

TRUCK

1/2025 (141)

BIZNES

IVECO
50
1975 2025



IVECO świętuje 50 lat
pionierskich innowacji i podążania drogą zmian



Cena 9,90 zł (8% VAT)

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

2025

**Twój BIZNES, Twoje KONTAKTY
Twoja WIEDZA**

ponad **1000**
uczestników w 2024

2
edycje

6 kluczowych
miast Polski

EDYCJA WIOSENNA:

20.02 WARSZAWA
19.03 KATOWICE
15.04 POZNAŃ
13.05 KRAKÓW
10.06 WROCŁAW

EDYCJA JESIENNA:

16.09 POZNAŃ
09.10 KATOWICE
4-6.11 WARSZAWA
02.12 GDYNIA



BĄDŹ NA BIEŻĄCO



**Zostań Partnerem
konferencji w 2025 roku**

Agata Tomczak
agata@tslmedia.pl
+48 793 720 872

Krystian Mielniczuk
krystian@tslmedia.pl
+48 730 555 552

Najniższy podatek od środków transportowych

Bez przerejestrowania pojazdów!

Zajmiemy się wszelkimi formalnościami.
Gotowe dokumenty dostaniesz na maila.

Działamy zgodnie z ustawą o podatkach i opłatach lokalnych. Rozwiązanie jest w pełni zgodne z prawem.

Współpracujemy z kilkoma gminami, gdzie posiadamy rzeczywiste biura i bazy transportowe – nie jesteśmy wirtualnym biurem.

Zaufaj ekspertom! Działamy od 2015 roku i pomogliśmy już ponad 400 firmom transportowym z całej Polski.

Ciągnik 1 345 zł
Naczepa 903 zł

Taniej już się
nie da!

Kontakt:

☎ 693 546 135
✉ bjaskolski@gmail.com
🌐 www.cig-podatek.pl



W bieżącym numerze wracamy w kilku materiałach do podsumowań roku 2024, by z nieco szerszego ujęcia spojrzeć nie tylko na przeszłość, ale przede wszystkim na perspektywę i przewidywania dla



rozpoczętego roku 2025. Pierwsze dwa miesiące wskazują, że sytuacja jest wciąż dość niepewna i mało klarowna, choć widać pewnie zwiastuny zmian na lepsze.

Rok 2024 był dla branży transportowej pełen trudności, które wynikały zarówno z globalnych kryzysów, jak i lokalnych wyzwań gospodarczych. Sektor TSL w Polsce oraz Europie zmagali się z niższym popytem na usługi transportowe, szczególnie w przemyśle motoryzacyjnym i budowlanym. Spadek zapotrzebowania na przewozy, połączony z rosnącymi kosztami paliwa i opłat drogowych czy wciąż dużą trudnością w pozyskiwaniu pracowników, znacząco wpłynął na rentowność firm transportowych. Mimo to, pewne sektory, jak choćby e-commerce, zachowały stabilność, choć ich wzrost też był wolniejszy niż w poprzednich latach.

W obliczu tych trudności, część firm transportowych podjęła działania mające na celu zwiększenie efektywności i rentowności, inwestując w technologie, które pomagają optymalizować procesy i zarządzać transportem w czasie rzeczywistym. Widzimy wzrost zainteresowania rozwiązaniami cyfrowymi, które pozwalają nie tylko na redukcję kosztów, ale także na lepsze dostosowanie do zmieniających się realiów biznesowych i legislacyjnych. Rok 2025 z pewnością przyniesie branży transportowej kolejne wyzwania, zwłaszcza związane z nowymi regulacjami prawnymi i wymogami ekologicznymi. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych przepisów celnych oraz większej transparentności na rynku przewozów międzynarodowych postawi przed przedsiębiorcami konieczność dostosowania się do nowych standardów. Przewoźnicy będą musieli również stawić czoła rosnącym wymaganiom związanym z raportowaniem danych środowiskowych i społecznym zarządzaniem.

My, w tych dynamicznych i wciąż burzliwych czasach nieustannie staramy się wspierać przewoźników wiedzą, inspiracją oraz wartościowymi kontaktami. Stąd też już w okresie przedwiosnia rozpoczęliśmy kolejną edycję Spotkań Transportowych, naszego cyklu konferencji, które łączą w sobie możliwość pozyskania aktualnej wiedzy, by z odpowiednim wyprzedzeniem dostosować się do zmian prawnych i biznesowych z doskonałą okazją do nawiązywania nowych kontaktów i wymiany doświadczeń. Są one też okazją do poznania najciekawszych rozwiązań organizacyjnych i technologicznych, wspierających przewoźników w ich codziennej pracy. Wiosenna edycja Spotkań Transportowych, po niezwykle dynamicznej konferencji w Warszawie, zawita w kolejnych miesiącach w Katowicach, Poznaniu, Krakowie i Wrocławiu. Zapraszam serdecznie wszystkich właścicieli i pracowników firm transportu drogowego oraz menedżerów transportu z sektora produkcji i dystrybucji do bezpłatnego udziału w naszym wiosennym cyklu. Więcej szczegółów o Spotkaniach Transportowych na naszych stronach i w social mediach. ●

Mirosław Ganiec
Redaktor Naczelny Truck Biznes

W numerze

WYDARZENIA

Spotkania Transportowe 2025
ruszają w Polskę 6

POJAZDY

Rynek pojazdów ciężarowych
w Polsce w 2024 roku – analizy,
wyzwania, perspektywy 8

50 lat pionierskich innowacji
– IVECO świętuje pół wieku
dziedzictwa i podążania drogą
zmian 10

Wrocław najlepszy
w Polsce – znamy wyniki konkursu
Dealer Roku DAF 2025 14

European Testing Tour
Winter 2025 z eActrosem 16

Pierwsze wodorowe
Iveco S-eWay Fuel Cell
ruszają w drogę 18

SYSTEMY IT

Koniec 2G w Europie.
Jak technologia 4G zmienia
transport międzynarodowy? 22

Teleroute – najbezpieczniejsza
gielda transportowa w Europie 24

TECHNOLOGIA

Tachografy drugiej generacji
– obowiązki, wyzwania i przyszłość 26

Błąd „słaba jakość AdBlue”
w pojazdach ciężarowych
– nie tylko płyn ma znaczenie 28

ZARZĄDZANIE

Na giełdzie jest co wozić,
nie ma komu 30

TSL w Polsce: stabilizacja,
ale z wyzwaniami 33

Polskie firmy transportowe
przewożą wciąż 20 procent
towarów w Europie 34

Branżowe Centrum Umiejętności
w dziedzinie spedycji w Suchoj
Beskidzkiej – nowa nadzieja
systemowego kształcenia spedy-
torów i kierowców zawodowych 37

Rok wyzwań w polskim
i europejskim transporcie 38

PRAWO

Zmowa cenowa – cichy wróg
wolnego rynku 41

Nierówna walka z Border Force.
Jak zminimalizować ryzyko kar przy
transporcie do UK? 42

Odszkodowanie za przestój
w transporcie 44

**TRUCK
BIZNES**

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28

redakcja@TSLmedia.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2082-9795

Redaktor naczelny i wydawca
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@TSLmedia.pl

Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@TSLmedia.pl

Skład DTP
mt dtp

Prenumerata
prenumerata@TSLmedia.pl

Dział reklamy i marketingu
reklama@TSLmedia.pl

Agata Tomczak – tel. 793 720 872
agata@TSLmedia.pl

Krystian Mielniczuk – tel. 730 555 552
krystian@TSLmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

**TSL MEDIA
GROUP**

Wydawca
TSL Media Group sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 5342669068, REGON: 526439533, KRS: 0001059271
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIV Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

**TRUCKBIZNES TSLBIZNES SPOTKANIA
TRANSPORTOWE**

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:





Lumesia
EUROTOLL • FAISERVICE

**Kompleksowa platforma usług dla firm
transportowych i logistycznych.**



**Opłaty
drogowe**



Telematyka



**Lumesia
Card**



**Usługi
finansowe**



**Usługi
intermodalne**

lumesia.pl

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Spotkania Transportowe 2025 ruszają w Polskę

Rozpoczęła się wiosenna edycja Spotkań Transportowych 2025, która zainaugurowana została 20 lutego konferencją w warszawskim hotelu Novotel. W ramach tej edycji, spotkania odbywać się będą jeszcze czterokrotnie, co miesiąc, w różnych miastach w Polsce.



Spotkania Transportowe to cykliczne wydarzenie, które gromadzi liderów branży, przedstawicieli firm transportowych, ekspertów oraz decydentów. W tym roku program konferencji obejmuje szeroką gamę tematów związanych z najnowszymi wyzwaniami oraz rozwiązaniami w obszarze transportu drogowego, spedycji oraz zarządzania flotą pojazdów ciężarowych. Uczestnicy tych spotkań mają szansę poszerzyć swoją wiedzę, a także wziąć udział w dyskusjach z najlepszymi specjalistami w branży.

Warszawską konferencję, otwierającą cykl „Spotkań Transportowych 2025”, rozpoczął Janusz Piechociński, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja, który opowiedział o wyzwaniach, przed którymi stoją polskie firmy z sektora TSL w kontekście globalnych zmian geopolitycznych. Podkreślił on m.in. trudności związane z kolejnym rokiem wojny na Ukrainie, konfliktem izraelsko-palestyńskim, kryzysem energetycznym czy zapowiadającymi wojnami handlowymi Stanów Zjednoczonych. W swojej wypowiedzi zauważył, że kierunki wschodnie, a także kraje Dalekiego Wschodu, mogą

stanowić atrakcyjny, choć wymagający, rynek dla polskiego sektora transportowego. Przewoźników transportu drogowego przestrzegając przed baczniejszym śledzeniem zmieniającej się sytuacji gospodarczej i geopolitycznej, co pozwoli im skuteczniej analizować obszary transportu i logistyki, które w danym okresie mogą przeżywać intensyfikację działalności.

Maciej Wroński oraz Ignacy Morawski przedstawili raport „Transport drogowy w Polsce 2024-2025”, opracowany przez Centrum Analiz SpotData na zlecenie Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska. Prelegenci wskazali, że według opinii polskich przewoźników, obecny kryzys na rynku transportowym jest najpoważniejszy od ponad 20 lat. Sektor TSL, który zaczął borykać się z trudnościami w połowie 2023 roku, jest obecnie najbardziej dotknięty recesją w porównaniu do innych obszarów polskiej gospodarki. Według twórców raportu oraz firm ankietowanych, kluczowym czynnikiem generującym recesję polskiego rynku transportowego jest załamanie na rynkach zachodnioeuropejskich. Najwięk-

sze redukcje pracy przewozowej nastąpiły w obszarze eksportu, importu oraz kabotażu. Przewozy krajowe natomiast utrzymują stabilny wzrost, chociaż także one nie pozostają bez wpływu globalnych zawirowań gospodarczych.

Michał Noga z firmy HOGS wskazał przewoźnikom, gdzie oraz jak mogą szukać oszczędności w 2025 roku. Prelegent zwrócił szczególną uwagę na konieczność właściwego usystematyzowania kosztów stałych i zmiennych, które powinny być monitorowane i kontrolowane. Zwrócił także uwagę na zewnętrzne czynniki niekontrolowane przez przewoźników, takie jak ceny paliw czy zmienność kursów walutowych, które także muszą być uważnie obserwowane. Michał Noga zauważył, że w obszarze optymalizacji kosztów, coraz częściej wykorzystywane są narzędzia sztucznej inteligencji, które mogą znacząco usprawnić działalność firm transportowych.

Grzegorz Dziuba z Kancelarii Transportowej LegalTrans wskazał, jak przewoźnicy operujący na kierunku brytyjskim mogą minimalizować ryzyko kar związanych z nielegalnym przekraczaniem granicy francusko-brytyjskiej przez imigrantów. Ekspert omówił także działania brytyjskich służb granicznych (Border Force) i zaproponował konkretne rozwiązania w tym zakresie.

Konrad Urban z kancelarii Transportowej Transfer przybliżył przewoźnikom zmiany w nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z dnia 21 listopada 2024 roku, które dotyczą m.in. wykorzystywania pojazdów najętych. Prelegent zaprezentował także projekt ustawy o zmianie ustawy „Prawo przewozowe” z dnia 16 grudnia 2024 roku. Omówił kluczowe zmiany przepisów, w tym te dotyczące pośrednictwa w przewozie rzeczy oraz wysokości kar za niektóre wykroczenia. W drugim wystąpieniu Konrad Urban skupił się na aspektach prawnych zatrudniania kierowców i najczęściej popełnianych błędach, które mogą prowadzić do poważnych konsekwencji dla przewoźników, takich jak błędy w formułowaniu umowy o pracę lub niewłaściwe rozwiązanie umowy.

Damian Bartnikowski zaprezentował uczestnikom konferencji główne obszary, na które w 2025 roku będą zwracały uwagą służby kontrolujące przewoźników, takie jak PIP, ZUS oraz Inspekcja Transportu Drogowego. Podkreślił, że firmy transportowe znajdują się w swojej grupie ryzyka, dlatego będą podlegały szczegółowej kontroli przez wymienione instytucje.

Radca prawny Ewa Słowińska-Ziaja skupiła się na częstym, ale wciąż powracającym temacie, jak chronić się przed oszustwami i kradzieżami ładunków. Okazało się, że wielu przewoźników pada ofiarą przestępców, często z powodu niewystarczającej staranności w weryfikacji kontrahentów. Prelegentka zwróciła uwagę na zmieniające się metody działania przestępców, którzy coraz częściej wykorzystują nowoczesne technologie. Ponadto przypomniała zakres odpowiedzialności przewoźnika wynikający z konwencji CMR.

Zakończeniem warszawskiej konferencji był panel dyskusyjny „Europejski transport pod lupą – gdzie warto jeździć w 2025 roku”, który poprowadziła Anna Majowicz z PITD. Panel dotyczył prognoz i analizy kierunków transportowych, które mogą okazać się najbardziej atrakcyjne w najbliższej przyszłości.

Wiedza, eksperci, kontakty

Spotkania Transportowe to nie tylko okazja do poszerzenia wiedzy o przepisach i trendach, które kształtują przyszłość branży transportowej, ale również możliwość zapoznania się z nowoczesnymi technologiami oraz rozwiązaniami wspomagającymi działalność firm transportowych. Uczestnicy mieli także szansę na bezpośrednią wymianę doświadczeń oraz zdobycie praktycznych wskazówek, które mogą przynieść korzyści ich firmom. Spotkania te stanowią doskonałą okazję do networkingu i nawiązywania nowych kontaktów biznesowych.

Kolejne edycje konferencji „Spotkania transportowe 2025” odbędą się 19 marca w Katowicach, 15 kwietnia w Poznaniu, 13 maja w Krakowie oraz 10 czerwca we Wrocławiu. Udział w wydarzeniu pozostaje bezpłatny dla właścicieli, menedżerów firm transportowych oraz pracowników działu transportu drogowego w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.



**SZCZEGÓŁOWY HARMONOGRAM ORAZ FORMULARZ
ZGŁOSZENIOWY DOSTĘPNE SĄ NA STRONIE INTERNETOWEJ
2025.SpotkaniaTransportowe.pl**

PATRONI



PARTNERZY



Malcom

webfleet

CIG

PROSTO

PATRONI MEDIALNI

POLSKA UNIA TRANSPORTU

truckerslife

POLSKOUKRAJSKA IZBA GOSPODARCZA

imarketing

ATK

ecodrive

HOGS

CRT

Translogistics

HT

Tacho24

TRANS

TSLBIZNES

TRUCKBIZNES

etransport.pl

POLSKA UNIA TRANSPORTU

Pracodawcy RP

Transportowy.pl

PRESSC-READ

JL LONTEX

SPOTDATA

GIDE

DCP

WAK

LEGAL

INSPECTO

Trans Lawyers



Rynek pojazdów ciężarowych w Polsce w 2024 roku

– analiza, wyzwania i perspektywy

Rok 2024 na polskim rynku samochodów ciężarowych przyniósł wiele wyzwań, które wpłynęły na ogólne wyniki rejestracji i spadek sprzedaży pojazdów. Mimo trudności, takich jak spowolnienie gospodarcze, zmiany regulacyjne oraz konkurencja ze strony przewoźników z Europy Wschodniej, segment pojazdów ciężarowych mimo wszystko pozostaje w miarę przewidywalny i stabilny.

W 2024 roku na polskim rynku pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony zarejestrowano 28 084 pojazdy, co stanowi spadek o 20,9% w porównaniu do roku 2023, w którym zarejestrowano 35 502 pojazdy. Wynik ten oznacza powrót rynku do poziomu sprzed pandemii, zbliżając się do wartości rejestrowanych w latach 2017-2019. Mimo tego, że całkowity rynek pojazdów ciężarowych odnotował spadki, sytuacja jest mniej bolesna niż w roku poprzednim, co wynika z wysokiego poziomu sprzedaży w 2023 roku, kiedy rynek osiągnął swój szczyt.

Bez zmian strukturalnych

Segment ciągników siodłowych, który od lat jest fundamentem polskiego transportu międzynarodowego, doświadczył w 2024 roku poważnych trudności. Zarejestrowano jedynie 19 203 pojazdy,

co stanowi spadek o 25,3% w porównaniu do 2023 roku. Jest to wynik wyraźnie niższy niż pod koniec ubiegłej dekady, co świadczy o załamaniu popytu na pojazdy przeznaczone do transportu dalekobieżnego. Na sytuację rynkową w Polsce miały wpływ głównie czynniki zewnętrzne, w tym recesja w Niemczech, która szczególnie mocno odbiła się na polskim transporcie, a także zmiany regulacyjne w całej Europie, jak wprowadzenie nowych przepisów dotyczących tachografów czy zmiany w pakiecie mobilności.

Z powodu spadku zamówień i problemów z finansowaniem, wielu przewoźników wstrzymało decyzje o wymianie floty. Kryzys w branży transportowej odczuwalny był szczególnie wśród mniejszych firm, które borykały się z wyższymi kosztami operacyjnymi i zmniejszoną konkurencyjnością. Mimo tych trudności, liderem sprzedaży rynku ciągników siodłowych w Polsce

w 2024 roku została Scania, która jako jedyna marka zanotowała nawet wzrost sprzedaży i to o 3,7% w porównaniu do roku poprzedniego, dostarczając 4450 pojazdów. Szwedzka marka uzyskała tym samym ponad 23% rynku, wyprzedzając takie marki jak Volvo (4220 sztuk, spadek o 18,9%) i MAN (3114 sztuk, spadek o 13,1%).

Podwozia trzymają się stabilnie

Z kolei segment podwozi pod zabudowę, chociaż również odnotował spadki, radził sobie stosunkowo lepiej niż segment ciągników siodłowych. W całym 2024 roku zarejestrowano 8864 pojazdy, co stanowi spadek o 9,5% w porównaniu do roku 2023. W tym segmencie najwięcej zarejestrowano podwozi do 16 ton, gdzie odnotowano tylko 5,2% spadku, co pokazuje, że transport specjalistyczny nadal utrzymuje

je się na relatywnie stabilnym, choć wciąż niezbyt wysokim poziomie.

W tym segmencie pozycję lidera utrzymał MAN, rejestrując 1152 pojazdy, co oznacza spadek o 1,9%. Na drugim miejscu uplasowała się Scania, która również w tym sektorze zwiększyła sprzedaż o 18%, dostarczając 1119 pojazdów. Podwozia te cieszyły się szczególnym zainteresowaniem w branży budowlanej, transportowej i komunalnej, co może świadczyć o odświeżaniu i profesjonalizacji flot krajowych.

Warto zauważyć, że w tym segmencie podwozi pod zabudowy pojazdy z DMC powyżej 16 ton zarejestrowano w liczbie 5335 sztuk, co stanowiło 12,3% mniej niż rok wcześniej, podczas gdy lżejsze podwozia (do 16 ton) miały tylko 5,2% spadku.

Małe wciąż na marginesie

Chociaż segment pojazdów o DMC od 6 do 16 ton stanowi mniejszy procent rynku, w 2024 roku odnotowano wyraźne zainteresowanie pojazdami lżejszymi. W sumie zarejestrowano 3103 pojazdy, co oznacza spadek o 12% w porównaniu do 2023 roku. Warto jednak zauważyć, że w tym przypadku dominowały pojazdy o mniejszym tonażu (6-10 ton), które zarejestrowały 2088 sztuk, stanowiąc 72% całego segmentu. Tę kategorię dominuje Iveco, dostarczając 1771 pojazdów, co stanowiło 85% segmentu rynku. Dość stabilna sytuacja w sektorze lekkim wskazuje na rosnące zainteresowanie pojazdami kompaktowymi, szczególnie w zakresie dystrybucji miejskiej i transportu lokalnego.

Przemiany w segmencie pojazdów gazowych i elektrycznych

W 2024 roku rynek pojazdów napędzanych gazem (LNG) doświadczył kolejnego załamania. Choć w 2021 roku segment ten wydawał się obiecującą alternatywą, jego rozwój został zahamowany przez rosnące ceny gazu, które zwiększyły koszty eksploatacji, a także zmiany w polityce niemieckiego mautu. W 2024 roku zarejestrowano jedynie 45 pojazdów napędzanych LNG, co oznacza dramatyczny spadek w porównaniu do lat 2021 i 2022.

Z kolei sektor pojazdów elektrycznych, mimo dużych nadziei, również nie rozwinął się tak, jak przewidywano. Zarejestrowano 41 pojazdów elektrycznych, co równa się z wynikiem z 2023 roku. Choć takie marki jak Volvo (19 sztuk), Mercedes-Benz (16 sztuk) oraz Scania (4 sztuki) dostarczyły pojazdy elektryczne, to brak zapowiadanych dopłat oraz niejasne regulacje utrudniły decyzje zakupowe przewoźników. Branża czeka na uruchomienie dopłat, co może poprawić sytuację w nadchodzących latach.

Nowy lider

W całym segmencie pojazdów powyżej 6 ton dmc w 2024 roku po raz pierwszy na pozycję lidera wysunęła się Scania. Wyróżniała się na tle konkurencji, osiągając najlepsze wyniki w segmencie ciągników siodłowych i podwozi. Firma ta była jedyną, która odnotowała wzrost sprzedaży w kategorii

2602 pojazdy. Również pozostali producenci doświadczyli spadków sprzedaży, co podkreśla trudną sytuację na rynku ciężarówek w Polsce w 2024 roku.

Co czeka rynek w 2025 roku?

Rok 2025 zapowiada się jako okres pełen wyzwań, ale także możliwości. Przewoźnicy czekają na poprawę sytuacji gospodarczej, zwłaszcza po zakończeniu wojny na Ukrainie, która ma kluczowy wpływ na rynek transportowy w Europie. Wzrost zapotrzebowania na transport krajowy, nowe regulacje dotyczące opłat drogowych oraz dopłaty do pojazdów elektrycznych mogą przyczynić się do ożywienia rynku.

Jednak pomimo optymizmu, istnieją obawy związane z wysokimi kosztami energii, szczególnie w Polsce, gdzie prąd jest drogi, co może hamować rozwój elektromobilności. Oczekuje się również dalszej



ciężkich ciągników, dostarczając 4450 pojazdów (+3,7%). To nie tylko potwierdzenie jakości produktów, ale także sukces w dostosowaniu oferty do aktualnych potrzeb rynku, w tym m.in. układu napędowego Scania Super, która zapewnia oszczędności w zużyciu paliwa oraz spełnia surowe normy emisji CO₂. Dzięki tym innowacjom, Scania uzyskała 23,4% udziału w rynku ciężkich pojazdów, stając się liderem.

Volvo, mimo spadków o 18,9%, utrzymało drugą pozycję, rejestrując 4220 pojazdów. MAN, który również zanotował 13,1% spadek, zajął trzecią pozycję z wynikiem 3114 sztuk. Warto podkreślić, że Mercedes-Benz, który przez wiele lat był jednym z czołowych graczy, zanotował spadek aż o 45,2%, dostarczając tylko

konsolidacji rynku, w wyniku której mniej profesjonalni gracze będą musieli zrezygnować z działalności, a silniejsi przewoźnicy będą dążyć do rozwoju swoich flot.

Rok 2024 był rokiem wyzwań, ale również możliwości. Spadki rejestracji w segmencie ciągników siodłowych i ciężkich pojazdów pokazują, że polski rynek transportowy zmaga się z poważnymi trudnościami. Jednak niektóre marki, w tym Scania, zdołały zwiększyć swoje udziały rynkowe, a rynek podwozi pod zabudowy oraz pojazdów elektrycznych daje nadzieję na dalszy rozwój. Oczekiwania na rok 2025 wskazują na możliwość stopniowego ożywienia rynku, chociaż wiele będzie zależało od sytuacji gospodarczej w Europie i polityki rządowej w zakresie dopłat do pojazdów niskoemisyjnych. ●



IVECO
50
1975 2025

50 lat pionierskich innowacji

– IVECO świętuje pół wieku dziedzictwa i podążania drogą zmian

IVECO z dumą świętuje jubileusz 50-lecia swojego powstania w 1975 roku, kiedy to pięciu wiodących europejskich producentów pojazdów użytkowych połączyło siły. Wspólne świętowanie odzwierciedla nieustające zaangażowanie IVECO w postęp, silną więź z korzeniami i zrównoważoną wizję przyszłości. W 50. rocznicę powstania IVECO oddaje hołd przeszłości, świętuje teraźniejszość i korzysta z ekscytujących możliwości, które są przed nami.

Obecnie IVECO to jeden z głównych graczy w globalnym sektorze transportowym, obecne na całym świecie dzięki 7 zakładom produkcyjnym i 8 centrom badawczo-rozwojowym w Europie, Azji, Afryce, Oceanii i Ameryce Łacińskiej, a także rozległej sieci dealerskiej z 3500 punktami sprzedaży i serwisu obsługujących klientów w ponad 160 krajach.

Rok świętowania ze spojrzeniem w przeszłość i przyszłości

Międzynarodową kulminacją uroczystości 50-lecia IVECO będzie wydarzenie „50xBeyond” organizowane przez Iveco Group w Officine Grandi Riparazioni – OGR Turyn w dniach 12-15 czerwca.

Odda ono hołd bogatemu dziedzictwu IVECO, głęboko zakorzenionemu we włoskim DNA, jednocześnie oświetlając śmiałą wizję przyszłości. Turyn – miasto o kluczowym znaczeniu dla historii IVECO, symbol jego włoskich korzeni i siedziba Iveco Group – został wybrany jako miejsce tego wyjątkowego wydarzenia, podkreślając głębokie powiązanie marki



IVECO (Industrial Vehicles Corporation) powstało w 1975 roku z połączenia pięciu historycznych marek pojazdów użytkowych: Fiat Veicoli Industriali – która obejmowała Officine Meccaniche i Lancia Veicoli Speciali – Francuskiej Unic i Niemieckiej Magirus-Deutz. W początkowych latach oferta obejmowała ponad 200 podstawowych modeli i ponad 600 wersji pojazdów użytkowych.



W 1978 IVECO odniosło duży sukces, wprowadzając na rynek model Daily – lekki pojazd użytkowy będący ikoną marki do dziś.

W 1984 roku IVECO wprowadziło na rynek model TurboStar, pojazd ciężarowy, który stał się bestsellerem we Włoszech i głównym graczem na rynku europejskim, osiągając poziom 50 tys. sprzedanych egzemplarzy w ciągu 7 lat.

z jej korzeniami. Łącząc instytucje, klientów, inwestorów, dealerów, partnerów i wszystkich interesariuszy, którzy przyczynili się do budowania historii marki i kształtowania jej przyszłości, wydarzenie będzie hołdem dla pięciu dekad doskonałości i innowacji. Będzie stanowić okazję do refleksji, współpracy i inspiracji, celebrując osiągnięcia firmy, doceniając wkład jej pracowników i potwierdzając dumę ze swojego dziedzictwa, jednocześnie spoglądając w przyszłość na kolejny rozdział podróży IVECO.

Poza tym wyjątkowym wydarzeniem głównym, IVECO planuje całoroczny program działań, w ramach którego klienci marki zostaną zaproszeni na ekskluzywne wydarzenia w Turynie i Madrycie, gdzie znajduje się siedziba wchodzącej w skład IVECO historycznej marki Pegaso oraz centrala IVECO Spain. W trakcie jazd testowych w rzeczywistych warunkach będą oni mogli poznać najnowocześniejsze pojazdy marki. Pojazdy IVECO zostaną wystawione w kultowych lokalizacjach w Turynie, tworząc niezapomniane wrażenia dla mieszkańców i gości, a interaktywne instalacje artystyczne zaangażują społeczność, pokazując innowacyjnego ducha IVECO w nowy i nieoczekiwany sposób. Świętowanie wykroczy poza miejsce narodzin marki, angażując społeczność IVECO w lokalne wydarzenia na całym świecie, od Argentyny po Australię.

Pół wieku innowacji zorientowanych na klienta

Podróż IVECO rozpoczęła się w 1975 roku od połączenia pięciu wiodących eu-

ropejskich producentów pojazdów przemysłowych, były to: Fiat Veicoli Industriali (który obejmował Officine Meccaniche i Lancia Veicoli Speciali), francuski Unic i niemiecki Magirus-Deutz. Razem połączyły one ponad 150 lat doświadczenia inżynierskiego i innowacji pod jedną nazwą: IVECO, będącej skrótem od Industrial Vehicles Corporation.

sów, pojazdów specjalistycznych i usług finansowych.

Dzięki nieustannemu zaangażowaniu w zrównoważony rozwój i innowacje, IVECO od dawna jest pionierem w branży transportowej, rozszerzając granice przyjaznej dla środowiska mobilności, umożliwiając klientom zmniejszenie śladu węglowego bez uszczerbku na wydajności. Firma

50 LAT NA DRODZE ZMIAN I ROZWOJU

Luca Sra, President, Truck Business Unit, Iveco Group

W ciągu ostatnich 50 lat firma IVECO rozwijała się dzięki współpracy i innowacjom. Nasz sukces jest świadectwem zbiorowego wysiłku wszystkich, którzy byli i są częścią naszej podróży – naszych pracowników, dealerów, klientów i partnerów. Razem zbudowaliśmy markę, która jest gotowa stawić czoła wyzwaniom przyszłości. Przyczyniliśmy się do kształtowania historii mobilności komercyjnej, czujemy się silni przez nasze dziedzictwo oraz silne fundamenty, które zbudowaliśmy.



Dzięki przejęciom, sojuszom i partnerstwom stała się jednym z głównych graczy w światowym transporcie, ugruntowując swoją obecność jako producent i dostawca komercyjny, zarówno w najważniejszych krajach uprzemysłowionych, jak i na rynkach wschodzących. Od momentu powstania, IVECO jest synonimem doskonałości, łącząc tradycję i innowacyjność, aby dostarczać pojazdy spełniające różnorodne potrzeby klientów. Dziś IVECO, wraz z ASTRA, FPT Industrial, HEULIEZ, IDV, IVECO BUS i IVECO CAPITAL, jest częścią Grupy, która reprezentuje siedem marek, oferując szeroką gamę pojazdów użytkowych, układów napędowych, autobu-

zajmuje wyjątkową pozycję globalnego lidera w dziedzinie napędów alternatywnych i jest jedynym producentem, który oferuje technologię gazu ziemnego w całej gamie lekkich, średnich i ciężkich pojazdów użytkowych. Kierując się podejściem opartym na wielu źródłach energii, IVECO kontynuuje znaczne inwestycje w rozwój alternatywnych układów napędowych, w tym technologii elektrycznych i wodorowych, wzmacniając swoją pozycję lidera w zrównoważonej transformacji transportu.

U podstaw filozofii biznesowej IVECO leży głębokie zaangażowanie w stawianie klienta na pierwszym miejscu, uznając, że każda działalność transportowa jest wyjątkowa. Dzięki szerokiej gamie lekkich,



W 1995 roku IVECO utworzyło jednostki biznesowe Light, Medium i Heavy, aby zorganizować swoją gamę samochodów użytkowych, przyjmując podejście bardziej zorientowane na zadanie transportowe.

W 2002 roku IVECO wprowadziło na rynek samochód ciężarowy Stralis, który w 2003 zdobył tytuł Truck of the Year.



W latach 90-tych IVECO całkowicie odnowiło swoją gamę produktów, wprowadzając modele Eurocargo, EuroTech, EuroTrakker i EuroStar. Dwa pierwsze modele otrzymały tytuł „International Truck of the Year” odpowiednio w 1992 i 1993 roku, co oznacza, że po raz pierwszy ten prestiżowy tytuł został przyznany temu samemu producentowi w kolejnych latach.

średnich i ciężkich pojazdów o masie od 2,5 do 60 ton, uzupełnionej szerokim pakietem usług, zapewnia kompleksowe rozwiązania transportowe dostosowane do konkretnych wymagań biznesowych i operacyjnych, umożliwiając klientom odniesienie sukcesu na stale ewoluującym rynku. Dzięki ciągłym postępom w dziedzinie telematyki, cyfryzacji i łączności, IVECO jeszcze bardziej wzmacnia swoje podejście dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta, oferując inteligentne rozwiązania, które zwiększają efektywność, wydajność i rozwój biznesu, a także poprawiają jakość życia kierowcy. To

pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Ciągłe inwestycje IVECO w badania i rozwój zapewniają, że firma pozostaje w czołówce zrównoważonej mobilności, współpracując z partnerami z różnych branż, aby napędzać przyszłość transportu.

Kultowe partnerstwa

IVECO konsekwentnie demonstruje swoje zaangażowanie w doskonałość, współpracując ze światowymi ikonami sportu, takimi jak Scuderia Ferrari, Moto GP czy All Blacks z Nowej Zelandii. Po przez inicjatywy takie jak projekt Over-

LNG, pełniący funkcję „pace truck” zawodów. W ubiegłym roku IVECO jeszcze bardziej podniosło rangę zrównoważonego transportu poprzez partnerstwo z legendą rocka, zespołem Metallica, wykorzystując multienergetyczną flotę do zapewnienia niskoemisyjnej logistyki dla europejskiego etapu światowej trasy koncertowej zespołu M72, ustanawiając nowy standard ekologicznego transportu eventowego.

Na drodze zmian, zawsze z perspektywicznym podejściem

W ciągu ostatnich 50 lat firma IVECO nieustannie napędzała zmiany, rozszerzając swoją ofertę produktów i wdrażając nowe technologie, aby przewidywać i spełniać zmieniające się wymagania rynku. Świadcząc ten historyczny moment, IVECO oddaje hołd zaangażowaniu i wizji, które ukształtowały jej tożsamość i przyczyniły się do sukcesu. To bogate dziedzictwo stanowi podstawę dla IVECO, aby nie tylko pokazać swoje osiągnięcia, ale także spojrzeć w przyszłość z jej jasną wizją.

IVECO zobowiązuje się do dalszego dostarczania inteligentnych, zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności dla klientów na całym świecie. Jakość stanowi podstawę całego łańcucha wartości, zapewniając, że każdy produkt i usługa są odzwierciedleniem doskonałości i innowacyjności. Sercem misji IVECO jest koncentracja na klientach, stanowiąca siłę napędową nowych rozwiązań, spełniających aktualne i przyszłe wymagania rynkowe. ●

LIMITOWANA EDYCJA SPECJALNIE NA JUBILEUSZ

IVECO zaznacza ważny moment w swojej historii limitowaną edycją lekkich i ciężkich pojazdów ze specjalnie zaprojektowanym pamiątkowym oklejeniem, które łączy bogate dziedzictwo marki z jej przyszłościowym charakterem.

Limitowana edycja IVECO S-Way zostanie oficjalnie zaprezentowana w maju podczas Moto GP w Misano. Dostępna w trzech kolorach, będzie posiadać charakterystyczne elementy: oklejenie, logo jubileuszowe i osłonę chłodnicy w kolorze, a także niestandardowe wnętrza.

Limitowana edycja Daily będzie dostępna w wersji furgon i podwozie. Edycje jubileuszowe będą dostępne w wersji Premium, zawierającej wszystkie elementy wymienione powyżej oraz w wersji Basic, charakteryzującej się tylko okazjonalnym oklejeniem na drzwiach.

indywidualne podejście przyniosło IVECO zaufanie tysięcy klientów na całym świecie, od operatorów flot po małe firmy, z których wszyscy korzystają z nieustannie wzbogacanej wiedzy marki.

Zaangażowanie IVECO w zrównoważony rozwój wykracza poza ofertę produktów. Firma wdrożyła zasady eko-projektowania w każdym aspekcie swojej działalności, od procesów produkcyjnych po zarządzanie

land i trudne zawody, jak rajd terenowy Dakar, firma udowodniła niezawodność i trwałość swoich pojazdów, pokonując ekstremalne tereny i warunki pogodowe. Firma IVECO, od dawna wspierająca Europejskie Mistrzostwa Wyścigów Pojazdów Ciężarowych (FIA ETRC), sponsoruje zwycięskie zespoły i realizuje cele związane z dekarbonizacją dzięki napędzanemu gazem pojazdowi ciężarowemu S-Way

Rok 2023 był przełomowy dla IVECO ze względu na odnowienie, po raz pierwszy w historii, całej gamy produktów – lekkich, średnich i ciężkich, z inwestycją o wartości 1 miliarda euro. IVECO jest pionierem w dziedzinie napędu wodorowego i odgrywa aktywną rolę w dyskusjach politycznych dotyczących rozwoju H2, uczestnicząc w projektach finansowanych przez UE ze swoimi lekkimi i ciężkimi prototypami w celu przetestowania technologii w rzeczywistych operacjach. ➔



SPOTKANIA TRANSPORTOWE

KATOWICE 19 / 03 / 2025

- 1 /** Branża TSL - kto płaci, a kto nie?
Sytuacja gospodarcza, koniunktura i największe bariery.
- 2 /** Przewoźnik na minusie – dlaczego nie zarabiasz,
choć ciężarówki są pełne?
- 3 /** Zmowa cenowa – cichy wróg wolnego rynku.
- 4 /** **PANEL DYSKUSYJNY: Rosnący brak mocy przewozowych
– sytuacja w europejskim transporcie w pierwszych miesiącach 2025 r.**
- 5 /** Wyzwania stojące przed branżą transportu drogowego w 2025 r.
- 6 /** PIP, ZUS, ITD – na co będą zwracać uwagę służby
kontrolujące przewoźników w 2025 r.?
- 7 /** Jakie zmiany dla przewoźników wnosi nowelizacja Ustawy
o transporcie drogowym z 16 grudnia 2024 r.
- 8 /** Płynność Finansowa bez zatorów
– skuteczne strategie dla spedycji i podwykonawców.
- 9 /** Transparentność i kontrola kosztów w transporcie.
Jak uniknąć ukrytych opłat i optymalizować wydatki na paliwo i opłaty drogowe?
- 10 /** Praktyczne aspekty wymiany tachografów w firmach transportowych.
- 11 /** Nierówna walka z Border Force
– jak zminimalizować ryzyko kar przy transporcie do UK?
- 12 /** Ostre narzędzie dla Mistrzów Floty – kontrola stanu pojazdu FULL PAPERLESS.
- 13 /** Sztuczna inteligencja w transporcie
– jak Slick AI automatyzuje pracę Twojego zespołu.
- 14 /** DAS – analiza czasu pracy, wykroczenia, wynagrodzenia ONLINE.
- 15 /** Giełdy transportowe pod lupą – jak unikać oszustw?
Weryfikacja kontrahentów i zagrożenia cyfrowe.
- 16 /** Jak zgodnie z prawem płacić najniższy podatek od środków transportowych
– bez przerejestrowania pojazdów i innych kłopotliwych zmian?
- 17 /** Zarządzanie ryzykiem w transporcie.
Czy Twoja firma w pełni wykorzystuje potencjał ubezpieczeń?
- 18 /** „SHUT YOUR MAUT” – czyli ile możesz zyskać na zabezpieczeniu roszczeń
o zwrot nadpłaconego myta w Niemczech?
- 19 /** Rodzaje i różnice czasowego składowania, miejsce uznane
– przyspiesz swój transport.
- 20 /** Prawne aspekty zatrudniania kierowców – jak uniknąć najczęstszych błędów?
- 21 /** Branżowe Centrum Umiejętności w dziedzinie spedycji w Suchej Beskidzkiej
– nowa nadzieja systemowego kształcenia spedytorów i kierowców zawodowych.

PROGRAM KONFERENCJI

BEZPŁATNA KONFERENCJA DLA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH I MENEDŻERÓW SEKTORA TSL

PATRONI



PARTNERZY



PATRONI MEDIALNI



TSLBIZNES

TRUCKBIZNES

etransport.pl



Wrocław najlepszy w Polsce – znamy wyniki konkursu Dealer Roku DAF 2025



Dla klienta znaczenie mają nie tylko jakość i walory produktu, lecz także obsługa, na którą może liczyć po jego zakupie, w tym sprawne rozwiązywanie problemów czy wsparcie pozwalające w pełni wykorzystać możliwości pojazdu. W tym celu sieć dealerska DAF w Polsce jest nieustannie rozwijana, a najlepsi przedstawiciele marki są nagradzani tytułem Dealera Roku DAF. W 2025 to wyróżnienie zdobył zespół wrocławskiego oddziału Grupy DBK.

Polską sieć serwisowo-obslugową marki DAF tworzy już 40 punktów zlokalizowanych tam, gdzie klienci ich potrzebują, a więc przy najważniejszych szlakach transportowych. Dzięki temu w całym kraju użytkownicy ciężarówek z Eindhoven mogą liczyć na fachowy i sprawny serwis, szybki dostęp do części zamiennych, szeroką ofertę nowych i używanych pojazdów, a w razie problemów na drodze – całodobową pomoc drogową DAF ITS.

Statuetka jedzie do Długoleki

Dealer Roku DAF to pierwszy w Europie krajowy konkurs dla przedstawicieli marki. Po raz pierwszy ten laur przyznano na początku 2012 roku, oceniając wyniki uzyskane w poprzednich 12 miesiącach. W inauguracyjnej edycji triumfował poznański oddział ESA Trucks Polska. Od tego czasu kryteria oceniania dealerów ewoluowały. Obecnie decydujące są wskaźniki jakościowe we wszystkich klu-

czowych obszarach działalności dealera i obsługi klienta.

W tym roku na zwycięstwo i miano dealera roku DAF w Polsce zapracował zespół z wrocławskiego oddziału Grupy DBK (WTC Długoleka). To ich drugie zwycięstwo w historii konkursu. Poprzednie wywalczyli w 2014 roku, a na liście sukcesów mają jeszcze trzecie miejsce osiągnięte w 2017 roku.

Na drugim miejscu uplasowali się ubiegłorocznymi triumfatorzy, czyli oddział Grupy Wanicki z Trzcianny obok Rzeszowa. Zespół z Podkarpacia to rekordziści konkursu. Jako jedyni w Polsce trzykrotnie zdobywali statuetkę Dealera Roku DAF (2019, 2021 i 2024). Grupa Wanicki otrzymała również nagrodę za najwyższą w polskiej sieci sprzedaż usług PAC-CAR Financial oraz najlepsze wyniki sprzedaży pojazdów używanych, w tym samochodów objętych gwarancją DAF First Choice.

Trzecie miejsce przypadło zespołowi DBK Białystok, co jest ich czwartym podium w historii konkursu. W 2014 roku podlaski dealer był trzeci, w 2018 roku pierwszy, a w 2023 zajął drugą pozycję.

Plan, praca, analiza

– Naszym atutem bez wątpienia jest doświadczenie zespołu. Wśród nas są ludzie, którzy pracują tu kilkanaście i więcej lat. Doświadczenie harmonijnie łączymy z energią i kwalifikacjami nowych pracowników. Oprócz tego czujemy, że nikt z nas nie zostaje sam z problemami czy wyzwaniami, co jest kwintesencją pracy zespołowej. Cieszę się, że ambicja wygrania konkursu na Dealera Roku – ten nasz wspólny cel – jeszcze mocniej nas zintegrowała. Codziennie, jak najlepiej wykonywaliśmy swoją pracę. To było podstawą, ale mieliśmy też plan, który konsekwentnie realizowaliśmy. Każdy wiedział co i jak ma robić, a dodatkowo regularnie analizowaliśmy nasze wyniki i postępy. Nie spodziewałem się, że ta wygrana da mi i całemu zespołowi tyle satysfakcji. Statuetka i gala Dealera Roku to namacalne ukoronowanie naszego zaangażowania i wysiłku – mówi Marcin Polak, kierownik serwisu DBK Truck Center Wrocław.

– Ten sukces ma wyjątkowy wymiar

dla Grupy DBK. W ubiegłym roku we wrocławskim oddziale nie tylko skupialiśmy się na bieżącej pracy i walce o tytuł Dealera Roku, ale także na szkoleniu pracowników z otwartego niedawno serwisu w okolicach Legnicy. Skumulowanie tych wysiłków podnosi rangę naszego sukcesu, ale też gwarantuje, że w legnickim oddziale pracują ludzie przyzwyczajeni do najwyższych standardów. Pracujemy nad tym, by nasza sieć była nie tylko liczna, ale również kompetentna i godna zaufania. Oczywiście chcielibyśmy obronić tytuł, co z jednej strony może być łatwiejsze, dzięki doświadczeniu jakie zdobyliśmy. Z drugiej – poziom rywalizacji jest naprawdę wysoki, a o miano Dealera Roku walczy ponad 30 oddziałów, więc konkurencja jest spora – zauważa Dariusz Krajewski, Regionalny Dyrektor Sieci Serwisowej w Grupie DBK.

Wyższy poziom i rosnące zaangażowanie

– Pierwszy samochód sprzedaje handlowiec, ale o zakupie kolejnych decyduje już całokształt obsługi, jaką zapewnia sieć marki. W DAF Trucks Pol-



ska od początku celem jest bycie blisko klientów, czemu sprzyja systematyczna rozbudowa sieci. Równie ważna jest dla nas jakość wsparcia, na jakie mogą liczyć użytkownicy naszych pojazdów. Stąd też jako pierwsi w Europie wystartowaliśmy z inicjatywą nagradzania najlepszych polskich dealerów DAF. Ten konkurs ma znaczenie nie tylko krajowe, ponieważ wysoki poziom sieci DAF potwierdzają rezultaty uzyskiwane przez polskich dealerów w europejskiej edycji akcji. Dealer Roku DAF powinien osiągać najlepsze wyniki w każdym z ocenianych aspektów, więc niezwykle istotna jest efektywna współpraca wszystkich działów. To z kolei przekłada

się na satysfakcję klientów, którzy mogą liczyć na wsparcie dealera działającego jak sprawny mechanizm. Co ważne, poziom rywalizacji rośnie z roku na rok. Tegoroczni triumfatorzy – zespół z wrocławskiego oddziału Grupy DBK – wykazali się niesamowitą konsekwencją i zaangażowaniem. Serdecznie gratuluję im zwycięstwa. Ogromne brawa należą się także zespołowi Wanicki Rzeszów, który nieustannie trzyma bardzo wysoki poziom i należy do najczęściej nagradzanych dealerów DAF-a w Polsce. Godne uznania jest również czwarte w historii podium dla ekipy DBK Białystok – podsumował Piotr Juchtmann, Dealer Development Manager w DAF Trucks Polska. •

SOPOT XIII FORUM FRACHT

26-27.03.2025

Forum Transportu Intermodalnego

EARLY BIRD UNTIL 14.02

REGISTER
W!
N



<https://forumfracht.eu>



European Testing Tour Winter 2025 z eActrosem

Mercedes-Benz Trucks po raz kolejny wysłał dwa prototypy eActrosa 600, będące niemal w fazie produkcyjnej, na jazdę testową po Europie Północnej – tym razem w zimnej porze roku, czasem w bardzo zimowych warunkach.

Celem „European Testing Tour Winter 2025” było sprawdzenie praktyczności eActrosa 600 z napędem akumulatorowym – który od tego czasu został wyróżniony nagrodą International Truck of the Year 2025 i jest produkowany seryjnie – w reprezentatywnej eksploatacji zimowej w Europie Północnej na różnych trasach i topografiach oraz w różnych strefach klimatycznych, a także uzyskanie ważnych informacji na temat wpływu zimowych temperatur i warunków drogowych na zużycie energii przez eActrosa 600.

Z około 6500 kilometrów pokonanych przez Europę Północną ponad połowa trasy odbyła się na identycznych drogach do północnej części prawie siedmiotygodniowej europejskiej trasy testowej, która odbyła się latem 2024 roku. Obie ciężarówki były ponownie na drodze z masą całkowitą zestawu 40 ton.

16-dniowa wyprawa wyruszyła w połowie stycznia z Wörth am Rhein na północ. Trasa przebiegała najpierw przez Niemcy,

Danię, Szwecję i Finlandię do koła podbiegunowego. Następnie powróciła do Stuttgartu i Wörth przez Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy i Austrię. Podczas podróży przez dziesięć krajów Europy Północnej ciężarówki Electric Trucks były czasami na drodze w ekstremalnych temperaturach od –18 do 9 stopni Celsjusza. Średnia dzienna prędkość wynosiła od 64 do 77 kilometrów na godzinę.

Aerodynamika kluczowa także zimą

Aerodynamika i opór toczenia mają duży wpływ na zużycie energii przez pojazdy do transportu dalekobieżnego z napędem akumulatorowym w okresie zimowym – *Ostatecznie aerodynamika i opór toczenia mają znaczący wpływ na zużycie paliwa samochodu ciężarowego – niezależnie od rodzaju napędu. Wyższa gęstość powietrza przy niższych temperaturach zimą zawsze prowadzi*

do zwiększonego oporu powietrza – a tym samym do zwiększonego zużycia paliwa. Opony wymagane do jazdy zimą mają również większy opór toczenia i zwiększają zużycie paliwa – im zimniejsze warunki drogowe, tym lepsza przyczepność opon i tym wyższe



zużycie paliwa – wyjaśnia Jochen Gottstein, Manager Testing Energy Consumption & Range w Daimler Truck, który był obecny podczas całej trasy.

Szczegółowa analiza reprezentatywnego odcinka trasy, który został pokonany po rozruchu na zimno w średniej temperaturze -2 stopni Celsjusza i z oponami klasy efektywności energetycznej B na beznieżnej nawierzchni, wykazuje wzrost zużycia paliwa o około 25 procent w porównaniu z takim samym przebiegiem z oponami klasy efektywności A. Przyczyną jest w pięciu procentach klimatyzacja kabiny kierowcy przy przyjemnych temperaturach 21 stopni Celsjusza. Do podgrzania akumulatora wykorzystano mniej niż jeden procent. Pozostałe odbiorniki dodatkowe stanowiły znacznie mniej niż jeden procent dodatkowego zużycia paliwa. Około cztery procent przyczyniło się do tego niższa moc rekuperacji w porównaniu z latem, która jest w dużej mierze spowodowana zwiększonym oporem toczenia i oporem powietrza. Około 15 procent tego ostatniego stanowi pozostała lwią część wzrostu zużycia paliwa.

Na szczególnie wymagających odcinkach, z głównie pokrytymi śniegiem i częściowo oblodzonymi drogami, zwiększone zużycie energii wzrosło do prawie 50 procent w porównaniu z jazdą latem na oponach klasy efektywności A. Wynika to głównie ze znacznie zwiększonego oporu ruchu. Znaczącą rolę odegrał przy tym niezależny od napędu opór toczenia opon skandynawskich klasy efektywności energetycznej D, zaprojektowanych na te ekstremalne warunki zimowe.



Komfort nie obciąża

Dzięki temu kierowca eActrosa 600 nie musi marznąć ani martwić się o ogrzewanie, nawet zimą. Na przykład, czterech inżynierów przejechało w pierwszych pięciu dniach prawie 3000 kilometrów i spędziło w swoich ciężarówkach dzień i noc. – *W ciągu dnia ustawiamy temperaturę na 21 stopni Celsjusza, a w nocy na 19 stopni Celsjusza podczas snu - przy temperaturach zewnętrznych od -7 do 4 stopni Celsjusza* – wyjaśnia Werner Kempfle, development engineer and co-manager projektu eActrosa 600, który również był w trasie. Doprowadziło to do redukcji zakresu tylko o dwa do pięciu procent. W odniesieniu do całkowitego zużycia tzw. udział „hotelowania” jest zatem nieznaczny, a nawet w przypadku eActrosa 600 z napędem akumulatorowym nie musisz się martwić, że nie dotrzesz do celu z powodu ogrzewania kabiny kierowcy.

Infrastruktura elementem krytycznym

Podobnie jak latem, zimą ciężarówki Electric Truck były ładowane wyłącznie na publicznych stacjach ładowania. – *Chociaż znalezienie opcji ładowania zaprojektowanych specjalnie dla samochodów ciężarowych nadal stanowi wyzwanie, znaleźliśmy kilka najnowocześniejszych parków ładowa-*

nia w Skandynawii, gdzie nie musieliśmy odchodzić naczip i gdzie dostępna była wystarczająca moc ładowania i dobra infrastruktura na przerwy w jeździe – mówi Gottstein.

Zwłaszcza w zimie, przy bardzo niskich temperaturach i śniegu jest to duże odciążenie dla kierowców. – *Ostatecznie musimy jednak przyznać, że był to raczej wyjątek i że w większości przypadków infrastruktura ładowania nadal wymaga rozbudowy* – kontuuje Gottstein.

Nowa aplikacja pomaga

Nowo wprowadzona aplikacja „Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0” do eActrosa 600 znacznie ułatwiła życie kierowcom. Aplikacja mobilna jest cyfrowym interfejsem między kierowcą a samochodem ciężarowym, za pomocą którego można wywoływać ważne informacje o statusie, takie jak stan akumulatora i poziom naładowania, lub otrzymywać powiadomienia push. – *Zwłaszcza podczas ładowania aplikacja okazała się niezwykle pomocna. Oznaczało to, że podczas ładowania nie musieliśmy stale przebywać przy pojeździe. Dzięki aplikacji mieliśmy przez cały czas kontrolę nad pojazdami, byliśmy w stanie sprawdzić poziom naładowania i byliśmy w stanie natychmiast zareagować, na przykład w przypadku przerwy w ładowaniu* – chwali nową usługę firma Kempfle. ●



Pierwsze wodorowe Iveco S-eWay Fuel Cell ruszają w drogę

IVECO dostarczyło dwa pojazdy ciężarowe IVECO S-eWay Fuel Cell do BMW, partnera w projekcie H2Haul. Ten europejski projekt, współfinansowany przez Clean Hydrogen Partnership ma wykazać, że ciężarówki wodorowe mogą być praktycznym rozwiązaniem transportowym o zerowej emisji dla długich tras oraz utorować drogę do ich komercjalizacji.

Przekazanie odbyło się podczas specjalnego wydarzenia zorganizowanego przez BMW w Lipsku, które zapewniło wgląd w holistyczne wykorzystanie wodoru w całym łańcuchu wartości BMW, od logistyki po gotowy pojazd do transportu długodystansowego. To znaczące wydarzenie było również okazją do otwarcia dwóch najnowocześniejszych stacji tankowania wodoru przez TEAL Mobility w Lipsku i Hormersdorfie, co stanowi kluczowy krok w tworzeniu niezbędnej infrastruktury dla logistyki i transportu komercyjnego wodoru

IVECO S-eWay Fuel Cell może pochwalić się zasięgiem do 800 km, szybkim czasem tankowania poniżej 20 minut i może pomieścić 70 kg sprężonego wodoru pod ciśnieniem 700 barów. Dzięki dużemu zasięgowi i ładowności oczekuje się, że będzie prawdziwym przełomem w misjach długodystansowych o zerowej emisji spalin. Ciężarówki będą transportować części między Bawarią (Norymbergą) a Lipskiem (zakład BMW), przy wsparciu dwóch nowych stacji tankowania wodoru.

Udział IVECO w projekcie H2Haul jest częścią multienergetycznego podejścia do dekar-

bonizacji, skupiającego się na rozwoju różnych alternatywnych układów napędowych, aby zapewnić klientom rozwiązanie, które najlepiej odpowiada ich specyficznym potrzebom operacyjnym, przy czym wodór stanowi kluczowy element w dekarbonizacji misji, w których ograniczenie emisji jest wyzwaniem.

Monitorując postęp technologiczny i ewolucję ram regulacyjnych, marka nadal przyczynia się do rozwoju ekosystemu wodorowego dla zastosowań w pojazdach ciężkich, badając wszystkie obiecujące technologie i architektury pojazdów, takie jak prototyp IVECO S-Way wyposażony w silnik spalinowy FPT Industrial XCUSOR 13-litrowy na wodór oraz ciężki koncepcyjny pojazd hybrydowy szeregowy wyposażony w system FPT Industrial CURSOR 9 Hydrogen o zwiększonym zasięgu, które zostały zaprezentowane na IAA 2024.

Czy wodór napędzi innowacje

Dostarczone pojazdy IVECO S-eWay Fuel Cell są częścią floty 12 ciężkich pojazdów zasilanych wodorem, które IVECO wdraża w strategicznych lokalizacjach w Europie (Niemcy, Francja i Szwajcaria) w ramach projektu H2Haul, aby zademonstrować przyszłą



opłacalność ciężarówek z ogniwami paliwowymi zasilanych wodorem. Jedna z ciężarówek została zaprezentowana na nowej stacji wodorowej TEAL Mobility, gdzie demonstrowała operację tankowania wodoru, podczas gdy druga została zaprezentowana w zakładzie BMW w Lipsku.

Wydarzenie, którego gospodarzem było BMW, zgromadziło przedstawicieli partnerów projektu, instytucji finansujących i urzędników państwowych, w tym delegatów z Federalnego Ministerstwa Cyfryzacji i Transportu. Rozpoczęło się od prezentacji holistycznych ram wodorowych BMW,

pokazujących, jak wodór jest integrowany w całym łańcuchu wartości firmy, od produkcji po transport długodystansowy oraz szczegółowych informacji na temat projektu i jego kluczowej roli w przyspieszaniu skalowalności pojazdów napędzanych wodorem w przyszłości transportu. Następnie goście zostali zaproszeni na ceremonię otwarcia stacji wodorowej TEAL Mobility, zlokalizowanej w pobliżu zakładu BMW w Lipsku, gdzie jeden IVECO S-eWay Fuel Cell zdemontował operację tankowania wodoru. Autobus IVECO BUS E-WAY, już używany na terenie BMW do usług wahadłowych o zerowej emisji, został wykorzystany do transportu uczestników między zakładem BMW a nową stacją.

Ten kompleksowy pokaz technologii wodorowej podkreśla wspólne zaangażowanie liderów branży w dekarbonizację logistyki i przyspieszenie adopcji mobilności napędzanej wodorem dla długich tras i wymagających misji, reprezentując znaczący kamień milowy w drodze do dekarbonizacji przemysłu. •

PATRONI MEDIALNI:



KONFERENCJA



Transport &
Logistics
Summit



MT TSL

6. EDYCJA

PARTNER TARGÓW
I KONFERENCJI



PATRON HONOROWY



ZAREJESTRUJ SIĘ



NAJWIĘKSZE TARGI TRANSPORTU,
SPEDYCJI I LOGISTYKI W POLSCE

8 - 10 | 04 | 2025

www.mttsl.pl





IV Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

14-16.10.2025
ROMEXPO, Bukareszt

ZAPYTAJ O STOISKO



translogistica.ro



XII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

4-6.11.2025
EXPO XXI Warszawa

ZAPYTAJ O STOISKO



translogistica.pl



ColdChain
Poland

ColdChain Poland

VIII Targi Chłodniczych
Łańcuchów Dostaw
i Logistyki w Temperaturze
Kontrolowanej

8 - 10.04.2025
EXPO XXI Warszawa



**Rozwiązania chłodnicze dla
przemysłu spożywczego, gastronomii i farmacji.**

Równolegle
z targami:



WorldFood
Poland

SM AK Ki
GASTROTARGI

ZAPYTAJ O STOISKO!
www.coldchain.pl



Koniec 2G w Europie. Jak technologia 4G zmienia transport międzynarodowy?

Branża transportowa stoi przed ważnym wyzwaniem technologicznym – koniec obsługi sieci 2G w Europie wymusza modernizację wielu urządzeń flotowych, które wykorzystują właśnie tę technologię. Jakie korzyści niesie za sobą przejście na 4G, i jak wygląda proces wymiany urządzeń?

Okomentarz poprosiliśmy ekspertów: Jakuba Wojdę – dyrektora zarządzającego w Legal Telematics, Dawida Krasa – specjalistę wsparcia technicznego w Legal Telematics, Jaroslava Lukasevica - szefa grupy sprzedaży w Teltonika Polska oraz Macieja Brońskiego – prezesa Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Drogowego „Transportowcy PL”.

Koniec technologii 2G – wyzwanie dla branży transportowej

Po co w ogóle ta zmiana? Odpowiedź jest dość prosta: technologia telefonii komórkowej 2G (drugiej generacji) została wprowadzona w latach 90. XX wieku. Była to pierwsza sieć wykorzystująca transmisję cyfrową, zapewniając tym samym nie tylko prowadzenie rozmów, ale i wysyłanie wiadomości SMS i MMS, a także podstawową łączność z internetem i przesył danych w standardzie EDGE.

Przez ostatnie 30 lat technika w zakresie telekomunikacji znacznie się rozwinęła. Nowsze rozwiązania wypierają starsze, zapewniając przede wszystkim większą wydajność, bezpieczeństwo i efektywność. Większa przepustowość łączności na zwalnianych częstotliwościach przekłada się na coraz lepszą jakość usług dostarczanych przez internet.

Wiele krajów w Europie już teraz wyłącza sieci 2G, a kolejne planują to zrobić w najbliższych latach. Firmy transportowe muszą szybko dostosować się do tych zmian, aby uniknąć przestojów i problemów z komunikacją. Brak dostępu do stabilnych sieci może prowadzić do poważnych trudności w monitorowaniu floty, przesyłaniu danych czy obsłudze systemów telematycznych. Wyłączenie sieci 2G nie oznacza tylko braku połączeń, ale przede wszystkim utratę kontroli nad kluczowymi procesami operacyjnymi.

Maciej Broński, prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Trans-

portu Drogowego „Transportowcy PL”, zauważa: – *Z perspektywy stowarzyszenia i naszych członków widzimy, jak ważne jest dostosowanie się do nowych technologii. Każda firma transportowa, która nie zainwestuje w nowoczesne urządzenia telematyczne, ryzykuje utratę konkurencyjności na rynku. Technologia 2G po prostu*



Jaroslav Lukasevic
szef grupy sprzedaży w Teltonika Polska



Jakub Wojda
dyrektor zarządzający w Legal Telematics

przestaje wystarczać, szczególnie na międzynarodowych trasach, gdzie dostęp do stabilnej komunikacji jest kluczowy.

Technologia 4G jako nowy standard

Wielu czytelników zapewne zastanawia się, czy przy tak zaawansowanym rozwoju technologicznym, łączność 4G również za chwilę nie zniknie. Patrząc jednak na to, że wyłączane stopniowo 2G istniało z grubsza 30 lat, to nawet jeżeli przyjmujemy, że nowe technologie rozwijałyby się dwukrotnie szybciej, można spodziewać się, że minie jeszcze około 15 lat, nim 4G zniknie.

Zniknie natomiast, i to już wkrótce, archaiczna technologia 2G. Już teraz w Szwajcarii urządzenia z technologią 2G nie transmitują danych, a niedługo nasi zachodni i północni sąsiedzi również pójdą tą drogą (listę terminów wyłączenia transmisji 2G w poszczególnych krajach prezentujemy w tabeli). Drogi Czytelniku, pamiętaj zatem, że po wskazanych datach dane będą wysyłać wyłącznie urządzenia 4G! – *Przejście na technologię 4G to nie tylko konieczność, ale także szansa na zwiększenie efektywności operacyjnej floty* – podkreśla Jakub Wojda z Legal Telematics. – *Urządzenia 4G oferują lepszą stabilność, większą szybkość przesyłania danych i dostęp do bardziej zaawansowanych funkcji telematycznych. Przyspieszymy, ale bez znaczącej zmiany cenowej. Zmiana technologii nie powinna wpłynąć na cenę usług. Ten proces to też przygotowanie do nowych możliwości – już niebawem wprowadzimy na rynek wideotelematykę wspieraną sztuczną inteligencją,*

aby poprawić bezpieczeństwo na drogach. 4G to jedyna opcja do prawidłowego przetwarzania takich danych.

Od strony producenta urządzeń, technologia 4G otwiera nowe możliwości. – *Nowoczesne urządzenia 4G, takie jak nasze rozwiązania w Teltonika, są bardziej wszechstronne i lepiej dostosowane do potrzeb współczesnych flot. Pozwalają na integrację z zaawansowanymi systemami analitycznymi, co umożliwia lepsze zarządzanie i optymalizację tras. Pamiętajmy, że nowa gama urządzeń to nie tylko modem 4G, ale również ogrom nowych możliwości. Technologia idzie do przodu, a Teltonika jako światowy lider wyznacza trendy* – tłumaczy Jaroslav Lukasevic.

Jak przebiega proces wymiany urządzeń?

Legal Telematics oferuje kompleksowe wsparcie na każdym etapie modernizacji systemu. – *Kluczowym elementem naszej oferty jest indywidualne podejście do potrzeb klienta* – mówi Dawid Kras, specjalista wsparcia technicznego w Legal Telematics.

– *Proces wymiany urządzeń rozpoczynamy od audytu, oceny aktualnych rozwiązań. Następnie dobieramy odpowiednie urządzenia 4G, które najlepiej odpowiadają potrzebom danej firmy. Zapewniamy również pełne wsparcie w konfiguracji, instalacji i integracji systemów. Dzięki temu klienci mogą być pewni, że cała operacja przebiegnie szybko i bez zakłóceń. Na co dzień rozmawiam z klientami, pomagam w procesie montażu i wymiany urządzeń. Wiem, jak skutecznie wykonać takie operacje. Dzięki naszemu dostawcy urządzeń, czynności takie jak konfiguracja sprzętu, wykonujemy zdalnie, co pozwala zautomatyzować proces* – wyjaśnia Kras.

Jaroslav Lukasevic dodaje: – *Nasze urządzenia są projektowane z myślą o intuicyjnej obsłudze i łatwej instalacji, co znacząco ułatwia proces modernizacji. Dzięki współpracy z partnerami, takimi jak Legal Telematics, dostarczamy klientom gotowe rozwiązania.*

4G jako przygotowanie na przyszłość

Eksperti zwracają uwagę, że przejście na technologię 4G to pierwszy krok w kie-

runku jeszcze bardziej zaawansowanych rozwiązań. – Przygotowujemy nasze urządzenia na przyszłość, aby były gotowe na integrację z technologią 5G, która w nadchodzących latach stanie się standardem – podkreśla Lukasevic.

– Inwestycja w 4G daje firmom solidną podstawę do dalszego rozwoju technologicznego. Już teraz widać, jak zaawansowane dane i stabilna komunikacja wpływają na efektywność pracy floty – dodaje Wojda.

Zmiana na dobre

Zmiana technologii z 2G na 4G to nie tylko konieczność, ale także szansa na usprawnienie pracy floty i zwiększenie konkurencyjności. Czy przeciętny użytkownik zobaczy zmianę? Przy standardowym procesie monitoringu GPS różnica będzie kluczowa – jeżeli urządzenia nie



Maciej Broński
prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia
Przewoźników Transportu Drogowego
„Transportowcy PL”

zostaną wymienione, w niektórych krajach nie będzie transmisji danych online. Dzięki współpracy Legal Telematics i Teltonika Polska, firmy mogą liczyć na kompleksowe wsparcie w procesie modernizacji. Partnerzy Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Drogowego „Transportowcy PL” chętnie pomogą, udzielą porad i znajdą najlepsze rozwiązania. – *W obliczu dynamicznych zmian technologicznych, inwestowanie w nowoczesne rozwiązania staje się kluczowe, aby branża transportowa mogła zapewnić długoterminową stabilność i efektywność operacyjną* – podsumowuje Maciej Broński. ●



Teleroute – najbezpieczniejsza giełda transportowa w Europie

Teleroute, jako jedna z najbezpieczniejszych giełd transportowych w Europie, zapewnia kompleksową ochronę przewoźnikom, minimalizując ryzyko i wspierając rozwój ich biznesu.

Międzynarodowy transport drogowy rzeczy to branża pełna wyzwań, w której przewoźnicy codziennie mierzą się z niepewnością płatności, ryzykiem oszustw oraz koniecznością zachowania płynności finansowej przy jednoczesnym operowaniu na niskiej marży i wysokich kosztach stałych. W tak wymagającym środowisku bezpieczeństwo transakcji i współpracy z rzetelnymi partnerami ma kluczowe znaczenie. Teleroute, jako jedna z najbezpieczniejszych giełd transportowych w Europie, zapewnia kompleksową ochronę przewoźnikom, minimalizując ryzyko i wspierając rozwój ich biznesu.

Teleroute – ochrona przed nierzetelnymi kontrahentami

Jednym z największych zagrożeń w branży transportowej jest niewypłacalność kontrahentów. Dane Krajowego Rejestru Długów wskazują, że zadłużenie firm z sektora TSL na koniec 2024 roku wynosiło już 1,5 miliarda złotych, a tysiące przewoźników mają trudności z odzyskaniem należności. – *Problemy finan-*

sowe, takie jak opóźnione płatności oraz niewypłacalność kontrahentów, stały się przykrą codziennością dla wielu przewoźników. Tego rodzaju sytuacja prowadzi do poważnych konsekwencji w zakresie płynności finansowej firm i ich zdolności nie tylko do dalszego rozwoju, ale przede wszystkim przetrwania – mówi Joanna Zielińska, Sales Director PL & EE, Teleroute Polska.

W sytuacji, gdy każda niezapłacona faktura może decydować o być albo nie być firm transportowych, które w polskich warunkach w dużym odsetku mają charakter rodzinny, nie można sobie pozwolić na błędy, szczególnie w zakresie wyboru partnerów biznesowych. Przewoźnicy potrzebują rozwiązań, które gwarantują im dostęp do wiarygodnych zleceń i umożliwiają utrzymanie stabilności finansowej. – *W Teleroute do kwestii bezpieczeństwa zawsze podchodziliśmy (i z tego kursu nie schodzimy) bezkompromisowo. Wprowadziliśmy system wielowarstwowej weryfikacji (MLV), który daje nam i naszym klientom pewność, że dostęp do naszej platformy*

mają tylko autoryzowane firmy. Każda firma przechodzi szczegółową kontrolę, obejmującą m.in. licencję, ocenę kredytową, kontrolę tożsamości oraz staż na rynku. To proces żmudny, ale konieczny. Z naszych analiz wynika, że w 2024 roku (w zależności od rynku) od 4-10 % firm, które ubiegały się o członkostwo w Teleroute, zostało odrzuconych ze względu na powiązania z ryzykownymi firmami, czy brak odpowiednich ocen kredytowych. Chcę podkreślić, że na naszej



Joanna Zielińska,
Sales Director PL & EE, Teleroute Polska

giełdzie ładunki mogą publikować tylko firmy o zdolności finansowej potwierdzonej weryfikacją kredytową – podkreśla Joanna Zielińska.

Co szczególnie znaczące nawet w dobie kryzysu, Teleroute nie obniża swoich standardów: – Rozumiemy, że w branży TSL nie

niemy także proces weryfikacji, ponieważ ubezpieczenie płatności realizuje podmiot zewnętrzny, specjalizujący się w tej dziedzinie, który także sprawdza wiarygodność finansową kontrahenta. Ta usługa wychodzi nawet poza ramy Teleroute – jeśli oferta nie pochodzi z naszej giełdy, ale kontrahent

mówiąc, stoją na pograniczu uczciwych praktyk – jak kopiowanie zleceń. Dlatego Teleroute nieustająco dba o jakość oferty, monitorując zachowania swoich użytkowników. Zajmuje się tym specjalny zespół – Komisja Kontroli Firm Zrzeszonych. To właśnie dzięki niej firmy, które łamały regulamin platformy, zostały wykluczone. Kontrole dotyczyły nie tylko bezpieczeństwa i rzetelności płatniczej, ale również wspomnianego kopiowania i niezgodnego z umową używania giełdy.

Każdy użytkownik giełdy transportowej Teleroute w ramach abonamentu otrzymuje osobistego opiekuna konta, który pomaga w weryfikacji kontrahentów, doradza w trudnych sytuacjach i wspiera w optymalizacji procesów transportowych.

ma miejsca na kompromisy w zakresie bezpieczeństwa. Dlatego w Polsce i Europie Wschodniej wymagamy półrocznego stażu na rynku, co może wydawać się uciążliwe, ale w dłuższej perspektywie jest to kluczowe dla zapewnienia stabilności platformy i weryfikacji rzetelnych firm. Stawiamy na dbałość o bezpieczeństwo i wierzymy, że tylko w ten sposób możemy stworzyć silną społeczność, opartą na zaufaniu i długoterminowych relacjach biznesowych – zaznacza Sales Director PL & EE w Teleroute.

Gwarancja Płatności – pewność finansowa dla przewoźników

Opóźnione płatności to problem, który może poważnie zachwiać stabilnością firmy transportowej. Leasingi, podatki, ZUS, płace, wszystko należy opłacić w określonym czasie, a terminy płatności w transporcie mogą sięgnąć nawet 90 dni (bywa, że i 120). Tym bardziej frustrujące jest, gdy nie są niedotrzymywane lub płatność wcale się nie pojawia się na koncie. Aby temu zapobiec, giełda transportowa Teleroute oferuje Gwarancję Płatności, unikalne rozwiązanie, które chroni przewoźników przed niewypłacalnością klientów. Jeśli kontrahent nie wywiąże się z płatności, przewoźnik otrzyma należne środki dzięki ubezpieczeniu transakcji. – *Idziemy jeszcze dalej, patrząc na problem wieloaspektowo* – zwraca uwagę Joanna Zielińska. – *Oferując rozwiązania takie jak Gwarancja Płatności, nie tylko zapewniamy przewoźnikom wypłatę należności w przypadku, gdy ich kontrahent nie wywiązuje się z płatności, ale wzmac-*

jest członkiem społeczności Teleroute, taki fracht może także być ubezpieczony. Rozkładamy więc parasol ochronny nieco szerzej nad naszymi klientami.

Opiekun konta i Komisja Kontroli Firm Zrzeszonych – wsparcie w bezpiecznym prowadzeniu biznesu

Bezpieczeństwo to nie tylko ochrona finansowa, ale także wsparcie w codziennym funkcjonowaniu firmy. Każdy użytkownik giełdy transportowej Teleroute w ramach abonamentu otrzymuje osobistego opiekuna konta, który pomaga w weryfikacji kontrahentów, doradza w trudnych sytuacjach i wspiera w optymalizacji procesów transportowych. Dzięki temu przewoźnicy mogą skupić się na rozwijaniu swojej działalności, mając pewność, że korzystają z rzetelnych i bezpiecznych narzędzi.

Giełda transportowa Teleroute oferuje Gwarancję Płatności, unikalne rozwiązanie, które chroni przewoźników przed niewypłacalnością klientów. Jeśli kontrahent nie wywiąże się z płatności, przewoźnik otrzyma należne środki dzięki ubezpieczeniu transakcji.

To jednak nie wszystko. Choć system weryfikacji na giełdzie jest bardzo szczegółowy i rygorystyczny wszyscy wiemy, że biznes to środowisko ciągłej zmiany, ktoś kto znakomicie prosperował przez 10 lat, w ciągu miesiąca może popaść w kłopoty, nawet nie ze swojej winy. Do tego dochodzą zachowania, które delikatnie

Ochrona przed oszustwami i phishingiem

W dobie cyfrowych zagrożeń oszustwa internetowe, w tym phishing, stanowią coraz większy problem i są obecne nie tylko na giełdach transportowych. Teleroute aktywnie monitoruje aktywność na platformie, identyfikując podejrzane działania i eliminując potencjalne zagrożenia. Jednak wszyscy musimy być czujni i nauczyć się zwracać szczególną uwagę na to skąd pochodzą zlecenia, sprawdzać adresy mailowe, czy numery telefonów. Okazuje się, że diabeł tkwi w szczegółach. Teleroute informuje swoich klientów o zasadach bezpieczeństwa i stale pracuje nad rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo cyfrowe platformy.

Transport bez ryzyka – wybierz giełdę transportową Teleroute

W świecie transportu bezpieczeństwo ma kluczowe znaczenie. Teleroute zapewnia przewoźnikom ochronę przed

nierzetelnymi kontrahentami, gwarancję terminowych płatności oraz skuteczną ochronę przed oszustwami. Korzystając z tej platformy, możesz skupić się na rozwoju swojego biznesu, mając pewność, że Twoje finanse są w dobrych rękach. Nie ryzykuj – wybierz Teleroute i przewoź ładunki bez obaw! •



Tachografy drugiej generacji

– obowiązki, wyzwania i przyszłość

Tachografy inteligentne drugiej generacji (G2V2) stanowią kluczowy element ewolucji w monitorowaniu aktywności kierowców i zarządzaniu flotą transportową. Wprowadzenie tachografów G2V2 to jeden z elementów Pakietu Mobilności, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, lepsze zarządzanie flotami, a także zapewnienie pełnej zgodności z regulacjami unijnymi.

Wdrożenie nowych urządzeń wiąże się jednak z licznymi wyzwaniami technicznymi i organizacyjnymi, które przewoźnicy muszą pokonać, aby w pełni wykorzystać potencjał tej technologii.

Kogo dotyczy obowiązek wymiany tachografów

Obowiązek wymiany tachografów dotyczy pojazdów zarejestrowanych w krajach Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Wielkiej Brytanii, które wykonują transport międzynarodowy. Przewoźnicy działający wyłącznie na trasach krajowych lub międzynarodowych poza UE (np. Polska–Ukraina) nie są objęci tym obowiązkiem. Z tego powodu szczególnie ważne jest, aby przedsiębiorcy świadczący usługi transportowe w obrębie UE dostosowali swoje pojazdy do nowych wymogów w terminach określonych przez przepisy.

Kluczowe terminy

- 31 grudnia 2024 r. formalnie minął ostateczny termin wymiany tachografów analogowych i cyfrowych G1 na G2V2.

Na wniosek przewoźników Komisja Europejska i państwa członkowskie zdecydowały się na wprowadzenie dwumiesięcznego okresu edukacyjnego, trwającego od 1 stycznia do końca lutego 2025 roku. W tym czasie kontrole miały charakter edukacyjny, a przewoźnicy mogli uniknąć sankcji. Miał to być ważny moment na przeprowadzenie szkoleń dla pracowników oraz na wdrożenie nowych systemów. Pomimo ustaleń, w wielu krajach (np. Francji) pojawiły się przypadki nałożenia kar dotyczących braku najnowszej wersji tachografów, co wskazywało, że władze niektórych krajów nie w pełni stosowały się do tego ustalenia.

- 18 sierpnia 2025 r. – wymiana tachografów G2V1 na G2V2.
- 1 lipca 2026 r. – obowiązek wyposażenia cięższych pojazdów (DMC 2,5–3,5 tony) wyko-

nujących transport międzynarodowy w tachografy G2V2.

G2V2 – co zmieniają nowe urządzenia

Tachografy G2V2 to nowoczesne urządzenia, które znacząco poprawiają sposób monitorowania i rejestrowania danych dotyczących czasu pracy kierowców oraz parametrów związanych z bezpieczeństwem transportu. Nowe funkcje obejmują:

- Automatyczne rejestrowanie przekraczania granic – tachografy G2V2 umożliwiają automatyczne zapisywanie danych dotyczących przekroczenia granicy, w tym lokalizacji, czasu oraz identyfikacji kierowcy, eliminując potrzebę manualnych wpisów. Dzięki temu możliwe jest dokładniejsze śledzenie tras i przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy.
- Bluetooth Low Energy V5.0 – nowa wersja Bluetooth pozwala na bezproblemową inte-



Mariusz Derdziak,
Dyrektor ds. Rozwoju Biznesu
w Citronex Trans Energy

grację tachografów z systemami zarządzania flotą, umożliwiając przesyłanie danych w czasie rzeczywistym. Przewoźnicy mogą łatwiej monitorować aktywność kierowców oraz stan techniczny pojazdów.

- Większa pojemność pamięci – tachografy G2V2 oferują znacznie większą pojemność pamięci, umożliwiając przechowywanie danych przez 56 dni. Dzięki temu dane rejestrowane przez urządzenie są dostępne do analizy przez dłuższy okres, co ułatwia audyty oraz kontrole drogowe.

- Zdalne kontrole preselekcyjne – nowe urządzenia pozwalają na zdalne odczytywanie danych przez służby kontrolne, co oznacza, że pojazd nie musi być zatrzymany do przeprowadzenia kontroli. To duża oszczędność czasu zarówno dla przewoźników, jak i dla służb kontrolnych.

- Możliwość aktualizacji oprogramowania – w ramach G2V2 możliwe jest zdalne aktualizowanie oprogramowania tachografów, co zapewnia ich zgodność z przyszłymi zmianami

przepisów i pozwala uniknąć problemów związanych z nieaktualnymi urządzeniami.

Problemy z kartami

Kierowcy korzystający z kart starszych generacji (G1 lub G2V1) mogą napotkać trudności związane z rejestracją przekroczeń granic, co zmusza ich do ręcznych wpisów. Starsze karty mogą również nadpisywać dane przy intensywnym użytkowaniu, co skutkuje utratą cennych informacji, które są niezbędne podczas kontroli drogowych. Przewoźnicy powinni więc zadbać o terminową wymianę kart na nową wersję, aby uniknąć tego typu problemów.

Dostępność urządzeń i osprzętu

Wielu przewoźników zgłaszało problemy z dostępnością niektórych urządzeń, takich jak impulsatory OEM, szczególnie do pojazdów marek DAF czy Scania. Opóźnienia w dostawach mogą prowadzić do przesunięcia terminów wymiany tachografów, co może skutkować nałożeniem kar lub utrudnieniami w działalności przewozowej.

Ile to kosztuje?

Wymiana tachografów wiąże się z istotnymi kosztami. W Polsce średni koszt wymiany tachografu wynosi około 5 tys. zł, ale w związku z dużym popytem przed wymaganymi terminami, ceny mogą wzrosnąć. Dodatkowo, firmy transportowe muszą uwzględnić koszty związane z aktualizacjami oprogramowania, papieru do wydruków oraz potencjalne opóźnienia wynikające z braku dostępności warsztatów zajmujących się montażem urządzeń.



Co grozi za niewprowadzenie zmian

Przewoźnicy, którzy nie dostosują się do nowych przepisów, mogą zostać ukarani wysokimi grzywnami. W Polsce kara administracyjna za brak tachografu G2V2 może wynieść nawet 12 tys. zł, a pojazd może zostać unieruchomiony na maksymalnie 7 dni. We Francji natomiast mandat może sięgnąć nawet 30 tys. euro. Warto zauważyć, że w niektórych krajach kary są surowsze, co podkreśla znaczenie dostosowania się do regulacji w wyznaczonym czasie.

Brak zgodności z przepisami może prowadzić do utraty zleceń i kontraktów, ponieważ wiele firm transportowych wymaga od swoich partnerów przestrzegania norm i regulacji dotyczących tachografów. Przewoźnicy, którzy nie zainstalują odpowiednich urządzeń, mogą zostać wykluczeni z realizacji międzynarodowych przewozów.

Programy wsparcia

W Polsce brakuje programów dofinansowania wymiany tachografów, co stanowi dodatkowe obciążenie dla przewoźników. Przykładem dobrego rozwiązania są programy wsparcia dostępne w Hiszpanii, gdzie przewoźnicy mogą otrzymać dotacje w wysokości od 3 tys. do 12 tys. euro na wymianę tachografów. W Polsce przedsiębiorcy muszą pokrywać pełne koszty wymiany, co może stanowić poważne wyzwanie finansowe, zwłaszcza dla mniejszych firm transportowych.

Zmiany są nieuniknione

Tachografy drugiej generacji stanowią istotny krok w rozwoju transportu drogowego, a ich wdrożenie przynosi korzyści w zakresie bezpieczeństwa, efektywności oraz zgodności z przepisami. Wdrożenie G2V2 wiąże się jednak z szeregiem wyzwań, takich jak wysokie koszty wymiany, problemy techniczne oraz dostępność urządzeń.

Przewoźnicy powinni zadbać o terminową wymianę tachografów i dostosowanie swoich flot do nowych regulacji, aby uniknąć kar i problemów operacyjnych. Planowanie wymiany tachografów z wyprzedzeniem, korzystanie z dostępnych rozwiązań finansowych oraz współpraca z serwisami technicznymi to kluczowe elementy, które pozwolą przewoźnikom przejść przez proces wymiany urządzeń bez większych trudności. •



Błąd „słaba jakość AdBlue” w pojazdach ciężarowych – nie tylko płyn ma znaczenie

Współczesne pojazdy ciężarowe wyposażane są w zaawansowane systemy redukcji emisji spalin, w tym układ AdBlue. Stosowanie tego płynu pozwala na znaczne obniżenie poziomu szkodliwych emisji, w tym tlenków azotu (NOx), spełniając surowe normy ekologiczne, jakie są wymagane w ramach europejskich przepisów o emisji spalin.

Choć AdBlue ma istotne znaczenie w tym procesie, kierowcy oraz właściciele flot napotykają na problemy związane z komunikatem diagnostycznym „słaba jakość AdBlue”. Warto jednak podkreślić, że błąd ten może wynikać nie tylko z niskiej jakości samego płynu, ale także z szeregu innych czynników technicznych, które wpływają na funkcjonowanie systemu SCR.

Jak działa AdBlue?

AdBlue to roztwór mocznika (32,5%) w wodzie demineralizowanej (67,5%), który odgrywa kluczową rolę w procesie selektywnej redukcji katalitycznej (SCR) w nowoczesnych silnikach diesla. Proces SCR, w którym wykorzystywany jest AdBlue, pozwala

na skuteczną redukcję tlenków azotu (NOx), przemieniając je w bezpieczne dla środowiska azot i wodę. Dzięki temu pojazdy wyposażone w taki system spełniają wymogi norm Euro 5 i Euro 6, co jest istotne zarówno z perspektywy ochrony środowiska, jak i spełniania wymagań prawnych. Wysoka jakość AdBlue jest zatem kluczowa dla prawidłowego funkcjonowania układu, jednak warto pamiętać, że istnieje wiele innych czynników, które mogą wpłynąć na wystąpienie błędu „słaba jakość AdBlue”.

Problemy techniczne, a błąd jakości AdBlue

Błąd „słaba jakość AdBlue” wyświetlany przez system diagnostyczny pojazdu

może mieć wiele przyczyn, które nie zawsze są związane bezpośrednio z jakością samego czynnika. Poniżej przedstawiamy najczęstsze z nich:

1. Uszkodzony czujnik ciśnienia spalin – Czujnik ciśnienia spalin to jeden z kluczowych elementów systemu SCR, który monitoruje ciśnienie gazów spalinowych w układzie wydechowym. Jego uszkodzenie może prowadzić do błędnej interpretacji przez pojazd jakości AdBlue, co skutkuje wyświetleniem komunikatu o niskiej jakości płynu. Warto regularnie sprawdzać stan tego czujnika, aby uniknąć problemów.

2. Zanieczyszczony lub zatkany układ AdBlue – Cząstki zanieczyszczeń, takie jak brud, osady, czy kryształy, mogą gromadzić się w układzie AdBlue, powodując zatkanie

wtryskiwaczy lub przewodów. Takie zanieczyszczenie może zaburzyć przepływ płynu, co w efekcie wpłynie na dokładność pomiarów w systemie SCR i wywoła błąd „słaba jakość AdBlue”.

3. Uszkodzona sonda AdBlue – Sonda, która mierzy stężenie mocznika w roztworze AdBlue, odgrywa kluczową rolę w monitorowaniu jakości płynu. Jeśli sonda jest uszkodzona lub źle skalibrowana, może przekazywać błędne informacje do systemu diagnostycznego, prowadząc do pojawienia się komunikatu o nieprawidłowej jakości płynu.

4. Nieprawidłowo działający moduł dozujący – Moduł dozujący kontroluje ilość AdBlue wtryskiwaną do układu wydechowego. Usterki tego elementu, takie jak zacinaanie się mechanizmów lub błędy w elektronice, mogą prowadzić do zbyt dużej lub zbyt małej ilości wstrzykiwanego płynu, co skutkuje błędami w układzie i wyświetlaniem komunikatu o słabej jakości AdBlue.

5. Problemy z oprogramowaniem i elektroniką – Współczesne systemy SCR są nierozdzielnie związane z elektroniką i oprogramowaniem. Nieprawidłowa kalibracja, błędy w oprogramowaniu sterującym lub aktualizacje systemu mogą prowadzić do wyświetlania nieprawdziwych komunikatów o jakości AdBlue. Diagnostyka elektroniczna jest niezbędna do wykrycia takich problemów.

6. Zanieczyszczony AdBlue – Niska jakość samego płynu AdBlue, wynikająca z zanieczyszczeń, takich jak woda lub inne substancje, może prowadzić do jego złego działania w układzie SCR. Ważne jest, aby



Mariusz Derdziak,
Dyrektor ds. Rozwoju Biznesu
w Citronex Trans Energy

korzystać z płynów wysokiej jakości i przechowywać je w odpowiednich warunkach, by uniknąć ich degradacji.

Jak radzić sobie z problemem?

W przypadku pojawienia się komunikatu o błędzie „słaba jakość AdBlue”, nie należy od razu panikować. Ważne jest, aby podejść do problemu metodycznie, wykonując szczegółową diagnostykę pojazdu. Kluczowe kroki obejmują:

1. Sprawdzenie jakości płynu – Upewnij się, że AdBlue jest świeży, czysty i pochodzi z wiarygodnego źródła. Zanieczyszczony lub niewłaściwie przechowywany płyn może prowadzić do problemów z układem.

2. Diagnostyka komputerowa – Skorzystaj z narzędzi diagnostycznych do sprawdzenia błędów w systemie SCR. Pozwoli to zidentyfikować uszkodzenia poszczególnych komponentów i wykluczyć inne przyczyny problemu.

3. Współpraca z serwisem – W przypadku poważniejszych usterek, takich jak uszkodzenie czujników, sond czy modułów dozujących, niezbędna może być pomoc profesjonalnego serwisu. Regularne przeglądy techniczne pozwalają na wczesne wykrycie problemów, co może zapobiec poważnym awariom.

Pamiętajmy zatem i uświadamiajmy kierowców, że błąd „słaba jakość AdBlue” w pojazdach ciężarowych jest problemem, który może wynikać z różnych przyczyn, nie zawsze związanych z jakością samego płynu. •





Na giełdzie jest co wozić, nie ma komu

Na giełdzie spotowej Trans.eu widać wyraźny przyrost ładunków. Pozostaje pytanie na ile to kwestia odbicia na rynku czy raczej jego słabości. Równocześnie bowiem załadownicy mają problem ze znalezieniem chętnych do jazdy. I to pomimo wzrostu stawek. Czy jednak wystarczających wzrostów...

Rok 2024 przyniósł znaczny wzrost liczby ładunków oferowanych na giełdzie Trans.eu. Trend ten różnił się w zależności od kierunków i miał różną intensywność w ciągu roku. Niemniej jednak, podczas gdy rynek narzekał na spowolnienie gospodarcze, niski popyt i brak ładunków, na giełdzie byliśmy świadkami wyraźnego przyrostu oferowanych frachtów.

Paradoksalnie wzrost ten jest pochodną właśnie trudnej sytuacji na rynku transportowym. Rosnące koszty prowadzenia działalności gospodarczej sprawiają, iż znikają moce przewozowe. Wiele przewoźników zawiesza bowiem swoją działalność (bankructwa i restrukturyzacje znajdują się na rekordowym poziomie), stawia pojazdy na parkingach, zmienia profil działalności z przewozów międzynarodowych na krajowe bądź przenosi się z mało dochodowych rynków na nowe.

W efekcie załadownicy mieli coraz większy problem z realizowaniem swoich za-

kontraktowanych przewozów. W związku z czym szukają brakujących mocy przewozowych na giełdzie. Stąd ten widoczny przez większość 2024 r. wzrost liczby oferowanych frachtów na platformie.

Oferty ładunków są...

Trend ten widoczny był też w pierwszym miesiącu 2025 r. Analizując 16 najważniejszych kierunków (osiem tras tam i z powrotem) w Europie, aż na 14 z nich zanotowano wzrost (w skali miesięcznej) liczby ofert frachtów na giełdzie Trans.eu. Na kilku kierunkach wzrost ten przekraczał nawet 100% w porównaniu do grudnia 2024 r. (m.in. z Niemiec i Niderlandów do Polski, Niderlandów do Niemiec).

Warto podkreślić, iż na powyższych trasach znaczny odsetek przewozów na tych kierunkach realizują firmy z Polski. Wiele z nich od czasu podwyżki opłat drogowych w Niemczech w grudniu 2023 r. wycofała

się jednak z tych mniej rentownych tras. A przypomnijmy, iż przed 2023 r. Polacy realizowali blisko jedną trzecią przewozów między Niemcami a Francją. Mieli też dość duży udział w przewozach realizowanych między



Michał Pakulniewicz,
Analityk rynku transportowego, Polski Instytut
Transportu Drogowego

Niemcami a Niderlandami. O ich dominacji na trasie Polska-Niemcy nie trzeba wspominać.

Można więc założyć, iż wycofanie się części przewoźników na tych kierunkach sprawiło, iż załadownicy intensywnie poszukiwali kogoś kto przewiezie im towary.

Co ciekawe oba przypadki, kiedy byliśmy świadkami spadku oferowanych frachtów, dotyczyły kierunków z Polski na Zachód – do Niemiec i Niderlandów (odpowiednio o 8% i 25% miesiąc do miesiąca). Tu dodatkowo wchodzi kwestia kryzysu gospodarczego w Niemczech i niskiej aktywności tamtejszego przemysłu – stąd brak popytu na podzespoły i środki produkcji z Polski.

Wzrost ofert w pierwszym miesiącu br. nie był jednak aberracją. Aktywność załadowników rosła nie tylko miesiąc do miesiąca, ale także w porównaniu do stycznia 2024 r. Na 16 badanych przez nas kierunków na 10 trasach liczba ładunków wzrosła.

...gorzej z przewoźnikami

Niestety wzrostowi aktywności po stronie załadowników nie towarzyszy analogiczny skok podaży po stronie przewoźników. Na 16 głównych trasach europejskich na giełdzie, na pięciu styczniem przyniósł spadek liczby odpowiedzi na oferty frachtu (a pamiętamy, że liczba proponowanych ładunków wzrosła na wszystkich kierunkach poza dwoma). Spadki wahały się od 12% miesiąc do miesiąca (na trasie Niemcy-Włochy), przez 17% (z Francji do Polski), do nawet 27% (Niderlandy-Niemcy).

Generalnie spadek dostępnych mocy wystąpił w styczniu na tych rynkach, na których jednocześnie pojawiły się ponadprzeciętne skoki w liczbie ofert (wzrost nawet



kilkunastokrotny). Jedyne na trasie z Niemiec do Włoch spadkowi mocy przewozowych towarzyszył porównywalnej wielkości wzrost liczby ofert.

Wszystko to ilustruje zauważalną w skali ostatniego roku tendencję – liczba oferowanych ładunków na giełdzie rośnie, a aktywność po stronie przewoźników niestety nie.

Analizując styczniową aktywność po stronie przewoźników rok do roku widać,

mocy przewozowych. W przypadku najważniejszej pod względem wolumenu trasy w Europie - pomiędzy Niemcami i Niderlandami - spadek sięgnął 17% (do Niemiec) i nawet 21% (do Niderlandów).

Winny wyższy maut?

Na najważniejszej z punktu widzenia polskiej gospodarki i rodzimego transportu

Od kilku kwartałów na giełdę trafia rosnąca liczba ładunków, podczas gdy równocześnie brakuje na niej mocy przewozowych, co może wynikać zarówno z zawieszania działalności przez firmy transportowe, jak i z braku woli podejmowania zleceń za oferowane stawki.

że osłabła ona na większości tras. Liczba wyszukiwań frachtów wzrosła jedynie na kierunkach między Francją i Hiszpanią oraz Włochami i Niemcami. Wszystkie inne trasy zanotowały wyraźny spadek dostępności

trasie Polska-Niemcy moce przewozowe zmniejszyły się w styczniu 2025 r. o 18% rok do roku. Widać, że podwyżka niemieckiego mautu o 83% jeszcze mocniej przykłębiła śrubę i tak cierpiących pod ciężarem rosnących kosztów polskich przewoźników. Spadek mocy przewozowych na wspomnianych wyżej trasach między Niemcami i Niderlandami także w jakiejś części jest pochodną ucieczki polskich firm z tych kierunków.

Na innych rynkach spadki rok do roku dostępności przewoźników są mniejsze, nierzadko jednocyfrowe. Widać więc pełen obraz problemu – od kilku kwartałów na giełdę trafia rosnąca liczba ładunków, podczas gdy równocześnie brakuje na niej mocy przewozowych, co może wynikać zarówno z zawieszania działalności przez firmy transportowe, jak i z braku woli podejmowania zleceń za oferowane stawki.

Oferty frachtów na wybranych trasach na giełdzie Trans w styczniu 2025 r.

Trasa	Zmiana m/m	Zmiana r/r
Polska-Niemcy	-8%	13%
Niemcy-Polska	107%	14%
Niemcy-Francja	88%	40%
Francja-Niemcy	55%	6%
Niderlandy-Niemcy	144%	19%
Niemcy-Niderlandy	42%	12%
Polska-Niderlandy	-25%	-23%
Niderlandy-Polska	159%	25%

Źródło: Trans.eu

Korekta rosnących stawek

Jeśli o nie chodzi to pierwszy miesiąc 2025 roku na wielu istotnych kierunkach przyniósł spadek stawek spotowych. Wynika to w dużej mierze z faktu, iż grudzień 2024 r., jako miesiąc świąteczny, charakteryzował się istotnym skokiem stawek. Styczniowe spadki są więc typową sezonową korektę po jednorazowej podwyżce, nie reprezentują długotrwałej tendencji.

Na 16 najważniejszych kierunków spadek stawek miesiąc do miesiąca wystąpił na 10. Najbardziej zauważalnie - na trasach z Polski (do Niemiec, Włoch, Francji i Niderlandów) – gdzie był dwucyfrowy. Co ciekawe, na kierunkach powrotnych z tych krajów stawki już rosły, co związane jest z nadzwyczajnym (nawet o ponad 100%) wspomnianym już wzrostem ładunków, przy jednoczesnym spadku aktywności strony przewozowej.

Taniej jeździć się nie da

O tym, iż styczniowe spadki oznaczają korektę po grudniowych skokach cenowych świadczy fakt, iż poziom stawek w pierwszym miesiącu br. na wszystkich trasach pozostał powyżej poziomów ze stycznia 2024 r. Między Polską i Niemcami w obu kierunkach były one ok. 11% wyższe r/r. Dwucyfrowe wzrosty stawek spotowych zauważyliśmy także na trasie między Polską a Niderlandami. Patrząc na główne europejskie trasy, najmocniejszy wzrost w stosunku do analogicznego miesiąca 2024 r. odnotowano z Niderlandów do Niemiec oraz z Niderlandów do Polski (odpowiednio 15,6% i 13,9%).

Zaledwie na kilku z głównych europejskich tras wzrost stawek rok do roku był niższy niż 8%. Najmniejszą zmianę cenową



Odpowiedzi na oferty frachtów na wybranych kierunkach na giełdzie Trans w styczniu 2025 r.

Trasa	Zmiana m/m	Zmiana r/r
Polska-Niemcy	89%	-18%
Niemcy-Polska	-23%	-12%
Niemcy-Francja	58%	-13%
Francja-Niemcy	9%	-12%
Niderlandy-Niemcy	-27%	-17%
Niemcy-Niderlandy	60%	-21%
Polska-Niderlandy	97%	-22%
Niderlandy-Polska	-27%	-9%

Źródło: Trans.eu

odnotowaliśmy na kierunku z Włoch do Polski (ledwie 5% drożej rok do roku).

Długofalowo więc widoczna jest tendencja wzrostowa. Wzrost cen rok do roku nie może dziwić, biorąc pod uwagę wyraź-

ny wzrost kosztów operacyjnych przewoźników. Dotyczy to zarówno tych obciążeń związanych z zatrudnieniem pracowników, jak i z zakupem pojazdów i paliwa oraz rosnącymi w całej Europie opłatami drogowymi czy wynikającym z Pakietu Mobilności. A ostatnio doszły jeszcze wydatki związane z wymianą tachografów.

Z tego też powodu przewoźnicy nie mogą sobie pozwolić na jeżdżenie za te same ceny co rok wcześniej. ●

Mediana stawek na wybranych trasach na giełdzie Trans w styczniu 2025 r.

Trasa	Zmiana m/m	Zmiana r/r
Polska-Niemcy	-13,6%	11%
Niemcy-Polska	8,5%	11,3%
Niemcy-Francja	-6,5%	6,8%
Francja-Niemcy	4,3%	12,8%
Niderlandy-Niemcy	8,3%	15,6%
Niemcy-Niderlandy	-7,8%	13,3%
Polska-Niderlandy	-18,2%	10,2%
Niderlandy-Polska	10,3%	13,9%

Źródło: Trans.eu

Powyższa analiza oparta jest na tekście który okazał się w raporcie Polskiego Instytutu Transportu Drogowego „Transport w Europie. Trendy. Analizy. Dane”. Grafiki w raporcie zawierają większą liczbę tras niż powyższy tekst. Interesuje Cię pełna wersja raportu oraz więcej danych z giełdy Trans.eu?

Napisz do nas: instytut@pitd.org.pl



TSL w Polsce: stabilizacja, ale z wyzwaniami

Polska branża transportowo-logistyczna (TSL) wychodzi z okresu niepewności, ale nadal zmagają się z problemami płynności finansowej – wynika z raportu Malcom Finance. 58 proc. firm ocenia swoją kondycję jako dobrą, a 60 proc. menedżerów spodziewa się poprawy w 2025 roku. Główne wyzwania? Rosnące koszty, długie terminy płatności i ograniczony dostęp do finansowania.

Po latach niestabilności firmy transportowe patrzą w przyszłość z większym optymizmem. Odsetek oceniających swoją sytuację finansową jako dobrą wzrósł w rok o 17 pkt proc. Jednak kluczowe pozostają płynność finansowa i dostęp do kapitału. – *Transport i logistyka to branża, która działa na bardzo krótkich marżach i często „z miesiąca na miesiąc”.*



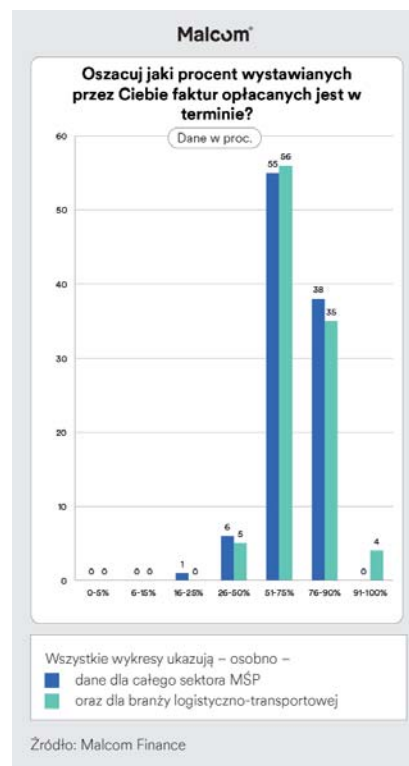
Dla wielu przewoźników problemem numer jeden jest terminowe regulowanie zobowiązań przez klientów – mówi Jaroslav Ton, CEO Malcom Finance.

Nieterminowe płatności – zmora przewoźników

Nieterminowe płatności stanowią jedno z największych zagrożeń dla stabilności finansowej firm z sektora transportowo-logistycznego. Dodatkowo aż 60 proc. badanych wskazuje, że część opóźnień nie jest przypadkowa, lecz wynika np. z długich procesów zatwierdzania faktur. – *Istnieją narzędzia umożliwiające zabezpieczenie się przed takimi sytuacjami, zwłaszcza w sytuacji stałej współpracy z takim kontrahentem – zaznacza Marcin Wawrzekiewicz, Country Manager Malcom Finance w Polsce.*

Rosnące koszty działalności i wyzwania finansowe

74 proc. firm transportowych wskazuje na wzrost kosztów jako główny problem. Największe obciążenia to ceny paliwa, ener-



gii oraz wzrost kosztów pracy. Dodatkowym wyzwaniem jest brak wykwalifikowanych kierowców (22 proc.) i konieczność inwestycji w niskoemisyjne floty. W obliczu tych trudności 41 proc. firm uznaje finansowanie zewnętrzne za kluczowe dla swojej działalności.

Rozwój z ostrożnością

41 proc. firm TSL uznaje finansowanie zewnętrzne za niezbędne, a 20 proc. obawia się problemów z płynnością. Większość środków przeznaczana jest na bieżące funkcjonowanie, a nie inwestycje. Choć 57 proc. planuje modernizację flot i automatyzację procesów, 65 proc. dodatkowego finansowania służy utrzymaniu stabilności finansowej. – *Mimo wyzwań, rosnąca świadomość narzędzi finansowych i większa elastyczność w zarządzaniu kapitałem pozwalają przypuszczać, że w 2025 roku można spodziewać się dalszego wzrostu zainteresowania elastycznymi formami finansowania – podsumowuje Jaroslav Ton.*

O BADANIU:

Raport Malcom Finance powstał na podstawie badania wśród 200 menedżerów MŚP, w tym 100 z branży transportowej, przeprowadzonego przez SW Research na temat kondycji swoich firm.



Pobierz pełny raport

MALCOM FINANCE

Malcom®

Malcom Finance (wcześniej 4Trans Factoring) to fintech, który oferuje rozwiązania finansowe dostosowane do potrzeb MŚP logistycznych w całej Europie. Firma oferuje: faktoring, ubezpieczenie faktur oraz dostęp do bazy zweryfikowanych klientów. Do stycznia 2025 r. Malcom Finance sfinansował ponad 180 tys. faktur o wartości przekraczającej 200 milionów euro. Więcej informacji: www.malcomfinance.pl.



Polskie firmy transportowe przewożą wciąż **20 procent towarów w Europie**

Mimo że od 2023 roku w branży transportowej trwa kryzys, a ponad połowa przedsiębiorców deklaruje spadek przychodów, to polskie firmy z sektora transportu drogowego wciąż wykonują 20 proc. pracy przewozowej na europejskim rynku – wynika z raportu „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”.

Branżę transportu drogowego czeka wiele zmian strukturalnych. Firmy liczą na to, że w dłuższej perspektywie powróci wzrost i rentowność biznesu. Dlatego polscy przewoźnicy dostosowują się do nowych warunków, podnoszą efektywność, inwestują w nowe technologie i stawiają na cyfryzację. To najważniejsze wnioski z raportu „Transport drogowy w Polsce 2024/2025” przygotowanego przez Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP) i centrum analiz Spotdata, we współpracy z Continental Opony Polska i Shell Polska, który przedstawiono na konferencji w Centrum Prasowym PAP.

– To najpoważniejszy kryzys na rynku transportu drogowego od ponad 20 lat. Kryzys, który wielu firmom przyniósł konieczność zredukowania floty i zatrudnienia, a w skrajnych przypadkach restruktury-

zację, likwidację lub upadłość – stwierdził Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, i podał, że udział transportu drogowego w postępowaniach upadłościowych i re-

strukturyzacyjnych toczonych w całej gospodarce wzrósł z 5 proc. w 2021 roku do aż 13 proc. w 2024 roku.

W 2024 roku po raz pierwszy – według danych Głównego Inspektora Transportu

NAJPOWAŻNIEJSZY KRYZYS OD DWÓCH DEKAD

Maciej Wroński,
prezes związku pracodawców Transport
i Logistyka Polska

W opinii polskich przewoźników jest to najpoważniejszy kryzys rynku od ponad 20 lat. Kryzys, który wielu firmom przyniósł konieczność zredukowania floty i zatrudnienia, a w skrajnych przypadkach restrukturyzację, likwidację lub upadłość. Z danych wynika, że wiele firm ma poważne trudności finansowe. Udział transportu drogowego w postępowaniach upadłościowych i restrukturyzacyjnych toczonych w całej gospodarce wzrósł z 5 proc. w 2021 roku do aż 13 proc. w 2024 roku.

Raport pokazuje, że polski transport posiada bardzo silne atuty, które pozwolą nam nie tylko przetrwać trudne czasy, ale także wrócić na ścieżkę dalszego rozwoju. Choć być może będziemy musieli dostosować nasze polskie przedsiębiorstwa transportowe do zupełnie innych warunków działania.



Drogowego – zmniejszyła się liczba firm posiadających licencję wspólnotową na transport międzynarodowy. Innym wskaźnikiem obrazującym recesję w branży jest pierwszy spadek liczby świadectw kierowców, wydanych pracownikom z zagranicy.

– W zeszłym roku po raz pierwszy w Polsce obniżyła się liczba imigrantów na polskim rynku transportu drogowego. Mówimy tu o imigrantach, którym wydaje się świadectwa kierowców, czyli o osobach pochodzących z Ukrainy, Białorusi i Mołdawii – powiedział Ignacy Morawski, dyrektor ośrodka analitycznego SpotData, który współtworzył raport „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”.

W 2004 roku, kiedy Polska wchodziła do UE, nasze firmy realizowały 5 proc. europejskiej pracy przewozowej. Obecnie polskie przedsiębiorstwa wykonują 20 proc. pracy przewozowej i wyprzedziły firmy niemieckie, które wcześniej miały największy udział na tym rynku.

– Czas dynamicznej ekspansji już się skończył. Obserwujemy taką sytuację, jakby na poziomie 20 proc. był sufit, który trudno przebić. To, czy uda się kontynuować ekspansję, zależy od tego, jak firmy dostosują się do wyzwań strukturalnych – przekazał Ignacy Morawski.

Kontynuacja ekspansji polskich przewoźników będzie w dużej mierze uzależniona od tego, jak firmy dostosują się do zmian strukturalnych. Ogromnym wyzwaniem jest konieczność szybkiej dekarbonizacji. Przedstawiciele branży transportowej zauważają narastający rozdźwięk między planami Unii Europejskiej a możliwościami branży.

– Negatywny wpływ na warunki funkcjonowania branży transportowej mają

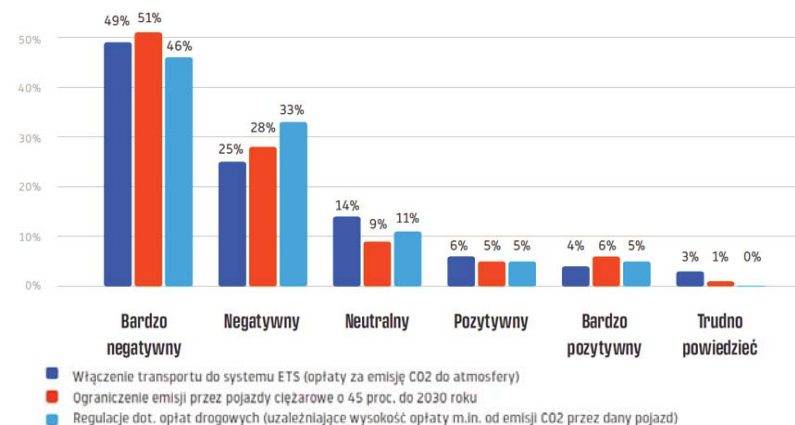
W POSZUKIWANIU WIĘKSZEJ EFEKTYWNOŚCI

Artur Skorupa,
Dyrektor Sprzedaży Produktów Continental Automotive (CSV)



Jako dostawca rozwiązań cyfrowych dla branży transportowej zauważamy intensywne zmiany w sektorze polskich przewoźników drogowych. W obliczu największego kryzysu rynkowego od ponad dwóch dekad firmy te muszą elastycznie dostosowywać się do dynamicznie zmieniających się warunków biznesowych. Choć krótkoterminowe prognozy są mało optymistyczne, polscy przewoźnicy jako liderzy europejskiego rynku, intensywnie inwestują w technologie cyfrowe i poszukują nowych, bardziej efektywnych modeli działania. Jest to odpowiedź na rosnącą presję kosztową oraz zmieniające się regulacje prawne. Działania te mają na celu utrzymanie ich konkurencyjności oraz stworzenie podstaw do dalszego wzrostu i poprawy rentowności w dłuższej perspektywie.

W jaki sposób wymienione regulacje wpłyną na możliwość rozwoju firmy w ciągu najbliższych 5 lat (do 2029 r.)?



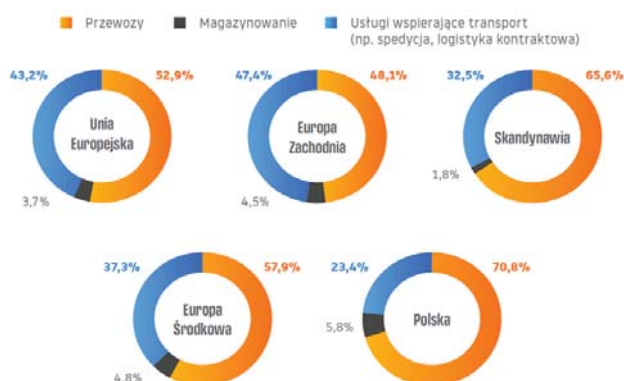
ciągłe zmiany prawa. Wdrażanie kolejnych prosocjalnych rozwiązań jest z pewnością oczekiwane przez pracowników, a dążenie do uregulowania każdego aspektu wykonywanych operacji transportowych spełnia postulat słabszych uczestników rynku oczekujących ze strony władz protekcjonizmu – stwierdził Maciej Wroński, prezes TLP, i jednocześnie wskazał, że politycy i władze publiczne powinny zrozumieć,

że zbyt szybkie tempo zmian i nadmierna regulacja może trwale obniżyć naszą konkurencyjność, zwiększając znacznie koszty prowadzonej działalności gospodarczej.

Prezes Wroński zwrócił uwagę, że należałoby wykorzystać czas naszej prezydentury w UE, aby spróbować zmodyfikować niektóre wytyczne, m.in. Zielonego Ładu, z polskiego punktu widzenia gospodarczego i politycznego. – Będziemy aktywnie działać, aby nadchodzące miesiące polskiej prezydentury było czasem intensywnej pracy polskiego rządu na rzecz branży transportu drogowego na unijnej arenie – zapowiedział prezes Wroński.

Nowe regulacje Unii Europejskiej wymuszają szybkie wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych. Wyzwaniem jest nieopłacalność tego typu pojazdów oraz niski stan rozwoju infrastruktury. – Elektryfikacja jest doskonałym rozwiązaniem dla transportu ostatniej mili oraz dystrybucji, jednak jej efektywne zastosowanie w transporcie długodystansowym pozostaje wyzwaniem. Obecnie realną alternatywą dla transportu

Struktura łańcucha logistycznego, w proc.



drogowego jest LNG, które do niedawna było wspierane przez rząd niemiecki. Kolejnym krokiem jest BioLNG, które umożliwia znaczną redukcję emisji CO₂ w transporcie drogowym – stwierdził Michał Niemiec, menedżer sprzedaży Shell Polska, i dodał, że dziś bardzo niewiele firm widzi możliwość rozwoju floty pojazdów bezemisyjnych. – Z badań TLP i Spotdata wynika, że zaledwie 10 proc. firm rozważa rozwój floty pojazdów elektrycznych w nadchodzących pięciu latach – przyznał Michał Niemiec.

Kolejnym wyzwaniem, przed którym stają nasi przewoźnicy, to konieczność szybszej implementacji rozwiązań cyfrowych w systemie transportu drogowego. Firmy powinny elastycznie dostosowywać się do dynamicznie zmieniających się warunków biznesowych. – Polscy przewoźnicy jako liderzy europejskiego rynku intensywnie inwestują w technologie cyfrowe i poszukują nowych, bardziej efektywnych modeli działania. Jest to odpowiedź na rosnącą presję kosztową oraz zmieniające się regulacje prawne. Działania te mają na celu utrzymanie ich konkurencyjności oraz stworzenie podstaw do dalszego wzrostu i poprawy rentowności w dłuższej perspektywie – przekazał Artur Skorupa, dyrektor Sprzedaży Produktów Continental Automotive (CSV).

ZMIANY ŚRODOWISKOWE – TAK, ALE Z GŁOWĄ

Michał Niemiec,
menedżer sprzedaży Shell Polska



Dekarbonizacja jest istotnym czynnikiem wpływającym na branżę transportową. Nie istnieje jedna droga, która pozwoliłaby osiągnąć ambitne cele europejskie. Elektryfikacja jest doskonałym rozwiązaniem dla transportu ostatniej mili oraz dystrybucji, jednak jej efektywne zastosowanie w transporcie długodystansowym pozostaje wyzwaniem. Obecnie realną alternatywą dla transportu drogowego jest LNG, które do niedawna było wspierane przez rząd niemiecki. Kolejnym krokiem jest BioLNG, które umożliwia znaczną redukcję emisji CO₂ w transporcie drogowym.



Rynek transportu drogowego jest w recesji, ale – jak podkreślają autorzy raportu – „zachodzą na nim intensywne zmiany strukturalne”. Firmy dostosowują się do nowych warunków, podnoszą efek-

tywność, inwestują w nowe technologie, szykują na to, że w długim okresie wróci wzrost i zyskowność biznesu. 70 proc. firm planuje rozwój floty w najbliższych pięciu latach, 54 proc. przewiduje cyfryzację procesów, a 28 proc. zamierza rozwijać nowe usługi logistyczne.

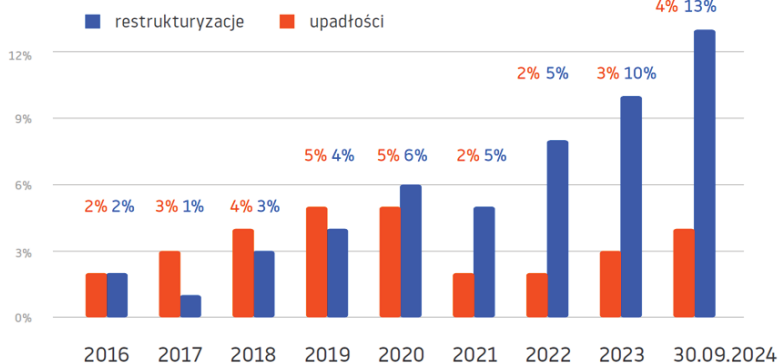
– Polskie firmy nie są pogrążone w marazmie. W branży widać intensywne zmiany strukturalne, a firmy dostosowują się do nowych warunków, podnosząc efektywność, inwestując w nowe technologie, przygotowując się tym samym na powrót wzrostów i zyskowności na rynku przewozowym – powiedział Ignacy Morawski z ośrodka analitycznego SpotData.

Podobną opinię wyraził również Maciej Wroński z TLP, wskazując, że polskie firmy transportowe mają ambicję nie tylko przetrwać kryzys, ale wyjść z niego silniejszymi. – Nasza branża ma bardzo silne atuty, które pozwolą nam nie tylko przetrwać trudne czasy, ale także wrócić na ścieżkę dalszego rozwoju, choć być może będziemy musieli dostosować nasze polskie przedsiębiorstwa transportowe do zupełnie innych warunków działania – podsumował prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. ●

Odsetek firm wskazujących, że w danych obszarach rynku obserwują recesję, w proc.



Udział transportu drogowego towarów w całkowitej liczbie restrukturyzacji i upadłości firm, w proc.





KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY



Rzeczpospolita
Polska

Sfinansowane przez
Unię Europejską
NextGenerationEU



Branżowe Centrum Umiejętności w dziedzinie spedycji w Suchej Beskidzkiej – nowa nadzieja systemowego kształcenia spedytorów i kierowców zawodowych

Nikogo nie trzeba przekonywać, że wbrew wszelkim okolicznościom branża Transportu Spedycji i Logistyki (TSL) należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki narodowej Polski. Najlicniejszą grupę zawodową stanowią w niej spedytorzy oraz kierowcy, których niedobory szacowane są na ponad 100 tysięcy osób.

Branża próbuje uzupełniać braki sprowadzając kierowców z wschodniej Europy oraz Dalekiego Wschodu. Jest to jednak rozwiązanie doraźne, a nie systemowe. Takowym może być tylko i wyłącznie kształcenie tej grupy zawodowej w systemie szkolnictwa branżowego. Każde inne rozwiązanie z góry skazane jest na porażkę.

Odpowiedzią władz na powyższe w zakresie ogólnokrajowego systemu szkolnictwa są Branżowe Centra Umiejętności (BCU) – nowe jednostki systemu oświaty o zasięgu ogólnopolskim, zrywające z tradycyjnym modelem kształcenia. Są one tworzone i prowadzone wspólnie z podmiotami zrzeszającymi przedsiębiorstwa danego sektora, aby stanowiły szybką odpowiedź na aktualne potrzeby pracodawców.

Centrum dla branży TSL jest powstające w ramach przedsięwzięcia pn.: „Utworzenie i wsparcie funkcjonowania Branżowych Centrów Umiejętności w dziedzinie spedycji

w Suchej Beskidzkiej”, finansowanego z środków KPO, Branżowe Centrum Umiejętności w dziedzinie spedycji w Zespole Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej, skupiające się na spedycji drogowej.

Dlaczego Sucha Beskidzka?

Szkole w Suchej Beskidzkiej można śmiało zaliczyć do jednego z największych ośrodków kształcenia kierowców oraz spedytorów w skali kraju. Właściwa infrastruktura (w tym plac manewrowy dla kat. od B do C+E), własna flota (8 pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy kat. B i C) oraz szerokie zaplecze instruktorów były jednym z czynników, dla których właśnie tam powstaje BCU.

Infrastruktura BCU to nie tylko nowoczesne budynki z w pełni wyposażonymi w zaawansowane technologie i rozwiązania pracowniami spedycyjnymi, transportu drogowego oraz szkolenia kierowców. To także odpowiednia flota: samochód ciężarowy do nauki jazdy kat. C, ciągnik siodłowy z naczepą, dwa samochody elektryczne do nauki jazdy kat. B1 oraz kursów ecodrivingu, wózek widłowy, autolaweta zabudowana nadwoziem wymiennym w systemie BDF składającym się z lawety i żurawia HDS oraz osobnego konte-

nera, co pozwala wykorzystać tylko ten jeden pojazd do nauki jazdy kat. C, kursów operatorów HDS, szkolenia z załadunku pojazdów oraz obsługi systemu BDF. Perłą w koronie jest stacjonarny symulator nauki jazdy samochodem ciężarowym. BCU posiada własny autokar do transportu kursantów.

Infrastruktura to nie wszystko

Programy szkoleń powstają przy udziale partnerów przedsięwzięcia, tj.: Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Drogowego „Transportowcy PL”, Związku Pracodawców TLP, Wydziałowi Mechanicznemu Politechniki Krakowskiej, Logistycznego Stowarzyszenia Zakupowego oraz Beskidus Sp. z o.o. Gwarantuje to, że szkolenia będą charakteryzowały się wysokim aspektem części praktycznej i będą wspomagać kursantów o umiejętności i widzę, jakiej realnie potrzebuje branża TSL. ●

Sylwester Mglej
Koordynator BCU Spedycja Sucha Beskidzka



Po więcej szczegółów
związanych z BCU zapraszamy na
www.bcuspedycja.edu.pl



Rok wyzwań w polskim i europejskim transporcie

Eksperci zgodnie przyznali, że ubiegły rok był trudny. Choć jego ostatnie miesiące przyniosły widoczną poprawę na rynku przewozowym, to dopiero drugi i trzeci kwartał bieżącego roku będzie prawdopodobnie dla branży testem sprawdzającym i pokaże na ile sytuacja w sektorze TSL się stabilizuje.

W Polsce, w obliczu wyzwań rynkowych firmy transportowe w ubiegłym roku reagowały dwoma, skrajnymi podejściami do biznesu – część z przedsiębiorców decydowała się dostosować do zmniejszonego popytu w swoich tradycyjnych sektorach, a druga część aktywnie poszukiwała nowych klientów i kierunków, jednocześnie koncentrując się na zrównoważonym wzroście i efektywności operacyjnej oraz starannym zarządzaniu transportem.

Spadek popytu na przewóz bolączką firm

Sytuacja makroekonomiczna w Europie znacząco wpłynęła na działalność transportową. Najnowsze prognozy KE wskazują, że europejski wzrost gospodarczy był symboliczny zaledwie 0,9 proc. wzrostem PKB dla Unii Europejskiej oraz 0,8 proc. wzrostem PKB dla państw, znajdujących się

w strefie Euro. Miało to wpływ na spadek popytu w wielu branżach, kluczowych dla transportu. Przykładem może być przemysł motoryzacyjny, który zanotował stagnację w Niemczech – kraju, będącym naszym największym partnerem handlowym. Ograniczyło to zapotrzebowanie na przewozy komponentów i gotowych pojazdów. Podobna sytuacja była na rodzimym podwórku. – *Polska branża budowlana w II połowie 2024 roku zwolniła, co wpłynęło na zmniejszenie wolumenu przewozów materiałów z tego sektora, mimo że w I połowie ubiegłego roku zauważalne było jej ożywienie. Warto zaznaczyć, że sektor e-commerce oraz konsumpcja indywidualna utrzymały stabilny poziom, choć ta dynamika wzrostu była niższa niż w latach poprzednich* – zaznacza Grzegorz Wójcik, Country Manager Eurowag w Polsce.

Dodatkowym wyzwaniem przedsiębiorców transportowych były rosnące kosz-

ty operacyjne związane, m.in. z opłatami drogowymi, cenami paliwa, utrzymaniem pojazdów czy ubezpieczeniem. Presja regulacyjna przepisów pakietu mobilności i coraz większe wymagania dotyczące tachografów G2V2 również znacząco obciążały budżety firm, zwłaszcza „małych” przewoźników.

W ostatnim roku opłaty drogowe w Polsce, jak i w Europie wzrosły średnio o 15 proc., a w konsekwencji część firm transportowych podejmowało się negocjacji stawek, by utrzymać się na rynku. – *Warto dodać, że spadek popytu na fracht spotowy wywierał również presję na ceny przewozu, a stawki za kontrakt zmniejszyły się w wyniku wysokich kosztów operacyjnych firm transportowych. Kolejnym wyzwaniem były także duże wydatki za paliwo. Choć jego cena w trzecim kwartale 2024 obniżyła się do 1,50 euro/l (około 6,40 zł/l), to nadal była na wyższym poziomie niż przed pandemią. To ze względu na wahania ropy na rynku*

i wprowadzenia podatków ekologicznych – komentuje Grzegorz Wójcik.

Ekspert podkreśla, że choć rok 2024 dla branży transportowej był wyzwaniem, to przedsiębiorcy chcą podnosić swoją zdolność operacyjną i rentowność przewozów,

rozliczeń i analiz w Inelo z Grupy Eurowag, Arkadiusz Kawa, profesor Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu oraz partner Last Mile Experts. Uczestnikami webinaru byli także Sebastian Plesiński, starszy dyrektor ds. rozwoju biznesu FM Logistic oraz

już w kryzysie transportowym i obecnie sytuacja nie uległa zasadniczej poprawie – październik i listopad ubiegłego roku były miesiącami, do których wiele firm po raz pierwszy nie musiało „dokładać” do prowadzenia biznesu, ale zbyt wcześnie na to, żeby mówić o poprawie koniunktury. Papierkiem lakmusowym będzie rok 2025 i miesiące po martwym okresie, czyli tak naprawdę drugi kwartał bieżącego roku – komentuje Maciej Wroński, Prezes TLP otwierając dyskusję podczas webinaru.

Wyzwaniem przedsiębiorców transportowych były rosnące koszty operacyjne związane, m.in. z opłatami drogowymi, cenami paliwa, utrzymaniem pojazdów czy ubezpieczeniem.

Presja regulacyjna przepisów pakietu mobilności i coraz większe wymagania dotyczące tachografów G2V2 również znacząco obciążały budżety firm, zwłaszcza „małych” przewoźników.

a jednym ze sposobów na to jest inwestycja w technologie. – *Choć branża transportowa zmagą się z wieloma wyzwaniami, to zauważyliśmy, że przewoźnicy widzą potencjał w technologiach i wykazują nimi zainteresowanie w tych niestabilnych czasach. Klienci Grupy Eurowag bardzo często sięgają po programy do zarządzania transportem w czasie rzeczywistym, takie jak systemy klasy TMS. W 2024 roku odnotowaliśmy wzrost sprzedaży FireTMS aż o 70 proc., a warto zaznaczyć, że jest to rozwiązanie adekwatne dla małych przedsiębiorców. W ubiegłym roku sprzedaliśmy również tylko samo licencje dla zaawansowanego narzędzia, TMS Nawigatora, co w 2023. Ponadto przewoźnicy coraz częściej widzą korzyści ze stosowania kart paliwowych o czym świadczy fakt, że w ostatnim roku podwoiliśmy ich sprzedaż* – mówi Grzegorz Wójcik.

Dużą popularnością cieszą się także zaawansowane technologie wspierające zgodność z regulacjami, takie jak zdalne odczyty tachografów czy platformy do rozliczania czasu pracy kierowców. Inwestycje w te obszary pomagają firmom nie tylko redukować koszty, ale także zwiększać konkurencyjność i dostosowywać się do dynamicznie zmieniającego się rynku

Ekspersi o przyszłości transportu

Jedną z ostatnich debat organizowana przez PITD, dotyczyła podsumowania branży transportowej w ostatnim roku. Udział w spotkaniu wzięli Maciej Wroński, Prezes TLP, Łukasz Włoch, główny ekspert ds.

Przemysław Pięta, dyrektor doradczy ds. łańcucha dostaw CBRE.

Czy będzie więcej towaru do wożenia?

Maciej Wroński przyznał, że osłabienie gospodarcze jest szczególnie widoczne w Niemczech, Francji i Włoszech, czyli w krajach, będących jednymi z głównych



partnerów biznesowych dla polskich przewoźników. Jego zdaniem nawet niewielkie wahania europejskiej koniunktury o 3-5 proc. mogą być już mocno odczuwalne dla firm ze względu na wysokie rozdrobnienie polskiej branży TSL i dominację mikroprzedsiębiorstw. To powoduje konieczność działania w bardzo konkurencyjnym środowisku, w którym zdarzają się także nieuczciwe praktyki. – *W rok 2024 weszliśmy będąc*

Kierowcy coraz drożsi?

W 2024 roku wzrosło zarówno minimalne wynagrodzenie, jak i przeciętne prognozowane wynagrodzenie kierowcy, które jest ważniejsze w transporcie międzynarodowym. Dlaczego? Wiele przedsiębiorstw transportowych zapewnia już kierowcom minimalną wypłatę. Czym jednak rok 2024 wyróżnił się od poprzedniego? – *W transporcie międzynarodowym większe znaczenie ma przeciętne prognozowane wynagrodzenie, przez wzrost którego pracodawcy płacą wyższe składki ZUS. Sam wzrost wynagrodzenia minimalnego jest mniejszym*

problemem, co wynika już z wysokich wynagrodzeń pracowników wykonujących trasy poza granice polski i dalszą możliwością zaliczania do tejsze płacy takich składników, jak np. premie czy wynagrodzenie za dyżur – komentuje Łukasz Włoch, główny ekspert ds. analiz i rozliczeń, Inelo z Grupy Eurowag.

To, co wyróżniało poprzedni rok to minimalny wzrost wynagrodzeń netto kierowców zapewne związany z trudną sytuacją

w branży. W 2024 roku mieliśmy również ponownie dwuetapowy wzrost płacy minimalnej o łącznej, rekordowej wartości 700 zł brutto, co przede wszystkim wpłynęło na koszty wynagrodzeń pracowników zatrudnionych w przewozach krajowych

Co z wynagrodzeniem kierowców w 2025 roku?

Ekspert Łukasz Włoch przyznaje, że przewoźników czeka podobny wzrost kosztów jak w roku poprzednim. Średnie wynagrodzenie kierowcy w transporcie na zagranicznych kierunkach wynosi netto od 8 do 11 tys. złotych w zależności od liczby dni w trasie. Oznacza to, że przy takich zarobkach wzrost obowiązkowych składek na ubezpieczenia społeczne wyniesie około 360 zł bez wzrostu wynagrodzenia netto pracownika. – *Dodatkowo wzrost płacy minimalnej o 366 zł w pewnych przypadkach, może spowodować łączny całkowity wzrost kosztów o 650 zł dla pracodawcy, a jedynie 250 zł więcej wypłaty „do ręki” dla pracownika* – podkreśla Łukasz Włoch.

Jeszcze więcej kontroli na drodze?

W 2024 roku inspektorzy zaczęli coraz częściej kontrolować odpoczynki tygodniowe w kabinach pojazdu. Kary z założeń miały dotyczyć wyłącznie sytuacji, w których kierowcy zostali skontrolowani w trakcie wykonywania co najmniej 45 go-



końca nie umiał wskazać miejsca poza pojazdem, w którym ten odpoczynek wykorzystał – mówi Łukasz Włoch.

W konsekwencji takiego działania firma transportowa może otrzymać karę nawet do 5 tys. euro, a bardzo istotnym faktem jest to, że od 31 grudnia 2024 roku liczba dni, podlegających kontroli dwukrotnie wzrosła, co oznacza, że ryzyko nałożenia takiej kary będzie jeszcze większe

Jak zaznacza ekspert Inelo z Grupy Eurowag, wydłużenie okresu kontrolnego przez służby do 56 dni w 2025 roku pozwoli na weryfikację rekompensat skróconych odpoczynków tygodniowych, co wcześniej nie było możliwe. – *Zazwyczaj w transporcie międzynarodowym odpoczynki tygodniowe kierowców planowane są na zmianę, czyli*

szenie dla firmy transportowej, a już teraz mamy świadomość, że inspekcja transportu drogowego zaczęła upominać przewoźników, którzy przekroczyli jedno bardzo poważne naruszenie średnio na pojazd.

Takie działanie może stać się przyczyną rozpoczęcia postępowania w sprawie oceny dobrej reputacji przewoźnika, co w konsekwencji może prowadzić do zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Zatrudnienie będzie wyzwaniem

Zatrudnienie w branży TSL może stać się kolejnym wyzwaniem dla tego sektora, a to między innymi dlatego, że w Polsce terminy na wydawanie niezbędnych dokumentów są najdłuższe w Europie, a proces dotyczący ubiegania się o pracę jest bardzo skomplikowany.

Niestety polska branża transportowa mimo słabszej koniunktury, nadal odczuwa deficyt kierowców. Przede wszystkim dlatego, że obecne pokolenie truckerów robi się coraz starsze, występuje niskie bezrobocie, więc nie mamy dużych szans na lokalne pozyskiwanie pracowników, a zatrudnianie zagranicznego kierowcy nie jest wcale takie proste. – *Truckerzy ze wschodnich krajów, pracujący u nas od kilku lat, mają trudności w przedłużeniu karty pobytu i niekiedy czekają na nią nawet do 1,5 roku. To wszystko sprawia, że w przyszłości możemy mieć jeszcze większe problemy kadrowe w branży* – podsumowuje Maciej Wroński. ●

Choć rok 2024 dla branży transportowej był wyzwaniem, to przedsiębiorcy chcą podnosić swoją zdolność operacyjną i rentowność przewozów, a jednym ze sposobów na to jest inwestycja w technologie.

dziennego odpoczynku w kabinie pojazdu lub zaraz po tym okresie. – *W praktyce jednak wiemy, że służby kontrolne mają różne podejście i np. inspektorzy z Francji, Belgii czy Danii sprawdzali aktywność kierowcy do 28 dni wstecz w tym zakresie. Oznacza to, że weryfikowali wszystkie odpoczynki, które odbyły się w pojeździe, a niekoniecznie tylko te trwające w czasie kontroli. Zdarzały się zatem sytuacje, w których inspektorzy sprawdzili odpoczynek truckera, który miał miejsce w innym państwie, a kierowca do*

raz długa przerwa (45 godzin), po czym następuje krótka pauza od pracy (24 godzin). Jeszcze w 2024 roku, w praktyce, nie można było podczas kontroli drogowej sprawdzić, czy krótki odpoczynek został zrekomensowany kierowcy, czyli czy brakujące godziny do 45 zostały dodane i dołączone do innego odpoczynku w ciągu trzech kolejnych tygodni. W 2025 roku będzie to jak najbardziej możliwe do sprawdzenia, a dlaczego jest to takie ważne? Brak takiej rekompensaty może zostać zaliczony jako bardzo poważne naru-



LION CLAIM
TOGETHER STRONG



Zmowa cenowa – cichy wróg wolnego rynku

Zmowa cenowa to jedno z najpoważniejszych naruszeń zasad wolnej konkurencji.

W teorii rynek powinien działać w oparciu o zdrową konkurencję – firmy rywalizują, oferując lepsze ceny i jakość. Jednak gdy przedsiębiorstwa zamiast walczyć o klienta potajemnie uzgadniają ceny, konsumenci i inni przedsiębiorcy ponoszą ogromne straty.

Jednym z najbardziej szokujących przypadków była zmowa producentów ciężarówek, która trwała w Europie w latach 1998–2011. Jej skutki odczuli przedsiębiorcy z całego sektora transportowego.

Kartel na rynku ciężarówek – kto ucierpiał?

Afera zмовы cenowej na rynku ciężarówek objęła największych europejskich producentów: MAN, Mercedes/Daimler, Iveco, Renault, DAF i Scania. Przez 13 lat uzgadniali oni między sobą ceny pojazdów, przez co firmy transportowe były zmuszone płacić więcej, niż wynosiła rzeczywista wartość rynkowa ciężarówek.

Dopiero w wyniku śledztwa Komisji Europejskiej proceder ten został ujawniony, a jego uczestnicy zostali ukarani gigantycznymi grzywnami na ponad 2,9 miliarda euro. WAŻNE: Poszkodowani przewoźnicy nadal mają prawo do zwrotu nieustannie przepłaconych pieniędzy.

Jakie były skutki zмовы cenowej?

- Sztucznie zawyżone ceny – co podniosło koszty prowadzenia działalności.

- Mniejsze inwestycje w rozwój – ograniczenie możliwości modernizacji i ekspansji.
- Utrudniona konkurencja – mniejsze firmy nie mogły sobie pozwolić na tak drogie pojazdy.
- Brak innowacji – producenci nie inwestowali w obniżanie kosztów produkcji ani poprawę jakości.
- Wzrost cen usług transportowych – droższe usługi przewozowe dotknęły również konsumentów.

Zmowy cenowe nie tylko uderzają w przedsiębiorców, ale także hamują rozwój całej gospodarki. Dlatego walka z nimi jest kluczowa.

Duże pieniądze do odzyskania – jak to zrobić?

Kwoty dochodzone z tytułu szkód są znaczne i obejmują łącznie kilka miliardów euro. Co do zasady narzuty cenowe związane z umową w przypadku umów długoterminowych i na dużą skalę wynoszą

około 10-15% zapłaconej ceny zakupu (lub stawek leasingu).

Zawyżone ceny utrzymywały się nawet kilka lat po zakończeniu zмовы, dlatego jeśli Twoja firma kupiła ciężarówkę w latach 1998–2014, możesz mieć prawo do odszkodowania. Dochodzenie roszczeń jest skomplikowane, dlatego warto skorzystać z naszej pomocy – specjalizujemy się w odzyskiwaniu pieniędzy dla poszkodowanych przedsiębiorców.

Dlaczego warto zgłosić się do Lion-Claim?

- Bezpłatna analiza sprawy – sprawdzimy, czy Twoja firma kwalifikuje się do odszkodowania.
- Minimalny wysiłek ze strony klienta – my zajmujemy się całą procedurą.
- Brak opłat wstępnych – pobieramy prowizję tylko w przypadku wygranej.
- Wysoka skuteczność – proces zbiorowy zwiększa szanse na sukces.



Skontaktuj się z nami

Nie czekaj! Czas na dochodzenie roszczeń jest ograniczony. Skontaktuj się z Lion-Claim i sprawdź, czy możesz uzyskać rekompensatę.

Zgłoś swoją sprawę już dziś!

Daria Litwin e-mail d.litwin@lion-claim.com tel. 577 037 154





Przewoźnik powinien udokumentować regularne szkolenia kierowców obejmujące prawidłowe zachowania podczas wykonywania transportów do Wielkiej Brytanii, jak na przykład sprawdzenie czy zewnętrzne schowki są zamknięte, gdy nie są używane

Nierówna walka z **Border Force**.

Jak zminimalizować ryzyko kar przy transporcie do UK?

Na wstępie chciałbym przybliżyć sytuację, z której wynika, że przewoźnicy muszą obawiać się horrendalnych kar podczas wykonywania zleceń transportowych do Wielkiej Brytanii.

A właściwie muszą wkalkulować to ryzyko do swojej codzienności. W tym celu musimy cofnąć się do okresu, w którym zakończyła się tzw. Arabska Wiosna.

Dekadę temu miała miejsce seria protestów i konfliktów zbrojnych, które wstrząsnęły krajami Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu, spowodowana wzrostem cen żywności. Następstwem tej sytuacji był europejski kryzys migracyjny, w szczycie którego, według oficjalnych danych Eurostatu, do krajów Unii Europejskiej w samym 2015 r. złożono 1,2 mln wniosków o azyl. Skoro geneza kryzysu tkwiła w kwestiach ekonomicznych, to bezpośrednim następstwem okazały się masowe ruchy migracyjne ludności poszukującej lepszego bytu.

W tym miejscu historii docieramy do granicy francusko-brytyjskiej, czyli na styk dwóch państw, w których zasilki socjalne są jednymi z najwyższych w Europie. Dodatkową zachętą do osiedlania się w Wielkiej Brytanii jest łatwość ich uzyskania. Brytyjczycy zawdzięczają to rządzącej

z przerwami od 1997 r. lewicowej Partii Pracy, która kładła nacisk na wyrównywanie szans społecznych. Za jej rządów wprowadzono również ustawę o imigracji i azylu z 1999 r. (Notice of Liability to a Penalty Immigration and Asylum Act 1999) wraz z przepisami dotyczącymi przewoźników z 2002 r. (Carriers Liability Regulations 2002) z późniejszymi zmianami. Ustawa ta stała się fundamentem obecnej sytuacji, z którą muszą mierzyć się firmy transportowe, których głównym i docelowym kierunkiem jest Wielka Brytania.

Najbardziej nadużywana ustawa

Pomimo faktu, iż jej zapisy są powszechnie dostępne od ponad 25 lat, to właśnie w szczycie kryzysu migracyjnego, powyż-

sza ustawa stała się najbardziej nadużywaną ustawą w stosunku do przewoźników. Nie dlatego, że wprost zakazuje nielegalnych działań, a wręcz przeciwnie – nakłada szereg obowiązków, które mają na celu zapobieganie nielegalnej imigracji. Niestety, zapisy są na tyle ogólne, że jej stosowanie ogranicza wyłącznie wyobrażenia funkcjonariuszy granicznych. To od ich oceny zawartej w protokole kontroli określany jest zakres, w którym można przypisać winę przewoźnika. A skoro jest wina, musi być również kara. Przez lata kary były stosunkowo łagodne i akceptowalne – oczywiście w świetle obecnych wartości, ponieważ w roku 2023 nastąpiło istne trzęsienie ziemi w tej kwestii. Mianowicie rząd Wielkiej Brytanii zwiększył je do wysokości £10.000 dla właściciela pojazdu oraz £6000 dla kierowcy za każdego nielegalnego imigranta lub

£1500 – gdy pojazd zostanie zidentyfikowany jako niebezpieczny, nawet jeśli nie znaleziono żadnych nielegalnych imigrantów.

Jaki pojazd można zakwalifikować jako niebezpieczny?

Taki, który nie spełnia procedur określanych przez wspomnianą wcześniej ustawę. Należy dodać, iż nie chodzi wyłącznie o zabezpieczenia samego pojazdu (np. linka celna lub plomba), ale również o postępowanie kierowcy w trakcie podróży z miejsca załadunku do docelowego miejsca rozładunku w Wielkiej Brytanii (jak wypełnianie listy kontrolnej bezpieczeństwa pojazdu). Podane kwoty dotyczą sytuacji przedsiębiorstwa, które pierwszy raz spotyka się z taką karą. W sytuacji, gdy w ciągu 5 lat poprzedzających „incydent” w stosunku do przedsiębiorstwa już toczyło się analogiczne postępowanie, kary będą odpowiednio wyższe, nawet dwukrotnie. Niewątpliwie w ten sposób odpowiedzialność została przerzucona w dużo większym stopniu niż dotychczas, za zapobieganie nielegalnej imigracji na przewoźników i ich pracowników. Wymaga się od nich ponoszenia dodatkowych kosztów na szkolenia pracowników i wyposażania w dodatkowe urządzenia zabezpieczające. Natomiast nie do przyjęcia jest fakt, że naraża się ich na jawne niebezpieczeństwo, ponieważ występowały sytuacje, w których nielegalni imigranci (często wykorzystywani przez przemytników) są na tyle zdesperowani, że grozili, a nawet atakowali



Grzegorz Dziuba

właściciel nieruchomości został dodatkowo ukarany za niesprawny alarm lub monitoring.

W najnowszym raporcie

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Zjednoczonego Królestwa ujawniło, że w latach 2023–2024 nałożono 1276 mandatów za naruszenia i uchybienia związane ze wykryciem blisko 8500 imigrantów w pojazdach na wszystkich przejściach granicznych związanych z transportem towarów. Łączna wysokość kar w tych latach wyniosła niecałe £10.000.000, co średnio daje £7800 kary w jednym postępowaniu. Natomiast suma kar w ciągu ostatnich 10 lat opiewa na kwotę ponad £60.000.000. Należy zauważyć, iż skuteczność w ich ściąganiu jest wysoka, ponieważ jeśli kara nie zostanie uregulowana, może dojść do zajęcia pojazdu, który po

Jak uchronić się od otrzymania kary od Border Force?

Mozna się uchronić, jeśli chodzi o karę, natomiast ciężko znaleźć skuteczny sposób na zapobieganie samej nielegalnej imigracji, w sytuacji gdy metody przemytników są coraz bardziej śmiało i wyrafinowane.

Aby w pełni zabezpieczyć się przed postępowaniem Border Force w stosunku do przewoźnika, należy przystąpić do programu akredytacji, składając odpowiedni wniosek, poparty argumentami wskazującymi jakie działania podejmuje się, aby zapobiec nielegalnej imigracji. W tym celu przewoźnik powinien udokumentować regularne szkolenia kierowców obejmujące prawidłowe zachowania podczas wykonywania transportów do Wielkiej Brytanii, jak na przykład sprawdzenie czy zewnętrzne schowki są zamknięte, gdy nie są używane lub pozostawione bez nadzoru, czy też wykrycie uszkodzeń plandeki. Niezbędne jest wykazanie stosowania odpowiednich urządzeń zabezpieczających, takich jak linka celna, kłódka/sztaba, plomba, lusterka teleskopowe pozwalające sprawdzić podwozie lub dach pojazdu, jak również stosowanie listy kontrolnej bezpieczeństwa pojazdu. Niezwykle ważne jest planowanie trasy, tak aby kierowca miał możliwość korzystać wyłącznie z oficjalnie zatwierdzonych, bezpiecznych parkingów, jeśli zatrzymuje się poza obszarem samego portu, a przed samym wjazdem udał się na kontrolę pojazdu – jeszcze po stronie francuskiej. Oczywiście najbardziej skuteczną obroną przed nałożeniem kar jest wykazanie, że kierowca działał pod przymusem. Jednak, według mojego doświadczenia, w większości scenariuszy jest to mało prawdopodobne, ponieważ zazwyczaj jest on zupełnie nieświadomy, że nielegalni imigranci uzyskali dostęp do pojazdu. Zatem podczas podejmowania transportów do Wielkiej Brytanii, przewoźnik musi być świadomy roli, jaką odgrywa w utrzymaniu bezpieczeństwa granicy i podejmować wszelkie możliwe środki mające na celu odstraszanie nielegalnych imigrantów. ●

Aby w pełni zabezpieczyć się przed postępowaniem Border Force w stosunku do przewoźnika, należy przystąpić do programu akredytacji, składając odpowiedni wniosek, poparty argumentami wskazującymi jakie działania podejmuje się, aby zapobiec nielegalnej imigracji.

kierowców, gdy zostali wykryci – do czego *de facto* powinna prowadzić odpowiednio wdrożona procedura.

W mojej ocenie, a prowadząc postępowania związane z nielegalnymi imigrantami już od 10 lat, przedsiębiorstwa i kierowcy stają się zwykłymi ofiarami zorganizowanych gangów, które najczęściej szukają nieświadomych i bezbronnych kierowców podczas ich odpoczynku lub snu. To tak, jakby ktoś włamał się do domu w nocy, a następnie

upływie określonego czasu zostanie spieniężony drogą licytacji. Niestety, nie została podana informacja, na jaki cel zostały przeznaczone zebrane środki.

Skala opisanego zjawiska jest na tyle ogromna, że rodzi wątpliwości, czy strona brytyjska nie uczyniła z niego dodatkowego źródła dochodów na pokrycie wydatków socjalnych i rosnących z roku na rok wydatków na zakwaterowanie nielegalnych imigrantów, którzy oczekują na uzyskanie azylu.

Grzegorz Dziuba,
Kancelaria Transportowa LEGALTRANS



→ www.kt-legaltrans.pl



Odszkodowanie za przestój w transporcie

Mimo że organizacja przewozów drogowych zawsze powinna odbywać się z zachowaniem ciągłości wszystkich następujących po sobie operacji, w rzeczywistości nie w każdym przypadku transport towarów następuje płynnie i zgodnie z planem. Jedną z wielu bolączek przewoźników pozostają nieplanowane przestoje, mogące generować dla nich dotkliwe straty i wiązać się z powstaniem szkody. Pojawia się zatem pytanie, jak kwestię tę regulują przepisy i czy przewoźnikowi należy się odszkodowanie za przestój w transporcie, który nastąpił nie z jego winy?

Odwołując się do Kodeksu pracy, art. 81 § 1, z przestojem mamy do czynienia w sytuacji, gdy pozostający w gotowości do wykonywania pracy pracownik, nie może podjąć się swoich obowiązków w związku z doznaniem przeszkód, których przyczyny leżą po stronie pracodawcy.

W przewozach drogowych, ze względu na uczestnictwo w operacjach transportowych wielu podmiotów, przestój ma najczęściej miejsce podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek. Jest to sytuacja, w której kierowca wraz z samochodem pozostaje w gotowości do pracy, jednakże przez brak przygotowania przesyłki przez nadawcę bądź jej rozładowania przez odbiorcę, nie może wyruszyć w dalszą drogę. Nierzadko takie przestoje trwają kilkanaście godzin, a cza-

sami i kilka dni. Do przestoju w transporcie może dojść ponadto w trakcie odprawy celnej, uszkodzenia pojazdu albo oczekiwania na wskazówki od nadawcy przesyłki w związku z zaistnieniem określonych okoliczności, uniemożliwiających dalszą realizację przewozu zgodnie z pierwotnymi warunkami.

Każda taka sytuacja skutkuje najczęściej opóźnieniami w dostawie, za które odpowiedzialność co do zasady, na mocy art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, ponosi przewoźnik, od którego uprawniony ma prawo domagać się odszkodowania za niedostarczenie towaru w terminie.

Samemu przewoźnikowi również może przysługiwać z tego tytułu roszczenie odszkodowawcze, co będzie jednak zależne przede wszystkim od treści zawartej umo-

wy, okoliczności powodujących przestój i faktu zaistnienia szkody. Niestety przepisy, a zwłaszcza regulacje krajowe, nie udzielają w tym przedmiocie zbyt wielu jednolitych wskazówek.

Odszkodowanie za przestój pojazdu a klauzule postojowe

W branży transportowej dość powszechną praktyką pozostaje wprowadzanie do umów tzw. klauzul postojowych, najczęściej 24- lub 48-godzinnych, które to zobowiązują przewoźnika do postoju na czas załadunku lub rozładunku bez prawa do dodatkowych opłat. Oznacza to zatem, że przewoźnik, który zgodzi się na takie warunki, będzie zobowiązany do bezpłatnego przestoju. Z drugiej



LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA

Twoje należności w pewnych rękach skuteczna **WINDYKACJA**

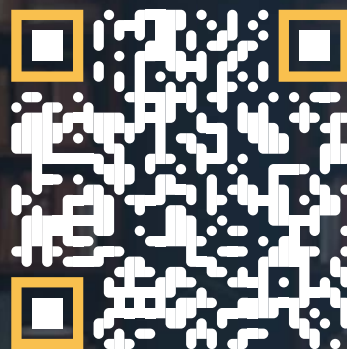
Nie pozwól, by opóźnione płatności hamowały rozwój Twojej firmy. W branży transportowej czas to pieniądz, a nierzetelni kontrahenci mogą powodować niepotrzebne straty.

Nasze usługi windykacyjne są dostosowane do specyfiki sektora transportowego – działamy szybko, skutecznie i zgodnie obowiązującymi przepisami prawa.

Dlaczego warto skorzystać z usług windykacji?

Windykacja w branży transportowej odgrywa kluczową rolę w utrzymaniu płynności finansowej przedsiębiorstw. Dzięki skutecznemu odzyskiwaniu należności, firmy transportowe mogą unikać zatorów płatniczych, które negatywnie wpływają na ich działalność.

- Poprawa płynności finansowej
- Oszczędzanie czasu i zasobów
- Minimalizacja ryzyka finansowego
- Utrzymanie dobrych relacji biznesowych



Wypełnij formularz
i otrzymaj **DARMOWE**
wezwanie do zapłaty!

jednak strony nie wyklucza to możliwości odszkodowania za przestój w transporcie, gdyby przestój ten wiązał się dla przewoźnika z powstaniem szkody (którą przewoźnik będzie musiał udowodnić, co w praktyce bywa trudne).

Tego rodzaju klauzule są z reguły wprowadzane z powołaniem się na swobodę umów wyrażoną w art. 351 Kodeksu cywilnego, jednakże nigdy nie jest to równoznaczne z tym, iż przewoźnik musi się na taką klauzulę godzić. Treść umowy można bowiem negocjować. Co więcej, ani przepisy krajowe, ani międzynarodowe, nie nakazują przewoźnikowi odbywania bezpłatnych postojów. A to z kolei oznacza, że nie tylko nie musi się on godzić na bezpłatne przestoje, ale w dodatku może domagać się z tego tytułu zapłaty wynagrodzenia.

Niestety ze względu na brak jednoznacznych przepisów odnoszących się do odszkodowania za przestój w transporcie, konieczne będzie zabezpieczenie się treścią zawieranej umowy. Rekomendujemy w związku z tym, by została ona sporządzona przez doświadczonych i znających się

W branży transportowej dość powszechną praktyką pozostaje wprowadzanie do umów tzw. klauzul postojowych, najczęściej 24- lub 48-godzinnych, które to zobowiązują przewoźnika do postoju na czas załadunku lub rozładunku bez prawa do dodatkowych opłat. Oznacza to zatem, że przewoźnik, który zgodzi się na takie warunki, będzie zobowiązany do bezpłatnego przestoju.

Gdyby jednak przestój w transporcie został zawiniony przez drugą stronę, wtedy też z pomocą przychodzi art. 471 KC. Na jego mocy dłużnik jest zobowiązany, by naprawić szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. Przepis ten nie znajduje jednak zastosowania, jeśli niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

Odszkodowanie za przestój pojazdu w transporcie międzynarodowym

Nieco inaczej sytuacja będzie wyglądać natomiast w razie ubiegania się o odszkodo-

lub pozostawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji. Przewoźnik nie ma jednocześnie obowiązku, by sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. To nadawca będzie odpowiadać wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć na skutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.

Natomiast drugi przypadek odnosi się do sytuacji, w której wymagane jest uzyskanie instrukcji od nadawcy, niezbędnych do dalszej realizacji umowy przewozu. Konwencja CMR przyznaje przewoźnikowi prawo do ubiegania się o zwrot kosztów spowodowanych zażądaniem przez niego tego rodzaju instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z winy samego przewoźnika.

Przestój a odszkodowanie za niedostarczenie towaru w terminie

Przeważnie przestój w transporcie wiąże się automatycznie z opóźnieniem dostawy, za które uprawniony (najczęściej odbiorca przesyłki) może domagać się od przewoźnika odszkodowania.

Na odszkodowanie za niedostarczenie towaru w terminie wskazuje art. 83 Prawa przewozowego. Zgodnie z jego treścią, jeśli na skutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego. Natomiast odszkodowanie za niedostarczenie towaru w terminie na gruncie Konwencji CMR należy się tylko wtedy, gdy osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda. Wysokość takiego odszkodowania nie może przewyższyć kwoty przewoźnego. ●



na prawie transportowym prawników, co pozwoli uniknąć Państwu nieprzyjemnych niespodzianek.

Odszkodowanie za przestój w transporcie krajowym

Przewoźnik znajdzie się w najmniej korzystnej dla siebie sytuacji, jeśli zgodzi się na klauzulę postojową pozbawiającą go prawa do opłaty za przestój, a do przestoju dojdzie na skutek zaistnienia przyczyn, za które druga strona, najczęściej będąca spedytorem, odpowiedzialności nie ponosi.

wanie za przestój pojazdu w transporcie międzynarodowym. Konwencja CMR przewiduje bowiem wynagrodzenie dla przewoźnika w dwóch przypadkach, o których mowa odpowiednio w art. 11 ust. 2 oraz art. 16 ust. 1, mogących skutkować nieplanowanym przestojem. Należy jednak podkreślić, że zarówno pierwszy, jak i drugi przypadek odnoszą się do zawinionych działań drugiej strony.

Zgodnie z treścią pierwszego z przywołanych przepisów, w celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego



→ www.kt-legaltrans.pl



Z TOBĄ. ZA KAŻDYM RAZEM

Utrzymujemy subskrypcję w niskiej cenie, żebyś w tym roku błyszczał na transportowej scenie!

Giełda transportowa Teleroute
już **od 69 €** miesięcznie!

W Teleroute rozumiemy wyzwania, z jakimi mierzą się przewoźnicy.
Dlatego bierzemy na siebie część kosztów i **NIE PODWYŻSZAMY CEN!**
Wspieramy społeczność transportową tak, jak robimy to od niemal 40 lat.

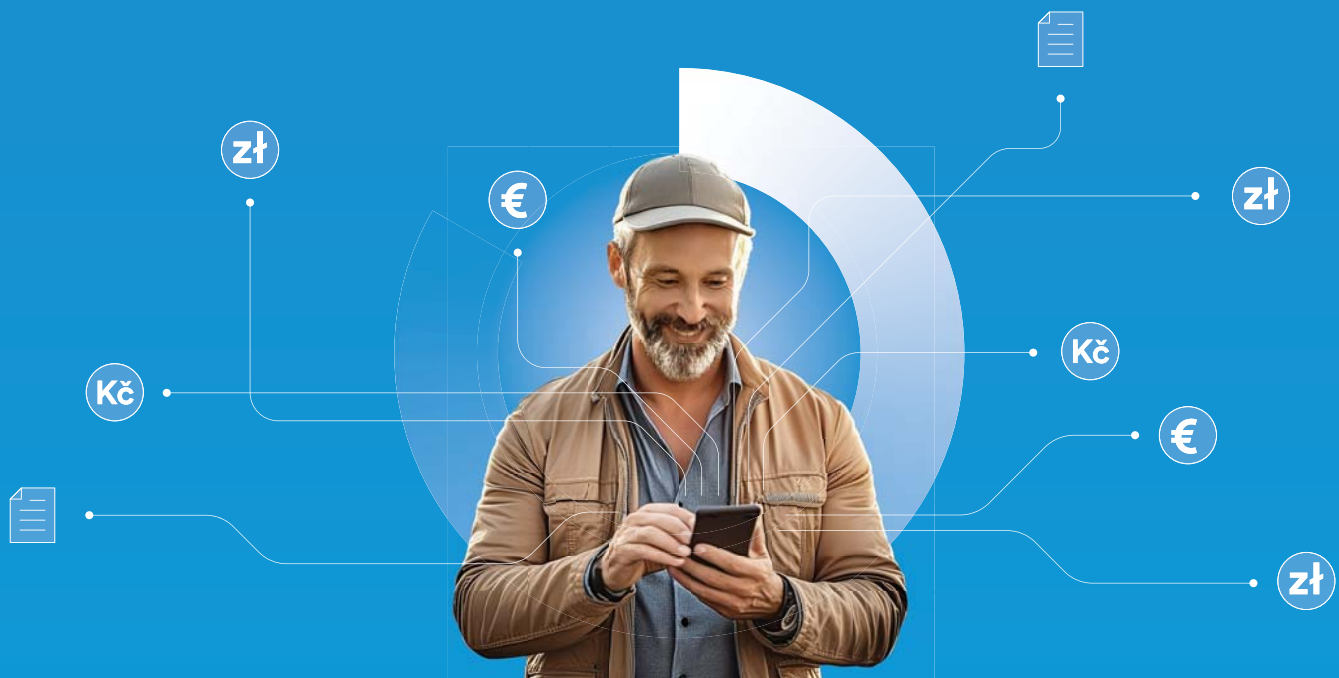
Dlaczego warto wybrać Teleroute?

- ▶ **85 000** specjalistów z branży transportowej – nasza zaufana społeczność
- ▶ Ponad **350 000** ofert dziennie z całej Europy – znajdziesz ładunek tam, gdzie go właśnie potrzebujesz
- ▶ Najbezpieczniejsza giełda transportowa w Europie – **100%** Gwarancja Płatności, skuteczny system weryfikacji, opiekun konta – prowadzisz firmę i śpisz spokojnie



Skorzystaj z niskich cen –
zeskanuj QR code!

 **teleroute**
alpega solution



Finansowanie w Malcom Finance

1

Masz faktury
z odroczonym
terminem
płatności

2

Po przesłaniu
faktury otrzymujesz
80% wartości
od ręki

3

Resztę pieniędzy
otrzymujesz po
potrąceniu prowizji
i rozliczeniu faktury

- Jasne i przejrzyste warunki finansowania
- 80% wartości faktury na Twoim koncie
- Bez stałych i ukrytych opłat
- Bez opłat za przewalutowanie kwoty na fakturze

Co zyskujesz?

Łatwy
dostęp
do pieniędzy

Stąły
i przewidywalny
przypływ
środków

Ochrona
przed
nieopłaconymi
fakturami

Bezpłatna
analiza
wiarygodności
finansowej
klienta

Profesjonalna
windykacja
i ubezpieczenie
należności