



przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Niekontrolowany poślizg przewoźników

6

Rekompensaty za tachografy

12

OCP do zakupu w ZMPD

57

My TruckPoint - cyfrowe
zarządzanie flotą

66

- Czechy
- Słowenia
- Słowacja
- Polska
- Szwecja (most Oresund)
- Dania (most Storebaelt)
- Szwajcaria
- Lichtenstein
- Włochy
- Węgry
- Bułgaria
- Niemcy
- Austria
- Belgia
- Francja
- Hiszpania
- Portugalia

- Liekenhoek Tunnel
- Warnowtunnel
- Herrentunnel

ZMPD **BOX**.pl



Holandia

w trybie odroczonej płatności przez ZMPD Box





Jan Buczek
Prezes ZMPD

Nadal słabnie kondycja transportu

Przewoźnicy dokonali na czerwcowych zebraniach regionalnych wyboru delegatów oraz przewodniczących wszystkich regionów na nową kadencję. Wielu kolegów uzyskało rekomendacje do władz ZMPD. Wybory odbędą się w grudniu, wtedy też delegaci podsumują obecne władze, a nowo wybrane przejmą stery ZMPD na początku 2027 roku.

Podczas zebrań przewoźnicy krytykowali warunki funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego.

Wdrożenie przez nasz rząd Pakietu Mobilności w sposób bezrefleksyjny i bez konsultacji ze środowiskiem doprowadziło do sytuacji, w której polskie firmy przegrywają z przewoźnikami z innych państw UE, którzy mają zdecydowanie niższe koszty i przejmują rynek. Obecny rząd, mimo okazywanego zrozumienia fatalnej sytuacji naszej branży, nadal nie wprowadził wielu z oczekiwanych przez środowisko korekt do polskiego prawa, aby umożliwić nam konkurencję.

Rekompensaty za tachografy

12

Nacisk ma sens, wielokrotne apele ZMPD o wypłatę rekompensat za wymianę tachografów przyniosły oczekiwany skutek i rządowi udało się znaleźć na ten cel fundusze.

Testy zestawów EMS na torze w Modlinie

44

Jednym z możliwych kierunków zmian w transporcie drogowym jest wdrożenie tzw. systemów modułowych, znanych jako EMS (European Modular System), a w nowszej wersji także jako EMS2 lub HCT (High Capacity Transport).

Ferrari Luce – wygląda jak milion rubli

72

Kiedy świat zobaczył pierwszy elektryczny samochód w Maranello, na markę spadła fala krytyki. Problemem nie jest fakt, że auto jest na prąd, lecz to, że kojarzy się bardziej ze sprzętem AGD i nie przypomina Ferrari.



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

Współpracują:

Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko,
Piotr Mikiel

Grafika i skład:

Adrian Podbielski
Druk: Kolagraf

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 nieopisane pochodzą z archiwum periodyku „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów sponsorowanych, ogłoszeń i reklam.

Niekontrolowany poślizg przewoźników

6

Na skutek zdarzeń geopolitycznych oraz nowych regulacji koszty działalności transportowej wymknęły się spod kontroli przedsiębiorców i branża znalazła się niekontrolowanym poślizgu.



Nowy sekretarz generalny IRU

30

Zgromadzenie Ogólne Członków IRU oficjalnie powołało Habiba Turkiego na stanowisko Sekretarza Generalnego.

Unia Europejska zamierza koordynować zabezpieczenie socjalne kierowców

8

Przewoźnicy są zaniepokojeni unijnymi planami koordynacji zabezpieczeń społecznych. Dokument nie jest publiczny, a duża liczba czynników dodatkowo utrudnia odniesienie się do projektowanych zmian.

Niekontrolowany poślizg przewoźników	6
Unia zamierza koordynować zabezpieczenie socjalne kierowców	8
Dzięki Webfleet zredukowaliśmy koszty paliwa o 12%	11
Państwo wypłaciło przewoźnikom rekompensaty za wymianę tachografów	12
Transport drogowy kluczowym elementem odbudowy Ukrainy	14
Ostrożne próby z elektrycznymi ciężarówkami	16
Fotomorgana. Wakacyjne przygody, czyli życie na krawędzi	18
Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	24
Nowy sekretarz generalny IRU	30
ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół! Wolność za kierownicą ciężarówki	34
Zawód, który niesie wyzwania i korzyści	38
Logistyka na Wojskowej Akademii Technicznej	42
Testy zestawów EMS na torze w Modlinie	44
Zebrania regionalne ZMPD	46
Grupa Transportowa z cyfrowym bliźniakiem	56
Nowa oferta ubezpieczeniowa ZMPD	57
Retro. Diety kierowców, które mogły powalić cały transport	58
Retro. Mercedes Actros ma 30 lat	62
My TruckPoint - cyfrowe zarządzanie flotą	66
Ferrari Luce – wygląda jak milion rubli	72

Niekontrolowany poślizg przewoźników

Na skutek zdarzeń geopolitycznych oraz nowych regulacji koszty działalności transportowej wymknęły się spod kontroli przedsiębiorców i branża znalazła się niekontrolowanym poślizgu.

Robert Przybylski

W pierwszym kwartale 2026 roku działalność zakończyły 1234 firmy. – To prawie tyle, ile w całym roku ubiegłym. Sądzę, że zapaść będzie się pogłębiać, bo sytuacja w branży jest zła – przypuszcza dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel.

Z danych firmy analitycznej MGBI wynika, że na koniec I kwartału 2026 roku zarejestrowanych było 209 303 firm w sekcji H - transport i gospodarka magazynowa, co oznacza spadek o 1,5 proc. rok do roku.

Po raz pierwszy od czasu ustrojowej transformacji zmniejszyła się liczba wykorzystywanych przez te firmy ciężarówek. Na koniec 2025 roku park

międzynarodowych przewoźników liczył niespełna 338,6 tys. pojazdów, o 3820 aut ciężarowych i 872 lekkich dostawczych mniej w porównaniu z rokiem 2024. – Firmy się likwidują, więc zachęcamy, by ograniczały swój potencjał do kontrahentów, z którymi mają ugruntowane relacje. A jeśli mają poszukiwać zleceń na giełdzie transportowej, to lepiej żeby sprzedali samochód i przestali się szarpać – mówi „Rzeczpospolitej” Jan Buczek, prezes ZMPD.

Bo giełda – zdaniem Buczka – to miejsce sprzedających zlecenia transportowe licznych firm, które nie mają uprawnień do wykonywania usług transportowych. – Tylko biorą za to pieniądze, wydłużają łańcuch zobowiązań i w ten sposób przejadają się nasze zyski – uważa Buczek.

Prezes ZMPD wskazuje też mnożą-

ce się zatory płatnicze. Jednym z postulatów Zrzeszenia jest skrócenie obligatoryjnego terminu rozliczenia za wykonanie zlecenia przez przewoźnika do 30 dni. – Pośrednicy przetrzymują nasze pieniądze do 90 dni i dłużej, natomiast my musimy brać kredyt obrotowy dla utrzymania płynności i gotowości do wykonania zleceń – dodaje Buczek.

Po słonych podwyżkach myta we wszystkich krajach UE również koszty dojazdów na pusto wyraźnie zmniejszają marże przewoźników.

Coraz mniej ciężarówek na rynku

Na dodatek nowe regulacje, takie jak Polski Ład oraz wprowadzany sukcesywnie od 2020 roku Pakiet Mobilności, nakładają na przewoźników nowe

obowiązki, a ich wypełnienie zwykle wiąże się z dodatkowymi obciążeniami finansowymi.

Z danych Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU wynika, że koszty ogółem zwiększyły się w stosunku do 2020 roku o 40 proc., koszty napraw i obsługi wzrosły o jedną trzecią, ale np. paliwo jest dwa razy droższe.

Nic dziwnego, że nastroje w branży są złe. W drugim kwartale 2026 roku subindeks Barometru EFL dla branży transportu, spedycji i logistyki wyniósł 46,9 pkt., o 5,1 pkt. mniej niż w I kwartale 2026 roku. To już trzeci kolejny kwartał spadku nastrojów w TSL. Tak niski wynik sektor odnotował wcześniej w IV kwartale 2020 roku, kiedy subindeks wyniósł 45,3 pkt. W bieżącym pomiarze słabszy odczyt ma tylko produkcja, z wynikiem 45,2 pkt.

Największą zmianą w II kwartale 2026 roku są prognozy dotyczące sprzedaży i zamówień. Tylko 2,5 proc. firm TSL spodziewa się ich wzrostu, podczas gdy kwartał wcześniej taką deklarację składało 22,5 proc. przedsiębiorców. Zdecydowana większość, bo 95 proc. badanych, oczekuje stabilizacji sprzedaży, a 2,5 proc. przewiduje spadek.

Wojciech Sokołowski ze Stratton Institute wskazuje na malejącą aktywność floty. – Według danych e-TOLL liczba zarejestrowanych ciężkich pojazdów w Polsce spadła między grudniem 2024 roku a kwietniem 2026 roku o jedynie o 3,3 proc., ale liczba pojazdów aktywnych zmalała już o 11 proc. To oznacza jedno: flota istnieje fizycznie, ale coraz większa jej część przestaje pracować – podkreśla Sokołowski.

Przekonuje, że to nie jest już problem operacyjny. – To zaczyna być problem produktywności kapitału w całym sektorze TSL – ocenia Sokołowski. Sądzi, że w najbliższych latach kluczowym wskaźnikiem rynku nie będzie liczba rejestracji, ale aktywność floty.

Europejski problem

Zarazem tężeje konkurencja dla polskich przewoźników. Ze statystyk BALM (dawniej BAG), agencji podliczającej ruch po płatnych drogach w Niemczech wynika, że niemiecki rynek jest z sukcesem penetrowany

przez rumuńskich przewoźników. Dystrans przejechany przez nich po niemieckich płatnych drogach wzrósł w 2025 roku o 4,7 proc. liczone r/r, do 1,3 mld km (rok wcześniej dynamika sięgnęła 5,1 proc.), gdy samochodów z polskimi rejestracjami o 1 proc., do 7,6 mld km (w 2024 roku dynamika wyniosła 1,3 proc.).

Tężeje konkurencja dla polskich przewoźników. Ze statystyk BALM (dawniej BAG), agencji podliczającej ruch po płatnych drogach w Niemczech wynika, że niemiecki rynek jest z sukcesem penetrowany przez rumuńskich przewoźników.

Problemy branży są widoczne w skali całej Europy. Dane Timocom pokazują, że w pierwszym kwartale liczba wolnych samochodów ciężarowych na giełdzie zmalała o 7 proc. rok do roku, gdy liczba ładunków wzrosła o 41 proc. r/r. Widoczny jest poważny brak równowagi na rynku: podaż ładunków znacznie przekracza liczbę pustych samochodów. Zamiast zdrowej proporcji 50/50 Timocom pokazuje 90/10.

Logistyczny koncern DSV przyznaje, że łączny wpływ sektora paliwowego, pracy, finansów i regulacji znajduje odzwierciedlenie w danych dotyczących niewypłacalności. Po tym jak w 2024 roku w Europie Zachodniej odnotowano 190 449 niewypłacalności przedsiębiorstw (+12,2 % rok do roku), trend wzrostowy utrzymał się również w 2025 roku. Można oczekiwać, że globalna liczba niewypłacalności wzrośnie o kolejne 5-6 proc., przy czym kilka rynków europejskich nadal odnotowuje wysokie wskaźniki upadłości.

Analitycy DSV stwierdzają, że rosnąca liczba niewypłacalności nie wskazuje na krótkoterminową korektę, ale na głębszą korektę rynkową, stopniowo przyspieszającą konsolidację.

Ostrożne inwestycje

Dla wielu przewoźników rozbudowa lub odnowienie floty stało się decyzją ryzykowną, a nie strategią rozwoju – stopniowo ograniczając przepustowość, nawet gdy wielkość prze-

wozów pozostaje względnie stabilna, oceniają analitycy DSV.

Z tego względu w inwestycjach obraz jest bardziej złożony. 17,5 proc. firm TSL planuje zwiększenie nakładów na środki trwałe, czyli nieco więcej niż w poprzednim kwartale, kiedy taki zamiar deklarowało 15 proc. przedsiębiorców. Jednocześnie 32,5

proc. firm przewiduje ograniczenie inwestycji, a połowa zakłada utrzymanie ich na dotychczasowym poziomie, wynika z Barometru EFL.

Po stronie bezpieczeństwa finansowego widać przewagę odpowiedzi neutralnych. Poprawy płynności finansowej spodziewa się 4 proc. firm TSL, wobec 11 proc. w poprzednim kwartale. 91 proc. przedsiębiorców zakłada, że płynność pozostanie na podobnym poziomie, a 5 proc. przewiduje jej pogorszenie.

Stabilnie wygląda również zapotrzebowanie na finansowanie zewnętrzne. 85 proc. firm TSL oczekuje, że pozostanie ono na takim samym poziomie jak w I kwartale 2026 roku. Wzrostu zapotrzebowania spodziewa się 4 proc. przedsiębiorców, natomiast 11 proc. zakłada jego spadek. To kolejny sygnał, że firmy transportowe i logistyczne nie planują obecnie szerokiej ekspansji finansowanej zewnętrznie, lecz raczej utrzymują bazę do działania i ostrożnie zarządzają kosztami.

Możliwości przewozowe znikają nie tylko z powodu presji ekonomicznej, ale także z powodu starzejących się kierowców i braku nowych osób wchodzących do zawodu.

Wynagrodzenia kierowców powiększyły się o 70 proc., ale nawet ten wzrost nie zapewnia znalezienia chętnych do pracy za kółkiem. Z danych IRU wynika, że jedynie co piąty przewoźnik nie odczuwa braku kierowców, 45 proc. już notuje ten brak, a 35 proc. prognozuje, że odczuje ten problem w nadchodzących dwóch latach.

Unia zamierza koordynować zabezpieczenie socjalne kierowców

Przewoźnicy są zaniepokojeni unijnymi planami koordynacji zabezpieczeń społecznych. Dokument nie jest publiczny, a duża liczba czynników dodatkowo utrudnia odniesienie się do projektowanych zmian.

Robert Przybylski

Nadchodzą kolejne mechanizmy zwiększające koszty funkcjonowania firm transportu drogowego. Po Pakiecie Mobilności Komisja Europejska forsuje przepisy „koordynacji zabezpieczenia socjalnego pracowników delegowanych”.

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych Parlamentu Europejskiego przyjęła w maju zaktualizowane przepisy dotyczące koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

PE wskazuje, że jeśli umowa zostanie formalnie przyjęta przez Parlament i Radę, „wprowadzi jaśniejsze kryteria określania, którego kraju przepisy dotyczące zabezpieczenia społecznego mają zastosowanie. Powinna również sprzyjać współpracy między państwami członkowskimi, aby umożliwić szybką wymianę niezbędnych informacji, co pomoże w identyfikacji błędów lub oszustw, w tym nadużyć takich jak firmy działające na zasadzie letter box.

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej uspokaja, że nie ma podstaw do obaw, że regulacje zniszczą krajowe systemy zabezpieczenia społecznego. Wyjaśnia, że „Rozporządzenia UE 883/2004 i 987/2009 nie zastępują systemów krajowych, lecz koordynują ich działanie w sytuacjach transgranicznych, np. gdy ktoś pracuje lub mieszka w kilku państwach UE. Każde państwo nadal samodzielnie określa zasady ubezpieczeń, składki i świadczeń”.

Resort przyznaje, że nie mógł znaleźć krajów jednomyślnych do blokowania tych planów. Procedura legislacyjna nie została jeszcze zakończona, kompromis wymaga zatwierdzenia przez Parlament Europejski w głosowaniu plenarnym oraz ostatecznej akceptacji przez Radę UE po poziomie właściwych ministrów, co może stać się w najbliższych tygodniach.

Spór wyjaśni granicę zmian

Umowa precyzuje, jak okresy pracy, samozatrudnienia lub ubezpieczenia przebyte w różnych państwach człon-

kowskich są liczone przy ustalaniu prawa do zasiłku dla bezrobotnych. Państwo członkowskie, w którym dana osoba ostatnio pracowała lub była ubezpieczona, będzie odpowiedzialne, jeśli była tam aktywna przez co najmniej jeden nieprzerwany miesiąc.

PE wyjaśnia, że w „odniesieniu do pracowników transgranicznych, zaktualizowane prawo precyzuje, które państwo członkowskie jest odpowiedzialne za wypłatę świadczeń. Jeśli bezrobotny pracownik transgraniczny był zatrudniony, prowadził działalność na własny rachunek i/lub był ubezpieczony przez nieprzerwany okres 22 tygodni w państwie członkowskim, świadczenia będą wypłacane przez to państwo członkowskie.”

Natomiast w przypadku pracowników prowadzących działalność w dwóch lub więcej państwach członkowskich, „zaktualizowane przepisy zawierają dodatkowe wytyczne dotyczące ustalania „siedziby lub miejsca prowadzenia działalności” pracodawcy lub przedsiębiorstwa. Pomoże to ustalić, które państwo członkowskie ma zastosowanie w zakresie za-



bezpieczenia społecznego. Przy ustalaniu miejsca prowadzenia działalności istotne czynniki obejmują miejsce podejmowania kluczowych decyzji, miejsce generowania obrotów oraz miejsca odbywania walnych zgromadzeń”.

MPRiPS dodaje, że zmiany będą wymagały dokładniejszego opisywania miejsca i rodzaju wykonywanej pracy. „Dla pracowników oznacza to większą jasność w kwestii ubezpieczenia i łatwiejsze potwierdzanie prawa do świadczeń w krajach UE. Jednocześnie wzrośnie liczba zadań administracyjnych, takich jak częstszy kontakt z zagranicznymi urzędami i bardziej rozbudowane formalności związane z dokumentami potwierdzającymi podleganie polskiemu systemowi ubezpieczeń społecznych podczas pracy za granicą”.

Przedstawiciele ZUS zapewniają, że będą interpretować nowe przepisy tak, aby były przyjazne dla polskich przedsiębiorców. Na dotychczasowych zasadach ma być definiowana siedziba w Polsce, podobnie jak cała dokumentacja i wydawanie dokumen-

tów A1 (ZUS wydał 853 tys. zaświadczeń A1 w 2024 roku). Nie można jednak wykluczyć sytuacji, że instytucje kontrolne innego kraju członkowskiego zakwestionują ten dokument i dojdzie do sporu.

Inne zawody na celowniku

Komisja Europejska zapewnia, że celem jest dobrostan pracowników. Przeciwnicy rozwiązywania przekonują, że chodzi o sięgnięcie po składki ubezpieczeniowe. Natomiast resort tłumaczy, że „z perspektywy pracowników celem zmian jest przede wszystkim zapewnienie, aby osoby wykonujące pracę przez dłuższy czas za granicą były objęte systemem zabezpieczenia społecznego państwa, z którym ich aktywność zawodowa jest faktycznie związana. Może to oznaczać wyższy poziom ochrony socjalnej w części państw członkowskich”.

Wskazuje, że istotnym elementem systemu unijnego „pozostaje możliwość sumowania okresów pracy i ubezpieczenia z różnych państw UE. Dzięki temu pracownik nie traci

uprawnień emerytalnych tylko dlatego, że wykonywał pracę w kilku krajach. W UE minimalny okres wymagany do uzyskania emerytury wynosi zwykle od 5 lat (np. Niemcy) do 20 lat (np. Włochy, Czechy, Węgry)”.

Ministerstwo wyjaśnia, że nowe przepisy nie wpłyną bezpośrednio na sposób obliczania składek ubezpieczeniowych w Polsce oraz w innych państwach UE. „Nadal będą one ustalane według prawa kraju, którego system ubezpieczeń zostanie uznany za właściwy.”

Kluczowe znaczenie będzie miało natomiast ustalenie, któremu systemowi podlega pracownik. Nadal obowiązować będzie zasada podlegania ubezpieczeniu tylko w jednym państwie UE, co ma chronić pracowników przed podwójnym oskładkowaniem i lukami w ubezpieczeniu. Zachowane mają zostać również rozwiązania dotyczące delegowania pracowników i pracy w kilku państwach, choć warunki ich stosowania mają być bardziej restrykcyjne i ściślej kontrolowane. Wdrożenie dyrektywy potrwa 2 lata.



Rozwiązania dla kierowców

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU uważa propozycję przepisów za korzystną dla branży. – Głosowanie popiera bardziej przewidywalne i praktyczne ramy dla wysoce mobilnych operacji transportu transgranicznego, jednocześnie unikając dodatkowych obciążeń administracyjnych dla operatorów – ocenia dyrektor IRU UE Raluca Marian.

Wskazuje przy tym, że Parlament poparł kluczowe priorytety sektora, w tym zachowanie istniejących ram dla kierowców pracujących w kilku krajach, uniknięcie nowych wymogów powiadamiania oraz wprowadzenie 35-dniowego terminu na odpowiedź instytucji na zapytania dotyczące zabezpieczenia społecznego lub wnioski o wypłatę świadczeń, co pomoże skrócić czas, jaki operatorzy spędzają w zawieszeniu w przypadku sporów między organami.

Według IRU dla przewoźników proponowane przepisy zapewniają:

- Ciągłość operacji transgranicznych: istniejące ramy dla kierowców pracujących w kilku krajach

są zachowane, co pozwala uniknąć zakłóceń.

- Bardziej przewidywalne planowanie: obowiązujący system jest ustalany z wyprzedzeniem, w oparciu o przewidywaną aktywność w ciągu kolejnych 12 miesięcy, co zmniejsza ryzyko zmian z mocą wsteczną.
- Brak dodatkowych obciążeń administracyjnych: brak wymogu wcześniejszego powiadomienia w przypadku operacji transportu drogowego w wielu krajach.
- Większą pewność prawną: jasniejsze procedury, określone harmonogramy i proporcjonalne kary ograniczają liczbę sporów i zapewniają większą pewność podczas kontroli.

Krytyka zmian

Są także głosy krytyczne. – Nowelizacja sprawia wrażenie regulacji przygotowanej dla realiów sprzed dekad. Komisja Europejska przedstawiła jej projekt w grudniu 2016 roku, w czasie, gdy delegowanie pracowników postrzegano głównie przez pryzmat dumpingu socjalnego. Tym-

czasem unijny rynek pracy zasadniczo się zmienił: gospodarki mierzą się dziś z niedoborem pracowników, a coraz większą rolę odgrywa zatrudnianie obywateli państw trzecich. Samo delegowanie stało się natomiast powszechnym i niezbędnym elementem jednolitego rynku usług w UE – przypomina radca prawny, ekspert ds. prawa europejskiego, adiunkt w Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie dr Marcin Kielbasa.

Uważa, że nowelizacja niepotrzebnie komplikuje również kwestie ustalania siedziby przedsiębiorstwa dla celów ubezpieczeń społecznych. – Choć trzon definicji nie jest nowy, projekt przewiduje jej „doprecyzowanie” poprzez rozbudowany mechanizm „identyfikowania” siedziby na podstawie całościowej oceny nieostrych kryteriów, takich jak obrót, miejsce odbywania walnych zebrań czy „zwyczajowy charakter działalności” (konia z rzędem temu, kto wie co dokładnie znaczy to pojęcie). Tak jak przy prenotyfikacji - towarzyszy temu skomplikowana procedura dowodowa – podkreśla Kielbasa.

Dzięki Webfleet zredukowaliśmy koszty paliwa o 12%

ČSAD Uherské Hradiště to czeska firma transportowo-logistyczna oferująca szeroki zakres usług na terenie Czech i całej Europy.

Webfleet

Spółka specjalizuje się w krajowym i międzynarodowym transporcie ładunków, pasażerskich przewozach autobusowych, serwisie i naprawach pojazdów, sprzedaży paliw oraz logistycie magazynowej. Dysponując flotą 130 ciężarówek i 160 autobusów oraz nowoczesnym zapleczem transportowym i magazynowym, firma jest w stanie skutecznie obsługiwać zarówno klientów publicznych, jak i biznesowych.

Firma potrzebowała inteligentniejszego, bardziej zintegrowanego rozwiązania do zarządzania flotą, aby sprostać rosnącym kosztom paliwa, brakowi widoczności pojazdów w czasie rzeczywistym oraz nieefektywnościom w planowaniu tras i utrzymaniu pojazdów. Ich poprzedni system nie był w stanie wspierać rosnących potrzeb operacyjnych, co skłoniło ich do wyboru Webfleet – ze względu na zaawansowane możliwości monitoringu oraz kompleksową obsługę pojazdów i kierowców, które pomagają optymalizować wydajność i zmniejszać przestoje.

Dzięki wdrożeniu Webfleet LINK 740 firma ČSAD Uherské Hradiště znacząco poprawiła efektywność

i kontrolę nad operacjami swojej floty. System zapewnia monitorowanie wszystkich pojazdów w czasie rzeczywistym, co umożliwiło firmie optymalizację planowania tras, zmniejszenie zużycia paliwa oraz szybką reakcję na zmieniające się warunki drogowe lub operacyjne. Integracja z danymi z magistrali CAN pojazdu pozwala na ciągłe monitorowanie parametrów silnika, zużycia paliwa i potrzeb serwisowych – umożliwiając przejście z utrzymania reaktywnego na prewencyjne.

Dzięki automatycznym alertom i diagnostyce ČSAD UH może teraz planować serwisowanie zanim drobne usterki przerodzą się w kosztowne awarie. To zmniejszyło czas przestoju i wydłużyło żywotność zasobów floty. Dodatkowo monitorowanie zachowań kierowców zachęciło do bezpieczniejszej i bardziej ekonomicznej jazdy, co przełożyło się na mniejsze zużycie paliwa oraz spadek liczby przypadków przekraczania prędkości.

Nasi dyspozytorzy mają teraz jasny podgląd na to, gdzie znajduje się każdy pojazd i mogą natychmiast reagować na wszelkie zmiany – mówi Vlastislav Čech, CEO ČSAD UH.

Webfleet pomógł ČSAD UH usprawnić procesy wewnętrzne, obniżyć koszty operacyjne i utrzymać wyższy standard usług – jednocześnie

webfleet

„Dzięki Webfleet zmniejszyliśmy zużycie paliwa o 12%”



Vlastislav Čech
CEO, ČSAD UH

nie wspierając szersze cele firmy w zakresie zrównoważonego rozwoju dzięki lepszej efektywności paliwowej i monitorowaniu emisji. Oszczędności paliwa przełożyły się na redukcję całkowitych jego kosztów o 12%. Firma odnotowała także ograniczenie trudności związanych z utrzymaniem floty o 25%.

Webfleet dał nam narzędzia do szybszego podejmowania decyzji opartych na danych. Pomógł nam znacząco ograniczyć zbędne kilometry i koszty paliwa. To nie tylko system monitorowania – to platforma do inteligentniejszego zarządzania flotą – podsumowuje Igor Kellner, Dyspozytor FTL, ČSAD UH

Państwo wypłaciło przewoźnikom rekompensaty za wymianę tachografów



Nacisk ma sens, wielokrotne apele ZMPD o wypłatę rekompensat za wymianę tachografów przyniosły oczekiwany skutek i rządowi udało się znaleźć na ten cel fundusze.

Robert Przybylski

W kwietniu trafiło do firm ponad 300 mln zł rekompensat na wymianę tachografów. Pieniądze pochodziły z KPO. Wnioski o rekompensaty złożyło 16 tys. podmiotów dla 95,6 tys. pojazdów, ale do wypłaty trafiły wnioski 15 tys. firm i dotyczyły one

wymiany tachografów w 84 tys. samochodów: zarówno ciężarowych jak i autobusów. – Wszystkie wnioski zostały zaakceptowane, o ile spełniały wymogi formalne. Polska jest jedynym państwem w UE, które dofinansowało przewoźników z funduszy KPO – podkreślił minister infrastruktury Dariusz Klimczak.

Przypomniał, że Komisja Europejska zgodziła się 20 czerwca 2025 roku, aby wykorzystać KPO na zwrot koszt-

tów, co wynika z zaproponowanej przez Polskę formuły konkursu. Pula środków przeznaczona na refinansowanie wyposażenia w inteligentny tachograf w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności wyniosła 319 678,8 tys. zł.

Nabory trwały od 1 grudnia do 2 marca. Już w siedemnastym tygodniu br. Agencja Rozwoju i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) wypłaciła pierwszą transzę rekompensat w wysokości 30 mln zł.

Cztery tysiące złotych na pojazd

Pierwotnie Ministerstwo Infrastruktury zakładało, że zwróci 3 tys. zł na samochód, co pozwoliłoby wypłacić rekompensaty właścicielom ponad 106 000 samochodów. Rząd podniósł rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury z 25 lutego limit do 5 tys. zł. Średnio rekompensata wyniosła 4 tys. zł. Przeciętnie firmy odzyskały po kilkanaście tysięcy zł, a rekordzista otrzymał pół miliona dofinansowania.

Z danych Biura Transportu Międzynarodowego wynika, że na koniec 2024 roku w transporcie międzynarodowym pracowało 304 tys. samochodów o dmc powyżej 3,5 tony, zatem nie dla wszystkich starczyło unijnych funduszy. – Trudno oszacować autentyczne potrzeby branży. W trakcie prac nad rozporządzeniem wynikało, że tyle udało się wynegocjować i rozumiemy, że te pieniądze nie leżały na ulicy – dodawał prezes ZMPD Jan Buczek.



Pieniądze wypłaciła ARiMR i to z nią przewoźnicy podpisywali umowę, która określała m. in. że:

- W ciągu 36 miesięcy firma może sprzedać samochód, na którym ma zamontowany tachograf z dopłatą, o ile sprzedaż nastąpi po 31 sierpnia 2026 roku.
- Oddanie pojazdu w leasing nie skutkuje zwrotem udzielonej pomocy, o ile nastąpi po 31 sierpnia 2026 roku. O każdym zdarzeniu, które wpływa na to, że pojazd nie jest już zgłoszony do licencji wspólnotowej do 31 sierpnia 2026 roku łącznie, przewoźnik musi zawiadomić ARiMR.
- Program refinansowania wyposażenia pojazdów w inteligentny tachograf w ramach projektu 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.
- Przystój samochodu nie stanowi kryterium do zwrotu refinansowania.

Pomoc de minimis

Agencja wypłaciła do końca kwietnia praktycznie wszystkie pieniądze z wniosków złożonych przez przewoźników. Agencja nie zwiększyła zatrudnienia prowadząc wypłatę rekompensat. – To największa agencja płatnicza w Europie, ma biuro w każdym powiecie – podkreśla minister rolnictwa i rozwoju wsi Stefan Krajewski.

ZMPD domagało się rekompensat za wymianę tachografów od kilku lat. Wskazywało, że urządzenia były sprawne, a powodem zmian był Pakiet Mobilności, czyli unijna regulacja.

Tachografy V2G2 musiały zastąpić w pojazdach o dmc pow. 3,5 tony do transportu międzynarodowego tachografy inteligentne pierwszej generacji do 21 sierpnia 2025 roku, a od 1 lipca 2026 roku muszą być zamontowane we wszystkich lekkich pojazdach o dmc powyżej 2,5 tony używanych w przewozach międzynarodowych. Nie starczyło jednak funduszy na wsparcie wymiany tachografów dla pojazdów o dmc od 2,5 do 3,5 tony.

Rekompensaty zostały udzielone na zasadach pomocy de minimis. Sumuje się ona do jednego limitu dla jednego przedsiębiorstwa. Kumulacja obejmuje wszystkie formy pomocy de minimis otrzymane w ciągu ostatnich trzech lat, licząc wstecz od daty przyznania nowej pomocy – okres ten jest „ruchomy”, a nie sztywno powiązany z latami podatkowymi.

Za pobranie nienależnej pomocy de minimis lub przekroczenie jej limitu grozi zwrot przekroczonej sumy pomocy (nadwyżki ponad limit 300 000 euro w 3 latach) z odsetkami liczonej od dnia wypłaty do zwrotu. Firma jest także wykluczona z nowych form pomocy de minimis na okres do 3 lat w przypadku stwierdzonych naruszeń.

Unijny nakaz

ZMPD domagało się rekompensat za wymianę tachografów od kilku lat. Wskazywało, że urządzenia były sprawne, a powodem zmian był Pakiet Mobilności, czyli unijna regulacja. Montaż inteligentnych tachografów drugiej generacji (G2V2), które mają wbudowany GPS z certyfikatem sygnału lokalizacyjnego OSNMA, ułatwi służbom kontrolę czasu pracy kierowców i wykonywania kabotaży. Właśnie te parametry są uznawane za najłatwiejsze do „nagięcia”.

W Polsce w ruchu międzynarodowym uczestniczy ponad 300 tys. ciężarówek, zatem koszt wymiany urządzeń na tachografy inteligentne II generacji (G2V2) sięgnął 1,5 mld zł. Branża przypomina, że przychody firm międzynarodowego transportu samochodowego szacowane są na 130-150 mld zł, zatem przedsiębiorstwa będą musiały poświęcić 1 proc. przychodów na dostosowanie sprzętu do nowych wymagań unijnych. Biorąc pod uwagę, że w ostatnich latach marża przedsiębiorstw transportu drogowego oscylowała wokół 1-2 proc., operacja stanowiła duże obciążenie dla finansów firm.

Transport drogowy kluczowym elementem odbudowy Ukrainy



Prezes ZMPD Jan Buczek był panelistą na jednym z najważniejszych wydarzeń polityczno-gospodarczo-społecznych ostatnich miesięcy w Polsce.

Piotr Gawelczyk

Konferencja na rzecz Odbudowy Ukrainy (Ukraine Recovery Conference – URC 2026), odbyła się 25–26 czerwca 2026 r. w Gdańsku. Jej celem było wzmocnienie międzynarodowego wsparcia dla odbudowy Ukrainy oraz pobudzenie inwestycji w tamtejszą gospodarkę. Dyskusje koncentrowały się przede wszystkim na sektorach najbardziej dotkniętych skutkami rosyjskiej agresji – energetyce, infrastrukturze krytycznej i logistyce.

Nie tylko kolej

URC 2026 zgromadziła szefów państw i rządów, parlamentarzystów, przedstawicieli instytucji międzynarodo-

wych i finansowych, reprezentantów władz lokalnych oraz liderów biznesu. W gronie uczestników nie mogło zabraknąć przedstawiciela branży międzynarodowego transportu drogowego. W panelu poświęconym infrastrukturze sektor reprezentował prezes ZMPD w Polsce Jan Buczek.

Podkreślił, że odbudowa Ukrainy będzie największym projektem inwestycyjnym w Europie od zakończenia II wojny światowej, a skala tego przedsięwzięcia jest dziś trudna do wyobrażenia. – Nie będzie możliwe odbudowanie żadnej drogi, szkoły, szpitala, fabryki, mostu czy budynku mieszkalnego, jeśli na miejsce nie zostaną dostarczone odpowiednie materiały – zaznaczył Jan Buczek.

Jak wskazał, choć przy projektach tej skali naturalnym wyborem wydaje się transport kolejowy, jego możli-

wości będą ograniczone ze względu na różnice w szerokości torów między Polską a Ukrainą.

W praktyce oznacza to, że zdecydowana większość materiałów niezbędnych do odbudowy będzie musiała zostać dostarczona transportem drogowym. – To nie politycy ani instytucje finansowe będą odbudowywać Ukrainę, choć od ich decyzji będzie bardzo wiele zależało. Odbudowy podejmą się przedsiębiorcy, a powodzenie tego procesu będzie uzależnione od sprawnie funkcjonującej logistyki i transportu drogowego – podkreślił prezes ZMPD.

Kluczowa jest przepustowość terminali granicznych

Jan Buczek przedstawił najważniejsze oczekiwania branży transportowej wobec procesu odbudowy Ukra-



iny. Zwrócił uwagę, że największym problemem pozostają długotrwałe przestoje na granicy. – Każda ciężarówka oczekująca na przekroczenie granicy generuje straty w wysokości około 350 euro dziennie. Zbliżamy się już do półtora miliona przekroczeń granicy rocznie. Jeśli przyjmujemy, że każdy pojazd traci na granicy tylko jeden dzień, oznacza to około pół miliarda euro strat dla przewoźników. W tej kwocie mieszczą się również należności, które mogłyby zasilić budżety państw, w których zarejestrowane są pojazdy – wyliczył.

Prezes ZMPD podkreślił, że usprawnienie ruchu granicznego wymaga konkretnych działań, a nie kolejnych dyskusji. Kluczowa jest ścisła współpraca administracji obu państw z przedstawicielami branży transportowej. Jednym z rozwiązań mogłoby być przeniesienie odpraw celno-podatkowych na przygraniczne parkingi. Dzięki temu sam przejazd przez granicę mógłby odbywać się niemal automatycznie, co znacząco skróciłoby czas oczekiwania.

Polska nie może być wyłącznie krajem tranzytowym

Kolejnym istotnym zagadnieniem są stabilne i przewidywalne regulacje prawne. – Nie możemy być zaskakiwani gwałtownymi zmianami przepisów. Obecnie zdarza się, że polscy przewoźnicy są eliminowani z rynku wyłączenie dlatego, że wprowadzane regulacje pozbawiają ich możliwości konkurowania – podkreślił Jan Buczek.

W tym kontekście przypomniał o umowie między Unią Europejską a Ukrainą, zawartej po rozpoczęciu rosyjskiej agresji. Jej celem było ułatwienie wywozu ukraińskich towarów, ochrona dóbr przed zniszczeniem i grabieżą oraz zapewnienie sprawnych dostaw pomocy humanitarnej i materiałów niezbędnych do obrony kraju.

– W tamtym momencie było to rozwiązanie w pełni uzasadnione. Dziś jednak musimy wrócić do zasad zapewniających europejskim prze-

woźnikom uczciwe warunki konkurencji na rynku ukraińskim. Polska nie może ograniczyć swojej roli wyłącznie do państwa tranzytowego, udostępniającego infrastrukturę dynamicznie rozwijającym się przewoźnikom ukraińskim. Tym bardziej, że różnice w kosztach prowadzenia działalności pomiędzy polskimi i ukraińskimi firmami nadal są bardzo duże, co praktycznie eliminuje polskich przewoźników z realizacji przewozów między naszymi krajami – powiedział prezes ZMPD.

Panel moderował zastępca dyrektora Ośrodka Studiów Wschodnich Jakub Jakóbcowski. W dyskusji uczestniczyli także: podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Maciej Duszczyk, minister infrastruktury Estonii Kuldar Leis, wiceminister rozwoju społeczności i terytoriów Ukrainy Serhiy Derkach, kierownik projektu UK DIGIT Danylo Mołchanov oraz dyrektor generalna DG MOVE Komisji Europejskiej Magda Kopczyńska.

Ostrożne próby z elektrycznymi ciężarówkami



Przewoźnicy i ich zleceniodawcy bardzo ostrożnie podchodzą do elektryfikacji flot. Nie domykają się budżety tych projektów, brakuje też infrastruktury.

Robert Przybylski

W Polsce w pierwszych czterech miesiącach 2026 roku zarejestrowano 65 ciężarówek elektrycznych o dmc pow. 3,5 tony, ale w grupie samochodów o dmc powyżej 12 ton tylko 15 samochodów bateryjnych (BEV) wobec 11 przed rokiem, porównuje Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Ostatnio wykorzystywana przez Lidl flota ciężarówek wzbogaciła się o zestaw chłodniczy z elektrycznym ciągnikiem. To czwarta elektryczna ciężarówka pracująca dla Lidla, poprzednie trzy przejechały łącznie po-

nad pół miliona km i firma jest z nich zadowolona. – W użytkowaniu elektryczne samochody są tańsze od spalinyowych – przekonuje członek zarządu ds. sprzedaży w Lidl Polska Ryszard Machoj i dodaje, że chciałby już mieć kilkanaście takich samochodów, ale na przeszkodzie stoi brak możliwości instalacji ładowarek. – Potrzebują tylko samo mocy co centrum magazynowe – porównuje Machoj. Przysnaję, że oczekiwanie na warunki przyłączenia ładowarek jest długotrwałe.

Brak mocy przyłączeniowych

Poważnym problemem technicznym jest brak mocy przyłączeniowych. Sieci dystrybucyjne są zbyt słabe, aby ją

dostarczyć, a rozbudowa jest czasochłonna. Na transformatory czeka się 2-3 lata. Ich producenci narzekają na brak specjalistycznych blach i olejów.

Na dodatek rachunek za rozbudowę połączeń dystrybucyjnych jest wysoki, w całości faktury opłata dystrybucyjna stanowi połowę jej wysokości. Z danych Eurostat wynika, że odbiorcy inni niż gospodarstwa domowe płacą w Polsce 0,19 euro za kWh, tyle samo co odbiorcy w strefie euro, gdy średnia cena dla całej dla EU wynosi 0,18 euro.

Gospodarstwa domowe także ponoszą ten koszt, a energia w Polsce należy do najdroższych w UE: 37,15 PPS (standard siły nabywczej) za 100 kWh. Droższa energia jest tylko w Rumunii (49,52 PPS) oraz w Czechach (38,65 PPS). PPS to umowna jednostka walutowa używana przez Eurostat, pozwalająca na eliminację różnic w poziomach cen i rzetelne porównywanie danych ekonomicznych między krajami. Powstaje poprzez podzielenie PKB przez parytet siły nabywczej (PPP).

Z badania przeprowadzonego przez operatora kart paliwowych DKV wynika, że 70,6 proc. firm nie rozważało na przełomie 2025 i 2026 roku zmiany paliwa w najbliższej dekadzie. – Bariery w popularyzacji alternatywnych paliw pozostają koszty oraz nierozwinięta infrastruktura – tłumaczy sales fleet manager DKV Jerzy Jezuit.

Ładowarek zatem nie ma, a wybór ich lokalizacji cały czas jest przedmiotem debat. Dyrektor generalny PZPM Michał Wekiera zaznacza, że proponowane przez unijne rozporządzenie AFIR lokalizacje ładowarek wysokiej mocy dla transportu ciężkiego przy drogach należących do sieci TEN-T to za mało. – Przedsiębiorcy wskazują,

że infrastruktura przede wszystkim powinna pojawić się przy magazynach, zatem formuła wyboru lokalizacji ładowarek wprowadzona przez AFIR może być złą – wskazuje Wekiera.

Odstraszające ceny

Od zakupów elektrycznych ciężarówek odstraszają wysokie ceny, sięgające 3-krotności modeli napędzanych dieslem. Dodatkowo ładowarka dużej mocy to koszt 100 tys. euro, czyli tyle ile kosztuje ciągnik siodłowy.

Wysokie ceny miały złagodzić dopłaty NFOŚiGW. Jak zauważa PZPM, mimo funkcjonowania programu wsparcia dla zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych (powyżej 3,5 t dmc), od momentu jego uruchomienia w maju ubiegłego roku nie przyznano jeszcze ani jednej dotacji. „Program, którego budżet wynosi 2 mld zł i który finansowany jest z Funduszu Modernizacyjnego, stanowi element szerszego, kompleksowego pakietu działań na rzecz transformacji transportu ciężkiego – obejmującego równoległy rozwój infrastruktury sieciowej, wsparcie dla operatorów systemów dystrybucyjnych oraz budowę stacji ładowania pojazdów ciężkich. Pomimo dużych nadziei, zwłaszcza w segmencie pojazdów powyżej 12 ton (N3), rynek pozostaje w stagnacji.”

Zatem czynsze dzierżawne są 2,5-3 razy wyższe niż za diesla. Dla nabywcy usługi transportowej liczy się koszt przewozu palety lub ładunku i można go zmniejszyć intensywnie użytkując pojazd.

Wzmiankowany wcześniej elektryk jeżdżący na zlecenie Lidla będzie wykonywał 4 kursy na dobę, gdy większość ciężarówek robi dwa. Zatem o elektryku mogą pomyśleć te firmy, które mają przewidywalny rozkład jazdy i mogą zwiększyć ich liczbę. Rohlrig Suus obsługuje elektrykiem 22-kilometrową trasę między Kętami a Bielsko-Białą. Na kilkunastokilometrowych trasach jeżdżą samochody Raben obsługujące fabryki Ikea.

Można nawet starannie zaplanować znacznie dłuższy wyjazd. Elektryczna ciężarówka w barwach logistycznego giganta CEVA przewiozła 5,3 tony ładunku na trasie między Shenzhen i Alashankou w Chinach. Dystans 5 tys. km elektryk pokonał w 4,5 do-



by, ładując akumulatory na dziewięciu przystankach. Samochód był pod ciągłym nadzorem GPS.

Administracyjne wymogi

Wekiera uważa, że dekarbonizacja będzie nadal obowiązkowa, choć organizacje przewoźników, jak np. ZMPD, są przeciwne przymusowym zakupom elektrycznych ciężarówek. KE wycofała się z pomysłu, że mają one stanowić określony przepisami odsetek flot, jednak pomysł może powrócić.

Obowiązują za to unijne przepisy zmuszające do ograniczenia emisji CO2 i dotyczy to także transportu. Dlatego Lidl, który zatrudnia na umowach stałych 36 przewoźników z 550 samochodami ciężarowymi, a w szczycie dla firmy jeździ tysiąc samochodów, przewiduje rozbudowę elektrycznej floty.

Podobnie prognozuje zakupy Raben; używa 700 własnych ciągni-

ków, a codziennie na drogi kieruje 10 tys. ciężarówek, jednak ma dopiero 19 elektrycznych ciężarówek.

Każdy projekt wdrożenia elektryka to miesiące intensywnej pracy dla przewoźnika i zleceniodawcy. Firmy oferujące samochody na otwartym rynku transportowym nie mają wielkich szans na wykorzystanie elektrycznego napędu, który zapewni 500-600 km przebiegu, gdy diesel pokuje na jednym tankowaniu 4 tys. km.

Tymczasem UE planuje, że redukcja emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężarowych sięgnie 45 proc. do 2030 roku, 65 proc. do 2035 roku i 90 proc. do 2040 roku względem poziomu z 2020 roku. Oznacza to forsowną elektryfikację parku samochodowego. – W UE będziemy zmuszeni zatrzymać się na chwilę i pomyśleć nad strategią, aby nie iść w zgubnym kierunku, w jakim - wydaje się - idziemy – przewiduje prezes ZMPD Jan Buczek.

Wakacyjne przygody, czyli życie na krawędzi



Jak byłem niedawno na Mazurach, to złowiłem takiego węgorza.

Marcin Potapczuk



Ta, jasne. A może takiego?!

Jan Buczek



Ludzie, ja znam tego węgorza! Kiedyś, mówię Wam, jak nagle na mnie nie wyskoczy i jak nie zrobi takie „uuuu!”. Aż się wystraszyłem.

Igor Kaczorkiewicz



Ryby rybami, ale w wakacje nie polecam dorywczej pracy w tartaku.

Piotr Ozimek



Jak byłem mały, to całe wakacje musiałem obierać cebulę. To dopiero była przygoda życia!

Adam Byglewski

A może tak w lipcu skoczmy... na bungee?

Igor Kaczorkiewicz



Ja na Pana miejscu to w wakacje naprawiłabym wreszcie kran, przetkała zlew i zmieniła zawiasy w szafce.



Katarzyna Milczarek

To naprawdę świetny pomysł, brawo Ty!

Izabela Kozłowska



Tyle rzeczy naraz?! Szok i niedowierzanie!



Grzegorz Wiczorek

Żadne tam hop-siup. Na wakacje zapisałam się na Uniwersytet Trzeciego Wieku.



Chyba jako wykładowca!

Anna Brzezińska, Igor Kaczorkiewicz

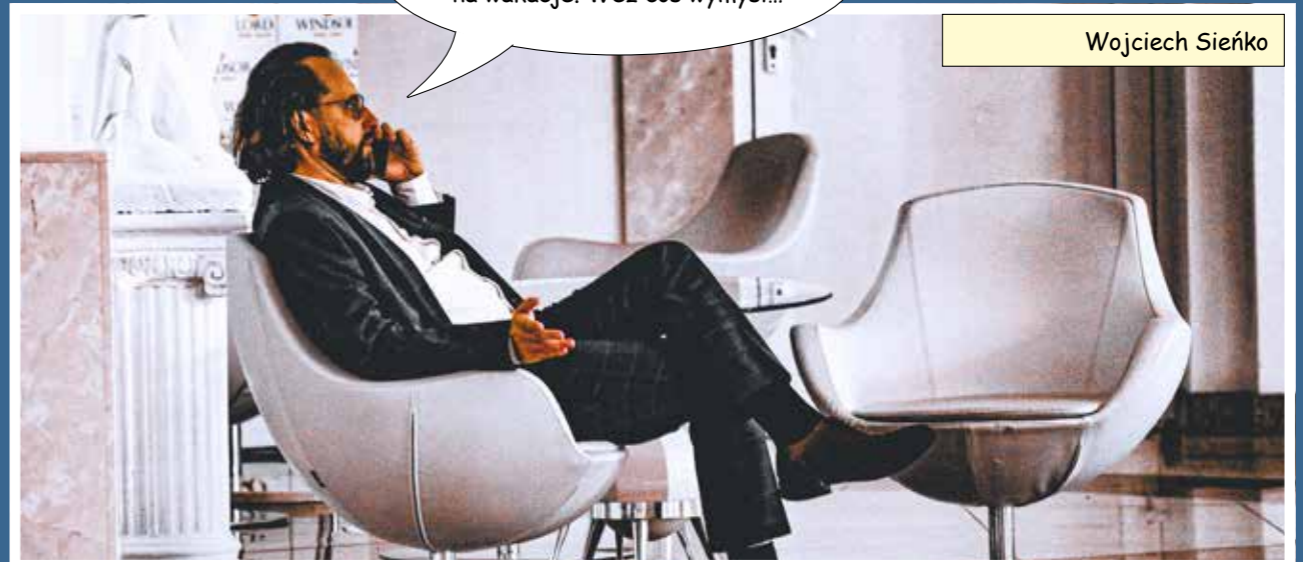
A ja wreszcie pojedę sobie w góry. O, takie wysokie. Świętokrzyskie.

Wiesław Starostka

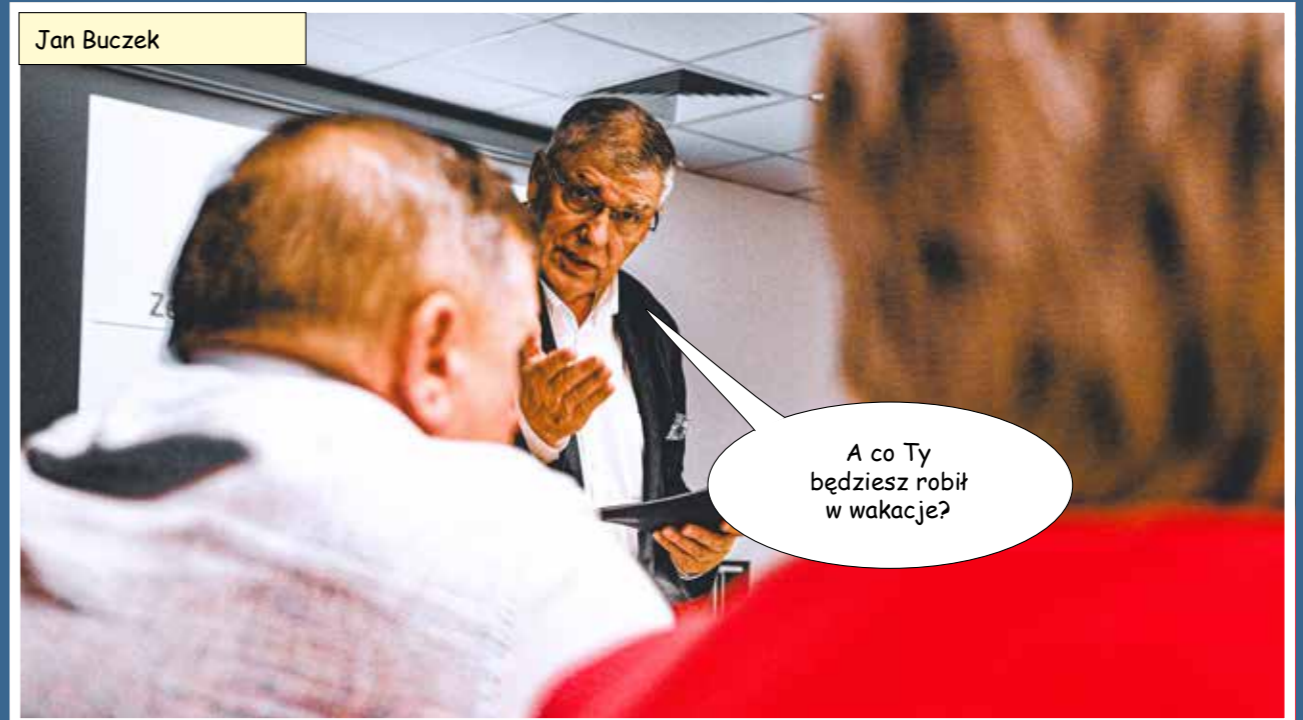


Halo, kochanie? Sprawa jest, pilna. Bo wszyscy gdzieś wyjeżdżają na wakacje. Weź coś wymyśl...

Wojciech Sieńko



Jan Buczek



A co Ty będziesz robił w wakacje?

Największe floty na świecie

Największą na świecie flotą ciężarówek dysponuje amerykańska spółka J.B. Hunt, która ma ich 33 tysiące. W Europie liderem na liście największych flot jest Girtka z sześcioma tysiącami ciągników i siedmioma tysiącami nacze. Największą na świecie flotą samolotów pasażerskich dysponuje United Airlines, ma ponad 1050 latających maszyn. Największą na świecie flotą statków kontenerowych może pochwalić się MSC. Ma ich tysiąc, z czego 747 należy do armatora, a 253 są wynajęte. Firma zamówiła jeszcze 126 jednostek.

Wielka trójka ogniw wodorowych

Do stworzonej przez Daimler Truck oraz Volvo Truck spółki Cellcentric dołącza jako pełnoprawny partner Toyota Motor. Cellcentric przygotowuje się do produkcji ogniw paliwowych dla pojazdów użytkowych: od ciężarówek poprzez autobusy po pociągi. Toyota dostarczała swoje wcześniejsze konstrukcje dla producentów autobusów i ciężarówek w Japonii i USA.

Spółka Cellcentric niedawno poinformowała, że ogniwo najnowszej generacji zamontowane w 40-tonowym zestawie zużywa 6 kg wodoru na 100 km. W Polsce cena wodoru wynosi od 60 do 80 zł za kilogram.

Autostrady płacą dywidendy

Po pierwszym kwartale 2026 roku Grupa Stalexport Autostrady zanotowała 148 mln zł przychodów operacyjnych (wobec 141,6 mln zł rok wcześniej) oraz zysk netto na poziomie 65,6 mln zł (67,5 mln zł r/r). Fundamentem stabilności wyniku pozostaje transport ciężki, ruch pojazdów ciężarowych spadł jedynie o 0,6 %, a jego udział w przychodach przekracza 36 %. Mimo lekkiej korekty średniego dobowego natężenia ruchu (45,4 tys. pojazdów, spadek o 1,7 % r/r), przychody z poboru opłat wzrosły o 4,7 %, osiągając 145,1 mln zł. Tiry płacą 110 zł za 60-kilometry odcinek autostrady A4.

37 mln metrów kwadratowych

Na koniec pierwszego kwartału polski rynek magazynowy przekroczył 37,4 mln m kw. nowoczesnej powierzchni magazynowej, co oznacza 6,2 proc. wzrostu rok do roku, wylicza Newmark Polska. W tym czasie sześć głównych rynków regionalnych umocniło swoją przewagę nad pozostałymi regionami, skupiając prawie 70 proc. nowej podaży, ponad 83 proc. powierzchni w budowie oraz niemal 85 proc. zarejestrowanego popytu. Na koniec marca wskaźnik pustostanów w całkowitych zasobach wyniósł 7,3 proc., co oznacza spadek o 0,1 p.p. kwartał do kwartału oraz o 1,2 p.p. rok do roku.



Uczelnia w Rzeszowie zaczęła kształcić logistyków

Z okazji Dnia Drogowca i Transportowca Wyższa Szkoła Prawa i Administracji w Rzeszowie zorganizowała 6 maja Podkarpackie Forum Transportowe. Uczestniczyli w nim przedstawiciele administracji publicznej, służb kontrolnych, środowiska akademickiego, organizacji branżowych oraz eksperci związani z transportem, logistyką i bezpieczeństwem ruchu drogowego. Podczas spotkania zaprezentowano działalność najważniejszych instytucji związanych z transportem w województwie podkarpackim. Przedstawiciel WITD w Rzeszowie przypomniał historię i doświadczenia Inspekcji w 25. roku działalności, natomiast przedstawiciel Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie

poinformował o statystykach dotyczących zdarzeń drogowych z udziałem samochodów. Przedstawiciele Izby Administracji Skarbowej w Rzeszowie omówili rynek przedsiębiorców transportowych na Podkarpaciu z perspektywy administracji skarbowej. O doświadczeniach i potencjale przedsiębiorstw transportowych w regionie mówił przewodniczący Podkarpackiego Stowarzyszenia Przewoźników i Spedytorów Drogowych w Rzeszowie Tadeusz Furmanek. Wyzwania dla transportu wynikające z polityki UE przedstawił prof. Tomasz Białowas z UMCS, natomiast dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel skoncentrował się przede wszystkim na aktualnych problemach i kierunkach rozwoju branży transportu drogowego w Polsce.

Podsumowanie zimy

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podsumowała ostrą zimę, która, jak pamiętamy, przyniosła nieuzasadnione oskarżenia administracji drogowej wobec kierowców samochodów ciężarowych i ich pracodawców o brak profesjonalizmu.

GDDKiA zużyła 469 tys. ton soli, znacznie powyżej średniej z ostatnich 10 lat, która wynosi niecałe 357 tys. ton. W minionej dekadzie więcej soli drogowej administracja zużyła tylko w sezonie 2020/2021 (497 tys. ton).

Kilka tysięcy osób pracowało w trakcie sezonu zimowego przy zwalczaniu śliskości i odśnieżaniu dróg krajowych, za które odpowiada GDDKiA. Do dyspozycji Dyrekcji były 2664 pojazdy, w tym 548 pługów i 2116 pługosolarek, a także 288 magazynów soli. Pojazdy do zimowego utrzymania dróg (ZUD) wyjeżdżały do akcji ponad 118 tys. razy. Najczęściej miało to miejsce w woj.

małopolskim (13 309), pomorskim (10 711) i mazowieckim (10 005), a najrzadziej w woj. opolskim (2288) i lubuskim (3370). Najwięcej pojazdów pracowało na drogach w całej Polsce 11 stycznia 2026 r. Tego dnia wyjeżdżały do akcji 6055 razy. Na koniec sezonu zimowego 2025/2026 w naszych magazynach znajdowało się ponad 279 tys. ton soli drogowej. Łączne koszty zimowego utrzymania dróg krajowych w sezonie 2025/2026 wyniosły ponad 750 mln zł. Jest to o ok. 13 proc. więcej niż w sezonie 2024/2025 i jednocześnie znacznie powyżej średnich kosztów z ostatniej dekady (ok. 495 mln zł). Większe koszty ZUD wynikają nie tylko z warunków pogodowych, ale również z ogólnego wzrostu kosztów pracy i cen materiałów. GDDKiA utrzymuje ok. 18 tys. km dróg krajowych, a z uwzględnieniem jezdni dodatkowych, np. dróg serwisowych, jest to ok. 21 tys. km.

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD



Władze statutowe ZMPD z absolutorium, organizacja z zatwierdzonym budżetem – relacja ze Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD.

Piotr Gawelczyk

Podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD, które odbyło się 20 maja w Jachrance, delegaci przewoźników udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu. Przyjęli także sprawozdanie Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, zatwierdzili też budżet Zrzeszenia na 2026 r. Obradom przewodniczył Karol Rychlik – członek Zarządu ZMPD.

Zgromadzenie otworzył prezes ZMPD Jan Buczek, który przywitał wszystkich delegatów, w tym nowo wybranych – Andrzeja Hornowskiego z Regionu Mazowieckiego III, Marka Kaczyńskiego oraz Pawła Sadow-

skiego – obaj z Regionu Mazowieckiego II – i przedstawił porządek obrad. Na jego wniosek zgromadzeni uczcili minutą ciszy Członków ZMPD, którzy odeszli w ostatnim czasie – śp. Czesława Barana, śp. Grzegorza Olejniczaka, śp. Zbigniewa Janiaka, śp. Lecha Janakowskiego.

Działania ZMPD

Prezes Jan Buczek przedstawił najważniejsze działania podejmowane przez ZMPD w roku sprawozdawczym 2025. Do kluczowych zaliczył wyrównanie warunków konkurencji pomiędzy przewoźnikami unijnymi i ukraińskimi. Jak zaznaczył, mimo ograniczonego zainteresowania tym problemem ze strony instytucji unijnych, stałe działania i naciski ZMPD sprawiły, że kolejne przedłużenie umo-

wy UE-Ukraina – która obowiązuje do końca marca 2027 r. – będzie najprawdopodobniej ostatnim.

Prezes Jan Buczek odniósł się również do problemów wynikających z wdrożenia Pakietu Mobilności, który znacząco zwiększył koszty pracy w branży transportowej. – Przy każdej sposobności naciskamy na przedstawicieli naszej administracji, żeby zostały wprowadzone zmiany w tych przepisach. 26 czerwca w Centrum Dialogu Społecznego odbędzie się posiedzenie z udziałem przedstawicieli kilku resortów, którego tematyka ma dotyczyć weryfikacji dokumentów uprawniających do wykonywania pracy przez polskich kierowców poza granicami naszego kraju – poinformował delegatów prezes Jan Buczek.

Ważnym tematem były również trudności związane z przekracza-



niem wschodniej granicy oraz realizacją przewozów do państw WNP. – Niektórzy nasi politycy najpierw podjęli decyzję o zamknięciu granicy w nocy z 11 na 12 września 2025 r., a potem wynieśli konfrontację z władzami Białorusi na taki poziom, że te zabroniły nam wjeżdżać na teren swojego kraju, który jest przecież naszym głównym tranzytem do państw WNP. Takie działania polskich polityków doprowadziły do tego, że przewoźnicy zostali zmuszeni do rezygnacji z obsługi tego kierunku i szukania innych rozwiązań – przypomniał prezes Jan Buczek.

Zwrot opłat za wymianę tachografów

Prezes ZMPD zwrócił również uwagę na działania dotyczące rozwoju przewozów realizowanych z wykorzysta-





przewoźnik nr 97



przewoźnik nr 97



niem tzw. EMS-ów (European Modular System – Europejski System Modułowy), czyli dłuższych zestawów pojazdów funkcjonujących z powodzeniem m.in. w krajach skandynawskich. Jak podkreślił, rozwiązanie to pozwoliłoby na znaczące zwiększenie efektywności przewozów oraz na lepsze wykorzystanie coraz mniejszej liczby kierowców.

Jan Buczek przypomniał także o działaniach ZMPD związanych z refinansowaniem kosztów wymiany tachografów. Dzięki staraniom Zrzeszenia przewoźnicy uzyskali częściowe wsparcie finansowe na łączną kwotę 320 mln zł. – W dużej części ten program już się zakończył, jednak dochodzą do nas sygnały, że w niektórych regionach występują poważne opóźnienia z wypłatą środków. Po uzyskaniu bliższych informacji będziemy re-

agować na te problemy – powiedział prezes ZMPD.

Istotnym elementem działalności Zrzeszenia pozostaje również aktywność w licznych gremiach. – Stawiamy na działalność merytoryczną zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Współpracujemy z wieloma organizacjami, jesteśmy członkami wielu z nich, dzięki czemu możemy pozyskiwać cenne informacje oraz otrzymywać wsparcie w sytuacjach, gdy jest ono konieczne – podkreślił Jan Buczek.

– W ramach organizacji Pracodawcy RP uczestniczymy w procesie deregulacyjnym. Oczywiście nie wszystkie akty prawne zgłoszone jako możliwe do uproszczenia dotyczą bezpośrednio transportu, lecz z pewnością dotyczą kwestii prowadzenia działalności gospodarczej. Jeśli więc w jakichś

przepisach znajdą się zmiany korzystne dla przedsiębiorców, będą one również korzystne dla naszej branży, co w pewnym stopniu ułatwi nam funkcjonowanie – wyjaśnił prezes Jan Buczek.

System TIR

Prezes przypomniał też liczne obowiązki, jakie spoczywają na Zrzeszeniu w związku z wydawaniem karnetów TIR. Mimo malejącej skali wydawania karnetów nie zmniejsza się odpowiedzialność ZMPD wynikająca z funkcjonowania w tym systemie. Jan Buczek podkreślił przy tym aktywność ZMPD w innej formie gwarancji należności celno-podatkowej – T1/T2, choć działalność w tym zakresie jest okupiona dużym wysiłkiem organizacyjnym m.in. ze względu na sporą konkurencję.





Podczas obrad delegaci omówili najważniejsze problemy dotyczące branży, skupiając się przede wszystkim na rosnących kosztach firm transportowych, wynikających nie tylko z wojny na Bliskim Wschodzie, lecz przede wszystkim z coraz wyższych składek na ZUS.

Delegaci podjęli także temat dotyczący długotrwałego oczekiwania na kartę pobytu, sięgającego nawet

trzech lat, oraz czasu oczekiwania na zezwolenia na pracę, który wynosi 8-10 miesięcy, przy czym koszty tych zezwoleń poszybowały o 300 proc. – W zamian za to otrzymaliśmy wydłużenie terminów i konieczność składania dodatkowych dokumentów. Czy tak powinno się nas traktować? – komentowali Delegaci, zwracając przy tym uwagę na rażącą nierówność w podejściu przedstawicieli administracji publicznej do przewoźników, którzy są natychmiast karani za jakiegokolwiek naruszenia przepisów.

Kolejną kwestią podniesioną przez Delegatów było coraz większe przeregulowanie branży. Jako przykład podano tu przepisy o SENT. – Powoli stają się one wręcz karykaturalne, a będzie jeszcze gorzej. Nowe, niekorzystne dla nas rozwiązania spowodują, że najprostsze błędy będą bardzo surowo karane – komentowali przewoźnicy.

Oferta ubezpieczeniowa

Dyrektor Generalny ZMPD poinformował Delegatów o przygotowywanej nowej, atrakcyjnej ofercie ubezpieczeń. ZMPD będzie oferować znacznie szerszy zakres polis niż do tej pory, w tym przede wszystkim ubezpieczenia OCP wielu towarzystw, a także ubezpieczenia komunikacyjne i inne produkty dla firm transportowych. – Dzięki partnerstwu z największą multigentą w Polsce zapewnimy dostęp do ofert większości ubezpieczycieli w naszym kraju, a członkowie i klienci ZMPD zyskają profesjonalne do-

radztwo oraz możliwość wyboru najkorzystniejszych rozwiązań dopasowanych do ich potrzeb – powiedział dyr. Wiesław Starostka.

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD było okazją do zapoznania się z produktami Partnerów ZMPD. Przedstawiciel Daimler Truck Polska Tomasz Ciesielski wspominał o ponad 20-letniej współpracy z ZMPD. – Zrzeszenie jest naszym najważniejszym partnerem reprezentującym branżę transportu drogowego – powiedział Tomasz Ciesielski. Przypomniał, że w 2026 r. mija 30 lat od zaprezentowania Actrosa pierwszej generacji. Zarówno ten kultowy Actros, jak i najnowszy model pojawiły się na hotelowym dziedzińcu, wzbudzając duże zainteresowanie Delegatów.

Marcin Kutzmann z firmy Teleroute skupił się na bezpieczeństwie przewoźników, zachęcając jednocześnie do skorzystania z usług reprezentowanej przez niego giełdy transportowej, której działalność oparta jest na zaufanych, sprawdzonych kontrahentach i wielostopniowym procesie weryfikacji.

Z kolei reprezentujący firmę Webfleet Zbigniew Witczak przedstawił rozwiązania skierowane stricte do firm transportowych, w tym m.in. na urządzenia do monitorowania naczep i samych ciągników. Jak co roku firma Webfleet ufundowała nagrodę, która tym razem trafiła do Anny Panasiuk.

Podczas obrad Adam Bygłowski otrzymał tytułu Honorowego Członka ZMPD.



Partner Strategiczny ZMPD

DAIMLER TRUCK Polska

Partner ZMPD



Sponsorzy ZOD ZMPD





Nowy sekretarz generalny IRU

Zgromadzenie Ogólne Członków IRU oficjalnie powołało Habiba Turkiego na stanowisko Sekretarza Generalnego.

Robert Przybylski

Tunezyjczyk Habib Turki został formalnie powołany 26 maja br. na stanowisko sekretarza generalnego organizacji w Genewie. Zaproponowany na to stanowisko przez Prezydencki Komitet Wykonawczy, Radę Zarządzającą IRU i wybrany przez członków IRU, zastąpi obecnego sekretarza generalnego Kanadyjczyka Umberto de Pretto.

Habib Turki ma za sobą prawie dwudziestoletnie doświadczenie w handlu i transporcie, zdobyte w organizacjach międzynarodowych. W latach 2015–2018 pełnił funkcję do-

radcy regionalnego IRU ds. Bliskiego Wschodu. Rozwijał obecność IRU w regionie, wspomagając przystąpienie Omanu, Palestyny, Kataru i Arabii Saudyjskiej do systemu TIR. Nadzorował również wdrażanie systemu TIR w Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

Nowe zadania dla nowego sekretarza

W 2019 roku dołączył do Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), gdzie rozwinął Departament Usług Turystycznych i kierował działem rzecznika FIA w Organizacji Narodów Zjednoczonych i innych organizacjach międzynarodowych. W 2024 roku awansował na stanowisko dyrektora ds. rozwoju FIA, aby rozwijać tę organizację poprzez partnerstwa instytucjonalne, rozwój rynku i reprezentację międzynarodową. Negocjował partnerstwa i umowy z organizacjami międzynarodowymi i rządami, wspierając jednocześnie ekspansję FIA w Chinach i całej Azji.

– Bogata historia IRU mówi sama za siebie: od ożywienia nadszarpniętych wojną więzi handlowych w powojennej Europie dzięki systemowi TIR i globalnej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego po przewożenie pragmatycznej i zrównoważonej dekarbonizacji naszego przemysłu – mówi Turki, który obejmie stanowisko sekretarza generalnego IRU 1 sierpnia.

– To bardzo interesujący człowiek, jadł chleb z niejednego pieca, obleciał pół świata i mamy nadzieję, że stworzy w IRU coś nowego, da przyspieszenie dla organizacji – uważa prezes ZMPD Jan Buczek, który działał w Prezydium IRU przez kilka kadencji.

Przyznaje, że nowy sekretarz będzie miał sporo zadań. Stroną konwencji TIR jest 79 państw i choć ich przybywa, w ub.r. IRU dystrybuowało 510 tys. karnetów, o 11 proc. mniej niż w 2024 roku. Organizacja zanotowała przychód 25 mln franków szwajcarskich z dystrybucji karnetów TIR

Trimble

TRANSPOREON
A Trimble Company

Puste przebiegi kosztują.

Freight Exchange nie.

Rejestracja jest bezpłatna.

Zeskanuj kod QR i dołącz za darmo!

www.transporeon.com



Uzyskaj **dostęp do tysięcy ładunków** od zweryfikowanych załadowców.

Przetargi spotowe i kontraktowe, w jednym miejscu.



W rekordowym 2006 roku IRU przekazała przewoźnikom 3,6 mln karnetów TIR. IRU liczy, że poprawi wyniki i upatruje szanse w popularyzacji Konwencji TIR w takich krajach jak Turcja, Azerbejdżan, Turkmenistan, Kirgistan, Uzbekistan i Kazachstan.

oraz 33,3 mln z działalności finansowej. Bieżące aktywa sięgają 430,7 mln franków.

Bezpieczny system

Konwencja TIR nie jest jedynym systemem ułatwiającym drogowy transport międzynarodowy. Jednak Jan Buczek przypomina, że karnet TIR zapewnia pełną anonimowość obrotu przewoźnika, bowiem nikt nie kopiuje danych o konkretnym przewoźniku. – Wolety przechowywane w archiwum centralnym IRU są niedostępne dla kogokolwiek spoza administracji celnych. To zapewnia poufny charakter danych i za-

bezpiecza przewoźników przed nieuczciwą konkurencją ze strony postronnych operatorów – tłumaczy Jan Buczek.

System TIR jako jedyny zapewnia wsparcie dla przewoźnika w przypadku bezpowrotnej utraty lub zniszczenia towaru w wyniku działania siły wyższej.

W rekordowym 2006 roku IRU przekazała przewoźnikom 3,6 mln karnetów TIR. IRU liczy, że poprawi wyniki i upatruje szanse w popularyzacji Konwencji TIR w takich krajach jak Turcja, Azerbejdżan, Turkmenistan, Kirgistan, Uzbekistan i Kazachstan. – To ważny blok, który na Zachodzie umyka uwagi. Handel kwitnie wzdłuż

Korytarza Środkowego, który łączy Chiny z Europą, ale wzrost następuje nie tylko z powodu geopolityki. W regionie w dużej mierze śródlądowym wszystkie państwa członkowskie Organizacji Państw Turkijskich od dawna zobowiązują się do harmonizacji cyfrowego handlu i procedur przekraczania granic, często opartych na globalnych standardach ONZ, takich jak Konwencja TIR. Uzbekistan, jeden z zaledwie dwóch krajów podwójnie śródlądowych na świecie (drugim jest Liechtenstein), wydaje więcej karnetów TIR niż jakikolwiek inny, co pozwala na szybki wzrost handlu. Region jest światowym liderem w tym zakresie, ułatwiając i przyspieszając dostęp do rynków globalnych dla swoich firm, a tym samym przynosząc dobrobyt swoim obywatelom – wskazuje prezydent IRU Radu Dinescu.

ZMPD jest członkiem IRU od 23 kwietnia 1958 roku. Od 2025 roku w 10-osobowym Prezydium IRU zasiada Wiesław Starostka, dyrektor generalny ZMPD.



Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
21 domen / 1 urządzenie



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



przewoźnik nr 97

przewoźnik nr 97



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!

Wolność za kierownicą ciężarówki

Zespół Szkół Samochodowych w Bydgoszczy był kolejnym etapem akcji ZMPD i firmy Daimler Truck Polska promującej zawód kierowcy „Actros Team - ruszamy do szkół”.

Piotr Gawelczyk

Promocja zawodu kierowca-mechanik nie zwalnia tempa. 21 kwietnia 2026 r. wraz z Daimler Truck Polska odwiedziliśmy bydgoski Zespół Szkół Samochodowych. Było to wyjątkowe przedpołudnie ze względu na fakt, że zorganizowaliśmy dwa spotkania. W pierwszym na zaproszenie dyrekcji ZSS wzięli udział przede wszystkim uczniowie ze szkoły podstawowej w Białych Błotach, którzy już wkrótce będą wybierać ścieżkę zawodowej kariery, podczas drugie-

go mieliśmy okazję spotkać się z młodzieżą ze szkoły średniej.

Gospodarzem całego wydarzenia była wicedyrektor Zespołu Szkół Samochodowych Magdalena Marzec, która przypomniała, że transport drogowy odgrywa kluczową rolę w rozwoju gospodarki, a to z kolei sprawia, że kierowca jest jednym z najbardziej poszukiwanych pracowników na rynku.

O specyfice zawodu kierowcy i całej branży międzynarodowego transportu drogowego mówili: członek zarządu ZMPD Mariusz Jakubowski, dyrektor produktu i marketingu Daimler Truck Polska Igor Kaczorkiewicz, influencerka Kate TruckDriverka (Ka-

tarzyna Żółtek) oraz dyrektor Departamentu Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska, która poprowadziła oba spotkania.

Bezpieczeństwo i wygoda – to nasze priorytety

– Actros, którego tu widzicie, jest kolejną generacją pojazdu, który powstał 30 lat temu – poinformował dyrektor Igor Kaczorkiewicz. Opowiedział o zaletach najnowocześniejszych pojazdów spod znaku gwiazdy. – Jak się zapewne domyślicie, między pierwszymi a dzisiejszymi modelami jest kolosalna przepaść. Wtedy nowo-

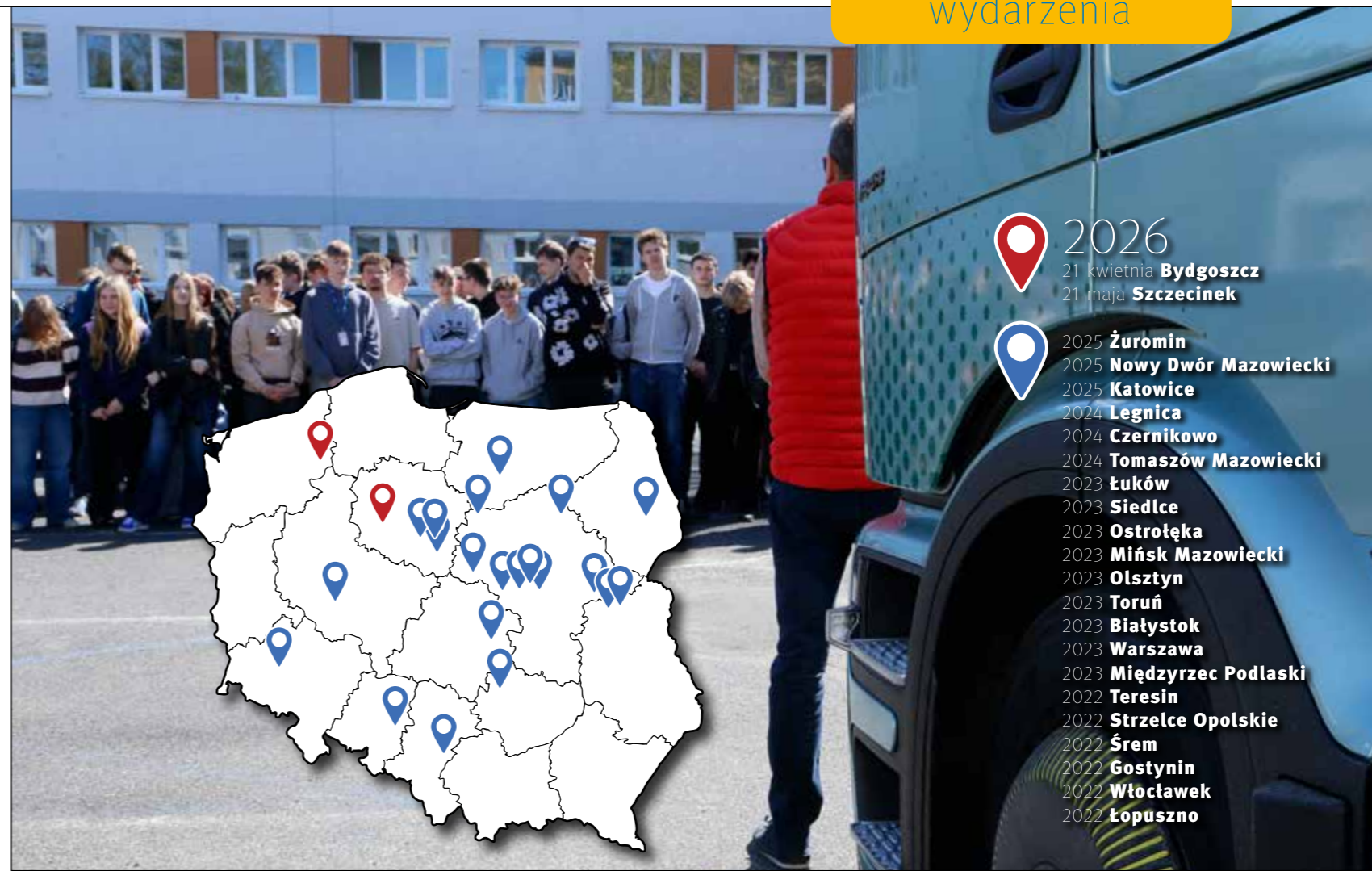
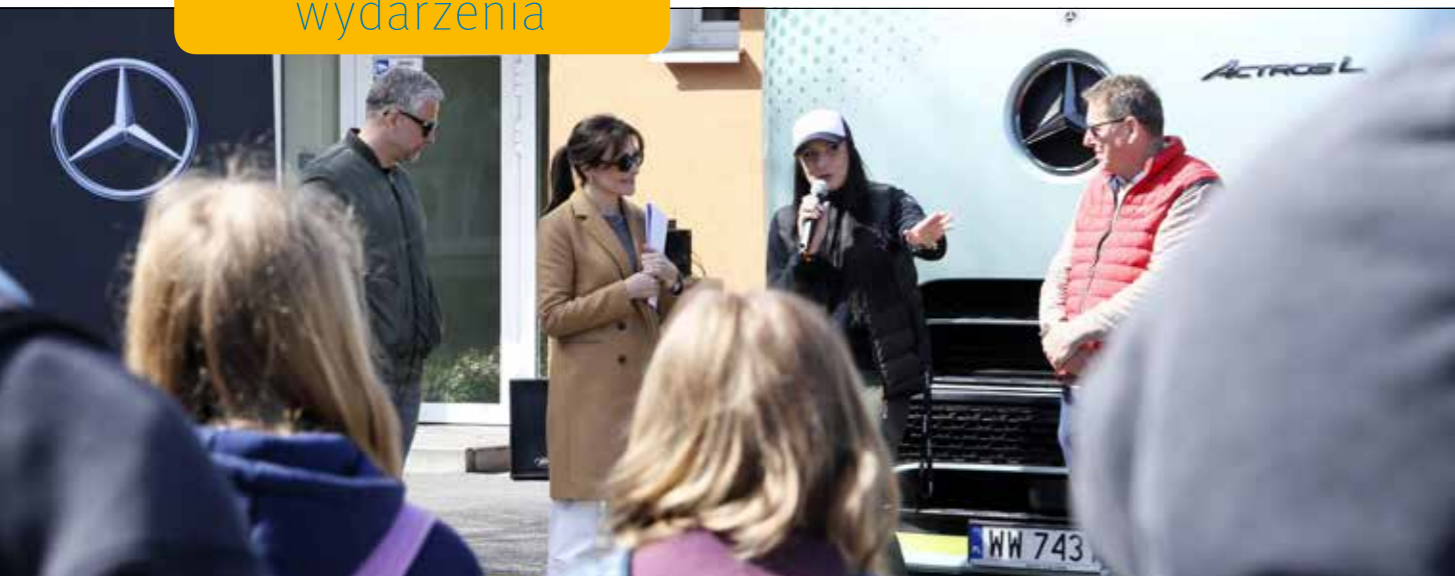
ścią były hamulce tarczowe zamiast bębnowych na wszystkich osiach. Ta zmiana spowodowała, że czas hamowania skrótł się aż o 30 proc. – pokaż pierwszy miłowy krok w budowaniu bezpieczeństwa kierowcy.

– Projektując naszego Actrosa zawsze mamy z tyłu głowy, że jest narzędziem pracy dla kierowców. Narzędziem, które ma go wspierać i ułatwiać życie; ma sprawiać, że za kółkiem będzie się czuł po prostu komfortowo, co przy spędzaniu w pojeździe tygodnia czy dwóch ma ogromne znaczenie. Ciężarówka staje się wtedy drugim domem – powiedział Igor Kaczorkiewicz. Zwrócił uwagę na fakt, którego często nie zauważamy. – W ciągu tych 30 lat liczba pojazdów na drogach drastycznie się zwiększyła, na co musieliśmy od-

powiedzieć. Znajdujące się w Actrosach kolejne systemy mają za zadanie sprawić, że jazda będzie bezpieczniejsza – zarówno dla kierowcy, jak i dla wszystkich innych uczestników ruchu drogowego. To jest nasz priorytet – powiedział przedstawiciel Daimler Truck Polska.

Przypomniał, że Mercedes jako pierwsza marka w 2018 r. pokazał światu bezlusterkowy ciągnik siodłowy. Co ciekawe, na początku to rozwiązanie nie cieszyło się wielkim zainteresowaniem, kierowcy pytali wręcz: po co to komu? Tymczasem ten system doskonale sprawdził się w codziennej pracy. Igor Kaczorkiewicz wyjaśnił to na przykładzie. – Przy łamaniu się na rondzie, w pojeździe z normalnymi lusterkami maksymalnie widać jedynie środek naczepy. Tymczasem nasz sy-

stem cały czas podąża za jej końcem. Macie pewność, że nie skosicie przykładowego krawężnika – powiedział Igor Kaczorkiewicz. Zwrócił też uwagę młodzieży na wiele innych systemów, dzięki którym praca kierowcy staje się dużo bardziej bezpieczna, m.in. system automatycznego hamowania w przypadku, gdy ktoś nagle wyjdzie przed maskę. Wspomniał też o meganowoczesnym, multimedialnym kokpicie, porównywanym z kokpitami w pojazdach klasy premium. Firma nie zatrzymuje się we wprowadzaniu nowinek technicznych. W najnowszym Actrosie pojawi się system HiMercedes, dzięki któremu będzie można np. zmniejszać lub zwiększać temperaturę, czy też wyznaczać trasę bez odrywania rąk od kierownicy. A to tylko jedno z wielu udogodnień.



2026
21 kwietnia Bydgoszcz
21 maja Szczecinek

2025 Żuromin
2025 Nowy Dwór Mazowiecki
2025 Katowice
2024 Legnica
2024 Czernikowo
2024 Tomaszów Mazowiecki
2023 Łuków
2023 Siedlce
2023 Ostrołęka
2023 Mińsk Mazowiecki
2023 Olsztyn
2023 Toruń
2023 Białystok
2023 Warszawa
2023 Międzyrzec Podlaski
2022 Teresin
2022 Strzelce Opolskie
2022 Śrem
2022 Gostynin
2022 Włocławek
2022 Łopuszno

– Stale spotykam się z opiniami, że nasz Actros jest dużo bardziej nowoczesny niż standardowy samochód osobowy – to najbardziej zaskakuje tych, którzy wcześniej nie mieli okazji do niego wsiąść. Komfort, doskonałe spasowanie, to, zwłaszcza na młodych ludziach, zawsze robi duże wrażenie. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że jazda takim pojazdem jest trudna. Proszę mi wierzyć, że po krótkim przeszkoleniu można to szybko opanować – dodał przedstawiciel Daimler Truck Polska.

Pierwszą ciężarówkę złożyłem sobie sam

O tym, jak z kierowcy stał się przedsiębiorcą, opowiedział z kolei członek zarządu ZMPD Mariusz Jakubowski. – Chodziłem do takiej samej szkoły jak wy, tyle że w Brodnicy, też o kierunku kierowca-mechanik – wspominał. – Niestety, później ten kierunek zniknął ze szkół, ale dzięki staraniom ZMPD po wielu latach wrócił. To dla nas-przewoźników był bardzo ważny moment, bo szkoła to fundament. Patrząc z per-

spektywy przedsiębiorcy bardzo brakuje nam kierowców, którzy nie tylko wiedzą, jak jeździć ciężarówką, ale też wiedzą, jak jest ona skonstruowana, jak działają poszczególne jej podzespoły. Taki pracownik potrafi szybciej zauważyć pierwsze oznaki awarii – powiedział Mariusz Jakubowski.

Wspomniał, że od zawsze marzył o tym, żeby być kierowcą ciężarówki. – Dawniej było ich bardzo, bardzo mało, zresztą jak i samych firm w transporcie międzynarodowym. Byłem jednak tak zdeterminowany, że skoro nie było ciężarówek, to postanowiłem złożyć ją sobie sam. W 1991 r. założyłem firmę, ale nadal jestem czynnym kierowcą. W ubiegłym roku byłem trzykrotnie w trasie – we Włoszech i w Niemczech, jedno ze zdalnych posiedzeń Zarządu ZMPD spędziłem właśnie w drodze, w ciężarówce – opowiadał przedstawiciel ZMPD.

Jego zdaniem to wyjątkowy zawód, który kojarzy się z wolnością. Jest wyjątkowy także dlatego, że wykonuje się fantastyczną robotę na rzecz wszystkich mieszkańców, a - przy okazji - są z tego naprawdę niezłe pieniądze.

Kierowca – cichy bohater bez peleryny

– W tym gronie chyba nie muszę mówić, dlaczego kierowca jest nam wszystkim niezbędny. Ktoś przecież dowozi produkty do hurtowni i na sklepowe półki, ktoś przywozi nam paczki, itd. Wystarczyłoby, by transport stanął na dwa-trzy dni, żeby wszyscy bardzo boleśnie odczuli – powiedziała influencerka Kate TruckDriverka. – To jedna z tych branż, które nigdy się nie zatrzymują, koła muszą się kręcić cały czas. Jeszcze nie tak dawno temu mieliśmy pandemię, jest wojna w Ukrainie, co przystopowało wiele branż. Transport oczywiście też, ale na bardzo krótki czas. Przewóz towarów musi się odbywać bez względu na wszystko. Dlatego uważam, że kierowca to taki cichy bohater bez peleryny, który ma do spełnienia wyjątkową misję – powiedziała influencerka Kate TruckDriverka. Dzieląc się historią swojego życia, wspominała m.in. o przygodach na drodze. – Kiedyś na ringu berlińskim poczułam, że jedno koło zaczę-

ło mi się odkręcać. Kiedy zjechałam na parking okazało się, że trzyma się już tylko na słowo honoru. I sama musiałam te śruby dokręcać. Dobrze, że koła nie zgubiłam – opowiadała młodzieży.

To pani tym jeździ?!

Wbrew pozorom Kate wcale nie marzyła o tym, żeby zostać zawodowym kierowcą. Miała być nauczycielką języka polskiego. – Kiedy miałam 20 lat wydawało mi się, że jest to typowo męskie zajęcie. Skąd się wziął pomysł na to, żeby zostać kierowcą ciężarówki? To był prawdziwy spontan. Namówił mnie i przekonał do tego mój partner. W 2014 r. zrobiłam prawo jazdy, rok później zaczęłam pracować i do dziś jestem w tej samej firmie – powiedziała Kate.

Podobnie jak Mariusz Jakubowski podkreśliła wolność za kółkiem. – Wsiadamy, włączamy sobie muzykę i jedziemy. Robimy swoje i wracamy do domu. Niektórzy przy okazji zwiedzają w stosunkowo krótkim czasie więcej niż ktoś inny w ciągu całego

życia. To naprawdę da się połączyć – pokazywała plusesy pracy w tym zawodzie.

Z drugiej strony wspomniała, że nadal nie brakuje stereotypów dotyczących „baby za kierownicą”, i to ciężarówki. – Na szczęście to się zmienia. 10 lat temu dziwiono się: to pani tym jeździ? To pani tym cofa? Dziś już takich pytań nie słyszę. No i na drogach widać, że ciężarówkami jeździ coraz więcej kobiet, co bardzo mnie cieszy – powiedziała Kate i zwróciła się bezpośrednio do młodzieży. – Skoro ja dałam radę, to wy na pewno też. Zwłaszcza że nie kończyłam takiej szkoły jak wasza. A to daje solidne podstawy. Pamiętajcie też, że przecież to nie musi być zawód na zawsze. Nawet jeśli do tej pory nie braliście pod uwagę, by całe życie pracować jako kierowca zawodowy, to pomyślcie o tym zawodzie jako o alternatywie. Możecie popracować np. przez pięć lat. Poza tym nie ma co ukrywać – to jedna z najlepiej opłacanych profesji w Polsce. Dzięki niej mogłam spełnić marzenia m.in. o własnym domu pod miastem,

zmieniłam samochód. I teraz mogę już nieco zwolnić tempo – dodała Kate. – Pamiętajcie, że wasza przyszłość zależy od was samych. Wiem, że w waszym wieku trudno jest wybrać, co chce się robić w życiu. Dlatego wybierajcie zawsze to, co będzie sprawiało wam radość – stwierdziła Kasia Żółtek, zapraszając do obejrzenia jej miejsca pracy, czyli kabiny Actrosa.

To może być początek pięknej przygody

– Zachęcamy was, abyście poszli drogą Kasi. Mam nadzieję, że kiedyś spotkamy się na trasie i wtedy przypomnicie sobie, że wasza przygoda za kierownicą zaczęła się właśnie tutaj – zaznaczyła Anna Brzezińska. – Jak powiedział mi kiedyś jeden z kierowców, jego biuro zmienia się każdego dnia – jednego dnia jest to Polska, kolejnego Niemcy, a za chwilę Włochy. Trudno się z nim nie zgodzić – to praca, która oferuje coś, czego nie ma większość zawodów.



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!

Zawód, który niesie wyzwania i korzyści

Przed wakacyjną przerwą przedstawiciele Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz z firmą Daimler Truck Polska odwiedzili Zespół Szkół Technicznych w Szczecinku, promując zawód kierowcy w szkołach branżowych.

Piotr Gawelczyk

Spotkanie z młodzieżą, które odbyło się 21 maja, miało wyjątkowy charakter, ponieważ stanowiło ważną część zorganizowanego przez Branżowe Centrum Umiejętności dwudniowego wydarzenia. W jego programie znalazła się m.in. konferencja poświęcona szeroko rozumianej promocji nowych kwalifikacji w transporcie drogowym, przyszłości

branży oraz kierunkom zmian w kontekście kształtowania i rozwoju kompetencji zawodowych.

Zawód dający satysfakcję

Osią całego przedsięwzięcia była przeprowadzona przez ZMPD i firmę Daimler Truck Polska akcja edukacyjna promująca zawód kierowcy. ZMPD reprezentowali: dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska, która była jednocześnie moderatorką

całego wydarzenia, oraz członek Zarządu ZMPD, prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytörów „Podlasie” w Siedlcach, a także współwłaściciel firmy Eurotrans – Karol Rychlik.

W spotkaniu z młodzieżą uczestniczyli również prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych i jednocześnie członek zarządu firmy Gravis Transport Dariusz Matulewicz, dyrektor zarządzający firmy BFC ze Szczecina Krzysztof Tas, re-



prezentujący firmę TransGryf Dariusz Piotrowski, a także influencer Artur „Artdrive” Szymański.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel przedstawił kwestie związane z kompetencjami, potrzebami i zmianami zachodzącymi na rynku pracy.

– Dla nas to ogromny zaszczyt, że możemy być waszymi gośćmi – powiedziała Anna Brzezińska, witając wszystkich zebranych. – ZMPD jest najstarszą i największą organizacją przewoźników międzynarodowych w Polsce. Pomagamy naszym członkom w ich codziennych wyzwaniach, dbając o to, by realizowane przez nich przewozy odbywały się bez problemów – mówiła. – Nasi przewoźnicy zatrudniają dziesiątki tysięcy kierowców i bardzo was potrzebują. Pamiętaj-

Gospodarka opiera się na transporcie drogowym, a bez profesjonalnych kierowców jej rozwój byłby niemożliwy. Zawód kierowcy to wymagająca profesja, ale jednocześnie dająca duże możliwości samorealizacji i gwarantująca bezpieczeństwo finansowe.

cie też o tym, że praca w tym zawodzie może dawać dużą satysfakcję, również finansową – dodała Anna Brzezińska.

Miejsca pracy czekają

Po krótkim wstępie przedstawicielka ZMPD przeprowadziła konkursy związane z tematyką spotkania. Aby zdobyć nagrody, należało poprawnie odpowiedzieć na pytania. Okazało się, że wiedza uczniów przewyższyła

oczekiwania organizatorów.

– W tym gronie nie muszę chyba mówić, jak ważną gałęzią gospodarki jest transport – powiedział Karol Rychlik. Podkreślił, że gospodarka opiera się na transporcie drogowym, a bez profesjonalnych kierowców jej rozwój byłby niemożliwy. Nie ukrywał, że zawód kierowcy to wymagająca profesja, ale jednocześnie dająca duże możliwości samorealizacji i gwarantująca bezpieczeństwo finansowe.



przewoźnik nr 97



przewoźnik nr 97



Zwrócił również uwagę na to, że praca w tym zawodzie jest dostępna „od ręki”. Korzystając z okazji zapelował do zebranych uczennic, zachęcając panie do pracy w branży transportowej. – Ciężarówkami jeździ coraz więcej kobiet, dlatego zachęcam do spróbowania swoich sił w tym zawodzie, zwłaszcza że najnowsze pojazdy nie wymagają już dużej siły fizycznej – powiedział Karol Rychlik.

Prezes ZSPD Dariusz Matulewicz podzielił się z młodzieżą swoją historią zawodową. Opowiedział o początkach działalności i o motywach wyboru transportu jako ścieżki kariery, wspominając również o własnych doświadczeniach zawodowych w branży. Zachęcał uczniów do zdobywania

kwalifikacji kierowcy, wskazując na możliwości jakie daje ten zawód.

Z kolei Krzysztof Tas mówił o działalności swojej firmy i przybliżył codzienność branży transportowej z perspektywy przewoźnika. – Mamy ponad sto ciężarówek, które czekają właśnie na was. Zapraszamy do naszej firmy i zapewniam, że będziecie zadowoleni – powiedział dyrektor zarządzający firmy BFC.

Blaski i cienie zawodu

Dużym zainteresowaniem młodzieży cieszył się influencer Artur „Artdrive” Szymański, który przyjechał na spotkanie najnowszej generacji ciągnikiem siodłowym Actros. Opowiedział o blaskach i cieniach zawodu kierow-

cy, podkreślając jednocześnie, że nie zamieniliby go na żaden inny.

Przybliżył uczniom codzienność pracy kierowcy międzynarodowego, którą wykonuje już od ponad dekady. – Najczęściej jeżdżę w długie międzynarodowe trasy, dzięki czemu odwiedziłem już większość krajów Europy. Najdłuższa trasa prowadziła na Gran Canaria, a sama przeprawa promowa trwała dwa dni – wspominał Artur Szymański. – Formuła pracy kierowcy stale się zmienia i dziś można wybrać taki model pracy, który najlepiej odpowiada indywidualnym oczekiwaniom – dodał influencer.

Młodzież zwiedziła kabinę najnowszego Actrosa, zapoznając się z najnowszymi rozwiązaniami technicznymi.

Logistyka na Wojskowej Akademii Technicznej

ZMPD przeprowadziło wraz z przedstawicielem firmy Daimler Truck Polska seminarium na Wojskowej Akademii Technicznej, poświęcone międzynarodowemu transportowi drogowemu.



Piotr Gawelczyk

Głównymi wątkami wydarzenia z 12 czerwca były: aktualna sytuacja branży, rola, jaką odgrywa w niej ZMPD oraz najnowsze rozwiązania techniczne w pojazdach ciężarowych. Słuchaczami byli studenci kierunku Międzynarodowy Transport Drogowy, którego patronuje ZMPD.

Historię, rolę oraz realizowane na rzecz członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zadania w zakresie międzynarodowego transportu drogowego przedstawiła rzeczniczka prasowa ZMPD, dyrektor Departamentu Władz

Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska. – ZMPD jako jedyna organizacja w Polsce jest członkiem IRU – Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Dzięki temu mamy wpływ na kształt transportu drogowego w UE. Sprzeczne interesy poszczególnych państw unijnych powodują jednak, że nie wszystkie postulaty ZMPD są uwzględniane w końcowych dokumentach. O znaczeniu ZMPD świadczy fakt, że zasiadamy w prezydium tej organizacji – przypomniała dr Anna Brzezińska.

Wspomniała także o działalności komercyjnej ZMPD na rzecz przewoźników, w tym m.in. o ofercie urządzeń umożliwiających regulowanie opłat za przejazdy po płatnych drogach w UE, odzyskiwanie podatku VAT od

paliwa zakupionego za granicą, a także pomoc w uzyskiwaniu wiz dla kierowców oraz gwarancji tranzytowych T1/T2 do Wielkiej Brytanii.

Ważnym elementem funkcjonowania ZMPD jest również współkierowanie Forum Transportu Drogowego oraz aktywne uczestnictwo w Radzie Dialogu Społecznego, gdzie ścierają się interesy pracodawców, pracowników i administracji państwowej. Członkowie ZMPD otrzymują także szeroki pakiet rzetelnych informacji dotyczących warunków wykonywania międzynarodowego transportu drogowego.

Nowe korytarze i nowe wyzwania

Przedstawiając branżę przypomniała, że Polska jest liderem w międzynarodowych przewozach drogowych – polscy przewoźnicy posiadają największą flotę ciężarówek i realizują ok. 20 proc. przewozów w Europie. – W transporcie międzynarodowym mamy blisko 43 tysięcy przedsiębiorców dysponujących około 312 tys. pojazdów. W 2004 r., kiedy wchodziliśmy do UE, było ich zaledwie 11 tysięcy. 99 proc. firm to mali i średni przedsiębiorcy, w dużej mierze firmy rodzinne. W 2024 r. w Polsce na kołach przewieziono ponad 86 proc. wszystkich towarów, w całej Europie blisko 80 proc. – wskazała.

Polska potęga transportowa chwyci się jednak w posiadach, co wynika z kryzysów ostatnich lat: pandemii, wojny trwającej w Ukrainie oraz konfliktu na Bliskim Wschodzie. Wyzwa-

niem pozostaje także transformacja energetyczna, w tym wysokie koszty zakupu elektrycznych ciężarówek, coraz bardziej złożony system prawny polski i unijny oraz rosnąca konkurencja ze strony przewoźników spoza UE.

Jaka jest przyszłość branży? Zdaniem dr Anny Brzezińskiej nieunikniona jest jej konsolidacja i transformacja. Przewagę konkurencyjną zyskują firmy oparte na zaawansowanych technologiach, pozwalających m.in. na redukcję zużycia paliwa, optymalizację tras i ograniczenie pustych przebiegów. Coraz większego znaczenia nabiorą także nowe łańcuchy logistyczne – w jej ocenie w najbliższych latach ograniczeniu ulegnie znaczenie korytarza Chiny – Kazachstan – Rosja – Białoruś – Polska, natomiast wzrośnie rola korytarza Azja Centralna – Kaukaz – Turcja – UE.

To już 130 lat...

O najnowocześniejszych rozwiązaniach technicznych w pojazdach ciężarowych opowiedział dyrektor produktu i marketingu Daimler Truck Polska Igor Kaczorkiewicz. Aby pokazać kontrast między historią a współczesnością przypomniał, że w 2026 r. mija 130 lat od pojawienia się pierwszej ciężarówki oraz 30 lat od rynkowego debiutu flagowego modelu Daimler Truck – Actrosa.

– Pierwszą ciężarówkę zaprezentował światu pod koniec XIX wieku Gottlieb Daimler. Był to w istocie przerebiony wóz drabiniasty wyposażony w silnik spalinowy. Od tego wszystko się zaczęło – powiedział Igor Kaczorkiewicz. Firma od lat pozostaje w awangardzie innowacyjnych rozwiązań, często wyznaczając kierunki rozwoju branży.

Kamieniami milowymi postępu były m.in.: pojawienie się w 1923 r. pierwszego pojazdu ciężarowego z silnikiem Diesla, zaprezentowanego przez ówczesnego Daimlera, powstanie Daimler-Benz AG w 1926 r., wprowadzenie w 1950 r. ciężarówki z długą maską, stosowanej do dziś w wielu krajach, wprowadzenie systemu ABS w 1981 r. oraz debiut Actrosa w 1996 r., który skupił najważniejsze zmiany technologiczne w segmencie ciągników siodłowych.

Daimler Truck jako pierwszy zaprezentował w 2018 r. bezlusterkowy ciąg



Kształcenie

Nowy kierunek studiów na WAT

Międzynarodowy Transport Drogowy to nowy kierunek studiów cywilnych na Wydziale Inżynierii Mechanicznej Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie, objęty patronatem ZMPD. Absolwenci tego kierunku mają zasilać kadre menedżerską polskich międzynarodowych przewoźników drogowych. Program studiów zawiera zagadnienia dotyczące transportu drogowego, spedycji, magazynowania oraz eksploatacji środków transportu. Absolwenci będą posiadać wiedzę na temat kluczowych problemów i wyzwań, z jakimi mierzy się branża transportowa. Kierunek obejmuje studia inżynierskie I stopnia, stacjonarne i niestacjonarne. Studia przygotowują do uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym oraz do prowadzenia własnej działalności gospodarczej lub pracy w branży transportowej.

nik siodłowy. Choć początkowo rozwiązanie nie cieszyło się dużym zainteresowaniem, szybko udowodniło swoją przydatność w codziennej eksploatacji. System w zakrętach i na rondach pozwala kierowcy lepiej kontrolować tor jazdy naczepty, zmniejszając ryzyko uszkodzeń.

Wśród innych innowacji wdrożonych w Actrosie znalazły się m.in. hamulce tarczowe skracające drogę hamowania o 30 proc., mechaniczna możliwość zmiany biegów, kabina z płaską podłogą zwiększająca komfort kierowcy, system Active Brake Assist, automatyczny tempomat oraz poprawiające komfort jazdy oświetlenie ambient.

W najnowszym Actrosie pojawi się system HiMercedes, umożliwiający sterowanie głosowe, np. wyznaczanie trasy bez odrywania rąk od kierownicy. To jedno z wielu planowanych udogodnień.

Nowe napędy

W kontekście transformacji w kierunku zeroemisyjności Daimler Truck zakłada, że od 2039 r. 100 proc. jego pojazdów będzie zeroemisyjnych. W 2024 r. wprowadzono model eActros 600, który zrewolucjonizował segment pojazdów zeroemisyjnych. – Zastosowaliśmy w nim akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe, które ładują się szybciej niż klasyczne baterie litowo-jonowe. Na jednym ładowaniu eActros 600 przejeżdża ok. 500 km, a w sprzyjających warunkach nawet do 700 km – podkreślił Kaczorkiewicz. Dodał, że przyszłością są ogniwa paliwowe spalające wodór, pozwalające na zasięg do 1000 km, a ich wdrożenie do produkcji seryjnej planowane jest po 2028 roku.

Testy zestawów EMS na torze w Modlinie



Jednym z możliwych kierunków zmian w transporcie drogowym jest wdrożenie tzw. systemów modułowych, znanych jako EMS (European Modular System), a w nowszej wersji także jako EMS2 lub HCT (High Capacity Transport).

Tomasz Małyszko

Presja na efektywność przewozów, ograniczenie emisji, działania związane z rozwiązaniem problemu braku kierowców oraz zwiększenie konkurencyjności gospodarki powodują, że sprawa wdrożenia EMS w Polsce staje się coraz bardziej pilna. Przez administrację rządową przygotowywany jest projekt przepisów (UC133), który ma pilotażowo dopuścić do ruchu w Polsce dłuższe i być może cięższe zestawy pojazdów.

Rynek odjechał

Projekt rządowy zakłada m.in. wyznaczenie korytarzy transportowych, określenie maksymalnych parametrów technicznych zestawów (np. długości do ok. 25,25 m

lub większej w wariantach HCT) oraz wprowadzenie dodatkowych wymogów dotyczących bezpieczeństwa, takich jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy (ADAS), szkolenia dla kierowców oraz monitoring eksploatacji w ramach pilotażu.

Polska pozostaje w tyle za wieloma krajami Europy, które od lat stosują rozwiązania EMS. W krajach takich jak Szwecja, Finlandia, Niemcy czy Holandia dłuższe i cięższe zestawy drogowe funkcjonują z powodzeniem, przynosząc korzyści ekonomiczne i środowiskowe.

Analizy z tych państw wskazują na możliwość ograniczenia liczby przejazdów nawet o kilkadziesiąt procent przy tej samej wielkości ładunków, co przekłada się na niższe zużycie paliwa, redukcję emisji CO2 oraz zmniejszenie zatłoczenia infrastruktury drogowej. Dwa zestawy EMS o długości 25,25 m zastępu-

ją trzy klasyczne zestawy naczepowe o długości 16,5 m.

Praktyczny pokaz możliwości zastosowania systemów modułowych odbył się 2 czerwca 2026 na torze w Modlinie z inicjatywy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, występującej także w roli organizatora razem z producentem samochodów ciężarowych.

Dostosowana infrastruktura

Wydarzenie stanowiło element szerszej debaty nad przyszłym kształtem regulacji krajowych, a także próbę praktycznej weryfikacji założeń projektowanego pilotażu. W prezentacji uczestniczyli przedstawiciele administracji państwowej, firm i organizacji branżowych, w tym ZMPD. Obecność decydentów oraz reprezentantów sektora transportowego umożliwiła bezpośrednią wymianę opinii na temat potencjalnych barier



infrastrukturalnych, legislacyjnych i operacyjnych związanych z wdrażaniem EMS w Polsce.

Uczestników pokazu do zagadnienia EMS przygotował poprzez merytoryczny wykład profesor Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu Jarosław Brach, który opisał możliwości i przedstawił oczekiwania branży w zakresie pilotażu i dalszych kroków w celu upowszechnienia tego systemu. W swoim wystąpieniu zwrócił uwagę na potrzebę dostosowania infrastruktury (m.in. parkingów, węzłów drogowych i miejsc załadunku) do obsługi dłuższych zestawów. W uzupełnieniu współorganizator i producent ciężarówek przedstawił swoją wizję rozwoju dla transportu drogowego przyszłości. Podkreślono rolę cyfryzacji, telematki oraz napędów niskoemisyjnych jako elementów komplementarnych wobec wdrażania systemów EMS.

Pokazy na torze

Po wykładach zaprezentowano na torze dwa typowe warianty zestawów EMS: ciągnik siodłowy z naczepą i dodatkową przyczepą oraz samochód ciężarowy połączony z naczepą za pomocą wózka łącznikowego dwuosiowego. Pod koniec pokazu na tor wjechał zestaw składający się z ciągnika siodłowego, dwuosiowego wózka łącznikowego i dwóch standardowej długości naczep.

Zaprezentowane konfiguracje odpowiadały najczęściej stosowanym rozwiązaniom w krajach UE, co pozwoliło na bezpośrednie odniesienie do doświadczeń zagranicznych. Do demonstracji użyto pojazdów należących do firmy Manderstroot, która ma wieloletnie doświadczenie w eksploatacji takich zestawów w krajach Europy Zachodniej. Praktyczne doświadczenie operatora logistycznego stanowiło istotny element pokazu, potwierdza-

jący realną użyteczność systemów modułowych w codziennej działalności transportowej.

Pokaz nie ograniczał się do statycznej prezentacji. Zestawy były łączone i rozłączane, testowane na torze w różnych warunkach – wykonywały manewry skrętu, zawracania, cofania, jazdy po łuku, wjazdu na wzniesienie oraz próby hamowania na nawierzchni suchej i mokrej. Miało to na celu udowodnienie, że mimo większych rozmiarów pojazdy te mogą bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.

Dodatkowo zwrócono uwagę na stabilność zestawów, skuteczność układów hamulcowych oraz wpływ zastosowanych rozwiązań technicznych na ograniczenie ryzyka zdarzeń drogowych.

Wszystkie próby pojazdy EMS przeszły pozytywnie udowadniając, że nie odbiegają poziomem bezpieczeństwa od obecnie używanych pojazdów członowych i samochodów ciężarowych z przyczepami.



Zebrania regionalne ZMPD

Członkowie Zrzeszenia wybrali przewodniczących regionów oraz delegatów na Zgromadzenie Ogólne.

Robert Przybylski

Przez cały czerwiec w wielu regionach Polski odbywały się Zebrania Regionalne ZMPD. Podczas posiedzeń prezes ZMPD Jan Buczek omawiał konsekwencje zachodzących zmian politycznych i gospodarczych dla działalności przewoźników. Przedstawiał także działania podejmowane przez ZMPD w celu ochrony interesów przedsiębiorców i ograniczenia negatywnych skutków kryzysu w sektorze transportu drogowego.

W tym celu organizacja zainicjowała współpracę stowarzyszeń branżowych z 17 państw europejskich, które sprzeciwiały się rozwiązaniom uznawanym za niekorzystne dla przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej.

Dzięki działaniom prowadzonym na forum krajowym i międzynarodowym, udało się doprowadzić do istotnych zmian w ostatecznym kształcie Pakietu Mobilności. Mimo wprowadzonych modyfikacji regulacje te nadal stanowią poważne wyzwanie dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Prezes ZMPD podziękował Delegatom pełniącym funkcje w mijającej kadencji za zaangażowanie, aktywność oraz wkład wniesiony w rozwój organizacji i reprezentowanie interesów środowiska przewoźników. – Mierzmy się z wyjątkowo wymagającym okresem. Stale przybywa zadań i obszarów wymagających naszego zaangażowania – podkreślił prezes ZMPD Jan Buczek.

Osobom szczególnie wyróżniającym się w swojej pracy i działalności na rzecz transportu podczas zebrania wręczono dyplomy IRU dla menadżerów i kierowców.

Wybory na kadencję 2027/2030

Wybrani Przewodniczący Regionów

- Artur Kamiński – Region Mazowiecki I
- Gerard Kaczmarczyk – Region Łódzki
- Adam Jędrych – Region Kujawsko-Pomorski
- Waldemar Wojsz – Region Warmińsko-Mazurski
- Arkadiusz Bińczak – Region Pomorski
- Piotr Liczycki – Region Lubuski
- Bolesław Milewski – Region Wielkopolski
- Dariusz Matulewicz – Region Zachodniopomorski
- Zygmunt Sieńko – Region Dolnośląski
- Wojciech Giziński – Region Opolski
- Kornelia Lewandowska – Region Śląski
- Jan Paździorko – Region Małopolski
- Tadeusz Furmanek – Region Podkarpacki
- Bonifacy Sornat – Region Świętokrzyski
- Marcin Potapczuk – Region Lubelski
- Krzysztof Strzała – Region Mazowiecki II
- Jan Olesiuk – Region Mazowiecki III
- Władysław Żero – Region Podlaski

Wybory na kadencję 2027/2030

Wybrani Delegaci

Region Dolnośląski

- Wojciech Sieńko
- Grzegorz Wieczorek

Region Kujawsko-Pomorski

- Ewa Korfanty
- Grzegorz Chełminiak
- Adam Lipiński

Region Lubelski

- Anna Panasiuk
- Marcin Potapczuk
- Jarosław Jakoniuk
- Krzysztof Barczuk
- Agnieszka Grochowska
- Sławomir Kostjan
- Marek Okliński
- Andrzej Biernacki
- Henryk Hałajko
- Sławomir Radzikowski
- Kazimierz Syliwoniuk
- Piotr Frąć
- Jerzy Janus

Region Lubuski

- Bartosz Słowikowski

Region Łódzki

- Gerard Kaczmarczyk
- Jolanta Czarnecka
- Marek Ziółkowski
- Ryszard Karpiński

Region Małopolski

- Emil Holla
- Wojciech Kardas
- Andrzej Klimek
- Jan Paździorko
- Adam Łoziński

Region Mazowiecki I

- Jan Buczek
- Bogusław Zimny
- Artur Kamiński
- Mirosław Kaczorowski
- Robert Nitek

Region Mazowiecki II

- Krzysztof Strzała
- Janusz Gęsina
- Stanisław Strzała
- Zbigniew Dobrzyński
- Stanisław Mierzejewski
- Paweł Kozłowski
- Henryk Krystosik
- Bogdan Szczubetek
- Jerzy Szepietowski
- Tyberiusz Drzygęła
- Paweł Panaszkiwicz

Region Mazowiecki III

- Jan Oleksiuk
- Karol Rychlik
- Mariusz Biernacki
- Agnieszka Nowosielska
- Przemysław Stefaniuk
- Aneta Boruta
- Mariusz Kassjaniuk
- Jarosław Rozwadowski
- Sławomir Juszcuk
- Maciej Groszek
- Adam Palka

Region Opolski

- Piotr Groeger

Region Podkarpacki

- Robert Hnat
- Grzegorz Skrzat
- Andrzej Kuca

Region Podlaski

- Jerzy Jurkin
- Tadeusz Wiśniewski
- Henryk Pruszyński
- Władysław Żero
- Andrzej Kondracki

Region Pomorski

- Arkadiusz Bińczak
- Wiesław Greglewski
- Ireneusz Niezbecki

Region Śląski

- Jadwiga Domagała
- Piotr Ozimek
- Henryk Krzyżanowski
- Marcin Pudło

Region Świętokrzyski

- Bonifacy Sornat
- Zbigniew Włodarczyk

Region Warmińsko-Mazurski

- Bogusław Kamiński
- Waldemar Wojsz
- Czesław Chelstowski

Region Wielkopolski

- Arkadiusz Milewski
- Dariusz Kuśmierczak
- Robert Skrzypek

Region Zachodniopomorski

- Dariusz Matulewicz
- Piotr Żal

Spotkanie w Warszawie

1 czerwca w Warszawie odbyło się zebranie członków ZMPD z Regionów Łódzkiego i Mazowieckiego I. Seminarium pt. „Branża transportu drogowego w obliczu ekonomicznych i geopolitycznych turbulencji” poprowadził dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel. Omówił najważniejsze uwarunkowania rynkowe, regulacyjne i geopolityczne wpływające na funkcjonowanie branży.

Podczas zebrania Regionów Mazowieckiego I i Łódzkiego prezes ZMPD wręczył wyróżnienia Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU). Dyplom IRU TOP ROAD Transport Manager 2026 otrzymali Gerard Kaczmarczyk z firmy Międzynarodowy Transport Samochodowy oraz Mariusz Kobierecki z firmy Rubin Trans.

Dyplomy IRU i odznaczenia dla kierowców zawodowych otrzymali: Mariusz Pawłaszek, Ryszard Wodnicki, Stanisław Stachyra oraz Grzegorz Gawrynta z firmy Pawtrans Holding.

Dyplomy i odznaczenia zostały także przyznane kierowcom zawodowym z firmy NIJHOF WASSINK: Cezaremu Pietrzakowi oraz Janowi Starzyńskiemu.

**Spotkanie w Grudziądzu**

Zebranie Regionalne Członków ZMPD Regionów Kujawsko-Pomorskiego, Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego odbyło się 2 czerwca w Grudziądzu. Podczas zebrania uczestnicy mieli okazję zapoznać się z prezentacją firmy Webfleet z grupy Bridgestone. Zbigniew Witczak przedstawił nowoczesne rozwiązania telematyczne i cyfrowe narzędzia wspierające zarządzanie flotą pojazdów oraz ofertę dedykowaną przedsiębiorstwom transportowym.

W trakcie spotkania prezes ZMPD wręczył wyróżnienia Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU). Dyplom IRU TOP ROAD Transport Manager 2026 otrzymał Bogusław Kamiński z firmy MBK Bogusław Kamiński.

Dyplomy IRU dla kierowców zawodowych otrzymali: Tomasz Sztymbicki, Przemysław Wowk oraz Andrzej Nowak z firmy Usługi Transportowe Wiesław Greglewski.



OCP/A

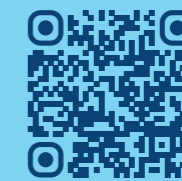
z ZMPD

**UBEZPIECZENIA**

www.uslugi.zmpd.pl/ubezpieczenia

E-MAIL: ubezpieczenia@zmpd.pl

TEL. 22 536 18 84



SKANUJ





Spotkanie w Gorzowie Wielkopolskim

Zebrań Regionalne Członków ZMPD z Regionów Lubuskiego, Wielkopolskiego oraz Zachodniopomorskiego odbyło się 3 czerwca. Największe zainteresowanie uczestników wzbudziła prezentacja dotycząca przygotowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury pilotażowego projektu wdrożenia systemu EMS (European Modular System), umożliwiającego testowe wykorzystanie tzw. gigalinerów, czyli zestawów pojazdów o długości do 25,25 m przy zachowaniu dopuszczalnej masy całkowitej na poziomie 40 ton. W toku dyskusji pojawiły się odmienne stanowiska dotyczące wpływu tego rozwiązania na rynek transportowy. Pojawiły się wątpliwości, czy wdrożenie EMS będzie służyło interesom większości członków ZMPD, wskazując, że potencjalne korzyści mogą w większym stopniu przypaść dużym przedsiębiorstwom transportowym dysponującym odpowiednim zapleczem organizacyjnym i technicznym. Uczestnicy podkreślali, że rozwój nowych rozwiązań technologicznych w transporcie jest nieunikniony, a zastosowanie dłuższych zestawów może przyczynić się do zwiększenia efektywności przewozów i częściowego ograniczenia skutków niedoboru kierowców zawodowych.



Spotkanie we Wrocławiu

Podczas dyskusji we Wrocławiu, gdzie spotkali się 9 czerwca członkowie Regionów Dolnośląskiego i Opolskiego, wiele czasu poświęcono rosnącym kosztom prowadzenia działalności transportowej, w szczególności cen paliw, opłat drogowych oraz kosztów pracy. Uczestnicy podkreślali potrzebę wypracowania skuteczniejszych mechanizmów uwzględniania wzrostu kosztów w stawkach przewozowych, wskazując m.in. na możliwość wprowadzenia rozwiązań opartych na indeksacji stawek. Zwracano również uwagę na ograniczone możliwości negocjacyjne przewoźników w warunkach utrzymującej się nadpodaży usług transportowych oraz na znaczenie budowania długofalowych relacji z klientami i dywersyfikacji portfela zleceń.

Znaczną część dyskusji poświęcono skutkom wzrostu opłat drogowych w państwach europejskich oraz ich wpływowi na rentowność przewozów międzynarodowych. Podkreślano, że przedsiębiorstwa muszą mierzyć się z rosnącymi kosztami przez wiele miesięcy, zanim uda się wynegocjować odpowiednie zmiany stawek z kontrahentami.

ZALICZKOWY
ZWROT PODATKU

VAT %

Szybki

Zwrot
VAT

Zadbaj o płynność
finansową firmy

**Odzyskaj
swój podatek
transportowy
z zagranicy**



*Dodatkowo oferujemy zwrot podatku akcyzowego



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

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE



Spotkanie w Trzebini

Podczas zebrania w Trzebini, gdzie 10 czerwca obradowali przedstawiciele Regionów Śląskiego i Małopolskiego, szczególnie dużo uwagi poświęcono problemom związanym z zatrudnianiem kierowców spoza Unii Europejskiej. Uczestnicy wskazywali na przewlekłość procedur administracyjnych dotyczących zezwoleń na pracę i dokumentów pobytowych oraz na znaczące różnice pomiędzy województwami w zakresie czasu ich wydawania. Podkreślano, że ta sytuacja negatywnie wpływa na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw transportowych i utrudnia planowanie działalności.

Wśród ważnych tematów znalazły się także nowe obowiązki związane z raportowaniem ESG. Podkreślano, że nawet przedsiębiorstwa nieobjęte bezpośrednio obowiązkiem raportowania coraz częściej muszą przekazywać określone dane swoim kontrahentom, co wiąże się z dodatkowymi kosztami i obciążeniami administracyjnymi.

Wśród najważniejszych wniosków zgłoszonych podczas zebrania znalazły się postulaty usprawnienia procedur dotyczących zatrudniania cudzoziemców, w tym uproszczenia procedur wizowych dla kierowców spoza UE, podjęcia działań w związku z sytuacją na rynku paliw oraz ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z raportowania ESG.

**Spotkanie w Rzeszowie**

Regiony Podkarpackie i Świętokrzyskie ZMPD spotkały się w stolicy Podkarpacia. Istotnym elementem dyskusji były konsekwencje wojny w Ukrainie, do czego odniósł się prezes ZMPD Jan Buczek w swoim wystąpieniu.

Następnie odbyła się część seminaryjna, poświęcona sytuacji sektora transportu drogowego.

Przedsiębiorcy wskazali na konieczność wypracowania skuteczniejszych mechanizmów uwzględniania wzrostu kosztów w stawkach przewozowych, wskazując m.in. na możliwość wprowadzenia rozwiązań opartych na indeksacji stawek. Podkreślali, że muszą mierzyć się z rosnącymi kosztami przez wiele miesięcy, zanim uda się wynegocjować odpowiednie zmiany stawek z kontrahentami.

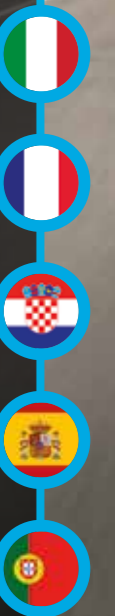
**OPŁATY DROGOWE****NOWOŚĆ****EUROPEO Telepass**

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 TELEPASS EUROPEO.

Poczuj swobodę bezproblemowego regulowania opłat drogowych

- >> **Jedno urządzenie działające w 5 krajach:**
Włochy,
Francja (działa z systemem Liber-t, <3,5 t, 2 osie, <3 m wysokości),
Chorwacja (<3,5 t, 2 osie, <3 m wysokości),
Hiszpania,
Portugalia.
- >> **Jedna umowa na wszystkie kraje**
- >> **Konkurencyjne warunki prowizyjne**
- >> **Dwie faktury miesięcznie**
- >> **Szybka i bezbłędna rejestracja pojazdów**
- >> **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





Spotkanie w Kocku

Przewoźnicy Regionu Lubelskiego ZMPD spotkali się w Kocku. Po wystąpieniu prezesa ZMPD Jana Buczka, który przedstawił aktualną sytuację branży transportu drogowego oraz najważniejsze wyzwania stojące przed przedsiębiorcami, nastąpiła część seminaryjna, poświęcona sytuacji sektora transportu drogowego.

Następnie wywiązała się dyskusja o problemach funkcjonowania branży. Przedsiębiorcy wskazali przede wszystkim na brak kierowców i zwiększające koszty nowe przepisy.



Spotkanie w Siedlcach

Spotkanie Regionu Mazowieckiego III otworzył prezes ZMPD Jan Buczek, który przypomniał o wpływie geopolityki na funkcjonowanie transportu drogowego. Przedstawił też aktualną sytuację branży transportu drogowego i najważniejsze wyzwania stojące przed przedsiębiorcami, po czym nastąpiła część seminaryjna, poświęcona sytuacji sektora transportu drogowego.

Przedsiębiorcy zwrócili szczególną uwagę na utrzymującą się presję kosztową oraz trudności w dostosowywaniu stawek przewozowych do rosnących kosztów działalności.



Spotkanie w Białymstoku

Region Podlaski ZMPD miał spotkanie w Białymstoku. W czasie białostockiego zebrania jako pierwszy głos zabrał prezes ZMPD Jan Buczek, który przypomniał sposób uchwalania prawa w ostatnich latach i wpływ sytuacji międzynarodowej na kondycję branży. W czasie spotkania przedsiębiorcy dyskutowali o potrzebie zwiększenia bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i skuteczniejszej ochrony przewoźników przed skutkami niewypłacalności pośredników oraz większej przejrzystości rozliczeń pomiędzy uczestnikami rynku.



Spotkanie w Sokółowie Podlaskim

Podczas spotkania Regionu Mazowieckiego II prezes ZMPD Jan Buczek omówił aktualną sytuację branży transportu drogowego i najważniejsze wyzwania stojące przed przedsiębiorcami, przypominając o wpływie geopolityki na codzienne funkcjonowanie przewoźników. W części seminaryjnej omówiono sytuację sektora transportu drogowego.

Uczestniczący w posiedzeniu przedsiębiorcy skarżyli się na rosnącą się presję kosztową oraz ograniczone możliwości negocjacyjne przewoźników w warunkach postępującej nadpodaży usług transportowych, domagając się regulacji zmniejszających obciążenia.

Grupa Transportowa z cyfrowym bliźniakiem

Nowy członek ZMPD wprowadził jedno z najbardziej zaawansowanych narzędzi zarządzania operacjami transportowymi i logistycznymi: cyfrowego bliźniaka.

Robert Przybylski

Kierownictwo firmy chciało decydować na podstawie danych, a nie przeczuć. – Chcieliśmy mieć jeden system, który zbiera dane (zarówno z systemów, jak i tych, które wcześniej żyły poza nimi: w mailach, arkuszach, głowach ludzi) i pokazuje je w czasie rzeczywistym, tak żeby korzystać z nich przy decyzjach operacyjnych i strategicznych – tłumaczy prezes Tomasz Macherowski.

Po pierwsze uporządkowanie danych

Firma sięgnęła po produkt rozwijany w USA, który przez ostatni czas dojrzewał razem z jej potrzebami. Cyfrowy bliźniak optymalizuje logistykę kontraktową i transport drogowy. – Podzielił się na moduły: intralogistyka i logistyka zewnętrzna działają w jednym, spójnym systemie, a przy tym każdy z nich można rozwijać niezależnie, we własnym tempie – wyjaśnia Macherowski.

Wdrożenie zaczęło się od uporządkowania danych. – Wylapaliśmy błędy, które potrafiły zniekształcać wyniki analiz. Dopiero potem zaczęliśmy traktować dane jako realny zasób biznesowy i to zmieniło sposób, w jaki raportujemy, analizujemy i podejmujemy decyzje. Zajęło to około 6 miesięcy, z czego 2 miesiące to była sama, intensywna analiza – wylicza prezes.

Dodaje, że system działa od ponad miesiąca, a rzetelną ocenę zwrotu bę-



dzie można zrobić po mniej więcej 6 miesiącach, gdy modele osiągną odpowiednią dojrzałość. Przykłady innych firm wskazują na co najmniej kilkunastoprocentowy wzrost efektywności aktywów.

Dane przez cały czas pozostają własnością organizacji. – System zaprojektowano tak, żeby ich nie przechowywać w klasycznej formie ani nie archiwizować. Zamiast tego pracuje na przekształconych reprezentacjach danych - na przykład wektorowych - które służą wyłącznie do zasilania modeli i generowania odpowiedzi. Dzięki temu ryzyko ujawnienia wrażliwych informacji jest bardzo ograniczone – podkreśla Macherowski.

Ćwierćwiecze firmy

Grupa Transportowa ma 25 lat, rozpoczęła działalność w Piotrkowie Trybunalskim od kilku ciężarówek. Przez ćwierćwiecze wyrosła na operatora logistycznego 4PL i prowadzi cały łańcuch dostaw: od pierwszego do ostatniego kilometra.

Działa opierając się w całości na polskim kapitale, zatrudniając ponad 500 osób w 27 oddziałach, a łączne obroty

grupy przekroczyły 800 mln zł.

Pod jednym szyldem działa kilka spółek i każda zajmuje się innym odciunkiem logistyki. Oferuje transport i spedycję drogową, krajową oraz międzynarodową, przewozy chłodnicze i ładunków specjalistycznych, posiada własną flotę i sieć stałych przewoźników. GT Air&Ocean obsługuje fracht morski, lotniczy i kolejowy,



z akredytacjami NVOCC oraz IATA/CASS z zespołem Time Critical dostępnym całą dobę. GT Logistics to logistyka kontraktowa i magazyn klasy A. GT AGO prowadzi odprawy celne w sieci miejsc uznanych w całej Polsce. GT Promy organizują przeprawy jako agent Irish Ferries i Stena Line oraz partner Polferries. Do tego dochodzą GT Ubezpieczenia z polisami OC przewoźnika, cargo i flotowymi oraz GT Serwis 24, serwis ciągników i naczep przy autostradzie A1. Od dłuższego czasu buduje także zaplecze rekrutacyjne poprzez spółkę ITP Agency.

Rozwija sieć stałych przewoźników i szuka firm do współpracy, na kierunku krajowe i międzynarodowe. Grupa Transportowa niedawno dołączyła do ZMPD.

Nowa oferta ubezpieczeniowa ZMPD

Zrzeszenie oferuje szeroką gamę polis ubezpieczeniowych dzięki współpracy z nowymi podmiotami rynku ubezpieczeniowego.

Usługi ZMPD

ZMPD zakończyło 6 maja ponad 20-letnią współpracę z austriackim brokerem ubezpieczeniowym Lutz Assekuranz. Przyczyniła się ona do rozwoju oraz ukształtowania rynku ubezpieczeń OCP w Polsce, a także do popularyzacji tego rodzaju ochrony ubezpieczeniowej wśród polskich przewoźników. – Współpraca była dobra i udana, ale produkty były wyłącznie specjalistyczne (OCP, OCS, Cargo), o wysokiej sumie gwarancyjnej – wskazuje dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Radosław Jerka.

Jednak zauważalny w ostatnich latach rozwój krajowego rynku ubezpieczeń OCP oraz rosnąca konkurencja doprowadziły do istotnych zmian zarówno w zakresie poziomu cen, jak i warunków oferowanych polis. – Z perspektywy czasu widać, że rynek ubezpieczeniowy się zmienił; wyszliśmy naprzeciw zmieniającym się potrzebom i przygotowaliśmy szeroką ofertę lepiej dopasowaną do aktualnych oczekiwań przewoźników – podkreśla kierowniczka zespołu ds. ubezpieczeń transportowych ZMPD Aneta Kobylińska.

Działając jako wpisana do rejestru KNF multiagencja ubezpieczeniowa, ZMPD przygotowało we współpracy z nowym partnerem oraz polskimi zakładami ubezpieczeniowymi nową, szeroką ofertę ubezpieczeń OCP, uwzględniającą aktualne realia rynkowe. – Korzystając z doświadczonego zespołu przygotowaliśmy z towa-

rzystwem ubezpieczeniowym InterRisk oraz z agencją ubezpieczeniową Unilink bogatą ofertę ubezpieczeniową – zaznacza Aneta Kobylińska.

Składka przypisana brutto (przychód) towarzystwa ubezpieczeniowego InterRisk wyniosła w 2025 roku 1 917,3 mln zł. Z kolei Unilink to największa w Europie Środkowo-Wschodniej agencja ubezpieczeniowa, mająca oferty czterdziestu towarzystw ubezpieczeniowych. W latach 2022–2023 roczny przypis składki całej Grupy Unilink wynosił łącznie ponad 1,3 mld euro, na co składała się wówczas działalność w Polsce, Rumunii oraz na innych rynkach międzynarodowych.

Oferta ZMPD, wykorzystująca wieloletnie doświadczenia oraz sprawdzone rozwiązania, będzie sukcesywnie rozszerzana. – Wchodzimy w szerszy rynek. Nasza oferta będzie konkurencyjna i bardziej elastyczna, lepiej dopasowana do indywidualnych potrzeb przewoźników od dotychczasowej – zapewnia Aneta Kobylińska.

ZMPD planuje dalsze rozszerzanie oferty o kolejne produkty ubezpieczeniowe dla sektora transportu drogowego, w szczególności obowiązkowe ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, ubezpieczenia autocasco (AC) dla pojazdów ciężarowych oraz ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika drogowego. – Ubezpieczenie to niezbędny element transportu, to ochrona de facto przewoźnika i ochrona dorobku jego życia – przypomina Radosław Jerka.

OCP z ZMPD



UBEZPIECZENIA

WWW.uslugi.zmpd.pl/ubezpieczenia
E-MAIL: ubezpieczenia@zmpd.pl
TEL. 22 536 18 84



Diety kierowców, które mogły powalić cały transport

przewoźnik

Zwrot opłat za instalacje tachografów nowej generacji przypomina wcześniejszy sukces, gdy ZMPD przekonało rząd do ustawowego wyjaśnienia sytuacji delegowanych kierowców.

Robert Przybylski

Wszystko zaczęło się 19 listopada 2008 roku, gdy Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów podjął uchwałę w sprawie diet kierowców w transporcie międzynarodowym. Zgodnie z nią „Kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróż w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej z rozumieniu art. 77/5 § 1 K.P.”.

Uchwała oznaczała, że dotychczasowa praktyka zatrudniania kierowców w ramach obowiązującego po-

rządku prawnego jest niewłaściwa. Ministerstwo Finansów już trzymało rękę w kieszeniach przewoźników, żądając podatku od diet dla kierowców. Tłumaczyło to tym, że delegacje poza siedzibę firmy nie są incydentalne.

Prezes ZMPD Jan Buczek przypomniał, że ZMPD było pierwszą organizacją, która zdiagnozowała ten przypadek i bardzo uważnie analizowała bieg wydarzeń związanych z uchwałą. – Natychmiast po ogłoszeniu uzasadnienia podjęliśmy rozmowy z Głównym Inspektorem Pracy, prosząc go, by nie wykorzystywał tej sytuacji do uruchomienia zmasowanych kontroli w naszych przedsiębiorstwach – zaznaczał prezes ZMPD.

W tamtym czasie kryzys poważ-

nie zachwiał wieloma przedsiębiorstwami transportu drogowego. Najlepszą ilustracją złej sytuacji przewoźników było załamanie sprzedaży nowych samochodów ciężarowych. W 2009 roku przedsiębiorstwa kupiły o 54 proc. ciężarówek mniej niż w 2008 roku.

Przepisy sprzed 35 lat

ZMPD poinformowało również ministra pracy o ogromnym zagrożeniu dla całej branży wynikającym z uchwały SN. Spotkanie z ministrem pracy i polityki społecznej Jolantą Fedak odbyło się 23 kwietnia 2009 roku. Właśnie wtedy ZMPD przypomniało, że obowiązujące od 35 lat przepisy:

- nigdy nie zawierały ustawowej definicji podróży służbowej,
- nigdy nie zawierały ustawowych wyłączeń w zakresie ich stosowania do określonych grup zawodowych, w tym w stosunku do kierowców.

Co więcej, rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 1 czerwca 1998 roku w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz.U. 1998.69.454, ze zm.) w paragrafie 9 określało, że pracownikowi, którego obowiązki służbowe polegają na częstych wyjazdach na obszar przydzielonego mu rejonu działania, pracodawca może ustalić, za zgodą pracownika – z uwzględnieniem zasad wynikających z rozporządzenia – ryczałt miesięczny, obejmujący ogólną kwotę należności za określoną liczbę dni podróży służbowych w miesiącu.

Zatem resort przewidywał świadczenia dla pracowników mobilnych, w tym również kierowców. Stosowanie tych przepisów przez pracodawców zatrudniających kierowców jest egzekwowane przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy.

ZMPD dopytywało ministerstwo, jak w kontekście ww. uchwały sied-

miu sędziów Sądu Najwyższego należy interpretować przepis art. 77/5 Kodeksu pracy w stosunku do kierowców wykonujących pracę w ramach transportu krajowego i międzynarodowego w powiązaniu z art. 22 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mówiącym o ograniczeniu swobody prowadzonej działalności gospodarczej wyłącznie w trybie ustawowym i ze względu na ważny interes publiczny?

ZMPD wskazywało, że stosowanie przez przedsiębiorców zatrudniających kierowców wprost uchwały SN w zakresie pozbawienia ich prawa do świadczeń z tytułu podróży służbowych przy pozostawieniu takich uprawnień w stosunku do innych przedsiębiorców i zatrudnianych przez nich pracowników stanowiłoby niekonstytucyjne ograniczenie swobody prowadzonej działalności gospodarczej.

W ocenie ZMPD „ograniczenie prowadzenia działalności gospodarczej nie może mieć charakteru dorozumianego, nie znajdującego odzwier-



roku Sejm przyjął większość poprawek Senatu i tym samym przegłosował tzw. ustawę antykryzysową, czyli projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw. Wśród postanowień znalazło się m.in. uznanie przez Ministerstwo Finansów zasady wypłacania kierowcom w podróży służbowej diety na zasadach określonych w Kodeksie Pracy.

Kamień z serca

Ostatecznie 15 lutego 2010 roku Minister Finansów wydał ogólną interpretację podatkową w zakresie rozliczania diet z tytułu odbywania podróży służbowych przez osoby zatrudnione na stanowisku kierowcy. Wyjaśnił też, jak diety rozliczą przedsiębiorcy świadczący usługi transportowe.

Minister Finansów tłumaczył, że okoliczność, iż istotą prowadzonej działalności gospodarczej jest wykonywanie usług transportowych, nie wyklucza możliwości zaliczenia do kosztów podatkowych wartości diet stanowiących ekwiwalent pieniężny

przeznaczony na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży służbowej, tak na obszarze kraju, jak i poza jego granicami.

Nie znalazło uzasadnienia stanowisko, że jedynie podróże mające na celu czynności incydentalne spełniają wymogi podróży służbowych, natomiast realizowanie zasadniczego przedmiotu działalności (w tym wypadku usług transportowych) nie wchodzi w zakres podróży służbowych.

Główny Inspektor Pracy Tadeusz Jan Zając przyznał w wywiadzie z ówczesnym redaktorem naczelnym dwumiesięcznika „Przewoźnik” Ryszardem Gałczyńskim, że z ulgą przyjął ostatnią nowelizację ustawy o transporcie drogowym, która jednoznacznie rozstrzygnęła kwestię diet. – My, jako Państwowa Inspekcja Pracy, nie chcemy przeszkadzać w prowadzeniu działalności gospodarczej, ale mamy obowiązek stać na straży przestrzegania przepisów. Trudność polega na wielości interpretacji prawa, często nawzajem się wykluczających. To stanowi problem

zarówno dla PIP, jak i pracodawców oraz pracowników – poinformował w rozmowie Główny Inspektor Pracy.

Dodał, że Inspekcja ma narzucone limity liczby kontrolowanych przedsiębiorstw oraz zastosowanie nowej procedury orzekania, zgodnie z którą musi stosować taryfikator naruszeń. – Dotychczas działając zgodnie z Kodeksem Pracy inspektor miał możliwość swobody orzekania wysokości kary do 2 tysięcy zł, a przy recydywie – 5 tysięcy zł. W przypadku kontroli czasu pracy kierowców nie ma takiej swobody, każde nawet najdrobniejsze naruszenie jest powiązane z konkretną wysokością kary w taryfikatorze. Inspektor nie ma żadnego pola manewru. Natomiast nie jest nastawiony na to, aby coś w firmie „znaleźć” – zapewniał Tadeusz Zając.

Działania ZMPD uchroniły branżę przed poważnym chaosem, który groził zniszczeniu przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego.

cięcia w zapisie ustawowym i bez wykazania ważnego interesu publicznego [...]”.

ZMPD podjęło natychmiast działania zmierzające do wyjaśnienia tej sprawy oraz jej rozwiązania w sposób jak najbardziej efektywny dla środowiska przewoźników drogowych. Sprawa została przedstawiona na forum Prezydium Komisji Infrastruktury Sejmu RP oraz Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialnemu za transport drogowy.

ZMPD zaznaczało, że uchwała może, ale nie musi zmienić dotychczasowej praktyki w orzecznictwie, bowiem odnosiła się do konkretnego przypadku i sądy nie muszą się na niej opierać. W polskim sądownictwie nie ma zasady precedensu.

ZMPD podkreślało, że nie było pewności, że organy administracji państwowej i sądy będą kierować się rozumieniem przepisów prezentowanych przez Sąd Najwyższy, zwłaszcza, że przedsiębiorcy transportowi stosowali się do obowiązujących

przepisów dotyczących zatrudniania kierowców i wypłacania diet wynikających ze specyfiki ich pracy.

Nowa ustawa

Uchwała SN wymusiła przyspieszenie prac nad zmianą obowiązującego w tym zakresie porządku prawnego. – Przeprowadziliśmy analizę stanu prawnego i ustaliliśmy ramy działania na rzecz stworzenia nowej regulacji prawnej. Do łaski marszałkowskiej wpłynął poselski projekt nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, który regulował sporne kwestie w sposób korzystny dla przewoźników – przypominał Jan Buczek.

Wbrew obietnicom polityków przyjęcie uchwały nie odbyło się tak bezproblemowo jak obiecywali posłowie. – Jesteśmy zdumieni, ale przede wszystkim oburzeni postawą ministra Tadeusza Jarmuzewicza, a także części posłów z Komisji Infrastruktury. Byliśmy pewni, że zapisy ustawy zostały gruntownie przedyskutowane w gronie kompetentnych polityków.

Okazuje się, że nie – stwierdzał prezes ZMPD w rozmowie z Ryszardem Gałczyńskim na łamach magazynu „Przewoźnik”.

Wskazał, że Ministerstwo Infrastruktury pomimo upływu kilku miesięcy nic nie zrobiło, żeby uzgodnić ten projekt. – Okazuje się, że posłowie z komisji robią zdziwione miny słysząc o zastrzeżeniach lobby szkoleniowego i lobby ubezpieczeniowego, które próbują storpedować część zapisów ustawy. Okazuje się wreszcie, i to jest najgorsze, że strona parlamentarna i rządowa nie czują się związane porozumieniem z 2 czerwca [osiągniętym na Forum Transportu Drogowego]. W tej sytuacji zmuszony jestem poinformować panów polityków, że środowisko przewoźników traktuje porozumienie z 2 czerwca śmiertelnie poważnie. Każde odstępstwo od zapisów porozumienia będziemy traktować jak oszustwo – ostrzegał Jan Buczek.

Twarda postawa reprezentacji środowiska przewoźników przyniosła oczekiwany skutek: 12 lutego 2010





Retro.

Mercedes Actros ma 30 lat

Jedna z klasycznych ciężarówek przełomu wieków obchodzi trzydzieste urodziny. Wraz z nią zmienił się rynek i jego standardy. Popatrzmy w luterko wsteczne.

Robert Przybylski

W latach osiemdziesiątych ruszyły kolumny tirów wiozące ładunki z Europy na Bliski Wschód. Narodził się masowy drogowy transport dalekodystansowy, a wraz z nim pojawił się popyt na samochody ciężarowe o pojemnych kabinach, które mogły zastąpić kierowcom dom podczas trwających miesiąc wyjazdów.

Tak powstały Renault Magnum, DAF 95, Volvo FH, a także Mercedes-Benz Actros. Niemiecki koncern zaprezentował nowy model w połowie 1996 roku, a wszedł on do sprzedaży w Polsce rok później.

Prace nad nim trwały ponad 10 lat i kosztowały 2 mld marek – rekord w historii przemysłu samochodowe-

go. Wysoka suma i długi okres przygotowania wynikały ze zmiany koncepcji w środku prac – po prezentacji Renault Magnum koncern zdecydował, że potrzebna jest wyższa kabina, ale z płaską podłogą.

Nowe kabiny i silniki

Actros otrzymał nową, przestronną kabinę dostępną w czterech wariantach: krótkim (czyli tzw. dziennym), przedłużonym, czyli z powiększonym przedziałem sypialnym, przedłużonym z podwyższonym dachem oraz sypialnym, ale z całkowicie płaską podłogą (ta ostatnia wersja otrzymała nazwę Megaspac).

Kabiny z podwyższonym dachem oraz Megaspac miały 192 cm wewnętrznej wysokości mierzonej od podłogi, jednak ta pierwsza kabina miała 30-centymetrowej wysokości

tunel silnika. Z uwagi na cenę przez lata była najpopularniejszym wyborem polskich przewoźników.

Struktura nośna kabiny oraz deska rozdzielcza wraz z kierownicą zostały przystosowane do montażu poduszki powietrznej. Napełniała się jedynie w przypadku zderzenia z dużymi przeszkodami. Nowa, 4-ramienna kierownica miała miejsce na instalację poduszki, która podobnie jak w Volvo i Scanii, należała do wyposażenia dodatkowego.

Nowe były także silniki, przygotowane nie tylko do spełnienia właśnie wchodzącej w życie normy Euro II, ale także kolejnych. Widlaste silniki wysokoprężne o mocach od 313 do 428 KM (wersje 6-cylindrowe, o pojemności 12 l) i od 476 do 571 KM (wersje 8-cylindrowe, o pojemności 16 l) miały 4 zawory na cylinder i wyposażone były w hamulec silnikowy.

przewoźnik nr 97



Diesle nowej generacji 500 korzystały z układu wtryskowego PPW - pompa, przewód, wtryskiwacz. System PPW pozwala na osiąganie wyższych ciśnień wtrysku (do 1800 barów) niż klasyczna rzędowa pompa wtryskowa, stosowana w silnikach serii 400.

Moment obrotowy trafiał na 16-stopniową skrzynię biegów. Za dopłatą można było otrzymać elektroniczne sterowanie przekładni, nazwane Telligent. Ta wersja nie miała pedału sprzęgła i nie cieszyła się dużym popytem wśród przewoźników: nie mieli zaufania do nowinki.

Tylny most wyposażony był w zwolnice planetarne, a najszybsze przełożenie całkowite wynosiło 3,41 (opcjonalnie 3,71 dla Actrosa 394 KM lub 4,14 w wersjach 428 KM).

Elektroniczna szyna danych

Nowości kryło także podwozie. Przede wszystkim model otrzymał elektronicznie sterowane hamulce tarczowe na wszystkich osiach, a pneumatyka była sterowana elektronicznie; sygnał z mikroprocesora docierał jednocześnie do wszystkich pneumatycznych siłowników i był szybszy niż pneumatyczny.

Dzięki temu ciągnik siodłowy Actros z konwencjonalną naczepą i zimnymi hamulcami potrzebował 53 m, aby zatrzymać się z prędkości 85 km/h, o 14 m mniej niż konwencjonalny ciągnik przy porównywalnych warunkach. W przypadku gorących hamulców różnica wzrastała do 20 m. Standardowym wyposażeniem Actrosa pierwszej generacji był ABS

i układ antypoślizgowy ASR. „Scyzorykowanie” na śliskiej nawierzchni lub utrata kontroli nad pojazdem i poślizg przechodziły do przeszłości. Wszystkie układy elektroniczne (kontrola silnika, skrzyni biegów, hamulców, zawieszenia) zostały połączone w jeden system nazwany Telligent, możliwy dzięki zastosowaniu magistrali CAN. Jest to elektroniczny przesył danych pomiędzy mikroprocesorami sterującymi poszczególnymi funkcjami samochodu.

Actros miał 50 proc. mniej części niż poprzednik (seria SK) oraz był łatwiejszy w montażu - czas powstawania jednej ciężarówki zmniejszono o 30 procent! Montaż ruszył także w Jelczu i taki samochód z silnikiem 400-konnym wyceniany był przez spółkę Mercedes-Benz Polska na 155 294 marki. Za wersję 430-konną trzeba było zapłacić 168 460 marek.

30 lat później

Przez 30 lat koncern wyprodukował ponad 1,5 mln Actrosów. W 2006 roku zadebiutował system aktywnego wspomagania hamulców (ABA), pionier aktywnych systemów wspomagania bezpieczeństwa w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności. Od najwcześniejszych funkcji hamowania awaryjnego, po obecne generacje z rozszerzoną liczbą czujników, system wytyczył drogę do większego bezpieczeństwa czynnego na drodze.

Od 2018 roku systemy takie jak MirrorCam, Active Drive Assist i w pełni cyfrowa deska rozdzielcza wyznaczyły kolejne kroki w kierunku częściowo zautomatyzowanej jazdy. Systemy te nie tylko poprawiły bezpieczeństwo i widoczność, ale także zmniejszyły obciążenie kierowcy w codziennych operacjach.

Przez 30 lat zmienił się także standard wielkości zbiorników paliwa. Pierwsze Actrosy miały 400-litrowe „kotły” (za dopłatą 500 l), gdy obecnie mogą pomieścić 3 razy tyle paliwa. Wszystkie dalekobieżne Actrosy wyposażone są w zautomatyzowane, 12-stopniowe przekładnie, zaś tylne, jednostopniowe mosty mają najniższe przełożenie 2,278.

Obecna, szósta generacja wykorzystuje znane od 2011 roku rządowe sil-

niki OM470/OM471/OM473 (pojemność 10,7–15,6 l), z zakresem mocy do 625 KM, natomiast moc elektrycznego wariantu (eActros 600) wynosi 544 KM mocy ciągłej i 816 KM szczytowej.

Według firmy wynajmu Halo Rental System, mającej ponad tysiąc samochodów ciężarowych, Actros jest najmniej awaryjną ciężarówką. Jednak za żadne pieniądze nie można już zamówić w Actrosie kasetowego odtwarzacza Sound 2024.

Actros miał 50 proc. mniej części niż poprzednik (seria SK) oraz był łatwiejszy w montażu - czas powstawania jednej ciężarówki zmniejszono o 30 procent! Montaż ruszył także w Jelczu i taki samochód z silnikiem 400-konnym wyceniany był przez spółkę Mercedes-Benz Polska na 155 294 marki.





My TruckPoint – cyfrowe zarządzanie flotą

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

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

Mercedes-Benz Trucks Uptime – pełny monitoring stanu technicznego pojazdu

Cyfrowe usługi Daimler Truck rozwijane są od wielu lat, a dziś stały się standardem. W miarę jak flagowy Actros kolejnych

generacji zmienił się w pojazd inteligentny, dostarcza coraz większej ilości danych. Jako pierwsza do systemu telematycznego Fleetboard dołączyła usługa Mercedes-Benz Trucks Uptime. Dzięki niej samochód jest monitorowany w czasie rzeczywistym, a wszelkie dane o działaniu systemów pokładowych i potencjalnych usterkach o różnym stopniu ważności dla utrzymania pojazdu w ruchu są natychmiast dostarczane do klienta, serwisu oraz w zależności od rodzaju informacji do centrum pomocy Daimler Truck Customer Center. – To ogromna oszczędność czasu i pracy dla menedżerów flot – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Główną zaletą tego rozwiązania jest możliwość planowania przeglądów i wszelkich czynności związanych z eksploatacją floty z wyprzedzeniem, aby nie zakłócać codziennych operacji. Ponadto system rejestruje ponad 1000 różnych reguł związanych z ustami i informuje o możliwości ich wystąpienia z wyprzedzeniem, a także o tym, czy usunięcie usterki będzie wymagało wizyty w serwisie, czy kierowca może usunąć ją samodzielnie. Jeżeli konieczna jest interwencja specjalistów, serwis może wcześniej przygotować potrzebne części, a klient informowany jest o najbliższym punkcie, w którym usterka zostanie usunięta. Teraz jest to szczególnie wygodne i proste, bo usługa Mercedes-Benz Trucks Uptime jest zintegrowana z innymi rozwiązaniami w ramach portalu My TruckPoint.

My TruckPoint – wszystko w jednym miejscu

My TruckPoint to wirtualne centrum zarządzania flotą, obejmujące różne usługi dla pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks, a także innych marek. Prosta, intuicyjna rejestracja po zakupie pojazdu otwiera dostęp do wielu różnych opcji, np. do aktywacji lub dezaktywacji poszczególnych usług, zgłaszania awarii, szczegółów umów serwisowych i wielu innych. Dzięki centralnemu zarządzaniu pojazdami większość informacji jest już wstępnie uzupełniona. Jeżeli klient dodatkowo korzysta z usług TruckLive lub Mercedes-Benz Trucks Uptime, do zgłoszenia awarii lub szkody dodawane są pozycja GPS pojazdu w czasie rzeczywistym oraz aktualne dane diagnostyczne. Klient ma także wgląd w pełną listę swoich pojazdów i może bezpośrednio zamawiać oryginalne części zamienne do każdej ciężarówki Mercedes-Benz Trucks w swojej flocie. Aktywacja usługi TruckLive w My TruckPoint umożliwia zarządzanie przeglądami, udostępniając aktualne informacje o wybranych parametrach eksploatacyjnych, m.in. poziom AdBlue, zużycie okładzin hamulcowych lub ciśnienie powietrza w ogumieniu. TruckLive wspiera też kierowcę poprzez system LiveTraffic: dostępne w czasie rzeczywistym dane o ruchu drogowym umożliwiają maksymalne skrócenie czasu jazdy, a także lepsze planowanie tras. Z kolei usługa Connected Traffic Warnings zwiększa bezpieczeństwo dzięki rozpoznawaniu i przekazywaniu ostrzeżeń o zagrożeniach do pobliskich pojazdów Mercedes-Benz Trucks. Kierowca otrzymuje powiadomienia w postaci informacji wyświetlanych jako zdarzenia drogowe na mapie lub zestawie wskaźników, wraz z sygnałem ostrzegawczym 10 sekund przed dojazdem do miejsca zdarzenia. System rejestruje oraz komunikuje kierowcy dziewięć rodzajów zagrożeń, w tym wypadki oraz zjawiska atmosferyczne jak m.in. mgła, ulewny deszcz czy informacje o śliskiej nawierzchni. – Actros to najbardziej zaawansowana technologicznie ciężarówka na rynku, a w połączeniu z My TruckPoint umożliwia znacznie bardziej efektywne zarządzanie flotą, przy mniejszym nakładzie czasu pracy i pieniędzy – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Dostęp do wszystkich opcji umożliwia aktywacja dedykowanej Umowy Serwisowej, która zapewnia stałe koszty, a przede wszystkim pozwala klientowi skupić się wyłącznie na biznesie. Tak widzimy naszą przyszłość jako organizacji Daimler Truck, oferującej sprzedaż oraz serwis – dostawcy nie tylko najnowocześniejszych samochodów ciężarowych, ale także kompletnych rozwiązań cyfrowych, wspierających przewoźników w codziennej pracy.

*Szczegółowe informacje dotyczące oferty u najbliższego Dealera Mercedes-Benz Trucks: www.mercedes-benz-trucks.com/pl/pl/dealer-locator.html



My TruckPoint to wirtualne centrum zarządzania flotą, obejmujące różne usługi dla pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks, w tym kontraktów serwisowych i Mercedes-Benz Uptime



Po zarejestrowaniu w My Truck Point klient zyskuje dostęp do wielu opcji - może aktywować i dezaktywować poszczególne usługi

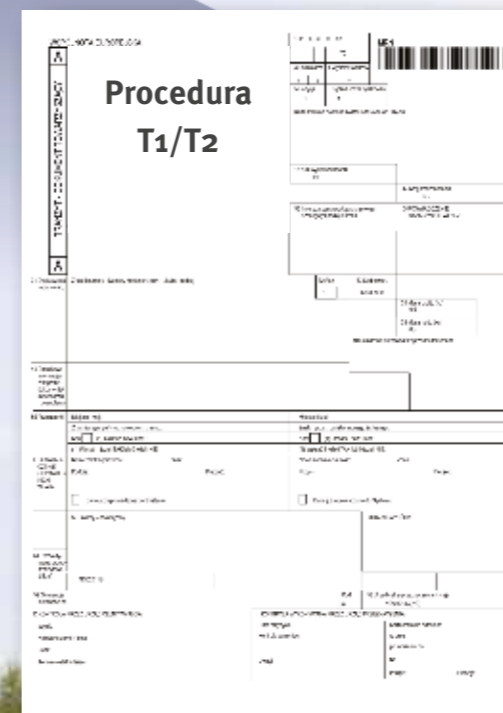


GWARANCJE CELNE

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



Tańsze wakacje z przyczepą kempingową

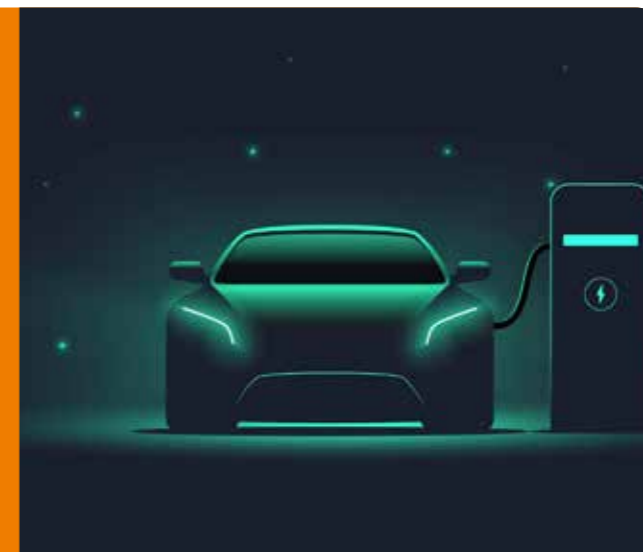
Kierowcy, którzy holują przyczepy kempingowe samochodem osobowym, w przypadku przekroczenia przez zestaw 3,5 t DMC, będą zwolnieni od ponoszenia opłat drogowych. Do tej pory byli traktowani podobnie jak kierowcy ciężarówek. Teraz decyzją Sejmu to się zmieni. Osobówki ciągnące przyczepy kempingowe w tym przypadku będą zwolnione z e-TOLL. Sejm przyjął tę zmianę niemalże jednomyślnie.

Słuchaj strażaka, bo dostaniesz mandat

Strażacy Państwowej Straży Pożarnej oraz OSP mogą wydawać polecenia kierowcom i od teraz te polecenia są wiążące. Podczas akcji ratowniczej kierowcy przeważnie słuchali poleceń, ale te nie były dla nich wiążące. Teraz jeśli zignorujesz polecenie strażaka, na przykład prośbę o przestawienie samochodu z rejonu prowadzonej akcji, ryzykujesz mandat w wysokości nawet 5000 zł. Dodatkowo można dostać 5 punktów karnych.

Komisarze UE niezadowoleni z EV

Komisarze Europejscy, którzy swoimi decyzjami zmuszają nas do przesiadki do samochodów elektrycznych, sami są z nich niezadowoleni. Według doniesień portalu „Politico” komisarze narzekają, że zbyt dużo czasu tracą na ładowanie aut elektrycznych. Często pokonywanej trasy Bruksela – Strasburg o długości 440 km nie mogą przejechać bez przystanku na ładowanie. Tracą na to dodatkowe pół godziny. Są sfrustrowani faktem, że pokonanie tej trasy zajmuje im ponad 5 godzin. Dziś we flocie Komisji Europejskiej jest 128 samochodów, z czego 80 % to elektryki.



Więcej pożarów samochodów elektrycznych

W pierwszym kwartale tego roku odnotowano wzrost liczby pożarów samochodów na prąd. Było ich 14, co jest wyraźnie wyższą liczbą w stosunku do lat ubiegłych. Tak mówi „Raport Bezpieczeństwa Pożarowego EV” przygotowany dla Państwowej Straży Pożarnej. W pierwszym kwartale tego roku spłonęło 2315 samochodów spalinowych, 26 hybrydowych i 14 elektryków.



Powiadomienia od UFG

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ostrzega przed kradzieżami danych osobowych. Coraz częstsze są przypadki, kiedy oszuści ubezpieczają na dane nieświadomej niczego osoby wiele samochodów. W ten sposób wyłudniają polisy i powodują, że w razie szkody właściciel danych ma problemy. Dlatego UFG uruchomiło usługę, dzięki której będziemy informowani mailem lub przez SMS o każdej próbie zawarcia umowy na nasze dane oraz o każdej zgłoszonej szkodzi. Usługę można uruchomić poprzez stronę internetową UFG.



Wypadek samochodu autonomicznego

Jeśli nasz samochód podczas jazdy autonomicznej spowoduje wypadek – pokryjemy wszystkie szkody. Tak BYD wabi klientów w Chinach. Chodzi o samochody wyposażone w funkcje automatycznego parkowania i te wyposażone w system wspomagania jazdy „God’s Eye”. Taka promocja obowiązuje przez rok po zakupie, ale niestety wprowadzono ją wyłącznie w Chinach. W ten sposób BYD chce na swoim podwórku zwiększyć zaufanie do autonomicznej jazdy.

Kobiety mniej bezpieczne

Naukownicy z Uniwersytetu Technicznego w Grazu w Austrii przeanalizowali wypadki z lat 2012-2024 i odkryli, że kobiety są bardziej narażone na obrażenia podczas wypadku, ryzyko jest wyższe aż o 60 %. Naukownicy zwrócili uwagę między innymi na to, że kobiety częściej podróżują jako pasażerki, a obrażenia

są częstsze przez złe ustawienia fotela. Podróżując na odchyłonym dla wygody fotelu mają nieodpowiednią pozycję w stosunku do poduszek powietrznych i pasów bezpieczeństwa. Ponadto samochody tworzone są pod testy zderzeniowe, które w niedostatecznym stopniu uwzględniają różnice anatomiczne kobiet i mężczyzn.

Kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd (...) zakazu prowadzenia pojazdów,

albo wykonywania czynności w sposób widoczny, po karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

Sąsiad dowie się, że masz zakaz

W Sejmie coraz głośniejsze mówi się o pomysle publikowania wizerunku osób z zakazami prowadzenia pojazdów. Wizerunek miałby być, za zgodą sądu, publikowany w lokalnych mediach oraz w komunikatach policji. Dzięki temu osoby z zakazem bytyby obserwowane przez otoczenie, a w razie złamania zakazu, policja szybciej dowie się o tym fakcie.



Ferrari Luce – wygląda jak milion rubli



Kiedy świat zobaczył pierwszy elektryczny samochód w Maranello, na markę spadła fala krytyki. Problemem nie jest fakt, że auto jest na prąd, lecz to, że kojarzy się bardziej ze sprzętem AGD i nie przypomina Ferrari.

Kacper Jeneralski

Ferrari Luce błyskawicznie stało się obiektem drwin i bohaterem tysięcy memów. Komentatorzy nie zostawili na nim suchej nitki. Elektryczny supersamochód swoim wyglądem przypomina Nissana Leafa najnowszej generacji, choć Leaf nie należy do brzydkich samochodów, to podobieństwo tych dwóch aut jest kompromitujące dla Włochów.

Dlaczego Luce tak wygląda

Włosi od zawsze byli wirtuozami designu. Najlepsze studia designerskie tworzą projekty samochodów nie tylko dla własnych marek, ale też dla klientów z całego świata. Z Luce było inaczej i choć pojawiają się porównania do japońskich czy nawet chińskich samochodów, to za projekt odpowiedzialni są Amerykanie.

Ktoś w Maranello wpadł na słaby pomysł, żeby zaprojektowanie pierwszego elektrycznego Ferrari powierzyć Amerykanom. Za projektem Luce stoi człowiek, który kiedyś projektował elektronikę dla firmy Apple. Być

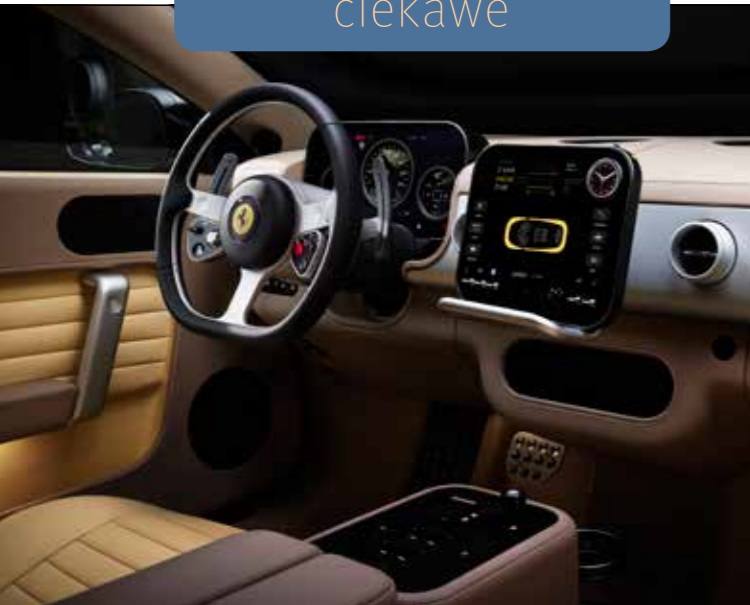
może dlatego auto kojarzy się bardziej z marketem elektronicznym niż z torem wyścigowym.

Włosi tuż po premierze zapewniali, że samochód nie jest zaadresowany do dotychczasowych klientów marki, ale ma zdobyć nowych, którzy do tej pory nie myśleli o Ferrari. Inwestorzy nie dali wiary tej opowieści i akcje Ferrari straciły błyskawicznie na wartości, kiedy tylko ujawniono wygląd auta. Tak ostrej reakcji na giełdzie ponoć nie było jeszcze nigdy w stosunku do nowego modelu samochodu. W kabinie Luce miał okazję zasiąść nawet Papież Leon XIV, uśmiechał się, otrzymał w prezencie kierownicę do tego

modelu, ale błogosławieństwo Leona XIV może być niewystarczające, żeby poprawić sytuację.

Głównym problemem auta jest fakt, że w ogóle nie przypomina Ferrari. Odkąd tylko założyciel marki Enzo Ferrari zaczął budować wyścigowe oraz sportowe samochody, te zachwycały świat swoimi osiągnięciami i piękną stylistyką. To zniknęło, nie widać tu dziedzictwa najsynniejszego producenta sportowych samochodów na świecie. Były szef Ferrari Luca Montezemolo skomentował sprawę, mówiąc, że ma nadzieję, że chociaż wierzgający koń nie pojawi się na karoserii Luce.





Ukryty blask Luce

Włosi zapewniają, że to najbardziej praktyczny samochód w historii marki: po raz pierwszy w kabinie Ferrari zmieści się aż 5 osób. Bagażnik ma 600 litrów, a więc jest to rodzinny samochód. Ferrari nigdy wcześniej nie sprzedawało samochodu na prąd i zaskakujący jest fakt, że krytyka, jaka spadła na nowe auto, w ogóle nie dotyczy rodzaju napędu, który dla purystów mógłby być niestosowny dla Ferrari.

Luce nadal jest supersamochodem. Moc czterech silników elektrycznych to 1050 koni mechanicznych, do tego mamy 990 Nm momentu obrotowego. Napęd z silników przenoszony jest na cztery koła.

Nadwozie ma ponad 5 metrów długości. Gdyby porównać jego proporcje do świata elektrycznej motoryzacji, to jest czymś pomiędzy dwoma modelami Tesli S oraz X. Samochód ma sporą baterię o pojemności 112 kWh i co za tym idzie, nie jest lekki, bo waży 2260 kg. To nie przeszkadza mu w przyspieszeniu do 100 km/h w 2,5 sekundy. W 6,8 sekundy auto rozpędza się do 200

km/h. Elektryczne samochody często mają mocno ograniczoną prędkość maksymalną, ale nie Luce, jego prędkość maksymalna to 310 km/h. Zasięg na jednym ładowaniu wynosi 530 km i na pewno taki dystans jest nieosiągalny, jeśli będziemy wykorzystywali pełną moc. Baterię można ładować z maksymalną mocą 350 kW.

Wnętrze Luce jest przeciwieństwem nadwozia. W środku jest pięknie, widać wyraźne nawiązania do sportowej historii marki. Kierownica przypomina te montowane w samochodach wyścigowych z lat 50. ubiegłego wieku. Są tu wprawdzie tablety, ale nie są natrętne. Pojawiły się okrągłe zegary, a prędkościomierz i zegarek odmierzający czas ma fizyczne wskaźniki. Wykończenie wnętrza łączy w sobie minimalizm, nawiązania do przeszłości oraz wysokiej jakości materiały. Jest przejrzyste, miłe i po odpaleniu silnika ponoć możemy usłyszeć brzmienie prawdziwego spalinowego Ferrari. To ostatnie może i nie jest zalecane, ale wnętrze Luce to majstersztyk. Pierwsze Ferrari na prąd ma kosztować około 550 tys. euro.



AKTYWUJ TERAZ

Czechy
Ahoj!





LIGA KIEROWCÓW

Oszczędzaj w trasie z ACTROS L
i zgarnij nagrody w konkursie "Liga Kierowców".



Mercedes-Benz
Trucks you can trust