www.przewoznik.zmpd.pl VII-IX 2026 numer 3 (98)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Bak do połowy pusty

12

Prezes ZMPD o stanie branży 6

Nowa szeroka oferta ubezpieczeniowa 58

130 lat ciężarówek: historia innowacji i technologie przyszłości 66



ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

ZOD

1957 ZMPD

Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt 1 Statutu
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
Zarząd Zrzeszenia zwołuje

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

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

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

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Prezes ZMPD
Jan Buczek



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Przewoźnik to nie bankier dla pośrednika

Globalne perturbacje zakłócają funkcjonowanie światowej gospodarki i obniżają zapotrzebowanie na transport. Polscy przewoźnicy drogowi wyróżniają się na rynku wyjątkowymi umiejętnościami adaptacyjnymi i determinacją w działaniu, gotowi są do ciężkiej pracy, co daje pewne podstawy do optymizmu. Jednak współczesny rynek nie jest w stanie wyżywić tylu firm.
Tym bardziej niezrozumiała jest postawa niektórych przedstawicieli branży transportowej, blokujących działania zmierzające do skracania terminu zapłaty za usługę transportową przewoźnikowi fizycznie wykonującemu transport.
To pośrednik powinien starać się o pozyskanie kapitału, aby na bieżąco realizować swoje zobowiązania finansowe. Przewoźnik nie jest charytatywną instytucją finansową, jest fachowcem od przewozu towarów, spedytor ma inne zadania, podobnie jak zleceniodawca. W klarownym systemie łatwiej będzie trzem stronom funkcjonować.

Audyt energetyczny także dla małych przewoźników 14

Unia Europejska wprowadziła obowiązek raportowania zużycia energii, w tym paliwa. Polski rząd przygotowuje ustawę.

Duża inwestycja ZMPD w Chlebni 30

ZMPD oraz sieć stacji Moya budują w Chlebni pod Grodziskiem Mazowieckim stację paliw. Będzie to obiekt otwarty także dla klientów indywidualnych.

Volkswagen Mission Efficiency 72

Producent aut dla ludu postanawia średnio raz na dekadę wprowadzić do produkcji bardzo oszczędny samochód. Zazwyczaj to nic innego jak prototyp, który jakimś cudem trafia na drogi. Mission Efficiency właśnie taki jest, ale nie spodziewajcie się masowej produkcji.



1957 ZMPD

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 Gawełczyk

Współpracują:
Kacper Jeneralski, Tomasz Małyszko, Piotr Mikiel, Martyna Misztal-Turemka

Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: Kolagraf

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

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

Nie roztrwonić dorobku i majątku Zrzeszenia 6

Prezes ZMPD Jan Buczek podsumowuje ostatnie cztery lata funkcjonowania branży i gospodarki: przewoźnicy nie są w stanie nadążyć za rosnącymi kosztami, gdy jednocześnie jest mniej pracy.





Rząd nie zauważa potrzeb przewoźników 12

Państwo nie zamierza ułatwiać przewoźnikom pozyskiwania kierowców spoza Unii Europejskiej i pomija istotne potrzeby przedsiębiorców.

Przygotowując CPN rząd pominął przewoźników 10

Obniżenie cen paliw spowodowane programami CPN przydało się zmotoryzowanym wyjeżdżającym na wakacje, ale nie dało ulgi przewoźnikom.

Nie roztrwonić dorobku i majątku Zrzeszenia	6
Firmy padają jak muchy	10
Bak do połowy pusty	12
Rząd nie zauważa potrzeb przewoźników	14
Fotomorgana. Jazda z górki czyli sposób na kryzys	16
Audyt energetyczny także dla małych przewoźników	22
Jak pod okiem fiskusa nie wpaść do szarej strefy	26
Duża inwestycja ZMPD w Chlebni	28
Targi TransLogistica Poland – miejsce, gdzie produkcja i handel łączą się z logistyką	30
Przewoźnicy: zacznijmy się szanować	32
Administracje państwowe zaspały z elektronicznym listem przewozowym	36
Elektryczne ciężarówki potrzebują nie tylko ładowarek	38
Kiedy elektryczna ciężarówka zaczyna się opłacać?	41
Pierwsza jaskółka elektromobilności	44
Nowe rozwiązania analizy floty i zarządzania zasobami	46
Młodzi poznają transport od strony kierowcy, przedsiębiorcy i nowych technologii	48
Ustawa radarowa podniesie kary	52
Wystawa ciężarówek w Hanowerze: elektryfikacja nie wypaliła	54
Nowa, szeroka oferta ubezpieczeniowa	58
Retro. Od pioniera do lidera	60
130 lat ciężarówek: historia innowacji i technologie przyszłości	66
Volkswagen Mission Efficiency – najekonomiczniejszy samochód na świecie	72

Nie roztrwonić dorobku i majątku Zrzeszenia



Prezes ZMPD Jan Buczek podsumowuje ostatnie cztery lata funkcjonowania branży i gospodarki w rozmowie z Robertem Przybylskim.

W latach 2022 – 2025 obroty handlu zagranicznego Polski zmalały o 5,2 proc. Jak ten spadek odbił się na międzynarodowym transporcie drogowym?

Branża obsługuje handel zagraniczny, więc oczywistym jest, że musiała odczuć te spadki. Od 2023 roku maleje liczba firm wykonujących drogowe przewozy międzynarodowe, przedsiębiorcy nie są w stanie nadążyć za rosnącymi kosztami, gdy jednocześnie jest mniej pracy. Bardzo niepokojący jest także spadek bilansu płatniczego usług transportowych.

Czy można wszystko składać na karb malejącej wymiany handlowej?

Na sytuację w branży składa się szereg okoliczności zewnętrznych i wewnętrznych. Zewnętrzne to wojna, w którą zaangażowane są wszystkie państwa, w tym nasze. W jej wyniku doszło do ograniczeń handlowych, sankcji, które uderzają w gospodarkę i naszą gałąź transportu. Jest to dramat dla wielu uczestników rynku.

Dodatkowo zakaz wjazdu do Unii Europejskiej dla rosyjskich i białoruskich naczep odcina od wschodniego rynku naszych przewoźników, gdy UE już wcześniej wprowadziła taki zakaz dla pojazdów silnikowych. Polscy przewoźnicy, aby utrzymać wymianę towarową, nawiązywali współpracę z przewoźnikami z państw WNP, która zakładała m.in. wymianę naczep. Niekonsultowany z nami zakaz sprawił, że nasi przewoźnicy, wyspecjalizowani w obsłudze wschodnich rynków, stanęli w obliczu bankructwa. Z dnia na dzień zostali objęci zakazem funkcjonowania na rynku, jednocześnie ponosząc poważne koszty działalności. Wiele firm, nawet dużych, przestało istnieć, a tylko niektórym udało się znaleźć miejsce na rynku zachodnioeuropejskim.

Przewozy na wschód już wcześniej stanowiły niewielki procent pracy całej branży. Czy ich brak jest dla niej rzeczywiście tak odczuwalny?

To poważna strata, bowiem byliśmy wyspecjalizowani na skalę europejską w obsłudze rynków wschodnich. Ta strata to nie tylko statystyka, to tragedia przewoźników, z którymi jesteśmy najbardziej związani poprzez kontakty handlowe. Dziś przedsiębiorcy zapominają, kto im zgotował taki los i atakują wszystkich dookoła, mimo że wiele z tych zmian jest nieodwracalnych. Podobnie było z wdrożeniem do polskiego systemu prawnego Pakietu Mobilności.

To znaczy?

W proces legislacyjny wprowadzania Pakietu Mobilności byliśmy bardzo zaangażowani i zapraszani na wiele narad roboczych w Komisji Europejskiej, w Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Socjalnym (EKS) i w Parlamencie Europejskim.

Pamiętam ostre debaty w EKS z politykami europejskimi, którzy nie rozumieli istoty problemu. Byliśmy osamotnieni, bo nie było tam przedstawicieli polskiej administracji, która uważała, że wszystko wie lepiej. Dopiero wraz z reprezentantami stowarzyszeń z innych państw UE udało się doprowadzić do znaczących zmian w przepisach Pakietu Mobilności, dzięki czemu ostatnia wersja jest o wiele łagodniejsza od pierwotnych założeń. Jednak sposób wdrożenia Pakietu do polskiego prawodawstwa przez ówczesne kierownictwo resortu, taka nonszalancja i niechęć od dialogu z nami, zniweczyła część naszej pracy.

Może pan to udowodnić?

Potwierdzeniem faktu, że mamy najgorszy model rozliczenia za pracę naszych kierowców jest to, że Polska była przyczółkiem dla wielu przewoźników z państw nadbałtyckich, którzy masowo rejestrowali firmy w Polsce, aby unikać powrotu kierowców do siedzib na czas odpoczynku. Z chwilą, gdy zaczęły obowiązywać nasze, polskie przepisy socjalne w międzynarodowym transporcie drogowym, wiele z tych firm zniknęło. Gdy pytamy co było przyczyną odpowiadają, że nie udźwignęliby obciążeń wynikających z nowych polskich przepisów.

Może mamy do czynienia z ogólną zmianą rynku pracy?

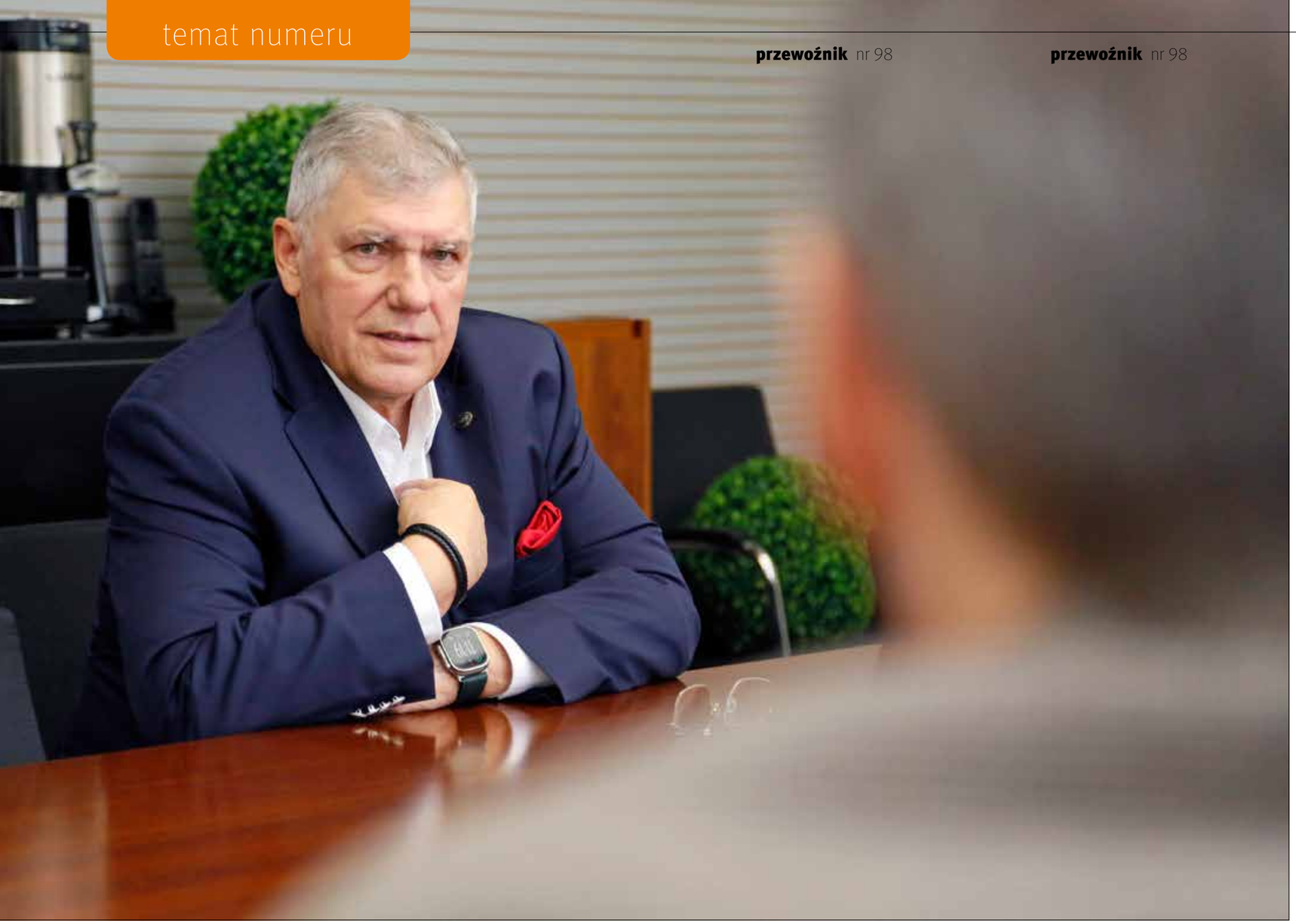
Młodzi poszukują rynkowych okazji, omijając szerokim łukiem naszą branżę. Jesteśmy przez to zmuszeni uzupełnić lukę zatrudniając pracowników spoza UE, ale jednak w związku z ujawnionym niekontrolowanym napływem emigrantów z różnych państw, to źródło pozyskania legalnych pracowników zagranicznych się skurczyło.

Polityka obecnego rządu polegająca na ograniczeniu imigracji, poważnie utrudniła znalezienie kierowców do transportu międzynarodowego. Brak kierowców powoduje, że wiele ciężarówek stoi, przewoźnicy redukują potencjał, tymczasem administracja wspiera branże, które nie mają strategicznego znaczenia dla państwa.

> Brak kierowców powoduje, że wiele ciężarówek stoi, przewoźnicy redukują potencjał, tymczasem administracja wspiera branże, które nie mają strategicznego znaczenia dla państwa.

Czy przynajmniej uda się ułatwić uzyskiwanie dokumentów dla osób już pracujących?

Na razie udało się nam przekonać wysokich urzędników państwo-



> Wybory to nie jest konkurs piękności. Proszę, żeby przewoźnicy już dzisiaj przyglądali się politykom: tym co rządzą i rządzili, a także tym co nie rządzili i tylko obiecują.

wych, którzy stali się w tej sprawie naszymi sojusznikami. Chodzi o kierownictwo resortu infrastruktury i MSWiA, natomiast cały czas zderzamy się ze ścianą w MRPiPS.

- **Chyba nie po raz pierwszy?**

Z tym resortem mamy problem, nawet jeśli udało się osiągnąć sukces wpisując zawód kierowcy na listę zwodów deficytowych, to kierownictwo ministerstwa wycofało się z publikacji tej listy, lokując naszych przedsiębiorców w tak egzotycznej grupie jak ekipy filmowe czy kurierzy dowożący jedzenie.

Nasi pracownicy np. z Białorusi, kulturowo bardzo bliscy nam, czekają latami na wizę i pozwolenie na pracę. Przewoźnik nie może udźwignąć ciężaru utrzymania pracownika czekającego latami na dokumenty. Tymczasem zagraniczny kierowca bez kłopotu znajdzie pracę w innych krajach UE, gdzie dbałość o gospodarkę ma priorytet.

Tym bardziej niezrozumiałe jest, że przewoźnicy muszą upominać się o pozwolenia dla osób, które już są w naszym państwie na wskroś sprawdzone, bo pracują od kilku lub kilkunastu lat u tych samych pracodawców. Jest niezrozumiałe, dlaczego urzędnicy blokują tego typu rozwiązania.

- **Czy przedsiębiorcy mogą spodziewać się rozwiązania tego problemu?**

Spotkałem się niedawno z podsekretarzem stanu w MSWiA Maciejem Duszczykiem, który dobrze rozumie niuanse zagadnienia i wszystko wskazuje na to, że nasze działania wsparte przez Pracodawców RP, będą miały w końcu oczekiwany finał.

Teraz pracujemy nad stworzeniem szerszego frontu rządowego w celu przełamania oporu MRPiPS. Mamy mnóstwo rzeczowych argumentów uzasadniających nasze postulaty. Każdy miesiąc opóźnienia w ich wdrożeniu to wymierne straty nie tylko dla przedsiębiorców oraz pracowników, ale i państwa.

- **Czy ZMPD domaga się obniżenia ceny oleju napędowego?**

Jesteśmy w stałym kontakcie z Ministerstwem Infrastruktury i walczymy o systemowe wsparcie dla przewoźników. Sprawę komplikują wydłużone do nieprawdopodobnych wielkości łańcuchy pośredników, w których z trudem uzyskane rekompensaty paliwowe są przechwytywane przez pośredników, a do przewoźników realizujących transport, nie docierają! Dla wykonawcy, dla przewoźnika wykonującego przewóz, tę ciężką pracę związaną z inwestycją w miejsce pracy, zatrudnieniem, nadzorem i zakupem materiałów niezbędnych do wykonania usługi, pieniądze często nie pokrywają kosztów, a zapłata dokonywana jest po wielu miesiącach.

- **Prace nad odpowiednią ustawą już trwały. Co się dalej z nimi stało?**

W naszym środowisku są ludzie broniący tego dla nas niekorzystnego modelu, gdyż w ich portfelu usług znajdują się także usługi pośrednictwa w zakresie transportu drogowego. Ten fakt wpłynął na odrzucenie propozycji przepisów zmuszających do zapłaty za usługę w ściśle określonym terminie, z powodu rozbieżności poglądów przewoźników.

To nie pierwszy raz, gdy zderzamy się z takim rozchwianiem stanowiska przewoźników, dlatego na ostatnim Forum Transportu Drogowego podjęliśmy próbę stworzenia listy postulatów dla nowego ministra transportu, choć nie był nam jeszcze znany.

Pod postulatami podpisało się wielu przedstawicieli różnych regionów, ale odnoszę wrażenie, że tylko ZMPD w sposób konsekwentny przypomina ministrom o postulatach środowiska i rozliczy ich z realizacji na koniec kadencji.

Apelujemy do przedsiębiorców o wpisywanie do umów klauzul paliwowych. Muszą popularyzować to rozwiązanie i wymóc je trzeba także na rynku chwilowym – nie ma innej drogi. Mamy na liście członkowskiej ZMPD ponad 2 tys. przewoźników, a wszystkich jest nas w Polsce ponad 40 tysięcy. My musimy szukać sposobu na przetrwanie.

- **A propos rozliczeń polityków. Zbliżają się wybory powszechne, co może być istotne dla branży zdaniem ZMPD?**

Wybory to nie jest konkurs piękności. Proszę, żeby przewoźnicy już dzisiaj przyglądali się politykom: tym co rządzą i rządzili, a także tym co nie rządzili i tylko obiecują. Doradzam, aby sprawdzali jaki jest rodowód polityków, bo przysłowiowi nauczyciele i historycy nie zbudują pomyślności, ponieważ nie czują gospodarki. Musimy podejmować świadomy wybór, nawet gdyby to miał być tylko wybór najlepszy spośród złych.

Dbając o neutralność polityczną współpracujemy z wieloma politykami niezależnie od ich partyjnych barw. Liczymy na to, że mają odwagę posługiwać się naszymi argumentami w debatach na temat gospodarki, nawet gdyby nie osiągnęli spektakularnych sukcesów, a tych którzy nas oszukali, będziemy omijać szerokim łukiem.

- **W grudniu Zgromadzenie Ogólne Delegatów wybierze nowe władze Zrzeszenia. Jaki kierunek powinno ono obrać?**

Politycy na stanowiskach się zmieniają, a nasza blisko 70-letnia organizacja pozostaje liderem branży i prezentuje ją w dialogu z administracją kraju i za granicą. Jako jedyni posiadamy warunki do kontynuowanie tej misji. W tym celu prowadzimy działalność gospodarczą, bo składki członkowskie nie pokryją nawet kosztów informacyjnej obsługi członków.

Odbyliśmy zebrania regionalne, na których wybrali zostali delegaci na zgromadzenie ogólne, wiele osób dostało rekomendacje do władz na przyszłą kadencję 2027-2030. Ważne jest, aby przyszłe władze nie roztrwoniły potencjału i majątku Zrzeszenia, stworzonego wysiłkiem wielu pokoleń przewoźników i działaczy.

Firmy padają jak muchy



ZMPD domaga się od rządu systemowego wsparcia branży transportu drogowego, w ostatnich latach z rynku zniknęło blisko 12 tys. przewoźników, a saldo bilansu usług transportu drogowego zmalało o 3 mld zł.

Robert Przybylski

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników w Polsce alarmuje, że firmy transportowe padają w zastraszającej ilości, a polski transport potrzebuje dziś nie tylko doraźnej pomocy, ale przede wszystkim stabilnych i systemowych rozwiązań, które pozwolą przedsiębiorcom konkurować na europejskim rynku. – Problemy przewoźników nie pozostają wyłącznie problemami jednej branży – przekładają się na sprawność łańcuchów dostaw, konkurencyjność przedsiębiorstw i bezpieczeństwo gospodarcze kraju – ostrzega prezes ZMPD Jan Buczek. Wzywa rząd do szybkich i konkretnych działań w celu zachowania konkurencyjności polskich przewoźników.

Zniknęła co czwarta firma

ZMPD postuluje uruchomienie bezpośredniego wsparcia dla przedsiębiorstw transportowych. – Kluczowe znaczenie ma dziś uruchomienie mechanizmów bezpośredniego wsparcia dla przedsiębiorstw transportowych, których sytuacja finansowa w wielu przypadkach stała się niezwykle trudna – alarmuje prezes ZMPD.

Wskazuje, że czwarty rok z rzędu maleje liczba firm transportu drogowego. W tym roku, do 8 października, zniknęło z rejestrów GITD dokładnie 3666 przedsiębiorstw mających licencję na wykonywanie transportu międzynarodowego. Dziennie wycofywało się z tej branży ponad 13 podmiotów.

W 2025 roku zniknęło przeszło 4400 firm, średnio blisko 13 dziennie. W 2023 roku dzienna średnia wyniosła 10 podmiotów, zatem tempo opuszczania branży przyspiesza. Łącznie od początku 2023 roku do 8 października br. ubyło ponad 11,7 tys. firm, a więc jedna czwarta zarejestrowanych w 2022 roku.

Skala ubytku nie rzuca się w oczy, ponieważ cały czas zakładane są nowe firmy; w tym roku GITD wydał 2725 licencji, więc ubytek netto wyniósł 941 firm. Podobnie było w latach poprzednich, ale symptomatyczne jest, że w 2022 roku Biuro Transportu Międzynarodowego wydało nowych licencji 3 razy więcej niż w bieżącym roku, zatem nawet w oczach przedsiębiorców atrakcyjność międzynarodowych przewozów drogowych maleje.

Na koniec 2022 roku liczba ważnych licencji sięgnęła 44 499, zaś 8 października 2026 roku było ich 42 983, co oznacza ubytek o 3,4 proc. – To są twarde dane, które jednoznacznie wskazują w jakiej kondycji jest polski międzynarodowy transport drogowy – podkreśla Jan Buczek.

Zaznacza, że osłabienie branży transportu drogowego odbije się na bilansie płatniczym kraju. W 2024 roku przewoźnicy drogowi przynieśli ponad 42 mld zł nadwyżki płatniczej, przyczyniając się w istotny sposób do poprawy bilansu płatniczego całego państwa. – Jest to jednak o 3 mld zł mniej niż w 2022 roku, ponadto branża daje pracę dla pół miliona osób – przypomina prezes ZMPD.

Ułatwienia systemowe

Zrzeszenie uważa, że rząd powinien sięgnąć po przyjęte w kwietniu br. przez Komisję Europejską tymczasowe ramy pomocy państwa (METSAF), umożliwiające państwom członkowskim udzielanie wsparcia m.in. przedsiębiorstwom transportu drogowego dotkniętym wzrostem kosztów paliwa w związku z kryzysem na Bliskim Wschodzie.

Właśnie z tego narzędzia skorzystał rząd Francji, który przyznał francuskim przewoźnikom zapomogę 500 euro miesięcznie na samochód o dmc pow. 3,5 tony za okres od czerwca do sierpnia. Firma może otrzymać do 180 tys. euro (co odpowiada flocie 120 ciężarówek).

Komisja Europejska zatwierdziła program o wartości 300 mln euro we Włoszech oraz zwiększenie budżetu programu hiszpańskiego do 703 mln euro. W Luksemburgu na pomoc dla transportu drogowego i kolejowego przewidziano 54 mln euro.

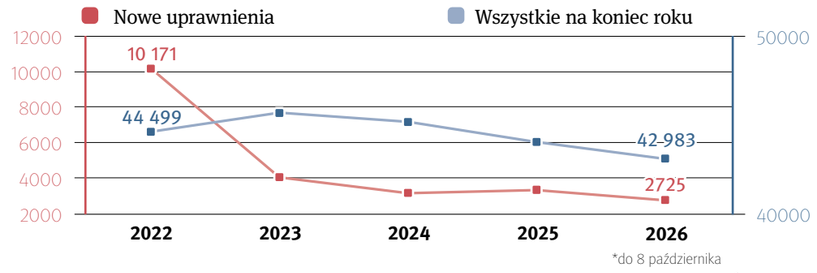
ZMPD oczekuje, że rząd powinien przynajmniej ułatwić funkcjonowanie branży poprzez zmiany w przepisach, które poprawiłyby płynność finansową przedsiębiorstw. Chodzi o skrócenie czasu płatności za wykonywaną usługę. Długie oczekiwanie na przelew podcina firmy, według danych BIG InfoMonitor i BIK zaległe zobowiązania transportu drogowego towarów na koniec 2025 roku wynosiły 2,5 mld zł.

Zleceniodawcy traktują samochody przewoźników jako darmowy magazyn, przetrzymując na za- lub rozładunku bez rekompensaty za utracone wpływy. Kilka godzin pod rampą może zaburzyć kolejną dostawę, dostępny czas jazdy i powrót do domu.

Ostatnie podwyżki myta odczuwalne w całej Europie spowodowały drastyczny wzrost pustych kilometrów. Te przebiegi sięgają w niektórych flotach 20 proc. ogólnego kilometrażu, zjadając cały wypracowany zysk.

Właściciel Grupy Transportowej Tomasz Macherowski zwraca uwagę na rosnące obciążenia administracyjne. Posługuje się raportem Europejskiego Banku Inwestycyjnego z 17 września, w którym firmy z całej Unii oceniają bariery w handlu. – W 2023 roku zakłócenia logistyczne jako poważną przeszkodę wskazywało 28 proc. firm.

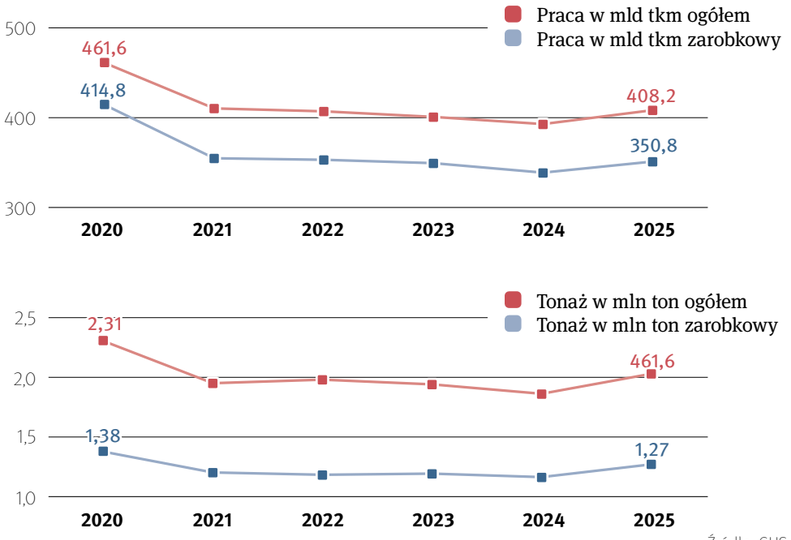
PRZEWÓZ RZECZY



*do 8 października

Źródło: BTM

WYNIKI PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM



Źródło: GUS

W 2025 roku - 12 proc. W tym samym czasie w górę poszły dwie inne pozycje. Wymogi regulacyjne, normy i certyfikacja: z 16 do 20 proc. Cła i zmiany taryfowe: do 18 proc. – porównuje Tomasz Macherowski. – Spora część naszej pracy przesunęła się do odpraw, dokumentów, zezwoleń i zgodności z wymogami – przyznaje właściciel Grupy Transportowej.

Znikające kadry

Istotnym elementem rozwiązania problemu kadrowego jest również sprawniejsze zatrudnianie pracowników z zagranicy. – Procedury wizowe oraz uzyskanie odpowiednich zezwoleń na pobyt i pracę mogą trwać miesiącami, a to oznacza realne konsekwencje dla przedsiębiorstw, które potrzebują kierowców tu i teraz. Kraj bez ciężarówek, bez kierowców szybko się zatrzymuje – podkreśla prezes ZMPD.

ZMPD szacuje, że w sektorze transportu drogowego brakuje od 100 do 120 tysięcy kierowców. Długotrwałe procedury powodują exodus wykwalifikowanej kadry – tylko w latach 2024-2025 liczba zatrudnionych w polskich firmach zagranicznych kierowców spadła ze 162 489 do 145 977. Brak przepisów traktujących ten zawód jako strategiczny oraz ułatwiających pozyskanie kierowców (np. umieszczenie go w wykazie zawodów deficytowych), powoduje zagrożenie dla polskiej gospodarki. To ostatni moment aby zapobiec szkodom, które za chwilę będą nie do naprawienia – alarmuje Jan Buczek.

przewoźnik nr 98
temat numeru

Bak do połowy pusty



Program rządowy

„Ceny Paliwa Niżej"

Przed październikową obniżką rząd dwukrotnie wdrożył program „Ceny Paliwa Niżej", pierwsza odsłona pakietu CPN wprowadzona była pod koniec marca. CPN obowiązywał do końca czerwca i obejmował przepisy, na mocy których stosowana była obniżona stawka VAT na benzynę i olej napędowy oraz ustalana była cena maksymalna tych paliw na stacjach benzynowych. W ramach pakietu wprowadzono też czasową obniżkę akcyzy na paliwa, która obowiązywała do połowy czerwca.
Od 17 do 31 sierpnia obowiązywał pakiet obniżający VAT na paliwa z 23 proc. do 8 proc., co według rządu ma zmniejszyć ceny na stacjach o około 90 gr, do ponad 1 zł na litrze, czyli podobnie jak w pierwszym przypadku.
Resort finansów obliczył, że koszt pierwszego programu CPN sięgnął 4,7 mld zł, a wznowienie na ostatnie dwa tygodnie sierpnia obniżki VAT na paliwa kosztowało budżet państwa 495 mln zł.

Rząd przygotowując CPN pominął przewoźników, nie udzielił im także bezpośredniej pomocy, więc ZMPD domaga się wsparcia branży w innych obszarach, które nie wymagają uszczuplenia budżetu państwa.

Robert Przybylski

Wdrożony na początku października trzeci program pomocowy nazwany Ceny Paliwa Niżej obniżył akcyzę na olej napędowy o 28 gorszy na litrze. Rząd przewiduje, że zmniejszenie podatku potrwa do końca roku. – Mniejsza akcyza oczywiście ma znaczenie, bo przy tej ilości zużywanego paliwa przez samochody ciężarowe, daje efekt w postaci kilkusetzłotowych oszczędności na zestaw, jednak nie rozwiązuje problemu – uważa prezes ZMPD Jan Buczek.

Przyznaje, że wysokie ceny paliw nie dotykają jednego państwa. – W niektórych rządy udzieliły firmom transportowym bezpośredniej pomocy, ale skoro nasz rząd nie widzi takiej możliwości, zwróciłem się do Ministerstwa Infrastruktury o natychmiastowe podjęcie działań zmierzających do ułatwienia funkcjonowania przewoźników w innych obszarach, które nie są powiązane z budżetem państwa, a szkodzą branży. Mówię o terminie zapłaty za wykonaną usługę; przewoźnik nie może być bezpłatnym kredytodawcą, a kierowca darmowym pracownikiem magazynowym. Należy objąć ochroną prawną relacje między przewoźnikiem i załadowcą, której do tej pory nie było. Musimy te rzeczy uregulować, tym bardziej, że w innych państwach to się udało. Podobnie trzeba skończyć z eksploatacją naszego rynku przez pozaunijnych przewoźników, którzy nielegalnie wykonują przewozy między krajami trzecimi, rujnując naszych przedsiębiorców – wskazuje prezes ZMPD.

Większy kapitał obrotowy

Rząd przygotował już dwa programy pomocowe nazwane Ceny Paliwa Niżej, mające obniżyć ceny paliw, jednak żaden nie był opracowany z myślą o transporcie drogowym. Tymczasem nie widać końca wojny USA i Izraela z Iranem, ceny baryłki ropy znów idą w górę i transport będzie droższy, co odbije się niekorzystnie także na marżach przewoźników.

Wprowadzone przez wcześniejsze edycje CPN obniżenie VAT nie dało oddechu przewoźnikom, bo ten podatek jest dla przedsiębiorców neutralny. – Rozumiemy chęć przypodobania się wyborcom, ale rządzenie państwem polega na stwarzaniu warunków do konkurencyjności gospodarki, bo stąd biorą się pieniądze, które rządy rozdają bezsensownie na wiecach – denerwuje się Jan Buczek. – Nie zgadzamy się z działaniami populistycznymi działaniami rządu. Lepiej, aby nie obniżał VAT, tylko wprowadził na rynku paliw prawdziwą konkurencję, wymusił na producentach zmniejszenie marży. Dałoby to nam niższe ceny nośników energii i oczywiste korzyści dla całej gospodarki. Ciągłe majstrowanie przy prawie i próby ręcznego sterowania rynkiem prowadzą do angażowania rządu w syzyfową pracę, gdyż proces legislacyjny kończy rytuale veto... – przekonuje prezes Zrzeszenia.

Zmniejszanie VAT nie jest do końca korzystne dla płynności przedsiębiorców. – Firma świadczy usługę transportu krajowego opodatkowaną VAT w wysokości 23 proc. i do tej pory kupowała paliwo opodatkowane też w wysokości 23 proc. Po wdrożeniu CPN może odliczyć tylko 8 proc. i te 15 proc. różnicy powstające przy zakupach firmowych musi pokryć z własnej kieszeni, ponieważ płatność za usługę otrzymuje po 60 dniach od wystawienia faktury, zaś VAT musi rozliczyć do 25. dnia kolejnego miesiąca – tłumaczy przewodnicząca Regionu Śląskiego ZMPD Kornelia Lewandowska.

Dodaje, że dla mającej kilka samochodów firmy przewozowej różnica w kapitale obrotowym może przekraczać 20 tys. zł miesięcznie. Lewandowska zaznacza, że ZMPD zwracało uwagę Ministerstwa Infrastruktury na ten problem. – Według mnie najprostszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie na czas istnienia ulgi opodatkowania krajowych usług transportowych VAT-em w wysokości 8 proc., dostępnej dla firm posiadających licencje przewozowe – uważa Lewandowska.

Koszty rosną jak szalone

Przedsiębiorcy wskazują, że są osłabiani przez ciągłe podwyżki paliw i myta. – Ropa naftowa staniała o blisko 22 proc. od 30 marca do 25 sierpnia, a w tym samym czasie cena hurtowa oleju napędowego zmalała tylko o 1,1 proc. W detalu spadek wyniósł 1,5 proc. Mimo że koszt baryłki ropy Brent liczony w złotówkach jest dziś o ponad jedną piątą niższy, cena netto diesla dla przedsiębiorcy jest praktycznie taka sama jak przed rządową tarczą paliwową – porównuje przewodniczący Regionu Dolnośląskiego ZMPD Wojciech Sieńko.

Szacuje, że napełnienie zbiorników ciągnika siodłowego kosztuje tylko ok. 450 zł miesięcznie mniej niż przed tarczą, mimo że ropa Brent w złotówkach jest tańsza o 21,5 proc.

Brak sprzężenia cen ropy i paliw wynika z niewystarczających możliwości przetwórczych światowych rafinerii. – W Europie premia diesla względem Brent wzrosła od początku roku o ponad 180 proc. – z około 25 do ponad 70 dolarów za baryłkę. Jednocześnie zapasy w hubie Amsterdam–Rotterdam–Antwerpia są o 24 proc. niższe od średniej z ostatnich pięciu lat, a eksport diesla z Rosji, Bliskiego Wschodu i największych dostawców azjatyckich był w lipcu o 1,3 mln baryłek dziennie niższy niż rok wcześniej – zaznacza Marcin Wawrzkiewicz Country Manager Malcom Finance w Polsce.

W efekcie cena diesla coraz słabiej podąża za ceną ropy. – Brent może szybko reagować na poprawę sytuacji geopolitycznej, podczas gdy odbudowa podaży i zapasów gotowych paliw będzie znacznie wolniejsza – podkreśla Wawrzkiewicz.

Inne koszty też w górę

Sieńko przypomina, że w ostatnich kwartałach przewoźnicy musieli przełknąć wyjątkowo dużo podwyżek cen. Myto w Polsce podrożało od 1 lutego o 40 proc., a sieć dróg płatnych wydłużyła się o ponad 12 proc., do blisko 5,8 tys. km. Ceny AdBlue są o 5-10 proc. większe niż w 2025 roku, ubezpieczenia podrożały o 10 proc., serwisy podobnie, za opony i oleje smarowe podwyżki sięgnęły co najmniej 10 proc., drożsi są także kierowcy o 5-7 proc. – W sumie koszt pracodawcy wzrósł w ostatnim roku o 7-10 proc. miesięcznie – szacuje Sieńko.

Rząd nie zauważa potrzeb przewoźników

Państwo nie zamierza ułatwiać przewoźnikom pozyskiwania kierowców spoza Unii Europejskiej i pomija istotne potrzeby przedsiębiorców.

Robert Przybylski

W przyjętej w październiku 2024 roku przez rząd strategii migracyjnej Rada Ministrów podkreśla, że „Procesy migracyjne nie mogą zwiększać poziomu niepewności w codziennym życiu mieszkańców Polski". Bezpieczeństwo pozostaje priorytetem, a „określenie zasad dostępu do terytorium Polski pozostaje w gestii rządu, przy uwzględnieniu członkostwa Polski w UE, w szczególności w strefie Schengen i wynikających z tego zobowiązań Schengen".

Zarazem Rada Ministrów przyznaje, że „bezpieczna i kontrolowana imigracja zarobkowa" jest zjawiskiem pożądanym i pozytywnie wpływającym na gospodarkę.

Kierując się tymi założeniami, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) zaprezentowało w lipcu projekt nowelizacji ustawy o cudzoziemcach (UD408), której celem jest skrócenie postępowań w sprawie udzielania zezwoleń na pobyt czasowy oraz ograniczenie obciążeń administracyjnych po stronie urzędów wojewódzkich.

Mniej biurokracji

Nowelizacja ma ograniczyć biurokrację przy wydawaniu wiz oraz legalizacji pobytu. Strategia wskazuje także na potrzebę zwiększenia spójności między systemem legalizacji pobytu i legalizacji pracy. Projekt zakłada, że:

- obywatele najbardziej rozwiniętych państw trzecich, którzy korzystają z ruchu bezwizowego w UE, w postępowaniach dotyczących legalizacji pobytu będą korzystać z instytucji milczącego zakończenia postępowania,
- selekcji tych państw dokona Rada Ministrów w drodze rozporządzenia. Przepisy projektowanej ustawy wskażą kryteria selekcji tych państw, które uwzględnią: ruch bezwizowy, członkostwo w OECD, wysoki poziom PKB w przeliczeniu na jednego mieszkańca według parytetu siły nabywczej oraz kryterium migracyjne odnoszące się do liczby wydanych decyzji o zobowiązaniu do powrotu w stosunku do liczby cudzoziemców z danego kraju w Polsce,
- na listę nie trafią państwa o zwiększonym poziomie zagrożenia terrorystycznego lub przestępczością, mających zasięg międzynarodowy, niewspółpracujące przy przyjmowaniu cudzoziemców wydalanych z Polski oraz w przypadku, w którym będzie to stało w sprzeczności z interesem Rzeczypospolitej Polskiej lub zobowiązaniami międzynarodowymi,
- milczące zakończenie postępowania nie będzie następować, gdy dane cudzoziemca będą figurować w Systemie Informacyjnym Schengen do celów odmowy wjazdu i pobytu,
- milczące załatwienie sprawy będzie dotyczyć wyłącznie postępowań toczących się przed wojewodami, tj. w I instancji administracyjnej (na etapie najbardziej obciążonym organizacyjnie) i nie będzie dotyczyć postępowań odwoławczych toczących się przed Szefem Urzędu do Spraw Cudzoziemców.

Uwagi przedsiębiorców

Przewoźnicy uważają, że po raz kolejny ich potrzeby nie zostały uwzględnione przez rządzących. – Zrozumiałym jest, że łatwiej precyzyjnie ocenić kandydata do pracy w branży IT niż ogromną liczbę kandydatów do pracy w charakterze kierowcy. Polska jeszcze jest liderem w transporcie i zupełnie nie potrafię zrozumieć, dlaczego walkowerem oddajemy to miejsce przewoźnikom z innych państw, którzy zacierają ręce patrząc na działania polityków – zastanawia się prezes ZMPD Jan Buczek.

Szczególne zdziwienie budzi podejście rządu do pracowników zagranicznych, których przewoźnicy zatrudniają od wielu lat. – Nie mają oni żadnych ułatwień, są to zweryfikowani pracownicy i czujemy się z nimi bezpiecznie – zapewnia członek zarządu ZMPD Karol Rychlik. – Walczymy o przetrwanie, potrzebujemy pilnie rąk do pracy. Rząd ocknie się dopiero wtedy, gdy już znikniemy, ale wtedy będzie za późno na ratunek, bo nasze miejsce zajmie ktoś inny – ostrzega Rychlik.

Projekt został skrytykowany także przez organizacje przedsiębiorców. Pracodawcy RP wskazują, że projekt zakłada dostęp do szybkiej ścieżki jedynie obywatelom państw bogatych, a pomija znaczną część osób od lat legalnie przebywających w Polsce, mających zatrudnienie, nieposzlakowaną opinię i regularnie opłacającą podatki i składki ZUS.

Znaczenie miałaby także postawa pracodawcy i jego rzetelne wywiązywanie się ze swoich obowiązków. Pracodawcy RP postulują zastosowanie procedury milczącego zakończenia także wobec cudzoziemców kontynuujących legalny pobyt i zatrudnienie w Polsce.



Pracodawcy RP chwalą pozostawienie Radzie Ministrów możliwości elastycznego określania katalogu państw, których obywatele będą mogli korzystać z uproszczonej procedury, jednak postulują, aby Rada Ministrów mogła także wskazywać konkretne grupy cudzoziemców uprawnione do korzystania z uproszczonych procedur.

Pracodawcy RP uważają, że zasada, według której brak decyzji postanowienia wojewody w ciągu 60 dni oznacza milczące zakończenie sprawy powinna być stosowana także przy wnioskach o pozwolenie na pobyt czasowy i pracę przy kolejnych wnioskach osób już wcześniej kontrolowanych.

Pracodawcy RP uważają, że zasada, według której brak postanowienia wojewody w ciągu 60 dni oznacza milczące zakończenie sprawy powinna być stosowana także przy wnioskach o pozwolenie na pobyt czasowy i pracę przy kolejnych wnioskach osób już wcześniej kontrolowanych.

Kierowcy potrzebni od zaraz

Przewoźnicy domagają się od Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wydania rozporządzenia zawierającego wykaz grup zawodów, w których występują niedobory kadrowe i wpisaniu zawodu kierowcy samochodu ciężarowego na tę listę. Ma to uprościć i przyspieszyć formalności.

Ministerstwo w liście do ZMPD przypomina, że wydanie rozporządzenia z takim wykazem ma charakter fakultatywny, nie obligatoryjny. Ponadto brak rozporządzenia nie uniemożliwia wydawania dokumentów dla cudzoziemców, którzy mieli zostać ujęci w wykazie.

W pierwszej połowie roku wydano łącznie 25 189 dokumentów legalizujących pracę kierowcy ciągnika siodłowego oraz 19 856 dokumentów legalizujących pracę kierowcy samochodu ciężarowego. 83 % ww. dokumentów dotyczyło obywateli Ukrainy oraz Białorusi.

MSWiA oblicza, że w roku 2025 średni czas rozpatrywania wniosków o zezwolenia pobytowe w poszczególnych województwach wynosił: województwo dolnośląskie – 297 dni, województwo kujawsko-pomorskie – 514 dni, województwo lubelskie – 237 dni, województwo lubuskie – 469 dni, województwo łódzkie – 329 dni, województwo małopolskie – 175 dni, województwo mazowieckie – 265 dni, województwo opolskie – 610 dni, województwo podkarpackie – 248 dni, województwo podlaskie – 297 dni, województwo pomorskie – 543 dni, województwo śląskie – 633 dni, województwo świętokrzyskie – 271 dni, województwo warmińsko-mazurskie – 209 dni, województwo wielkopolskie – 343 dni, województwo zachodniopomorskie – 461 dni.

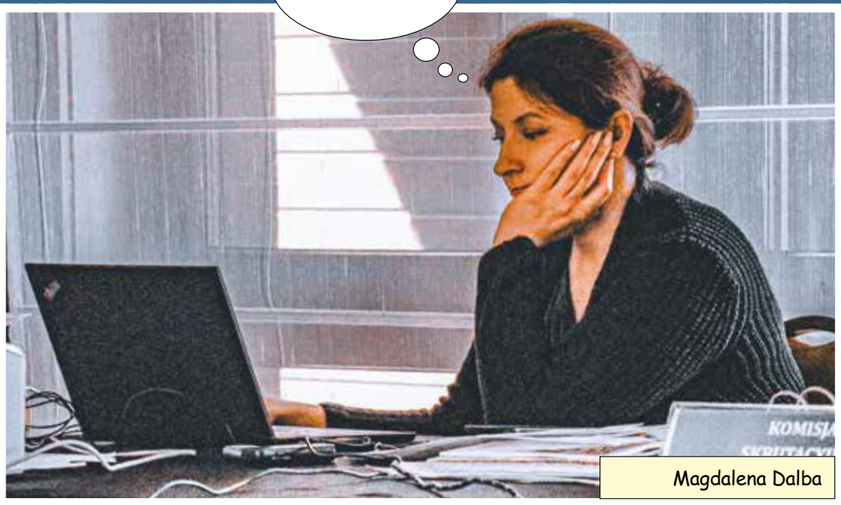
Liczba wniosków o zezwolenia na pobyt czasowy składanych przez cudzoziemców wzrosła z 361,3 tys. w 2021 roku do 508,1 tys. w ubiegłym.

fotomorgana

Jazda z górki czyli sposób na kryzys



Tadeusz Furmanek



Magdalena Dalba



Tadeusz Furmanek



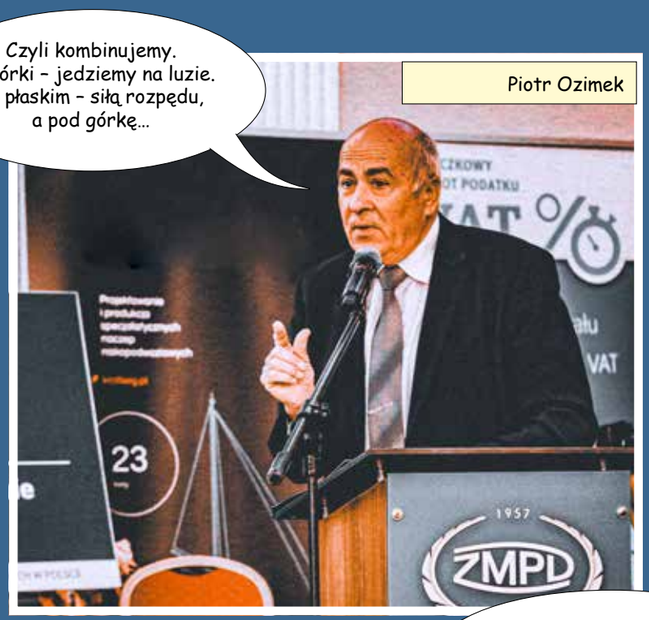
Wojciech Sieńko



Piotr Ozimek



Aneta Boruta


Czyli kombinujemy.
Z górki – jedziemy na luzie.
Po płaskim – siłą rozpędu,
a pod górkę...
Piotr Ozimek


...będziemy pchać?
Do bani taki plan.
Robert Nitek


A mówiłem, żeby
kupić elektryka?
Zdzisław Radelski


A nie można by zamontować
LPG? Tu się pociągnie drucik,
tam przewodzik...
Sawomir Kostjan,
Jarosław Jakoniuk
Sam jesteś
przewodzik.


Podobno w Hiszpanii jest tanie
paliwo. Bierzemy kanistry, wsiadamy
w pociąg, szybko na stację
i z powrotem.
Długo nad tym
myślałeś?
Mirosław Kaczorowski, Artur Kamiński


Błagam, skończmy
z tymi żartami.
Wiesław Starostka


No dobra, w takim
razie będziemy losować
jeden pomysł ze wszystkich
zgłoszonych. Wygrywają...
Arkadiusz Pawelczyk


Karol Rychlik
... wspólne przewozy
w małej grupce!

Pożary ciężarówek

W 2025 roku w Polsce doszło do 1165 pożarów w kategorii obejmującej samochody ciężarowe, cysterny, maszyny drogowe i przyczepy do aut ciężarowych. To najwyższy wynik w latach 2020-2025 – średnia z całego okresu wynosi 1086 pożarów rocznie, a najniższy odczyt przypadł na 2023 r. („tylko" 991 zdarzeń), wynika z danych KG PSP. Pożarów aut osobowych było w 2025 r. nawet nieco mniej niż pięć lat wcześniej (7682 wobec 7827). W tym samym czasie ich liczba w kategorii samochodów ciężarowych wzrosła o 10,6 proc. z poziomu 1053 w 2020 r., zwiększając udział w ogólnej liczbie pożarów pojazdów z ok. 11,5 do 12,6 proc.

Rośnie wynagrodzenie i składki

W przyszłym roku składki ZUS wyniosą w przypadku kierowców międzynarodowych 4 209 zł, będą wyższe ok. 260 zł w porównaniu do tego roku. Podwyżka wynika z projektu ustawy budżetowej na 2027 rok, która zakłada, że przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej wyniesie 10 033 zł brutto i będzie o 613 zł większe względem roku 2026. Eurowag wylicza, że w okresie 2021-2027 wysokość składek ZUS wzrosła o 233 proc., co jest wynikiem wprowadzenia do polskiego prawa Pakietu Mobilności.

Więcej bankructw w Wielkiej Brytanii

Transport drogowy przeżywa kryzys także w Wielkiej Brytanii. W ostatnich trzech latach zbankrutowało tam ok. 1300 firm transportu drogowego ładunków. Firmy wskazują, że podwyżki cen paliw wywołały wzrost kosztów sięgający 300 funtów tygodniowo. Domagają się ulg w podatkach od paliw, porównywalnych do hiszpańskich, francuskich i włoskich. W Wielkiej Brytanii funkcjonuje ok. 106,5 tys. firm drogowego transportu ładunków.

Sprzedaż opon na rynku wtórnym

W pierwszej połowie roku sprzedaż opon do samochodów ciężarowych i autobusów na unijnym rynku wtórnym wzrosła rok do roku o 7 proc., do blisko 5,4 mln sztuk. W pierwszym kwartale poprawa wyniosła 1 proc., w drugim 13 proc. rok do roku. W pierwszym półroczu w Polsce sprzedaż opon do samochodów ciężarowych zmalała o 6 proc., wynika z danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. Informuje on także, że znajdujące się w Polsce fabryki produkują dziennie 140 tys. opon różnego przezanczenia.



Nowa siedziba i serwis Renault Trucks

Renault Trucks otworzyło 17 czerwca samodzielną siedzibę Renault Trucks Polska wraz z dużym warsztatem. Dotychczasowa lokalizacja znajdowała się w Młochowie. Obiekt wzniesiony w Tłuste, niedaleko Grodziska Mazowieckiego, otrzymał nazwę Dom Renault Trucks. – Nasz udział w polskim rynku wynosi 7 proc., ale celem jest zdobycie 10 proc. i chcemy to osiągnąć najlepszą w kraju siecią serwisową – podkreśla prezes Renault Trucks Antoine Duclaux.

Hala ma 3 przejazdowe stanowiska, przystosowana jest także do obsługi elektrycznych ciężarówek, podłączenia energetyczne są gotowe do zasilenia nawet dziesięciu samochodowych ładowarek, w tym jednej o mocy 150 kW. To piąty serwis otwarty w ostatnich dwóch latach i zapowiadane są kolejne. Marka posiada w Polsce 32 punkty serwisowe, a wartość najnowszej inwestycji to 10 mln euro.



Odeszła Renata Małyszko

Z ogromnym smutkiem informujemy, że 5 sierpnia 2026 r., w wieku 50 lat, po długiej i ciężkiej chorobie zmarła nasza Koleżanka, Renata Małyszko.
W przyszłym roku minęłoby 30 lat od chwili, gdy po raz pierwszy przekroczyła próg biura ZMPD. Do ZMPD trafiła w trakcie studiów prawniczych. Była to jej pierwsza i – jak się okazało – jedyna praca. To właśnie tutaj znalazła swoje miejsce na ziemi, a także poznała swojego przyszłego męża Tomka. Odeszła od nas ikona ZMPD – osoba pod każdym względem wyjątkowa. Jej profesjonalizm, sumienność, konkret w działaniu, oddanie pracy, a przy tym naturalna skromność były, są i pozostaną dla nas niedoścignionym wzorem. Za wkład w rozwój organizacji, śp. Renia Małyszko otrzymała Złotą Odznakę „Zasłużony dla ZMPD".
Poza Rodziną i pracą Jej wielką pasją był ogród, któremu poświęcała niemal każdą wolną chwilę. Z zamiłowaniem zajmowała się także rękodziełem i malarstwem.
Przez wiele lat – aż do ostatnich dni, godzin i minut – z niezwykłym hartem ducha i niezachwianą wiarą walczyła z okrutną chorobą.
Pozostawiła pogrążonych w żałobie męża Tomka oraz troje dzieci – Anię, Kasię i Mateusza.

temat numeru

Audyt energetyczny także dla małych przewoźników

Unia Europejska wprowadziła obowiązek raportowania zużycia energii, w tym paliwa. Polski rząd przygotowuje ustawę wdrażającą nowe wymogi.

Martyna Misztal-Turemka

Trwają prace nad zmianą ustawy o efektywności energetycznej, która ma wdrożyć do polskiego porządku prawnego dyrektywę (UE) 2023/1791. Choć regulacja nie jest kierowana wyłącznie do sektora transportowego, może znacząco zmienić sytuację przewoźników. Szczególne znaczenie może mieć zmiana zasad, na jakich przedsiębiorcy będą obejmowani obowiązkiem przeprowadzania audytów energetycznych. Zgodnie z projektem o objęciu tym obowiązkiem ma decydować już nie wielkość przedsiębiorstwa, lecz poziom zużycia energii - w firmach transportowych przede wszystkim paliwa zużywanego przez flotę.

Projekt nowelizacji (numer w wykazie UC77) ma wdrożyć unijną dyrektywę 2023/1791 z 13 września 2023 r. Zasadniczy termin jej transpozycji upłynął 11 października 2025 r., tymczasem prace nad polskimi przepisami nadal nie zostały zakończone. Obecnie przyjęcie projektu przez Radę Ministrów planowane jest na III kwartał 2026 r., jednak biorąc pod uwagę obecny stan oraz tempo prac, dotrzymanie tego terminu budzi wątpliwości.

Efektywność energetyczna

Efektywność energetyczna sprowadza się w uproszczeniu do ograniczania ilości energii potrzebnej do osiągnięcia tego samego efektu - wyprodukowania towaru, ogrzania budynku czy przewiezienia tego samego ładunku. Dyrektywa 2023/1791 podnosi unijne cele w tym zakresie i zakłada zmniejszenie zużycia energii w UE do 2030 r. Aby je osiągnąć, przewiduje szereg obowiązków dotyczących m.in. sektora publicznego, przedsiębiorstw i rynku energii. W przypadku przedsiębiorców jednym z podstawowych narzędzi mają być audyty energetyczne oraz - przy większym zużyciu energii – systemy zarządzania energią.

Decyduje wielkość przedsiębiorstwa

Obecnie obowiązek przeprowadzania audytu energetycznego przedsiębiorstwa jest powiązany przede wszystkim z jego wielkością, a sam audyt wykonuje się co cztery lata. Przewoźnik mieszczący się w kategorii MŚP nie musi więc dziś przeprowadzać audytu, nawet jeśli jego flota zużywa znaczne ilości paliwa. Transport już obecnie jest jednym z obszarów uwzględnianych w audycie, dlatego zasadnicza zmiana nie polega na objęciu analizą energii wykorzystywanej przez flotę, lecz na poszerzeniu kręgu przedsiębiorców zobowiązanych do jego wykonania.

Projekt ustawy zmienia dotychczasowe kryterium. Zamiast statusu MŚP decydować ma rzeczywiste zużycie energii. Audyt będzie musiał przeprowadzać przedsiębiorca, którego średnie roczne zużycie energii z ostatnich trzech lat, z uwzględnieniem wszystkich jej nośników, przekroczy 2,78 GWh. Wartość ta odpowiada przewidzianemu w dyrektywie poziomowi 10 TJ. W firmach transportowych największy udział będzie zazwyczaj przypadał na olej napędowy. Dla zobrazowania skali warto przełożyć tę wartość na jednostkę bliższą realiom branży - 10 TJ odpowiada energii zawartej w około 278 tys. litrów oleju napędowego.

Co to oznacza w praktyce? Przyjmując orientacyjnie, że zestaw wykonujący przewozy międzynarodowe pokonuje około 120 tys. km rocznie, przy spalaniu rzędu 30–35 l/100 km jego roczne zużycie wyniesie około 36-42 tys. litrów oleju napędowego. Przy takich parametrach projektowany próg może zostać osiągnięty już przy flocie liczącej około 7-8 intensywnie eksploatowanych zestawów. Biorąc pod uwagę, że w 2025 roku ok. 80 % polskich firm transportowych wykonujących przewozy międzynarodowe dysponowało flotą nieprzekraczającą 10 pojazdów, zmiana wydaje się bardzo istotna.

Nie tylko paliwo

W firmie transportowej największą część zużycia energii będzie zazwyczaj stanowiło paliwo zużywane przez flotę. Do progu 2,78 GWh trzeba będzie jednak wliczać całkowite zużycie energii przedsiębiorstwa, a więc także m.in. energię elektryczną oraz ciepło wykorzystywane w bazie, magazynie czy biurze. Audyt ma obejmować obszary odpowiadające łącznie za co najmniej 90 proc. całkowitego zużycia energii przedsiębiorstwa, w tym oczywiście transport.

Plan działań i coroczne raportowanie

Na samym audycie obowiązki jednak się nie skończą. W ciągu 45 dni przedsiębiorca będzie musiał sporządzić na podstawie jego zaleceń plan działań w zakresie efektywności energetycznej. Plan ma wskazywać m.in. możliwe do osiągnięcia oszczędności, środki służące wykonaniu poszczególnych zaleceń audytu oraz harmonogram ich realizacji. Projekt zastrzega przy tym, że chodzi o środki wykonalne z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia. Plan będzie następnie co roku aktualizowany, a projekt przewiduje również jego publikację na stronie internetowej przedsiębiorcy.

Nowym obowiązkiem będzie również coroczne raportowanie zużycia energii. Do 31 marca przedsiębiorca będzie przekazywał za pośrednictwem elektronicznej platformy informację o całkowitym zużyciu energii za poprzedni rok. Z punktu widzenia firmy transportowej oznacza to przede wszystkim konieczność uporządkowanego gromadzenia danych dotyczących paliwa oraz pozostałych nośników energii wykorzystywanych w działalności. Projekt przewiduje jednocześnie, że informacji tej nie będzie musiał przekazywać przedsiębiorca, który w poprzednim roku zużył mniej niż 2,78 GWh energii.

> Zgodnie z dyrektywą pierwsze audyty energetyczne przedsiębiorstw objętych nowym obowiązkiem powinny zostać przeprowadzone najpóźniej do 11 października 2026 r. Jednocześnie projekt ustawy przewiduje na ich przeprowadzenie 12 miesięcy od wejścia nowych przepisów w życie.

Większe floty: system zarządzania energią

Dodatkowy obowiązek ma objąć przedsiębiorców, których średnie roczne zużycie energii z ostatnich trzech lat przekroczy 23,611 GWh, czyli około 85 TJ. Będą oni musieli wdrożyć certyfikowany system zarządzania energią zgodny z odpowiednią Polską Normą.

Przekładając ten próg - podobnie jak wcześniej - na zużycie oleju napędowego, 85 TJ odpowiada ponad 2,3 mln litrów paliwa rocznie. To poziom charakterystyczny raczej dla przedsiębiorstw dysponujących kilkudziesięcioma intensywnie eksploatowanymi zestawami. Projekt przewiduje wdrożenie systemu do 11 października 2027 r. Jednak ze względu na opóźnienie prac legislacyjnych termin ten może ulec wydłużeniu.

Kara może sięgnąć 5 proc. przychodu

Za niewykonanie obowiązkowego audytu prezes Urzędu Regulacji Energetyki (URE) może już dziś nałożyć na przedsiębiorcę karę pieniężną w wysokości do 5 % przychodu osiągniętego w poprzednim roku podatkowym. Projekt utrzymuje tę sankcję, a jednocześnie zakłada objęcie nią części nowych obowiązków - m.in. niesporządzenia lub nieopublikowania planu działań oraz niewdrożenia wymaganego systemu zarządzania energią.

Istotne jest odniesienie sankcji do przychodu, a nie zysku przedsiębiorstwa. W branży transportowej, gdzie wysokim obrotom często towarzyszą relatywnie niskie marże, nawet kara stanowiąca jedynie ułamek ustawowego maksimum może być dla przedsiębiorcy bardzo dotkliwa.

Zamówienia publiczne

Projekt rozszerza także wymagania dotyczące efektywności energetycznej w zamówieniach publicznych. Może to mieć znaczenie dla przewoźników świadczących usługi na rzecz podmiotów publicznych - jeżeli na potrzeby realizacji zamówienia będą nabywane nowe produkty, będą one musiały spełniać określone wymagania, np. w przypadku opon co do zasady najwyższą klasę efektywności.

Dalszy przebieg prac legislacyjnych

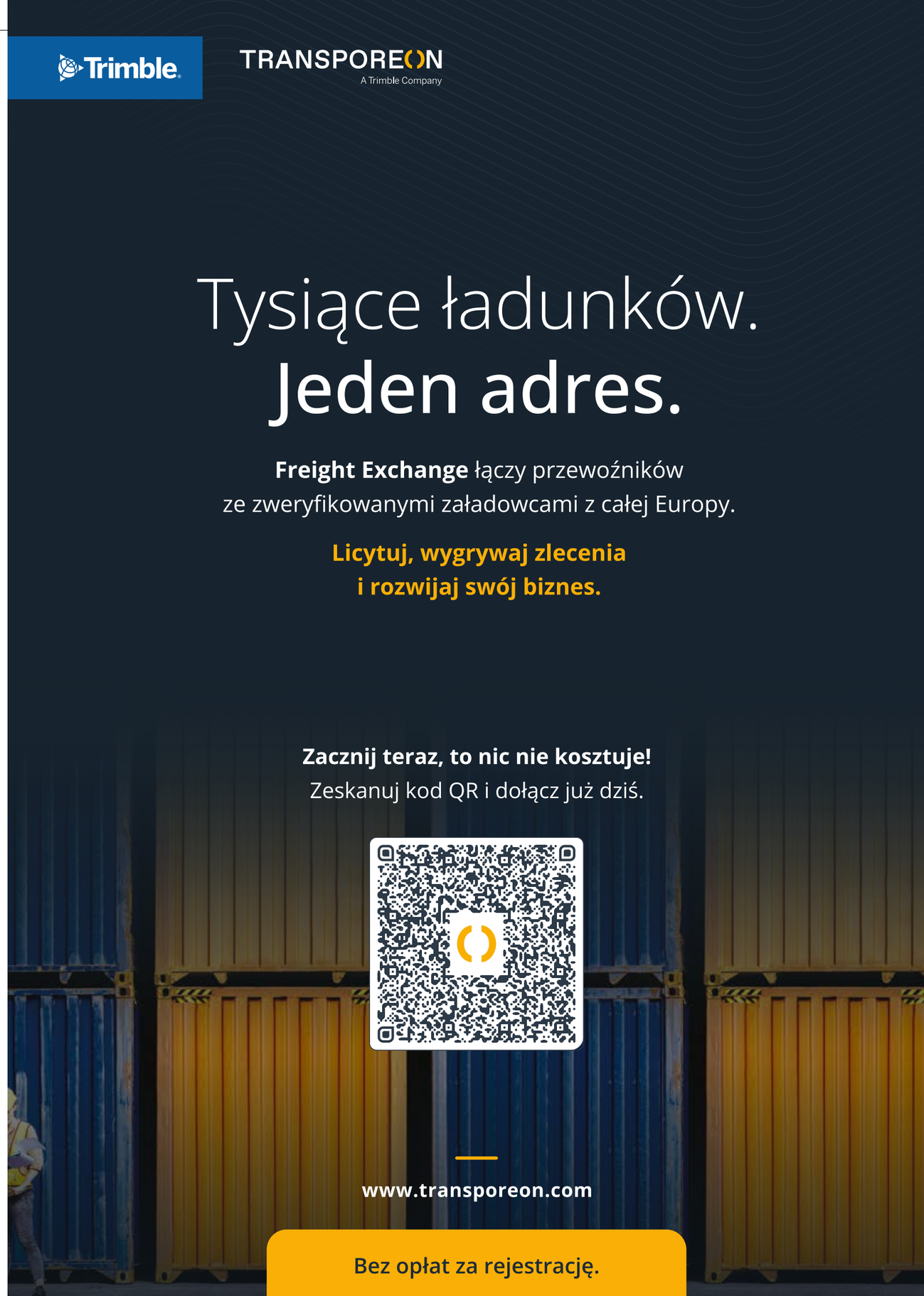
Zgodnie z dyrektywą pierwsze audyty energetyczne przedsiębiorstw objętych nowym obowiązkiem powinny zostać przeprowadzone najpóźniej do 11 października 2026 r. Jednocześnie projekt ustawy przewiduje na ich przeprowadzenie 12 miesięcy od wejścia nowych przepisów w życie. Przy obecnym opóźnieniu prac prowadzi to do rozbieżności, która będzie wymagała rozwiązania na dalszym etapie procesu legislacyjnego.

Projekt może jeszcze ulec zmianom, zwłaszcza że w toku konsultacji i opiniowania zgłoszono do niego liczne uwagi. Możliwe są zatem korekty rozwiązań szczegółowych. Nie powinna natomiast ulec zmianie sama zasada wynikająca z dyrektywy, zgodnie z którą o obowiązku przeprowadzenia audytu ma decydować poziom zużycia energii, a nie wielkość przedsiębiorstwa.

Opóźnienie we wdrażaniu dyrektywy nie oznacza jednak, że można zakładać rezygnację z projektowanych obowiązków. W listopadzie 2025 r. Komisja Europejska skierowała wezwania do usunięcia uchybienia do 26 państw członkowskich, w tym Polski, w związku z brakiem pełnej transpozycji dyrektywy. W czerwcu 2026 r. Komisja przeszła do kolejnego etapu postępowania wobec Węgier i Rumunii, które nadal nie zgłosiły żadnych środków transpozycji. Polska nie znalazła się w tej grupie, jednak nadal również nie zakończyła wdrażania dyrektywy. Jeżeli obowiązek ten nie zostanie wykonany, procedura naruszeniowa może być kontynuowana, a w dalszej perspektywie sprawa może trafić do Trybunału Sprawiedliwości UE wraz z wnioskiem o nałożenie sankcji finansowych.

Warto przygotować się wcześniej

Dlatego, mimo że ostateczny kształt krajowych przepisów nie jest jeszcze znany, przedsiębiorcy transportowi mogą już teraz ocenić, czy projektowane zmiany będą ich dotyczyć. Pierwszym krokiem powinno być zestawienie zużycia paliwa oraz pozostałych nośników energii z ostatnich trzech lat i obliczenie średniego rocznego zużycia energii. Pozwoli to ustalić, czy przedsiębiorstwo zbliża się do projektowanego progu 2,78 GWh i tym samym może zostać objęte obowiązkiem przeprowadzania audytu energetycznego. Na tym etapie warto również uważnie śledzić prace ustawodawcy, aby nie przegapić ewentualnych zmian w ostatecznym zapisie ustawy.



przewoźnik nr 98

temat numeru

Jak pod okiem fiskusa nie wpaść do szarej strefy



Takie narzędzia jak KSeF i raporty JPK wprowadzają pełną i nieustanną kontrolę firmowego majątku.

Aleksandra Wiener

Ustawa z 2020 roku nazywana Polskim Ładem wprowadziła między innymi raporty JPK takie jak JPK VAT i CIT oraz dodatkowe formy kontroli doprecyzowujące obieg majątku trwałego i ruchomego w firmie, w postaci JPK_ST_KR i JPK_MAG(2).

Prześwietlenie fizycznego ruchu towarów i majątku

Cyfryzacja polskiego systemu podatkowego wchodzi w etap dokładnej weryfikacji operacyjnej przedsiębiorstw. Wykorzystywane przez fiskusa generowane na żądanie struktury JPK_ST (ewidencja środków trwałych) oraz JPK_MAG (obrót magazynowy) pozwalają organom finansowym państwa na szczegółową analizę majątku trwałego oraz ewidencji przepływu towarów i surowców w przypadku kontroli lub postępowania.

Majątek trwały pod lupą urzędników

Struktura JPK_ST nakłada na przedsiębiorców obowiązek udostępniania na wezwanie organów podatkowych szczegółowej ewidencji środków trwałych, wyposażenia oraz wartości niematerialnych i prawnych (WNiP).

Nowe podejście kontrolne (nie podatkowe) do środka trwałego wymusza gromadzenie ogromnej liczby danych w ewidencji, również tych już dawno umorzonych. W ewidencji bowiem znajdować się mają aktualne dane z posiadanego pełnego majątku, również wyposażenia, z wyłączeniem środków, jeśli przedsiębiorca może udowodnić, że ich posiadanie jest nieistotne dla dalszego działania firmy.

W praktyce oznacza to konieczność przeprowadzenia inwentaryzacji środków trwałych i WNiP (wartości niematerialne i prawne) oraz wyposażenia (czyli przedmiotów o wartości jednostkowej poniżej 10 000 zł, a użytkowanych powyżej roku), jeszcze przed pierwszym raportem, celem wyeliminowania różnic pomiędzy rzeczywistością a księgami.

Prześwietlenie fizycznego ruchu towarów i surowców

Z kolei JPK_MAG(2) to jedno z najbardziej bezwzględnych narzędzi analitycznych, stanowiące pełne cyfrowe odzwierciedlenie operacji magazynowych i logistycznych przedsiębiorstwa.

Plik ten precyzyjnie raportuje każdy ruch towarów, surowców i wyrobów gotowych poprzez moduły odpowiadające dokumentom PZ (przyjęcia zewnętrzne), WZ (wydania na zewnątrz), RW (wydania wewnętrzne do produkcji) oraz MM (przesunięcia międzymagazynowe). Integracja tych danych pozwala fiskusowi natychmiast wykryć przesunięcia czasowe między wydaniem towaru z magazynu a wystawieniem faktury poprzez błyskawiczne zestawienie JPK_MAG z danymi z JPK_V7 i KSeF.

Poważne konsekwencje grożą również za błędy w wycenie zapasów według metod FIFO, LIFO czy ceny przeciętnej, które sztucznie zniekształcają koszt własny sprzedaży oraz końcowy wynik finansowy.

W strukturach wielomagazynowych brak bilansowania ruchów MM jest traktowany przez urzędników jako dowód na nierzetelne prowadzenie ewidencji, natomiast nieuzasadnione rozbieżności między dokumentami RW a standardowymi normami zużycia materiałów są dla skarbowców bezpośrednim sygnałem o braku spójności procesów produkcyjnych i potencjalnym ukrywaniu obrotu w szarej strefie.

> Nieuzasadnione rozbieżności między dokumentami RW a standardowymi normami zużycia materiałów są dla skarbowców bezpośrednim sygnałem o braku spójności procesów produkcyjnych i potencjalnym ukrywaniu obrotu w szarej strefie.

Kilka dni na reakcję. Jak uchronić przedsiębiorstwo przed sankcjami

Sytuację przedsiębiorstw dramatycznie komplikuje fakt, że w przypadku wystosowania przez urząd skarbowy wezwania do przekazania struktur JPK na żądanie, czas na reakcję i dostarczenie poprawnych plików XML jest skrajnie krótki – wynosi zazwyczaj od trzech do siedmiu dni.

Przysłanie niepełnych, błędnych lub niespójnych danych naraża podmiot na wysokie kary skarbowe oraz natychmiastowe wszczęcie postępowania kontrolnego. Aby zapobiec dotkliwym konsekwencjom, konieczne jest pilne przeprowadzenie audytów integracji systemów ERP i WMS, zweryfikowanie technicznych możliwości generowania poprawnych plików JPK_ST i JPK_MAG, uporządkowanie słowników oraz wdrożenie rygorystycznych procedur stałego uzgadniania stanów magazynowych i majątkowych z ewidencją księgową na koniec każdego okresu rozliczeniowego.

Duża inwestycja ZMPD w Chlebni



ZMPD oraz sieć stacji Moya budują w Chlebni pod Grodziskiem Mazowieckim stację paliw. Będzie to obiekt otwarty także dla klientów indywidualnych.

Robert Przybylski

W Chlebni koło Grodziska Mazowieckiego odbyło się 5 sierpnia symboliczne wbicie pierwszego szpadla pod budowę stacji paliw. Inwestycję realizuje Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) na należącej do ZMPD nieruchomości. Partnerem projektu jest Anwim, operator sieci Moya, który po zakończeniu budowy będzie prowadził stację pod marką Moya.

To jedna z największych inwestycji w historii Zrzeszenia. Stacja powinna być gotowa w grudniu.

Chlebnia znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 oraz węzła Grodzisk Mazowiecki, w jednym z kluczowych rejonów logistycznych centralnej Polski. W okolicy znajduje się wiele magazynów logistycznych, obsługiwanych przez duże liczby samochodów ciężarowych. – Rozpoczęcie budowy stacji w Chlebni to niezwykle ważny moment dla ZMPD. To inwestycja realizowana na naszej nieruchomości, w bardzo dobrze położonym miejscu z punktu widzenia transportu drogowego. Chlebnia znajduje się przy jednym z najważniejszych szlaków komunikacyjnych w Polsce, dlatego zależy nam, aby powstała tutaj stacja odpowiadająca przede wszystkim potrzebom naszych członków, firm transportowych, ale jednocześnie dostępna również dla klientów indywidualnych – zaznaczył prezes ZMPD Jan Buczek.

Prężna sieć stacji paliw

Projekt jest realizowany wspólnie z Anwim, operatorem sieci Moya, która jest najszybciej rozwijającą się w kraju siecią stacji paliw. Polska Izba Przemysłu i Handlu Naftowego podliczyła, że w 2025 roku sieć stacji działająca pod marką Moya powiększyła się o 36 obiektów i tym samym sieć dysponowała na koniec minionego roku 536 obiektami. Zapewniła sobie miejsce na rynkowym podium za Orlenem (1964 stacje) i BP (577).

W uroczystości w Chlebni uczestniczyli przedstawiciele obu stron. ZMPD reprezentowali prezes ZMPD Jan Buczek, członkowie zarządu Krzysztof Strzała i Karol Rychlik oraz dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka.

Ze strony Anwim obecni byli członek zarządu i dyrektor ds. Sprzedaży i Rozwoju Paweł Grzywaczewski, dyrektor ds. Rozwoju Sprzedaży Flotowej Andrzej Kisała oraz zastępca dyrektora ds. budowy i technicznego utrzymania stacji Piotr Adamas. – Współpraca z ZMPD jest dla nas ważna, ponieważ łączy rozwój infrastruktury z realnymi potrzebami polskich firm transportowych. Chlebnia to bardzo dobra lokalizacja, w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 i jednego z najważniejszych obszarów logistycznych w centralnej Polsce. Chcemy wykorzystać nasze doświadczenie w rozwoju sieci Moya, aby stworzyć tutaj stację dostosowaną do potrzeb transportu ciężkiego, a jednocześnie stanowiącą ważny punkt naszej sieci – zapewnił Paweł Grzywaczewski.

Karty paliw i nie tylko

Dyrektor Grzywaczewski poinformował, że współpraca z ZMPD wykracza poza samą inwestycję. – Już dziś członkowie Zrzeszenia mogą korzystać z oferty firmy Moya na preferencyjnych warunkach. Stacja w Chlebni będzie naturalnym rozwinięciem partnerstwa, którego wspólnym celem jest zapewnianie polskim przewoźnikom coraz szerszego dostępu do infrastruktury i rozwiązań wspierających sprawne zarządzanie flotą i codzienną działalność transportową – zaznaczył Paweł Grzywaczewski.

Inwestycja łączy potencjał ZMPD, tj. nieruchomość, bardzo dobrą lokalizację oraz liczne grono zrzeszonych firm transportowych z wieloletnim doświadczeniem Anwim i dynamicznie rozwijającą się siecią Moya. Istotnym elementem współpracy jest również atrakcyjna oferta flotowa dla polskich firm transportowych. Położenie stacji przy autostradzie A2 dodatkowo wzmacnia jej potencjał jako miejsca obsługi przewozów krajowych i międzynarodowych.

ZMPD prowadzi także sprzedaż urządzeń do opłat drogowych ZMPD Box oraz jest agentem ubezpieczeniowym.

Rynek kart paliwowych

Dobre rozwiązanie dla firm transportowych

Szacunkowe dane rynkowe wskazują, że w pięciu największych gospodarkach europejskich (Niemcy, Francja, Włochy, Wielka Brytania i Hiszpania) sprzedaż paliw realizowana za pomocą kart paliwowych przekracza rocznie 42 miliardy litrów. Wartość całego europejskiego rynku sięga 370 mld dol.
Największym w Europie rynkiem kart paliwowych, odpowiadającym za ok. 32,2 % całej wielkości sprzedaży w tym regionie są Niemcy. Karta Moya obsługiwana jest przy pomocy aplikacji mobilnej i akceptowana jest także na stacjach Shell i Amic.
W Polsce rynek detaliczny paliw płynnych ma wartość ponad 177 mld zł, szacuje Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN). Łączna sprzedaż trzech podstawowych paliw (BS, ON, LPG) w dystrybucji detalicznej to około 32 mld litrów. Z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) budżet państwa został zasilony kwotą około 83 mld zł.
Szacowane wpływy do systemu finansów publicznych wygenerowane w 2025 roku z tytułu działalności branży paliwowej ogółem to około 94 mld zł, podlicza POPiHN.

przewoźnik nr 98
wydarzenia

Targi TransLogistica Poland – miejsce, gdzie produkcja i handel łączą się z logistyką

Trzynasta edycja Międzynarodowych Targów Transportu, Logistyki i Łańcucha Dostaw TransLogistica Poland ma nową strefę dla właścicieli ładunków.

TransLogistica Poland

Targi odbędą się 3–5 listopada 2026 roku w EXPO XXI w Warszawie przy ul.Prądzyńskiego. Nazwa wydarzenia nie bez powodu jest nieco inna. Producenci i dystrybutorzy towarów, importerzy i eksporterzy są na targach grupą, wokół której organizator buduje program i to oni są adresatem zmian. Jeśli w swojej firmie odpowiadasz za to, żeby towar wyjechał na czas i w granicach zaplanowanego budżetu, zarezerwuj sobie miejsce w kalendarzu na listopad!

3000 właścicieli ładunków na jednych targach

Podczas ubiegłorocznej edycji 20 % uczestników reprezentowało firmy produkcyjne, sieci handlowe, importerów i eksporterów, a więc podmioty, które z usług transportowych aktywnie korzystają. Przy 13 800 uczestnikach oznacza to 3000 osób odpowiadających w swoich firmach za logistykę, zakupy usług transportowych i łańcuch dostaw. W edycji 2026 ta grupa ma być w centrum programu, a listopadowy termin targów zbiega się z okresem, w którym wiele firm przygotowuje przetargi transportowe i kontrakty na kolejny rok.

Strefa VIP dla zarządzających łańcuchem dostaw – Supply Chain Experts Lounge

Przedstawicieli z firm produkcyjnych i handlowych przybywa na targach TransLogistica Poland z roku na rok i spędzają oni coraz więcej czasu w halach, część rozkłada wizytę na 2-3 dni. Dlatego organizator postanowił przygotować przestrzeń stworzoną wyłącznie z myślą o tej grupie. Najbardziej widocznym elementem zmiany będzie strefa VIP Supply Chain Experts Lounge przeznaczona dla osób zarządzających logistyką, zakupami i łańcuchem dostaw.

Supply Chain Experts Lounge to strefa pomyślana podobnie do saloników biznesowych znanych z lotnisk, czyli jako miejsce do pracy, spokojnej rozmowy i złapania oddechu między spotkaniami na stoiskach. Uczestnicy strefy otrzymają do niej dostęp wraz z pakietem przywilejów VIP. Więcej szczegółów o strefie dla właścicieli ładunków można znaleźć na stronie internetowej organizatora.

Przewoźnicy i spedytorzy na Twoje kierunki

Trzon wystawców stanowią operatorzy logistyczni, przewoźnicy drogowi i kolejowi, porty i armatorzy, firmy spedycyjne, giełdy transportowe, operatorzy kart paliwowych i dostawcy telematyki. Wśród tegorocznych wystawców wystąpią liderzy branży, m.in. DSV, Raben czy LKW Walter. Częścią wydarzenia pozostaje Salon Truck & Trailer prezentujący ciągniki siodłowe i naczepy wiodących producentów, m.in. Scania, Mercedes-Benz Trucks, Wielton. Według organizatora to jedyne wydarzenie biznesowe tego typu w Polsce.

Skala wydarzenia, która daje realny wybór

Przewidywania na 2026: 500+ wystawców, w tym 50 % firm z zagranicy, 15 000 uczestników, wśród wystawców swój udział potwierdziły już spółki takie jak ORLEN S.A., PKP Cargo czy Poczta Polska.

Te liczby oznaczą realny wybór. Kilkuset dostawców usług transportowych i logistycznych pod jednym dachem to łatwy i wygodny przegląd rynku w jednym miejscu i czasie.

ZMPD zaprasza przewoźników do odwiedzenia stoiska Zrzeszenia

HALA: 1

STOISKO: J23

3 - 5 LISTOPADA 2026 r.

Przewoźnicy: zacznijmy się szanować

ZMPD uczestniczyło w zorganizowanej przez siedleckie stowarzyszenie przewoźników „Podlasie” konferencji „Nowa rzeczywistość, nowy transport, wspólna droga”. Zrzeszenie reprezentowali: prezes Jan Buczek, członek zarządu Karol Rychlik oraz rzeczniczka prasowa Anna Brzezińska.

Robert Przybylski

Konferencja odbywała się w Siedlcach 10 września. Udział w niej wzięli: sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec, prezes Jan Buczek, prezes Daimler Truck Retail Polska Wojciech Mieczkowski, członek zarządu ZMPD Karol Rychlik oraz członek zarządu, dyrektor handlowy Clip Intermodal Marcin Uczciwek. Konferencję prowadziła Anna Brzezińska.

Zagrożenia dla polskich firm

Prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach Karol Rychlik uważa, że największym zagrożeniem dla przedsiębiorców i to nie tylko z branży transportu drogowego, są błędne decyzje polityków. Jako przykład wskazał wdrożenie Pakietu Mobilności w sposób, który zdecydowanie podniósł koszty pracy.

Wiceminister Bukowiec odpowiedział, że Ministerstwo Infrastruktury próbuje zmodyfikować zapisy ustawy, jednak Ministerstwo Pracy jest przeciwne zmianom.

Polscy przedsiębiorcy obawiają się także ukraińskiej konkurencji, mającej dostęp do unijnego, w tym polskiego, rynku. Tamtejsi przewoźnicy wykonują 92 proc. przejazdów przez polsko-ukraińską granicę. W czasach wymiany zezwoleń obie strony miały ich po 160 tys., czyli na granicy służby odprawiały 320 tys. samochodów. W ubiegłym roku dokonano 1,3 mln odpraw ciężarówek.

Jest nadzieja, że z czasem zmaleje konkurencyjność ukraińskich firm. Polska nie zgadza się na automatyczne przedłużanie umowy transportowej UE z Ukrainą i domaga się, aby ukraińscy przewoźnicy wdrożyli unijne przepisy i dostosowali się do unijnych norm, łącznie z instalacją najnowszych tachografów. – Nasze rozmowy w Brukseli, czyli ministra Dariusza Klimczaka i moje są bardzo intensywne. Podczas polskiego, półrocznego przewodnictwa odwiedziłem w Europarlamencie wszystkie frakcje i przyznaję, że niektórzy pierwszy raz słyszeli, że jest problem na rynku transportu drogowego, spowodowany niekontrolowanym wjazdem samochodów z Ukrainy. Liczę na pomoc Komisji i DG Move, którym kieruje Magda Kopczyńska. Nie jest jednak łatwo zdobyć sojuszników w tych działaniach, bo niekoniecznie inne państwa chcą, aby polski transport nadal dominował w UE – przyznał wiceminister.

Podkreślił, że Unia Europejska powinna najpierw ocenić wpływ ewentualnej umowy, a dopiero w drugim kroku, po analizie wniosków, odpowiednio ją wdrażać. Tymczasem dopiero cztery lata po zawarciu umowy Komisja Europejska zamówiła takie badanie.

Niezależnie badanie sytuacji rynkowej po otwarciu granicy unijnej dla ukraińskiej konkurencji zamówiło także Ministerstwo Infrastruktury. Powinno być ono gotowe w ostatnim kwartale roku.

Jest prawdopodobne, że w przyszłym roku zostanie powołany w ambasadzie w Kijowie attachat ds. transportu. Jego celem będzie utrzymywanie kontaktu z polskimi przewoźnikami oraz weryfikacja wdrożenia przez ukraińskie władze prawa unijnego do prawa ukraińskiego.

Pośrednicy zjadają marże

Prezes Jan Buczek wskazał, że nieustające podwyżki wynikające bądź z przepisów, bądź z wydarzeń politycznych doprowadziły do bezprecedensowego wzrostu kosztów. – Coraz trudniej jest znaleźć pieniądze na wyjazd w trasę, a pamiętać trzeba, że koszty ponosi się z chwilą uruchomienia samochodu, gdy przychody pojawiają się po 60 dniach lub nawet jeszcze dłuższym okresie. – Trzeba szukać nowych sposobów funkcjonowania i jednym z kierunków jest usprawnienie zarządzania. Dużo można zyskać poprawiając je na poziomie firmy. Potrzebne są także inwestycje, ale one są trudne w realizacji dla firm mających 20-30 aut. Stąd przewiduję konsolidację branży – spodziewa się prezes ZMPD.

przewoźnik nr 98

wydarzenia





Uważa, że następny etap uzdrawiania branży TSL to wyeliminowanie z obrotu pośredników. – Oni zakładają firmy praktycznie bez kapitału. Pośrednik nie powinien wystawiać faktur transportowych, a jedynie fakturować klienta za swoją działalność – wskazuje Jan Buczek.

Przypuszcza, że najłatwiej można by skrócić termin płatności. – Klienci nie chcą słyszeć, że nasze koszty wzrosły i domagamy się rekompensaty. Zazwyczaj dlatego, że nie mamy kontaktu z nadawcą. To pośrednik utrzymuje komunikację z pierwotnym zleceniodawcą. Skutek to małe marże firm transportowych – tłumaczy prezes ZMPD.

W odpowiedzi Stanisław Bukowiec przyznał, że resort napotkał na nieoczekiwaną przeszkodę w pracach nad ograniczeniem roli pośredników, a mianowicie rozbieżne opinie branży transportowej. – Środowisko musi wypracować jednolite stanowisko – podkreślił wiceminister.

Z większym sukcesem toczą się prace nad rozwiązaniami cyfrowymi, które przyczynią się do zmniejszenia kosztów przedsiębiorców i kolejek w urzędach. Od początku roku działa system cyfrowych zezwoleń EKMT. Elektroniczne dokumenty przewozowe zaczną obowiązywać od lipca 2027 roku. Trwają prace nad cyfrowym prawem jazdy i dowodem rejestracyjnym.

Na stronę kosztową działalności zwrócił uwagę Wojciech Mieczkowski. Przypomniał, że współczesne samochody posiadają oprogramowanie, pozwalające na sprawne zarządzanie flotą, które wykryje niepotrzebne koszty i marnotrawstwo.

Elektryfikacja transportu

Prezes Daimler Truck Retail Polska wskazał, że szansą może być transformacja energetyczna. Przyznał, że to przewoźnik wybiera napęd, ale w niektórych przypadkach elektryczne samochody mogą być korzystne. Karol Rychlik zaznaczył, że elektryczne ciężarówki mogą pomóc w stabilizacji rynku mocy.

Marcin Uczciwek przyznał, że jego firma posiada samochody elektryczne dla klientów, którzy potrafią za nie





zapłacić. – Standardowy klient nie zapłaci za tak drogi transport – ostrzegł dyrektor handlowy Clip Intermodal.

Prezes Jan Buczek dodał, że elektryczna ciężarówka nie ma zastosowania na dalekich dystansach. – Politycy uważają, że eurowinieta zmusi przewoźników do takich zakupów, co jest samobójczą polityką. Wielkie pieniądze poszły na budowę niepotrzebnej infrastruktury i są to zmarnowane środki – uważa prezes ZMPD.

Także wiceminister Bukowiec przyznaje, że proces dekarbonizacji w skali przewidzianej przez UE jest nierealistyczny. – Jasno mówimy o tym Komisji Europejskie ostrzegając, aby nie wylać dziecka z kąpielą. Staramy się wprowadzać regulacje z rozsądkiem, co wiąże się z kosztami – KE już nałożyła kary na Polskę za brak wdrożenia dyrektywy o eurowiniecie – wskazuje Stanisław Bukowiec.

Łatwiejsza droga do kierowców spoza Unii

Pojawiają się także szanse, związane z zakończeniem wojny i otwarciem, po zniesieniu sankcji, rynków wschodnich. – Przygotowujemy się do tego, budujemy trzeci pas na A2 i jesteśmy w trakcie opracowania koncepcji poszerzenia o trzeci pas autostrady A4 – zaznaczył wiceminister Bukowiec.

Przewoźnicy zapewniają, że także chętnie przygotują się do powrotu na rynek wschodni, ale odczuwają brak kierowców. – Znam szacunki mówiące o braku 120 tys. kierowców zawodowych w Polsce. Przygotowujemy zmiany w kształceniu kierowców, w technikach poszerzymy program dla technika transportu drogowego, aby kształcenie kończyło się uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych. Absolwenci szkół zawodowych pierwszego stopnia będą podchodzić od egzaminu na prawo jazdy kategorii C+ E. Do tego wprowadzimy w szkołach branżowych pierwszego stopnia nowy zawód: technik transportu autobusowego – sygnalizował Stanisław Bukowiec.

Poinformował, że jego resort prowadzi z MSWiA rozmowy, aby przyspieszyć wydawanie wiz i przedłużanie pozwoleń dla kierowców, którzy już w Polsce pracują i są znani pracodawcom.

Odpowiedzią na brak kierowców jest transport intermodalny. Zmniejszy on zapotrzebowanie na kierowców i na dodatek ułatwi rozliczanie flot z emisji CO2. Clip oferuje np. 4 kursy tygodniowo ze Swarzędza do Barcelony. – Na każdym pociągu jest 40 naczep, więc zastępuje on 40 tirów i 40 kierowców. Tymczasem w transporcie intermodalnym do rozwiezienia naczep po odbiorcach wystarczy pięć ciężarówek i pięciu kierowców, którzy śpią codziennie w domu – podkreślił dyrektor handlowy Clip Intermodal.

Prezes ZMPD ocenił, że formuła transportu całopojazdowego coraz częściej jest zastępowana drobnicą lub transportem intermodalnym, co wymusza inwestycje w nowe rozwiązania i konsolidacja jest nieuchronna. – Duża nadpodaż zmusiła przedsiębiorców do przelicytowania się, jazdy za bezcen. Czy nie lepiej zdobyć się na refleksję i nie sprzedawać się pośrednikom za bezcen? Zacznijmy się szanować – zaapelował Jan Buczek.

ZMPD BOX.pl
Najlepszy BOX w wadze ciężkiej
21 domen / 1 urządzenie
eTOLL
Polski system e-TOLL w trybie odroczonej płatności przez ZMPDBOX!

Administracje państwowe zaspały z elektronicznym listem przewozowym



Za trzy kwartały spedytorzy i zleceniodawcy będą używać e-CMR, elektroniczny list przewozowy trafi do przewoźników.

Robert Przybylski

Organy administracji państw Unii Europejskiej będą zobowiązane do akceptowania od 9 lipca 2027 roku wymaganych informacji transportowych przekazywanych elektronicznie za pośrednictwem certyfikowanych platform eFTI.

Spedytorzy nie są pewni, czy na zmianę będzie gotowa administracja oraz przepisy, bowiem pierwotnie rozporządzenie e-FTI miało obowiązywać od 21 sierpnia 2024 roku we wszystkich krajach Unii Europejskiej. – e-CMR jest rozwiązaniem sieciowym. Największe korzyści przynosi wtedy, gdy korzystają z niego wszyscy uczestnicy procesu transportowego: nadawcy, przewoźnicy, odbiorcy, operatorzy logistyczni i administracja – wymienia ekspertka GS1 Polska Agata Horzela.

W Polsce wielu uczestników rynku już dziś testuje rozwiązania e-CMR i przygotowuje procesy do pracy na danych cyfrowych. Główną barierą nie jest technologia, lecz otoczenie prawne i organizacyjne. – Polska ratyfikowała protokół e-CMR już w 2019 roku, jednak nadal nie przeprowadzono kompleksowych zmian w kluczowych przepisach krajowych. Podobna sytuacja występuje również w części państw europejskich. Dodatkowo wdrożenie eFTI wymaga budowy nowej infrastruktury, obejmującej certyfikowane platformy eFTI oraz krajowe punkty dostępu (tzw. eFTI Gate) dla administracji publicznej. To właśnie dlatego liczba pełnych wdrożeń e-CMR pozostaje dziś ograniczona. Branża czeka na doprecyzowanie wszystkich wymogów oraz uruchomienie docelowej infrastruktury – tłumaczy Horzela.

Nie mylić pojęć

Ekspertka GS1 Polska podkreśla, że e-CMR i eFTI to nie to samo. – e-CMR jest elektronicznym listem przewozowym wykorzystywanym przez uczestników transportu drogowego, natomiast eFTI to unijne rozporządzenie regulujące elektroniczną wymianę informacji o przewozie towarów pomiędzy przedsiębiorcami a administracją publiczną we wszystkich (poza morską) gałęziach transportu – opisuje Horzela.

W czerwcu 2026 roku IRU wraz z partnerami branżowymi powołała techniczną grupę ekspercką, której głównym zadaniem jest poprawa interoperacyjności rozwiązań e-CMR pomiędzy dostawcami, użytkownikami i państwami. W pracach uczestniczą dostawcy FIELDEAS, Pionira i TransFollow, firma IN Groupe oraz FIATA.

Grupa pracuje nad otwartym, skalowalnym i globalnym podejściem do standardu wymiany danych B2B. Rozwiązanie ma być zgodne z Konwencją CMR, Protokołem e-CMR oraz specyfikacjami funkcjonalnymi ONZ dotyczącymi operacyjnego wykorzystania elektronicznego listu przewozowego. IRU zapowiedziała rozpoczęcie testów z rzeczywistymi użytkownikami jeszcze w 2026 r. oraz rozszerzanie inicjatywy o kolejnych dostawców.

eFTI nie gwarantuje automatycznie, że dowolne dwa komercyjne systemy e-CMR będą potrafiły wymieniać między sobą kompletny dokument i obsługiwać jego zmiany w relacjach biznesowych. Dlatego przygotowania administracji do pełnego stosowania eFTI od 9 lipca 2027 roku oraz inicjatywy IRU dotyczące interoperacyjności e-CMR są działaniami komplementarnymi, ale odnoszą się do różnych elementów cyfrowego obiegu informacji transportowej.

Ostatnie kwartały przygotowań

Rok 2026 pozostaje okresem budowy infrastruktury, przygotowania systemów krajowych, akredytacji i certyfikacji. eFTI nie jest jedną centralną platformą europejską, lecz zestawem wspólnych zasad, modeli danych, certyfikowanych platform i krajowych punktów dostępu. Ma zapewnić organom administracji ustandaryzowany dostęp do wymaganych elektronicznych informacji transportowych poprzez certyfikowane platformy. Komisja Europejska zapowiada przyjęcie pozostałych szczegółowych specyfikacji i zasad certyfikacji do końca 2026 roku.

Komisja Europejska powołała jako organ doradczy Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), które łączy przedstawicieli rządów, urzędów i firm prywatnych z Europy. Z Polski w pracach uczestniczą m.in. przedstawicielka GS1 Polska Agata Horzela i prezes Trans Assist Piotr Śliwiński.

31 lipca 2026 roku minister infrastruktury powołał Zespół ds. przygotowania podstaw systemu eFTI, którego zadaniem jest opracowanie propozycji zmian prawnych i rozwiązań technicznych umożliwiających elektroniczną wymianę danych pomiędzy przedsiębiorcami a organami kontrolnymi.

Zatem papieru nie można jeszcze całkowicie wyeliminować ze wszystkich procesów. Nadal pozostaje do opracowania przede wszystkim współpraca z organami kontrolnymi, gotowość infrastruktury publicznej, warunki umowne i ubezpieczeniowe oraz interoperacyjność rozwiązań stosowanych przez różnych uczestników transportu.

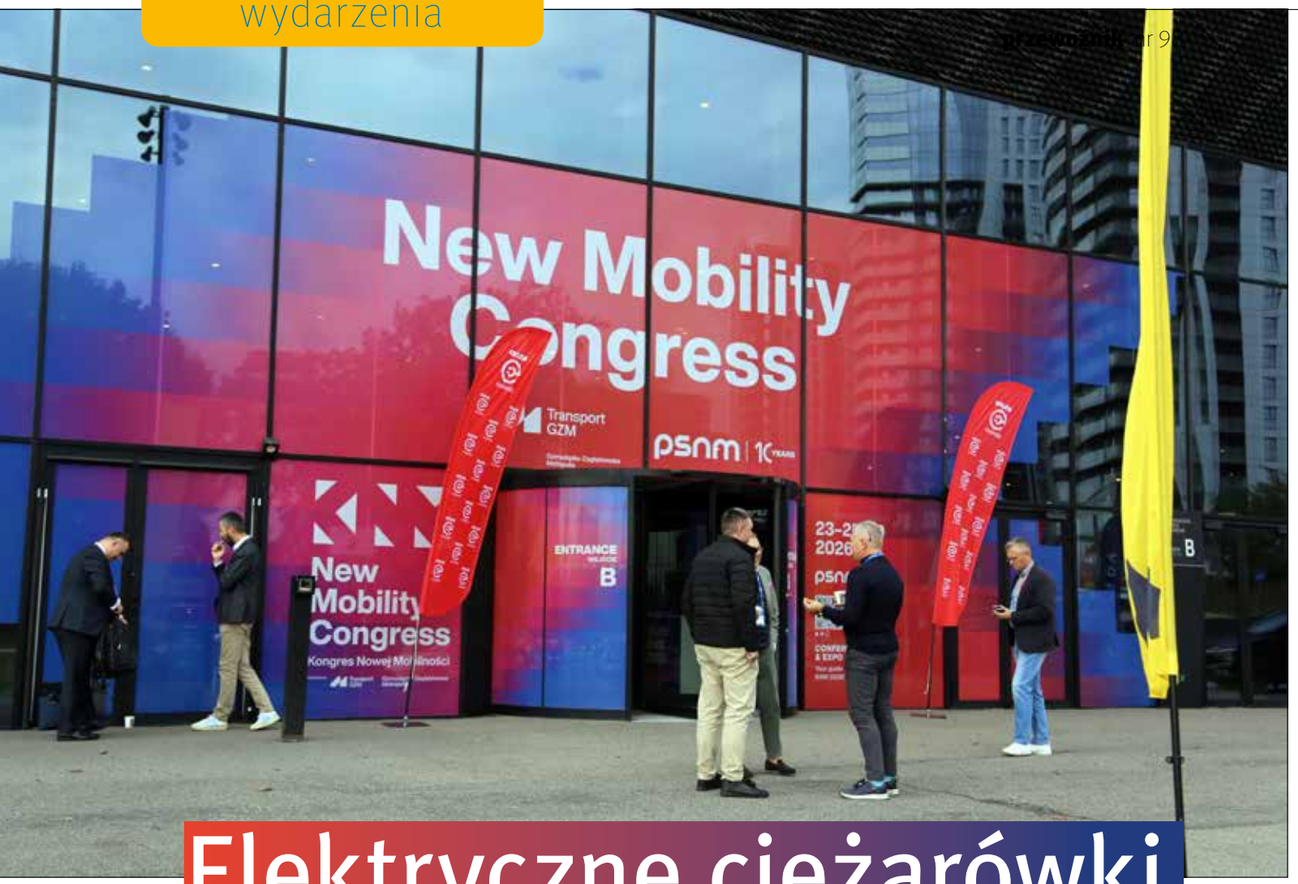
Logistycy wskazują na ograniczoną interoperacyjność rozwiązań oferowanych przez różnych dostawców. – Poszczególne platformy mogą wykorzystywać odmienne modele danych, sposoby uwierzytelniania użytkowników, podpisywania dokumentów oraz udostępniania ich kolejnym uczestnikom transportu. W praktyce oznacza to ryzyko, że nadawca, przewoźnik, operator logistyczny i odbiorca korzystający z różnych systemów nie będą mogli płynnie przekazywać i aktualizować jednego elektronicznego listu przewozowego – tłumaczy Strategic Projects Manager w Rohlig Suus Logistics Adam Szlędak. – Dotychczasowe prace pokazują, że rynek oferuje rozwiązania o różnym poziomie dojrzałości, dlatego wybór dostawcy wymaga szczegółowej weryfikacji technologii, gotowości produkcyjnej i możliwości skalowania – podkreśla.

W próbach są systemy e-CMR do obsługi przewozów całosamochodowych i drobnicowych.

Urodziny konwencji CMR

Kluczowa konwencja przewozów drogowych

Konwencja CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, czyli Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów) obchodziła 19 maja 70-lecie podpisania przez przedstawicieli pierwszych dziewięciu państw, w tym Polski.
Prace nad nią trwały od 1948 roku. Weszła w życie 2 lipca 1961 roku po złożeniu pierwszych pięciu dokumentów ratyfikacyjnych (przez Austrię, Francję, Włochy, Holandię i Jugosławię). Depozytariuszem Konwencji CMR jest Sekretarz Generalny ONZ.
Konwencja reguluje warunki przewozu oraz odpowiedzialność poszczególnych stron umowy przewozu: zleceniodawcy, nadawcy, przewoźnika i odbiorcy. Nie ma zastosowania: do przewozów wykonywanych na warunkach określonych w jakiejkolwiek międzynarodowej konwencji pocztowej; do przesyłek pogrzebowych; do przesyłek związanych z przeprowadzką.
Elektroniczną wersję listu przewozowego wprowadził Protokół dodatkowy do Konwencji CMR, którego ostateczna wersja powstała w maju 2008 roku. Prace nad cyfrowym dokumentem zaczęto w 1997 roku. Pierwszy pojazd z e-CMR przejechał przez granicę w styczniu 2017 roku pomiędzy Francją i Hiszpanią.
Stronami konwencji CMR jest 58 państw, z czego 39 ratyfikowało protokół eCMR lub do niego przystąpiło.



Elektryczne ciężarówki potrzebują nie tylko ładowarek

Ważny jest sprawnie działający system, to konkluzja z panelu ZMPD, który odbył się podczas Kongresu Nowej Mobilności 2026 w Katowicach.

Piotr Gawełczyk

Magazyny, centra logistyczne i huby mogą odegrać kluczową rolę w elektryfikacji transportu ciężkiego. Tymczasem jednak barierą pozostaje dostęp do energii, infrastruktura ładowania oraz ekonomika inwestycji przewoźników. O tym rozmawiali uczestnicy panelu „Polska magazynem Europy. Czy sektor warehouse napędzi popyt na eHDV?" podczas 7. Kongresu Nowej Mobilności, który odbył się w Katowicach w dniach 23–25 września 2026 r.

Debatę poprowadziła dr Anna Brzezińska, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowa ZMPD. Kongres Nowej Mobilności organizowany jest przez Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM), a ZMPD jest jego stałym uczestnikiem, aktywnie włączając się w dyskusje dotyczące przyszłości transportu.

Polska ma potencjał

Punktem wyjścia do debaty było połączenie rozwoju sektora magazynowego i logistycznego oraz elektryfikacji transportu ciężkiego. – Z jednej strony mamy dynamiczny wzrost sektora magazynowego i logistycznego w Polsce, z drugiej zaś transformację transportu ciężkiego. W tym kontekście warto zadać pytanie o tempo elektryfikacji: te dwa światy są ze sobą ściśle połączone. Magazyn to nie tylko budynek. To miejsce łączące transport, logistykę i coraz częściej również energetykę – podkreśliła Anna Brzezińska. – Warto się zastanowić, czy magazyny mogą stać się hubami ładowania, a infrastruktura energetyczna nadąży za tym procesem – dodała przedstawicielka ZMPD.

Jak wskazał Jarosław Kolasiewicz, FTL Product Director CEE, Rohlig Suus Logistics, Polska dysponuje ogromnym potencjałem infrastrukturalnym. Powierzchnia magazynowa przekracza już 38 mln mkw., a część tych obiektów może w przyszłości pełnić również funkcję naturalnych miejsc ładowania elektrycznych ciężarówek. – Odpowiedź na pytanie, czy magazynowanie będzie napędzać elektryfikację, jest oczywista: jak najbardziej tak. W przypadku magazynowania i logistyki bardzo intensywnie rozwijają się przede wszystkim operacje ostatniej i środkowej mili. Rozwój elektryfikacji będzie następował etapami. Dziś są to przede wszystkim floty vanów wykorzystywane w operacjach ostatniej mili, z czasem jednak coraz większą rolę zaczną odgrywać ciężarówki – ocenił Antti Vuola z firmy Kempower, producenta ładowarek.

Praktyczne przykłady już istnieją. Rohlig Suus zrealizował projekt, w którym skutecznie połączył inwestycje przewoźnika, operatora logistycznego i klienta. Każda ze stron zainwestowała w niezbędną infrastrukturę, w tym stacje ładowania. – Jesteśmy bardzo zadowoleni z tej współpracy – zapewnił Jarosław Kolasiewicz.



Stałe linie

Przyznał, że nie ma jeszcze technologii, która pozwoliłaby skutecznie prowadzić operacje w międzynarodowym transporcie ciężarowym. – Musi rozwinąć się infrastruktura, dzięki której będzie można ładować pojazd i bezpiecznie wyruszyć w europejską trasę. Dziś skupiamy się na dostawach ostatniej mili. Ładujemy towar w naszych magazynach, a następnie dostarczamy go do centrów miast. I to sprawdza się bardzo dobrze – przekonywał Jarosław Kolasiewicz.

Piotr Szymański z Amazon potwierdził, że Polska jest hubem logistycznym, jednak spojrzał na tę kwestię z innej perspektywy, zadając pytanie, kto będzie obsługiwał te przewozy. – Z naszej perspektywy kluczowe jest to, by przewozy były jak najbardziej czyste pod względem emisji CO2. Mamy swoje zobowiązania klimatyczne do 2040 r. Chcemy być neutralni w ramach całej naszej działalności i to jest dla nas cel nadrzędny. W związku z tym będziemy wybierać takich przewoźników, którzy będą w stanie zagwarantować nam czyste przewozy – zaznaczył Piotr Szymański. – Oczywiście chciałbym, żeby byli to polscy przewoźnicy. Działamy w Polsce, staramy się współpracować z polską branżą i ją wspierać – dodał przedstawiciel Amazona.

Zwrócił jednocześnie uwagę, że największy potencjał dla elektrycznych ciężarówek może pojawić się na regularnych trasach pomiędzy dużymi hubami logistycznymi. Amazon inwestuje w rozwój floty bezemisyjnej. Globalnym celem firmy jest osiągnięcie 100 tys. samochodów elektrycznych do 2030 r. Jednocześnie rozwój elektromobilności wymaga odpowiedniej infrastruktury. Przykładem na rozwiązywanie tego typu problemów jest centrum Amazona w Dobromierzu, wyposażone w instalację fotowoltaiczną, która może zasilać również infrastrukturę ładowania.

Alice Scotti, Project Manager europejskiej platformy technologicznej dla logistyki ALICE ETP, zaznaczyła, że większość dużych firm logistycznych i nadawców już postrzega Polskę jako jeden z głównych rynków. – Co prawda w Polsce elektrycznych ciężarówek w porównaniu ze średnią europejską nadal jest niewiele, ale wprowadzane programy wsparcia i systemy dopłat powinny to zmienić – powiedziała Alice Scotti.

Energia może być wąskim gardłem

Polska jest częścią międzynarodowych łańcuchów dostaw i staje się ważnym hubem logistycznym w Europie. Podczas debaty zastanawiano się, czy jest to szansa dla elektrycznych ciężarówek, czy też – jeśli infrastruktura ładowania i sieć energetyczna będą rozwijały się zbyt wolno – może stać się problemem. – Jest to zarówno szansa, jak i wyzwanie. Róż-





nica będzie polegała na tym, czy będziemy w stanie dostarczyć wystarczającą ilość energii w odpowiednim czasie. Zwróciła przy tym uwagę na fakt, że jeszcze kilka lat temu za największe bariery uznawano zasięg pojazdów i dostępność ładowarek. Dziś coraz większym wyzwaniem stają się sieć energetyczna, kolejki przyłączeniowe oraz czas potrzebny na uzyskanie pozwoleń. Uzyskanie odpowiedniej mocy dla prywatnej lokalizacji może trwać od 12 do 24 miesięcy – porównywała Alice Scotti.

Dlatego potrzebne są inwestycje wyprzedzające: odpowiednie finansowanie i identyfikowanie strategicznych lokalizacji, w których energia musi pojawić się w pierwszej kolejności. – Około 80 proc. przewoźników to firmy, w których jest jeden kierowca i jedna ciężarówka. Ci przedsiębiorcy również będą musieli uczestniczyć w transformacji i zdecydowanie trzeba ich w tym wspierać – powiedziała.

Potrzebna jest przewidywalność

Jak podkreśliła prowadząca dyskusję Anna Brzezińska, dla przewoźników kluczowe pozostaje pytanie o opłacalność inwestycji w elektryczne ciężarówki, tym bardziej, że koszt zakupu pojazdu jest nadal zdecydowanie wyższy niż w przypadku ciężarówki z silnikiem Diesla. – Do tego dochodzą koszty infrastruktury, ograniczona dostępność odpowiedniej mocy oraz niepewność dotycząca przyszłych warunków wykonywania przewozów – przypomniała przedstawicielka ZMPD.

Uczestnicy debaty wskazywali na znaczenie długoterminowych kontraktów, przewidywalnych potoków ładunków, preferencyjnych ofert oraz współdzielenia infrastruktury.

Jarosław Kolasiewicz podkreślił, że transformacja będzie procesem rozłożonym w czasie. – Chociaż dużo mówimy o elektryfikacji i wydaje się, że jest to dla nas docelowy model, istnieją również modele przejściowe. Korzystamy przecież zarówno z paliw niskoemisyjnych, jak i biopaliw. Testujemy również wodór – powiedział Jarosław Kolasiewicz. Dodał przy tym, że nadal brakuje odpowiednich rozwiązań legislacyjnych i systemowego wsparcia podatkowego oraz prawnego dla firm transportowych, by zachęcić ich właścicieli do inwestycji w elektryczne ciężarówki.

Publiczne czy prywatne?

Ważnym elementem dyskusji było pytanie, czy należy rozwijać ładowanie w bazach i magazynach, czy też należy postawić na publiczną sieć przy głównych trasach. Odpowiedź uczestników była jednoznaczna: potrzebne są oba rozwiązania. – Nie ma wyboru pomiędzy ładowaniem publicznym a prywatnym. Oba rozwiązania muszą istnieć i oba są niezbędne do stworzenia odpowiedniej sieci – zapewnił Antti Vuola. Z przedstawionych podczas debaty analiz wynika, że około 70–80 proc. sesji ładowania może w przyszłości odbywać się w bazach. Pozostała część będzie wymagała dostępu do infrastruktury publicznej. To szczególnie istotne ze względu na ograniczenia związane z prywatnymi lokalizacjami. Problemem może być zarówno dostępna moc, jak i brak przestrzeni na instalację odpowiedniej liczby ładowarek.

Anna Brzezińska zwróciła uwagę, że elektryfikacja transportu ciężkiego nie może być sprowadzana wyłącznie do wymiany pojazdów. Jednym z najważniejszych warunków dalszego rozwoju elektrycznego transportu ciężkiego będzie integracja wszystkich niezbędnych elementów – przewoźników, zleceniodawców, magazynów, hubów logistycznych, infrastruktury ładowania i sieci energetycznej.

– Elektryfikacja ciężkiego transportu nie zaczyna się i nie kończy na samej ciężarówce. Potrzebujemy jeszcze jednego elementu – biznesowego – który będzie bardzo racjonalny dla przedsiębiorcy. Mamy możliwość stworzenia środowiska, w którym magazyn, transport, energia i infrastruktura zaczną funkcjonować jako jeden system – podsumowała Anna Brzezińska.



Kiedy elektryczna ciężarówka zaczyna się opłacać?

Jakie warunki muszą zostać spełnione, aby inwestycja w elektryczną ciężarówkę była nie tylko odpowiedzią na cele klimatyczne i wymagania regulacyjne, lecz także racjonalną i konkurencyjną decyzją biznesową.

Piotr Gawełczyk

Uczestnicy debaty „eHDV oczami przewoźnika. Kiedy elektryczna ciężarówka zaczyna się opłacać?" przeprowadzonej podczas Kongresu Nowej Mobilności, który odbył się w dniach 23-25 września 2026 r. w Katowicach zgodzili się, że masowe wdrożenie elektrycznych ciężarówek wciąż pozostaje wyzwaniem.

Barierą nie jest dziś wyłącznie technologia, lecz cały system: dostęp do infrastruktury i energii, koszty zakupu i użytkowania pojazdów, przewidywalność kontraktów, dostępność publicznych ładowarek i mocy przyłączeniowych oraz odpowiednie modele finansowania i oczekiwania klientów. – Przewoźnicy to przede wszystkim małe i średnie przedsiębiorstwa. Dlatego nie bez powodu bardzo dużo mówimy przede wszystkim o kosztach zakupu pojazdu elektrycznego, który nadal jest zdecydowanie wyższy od kupna pojazdu zasilanego olejem napędowym – przypomniała dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji, rzecznik prasowa ZMPD. Z perspektywy ZMPD transformacja ciężkiego transportu musi uwzględniać nie tylko cele technologiczne i środowiskowe, ale również ekonomiczne możliwości przedsiębiorstw transportowych. – W końcowym rozrachunku o powodzeniu transformacji ostatecznie zadecyduje to, czy nowe rozwiązania będą możliwe do wdrożenia w realiach codziennej działalności przewoźników – zaznaczyła przedstawicielka ZMPD.

Problemem pozostaje infrastruktura

W Polsce liczba publicznych ładowarek przeznaczonych dla ciężkiego transportu jest wciąż niewielka w stosunku do wielkości rynku, a dla małych i średnich przedsiębiorstw inwestycja w pojazd, ładowarkę i przyłącze energetyczne jest poważnym przedsięwzięciem finansowym.

Jacek Nowakowski, odpowiadający za strategię i transformację grupy transportowo-logistycznej LSP Group, zwrócił uwagę, że odpowiedź pytanie o to, czy elektryczne ciężarówki można wdrożyć do codziennej pracy firmy, jest już w zasadzie znana. – Dziś pytanie brzmi: jak z projektu obejmującego jedną czy dwie ciężarówki zrobić skalowalny biznes? – powiedział Jacek Nowakowski.



Pytanie jest o tyle zasadne, że w przypadku dużych flot przedsiębiorca jest w stanie stosunkowo dokładnie policzyć koszty funkcjonowania pojazdów spalinowych: zna ceny paliwa, ma własną infrastrukturę i może uwzględnić klauzule paliwowe w umowach z klientami. W przypadku elektromobilności kalkulacja jest bardziej złożona. Do ceny pojazdu trzeba bowiem doliczyć m.in. infrastrukturę ładowania, koszt energii, dostęp do zielonej energii, wartość rezydualną pojazdu oraz organizację całego procesu transportowego.

Jednym z największych problemów jest dziś również nieprzewidywalność operacyjna. Nawet jeśli trasa została zaplanowana z uwzględnieniem konkretnych ładowarek, nie ma gwarancji, że w momencie przyjazdu będą one dostępne. Przewoźnik musi więc tworzyć dodatkowe scenariusze i angażować większe zasoby do obsługi pojedynczej operacji.

Początek elektryfikacji ciężkiego transportu

Skalę wyzwania dobrze pokazują przywołane podczas panelu dane. Od początku 2026 r. zarejestrowano w Polsce około 40 elektrycznych ciężarówek kategorii N3 – powyżej 12 ton, podczas gdy liczba nowych rejestracji pojazdów N3 z silnikiem diesla przekroczyła 20 tysięcy. Cały park elektrycznych ciężarówek N3 w Polsce liczy obecnie około 210 pojazdów.

Nie oznacza to jednak, że elektryfikacja jest niemożliwa. Problem polega przede wszystkim na tym, że dziś najlepiej sprawdza się ona w określonych modelach operacyjnych. Szczególnie perspektywiczne są przewidywalne trasy między dwoma hubami, a także transport lokalny, operacje komunalne czy budowlane. W takich przypadkach przewoźnik zna trasę, może zainstalować ładowarki w bazach i zaplanować cykl pracy pojazdu.

Znacznie trudniejsze pozostają przewozy międzynarodowe, w których nie zawsze wiadomo, jaki ładunek będzie dostępny w drodze powrotnej. W przypadku transportu dalekobieżnego dodatkowym wyzwaniem jest konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury wzdłuż całej trasy.

Małe pojazdy pokazują, że rynek może się zmienić

Maciej Rybak z firmy No Limit podkreślił, że doświadczenia z elektryfikacji mniejszych pojazdów dostawczych pokazują, jak szybko może zmienić się rynek. Firma posiada ponad 100 pojazdów elektrycznych do 3,5 i 4,25 tony. Pierwsze inwestycje w ten segment rozpoczęła już w 2019 r. W ciągu kilku lat znacząco poprawiły się parametry pojazdów. Zasięg wzrósł z około 120 do około 300 km, zwiększyła się ładowność, a liczba dostępnych modeli i producentów wyraźnie wzrosła. W przypadku odpowiednio zaplanowanych operacji mniejsze pojazdy elektryczne mogą już zapewniać korzystną ekonomię użytkowania. Kluczowe pozostaje jednak właściwe dopasowanie technologii do konkretnego projektu logistycznego. – Nie ma jednej recepty. Trzeba przeanalizować potrzeby biznesowe i dopiero na tej podstawie zbudować odpowiednią inwestycję – podkreślał Maciej Rybak.

Klient musi być częścią transformacji

Istotnym elementem dyskusji była również rola klientów firm transportowych. Sama decyzja przewoźnika o zakupie elektrycznej ciężarówki może nie wystarczyć. Jeśli inwestycja ma być amortyzowana przez kilka lat, przewoźnik potrzebuje odpowiednio długiego i stabilnego kontraktu. Tymczasem na rynku transportowym przetargi często są organizowane co rok lub dwa lata. – Żeby TCO się spinało, trzeba spełnić wiele warunków. Potrzebna jest stabilność kontraktu i pewność, że klient pozostanie z przewoźnikiem przez kilka kolejnych lat – argumentował Maciej Rybak.

Jednocześnie klienci sami znajdują się pod presją kosztową. W wielu sektorach marże spadają, a łańcuchy dostaw są intensywnie optymalizowane. W rezultacie deklarowana potrzeba dekarbonizacji nie zawsze przekłada się na gotowość do zapłacenia wyższej ceny za transport.

Head of Electrifying Drayage Alliance z firmy Smart Freight Centre Bartosz Malarecki zwrócił uwagę, że dyskusja o TCO nie powinna ograniczać się wyłącznie do strony kosztowej. – Jest również część przychodowa. Są firmy, które są gotowe nieco dopłacić, aby ułatwić transformację – wskazywał. Jego zdaniem ryzyko transformacji nie powinno być przenoszone wyłącznie na przewoźnika. Potrzebna jest współpraca przewoźników, załadowców, operatorów infrastruktury i dostawców rozwiązań technologicznych.





Energia - problem czy szansa?

Jednym z ważniejszych tematów panelu była energia. Wiceprezes zarządu Polskich Sieci Elektroenergetycznych Konrad Purchała zwrócił uwagę na fakt, że polski system szybko się zmienia. OZE odpowiada już za około 30 proc. produkcji energii elektrycznej, a udział ten będzie rósł wraz z rozwojem energetyki wiatrowej i fotowoltaiki.

Rosnąca liczba odnawialnych źródeł energii oznacza jednak również większą zmienność produkcji. W określonych godzinach system może dysponować nadwyżkami energii, której nie ma komu sprzedać.

Elektromobilność może stać się jednym ze sposobów wykorzystania tych nadwyżek – ciężarówki mają bowiem znaczące zapotrzebowanie na energię, a jednocześnie ich ładowanie można – przynajmniej w części przypadków – planować w czasie. – Jeżeli pojazd może ładować się wtedy, gdy energia jest tańsza, przewoźnik może obniżyć koszt przejazdu. Jednocześnie elastyczne ładowanie może pomagać operatorowi systemu elektroenergetycznego w bilansowaniu sieci. W tym kontekście samochód elektryczny może być postrzegany nie tylko jako odbiornik energii, lecz również jako element całego systemu energetycznego – powiedział Konrad Purchała.

Publiczna infrastruktura musi nadążyć

Infrastruktura publiczna dla ciężkiego transportu rozwija się w Europie znacznie szybciej niż w Polsce. Rozwój sieci w Polsce będzie wspierany m.in. przez programy publiczne oraz europejskie wymogi dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych.

W przypadku transportu międzynarodowego kluczowe będzie jednak nie tylko zwiększanie liczby punktów ładowania, lecz tworzenie całych korytarzy transportowych – technologie już na to pozwalają. Dostępne są systemy cyfrowe, które pozwalają planować trasę z uwzględnieniem lokalizacji ładowarek, ich parametrów i dostępności. W przyszłości takie rozwiązania mogą stać się integralnym elementem systemów zarządzania flotą.

Według analiz przywołanych przez Bartosza Malareckiego, w obecnych warunkach ekonomicznych przewóz elektryczną ciężarówką może być średnio około 15 proc. droższy od przewozu pojazdem diesla. W przeliczeniu na jeden pojazd może to oznaczać około 15 tys. euro dodatkowego kosztu rocznie. Różnica ta nie jest jednak stała. Wpływ na ekonomikę mają m.in. ceny energii, ceny paliw, opłaty drogowe, dostępne dopłaty oraz sposób wykorzystania pojazdu.

Od pilotażu do skali

Elektryfikacja ciężkiego transportu będzie przebiegała etapami – pierwszym są dziś projekty pilotażowe, kolejnym będzie skalowanie sprawdzonych modeli, a dopiero później – szersza adaptacja technologii.

Jak podkreśliła Anna Brzezińska w przypadku małych i średnich przewoźników szczególnie ważna jest przewidywalność – zarówno kosztów, jak i przychodów. Bez niej trudno podejmować wielomilionowe inwestycje w pojazdy i infrastrukturę. – Nie ma dziś jednej technologii, która automatycznie wygra rywalizację o przyszłość transportu. W praktyce wygrać może rozwiązanie, które przewoźnik będzie w stanie wdrożyć, sfinansować i skalować bez utraty konkurencyjności – podsumowała Anna Brzezińska.

Pierwsza jaskółka elektromobilności

Z mozołem odbywa się podpisywanie umów na dofinansowanie budowy infrastruktury dla elektrycznych ciężarówek i ich zakup.

Robert Przybylski

Po ponad roku od uruchomienia programów wsparcia dla elektromobilności pierwszy przewoźnik podpisał 25 września umowę o dofinansowanie w ramach programu wspierającego zakup i leasing zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych kategorii N2 i N3.

Elektryczna ciężarówka zastąpi użytkowany przez firmę pojazd spalinowy. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej podliczył, że dzięki temu do atmosfery trafi rocznie o około 38 ton mniej dwutlenku węgla (CO_2). Ograniczona zostanie również emisja szkodliwych tlenków azotu i pyłów PM10. Dodatkowo pojazd będzie zużywał mniej energii, co pozwoli zaoszczędzić około 5 MWh energii rocznie.

Mało samochodów i ładowarek

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przygotował 2 mld zł na subwencje na zakup elektrycznych ciężarówek. – Dotychczas rynek nie dysponował wsparciem dla rozwoju elektromobilności w sektorze transportu ciężkiego na taką skalę. O ile osobowy samochód elektryczny na polskich ulicach stał się już codziennością, o tyle w przewozach ciężkich stanowi to absolutny przełom. Inwestycja w pierwszą elektryczną ciężarówkę dowodzi, że polski biznes zmierza w kierunku zeroemisyjności – mówi sekretarz stanu w Ministerstwie Energii Piotr Masłowski.

NFOŚiGW przeznaczy 6 mld zł na kompleksowe wsparcie zeroemisyjnego transportu ciężkiego, obejmujące infrastrukturę ładowania, sieciową oraz pojazdy. – Finansujemy powstanie nowoczesnej infrastruktury ładowania oraz blisko 4000 pojazdów – zaznaczył zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Paweł Augustyn.

Przewoźnikiem, który z funduszem podpisał pierwszą umowę jest podkarpacki przewoźnik Trans Południe. Firma wybrała ciężarówkę Mercedes-Benz eActros 600. Całkowity koszt inwestycji wyniósł ponad 1,3 mln zł, natomiast NFOŚiGW przyznał spółce Trans Południe na realizację inwestycji ponad 377 tys. zł dofinansowania. – Zainteresowanie elektrycznym napędem w transporcie jest bardzo duże, ale przewoźnicy wciąż potrzebują więcej zachęt, argumentów ekonomicznych, by takie projekty realizować – przekonuje prezes zarządu Trans Południe Marek Pijar.

Samochód będzie ładowany energią pozyskaną z zamontowanych na dachach magazynów paneli fotowoltaicznych. Trans Południe podpisał wcześniej z NFOŚiGW drugą umowę na dofinansowanie stacji ładowania e-ciężarówek.

Na niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę zwraca uwagę prezes Daimler Truck Polska Przemysław Rajewski.

Trzy programy NFOŚiGW

Ministerstwo Środowiska i podległy mu fundusz przygotowały trzy programy mające pomóc we wdrożeniu dyrektywy AFIR, każdy z budżetem 2 mld zł. Pierwszy dotyczy zakupu elektrycznych samochodów ciężarowych.

Wysokość dopłaty zależy od wielkości przychodów wnioskodawcy. W przypadku małych firm subwencja może pokryć 60 proc. różnicy w cenie, w przypadku średnich 50 proc., a dużych, 30 proc. Maksymalna kwota jednej dopłaty nie może przekroczyć 400 tys. złotych na pojazd o DMC od 3,5 do 12 ton lub 750 tys. złotych na pojazd powyżej 12 ton. Nabór wniosków do tego programu ruszył w ostatnim dniu maja 2025 roku.

Drugi program to wsparcie dla budowy infrastruktury ładowarek. NFOŚiGW liczy, że ogólnodostępna sieć stacji ładowania dla transportu ciężkiego będzie liczyła na koniec programu 550 obiektów.

O dofinasowanie mogą ubiegać się przedsiębiorcy, dofinansowanie w formie dotacji wyniesie do 100 proc. kosztów kwalifikowanych, przy projektach w formule project finance – do 85 proc.

Fundusz przewiduje wsparcie budowy ładowarek wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T, tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T.

Dofinansowane mogą być także inwestycje na obszarze centrum logistycznego (DEPOT), bazy eksploatacyjnej lub terminalu intermodalnym lub w odległości do 3 km od tych obiektów. Nabór ruszył w ostatnim dniu marca br. i 11 czerwca NFOŚiGW podpisał umowy na budowę 843 ogólnodostępnych stacji ładowania w ramach 170 przedsięwzięć.

Przy drogach TEN-T inwestorzy wzniosą 687 stacji, zaś w pobliżu magazynów 156 stacji. W ramach inwestycji powstaną także magazyny energii o łącznej mocy przekraczającej 600 MW.

Trzeci program umożliwi utworzenie lub rozbudowanie 50 miejsc dostarczania energii dla zasilania podstawowego ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy. Dofinansowanie w formie dotacji wyniesie do 100 proc. kosztów kwalifikowanych. Beneficjentami programu mogą zostać operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD). W pierwszym naborze wartości 1,26 mld zł NFOŚiGW podpisał 27 lipca umowy na budowę lub modernizację 147 miejsc dostarczania energii o łącznej mocy przyłączy 493 MW.

Powolne tempo procedowania wniosków

Przewoźników oraz importerów samochodów ciężarowych niepokoi powolne tempo rozpatrywania wniosków przez NFOŚiGW. Formularze są skomplikowane i trudne do wypełnienia, co zmusza występujących o dofinansowanie do korzystania z pośredników, którzy pomagają poruszać się w gąszczu przepisów.

Pomimo upływu długiego czasu od złożenia wniosku przewoźnicy nie wiedzą na czym stoją, z braku informacji z funduszu. Jeżeli mają własne kapitały, składają wniosek, kupują tabor i liczą na refundację części nakładów. Są to jednak rzadkie przypadki, ponieważ koszty elektryfikacji są wysokie. Najczęściej kontrakt przewozowy jest wstrzymywany do czasu konkretnej, wiążącej informacji ze strony NFOŚiGW. Komunikacja jednak szwankuje, w postępie prac nad wnioskiem nie orientują się zarówno przewoźnicy, firmy finansujące zakup taboru jak i importerzy ciężarówek.

Fundusz Modernizacyjny

Skąd NFOŚiGW pozyskuje środki na dopłaty

Program NFOŚiGW finansowany jest ze środków Funduszu Modernizacyjnego, zasilają go wpłaty ze sprzedaży 4,5 proc. ogólnej puli uprawnień do emisji CO2 w ramach unijnego systemu handlu emisjami EU-ETS. Sprzedaż tych uprawnień jest dokonywana w półrocznych transzach przez Europejski Bank Inwestycyjny.
Szacuje się, że do Polski z Funduszu Modernizacyjnego w latach 2021-30 może trafić ok. 60 mld zł. Funkcję Krajowego Operatora Funduszu Modernizacyjnego pełni NFOŚiGW.

przewoźnik nr 98
wydarzenia



> Fundusz przewiduje wsparcie budowy ładowarek wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T, tj. na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T.

Nowe rozwiązania analizy floty i zarządzania zasobami

Fleet Insights i Asset Management 360 pomagają przewoźnikom przekształcić dane dotyczące pojazdów i zasobów w przejrzyste analizy, pozwalające na szybsze decyzje i skuteczniejsze działania operacyjne.



Webfleet

Webfleet, zaawansowane rozwiązanie firmy Bridgestone do zarządzania flotą, prezentuje nowe rozwiązania: Fleet Insights oraz Asset Management 360.

Fleet Insights pomaga przewoźnikom zidentyfikować obszary, w których możliwe jest zwiększenie wydajności, łącząc analizę porównawczą ze wskazówkami wykorzystującymi sztuczną inteligencję. Asset Management 360 integruje dane z pojazdów i naczep, sprzęt oraz inne zasoby – zarówno z napędem, jak i bez napędu – w ramach jednej platformy, pomagając firmom poprawić przejrzystość, wykorzystanie zasobów i kontrolę nad całą działalnością. „Przewoźnicy dysponują większą ilością danych niż kiedykolwiek wcześniej, ale same dane nie poprawiają wyników" – powiedział Jan-Maarten de Vries, President of Fleet Management Solutions w Bridgestone – „Rola kierownika floty ewoluuje od monitorowania działalności operacyjnej w stronę wykorzystywania analiz operacyjnych. Łącząc dane z połączonych pojazdów i zasobów z zaawansowanymi narzędziami analitycznymi oraz sztuczną inteligencją, możemy pomóc naszym klientom określić, na czym powinni się skupić, zrozumieć, gdzie konieczne jest podjęcie działań, oraz podejmować szybsze i trafniejsze decyzje, które poprawiają wyniki firm".

Fleet Insights: analiza porównawcza i rekomendacje

Fleet Insights to nowe rozwiązanie analityczne w ramach platformy Webfleet, które przekształca zróżnicowane dane dotyczące floty w przejrzyste i przydatne informacje dotyczące wydajności. Łączy kluczowe wskaźniki wydajności, analizy porównawcze z innymi firmami oraz trendy wydajnościowe w jednym miejscu. Przy rosnącej ilości danych generowanych przez floty, rozwiązanie to pomaga menedżerom flot szybko zidentyfikować luki w wydajności i zdecydować, które działania mogą przynieść największe korzyści operacyjne.

W oparciu o ponad 200 zanonimizowanych profili flot, rozwiązanie to pokazuje menedżerom, jak wyniki wypadają na tle podobnych podmiotów, dobranych pod kątem wielkości floty, struktury pojazdów, branży, położenia geograficznego oraz sposobu użytkowania dróg.

Fleet Insights wykorzystuje wprowadzone w 2025 roku rozwiązanie Fleet Advisor firmy Webfleet oparte na sztucznej inteligencji. Fleet Advisor umożliwia użytkownikom zadawanie pytań dotyczących danych uzyskanych z ich floty i otrzymanie natychmiastowych odpowiedzi. Użytkownicy mogą przejść bezpośrednio z dowolnego zestawienia na pulpicie nawigacyjnym Fleet Insights do Fleet Advisor, aby szczegółowo przeanalizować wyniki dotyczące pojazdów, kierowców i działalności operacyjnej. Fleet Insights jest już dostępne na wszystkich rynkach obsługiwanych przez Webfleet.

Kolejne aktualizacje są planowane na koniec października: rekomendacje oparte na sztucznej inteligencji w aplikacji Fleet Advisor pomogą menedżerom zidentyfikować podstawowe przyczyny problemów i ustalić priorytety działań, które z największym prawdopodobieństwem przyczynią się do poprawy wyników. Wszystkie te funkcje razem pomagają menedżerom flot analizować dane, dostrzegać obszary wymagające interwencji oraz uzyskiwać jasne zalecenia dotyczące dalszych działań.

Asset Management 360: wszystkie pojazdy i zasoby ruchome w jednym miejscu

Asset Management 360 umożliwi przedsiębiorstwom zarządzanie pojazdami, przyczepami, sprzętem oraz innymi zasobami – zarówno z napędem, jak i bez – za pomocą jednej platformy. Połączenie danych dotyczących lokalizacji i wykorzystania pomoże operatorom ograniczyć nakład pracy administracyjnej, szybciej lokalizować sprzęt oraz lepiej wykorzystywać posiadane aktywa. Nowe rozwiązanie zawiera urządzenie LINK 330 – kompaktowe, zasilane bateryjnie urządzenie lokalizujące przeznaczone do obiektów nieposiadających własnego napędu, takich jak kontenery, sprzęt budowlany i małe przyczepy. Dzięki temu rozwiązaniu firmy będą mogły zarządzać wszystkimi pojazdami i zasobami z jednego miejsca.



ACTROS TEAM. Ruszamy do szkół!

Młodzi poznają transport od strony kierowcy, przedsiębiorcy i nowych technologii

Actros Team wyruszył do Siedlec, gdzie w Zespole Szkół Ponadpodstawowych nr 3 im. Stanisława Staszica uczniowie mogli z bliska poznać specyfikę pracy w transporcie międzynarodowym.

Piotr Gawełczyk

Kolejna odsłona akcji ZMPD i Daimler Truck Polska promującej zawód kierowcy odbyła się 29 września w Siedlcach. Spotkanie otworzył dyrektor szkoły Krzysztof Grzegorczuk.

W spotkaniu uczestniczyli: prezes ZMPD Jan Buczek, członek zarządu ZMPD i prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie" w Siedlcach oraz współwłaściciel firmy RIKO Karol Rychlik, a także dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji ZMPD dr Anna Brzezińska, która poprowadziła spotkanie.

Daimler Truck Polska reprezentował szef marketingu Igor Kaczorkiewicz. W rozmowie z młodzieżą uczestniczył również Adrian „Trucker Paker" Poździej – zawodowy kierowca, właściciel firmy transportowej i twórca internetowy.

Od kierowcy do przedsiębiorcy

Prezes ZMPD opowiedział uczniom o początkach swojej drogi zawodowej. – W czasach mojego dzieciństwa i młodości swobodne podróżowanie za granicę było praktycznie niemożliwe. Kierowcy realizujący transport międzynarodowy byli wtedy dla mnie symbolem wolności i szansy poznawania świata – podkreślił Jan Buczek.

Prezes ZMPD przypomniał również, jak wiele zmieniło się po 1989 r. Rozwój prywatnej przedsiębiorczości i otwarcie polskiej gospodarki na rynki zagraniczne stworzyły warunki do dynamicznego rozwoju transportu międzynarodowego. – Polscy przewoźnicy bardzo szybko wykorzystali pojawiające się możliwości. Dzięki swojej pracowitości i determinacji stali się bardzo ważnym uczestnikiem europejskiego rynku transportowego – powiedział.

Jan Buczek podzielił się z młodzieżą także własnymi doświadczeniami z pracy kierowcy.

– Przyznam, że wyobrażenia o tym zawodzie, jakie miałem jako młody człowiek, zderzyły się z rzeczywistością. Praca wymagała przede wszystkim samodzielności, odpowiedzialności, umiejętności podejmowania decyzji, a także dobrej organizacji czasu, radzenia sobie w trudnych sytuacjach, konsekwencji i umiejętności komunikowania się z innymi ludźmi – wspominał.

Jak zaznaczył, kompetencje zdobyte za kierownicą okazały się później bardzo przydatne w prowadzeniu własnego przedsiębiorstwa i działalności społecznej. – Doświadczenie zdobyte za kierownicą może stanowić bardzo dobrą podstawę do założenia i prowadzenia własnej firmy. Kierowca poznaje branżę od strony praktycznej, uczy się odpowiedzialności, kontaktu z klientami, organizacji pracy oraz rozwiązywania problemów – podkreślił prezes ZMPD.



Zachęcał jednocześnie młodych ludzi, aby patrzyli na zawód kierowcy szerzej – nie tylko jako sposób na szybkie rozpoczęcie pracy, ale również jako możliwy pierwszy etap długofalowego rozwoju zawodowego.

Lokalna przedsiębiorczość i nowe kompetencje

O swojej drodze zawodowej opowiedział również Karol Rychlik – przedsiębiorca z regionu siedleckiego, przedstawiciel drugiego pokolenia związanego z transportem. Rodzina rozpoczęła działalność w latach 80. XX wieku.

Dziś firma funkcjonuje nie tylko w sektorze transportowym, ale również w obszarze nieruchomości komercyjnych i przemysłowych związanych z branżą logistyczną. – Współczesny transport potrzebuje przedstawicieli wielu zawodów. Oprócz kierowców poszukiwani są m.in. mechanicy, elektromechanicy i logistycy. Rozwój nowych technologii sprawia również, że coraz większe znaczenie będą miały kompetencje związane z elektromobilnością – powiedział.

Podkreślił również znaczenie Siedlec i całego regionu jako ważnego ośrodka transportowego i logistycznego.

Karol Rychlik poza pracą jest zawodnikiem sportów motorowych, odnoszącym sukcesy w wyścigach motocyklowych w kraju i za granicą.

Ciężarówka przyszłości

Igor Kaczorkiewicz z Daimler Truck Polska przedstawił uczniom najważniejsze rozwiązania stosowane w najnowszych samochodach ciężarowych Actros. Wśród nich znalazły się przede wszystkim systemy bezpieczeństwa oraz rozwiązania wspomagające kierowcę.

Jednym z przykładów był system MirrorCam, który zastępuje kamerami tradycyjne lusterka. Jak wyjaśnił przedstawiciel Daimler Truck Polska, rozwiązanie poprawia widoczność i może ułatwiać kierowcy wykonywanie manewrów, w tym cofanie zestawem.

Podczas prezentacji branży nie zabrakło również historii motoryzacji. Przypomniano, że za pierwszy samochód ciężarowy z silnikiem spalinowym powszechnie uznawany jest pojazd skonstruowany przez Gottlieba Daimlera. Pierwsze tego typu konstrukcje dysponowały mocą zaledwie 4 KM. Dla porównania – prezentowany podczas spotkania nowoczesny Actros ma moc 480 KM.

Uczniowie poznali także kierunki rozwoju napędów stosowanych w transporcie ciężkim. Obok silników spalinowych coraz większą rolę odgrywają napędy elektryczne, a producenci pracują również nad rozwiązaniami wykorzystującymi wodór.

Jak poinformował Igor Kaczorkiewicz, elektryczny samochód ciężarowy przy pełnym załadowaniu i masie zestawu wynoszącej 40 ton może przejechać na jednym ładowaniu około 500 kilometrów.

„Trucker Paker" – zawód kierowcy z innej perspektywy

Szczególne zainteresowanie uczniów wzbudziła historia Adriana „Trucker Pakera" Poździeja. Od ponad 18 lat pracuje jako kierowca zawodowy,









a dziś prowadzi również własną firmę transportową.

Prawo jazdy zdobył jako 19-latek, pierwszą trasę międzynarodową odbył do Pragi. Wspominał, że początki nie były łatwe. Młody kierowca zdobywał doświadczenie przede wszystkim poprzez praktykę, stopniowo ucząc się samodzielności i radzenia sobie z sytuacjami, które mogą pojawić się podczas międzynarodowych tras.

Z czasem pracę kierowcy połączył ze swoją drugą pasją – sportem. Stał się jednym z pierwszych twórców internetowych, którzy w mediach społecznościowych pokazywali, że kierowca zawodowy może aktywnie dbać o kondycję fizyczną i zdrowy styl życia.

Adrian stworzył nawet własną siłownię w ciężarówce, a podczas postojów trenował na parkingach w różnych krajach Europy. – Podczas przerw kierowcy mogą biegać, jeździć na rowerze, ćwiczyć czy zwiedzać miasta, w których się zatrzymują. Bo praca kierowcy to nie tylko siedzenie za kółkiem i dojeżdżanie z punktu A do punktu B – przekonywał.

Jego historia jest również przykładem tego, jak doświadczenie zdobywane za kierownicą może stać się fundamentem własnego biznesu. Pracując jako kierowca, odkładał pieniądze z myślą o założeniu firmy. Dziś, po trzech i pół roku prowadzenia działalności, zatrudnia 11 kierowców i posiada 12 zestawów transportowych.

Młodzi potrzebni w transporcie

Spotkanie w Siedlcach było kolejną odsłoną akcji „Actros Team – ruszamy do szkół”, której celem jest przybliżanie młodym ludziom współczesnego transportu i pokazywanie, jak wiele możliwości rozwoju oferuje ta branża.

To szczególnie istotne w sytuacji, gdy europejski transport drogowy od lat mierzy się z niedoborem wykwalifikowanych pracowników. Według najnowszych danych IRU, w 2025 r. w Europie brakowało około 502 tys. kierowców samochodów ciężarowych, co odpowiadało około 13 proc. zapotrzebowania na tę grupę zawodową. Organizacja prognozuje również, że do 2030 r. w Europie na emeryturę przejdzie około 660,5 tys. kierowców.

Średni wiek europejskiego kierowcy ciężarówki wynosi 48 lat, a tylko 5 proc. kierowców ma 24 lata lub mniej. IRU wskazuje, że 20 proc. obecnej europejskiej kadry kierowców odejdzie na emeryturę w najbliższych pięciu latach.

Także w Polsce zawód kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych od lat znajduje się na liście deficytowych. Według Barometru Zawodów 2025 pozostaje na tej liście nieprzerwanie przez ostatnich 10 lat.

Akcja „Actros Team – ruszamy do szkół” pokazuje młodym ludziom, że transport międzynarodowy to nowoczesna i różnorodna branża, w której można znaleźć wiele ścieżek rozwoju. Zawód kierowcy może być początkiem kariery zawodowej, ale także drogą do zdobycia doświadczenia potrzebnego później w prowadzeniu własnej firmy czy pracy w innych obszarach transportu i logistyki.

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

1957 ZMPD

Ustawa radarowa podniesie kary



Ministerstwo Infrastruktury zamierza znowelizować ustawę o ruchu drogowym i zaostrzyć kary dla przekraczających limit prędkości. ZMPD wskazuje niesprawiedliwe rozwiązania.

Robert Przybylski

ZMPD broni przewoźników i domaga się od resortu respektowania w projektowanej nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw zasady proporcjonalności i ochrony właścicieli albo użytkowników samochodów ciężarowych, którzy dochowują należytej staranności w prowadzeniu firm.

Zastrzeżenia ZMPD budzi brzmienie przepisów dotyczących opłaty administracyjnej. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem właściciel albo użytkownik pojazdu będzie zobowiązany do uiszczenia opłaty administracyjnej, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia kierujący pojazdem nie złoży oświadczenia o przyjęciu mandatu karnego albo odmowie jego przyjęcia.

Projekt przewiduje wyłączenie tego obowiązku jedynie w dwóch przypadkach, tj. gdy zostanie udowodnione, że:

- Przed zarejestrowaniem naruszenia pojazd został skradziony, przeniesiono jego własność albo nastąpiła zmiana użytkownika pojazdu ujawnionego w centralnej ewidencji pojazdów;
- Kierujący pojazdem działał w chwili naruszenia w stanie wyższej konieczności.

Prawodawca pominął sytuację, w której właściciel albo użytkownik pojazdu dochował należytej staranności i prawidłowo ustalił osobę kierującą pojazdem, lecz z przyczyn od niego niezależnych nie jest w stanie doprowadzić do złożenia przez nią wymaganego oświadczenia.

Dokumentacja zamiast oświadczenia

ZMPD w liście do Ministerstwa Infrastruktury podkreśla, że przypadki takie nie mają charakteru wyłącznie hipotetycznego. Kierowca może przebywać na dłuższym urlopie lub zwolnieniu lekarskim, zakończyć zatrudnienie albo inną formę współpracy z przedsiębiorcą, bądź z innych przyczyn pozostawać poza jego faktycznym zasięgiem.

przewoźnik nr 98

Zrzeszenie wskazuje, że ten problem ma szczególne znaczenie dla branży transportu drogowego. Przewoźnicy dysponują często wieloma pojazdami użytkowanymi przez kierowców w zmiennej obsadzie, a sektor charakteryzuje się znaczną rotacją pracowników.

Istotna część kierowców pochodzi ponadto z innych państw. Po zakończeniu współpracy kierowca może opuścić Polskę, a nawiązanie z nim kontaktu i uzyskanie podpisanego oświadczenia może okazać się znacznie utrudnione lub wręcz niemożliwe.

Przedsiębiorca nie dysponuje przy tym instrumentami pozwalającymi zmusić obecnego, a tym bardziej byłego pracownika lub współpracownika do złożenia takiego oświadczenia. Może on zatem nadal posiadać dokumentację pozwalającą na prawidłowe ustalenie osoby kierującej pojazdem, a jednocześnie nie mieć realnej możliwości uzyskania od niej oświadczenia wymaganego zapisem w projekcie.

ZMPD jest zdania, że w tym kontekście nie można zgodzić się z zawartą w uzasadnieniu projektu tezą, zgodnie z którą „projektowane zmiany nie wpłyną na sytuację osób, które już w obecnym stanie prawnym stosują się do obowiązujących przepisów i wypełniają ustawowe obowiązki, odpowiadając zgodnie ze swoją wiedzą i stanem faktycznym na wezwania GITD CANARD". Przedsiębiorca może bowiem terminowo zareagować na zawiadomienie, prawidłowo ustalić osobę kierującą pojazdem i przekazać jej dane organom, a mimo to zostać obciążony opłatą administracyjną, jeżeli kierowca nie złoży wymaganego oświadczenia.

Drakońskie, niesprawiedliwe kary

Zastrzeżenia ZMPD są tym poważniejsze, że wysokość projektowanych opłat administracyjnych znacząco przewyższa wysokość mandatów karnych przewidzianych za naruszenia, w związku z którymi opłaty te mają powstawać.

Przykładowo, za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o nie więcej niż 10 km/h mandat karny wynosi 50 zł, podczas gdy w przypadku niezłożenia przez kierującego wymaganego oświadczenia właściciel albo użytkownik pojazdu będzie zobowiązany do uiszczenia opłaty administracyjnej w wysokości 1500 zł. Oznacza to obciążenie go kwotą trzydziestokrotnie wyższą od mandatu przewidzianego za samo naruszenie. Do takiej sytuacji może dojść również wówczas, gdy właściciel albo użytkownik prawidłowo zidentyfikował kierującego oraz dochował należytej staranności w celu uzyskania od niego wymaganego oświadczenia, lecz działania te okazały się bezskuteczne.

Zdaniem ZMPD przewidziane w art. 140aq obniżenie opłaty administracyjnej o 20 % w przypadku jej uiszczenia w terminie 30 dni może nie stanowić wystarczającej zachęty do szybkiego uregulowania należności. Jako punkt odniesienia można wskazać rozwiązanie stosowane w warszawskiej komunikacji miejskiej w odniesieniu do opłat dodatkowych za przejazd bez ważnego biletu. W przypadku uiszczenia opłaty bezpośrednio po jej nałożeniu jej wysokość jest obniżana o 40 %, natomiast przy zapłacie w terminie 7 dni – o 30 %.

Zrzeszenie uważa, że zwiększenie wysokości obniżki lub wprowadzenie jej gradacji w zależności od terminu zapłaty mogłoby zwiększyć skłonność zobowiązanych do szybkiego regulowania należności, a tym samym przyczynić się do sprawniejszego kończenia postępowań.

Projekt wymaga również doprecyzowania zasad przedawnienia opłaty administracyjnej przez jednoznaczne wskazanie właściwego terminu i sposobu obliczania jego biegu albo wyraźne odesłanie do przepisów, które mają w tym zakresie zastosowanie.

Opieszałość organu

Zastrzeżenia ZMPD budzi ponadto brak określenia terminu, w którym organ powinien wystawić i wysłać zawiadomienie, o którym mowa w projektowanym art. 140aj. Brak takiego terminu dodatkowo pogłębia opisany wcześniej problem.

Im więcej czasu upłynie od zarejestrowania naruszenia tym większe jest prawdopodobieństwo, że wskazane wcześniej okoliczności uniemożliwią przedsiębiorcy skontaktowanie się z kierowcą i uzyskanie od niego wymaganego oświadczenia.

Opieszałość po stronie organu może zatem prowadzić do obciążenia opłatą administracyjną właściciela albo użytkownika pojazdu, mimo że prawidłowo ustalił on kierującego i podjął z należytą starannością wszystkie pozostające w jego dyspozycji działania.

Z tego względu projekt powinien zobowiązywać GITD do doręczenia zawiadomienia bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w ustawowo określonym terminie liczonym od dnia zarejestrowania naruszenia. Można w tym zakresie rozważyć przyjęcie terminu 60 dni.

Jeżeli zawiadomienie zostałoby doręczone po jego upływie, właściciel albo użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 78 ust. 4a i 4b, powinien mieć możliwość zwolnienia z obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej, jeżeli wykaże, że wskutek upływu czasu uzyskanie oświadczenia kierującego stało się niemożliwe albo nadmiernie utrudnione, w szczególności z powodu zakończenia współpracy z kierowcą.

Wystawa ciężarówek w Hanowerze: elektryfikacja nie wypaliła

Podczas wystawy samochodów ciężarowych w Hanowerze producenci postawili na wodór, pokazali także silniki wysokoprężne przygotowane do homologacji na normę Euro VII.

Robert Przybylski

Popyt na elektryki jest zaskakująco mały, przewoźnicy wolą sprawdzone i tańsze diesle. Kolejna generacja z takim napędem będzie jeszcze oszczędniejsza od obecnej. Mercedes-Benz wprowadzi do sprzedaży w kwietniu przeszłego roku model Powerliner. Zmodyfikowane silniki oraz skrzynie biegów (w tym przekładnia G291 w standardzie) zapewnią 4-procentowe oszczędności zużycia paliwa w stosunku do obecnego modelu.

Wynikają one po części także z zastosowania opóźnienia w zamknięciu zaworów podczas suwu sprężania. Ten tzw. cykl Millera jest używany w wielu silnikach, np. Toyoty Prius i dieslach DAF.

Mniejsze opory są również efektem zastosowania jeszcze rzadszych olejów silnikowych, jednak przy zachowaniu dotychczasowej częstotliwości ich wymiany.

Nowy silnik Renault DE13 R, współpracujący z nową generacją skrzyń biegów Optidriver, zapewnia oszczędność paliwa sięgającą 4 proc. w porównaniu z poprzednią generacją i jest przystosowany do zasilania paliwami odnawialnymi HVO oraz B100.

Scania poprawiła efektywność energetyczną o 2 proc. i w takiej proporcji zmalało zużycie paliwa.

Zmodernizowane silniki przygotowane są już do spełnienia normy Euro VII, która zacznie obowiązywać 29 maja 2028 roku dla nowych modeli i rok później dla nowych, rejestrowanych po raz pierwszy egzemplarzy.

Żaden producent nie ma jeszcze homologacji, ponieważ Komisja Europejska nie przygotowała przepisów. Miały być gotowe w listopadzie br., ale KE ugrzęzła w przepisach dla aut osobowych i regulacje dla ciężarówek będą gotowe dopiero w przyszłym roku.



Producenci wolą elektryki

Przewoźnicy głosują portfelami i kupują samochody spalinowe, co martwi producentów taboru. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA ostrzega, że popyt rynkowy pozostanie zbyt niski, aby producenci mogli wywiązać się ze swoich zobowiązań na rok 2030.



Komisja Europejska wymaga, aby udział elektryków w rejestracjach w 2030 roku sięgnął 35 proc., gdy ubiegłoroczny udział ledwo przekroczył 2 proc., choć w ofercie jest 60 elektrycznych modeli ciężarówek.

Producenci są także niezadowoleni z opóźnień we wdrażaniu przez kraje dyrektywy o eurowiniecie. Powoduje ona podniesienie myta dla diesli i zrównuje tym samym koszty ich użytkowania z elektrykami, podobnie jak dyrektywa RED III, która zwiększy ceny paliw mineralnych.

Prezeska Daimler Truck Karin Rådström uważa, że jeśli tempo wdrożenia nie zwiększy się, to należy zmienić założenia. – Producent taki jak my zapłaci 120 mln euro kary za jeden procent niespełnienia limitu emisji CO2. My będziemy 10 proc. za celem, więc kara sięgnie 1,2 mld euro i zniknie dochodowość – ostrzega Rådström.

Przemysł alarmuje, że elektryfikacji transportu nie wspierają rządy, infrastruktura nie jest gotowa. – Należy przyspieszyć jej rozwój. W UE działa 2000 punktów szybkiego ładowania, gdy potrzeba 35 tys. w 2030 roku. Mamy 187 stacji wodorowych na 350 bar, a potrzebujemy tysiąc stacji ze zbiornikami na 700 bar – porównuje Rådström.

ACEA argumentuje, że nakładanie kar za nieprzestrzeganie norm nie spowoduje wzrostu liczby bezemisyjnych ciężarówek na drogach. Miliardy euro nie trafią na rozwój technologii i mocy produkcyjnych niezbędnych do transformacji, jednocześnie osłabiając europejskich producentów w obliczu zaostrzenia się globalnej konkurencji.

Chiński smok

Globalna konkurencja to Chiny. Tamtejsi producenci zapewniają, że spełnią zarówno nową normę czystości spalin, jak i limit emisji CO2, ponieważ opanowali produkcję diesli oraz napędów elektrycznych.

Najwięksi chińscy producenci wystawili się na targach w Hanowerze. BYD, Sinotruk, Dongfeng i FAW miały wielkie stoiska. Mniejsze ekspozycje miały Foton, Sany, GAC, JAC, Maxus,



SuperPhoenix, Deep Way. Wszyscy zacierają ręce i snują plany podboju, choć żadnych liczb podawać nie chcą.

W Austrii ruszył montaż ciężarówek SuperPhanter (Graz) i Sitrak (Steyr). Sitrak ma przedstawiciela w Turcji i Austrii, zapowiada otwarcie importera w Czechach, na Węgrzech i Słowacji. Zdradza, że ceny będą o 30 proc. niższe niż u europejskiej konkurencji.

Nic dziwnego, że na targach w Hanowerze ustawiała się niemal kolejka do uzyskania przedstawicielstwa na kolejne kraje. Polska firma SIS Trans







dów, z czego niewielką część będzie stanowić elektryczny ciągnik siodłowy BYD ETT 44, dostępny w UE od drugiego kwartału 2027 roku.

Dongfeng informuje, że planuje sprzedać w Europie 80 tys. pojazdów wszystkich klas i milion aut łącznego eksportu w 2028 roku i szuka dilerów.

Chińskie koncerny proponują europejskim firmom dostawy akumulatorów, elektrycznych silników, falowników i elektrycznych osi. Z tych komponentów lokalni przedsiębiorcy mogą montować własne samochody ciężarowe.

Wodór – ostatnia deska ratunku

Skoro samochody elektryczne nie znalazły klientów, przemysł szuka szansy w wodorze. W ogniwa wodorowe zainwestowały Daimler Truck i Volvo, a do tej spółki (nazwanej cellcentric) dojdzie Toyota. Najpoważniejszym konkurentem jest kanadyjski Ballard, który w niewielkiej skali produkuje ogniwa dla autobusów i kolejnictwa (odbiorcą jest m.in. Solaris).

Ogniwa wodorowe są jednak cały czas w fazie badań, więc szybsze przejście na alternatywne paliwa może zapewnić wodór spalany w silnikach tłokowych.

Takie silniki oferuje m.in. Deutz, a przygotowują konkurenci: Daimler Truck, Volvo, Cummins, MAN. Dla wielu dostawcą aparatury paliwowej jest Bosch. Jego specjaliści oceniają, że wodorowy silnik tłokowy ma trwałość porównywalną do wersji wysokoprężnej, czyli 30 tys. godzin pracy (1,5 mln km przebiegu). Największą trudnością jest uchronienie silnika od spalania stukowego, o co bardzo łatwo, ponieważ wodór spala się bardzo szybko. Silniki pracują na bardzo ubogiej mieszance ze współczynnikiem lambda powyżej 2. Lambda wynosi 1, gdy mieszanka jest idealna – na 1 gram paliwa przypada dokładnie 14,7 grama powietrza.

Bosch uważa, że akceptacja rynkowa tłokowych silników wodorowych zależy od łącznego kosztu zakupu i użytkowania. Jeśli będzie atrakcyjny, technologia ma szanse znaleźć nabywców, co przedłuży funkcjonowanie fabryk silników jakie znamy.

podpisała 16 września umowę dystrybucyjną z Sinotruk. Polska spółka ma zbudować do 2029 roku krajową sieć 15 punktów dilerskich.

Elektryczny SuperPanther eTopas 600 jest oferowany w Polsce przez spółkę Lontex. Obie chińskie marki przyznają, że w tym roku chciałyby sprzedać w UE „po kilkaset ciężarówek”.

BYD zapowiadał w marcu br. eksport 1,5 mln aut osobowych i ciężarowych, ale w Hanowerze podniósł prognozy do 1,9-2,0 mln. W przyszłym roku planuje sprzedać 2,5 mln pojaz-



Nowa, szeroka oferta ubezpieczeniowa



Zrzeszenie przygotowało dla przewoźników szeroką ofertę ubezpieczeniową specjalistycznych polis komunikacyjnych i majątkowych oraz ubezpieczeń życiowych i zdrowotnych.

Robert Przybylski

ZMPD i firma ubezpieczeniowa Unilink rozpoczynają współpracę, której celem jest wzmocnienie ochrony ubezpieczeniowej polskich przewoźników drogowych oraz zwiększanie ich świadomości w zakresie zarządzania ryzykiem. 28 lipca w siedzibie ZMPD porozumienie w tej sprawie podpisali prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek oraz prezeska zarządu Unilink Aleksandra Friedel.

Właściwie dobrana ochrona ubezpieczeniowa jest jednym z istotnych elementów bezpieczeństwa firmy transportowej. – Dla przewoźnika ubezpieczenie nie powinno być wyłącznie formalnym obowiązkiem czy kolejnym kosztem prowadzenia działalności. To przede wszystkim narzędzie zarządzania ryzykiem i zabezpieczenia firmy na wypadek zdarzeń, których nie sposób przewidzieć – podkreśla Jan Buczek, prezes ZMPD.

Połączona wiedza

ZMPD i firma Unilink połączą wiedzę i doświadczenie, aby tworzyć rozwiązania odpowiadające na rzeczywiste potrzeby przedsiębiorstw transportowych. – Współpraca z ZMPD to dla nas naturalne połączenie kompetencji ubezpieczeniowych z praktyczną wiedzą Zrzeszenia. Naszą ambicją jest dostarczanie rozwiązań, które odpowiadają na realne ryzyko i jednocześnie wpisują się w indywidualną specyfikę każdego przewoźnika. Jako największy pośrednik ubezpieczeniowy w Polsce zapewniamy dostęp do eksperckiego doradztwa w pełnym spektrum: od OCP, przez ochronę majątku i firmy, po ubezpieczenie życia, zdrowia, NNW i turystyczne – wymienia prezeska zarządu Unilink Aleksandra Friedel.

Wskazuje, że współpraca pomiędzy Unilink a ZMPD pozwala połączyć kompetencje obu organizacji. – ZMPD od wielu lat jest najważniejszą organizacją zrzeszającą polskich przewoźników drogowych i bardzo dobrze zna specyfikę branży transportowej oraz potrzeby swoich członków. Z kolei Unilink dysponuje szerokim dostępem do rynku ubezpieczeniowego, specjalistycznym know-how oraz zespołami ekspertów obsługujących klientów firmowych w całej Polsce. Naszym celem nie było tworzenie dodatkowego ogniwa, ale zapewnienie przewoźnikom łatwiejszego dostępu do szerszej oferty ubezpieczeniowej, większej liczby ubezpieczycieli oraz profesjonalnego wsparcia w zakresie doboru ochrony. Dzięki temu członkowie ZMPD mogą korzystać z rozwiązań dopasowanych do specyfiki swojego biznesu od zaufanego i kompetentnego partnera, którego oferta jest konkurencyjna i najszersza na rynku – tłumaczy Aleksandra Friedel.

Na kompleksowy charakter współpracy zwraca uwagę także kierowniczka zespołu ds. ubezpieczeń transportowych ZMPD Aneta Kobylińska. – Współpraca ZMPD z multiagencją Unilink zakłada m.in. poszerzenie oferty dla przewoźników oraz ich pracowników o ubezpieczenia pozakomunikacyjne, w tym pakiety medyczne, ochronę zdrowotną i życiową. Skupiamy się jednak na ubezpieczeniach transportowych, komunikacyjnych – informuje Aneta Kobylińska.



Specjalistyczna oferta

Prezes ZMPD zaznacza, że ważne jest, aby ochrona była dopasowana do specyfiki transportu drogowego. – Chcemy, aby przewoźnicy mieli dostęp nie tylko do właściwie dobranych produktów ubezpieczeniowych, ale przede wszystkim do wiedzy, która pozwoli im świadomie zarządzać ryzykiem – przyznaje Jan Buczek.

Unilink od wielu lat obsługuje klientów z sektora transportowego i logistycznego, oferując między innymi ubezpieczenia OCP przewoźnika, Cargo, flotowe oraz szeroki zakres ubezpieczeń dla przedsiębiorstw transportowych. – Współpraca z ZMPD nie oznacza wejścia na nowy rynek, lecz istotne wzmocnienie naszej obecności w segmencie transportowym. Postrzegamy tę współpracę jako możliwość jeszcze lepszego dopasowania oferty do potrzeb przewoźników i budowania wyspecjalizowanych programów ubezpieczeniowych dla przedsiębiorców działających w tej branży – wskazuje prezeska Unilink.

Wyjaśnia, że w ramach współpracy z wieloma zakładami ubezpieczeń Unilink może organizować ochronę obejmującą również towary o podwyższonym ryzyku oraz wysokiej wartości. – Każdy taki przypadek wymaga indywidualnej analizy profilu działalności przewoźnika, rodzaju przewożonego towaru, tras przewozu, stosowanych zabezpieczeń oraz historii szkodowej. Nie istnieje jedno uniwersalne rozwiązanie dla wszystkich przewoźników przewożących towary wysokiego ryzyka. Naszą rolą jest przygotowanie oferty odpowiadającej konkretnym potrzebom klienta i możliwościom rynku ubezpieczeniowego – zapewnia prezeska Unilink.

Przypomina, że Unilink należy do międzynarodowej grupy Acrisure i ma dostęp do rozwiązań spoza polskiego rynku, w tym do syndykatu Lloyd's, dzięki czemu potrafi zaoferować polisy pokrywające nawet najtrudniejsze do ubezpieczenia ryzyko.

Unilink Group jest największym pośrednikiem w Europie Środkowo-Wschodniej, działa w 9 krajach: Grecji, Mołdawii, Rumunii, Bułgarii, Słowenii, Czechach, Słowacji, Chorwacji i w Polsce.

Stabilni partnerzy

W wyborze ZMPD znaczenie miała mocna sytuacja finansowa Zrzeszenia. Prezeska podkreśla, że dobra kondycja organizacji zawsze jest pozytywnym sygnałem przy budowaniu wieloletnich relacji biznesowych. – Tym bardziej doceniamy stabilność ZMPD. Widzimy w ZMPD partnera, który skutecznie reprezentuje środowisko transportowe i rozumie potrzeby przedsiębiorców. To właśnie połączenie doświadczenia branżowego ZMPD z kompetencjami ubezpieczeniowymi Unilink tworzy wartość dodaną dla przewoźników – podkreśla Aleksandra Friedel.

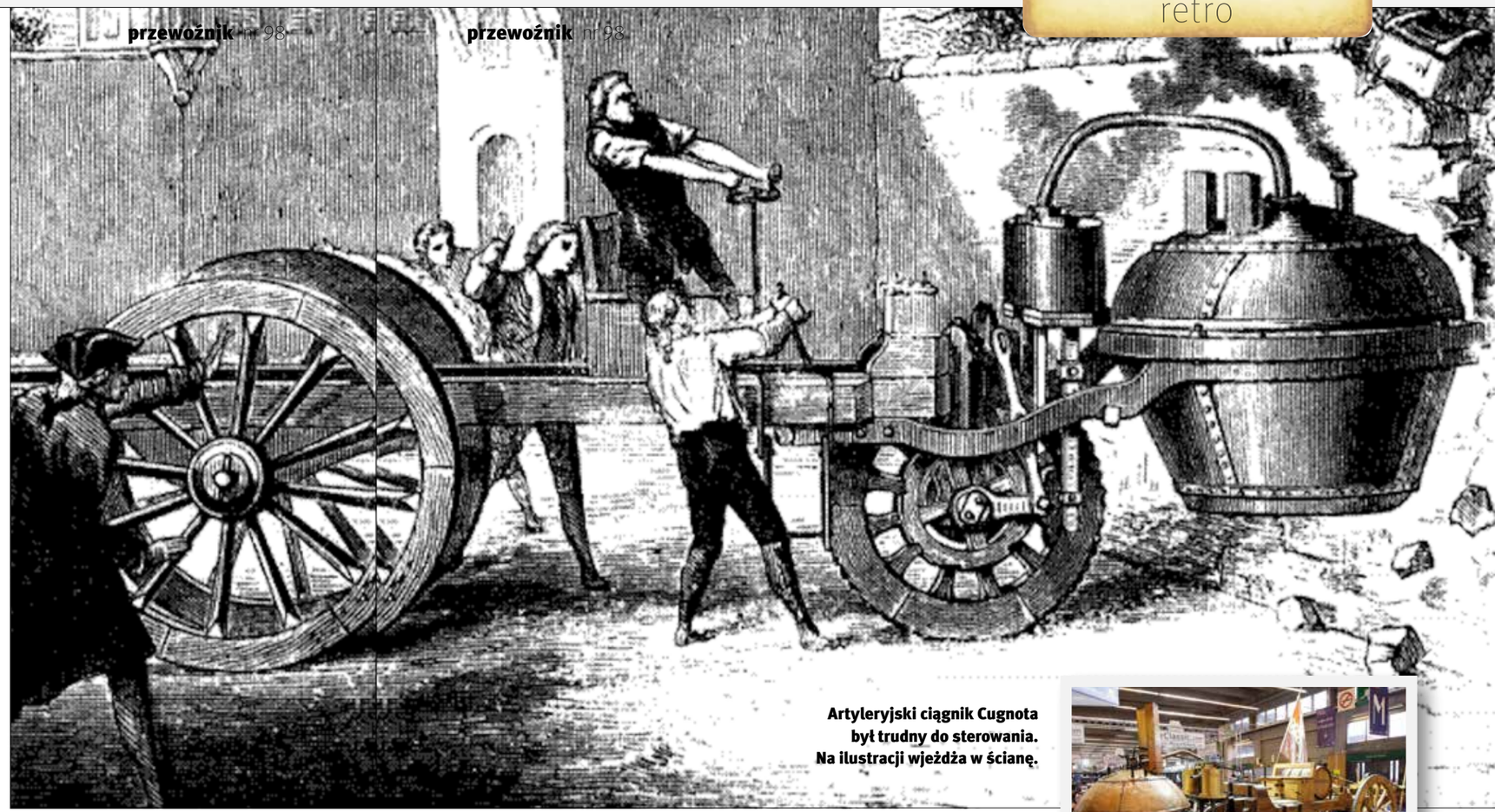
Aneta Kobylińska przypomina, że agencja ubezpieczeniowa oraz osoby wykonujące czynności pośrednictwa ubezpieczeniowego mają obowiązek posiadania odpowiedniego zabezpieczenia finansowego. – Wynika to bezpośrednio z przepisów prawa, których celem jest ochrona klientów. Agenci ubezpieczeniowi (którzy wykonują czynności na rzecz więcej niż jednego zakładu ubezpieczeń) oraz brokerzy mają ustawowy obowiązek posiadania polisy Odpowiedzialności Cywilnej (OC) – wymienia kierowniczka zespołu ds. ubezpieczeń transportowych ZMPD.

Unilink ma stabilną sytuację finansową, spółka należy do amerykańskiego funduszu Acrisure, wcześniej mniejszościowym udziałowcem był fundusz Enterprise Investors. Aktywa Unilink sięgnęły na koniec 2025 roku 1,1 mld zł, przychody 472,3 mln zł, zysk 48,6 mln zł. Kapitał zakładowy wynosi 8,4 mln zł.

Retro.

Od pioniera do lidera

Nie zawsze pionier staje się liderem rynku i utrzymuje się na nim przez 130 lat. Przyglądamy się kluczowym momentom w historii ciężarówek Mercedes-Benz.



Artyleryjski ciągnik Cugnota był trudny do sterowania. Na ilustracji wjeżdża w ścianę.

Robert Przybylski

Po kilku latach konstruowania, licznych próbach i poprawkach 1 października 1896 roku firma Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) dostarczyła do Londynu pierwszy samochód ciężarowy. Pojazd ten, wyposażony w dwucylindrowy silnik o mocy 3 kW (4 KM), przystosowany był do przewozu ładunku o masie 1,5 tony. W tym samym roku firma Benz sprzedała paryskiemu domowi towarowemu „Le Bon Marché" pojazd dostawczy z zabudową skrzyniową.

Pierwszeństwo mają parowce

Nie były to pierwsze samochody ciężarowe, bowiem już w 1765 roku francuski wojskowy inżynier Nicolas-Joseph Cugnot powziął plan budowy artyleryjskiego ciągnika napędzanego silnikiem parowym. Pierwszą wersję uruchomił w 1769 roku. Pojazd ten miał 7,25 metra długości i 2,19 metra szerokości, zaś średnica tylnych kół wynosiła 1,23 metra. Masa własna sięgała 2,8 tony, a w stanie pełnego obciążenia ciągnik ważył 8 ton.

Król Francji Ludwik XV wyłożył 20 tys. liwrów na te prace, co może być odpowiednikiem nawet kilku milionów dzisiejszych złotych.

Pierwszy model okazał się obiecujący, ale wymagał poprawek, więc generał i inżynier francuski, inspektor i reformator artylerii Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval oraz minister króla Ludwika XV Étienne-François de Choiseul wysupłali fundusze na drugi prototyp. Do jego budowy władze zaangażowały w kwietniu 1770 roku Denisa Brézina z arsenału w Strasburgu, który wykonał cylindry i tłoki.

Pojazd mógł pociągnąć 4 tony i poruszać się z prędkością do 4 km/h. Miał dwa koła z tyłu i jedno z przodu, które podtrzymywało kocioł parowy. Był on tak ciężki, że nawet dwóch silnych mężczyzn miało kłopot, aby skręcić koło. Podczas prób w 1770 roku nie udało się im w porę dokonać manewru i prototyp wjechał w mur. Po naprawach parowy wehikuł był gotowy w czerwcu 1771 roku, okazało się jednak, że nie zastąpi on koni.

Sukces parowych kolei nie dawał wynalazcom spokoju. We Francji kilku z nich budowało lekkie parowe maszyny drogowe o bardzo zaawansowanej konstrukcji. „Posłuszna" Amédée-Ernesta Bollée z 1873 roku miała nie tylko przednie koła zamontowane na zwrotnicach, ale i mechanizm różnicowy. Leon Serpollet zbudował kilka lekkich osobowych parowców i na jednym z nich w 1890 roku wystartował w wyścigu z Paryża do Lyonu. Najpoważniejszym wytwórcą parowych samochodów stała się spółka De Dion, Bouton i Trepardoux, która w Paryżu z sukcesem zbudowała kilkanaście typów parowych aut.

Jednak to nie parowe pojazdy stały się powszechne na drogach, lecz benzynowe, choć pierwsza jazda napędzanego benzyną pojazdu bez koni nie była zbyt udana. Wynalazca i konstruktor silnika oraz trójkołowca Jean-Joseph Etienne Lenoir nie był zachwycony średnią prędkością przekraczającą ledwo 6 km/h, jaką uzyskał jego pojazd.

Lenoir we wrześniu 1863 roku wybrał się nim w 18-kilometrową trasę z warsztatu przy Rue de la Roquette w Paryżu do Joinville-le-Pont i z powrotem. Ponad rok wcześniej Lenoir opracował gaźnik ulatniakowy, co umożliwiło zastąpienie kłopotliwego w transporcie gazu świetlnego benzyną. Lenoir także był konstruktorem zapłonu przy pomocy cewki indukcyjnej Ruhmkorffa oraz wynalazcą świecy zapłonowej.

Twórca wspominał jazdę jako bardzo głośną. – Jednocylindrowy silnik o mocy 1,5 KM osiągał 100 obrotów na minutę, a więc był bardzo powolny w stosunku do obecnych, robiących 700-800 – tłumaczył w wywiadzie pod koniec XIX wieku. Dodał, że silnik jego pojazdu był stosunkowo duży, miał pojemność 2,5 litra, przy średnicy cylindra 180 mm i skoku tłoka 100 mm. Pojazd potrzebował sporych ilości wody i benzyny, jednak rezultaty były skromne. – Kolejny silnik, o mocy dwóch koni mechanicznych zamontowałem w łodzi i rezultaty były dużo lepsze – stwierdził i sprzedał samochód carowi Rosji Aleksandrowi II, który zainteresował się nowinką techniczną.

Imperator miał nosa, bowiem tłokowe silniki parowe całkowicie zniknęły z zużytkowania, zastąpione m.in. przez tłokowe silniki spalinowe.

Nowy napęd, ale ten sam sponsor

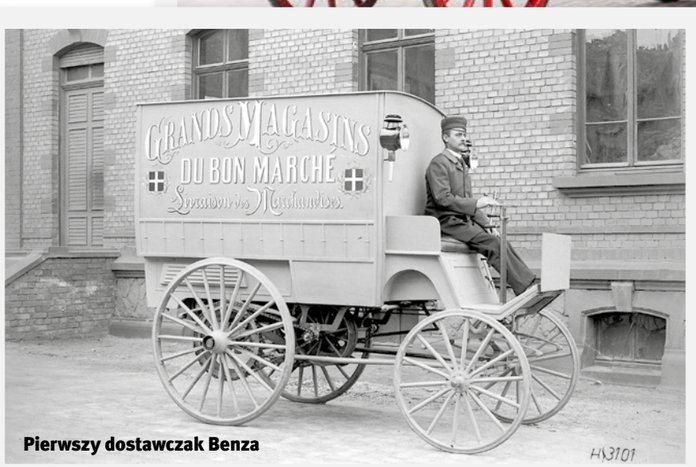
Już w latach 70. XIX stulecia silniki Lenoira znalazły się w cieniu niemieckiej firmy Deutz, która budowała silniki pracujące w systemie 4-suwowym, opatentowanym (po raz kolejny) w 1876 roku przez właścicieli firmy: Nicolasa-Augusta Otto i Eugena Langena.

Przyćmiły je zupełnie szybkoobrotowe silniki Benza (400 obr/min) i Daimlera (700 obr/min). Obaj konstruktorzy zbudowali je z myślą o samojazdach (automobilach) zastępujących powozy i zaczęli je z sukcesem sprzedawać. W 1896 roku poszerzyli ofertę o samochody użytkowe. Klientów znaleźli za granicą, podobnie jak w przypadku większości modeli osobowych.

Potencjał motoryzacji dostrzegło wojsko, które dopłacało do zakupu aut. Motoryzację transportu popierał także niemiecki sztab generalny. Od 1912 roku znalazł fundusze dla ciężkiego taboru (4 lata wcześniej zaczął subsydiować zakupy aut osobowych i motocykli). We Francji subsydiowanych było od 1912 roku 20 typów różnych marek, w tym cztery modele Berlieta. Np. w 1913 roku nabywca Berlieta CBA, za którego zapłacił



Ciężarówka Daimlera dla stuttgarckich wodociągów



Pierwszy dostawczak Benza



Pierwszy Mercedes z wysokoprężnym silnikiem



„Szybka ciężarówka" Mercedesa

18 tys. franków, otrzymywał zwrot 5,9 tys. Kupując 3-tonowego Peugeota za 15 tys. franków, odzyskiwał 6,9 tys. franków. Suma była wyższa, bo Peugeot miał koła obu osi chronione gumowymi masywami, mniej niszczącymi drogi od stalowych kół. W sierpniu 1914 roku armia francuska miała błyskawiczny dostęp do sześciu tysięcy ciężarówek.

W 1912 roku miesięczna produkcja we Francji sięgała 250 ciężarówek, z czego 60 procent dostarczał Berliet.

W 1912 roku rząd USA nie myślał o wojnie lądowej, ale opublikował wymagania stawiane ciężarówkom kupowanym przez administrację rządową. Nie martwił się o brak taboru dla wojska, bo w 1913 roku 170 producentów wypuściło 51 586 ciężarówek, dystansując pozostałe kraje. Dwa lata później ciężarówki zdobyły w USA przewagę nad końmi. Kierowca dostawał 20 dol. tygodniowo, gdy furman tylko 14. Ciężarówki można było kupować na raty, więc zniknął problem ich wysokiej ceny.

W 1914 roku łączna produkcja wszystkich czterdziestu niemieckich producentów sięgnęła 2239 ciężarówek. W czasie wojny przemysł dostarczył wojsku ponad 40 tys. samochodów. W listopadzie 1918 roku armia kajzerowska dysponowała dwudziestoma pięcioma tysiącami ciężarówek, jednak w większości stały one na kołkach, bo nie było paliwa oraz gumy na masywy. Największymi producentami byli: Buessing, NAG, MAN, Mannsemann-MULAG. Benz w latach wojny rocznie wypuszczał ponad 1200 ciężarówek, zaś Daimler budował od 605 w 1914 roku do 996 w 1918 roku.

Podczas wojny z taśmy montażowej zakładów Berlieta w Lyonie (przygotowanej na wzór fabryk amerykańskich) zjeżdżało pod koniec 1917 roku 50 samochodów modelu CBA dziennie, to jest półtora tysiąca miesięcznie. W 1918 roku produkcja zmalała do tysiąca sztuk miesięcznie, ponieważ równolegle fabryka wypuszczała dziennie 16 czołgów konstrukcji Renault. Berliet dostarczył wojsku 25 tys. ciężarówek, na 37 800 wszystkich marek francuskich.

Po wojnie ciężarówki przestały być sensacją, a z czasem stały się podstawą europejskiego transportu. W Europie zarejestrowanych było w 2024 roku ponad 7 mln samochodów ciężarowych o dmc powyżej 2,5 tony, a w 2025 roku zarejestrowano ich przeszło 371 tys.

Oszczędne silniki

Zdemobilizowani po wojnie kierowcy zabrali się za usługi transportowe. Niemiecki kierowca Arndt Wobst, który w rodzinnej firmie zajął się prowadzeniem ciężarówki wspominał, że pierwszy kontrakt na przewóz nią dotyczył transportu węgla z kopalni Olaba niedaleko Kleinsaubernitz do Budziszyna. „Wkrótce zaczęliśmy wybierać się w dalsze trasy. Przewoziliśmy produkcję papierni w Budziszynie do Berlina. Na ciężarówkę i przyczepę ładowaliśmy łącznie 8 ton papieru. Wyruszaliśmy z Budziszyna o 6-7 wieczorem i byliśmy w Berlinie dobre pół doby później. Niezbyt dobre materiały, z których zbudowano ciężarówkę oraz złe drogi powodowały częste awarie i ciągnące się naprawy. Drobniejsze uszkodzenia, jak pęknięcie łańcucha, z łatwością sami reperowaliśmy. Narzędzia, nity i ogniwa, podobnie jak zapas paliwa, zawsze mieliśmy pod ręką. Gdy teren był płaski, osiągaliśmy 30-35 km/h. Jednak częste postoje zmniejszały średnią do 8 km/h. Bardzo często oliwiliśmy łańcuchy napędowe. Z tyłu ciężarówki wisiała stara beczka po śledziach wypełniona zużytym olejem. Pomocnik kierowcy musiał co jakiś czas wyjść z kabiny i rozprowadzać ten olej pędzlem po łańcuchach. Naprawy połamanych resorów były bardziej skomplikowane. Musieliśmy korzystać z pomocy najbliższego kowala, ale żeby dojechać do niego, pod ciężarówkę wsadzaliśmy konar ucięty z przydrożnego drzewa", opisywał naprawy Wobst.

Ciężarówki były szybsze od wozów konnych i bardziej elastyczne od kolei, które po wojnie cierpiały na brak taboru. Kosztowna była jednak benzyna, zużywana w dużych ilościach i na dodatek obciążona coraz większymi podatkami.

Odpowiedzią przemysłu był silnik wysokoprężny. W 1923 roku prototypy ciężarówek z takim silnikiem pokazały: MAN, Benz i Mercedes. Pierwsza jazda próbna 5-tonowej ciężarówki Benz z silnikiem OB 2 o mocy 45 KM odbyła się 10 września 1923 roku w trudnym pagórkowatym terenie wokół Gaggenau.

Raport stwierdzał: „Szczególnie zachwyca korzystne zużycie paliwa – OB 2 zasilany olejem smołowym z węgla brunatnego zużywa o ok. jedną czwartą paliwa mniej od silnika benzynowego o takiej samej mocy". Rewelacyjnie niskie koszty paliwa wynikały z niższej w stosunku do benzyny ceny oleju smołowego. Oprócz oleju smołowego nowy silnik mógł być również „napędzany olejem gazowym, naftą, olejem teksańskim oraz żółtym lub brązowym olejem parafinowym" – reklamowała ten silnik firma Benz.

W tym samym czasie odbywał próby ciężarowy Mercedes z silnikiem wysokoprężnym z pneumatycznym wtryskiem paliwa. Spektakularnym wydarzeniem był przejazd pomiędzy zakładami Daimlera w Berlin Marienfelde i Stuttgarcie (miasta dzieli ponad 600 km); jazda w dwie strony trwała od 20 do 30 września 1923 roku. Daimler zaprezentował pojazd użytkowy z silnikiem wysokoprężnym typ 5C już na początku października 1923 roku na berlińskiej wystawie samochodowej.

Zarówno OB 2 jak i 5C były silnikami próbnymi, wytwarzanymi w niewielkich ilościach. Po połączeniu firm Benz & Cie. i DMG w 1926 roku koncepcja silnika wysokoprężnego z pneumatycznym wtryskiem paliwa ustąpiła miejsca pomysłowi komory wstępnej Benza. Pierwszą wspólną konstrukcją jednostki wysokoprężnej z komorą wstępną był sześciocylindrowy silnik OM 5 z roku



Ciężarówki na parkingu

Tak Mercedes rozwinął konstrukcję Opla Blitza

1927 (moc 75 KM przy 1300 obr./min, pojemność skokowa 8,6 l). Instalację wtryskową przygotował Bosch.

Skrót OM dla silników wysokoprężnych, zachowany do dziś w nomenklaturze Mercedes-Benz, pochodzi od niemieckiego określenia „Oelmotor" – silnik olejowy. Dyrekcja Daimlera nie zgodziła się, aby silniki nazywać „Diesel", ponieważ Rudolf Diesel był pracownikiem konkurencyjnej firmy MAN.

Pięciotonową ciężarówkę Mercedes-Benz typ L 5 wyposażano na życzenie w silnik OM 5 lub silnik benzynowy M 36 (100 KM przy 2000 obr./min). Lżejsze modele miały wyłącznie silniki benzynowe, którym nabywcy początkowo bardziej ufali.

Z czasem diesel stał się jedynym źródłem napędu taboru ciężarowego, nikomu też nie przeszkadza nazwa Diesel. Na świecie zarejestrowanych jest przeszło 180 mln pojazdów i maszyn roboczych oraz 35 mln generatorów z dieslem, szacuje firma Market Reports. Tylko w USA zarejestrowanych jest 13 mln ciężarówek napędzanych dieslem oraz 2,8 mln ciągników rolniczych.

Wartość światowego rynku dużych diesli wyceniana jest przez S&S Insider na 37 mld dol. Bosch jest nadal jednym z najważniejszych dostawców aparatury paliwowej.

Nieoczywisty lider

W czerwcu 1942 roku niemiecki minister odpowiedzialny za uzbrojenie i amunicję Albert Speer nakazał Borgwardowi i Daimler-Benzowi produkcję Opla Blitza. Odpowiednik Benza był tak ciężki, że z materiału na dwa Daimler-Benze można było wyprodukować 3 Ople Blitze. Na dodatek Wehrmacht wystawił ciężarówce Opla bardzo dobrą ocenę.

Po drugiej wojnie światowej trzytonowy Opel Blitz był jedynym pojazdem, którego produkcję Mercedes-Benz mógł natychmiast wznowić. Dodatkowym atutem był fakt, że za zakłady produkcyjne zapłaciło państwo, a linia produkcyjna ucierpiała stosunkowo nieznacznie w wyniku nalotów.

Podczas spotkania zarządu 24 lipca 1945 roku prezes spółki Daimler-Benz Wilhelm Haspel podkreślił, że „Kwestia pojazdu trzytonowego jest dla nas najważniejszym wyzwaniem, dlatego musimy poświęcić jej szczególną uwagę".





Mercedesy NG i następnie SK umocniły sprzedaż marki w segmencie ciężkim



Actros ma bogatą ofertę systemów wspomagania kierowcy

Konstruktorzy Daimlera przygotowali w czasie wojny silnik wysokoprężny dla tego samochodu. Pracował on pod wyższym ciśnieniem niż jednostka benzynowa, więc otrzymał siedem łożysk głównych zamiast czterech stosowanych w wersji benzynowej. Prace nad nim jednak ślimaczyły się.

Gdy w 1949 roku Opel wypowiedział Daimler-Benzowi umowę licencyjną (po nerwowych negocjacjach, pierwotnie umowa kończyła się w połowie 1947 roku), stuttgarcka firma już nie musiała zamykać produkcji 3-tonowej ciężarówki, ponieważ zmiany w konstrukcji samochodu były na tyle duże, że produkcja nie naruszała licencji.

90-konny silnik wysokoprężny OM 312 zaprezentowany publicznie w maju 1949 roku na targach eksportowych w Hanowerze wywołał sensację w branży. Była to jednostka o mocy z litra pojemności dorównującej silnikowi benzynowemu. Co więcej, model L 3250 był ciężarówką z silnikiem diesla, która pod względem stosunku mocy do masy praktycznie nie ustępowała pojazdom z silnikami benzynowymi. Mimo to silnik OM 312 miał pewne specyficzne cechy: jego prawa strona miała otwartą konstrukcję – podobną do tej w silniku Opla – i była zamknięta jedynie pokrywą, co skutkowało niedostateczną sztywnością. Dość często dochodziło do pęknięć stosunkowo słabych korbowodów.

Konstruktorzy wprowadzali kolejne modyfikacje, pojawiły się trzy generacje tego silnika z komorą wstępną i czwarta (w 1964 roku) z bezpośrednim wtryskiem. Zanim pojawiła się czwarta, wysilona jednostka trzeciej generacji była bardzo awaryjna (defekty występowały w 9,7 proc. silników, gdy następca w bezpośrednim wtryskiem miał 0,8 proc.).

Mimo to dzięki temu silnikowi ciężarówki Mercedes-Benz podbiły rynek Ameryki Łacińskiej oraz Indii. Daimler-Benz, podobnie jak Scania i Volvo, stał się marką globalną.

W 1965 roku w Zachodniej Europie działało 45 producentów ciężkich samochodów ciężarowych, w 2004 roku było ich 6, w tym Daimler-Benz.

W 1988 roku Mercedes Truck miał 11 proc. światowego rynku, w 2004 roku już 18,4 proc. i był największym producentem na świecie przed chińskimi Dongfeng i FAW. W 2025 roku przychody Daimler Truck sięgnęły 49,4 mld euro i nadal był to największy na świecie producent ciężarówek.

przewoźnik nr 98



130 lat ciężarówek: historia innowacji i technologie przyszłości

Tegoroczne targi IAA w Hanowerze miały dla Daimler Truck wyjątkowy charakter. Stały się okazją do świętowania jubileuszu 130-lecia ciężarówek z gwiazdą oraz prezentacji rozwiązań wspierających transport przyszłości: eActrosa Lowliner i nowej generacji układu napędowego Powerliner dla Actrosa L

Odkąd 130 lat temu Gottlieb Daimler skonstruował pierwszą ciężarówkę, jej rozwój stale wyznaczają przełomowe innowacje, decydujące o zmianach w kluczowych obszarach branży transportowej. Podczas tegorocznych targów IAA w Hanowerze obydwa te wątki – historia i przyszłość pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks – znalazły swoje mocne reprezentacje. W ramach uczczenia jubileuszu firma zaprezentowała ekskluzywną edycję swojego flagowego modelu, Actrosa – pod nazwą „130 Years Trucks Edition". Limitowana seria dotyczy obydwu wersji napędowych: eActrosa 600 i Actrosa L ProCabin i liczy sobie tylko 400 egzemplarzy na całym świecie. Wyjątkowy design, łączący elementy historyczne z najnowszą ProCabin, obejmuje aż 30 detali wyposażenia, które nadają pojazdowi ekskluzywny charakter, zgodnie z hasłem przewodnim „Legacy meets passion" – odzwierciedlającym głęboki związek technologii z osobistą relacją, jaką wielu klientów i kierowców ma z marką. Otaczające gwiazdę na masce chromowane elementy ozdobne nawiązują do klasycznych ciężarówek z krótkim przodem, a kolor ramy i fragmentów nadwozia, w tym grilla i nadkoli – Cardinal Red – przypomina ten stosowany w przeszłości. Sama ProCabin dostępna jest w matowej lub błyszczącej wersji lakieru Legacy Silver metallic, który kojarzy się metalami takimi jak stal, mosiądz, srebro, miedź i brąz, stosowanymi dawniej w konstrukcji ciężarówek Mercedes-Benz. Boki kabiny ozdabiają szkice nawiązujące do twórców ciężarówki: Gottlieba Daimlera, Carla Benza i klasycznych pojazdów użytkowych oraz historii ich rozwoju. Dodatkową ozdobą są tabliczki stanowiące emblemat jubileuszowej edycji „130 Years Trucks Edition". We wnętrzu kabiny zastosowano czerwoną skórę i ozdobne przeszycia. Fotele kierowcy i pasażera mają charakterystyczny czerwono-beżowy wzór. Siedzenia są ozdobione haftowaną gwiazdą i stylizowanym napisem Mercedes-Benz. Opcjonalnie dostępna jest komfortowa wersja SoloStar z narożnym fotelem. Dodatkowe elementy wyposażenia obejmują skórzane podłokietniki i klamki, skórzaną kierownicę z czerwonymi przeszyciami oraz czarną, skórzaną deskę rozdzielczą, również z czerwonymi przeszyciami.

Występująca w dwóch wersjach napędowych – elektrycznej i spalinowej – edycja specjalna Actrosa pokazuje jednocześnie pomost pomiędzy 130-letnią historią rozwoju samochodów ciężarowych a trwającą transformacją drogowego transportu.

Świętując swój jubileusz, Daimler Truck patrzy jednak w przyszłość, wciąż mając na uwadze wyzwania, przed którymi stoją współcześnie przewoźnicy. Dlatego też podczas IAA 2026 nie mogło zabraknąć ważnych dla transportu premier. Odpowiadając na potrzeby wielu firm działających w branży przewozów wielkogabarytowych, firma zaprezentowała oficjalnie eActrosa Lowliner – ciągnik siodłowy 4x2 z rozstawem osi 4000 mm i kabiną o szerokości 2,5 metra. Zapewnia on wysokość siodła i prześwit porównywalny z ciężarówkami z silnikiem spalinowym. Dzięki temu meganaczepy spełniają wymagania dotyczące całkowitej wysokości pojazdu, oferując jednocześnie maksymalną wysokość wnętrza do trzech metrów, co ułatwia przewóz ładunków o dużej objętości. Niską wysokość siodła uzyskano dzięki zoptymalizowanej integracji akumulatorów. Lowliner jest dostępny w wariancie z dwoma lub trzema pakietami akumulatorów LFP, każdy o pojemności 207 kWh – są to odpowiednio wersje eActros 400 i 600, dostosowane do potrzeb zarówno lokalnej dystrybucji, jak i transportu dalekobieżnego. Druga nowość w ofercie Daimler Truck, zaprezentowana podczas IAA 2026, to nowa generacja konwencjonalnego układu napędowego dla Actrosa L – Powerliner. Zmodyfikowana koncepcja jeszcze lepiej integruje system obejmujący silnik, skrzynię biegów i przełożenie osi, co przynosi kolejną poprawę efektywności paliwowej i łączy ją z większą mocą, wyższym momentem obrotowym i jeszcze lepszymi wrażeniami z jazdy. Rezultatem tej nowej koncepcji, zaprojektowanej dla niskich prędkości obrotowych silnika, jest oszczędność paliwa sięgająca nawet czterech procent, niższe koszty eksploatacji oraz lepsze właściwości jezdne – a także mniejsza emisja CO_2. Jednocześnie zaprojektowana zgodnie z normą Euro VIe nowa generacja silników OM 470 i OM 471 została również opracowana z myślą o przyszłych wymaganiach normy Euro 7. Powerliner, który zostanie wprowadzony do produkcji w pojazdach Mercedes-Benz Trucks od kwietnia 2027, stanowi zatem z jednej strony kolejny krok na drodze do zwiększenia wydajności, a z drugiej mocny fundament pod dalszy rozwój technologii odciążających środowisko i zwiększających konkurencyjność zarówno marki, jak i samych przewoźników.



Debiut na IAA 2026: eActros Lowliner przeznaczony do transportu wielkogabarytowego



Debiut na IAA 2026: Powerliner – nowa generacja układu napędowego dla Actrosa L





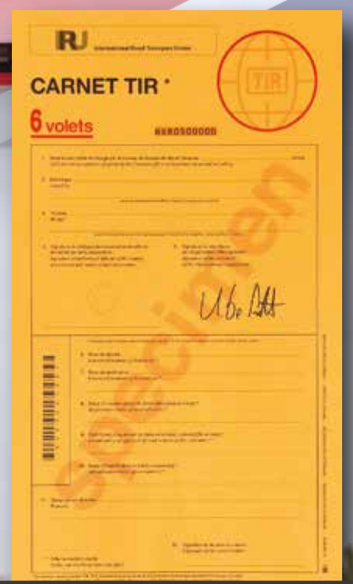


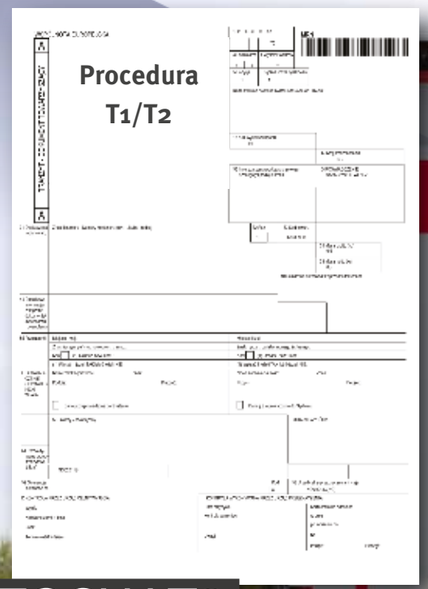
„130 Years Trucks Edition" - czerwona skóra, ozdobne przeszycia na skórzanej kierownicy i desce rozdzielczej

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

GWARANCJE CELNE

Kompleksowa usługa tranzytu również na kierunku brytyjskim





OGRANICZ RYZYKO
I KOSZTY

ZASTOSUJ T2
ABY ZAREJESTROWAĆ
PRZEWÓZ W GVMS

TIR

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

T1 / T2

w ZMPD możesz mieć obie

www.zmpd.pl

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

1957 ZMPD

przewoźnik nr 98

ciekawe

Taksówkarze w tarapatach

Taksówkarze i inni przedsiębiorcy zajmujący się przewozem ludzi mają długi rzędu 60 milionów złotych. Tak wynika z danych przedstawionych przez Krajowy Rejestr Długów. Powody to między innymi wojna o klienta z przewozami na aplikacje, rosnące koszty prowadzenia działalności, drożejące paliwo czy koszty leasingu samochodów. Przeciętny dług taksówkarza to 23 tys. zł. Skutki widać wyraźnie, od 2019 roku z rynku zniknęło 13 % firm taksówkarskich.

Polacy z ciężką nogą

Ze statystyk drogowych płynie prosty przekaz – Polacy powodują coraz mniej wypadków. Na drogach ginie mniej osób, ale nadal mamy zbyt ciężką nogę. Z europejskiego badania Trendline wynika, że tylko 23 % polskich kierowców nie łamie ograniczeń prędkości. Pod tym względem jesteśmy najgorsi w Europie. Z badania wynika, że najpokorniej do limitów prędkości podchodzą Belgowie i Portugalczycy.

"Ekranoza" na cenzurowanym

Kolejna marka samochodowa chce ograniczyć ilość elektroniki i ekranów w swoich samochodach. Range Rover ogłasza koniec wyścigu o jak największe ekrany. Globalny dyrektor marki Martin Limpert w wywiadzie dla magazynu Carsales stwierdził, że elektronika generuje „wizualny i akustyczny hałas". Klienci są zmęczeni elektroniką, jednak ekrany nie znikną z Range Roverów, ale będą montowane z zachowaniem umiaru. Brytyjczycy nie będą na przykład montować ekranów dla pasażerów tylko dlatego, że konkurencja to robi.





Kłopoty z leasingiem elektryków

Raty leasingowe elektrycznych samochodów wzrosły i będą rosnąć dalej. To dlatego, że szacowana wartość tych aut po okresie leasingów systematycznie spada. Firmy muszą spłacać większą część wartości auta w okresie trwania umowy leasingowej. W niektórych przypadkach miesięczna rata może wzrosnąć nawet o połowę.



Trzy miesiące bez prawa jazdy

Rośnie liczba niebezpiecznych zdarzeń na przejazdach kolejowych. Żeby opanować sytuację rząd zapowiada zaostrzenie przepisów. Kierowcy, którzy wjadą na przejazd przy palącym się czerwonym świetle, mają być karani trzymiesięcznym pozbawieniem prawa jazdy. Od stycznia do września 2026 roku na przejazdach drogowo-kolejowych doszło do 130 kolizji oraz wypadków – zginęły w nich 34 osoby.



Krzyżówka SUV-a z kamperem

Xiaomi zaprezentowało ostatnio kilka nowych SUV-ów. Największy z nich Skynomad N90 Max Studio ma długość 530 cm, a na dachu sypialnię jak w kamperze. Pod wysuwanym z dachu namiotem znajduje się materac o długości 195 cm. Dolna kanapa też może przekształcić się w łóżko o wymiarach 187x124cm, a operacja trwa 30 sekund. To rozwiązania znane, ale z kampervanów. Na razie nie ma informacji, czy taki Skynomad pojawi się w Europie. W Chinach kosztuje równowartość 165 tys. zł.



Dacia Striker

Francuska marka o rumuńskich korzeniach w natarciu. Dacia prezentuje kolejny model – Striker. Tym razem to nie SUV, a uterenowione kombi z opcjonalnym napędem na cztery koła. Wielkością nowy model pasuje do segmentu C. W najciekawszej wersji z napędem 4x4 Striker ma pod maską hybrydę składającą się z 1,2-litrowego silnika o mocy 140 KM oraz elektrycznego 35-konnego motoru. W sprzedaży Dacia Striker ma pojawić się na początku 2027 roku.

Większe motocykle na prawo jazdy kategorii B

W Sejmie pojawił się pomysł poluzowania przepisów dotyczących jednośladów. Jeśli koncepcja się przyjmie, to z samochodowym prawem jazdy kategorii B będzie można jeździć większymi maszynami niż te o pojemności 125 cm sześciennych. Kryterium miałaby być tylko moc, a nie pojemność i moc jak dziś. Kierowcy z kategorią B mogliby jeździć na maszynach o mocy do 27 koni mechanicznych, dziś to 15 KM. To otwiera drogę do jazdy dość ciężkimi maszynami, a eksperci



Volkswagen Mission Efficiency – najekonomiczniejszy samochód na świecie



Producent aut dla ludu postanawia średnio raz na dekadę wprowadzić do produkcji bardzo oszczędny samochód. Zazwyczaj to nic innego jak prototyp, który jakimś cudem trafia na drogi. Mission Efficiency właśnie taki jest, ale nie spodziewajcie się masowej produkcji.

Kacper Jeneralski

Nowe ekologiczne dziecko Volkswagena jest bezpośrednim następcą modelu XL1. Ponad 10 lat temu na drogi wyjechał samochód, którego mały wysokoprężny silnik spalał zaledwie 0,9 litra oleju napędowego na setkę. Nowy Mission Efficiency w dużym stopniu przypomina ultraoszczędnego diesla, ale ze względu na czasy, w jakich żyjemy, jest oczywiście elektrykiem.

Konstrukcja najoszczędniejszego elektryka

Dziś przeciętny nieduży samochód elektryczny zużywa kilkanaście kilowatogodzin prądu na sto kilometrów. Mission Efficiency na pokonanie takiego dystansu z prędkością 68 km/h potrzebuje 6,48 kWh. Taki wynik udało się osiągnąć podczas testów i z profesjonalnym kierowcą na pokładzie. Kiedy auto trafi do produkcji, użytkownicy pewnie zweryfikują te dane, ale z pewnością mamy do czynienia z wyjątkowo oszczędnym, wydajnym elektrykiem.

Kluczem do osiągnięcia dużego zasięgu wcale nie było montowanie w aucie ogromnej baterii. Najważniejsza jest masa i aerodynamika. Samochód wygląda z profilu jak kropla wody i ma bardzo niski współczynnik oporu powietrza Cx 0,158. Do tej pory żaden dopuszczony ruchu samochód nie uzyskał tak rewelacyjnego wyniku.

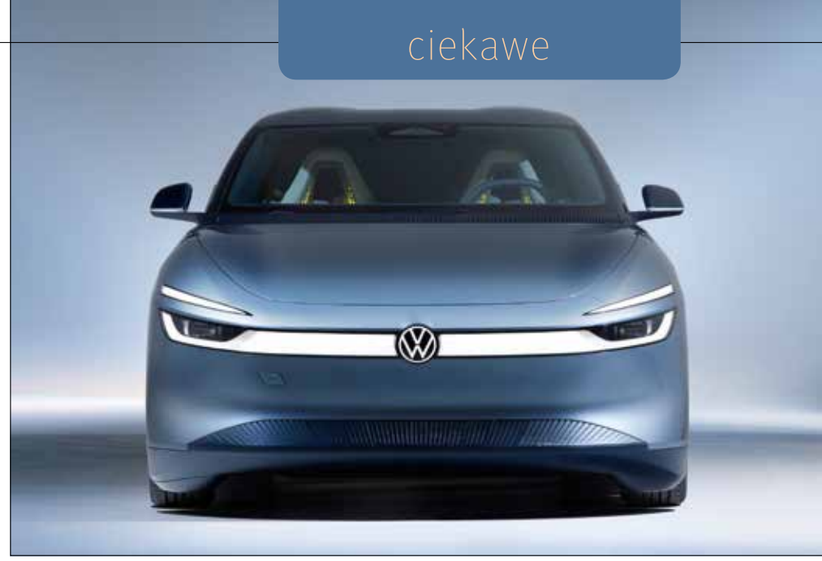
Udało się to uzyskać między innymi dzięki zmniejszeniu powierzchni czołowej nadwozia, zasłonięto całkowicie tylne koła, klamki zostały zrównane z powierzchnią drzwi, a ilość powietrza potrzebnego do chłodzenia regulowana jest poprzez aktywne klapy.

Kolejnym ważnym elementem jest bateria, która wcale nie jest wielka. Duża bateria sporo waży, a to powoduje, że zasięg nie wzrasta proporcjonalnie do zwiększania jej pojemności. Mission Efficiency ma baterię trakcyjną o pojemności 54,9 kWh. To pojemność właściwa dla średniej wielkości elektryków, które mają zasięg w okolicach plus 300 km. Tymczasem bardzo oszczędny Volkswagen potrafi przejechać na jednym ładowaniu 500 km, a w idealnych warunkach nawet więcej. Na dachu znajduje się panel fotowoltaiczny, który przy dobrej pogodzie jest w stanie doładować akumulator energią potrzebną na przejechanie 30 km.

Test drogowy pod publikę, ale w realnych warunkach

Mission Efficiency to, jak mówią Niemcy, „jeżdżące laboratorium". Samochód został dopuszczony do ruchu, pokonał nawet w spektakularnym stylu testową trasę, natomiast nie jest to jeszcze auto przeznaczone do sprzedaży. W ramach testów przejechał do Wiednia z Wolfsburgu, gdzie mieści się centrum rozwojowe Volkswagena.

Trasa wiodła przez Poznań oraz Ołomuniec w Czechach. Elektryczna kropla wody pokonała w ten sposób 1278,36 kilometra. Średnia prędkość przejazdu to 67,72 km/h, ale maksymalnie na trasie rozpędzano się do 138 km/h, więc nie było to tylko ślimacze tempo, a sprawdzian w realnych warunkach. Na całej trasie auto zużyło 7,51 kWh na 100 kilometrów, a więc nieco więcej niż wspomniane wcześniej 6,48 kWh. Ta niższa wartość to wynik jazdy w idealnych warunkach na odpowiednim fragmencie trasy. Na trasie mierzącej prawie 1300 km















baterię Mission Efficiency naładowano tylko raz. Po całym teście komputer pokładowy wskazywał jeszcze 164 km zasięgu.

Wewnątrz to prawdziwy samochód

Ekstremalnie oszczędny Volkswagen ustanowił już trzy rekordy świata. Pierwszy dotyczy wspomnianej aerodynamiki. Niski współczynnik powietrza jest rekordowy wśród aut dopuszczonych do ruchu. Drugi rekord dotyczy niskiego zużycia energii. Trzeci rekord odnosi się faktu, że Mission Efficiency uzyskał świetne wyniki bazując na rozwiązaniach pochodzących z seryjnego samochodu - „dawcą organów" jest Volkswagen ID. Polo

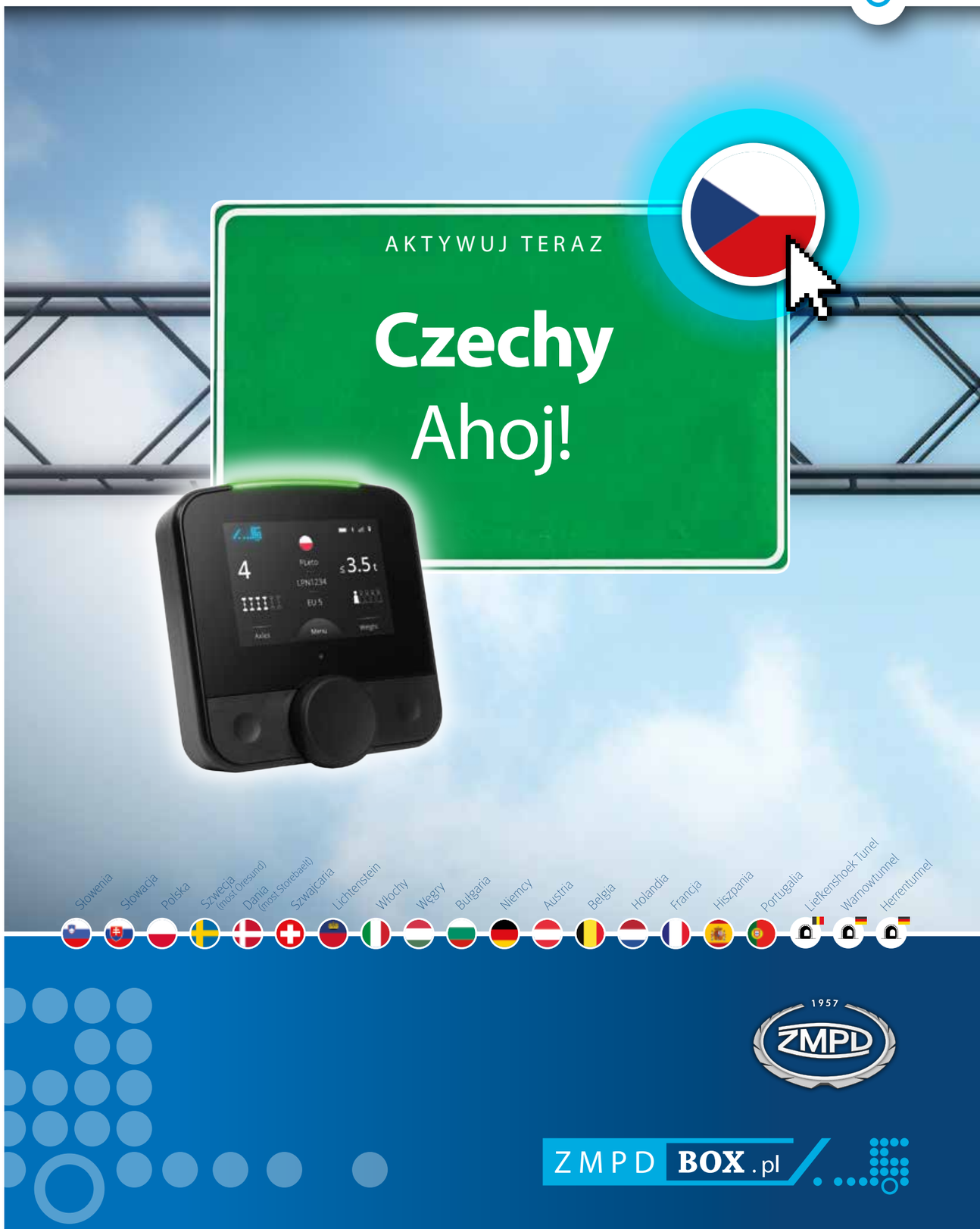
Mission Efficiency, tak jak i jego poprzednik model XL1, ma drzwi unoszone do góry jak w Lamborghini. Poza tym to całkiem „normalny" samochód, z układem siedzeń 2+2 oraz całkiem dużym bagażnikiem, którego pojemność wynosi 481 litrów.

Ze względu na masę na pokładzie nie ma systemu multimedialnego. Zamiast tego w środku umieszczono głośnik bluetooth, który może połączyć się z naszym smartfonem. Samochód nie był ekstremalnie odchudzany, ma klimatyzację. Chociaż trzeba zaznaczyć, że podczas testów i podczas bicia rekordu była wyłączana dla poprawienia zasięgu.

Czy będzie można kupić VW Mission Efficiency?

Niemcy nie podali daty debiutu tego samochodu, ale zaznaczają, że bardzo chcieliby wprowadzić go do produkcji. Można się domyślać, że będzie to produkcja małoseryjna. W przypadku wspomnianego wcześniej XL1, było to 250 sztuk. Mimo upływu czasu jeżdżące egzemplarze „eksperymentalnego diesla" osiągają ceny w okolicach pół miliona euro, a to oznacza, że kosztują po ponad dekadzie mniej więcej tyle ile wynosiła cena salonowa. Stały się autami kolekcjonerskimi. Obecnie prezentowany Mission Efficiency zbudowany jest z podzespołów leżących na półce. Silnik, który ma 135 KM, pochodzi z ID. Polo, a cała konstrukcja wykorzystuje platformę MEB+, czyli konstrukcję stosowaną w seryjnych elektrycznych Volkswagenach.

OPŁATY DROGOWE



DO 8% OSZCZĘDNOŚCI PALIWA, WIĘCEJ MOCY - WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI.

Sprawdź sam podczas jazdy testowej!



Mercedes-Benz
Trucks you can trust