeniem oraz budowanie kultury organizacyjnej opartej na współpracy i wzajemnym szacunku.

Podsumowując spotkanie Anna Brzezińska przywołała myśl, która dobrze oddaje ideę takich inicjatyw: – Bardzo bliska jest mi refleksja, że kobieta potrzebuje miejsca przy stole, a gdy go nie dostaje – tworzy własny. Chciałabym, abyśmy poprzez nasze działania, decyzje i wzajemne wsparcie właśnie taki stół wspólnie budowały.

Serdecznie dziękujemy wszystkim Paniom za przyjęcie zaproszenia i udział w spotkaniu. Każda z uczestniczek – zarówno indywidualnie, jak i jako część tej wyjątkowej grupy – wniosła do naszej rozmowy ogromną wartość, doświadczenie i inspirację. ■

W spotkaniu udział wzięły

- Agata Wiśniewska-Mazur – Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności
- Magdalena Tracz – ANWIM S.A.
- Iwona Szmitkowska – Follow Future Group Sp. z o.o.
- Dorota Syganiec-Marszewska – Alpega Polska
- Karolina Szotek-Fronik – CARO KAROL FRONIK
- Martyna Misztal-Turemka – ZMPD
- Natalia Koszewska – Altkom Akademia
- Ewa Korfanty – TRANS RACH
- Magdalena Konarska – Daimler Truck Financial Services Polska Sp. z o.o.
- Angelika Kołodziej – ANGELA Angelika Kołodziej
- Karolina Kobierecka – RubinTrans P.S.A.
- Renata Karwowska-Kozioł – ZMPD
- Natalia Kacprzak – Toll4Europe GmbH
- Izabela Jaworowska – ANWIM S.A.
- Natalia Grzybowska – Grupa Transportowa Sp. z o.o.
- Mariola Glinka – Transimeksa Sp. z o.o.
- Aleksandra Friedel – Unilink S.A., Fundacja „Zacznij od Siebie”
- Anna Bytniewska – ZMPD
- Paulina Buczek-Jaroszyńska – GAZ-SYSTEM S.A.
- Anna Brzezińska – ZMPD

Retro.

W jedności siła

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych zachęca do wspólnego działania i popularyzacji stowarzyszenia wśród firm niezrzeszonych, bo w jedności siła.

Robert Przybylski

W Polsce przynależność do branżowych stowarzyszeń jest dobrowolna. Według najnowszego raportu GUS w Polsce działało w 2024 roku 113,1 tys. organizacji pozarządowych, które zrzeszały łącznie 7,6 mln członków. Dwadzieścia lat wcześniej liczba członków sięgała 11 mln. W 2021 roku stowarzyszenie liczyło średnio 25 osób, gdy w 2004 roku 42, wliczając Stowarzyszenie Klon/Jawor, badające

kondycję organizacji pozarządowych. Spadki dotyczą także stowarzyszeń branży transportu drogowego, w tym ZMPD. – Trzeba na każdym etapie dbać o to co się ma, bo nic nie jest dane na zawsze – podkreśla prezes ZMPD Jan Buczek. Wskazuje przy tym na piętrzące się wyzwania geopolityczne oraz gospodarcze i legislacyjną ofensywę polityków, której trzeba przeciwstawić głos przedsiębiorców.

Odpiływ członków osłabia nie tylko organizację, ale także ich polityczną reprezentację. – Przewoźnicy powinni być świadomi konsekwencji wycofania się z członkostwa. Bez człon-

ków nie mamy przychodów na utrzymanie części merytorycznej Zrzeszenia. Przedsiębiorcy oczekują pomocy i wiedzy, ale nie dokładają się do systemu. Od pewnego czasu konsekwentnie realizujemy zasadę, że firma, która nie należy do ZMPD nie otrzymuje pomocy. To wywołuje protesty i emocje, ale staramy się być uczciwi wobec naszych członków – tłumaczy prezes Zrzeszenia.

Kierunek - wschód

Jan Buczek przypomina, że ZMPD otworzyło przewoźnikom nowe rynki.

– Zdobyłem zezwolenia na wschodzie, gdzie polscy przewoźnicy dobrze wykorzystali okienko możliwości – zaznacza prezes. Od obsługi tych rynków zaczynało wiele firm, które nie mogły szybko wejść na kierunek niemiecki z braku dostatecznej liczby zezwoleń.

Jednak z czasem powiększyła się liczba zezwoleń wydawanych przez Berlin i polska branża międzynarodowego transportu drogowego rozwijała się, a wraz z nią ZMPD. Liczba członków tej organizacji w stosunku do 1989 roku wzrosła w 1992 roku ponad 4-krotnie, do 652 firm. Zrzeszenie utrzymało te dynamikę wzrostu w kolejnym 3-letnim okresie, w 1995 roku miało już 2851 członków.

Dzięki systemowi gwarancji celnich TIR, który całkowicie zastąpił inne formy zabezpieczeń należności celnych jak np. manifesty AGT (co na-

stąpiło w 1991 roku), liczba wydanych przez ZMPD karnetów TIR przekroczyła w 1992 roku 42 tys. i była blisko dwa razy większa niż w 1990 roku.

Kraje EWG i Strefy Wolnego Handlu oraz dawnego RWPG zniosły ograniczenia w wymianie handlowej, co ożywiło przewozy samochodowe. Ówczesny sekretarz generalny ZMPD Roman Buksiński informował w marcu 1994 roku w Sejmie, że w Polsce międzynarodowe przewozy drogowe wzrosły od 1980 roku 8-krotnie. W 1993 roku przewoźnicy polscy wykonali około 600 tys. jazd do i z innych państw, a drugie tyle samochodów zagraniczne.

Z takim potokiem ciężarówek nie radziły sobie służby graniczne. Ciężarówki czekały na polskiej granicy wschodniej średnio 5,5 godz. na odprawę (najdłuższe kolejki w Europie), a sytuację wykorzystywali złodzieje.

„ZMPD zostało powiadomione o 1500 przypadkach przemytu z użyciem karnetów TIR. Straty Skarbu Państwa z powodu tego przemytu szacowane są na kilka bilionów złotych”, alarmował Buksiński.

Przestępczość kwitła także wewnątrz Rosji, skąd w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych sphywało do genewskiej centrali IRU codziennie 600-700 notyfikacji urzędów celnych o niezamkniętych karnetach TIR. Oznaczało to, że towar nie trafił do odbiorcy i nie zapłacono za niego cła i podatków.

Informacje o niezamknięciu karnetu docierały do IRU późno, czasami po niemal dwóch latach od momentu zdarzenia, gdy nie było już sposobu na schwytanie złodziei. ZMPD ściśle współpracowało z Międzynarodową Unią Transportu Drogowego IRU, a sekretarz generalny Zrzeszenia Roman



przewoźnik nr 96

Buksiński od 1991 roku był członkiem władz IRU.

IRU stwierdziła, że konieczne są poważne zmiany organizacyjne w samym systemie TIR. Ponieważ administracje celne niektórych nowych państw były niechętnie do współpracy z IRU, Unia postanowiła zatrudnić do dodatkowej kontroli obiegu karnetów TIR szwajcarską firmę SGS. Miała ona zbierać odcinki kontrolne karnetu. – Wrzucało się je do skrzynek w Rosji, ale kierowcy raportowali, że skrzynki są porozwalane, dookoła nich leży pełno odcinków. Ta współpraca z SGS nie trwała długo – przyznaje Jan Buczek.

W Rosji funkcjonowała tylko placówka w Moskwie, co zmuszało przewoźników do przejazdu przez jedyne biuro, czyniąc cały przewóz do innych miejscowości nieopłacalnym. Takie rozwiązanie było bardzo niewygodne i ZMPD przyczyniła się do zarzucenia kooperacji z SGS.

Kierunek - zachód

Zagrożenia pojawiły się także w przewozach na zachód. – Wybuchła wtedy „afery niemiecka”, w której nieuczciwe podmioty zlecające przewozy do Niemiec i innych krajów Europy Zachodniej unikały płacenia cła za mleko w proszku, masło, cukier. Główny Urząd Ceł zażądał od ZMPD 8 mln zł dodatkowej gwarancji bankowej –

wspomina wieloletnia dyrektor Departamentu TIR ZMPD, wówczas zatrudniona w GUC, Ewa Suszyńska.

Afera polegała na nieprawidłowym poświadczeniu zakończenia operacji transportowych, realizowanych pod osłoną karnetów TIR. Towary przewożono np. z Polski do Hiszpanii, gdzie w urzędzie docelowym celnik przejmował dokumenty, ale stemplował je pieczęcią urzędnika, który tego dnia nie miał dyżuru. Nieświadomy oszustwa kierowca, po rozładowaniu towaru w miejscu przeznaczenia, wracał do Polski przekonany, że dopełnił wszelkich formalności.

– Nowi przewoźnicy dawali się oszukiwać i doprowadzili do poważnych naruszeń procedury TIR, które w pewnym momencie zagrażały stabilności całego systemu gwarancyjnego – przypomina Jan Buczek.

Ponieważ towar wjeżdżał do UE przez Niemcy, ten kraj stał się odpowiedzialny za procedurę poszukiwawczą i pobór należności celno-podatkowych. „Afera cukrowa” dotknęła kilkuset operatorów transportowych nie tylko z Polski, ale też m.in. z Czech, wobec których niemiecka administracja celna, zgodnie z zasadami Konwencji TIR, wszczęła postępowania reklamacyjne, a następnie wydała decyzje płatnicze określające dług celny. Takie nieprawidłowości są traktowane jako usunięcie towaru spod dozo-

ru celnego, a za osoby odpowiedzialne uznano posiadaczy karnetów TIR.

W 1994 roku IRU zarekomendowała państwom - stronom Konwencji TIR, wdrożenie SafeTIR, czyli elektronicznego obiegu informacji, który miał uszczelnić system i przywrócić mu pełną wiarygodność. ZMPD udostępniło ten system Głównemu Urzędowi Ceł już w 1997 roku.

Zrzeszenie musiało także pokryć straty, narosłe w należnościach celnych. – Sekretarz generalny ZMPD Roman Buksiński, prezes ZMPD Edmund Kuc i ja pojechaliśmy do Ministerstwa Finansów, aby zdjęło z nas karę – wspomina ówczesny wiceprezes ZMPD Józef Stróżyk.

Zapewnia, że była to walka o obrzynie pieniądze. – Przyjął nas minister Leszek Balcerowicz i zobowiązaliśmy się, że ZMPD kupi komputery dla urzędów celnych na wszystkich granicach i przeszkoli celników, a ministerstwo odstąpi od kary. Kupiliśmy od Optimusa w Nowym Sączu ponad sto komputerów – szacuje Stróżyk i zaznacza, że dzięki temu przewoźnicy zachowali dostęp do rynku transportowego.

W ramach zorganizowanego przez IRU i ONZ elektronicznego systemu kontroli odpraw celnych, Zrzeszenie, wspólnie z polską administracją celną, wyposażało 132 punkty kontroli celnej w komputery i łączność inter-

netową. ZMPD otrzymywało codziennie od urzędów celnych dane o ponad tysiącu karnetów TIR zwolnionych w Polsce i przekazywało informacje do banku danych w Genewie. Dzięki temu systemowi wykryto wiele nieprawidłowości, w tym fałszywe karnety. Już 1997 roku przemyt zahamowano, chociaż pojawiały się jeszcze pojedyncze przypadki kontrabandy. – W ZMPD stanął serwer i Zrzeszenie udowodniło, że można współpracować z urzędami celnymi – wskazuje Suszyńska.

W tym czasie wszczęto 430 spraw spornych dotyczących 68 polskich operatorów transportowych. W wyniku negocjacji, jakie stowarzyszenia oraz IRU podjęły z niemieckimi władzami celnymi, w 2005 roku doszło finalnie do podpisania globalnego porozumienia, na mocy którego przekazano na rzecz niemieckich władz celnych odszkodowanie finansowe. Zryczałtowana suma trafiła poprzez niemieckie Ministerstwo Finansów do różnych niemieckich urzędów celnych, a przypisanie jej do konkretnych karnetów TIR (czynnych spraw spornych) pozostawiono do uznania tych urzędów według metod przewidzianych przez niemieckie prawo.

Nowa infrastruktura celna

Zaspokojenie przez IRU roszczeń celnej administracji niemieckiej pozwoliło polskim firmom na funkcjonowanie na unijnym rynku przewozowym bez obawy o konfiskatę samochodu. Dzięki wysiłkom pracowników ZMPD unijny rynek pozostał otwarty dla przedsiębiorców.

Uszczelnienie systemu dało pewność funkcjonowania wszystkim uczestnikom rynku. Był to sygnał dla przedsiębiorców, że mogą bezpiecznie inwestować w firmy. W 1996 roku w Polsce zarejestrowanych było ponad 4,5 tys. podmiotów, które dysponowały 20 tys. samochodów ciężarowych. W 2000 roku firm było 7,8 tys., zaś samochodów 25,7 tys. W tym samym roku do ZMPD należało ponad 3,6 tys. firm.

W 2000 roku duże zmiany w ZMPD wprowadził sekretarz generalny Jan Buczek. – Stawiał Zrzeszenie na nogi i zaproponował mi przejście z Głównego Urzędu Ceł, gdzie zajmowałam się Konwencją TIR, do ZMPD. W tym samym roku zajęłam się tworzeniem

w Zrzeszeniu Departamentu TIR – wyjaśnia Suszyńska.

Przypomina, że liczba karnetów wydawanych przez Zrzeszenie szybko rosła. – Aby zapanować nad masami dokumentów (jednorazowo sprowadzaliśmy 6-8 palet druków), niezbędny był system informatyczny. W latach 90. stworzyła go pani Maria Rączka. Był on tak elastyczny, że pozwalał na rozbudowywanie o kolejne funkcjonalności. Autorka miała cały projekt w głowie, więc gdy przechodziła na emeryturę, jej następcy przepisali program do Akcesa – nadmienia Suszyńska.

Na przełomie wieków w Rosji wybuchł kolejny kryzys systemu TIR. – Także w tym kraju przestępcy wykorzystali „fałszywe” pieczęcie celników. Afera przybrała tak duże rozmiary, że IRU gotowa była wykluczyć Rosję z Konwencji TIR – podkreśla Suszyńska.

Dodaje, że w jakiś czas po objęciu funkcji Sekretarza Generalnego przez Jana Buczkę, IRU dokonała kontroli działania ZMPD. – IRU traktowała nowego sekretarza nieufnie i kontrola miała bardzo nieprzyjemny, drobiazgowy przebieg. Gdy pracownicy zapewniali, że np. wysłali pisma do członków, kontrolerzy zażądali okazania faktur za znaczki pocztowe.

W wyniku negocjacji, jakie stowarzyszenia oraz IRU podjęły z niemieckimi władzami celnymi, w 2005 roku doszło finalnie do podpisania globalnego porozumienia, na mocy którego przekazano na rzecz niemieckich władz celnych odszkodowanie finansowe.

Nasze panie były roztrzęsione i długo wspominały tę nieprzyjemną kontrolę – przyznaje Suszyńska.

Zarazem był to szczytowy okres stosowania karnetów TIR. – Gdy w 2000 roku zaczynałam pracę w Departamencie TIR, ZMPD wydawało rocznie tylko 200 tys. karnetów, a dekadę później przeszło 300 tys. Wtedy mieliśmy bardzo dużo pracy, ale i bardzo dużo satysfakcji, bo widać było jak się rozwija transport – podkreśla Anita Rusztecka z Departamentu TIR.

Do jej obowiązków należało także pomaganie przewoźnikom. – Zatrzymywały ich urzędy celne, więc

dzwonili do nas skarżąc się, że „samochód stoi i nie wiemy czego chcą”. Nauczyłam się wtedy, że trzeba pytać obie strony, bo zdarzało się, że problem leżał gdzieś indziej niż wskazywał przewoźnik lub jego kierowca – opisuje Rusztecka.

Sporne kwestie rozwiązywała poprzez IRU i stowarzyszenie lokalne w danym państwie. – Dogadywaliśmy się i to działało. Tych interwencji było bardzo dużo, także na rzecz obcych przewoźników, którym pomagałam wyjaśnić problemy w polskim urzędzie – dodaje Rusztecka.

Rosja - non stop kryzys

W przypadku kolejnego kryzysu rosyjskiego IRU zarzucała stronie rosyjskiej poważne nieprawidłowości, m.in. naruszenia terminów postępowania i rozpatrywania spraw, nieprawidłowego określenia miejsca przeprowadzenia postępowania, bezprawnego zatrzymywania pojazdów przez służby rosyjskie, niewłaściwego prowadzenia dochodzeń w przypadku napadu i kradzieży, a także nieuzasadnionego naliczania kar i odsetek.

Przewoźnicy wskazywali na opieszałość prowadzonych postępowań, bezpodstawne przedłużanie ich, a na-



przewoźnik nr 96



przewoźnik nr 96

Wolety karnetów TIR przechowywane w archiwum centralnym IRU są niedostępne dla kogokolwiek spoza administracji celnych. W ten sposób zapewniano poufny charakter danych, co zabezpiecza przewoźników przed nieuczciwą konkurencją ze strony operatorów.

portu ZMPD ds. TIR Joanna Popiołek.

Ostatecznie kryzys zażegnało porozumienie podpisane przez rosyjskie władze celne i łańcuch gwarancyjny. Wdrożono wiele narzędzi zarządzania ryzykiem, co uszczelniło system w Rosji. I tym razem działania IRU oraz ZMPD uchroniły przewoźników od ponoszenia kosztów na obronę oraz na odszkodowania dla rosyjskiej administracji celnej. Polscy przedsiębiorcy utrzymali możliwość działania na rosyjskim rynku.

Kolejny kryzys ponownie miał miejsce w Rosji w 2013 roku. – Rosyjskie władze celne wskazując na powtarzające się nieprawidłowości w stosowaniu procedury TIR przez przewoźników zaczęły żądać dodatkowej gwarancji celnej, traktując karnet TIR jedynie jako deklarację celną i pozbawiając go cech gwarancji celnej. Podjęły tę decyzję bez konsultacji z ONZ oraz IRU. Rosja wskazywała na zwią-

szająca się liczbę roszczeń celnych wynikających z niezakończonych tranzytów TIR, co zostało formalnie zakwestionowane przez łańcuch gwarancyjny – wskazuje Popiołek.

IRU podnosiła, że w latach 2010-2013 Rosja przyjęła 5 milionów karnetów TIR, co dawało gwarancje na poziomie 12,5 miliarda euro. W tym czasie było przedstawionych przez władze rosyjskie jedynie 105 wezwań do zapłaty na kwotę 1,8 miliona euro. – Ryzyko wyniosło jedynie 0,002 proc. Na wzmiankowane 105 wezwań uregulowano 87, kolejne 10 spraw było procedowane sądownie, pozostałe nadal rozpatrywał łańcuch gwarancyjny. – Warto zaznaczyć, że w całym tym zamieszaniu była tylko jedna rosyjska firma, która sprzedawała te dodatkowe gwarancje, a ich koszty wynosić mogły nawet 1000 euro za transport w zależności od długości trasy – podkreśla Popiołek.

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

Pod wpływem nacisków politycznych rząd rosyjski w listopadzie 2013 roku zdecydował o pełnym przywróceniu systemu TIR na terenie Rosji. Dało to polskim przewoźnikom narzędzie, dzięki któremu mogli bezpiecznie pozostać na rosyjskim rynku. Na 5081 firm będących członkami ZMPD w 2013 roku, 3022 pobrały 316,2 tys. karnetów.

Sytuacja w Rosji została niejasna i bardzo zmienna. W kwietniu 2014 wicepremier Rosji ponownie zalecił służbom pełne stosowanie decyzji z lipca 2013 roku i przyspieszenie procesu wyboru ewentualnego nowego gwaranta systemu TIR w Rosji. W marcu 2015 roku prezydent Putin

wydał zarządzenie, w którym nakazał służbom przywrócić pełnego stosowania systemu TIR w Rosji.

ASMAP Rosja otrzymało bezterminowe upoważnienie do wydawania karnetów i gwarantowania w systemie TIR. Kryzys zażegnano, jednak już nigdy system TIR nie funkcjonował w Rosji na zasadach sprzed 2013 roku.

Własne systemy

Suszyńska zaznacza, że kryzysy zostały opanowane i liczba nieprawidłowości gwałtownie zmalała. Z czasem GUC obniżył wartość gwarancji do 5 mln zł, następnie do 3 mln zł i w końcu całkowicie zniósł konieczność jej stosowania.

Przypomina, że kraje Unii Eurozjatyckiej opracowały własny system tranzytu wzorując się na doświadczeniach Unii Europejskiej. – Argumentowały potrzebę posiadania takiego systemu właśnie kryzysami systemu TIR. Te nowe reżimy tranzytowe z pewnością odebrały systemowi TIR jego wiodącą pozycję i rolę w handlu międzynarodowym – uważa Popiołek.

Rosyjski system wyparł międzynarodowy. – W ten sposób Rosjanie zmuszają wszystkich do stosowania

ich procedury, bo choć pozostali w systemie TIR, to utrudniają korzystanie z niego i zniechęcają do karnetów TIR – przyznaje prezes ZMPD.

Podobnie stało się w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie Wspólna Procedura Tranzytowa (WPT) zastępuje coraz częściej Konwencję TIR. – Karnet TIR jest dla przewoźników gwarancją pełnego bezpieczeństwa na rynku. Gdy zaczynaliśmy funkcjonowanie na początku lat dziewięćdziesiątych, byliśmy zmuszani do wykupowania w procedurze WPT gwarancji celnej w spedycjach przygranicznych w Niemczech. Te spedycje kopiowały wszystkie dokumenty handlowe i spedycyjne i tak traciliśmy bezpośredni kontakt z klientami – opisuje praktyki prezes ZMPD.

Karnet TIR zapewnia pełną anonimowość przewoźnika, bowiem nikt nie kopiował danych o konkretnym przewoźniku. – Wolety przechowywane w archiwum centralnym IRU były niedostępne dla kogokolwiek spoza administracji celnych. W ten sposób zapewniano poufny charakter danych, co zabezpieczało przewoźników przed nieuczciwą konkurencją ze strony operatorów – tłumaczy Jan Buczek. System TIR jako jedyny zapewnia

wsparcie dla przewoźnika w przypadku bezpowrotnej utraty lub zniszczenia towaru w wyniku działania siły wyższej. – Są określone wymogi formalne dla tego typu sytuacji, jednak nadal jest to ceniona ochrona, której nie dają inne reżimy celne. Również sam łańcuch gwarancyjny zdecydował o dodatkowej formie ubezpieczenia w przypadku kradzieży towarów. W takich sytuacjach przewoźnik uiszcza należności celno-podatkowe i po spełnieniu wymogów formalnych może liczyć na zwrot wpłaconych kwot – wskazuje Popiołek.

Karnet jest nieco droższy od dokumentu T1/T2 ze względu na skomplikowaną technologię i wielostopniowe systemy gwarancyjne, które spełniły swoje znaczenie, chroniąc przewoźników przed wypłatą odszkodowań z własnej kieszeni.

Jan Buczek przyznaje, że dzisiaj Zrzeszenie nie sprzedaje takiej liczby karnetów jak dawniej, ale zobowiązania systemu pozostały. – Zarabiamy na pokrycie kosztów. Dystrybucja sięga 7 tys. karnetów w całym roku, a kiedyś tyle wydawaliśmy dziennie – porównuje Jan Buczek i przypomina, że przynależność do ZMPD to wieloletnie wsparcie przewoźników. ■

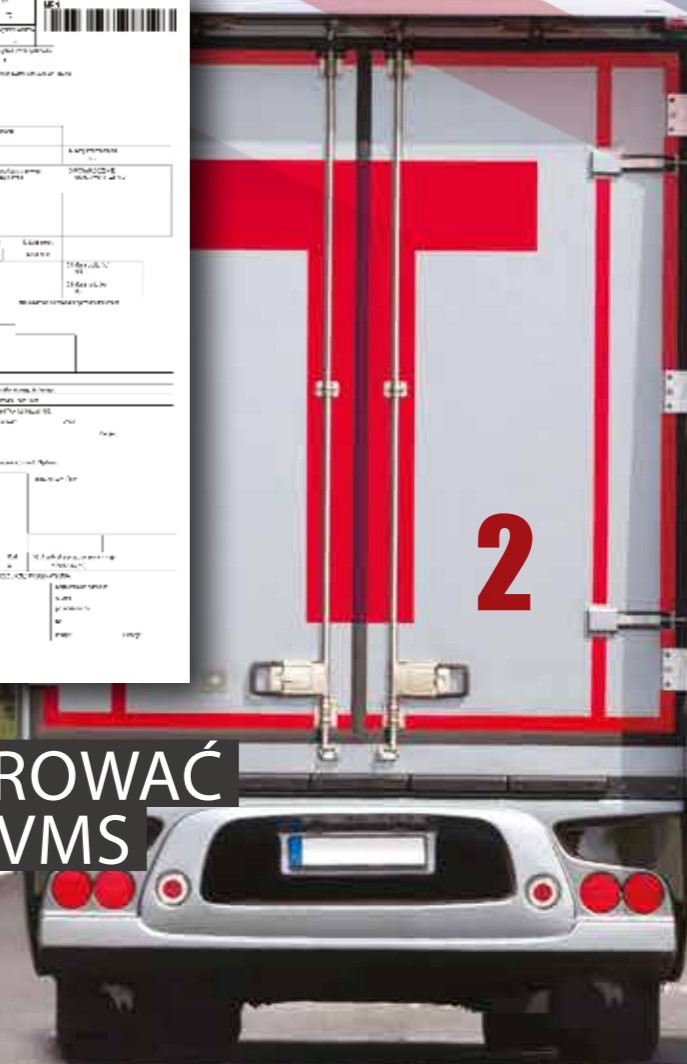
GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu
również na kierunku brytyjskim



OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS



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



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

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl





Wielki jubileusz: 130 lat ciężarówek, 30 lat Actrosa

Wielki jubileusz: 130 lat ciężarówek, 30 lat Actrosa

W tym roku świat transportu ciężarowego i marki Mercedes-Benz Trucks obchodzi historyczny jubileusz: 130 lat temu Gottlieb Daimler zbudował pierwszą ciężarówkę, a 100 lat później na rynku zadebiutował pierwszy model Actrosa, dziś świętujący 30 urodziny

W 1896 roku Gottlieb Daimler, konstruując pierwszy na świecie pojazd ciężarowy, rozpoczął nową epokę w transporcie. Montowany z tyłu dwucylindrowy silnik „Phoenix” generował moc 4 KM przy pojemności skokowej 1,06 litra i napędzał tylną oś za pomocą układu pasowego. Sprężyny śrubowe chroniły wrażliwy silnik przed wibracjami, a przednia oś kierowana była za pomocą łańcuchów. Kierowca siedział na koźle podobnie jak w wozie konnym. Warto wspomnieć, że już wtedy Daimler wdrożył rozwiązanie stosowane do dziś w ciężkich ciężarówkach: oś z przekładnią planetarną.

Już w 1898 roku nastąpił kolejny krok w ewolucji pojazdu: silnik został przeniesiony pod siedzenie kierowcy, a później przesunięty dalej do przodu i umieszczony przed przednią osią, co utorało drogę do wyższych osiągnięć i zwiększonej ładowności. Rok 1923 przyniósł kolejne rewolucyjne rozwiązanie firmy Benz & Cie – pierwszą ciężarówkę z silnikiem wysokoprężnym, który pozwolił drastycznie zredukować zużycie paliwa – o aż 86 proc. Trzy lata później w wyniku fuzji powstała firma Daimler & Benz, która rozpoczęła produkcję kolejnych przełomowych pojazdów ciężarowych o światowej renomie. Zmiany w konstrukcji stopniowo doprowadziły do ukazania się na rynku w 1965 pierwszej ciężarówki o kubicznej kabinie z umieszczonym pod

nią silnikiem – rozwiązania stosowanego do dziś, które utorało drogę do skonstruowania flagowego pojazdu Mercedes-Benz Trucks – Actrosa.

W roku 1996, 30 lat temu i równo 100 lat po debiucie pojazdu Daimlera, Mercedes-Benz Actros pojawił się na rynku jako ciężarówka, która od początku ustanawiała standardy w zakresie innowacji, bezpieczeństwa i wydajności. Rozwiązania takie jak hamulce tarczowe na wszystkich kołach w standardzie, poduszka powietrzna, inteligentne systemy wspierające bezpieczeństwo przyniosły temu modelowi pierwszą z nagród „Truck of the Year”. Już pierwszy model Actrosa oferował cyfrowy system zarządzania przeglądami dla ciężarówek: „Telligent Maintenance System”. Czujniki nieustannie monitorowały olej, filtry, hamulce, płyny, styl jazdy i przebieg. Pozwalało to wykonywać przeglądy wtedy, gdy były naprawdę potrzebne, zamiast trzymać się sztywnych okresów międzyprzegładowych, co zwiększało wydajność transportu. Kontynuacją tego sposobu myślenia było wdrożenie w 2017 kolejnej innowacji – usługi Mercedes-Benz Uptime, która pozwala monitorować stale pojazd i z wyprzedzeniem informować o możliwości usterki lub zbliżającym się przeglądzie.

Pionierskie podejście sprawiło, że już rok później na rynku pojawił się nowy Actros z innowacyjnym systemem MirroCam, który zastąpił tradycyjne lusterka. Wraz z początkiem lat 20. naszego wieku rozpoczęła się nowa era w historii ciężarówek Mercedes-Benz Trucks – na rynku zadebiutowały pojazdy z napędem elektrycznym: eActros 300 i 400 (2021) oraz pierwszy dalekobieźny ciągnik akumulatorowy – eActros 600 (2024). Ten ostatni model dzięki nowej 800-Voltowej architekturze i wydajnym bateriom o łącznej pojemności 621 kWh oferuje zasięg 500 km na jednym ładowaniu. Uhonorowany nagrodą „Truck of the Year” pojazd stanowi kontynuację innowacyjnej myśli i rewolucyjnej pasji Gottlieba Daimlera, jednocześnie otwierając drogę do przyszłości transportu zeroemisyjnego. Jego napędzany tradycyjnym silnikiem brat – najnowszy Actros L ProCabin – przynosi natomiast kolejne udoskonalenia w zakresie wydajności, oferując dzięki futurystycznej, aerodynamicznej kabinie i nowej skrzyni biegów w połączeniu z trzecią generacją silnika OM471 nawet o 8 proc. niższe spalanie od poprzednika.

W ten sposób jubileusz 130 lat ciężarówek i 30 lat Actrosa staje się nie tylko okazją do świętowania historii przełomowych wynalazków niemieckich inżynierów z końca XIX w., ale również impulsem do nieustannego rozwoju innowacji, które wyprzedzają epokę i zmieniają oblicze transportumiejskiego.



130 lat ciężarówek

Od skonstruowanego przez Gottlieba Daimlera w 1896 roku pierwszego pojazdu do eActrosa 600



Najnowszy Actros L ProCabin

Od 30 lat każda kolejna generacja Actrosa ustanawia nowe standardy w zakresie wydajności, komfortu i bezpieczeństwa - Actros L ProCabin oferuje nawet do 8 proc. niższe spalanie od poprzednika



Wojna na Bliskim Wschodzie – konsekwencje dla przewoźników, spedytorów i firm wysyłkowych

LUTZ-ASSEKURANZ

Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że w obecnej, bardzo niestabilnej sytuacji można przedstawić jedynie ogólny przegląd wydarzeń – rzeczywistość zmienia się z dnia na dzień. Szczególną uwagę należy zwrócić na przyszłą reakcję sojuszników Iranu oraz na to, czy dojdzie do działań prowadzonych przez wojska lądowe.

Prosimy również zwrócić szczególną uwagę na to, że naruszenie przepisów sankcyjnych zawartych w umowie ubezpieczenia może zagrozić ochronie ubezpieczeniowej. Aktualne informacje znajdują Państwo na stronach ministerstw spraw zagranicznych i gospodarki.

Należy również zaznaczyć, że szkody spowodowane działaniami wojennymi itp. są standardowo wyłączone z zakresu ubezpieczenia (ewentualne, ponowne włączenie zostanie omówione poniżej). To samo dotyczy szkód wynikających z konfiskaty, zajęcia lub innych działań władz państwowych.

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika / CMR

Konflikt zbrojny na Bliskim Wschodzie jest faktem. Jeżeli więc transport drogowy zostanie podjęty po rozpoczęciu wojny, np. do Iranu, z Iranu lub przez Iran, powołanie się na nieuniknione zdarzenie zgodnie z art. 17 ust. 2 CMR (wyłączenie odpowiedzialności

przewoźnika) w przypadku powstałych szkód nie będzie możliwe.

Szczególnie w ruchu tranzytowym przez potencjalnie dotknięte obszary istnieje ryzyko, że w razie szkody zleceniodawcy zarzucą przewoźnikowi rażące niedbalstwo zgodnie z art. 29 CMR (co oznacza nielimitowaną odpowiedzialność przewoźnika). Dlatego należy rozważyć alternatywne trasy albo (co jeszcze lepsze) ustalić ze zleceniodawcą konkretną trasę transportu, wyraźnie wskazując istniejące ryzyka.

Nie można również wykluczyć, że irańscy kierowcy ciężarówek z dnia na dzień zrezygnują z pracy, aby wrócić do swoich rodzin lub wziąć udział w działaniach zbrojnych – także takie zdarzenie nie będzie uznawane za nieuniknione.

przewoźnik nr 96

W przypadku transportów na Bliski Wschód należy liczyć się z opóźnieniami, a w najgorszym przypadku z ich przerwaniem. Należy to koniecznie uwzględnić podczas planowania i przyjmowania zleceń transportowych.

Długoterminową konsekwencją każdej wojny jest zubożenie społeczeństwa, co może prowadzić do ataków na jadące lub zaparkowane ciężarówki. W tym kontekście przypominamy, że z punktu widzenia odpowiedzialności przewoźnika bezpieczeństwo ładunku ma najwyższy priorytet.

Dlatego też przewoźnicy powinni (o ile nie można całkowicie uniknąć postojów) korzystać z parkingów strzeżonych oraz inwestować w zabezpieczenia przestrzeni ładunkowej.

Ubezpieczenie cargo

Również tutaj trzeba liczyć się z odmowami wypłaty odszkodowań przez towarzystwa ubezpieczeniowe w przy-

padku szkód spowodowanych działaniami wojennymi. Przykładowo w AÖTB takie wyłączenie odpowiedzialności znajduje się w art. 6. Co prawda wyłączenie to można ponownie objąć ochroną poprzez odrębną klauzulę wojenną dla transportu morskiego i lotniczego (za dodatkową składką). W obecnej sytuacji większość ubezpieczycieli wycofała jednak tę możliwość i nie oferuje rozszerzenia ochrony tego typu. W przypadku konkretnego zainteresowania prosimy o kontakt z Państwa opiekunem w Lutz Assekuranz.

Długoterminową konsekwencją każdej wojny jest zubożenie społeczeństwa, co może prowadzić do ataków na jadące lub zaparkowane ciężarówki. W tym kontekście przypominamy, że z punktu widzenia odpowiedzialności przewoźnika bezpieczeństwo ładunku ma najwyższy priorytet.

Ubezpieczenie autocasco

Niestety, w zakresie AC ubezpieczyciele również wykluczają szkody spowodowane konfiskatą, zajęciem lub innymi działaniami władz państwowych, a także szkody wynikające z zamieszek, rozruchów, oraz działań wojennych.

W przypadku szczegółowych pytań cały nasz zespół pozostaje jak zwykle do Państwa dyspozycji. Zostańcie zdrowi.

www.lutz-assekuranz.pl

LUTZ

Your risk is our business.
OCP/OCS/AC/CARGO

odwiedź naszą nową stronę internetową
www.lutz-assekuranz.eu

Połowa Tesli nie przechodzi przeglądów

Informacje z Danii i Norwegii potwierdzają to, o czym mówiło się od dawna. Tesle, czyli amerykańskie hity sprzedaży, mają poważne problemy z trwałością. Podczas badań technicznych w dwóch wspomnianych skandynawskich krajach w prawie połowie aut ujawniane są usterki zagrażające bezpieczeństwu - Tesle nie przechodzą przeglądów. W Norwegii jest to ponad 44 proc. aut wyprodukowanych w 2021 roku. Elektryki z tą datą produkcji trafiają właśnie na pierwsze przeglądy techniczne, wyniki są niepokojące. W Niemczech w kategorii aut 2-3 letnich Tesla zajmuje ostatnie miejsce w rankingu trwałości.

Latający Mercedes

Mercedes wspólnie z lotniczym potentatem - firmą Airbus stworzyli ekskluzywny śmigłowiec za 10 milionów dolarów. ACH145 Mercedes-Benz Edition to śmigłowiec zaadresowany dla bogatych klientów szukających prywatnej maszyny latającej, która będzie nawiązywała stylistycznie do samochodu. W tym przypadku jest to stylistyka Maybacha, czyli submarki, którą oznaczane są najbardziej ekskluzywne modele Mercedesa. Producent samochodów z producentem śmigłowców współpracują już od 16 lat. Poprzednia maszyna będąca ich wspólnym dziełem została sprzedana w liczbie 26 egzemplarzy.

W tym Unimogu jest jakby luksusowo

Mercedes świętuje 80. urodziny modelu Unimog. W 1946 roku powstał pierwszy prototyp samochodu, który miał pełnić rolę uniwersalnego auta terenowego, przeznaczonego między innymi dla rolników. Dziś Unimog to legenda, a Mercedes zaprezentował najbardziej luksusową odmianę tego auta w historii. Pod maską pracuje diesel o mocy 300 koni. Jednak auto nie jest typowym wołem roboczym. We wnętrzu mamy pikowaną luksusową skórę, tapicerka jest podświetlana „ambientowo”, zainstalowano także takie dodatki, jak na przykład kamery 360 stopni. Na początek powstał jeden egzemplarz, ale niewykluczone, że najbardziej luksusowy Unimog będzie produkowany jako samochód dla tych, którym luksusowa G-Klasa nie wystarcza.



BMW zatrudnia roboty

W fabryce w Lipsku rozpoczęły się testy robotów humanoidalnych, które próbują sił przy pracy na liniach montażowych samochodów. Koncern chce sprawdzić, czy sztuczna inteligencja jest w stanie podjąć takim zadaniem. Robot AEON pracuje między innymi przy montażu baterii trakcyjnych w elektrycznych modelach BMW. W późniejszym czasie roboty mają też pracować przy produkcji baterii, gdzie wymagana jest wysoka precyzja oraz rygorystyczne normy bezpieczeństwa.



Zielone światło

Na polskich drogach być może pojawią się cywilne samochody z zielonymi światłami ostrzegawczymi. Do Sejmu trafił projekt ustawy, który pozwoli używać zielonych światel ostrzegawczych strażakom OSP jadącym do remizy. Zielone światło nie upoważni do łamania przepisów, ale da znać innym kierowcom, że strażak jedzie na akcję. Projekt został pozytywnie zaopiniowany przez MSWiA. Takie rozwiązanie funkcjonuje już między innymi w Wielkiej Brytanii.



Kosztowne żarty z chińskich samochodów

Maextro S800 to chińska limuzyna produkowana przez JAC wspólnie z Huaweiem. Twórcy tego auta porównali, jak auto pokonuje przeszkodę na drodze w porównaniu do Mercedesa-Maybacha, co miało podkreślić wyższość chińskiej motoryzacji nad niemiecką. Pewien chiński bloger skrytykował test i zaczął się z niego naśmiewać. Zasugerował, że nagrania są zmanipulowane, a samochód w rzeczywistości aż tak świetnie sobie nie radzi na drodze. Teraz internetowy twórca ma finansowy kłopot. Producent z Chin uznał żarty za zniesławienie i poszedł do sądu. Sąd stanął po stronie chińskiego przemysłu motoryzacyjnego i kazał zapłacić blogerowi w przeliczeniu 150 tys. zł kary za żarty

Koniec ery W16

Bugatti zaprezentowało wyjątkowy egzemplarz W16 Mistral „La perle rare”. Jest to połączenie motoryzacji ze światem sztuki i jednocześnie hołd dla silnika W16, którego historia się kończy. Auto jest w wyjątkowym, dwutonowym lakierze powstałym po połączeniu koloru złotego z białym. Polakierowano je ręcznie,

poświęcając kilkadziesiąt godzin na wykończenie tego jedyne go egzemplarza. „La perle rare” powstało na specjalne zamówienie bardzo zamożnego klienta. To pożegnanie z W16, bo teraz kolejne modele Bugatti będą napędzane wyłącznie jednostką V16 połączoną z silnikami elektrycznymi.



Elektryczne Volvo z groźbą pożaru

Elektryka Volvo parkuj z dala od domu, takie są zalecenia producenta wobec 40 tys. aut na prąd. Volvo ogłosiło akcję naprawczą, która dotyczy modelu EX30. Wadliwe moduły akumulatorów mogą doprowadzić do przegrzewania się baterii i groźnego pożaru. Akcja nie dotyczy naszego rynku, ale w USA, Australii i Brazylii zaleca się parkowanie aut z dala od budynków i nieładowanie ich do poziomu wyższego niż 70 proc. Volvo naprawi wadliwe auta, wymieniając uszkodzone części.



Mazda CX-5 po raz trzeci

Mazda CX-5 zajmuje trzecie miejsce na podium najlepiej sprzedających się modeli japońskiej marki. Od premiery w 2012 roku sprzedano już znacznie ponad milion egzemplarzy tego auta. Teraz debiutuje trzecia generacja CX-5, która zgodnie z filozofią Japończyków z ostatnich lat, ewoluuje, bazuje na sprawdzonych rozwiązaniach i nie traci swojej tożsamości.

Kacper Jeneralski

Kiedy popatrzymy na nadwozie jest jasne, że to nadal CX-5 i widać w nim ducha poprzednich generacji, podobne są proporcje oraz ogólne założenia stylistyczne. Z tyłu auto jest szersze o 15 mm. Większy rozstaw kół powoduje, że wygląda potężniej. Są ostrzejsze linie, światła LED, jest też pewien modny zabieg stosowany dziś przez coraz większą liczbę producentów. Chodzi o nazwę Mazda „napisaną” na tylnej klapie zamiast logotypu marki, jak to było wcześniej.

Mniejsze wcale nie lepsze

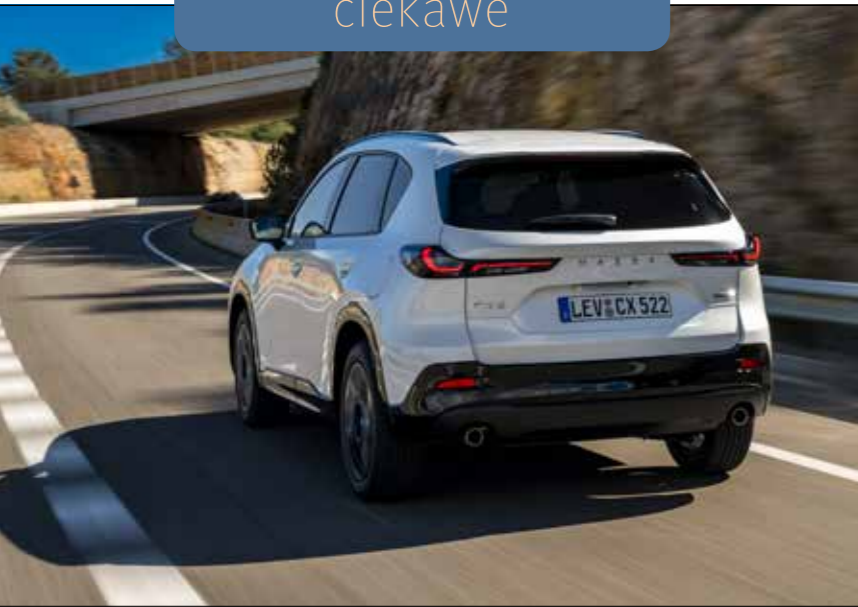
Inżynierowie Mazdy już dawno powiedzieli, że downsizing (w uproszczeniu – zmniejszanie wielkości) jest przereklamowany. Mazda od lat nie schodzi do małych pojemności, a idzie swoją autorską drogą wykorzystując opracowaną przez siebie technologię Skyactive. Kiedy pół świata, starając się spełniać wyśrubowane normy, montuje pod maskami swoich aut silniki o pojemności około półtora litra, silniki CX-5 mają 2,5 litra pojemności. To miękka hybryda, a więc moc opiera się na benzynowym motorze, a elektryczny wspomagacz odgrywa

tu znikomą rolę. Hybryda wykorzystuje napięcie 48V, a silnik współpracuje z 6-biegową automatyczną skrzynią biegów. Ta działa płynnie, niemal niezauważalnie. Nie ma wersji manualnej, co jest ogólnościowym trendem, Od dawna zanosi się na to, że manualne skrzynie biegów staną się rzadkością lub w ogóle znikną z samochodów. W zależności od wersji możemy liczyć na napęd na jedną lub dwie osie.

Większą pojemność mają nie tylko silniki, ale też wnętrza japońskiego SUV-a. Powiększono tylne drzwi, co powoduje, że wsiadanie jest łatwiejsze. Nad głową i przed kolanami

jest więcej przestrzeni. To dlatego, że rozstaw osi zwiększono aż o 115 mm. To pozwoliło na wygospodarowanie o 58 mm większej przestrzeni na wspomniane kolana. Bagażnik również urosł i to niemało, bo o 61 litrów, co daje 583 litrów pojemności. Producent obiecuje, że dzięki o 45 mm głębszej podłodze w bagażniku CX-5 można teraz przewozić wózek dziecięcy w pozycji pionowej. Próg załadunku jest nieco niżej, a tylna kanapa składa się „na trzy” w stosunku 40:20:40. To oznacza, że podczas przewożenia większych przedmiotów razem z pasażerami mamy sporą możliwość aranżacji tylnej przestrzeni w kabinie.





Były czasy kiedy inżynierowie Mazdy wbrew modzie nie instalowali w kabinie dotykowych ekranów, twierdząc, że ich obsługa wymagałaby „odrywania ramion od fotela”. Teraz są już dotykowe ekrany, w zależności od wersji przekątna centralnie umieszczonego „tabletu” może mieć 12,9 lub 15,6 cala. Pojawia się jednak pewien problem – z deski rozdzielczej zniknęły niemal wszystkie fizyczne przyciski. Nawet obsługa klimatyzacji odbywa się poprzez tablet, co nie jest szczególnie wygodne.

Wykończenie tapicerki to w zależności od wersji tkanina, sztuczna skóra lub naturalna skóra w wersji wyposażenia Homura. Wnętrze świetnie wyciszono, jest poprawa w stosunku do wcześniejszej generacji.

Na dwie i jedną oś

Podczas jazdy nową CX-5 możemy wyczuć, że zwiększono siłę tłumienia amortyzatorów, nie jest za twarde, ale samochód ma lepiej trzymać się drogi i przy wyższych prędkościach lepiej tłumić nierówności. Układ kierowniczy jest bardziej precyzyjny, a całość zestrojono z myślą o europejskich drogach. Nawet opony dobrano specjalnie pod ten model – inne właściwości ma wersja z 17-calowymi, a inne z 19-calowymi felgami.

Napęd na 4 koła? W wielu dzisiejszych SUV-ach jest w ogóle niedostępny, co tylko obnaża nonsens, jakim jest wszechobecna moda wyłącznie na SUV-y. Mazda broni się i oferuje napęd na obie osie z systemem GVC Plus.

Pod tą marketingową nazwą kryje się napęd, który rozdziela moc w zależności od warunków jazdy i manewru, który wykonujemy. W zakręcie na przykład, poszczególne koła otrzymują różną dawkę momentu obrotowego, tak żeby reakcja na ruchy kierownicą była lepsza, a kiedy jesteśmy już w zakręcie, moment obrotowy wędruje bardziej na tylne koła, żeby wzmocnić stabilność auta. Napęd na cztery koła daje też CX-5 większe możliwości holowania. Przyczepa, którą pociągniemy tym autem, może mieć DMC do 2000 kg.

Silnik benzynowy 2,5 z miękką hybrydą nie tylko robi na złość miłośnikom downsizingu, ale jest nawet większy od poprzedniego. Wcześniej CX-5 miała pod maską dwulitrową jednostkę. Silnik opracowano w Hiroshimie, w Japonii, ale dopracowano, a w zasadzie dostrojono pod europejskie warunki w Niemczech. Moc wynosi 141 KM, co pozwala na osiągnięcie pierwszej setki w 10,5 sekundy. Nie jest to więc sportowy samochód, a bardziej nastawiony na rodzinę i wszechstronność.

Samochód nie jest ociążony, wyprzedzanie nie sprawia problemów, ale nie wciska w fotel. Spalanie zależy od wersji – według producenta w tej z napędem na jedną oś średnio około 7 litrów na sto kilometrów i o pół litra więcej przy napędzie na obie osie.

Ceny Mazdy CX-5 zaczynają się w Polsce od 139 900 zł, najtańsza wersja z napędem na cztery koła kosztuje 164 900 zł, a najdroższa z kompletem dodatkowego wyposażenia może kosztować ponad 200 tys.



AKTYWUJ TERAZ

Czechy
Ahoj!





30
YEARS ACTROS

»»»»»»»»»»
INNOVATION.
FORWARD.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust