

TRUCK

2/2025 (142)

BIZNES



- ▶ *Volvo Trucks europejskim liderem*
- ▶ *TSL na rozdrożu:
efektywność kluczem do dalszego rozwoju?*
- ▶ *Kiedy warto odwołać się
od kary nałożonej za granicą?*



Cena 9,90 zł (8% VAT)



▶ ▶ **Z TOBĄ. ZA KAŻDYM RAZEM** ◀ ◀

Utrzymujemy subskrypcję w niskiej cenie, żebyś 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.

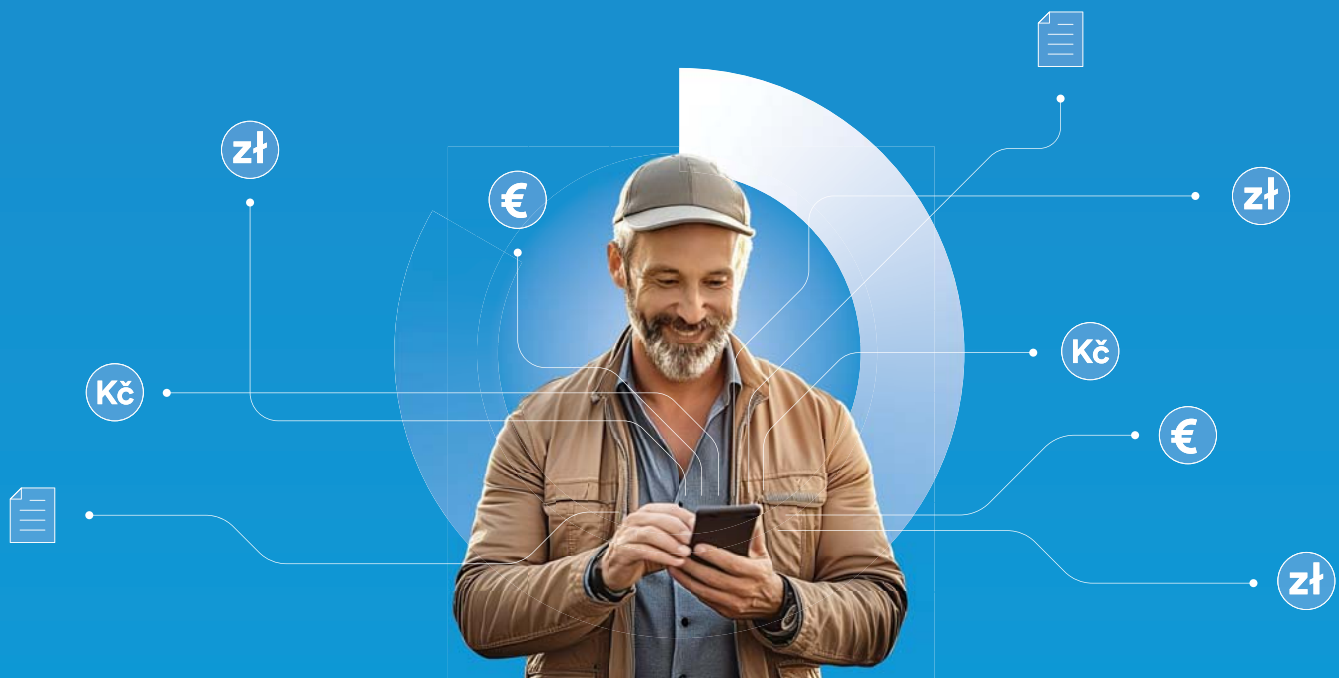
Dlaczego warto wybrać Teleroute?

- ▶ **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

W aktualnym wydaniu gazety przyjrzymy się m.in. wyzwaniom, ale i szansom, przed jakimi stoi branża transportu drogowego w obliczu dynamicznych zmian technologicznych, regulacyjnych i ekonomicznych. Poruszymy też temat pułapek, które czyhają na firmy transportowe w dobie rosnących cen paliwa, napiętych łańcuchów dostaw i nieustannie zmieniających się przepisów. Znamy historie przedsiębiorstw, które świetnie rozpoczęły rok, a skończyły w obliczu spirali zadłużenia albo problemów kadrowych – dlatego zwrócimy uwagę na piątkę najczęściej popełnianych błędów i podpowiemy, jak ich uniknąć.



W szerszym kontekście przyjrzymy się kluczowym trendom: od przyspieszającej cyfryzacji i automatyzacji procesów, przez rosnące znaczenie danych i analityki, po konieczność elastycznej restrukturyzacji modeli biznesowych. Czy Polska będzie w stanie utrzymać swoją pozycję lidera europejskiego transportu drogowego, jeśli przeciętne tempo inwestycji w nowoczesne technologie będzie wciąż odbiegać od zachodnich standardów? Jak przygotować firmę, by zamiast gonić peleton, sama wyznaczała tempo? Zajmiemy się też tematami powracającymi i zawsze aktualnymi, jak choćby temat ochrony ładunków przed kradzieżami i oszustwami – od klasycznych metod zabezpieczeń po najnowsze rozwiązania cyfrowe – a jednocześnie zastanowimy się, czy stosowane dziś procedury naprawdę wystarczą, by uchronić firmy przed coraz bardziej wyrafinowanymi atakami. Czy tradycyjny monitoring GPS przetrwa konfrontację z cyberprzestępcami, czy może to czas na rewolucję opartą na blockchainie i sztucznej inteligencji?

Nie zapomnimy o dokumentacji przewozowej, bo choć już miało być prościej i szybciej dzięki elektronicznym listom przewozowym, wdrożenie tych systemów nadal napotyka na przeszkody. Zobaczymy, jak na przestrzeni ostatnich dwóch lat zmieniały się unijne harmonogramy, jakie techniczne i prawne komplikacje stanęły na drodze cyfryzacji, i co robić, aby zyskać przewagę, kiedy w przyszłości platformy w końcu zaczną działać bez zarzutu. Przyjrzymy się także skomplikowanym procedurom odwoławczym od kar nakładanych za granicą – od mandatu za przekroczenie przepisów czasowych, przez błędy w procedurach celnych, aż po spory dotyczące stref niskiej emisji. Zastanowimy się, kiedy warto walczyć o odszkodowanie lub obniżenie kary, a kiedy lepiej przyjąć decyzję i szybko zamknąć temat, by uniknąć eskalacji kosztów i utraty czasu.

Wreszcie – jakie najważniejsze zmiany regulacyjne wejdą w życie w najbliższych miesiącach i jak wpłyną na codzienne operacje? Przyjrzymy się nie tylko zniesieniu obowiązku częstych powrotów pojazdów do kraju macierzystego, ale i kolejnym modyfikacjom w zakresie rejestracji przewoźników, nowych wymagań dotyczących tachografów czy uproszczeniom dla pracowników zza granicy. Zapraszamy do lektury całego numeru – znajdziecie w nim praktyczne wskazówki, porady ekspertów i analizy trendów, które pomogą Wam spojrzeć na codzienne wyzwania w szerszej perspektywie i zaplanować działania, dzięki którym Wasze firmy nie tylko przetrwają turbulentne czasy, ale i wyjdą z nich wzmocnione. ●

Mirosław Ganiec

Redaktor Naczelny Truck Biznes

W numerze

WYDARZENIA

Spotkania Transportowe 2025
ponownie w Wielkopolsce 6

POJAZDY

Volvo Trucks europejskim liderem 8
Scania i PepsiCo Polska na drodze
do dekarbonizacji transportu 10
300-tysięcy DAFów z pełnym pakietem
serwisowym 11
Półtora tysiąca gazowych
IVECO S-Way LNG w Polsce 12
HVO100 – realna alternatywa dla diesla
i znacząca redukcja emisji 14

ZARZĄDZANIE

Badanie praktyk rynkowych
zleceniodawców 16
Jakie zmiany czekają sektor TSL
w 2025 roku 18
Branża TSL na ostrym zakręcie
– dług rośnie, perspektywy niepewne 20
Teleroute 2024: Wzrost o 128%!
Kryzys to nie przeszkoda by działać 22
HT Trucks & Parts
– kompleksowe wsparcie dla branży
transportu drogowego 24
Między stacją a strategią
– jak firmy transportowe mogą zyskać
na zmienności cen paliw? 27

Branża TSL w 2025 pod znakiem
cyfryzacji, bezpieczeństwa
i strategicznej restrukturyzacji 28

TSL na rozdrożu: efektywność
kluczem do dalszego rozwoju? 30

Pięć pułapek czyhających
na firmę transportową 32

Odroczenie obowiązkowego
raportowania ESG
– szansa dla branży transportowej 35

PRAWO

Spółka z o.o. na zakręcie
czy na autostradzie do sukcesu?
Jak dobrze zawrzeć umowę spółki
i nie żałować – poradnik z pozycji
eksperta prawa gospodarczego 36

Jak chronić się przed oszustwami
i kradzieżami ładunków? 38

Kiedy warto odwołać się od kary
nałożonej za granicą? 40

Windykacja polubowna
– realna pomoc w przypadku braku
terminowych płatności? 42

Wynajem pojazdów
zarejestrowanych za granicą
– nowe przepisy
już obowiązują 44

**TRUCK
BIZNES**

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

redakcja@TSLmedia.pl, www.truckbiznes.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:

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

TRUCKBIZNES TSLBIZNES SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

f i y /TruckVanPL

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



SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Spotkania Transportowe 2025 ponownie w Wielkopolsce

Spotkania Transportowe zawitały do Katowic, gdzie 20 marca 2025 odbyła się druga odsłona wiosennej edycji tej cyklicznej konferencji merytoryczno-biznesowej, kierowanej do przewoźników transportu drogowego.



„Spotkania Transportowe” to cykliczna konferencja, która łączy w sobie merytoryczne prelekcje, panelowe dyskusje oraz prezentacje praktyczne, dedykowane przedstawicielom firm transportowych i spedycyjnych. W programie bieżącej edycji znalazły się tematy poświęcone najważniejszym wyzwaniom branży - od regulacji prawnych i wpływu cyfryzacji na zarządzanie flotą, przez optymalizację kosztów, aż po zrównoważony rozwój i innowacyjne rozwiązania logistyczne. Uczestnicy mają okazję zapoznać się z najnowszymi badaniami i case studies, wymienić doświadczenia podczas kuluarowych rozmów oraz nawiązać wartościowe kontakty biznesowe. Całość uzupełniają panele ekspertów, którzy przedstawiają praktyczne wskazówki dotyczące codziennego funkcjonowania firm transportowych.

Poznańską edycję konferencji wzbogaciły nowe prelekcje i wystąpienia. Agata Horzela z GS1 Polska omówiła znaczenie ujednoliconych standardów wymiany danych w branży TSL. W obliczu licznych zmian i postępującej cyfryzacji w transporcie stają się one niezbędne w codziennym

funkcjonowaniu. Już dziś większość firm transportowych i logistycznych boryka się z brakiem integracji systemów TMS i WMS między ogniwami łańcucha dostaw oraz ze niespójnością informacji wymienianych z partnerami, kontrahentami i klientami. Przedstawiciele branży liczą, że digitalizacja dokumentacji transportowej – w tym np. e-CMR – oparta na jednolitych standardach znacząco usprawni współpracę i zniweluje te problemy.

Maciej Broński z Kancelarii Transportowej Legaltrans przybliżył słuchaczom zagadnienia związane z sukcesją w firmach transportowych. Jest to szczególnie istotne w Polsce, gdzie blisko 70% przedsiębiorstw w tym sektorze funkcjonuje jako jednoosobowe działalności gospodarcze. W razie śmierci lub długotrwałej niedyspozycji właściciela kontynuacja działalności staje się problematyczna, dlatego warto zawnoczu opracować i wdrożyć plan sukcesji gwarantujący ciągłość operacyjną.

Radca prawny Paweł Judek w swoim wystąpieniu przedstawił nowe obowiązki przewoźników wynikające z unijnego systemu kontroli importu ICS2. Ten unijny

system informacji o ładunkach wdrażany jest w celu poprawy bezpieczeństwa w międzynarodowym transporcie towarów wprowadzanych na teren Unii Europejskiej oraz Irlandii Północnej, Szwajcarii i Norwegii. Nakłada on szereg nowych obowiązków zarówno na nadawcę i odbiorcę towarów, ale również i na przewoźnika.

W swoim drugim wystąpieniu Paweł Judek skupił się na temacie opóźnień w transporcie drogowym i ich konsekwencjach. Prelegent omówił zakres odpowiedzialności zarówno przewoźnika, jak i załadowcy czy odbiorcy towaru, podkreślając, kiedy i za co każda ze stron ponosi odpowiedzialność wynikającą z przepisów, a kiedy z warunków umów indywidualnych.

Dariusz Reinhard z Maciosoft | SPED-TRANS wykazał, dlaczego warto cyfryzować i automatyzować procesy transportowe przy pomocy nowoczesnych systemów TMS. Takie platformy coraz częściej pełnią rolę centrum kontroli większości procesów i działań w firmie transportowej, wykorzystując zaawansowane technologie – w tym sztuczną inteligencję i zaawansowaną automatyzację.

Norbert Bogucki z Bestway Consulting zwrócił uwagę na realne zagrożenia sabotażem, czyli celowym działaniem mającym na celu dezorganizację, straty lub wzbudzenie niepokoju. Jak podkreślił, polskie firmy transportowe i logistyczne coraz częściej padają ofiarą takich działań, nierzadko przygotowywanych przez wrogie służby. Ekspert przedstawił najczęstsze scenariusze ataków oraz sposoby zabezpieczenia przedsiębiorstwa przed sabotażem.

Radca prawny Ewa Stawińska-Ziaja z Kancelarii TransLawyers omówiła zmieniające się metody przestępców, którzy coraz częściej również wykorzystują nowoczesne techniki do wyłudzenia czy przywłaszczenia towaru oraz jak zabezpieczyć firmę, zwracając szczególną uwagę na odpowiedzialność wynikającą z przepisów i warunków polis ubezpieczeniowych.

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 o transporcie drogowym oraz 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.

Wymiana doświadczeń i aktualna wiedza

Bogaty i zróżnicowany program Spotkań Transportowych sprawia, że każdy uczestnik nie tylko otrzymuje solidną porcję aktualnej wiedzy, lecz także inspirację do wdrożenia innowacyjnych rozwiązań w swojej organizacji. To wyjątkowa okazja, by poszerzyć znajomość przepisów i trendów kształtujących przyszłość transportu drogowego, a jednocześnie zapoznać się z nowoczesnymi technologiami oraz narzędziami wspierającymi codzienne działania firm przewozowych. Podczas wydarzenia uczestnicy mają także możliwość bezpośredniej wymiany doświadczeń i zdobycia praktycznych wskazówek od ekspertów, które mogą przełożyć się na realne oszczędności i usprawnienia procesów. Całość dopełnia bogata przestrzeń networkingowa, sprzyjająca nawiązywaniu wartościowych kontaktów biznesowych.

Kolejne edycje wiosennych konferencji „Spotkania transportowe 2025” odbędą się 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



PATRONI MEDIALNI



TSLBIZNES

TRUCKBIZNES

etransport.pl



Volvo Trucks rozpoczęło seryjną produkcję elektrycznych pojazdów ciężarowych w 2019 r. i od tamtej pory stale rozwija swoją ofertę, która dziś obejmuje aż 8 modeli elektrycznych. Firma dostarczyła już ponad 5 tys. takich ciężarówek klientom na całym świecie. Dzięki temu Volvo Trucks już piąty rok z rzędu jest liderem segmentu ciężkich elektrycznych pojazdów ciężarowych w Europie, osiągając 47% udziałów rynkowych.



Volvo Trucks europejskim liderem

Po raz pierwszy Volvo Trucks objęło pozycję lidera rynku samochodów ciężarowych o dużej ładowności w Europie. W 2024 r. firma miała łączny udział w rynku europejskim na poziomie 17,9%, a w regionie zarejestrowano 56 331 samochodów ciężarowych marki Volvo.

Volvo Trucks było liderem rynku pojazdów ciężarowych o ładowności 16 ton i większej w Europie z udziałem w rynku wynoszącym 17,9% w 2024 r. Krajami z największą liczbą zarejestrowanych samochodów ciężarowych Volvo w ciągu roku były: Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Polska i Hiszpania.

Zwiększenie udziałów rynkowych w 25 krajach

W skali globalnej Volvo Trucks zwiększył swój udział w rynku w 2024 roku w 25 krajach. W Brazylii Volvo zostało liderem rynku ciężkich samochodów ciężarowych po raz trzeci z rzędu, osiągając udział w rynku na poziomie 23,7%. Flagowy model firmy, Volvo FH, był najlepiej sprzedającym się modelem samochodu ciężarowego spośród wszystkich marek w Brazylii w 2024 r. W Australii udział Volvo w rynku wyniósł 18,2%. W Ameryce Północnej (USA i Kanada) Volvo Trucks miało udział w rynku na poziomie 10,5% (10,2% w 2023 r.).

– Jesteśmy silniejsi niż kiedykolwiek dzięki całkowitemu odnowieniu naszego

globalnego portfolio produktów w 2024 r. W Ameryce Północnej, gdzie zamierzamy znacząco rozwinąć naszą działalność, wprowadziliśmy zupełnie nową platformę, która będzie podstawą dla szeregu nowych modeli w nadchodzących latach. Pierwszym modelem na platformie był zupełnie nowy Volvo VNL, który może zapewnić nawet o 10 procent lepszą oszczędność paliwa

w porównaniu z poprzednią generacją – mówi Roger Alm, prezes Volvo Trucks.

Lider także w elektromobilności ciężkiej

Volvo Trucks już piąty rok z rzędu jest liderem segmentu ciężkich elektrycznych po-

Volvo Trucks było liderem rynku pojazdów ciężarowych o ładowności 16 ton i większej w Europie z udziałem w rynku wynoszącym 17,9% w 2024 r. Krajami z największą liczbą zarejestrowanych samochodów ciężarowych Volvo w ciągu roku były: Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Polska i Hiszpania.





jazdów ciężarowych w Europie, osiągając 47% udziałów rynkowych. W ostatnim roku w Europie zarejestrowano 1970 elektrycznych pojazdów ciężarowych marki Volvo. Pięć największych rynków dla elektrycznych modeli Volvo to Niemcy, Holandia, Szwecja, Norwegia i Szwajcaria.

Volvo Trucks rozpoczęło seryjną produkcję elektrycznych pojazdów ciężarowych w 2019 r. i od tamtej pory stale rozwija swoją ofertę, która dziś obejmuje aż 8 modeli elektrycznych. Firma dostarczyła już ponad 5 tys. takich ciężarówek klientom na całym świecie.

– Jesteśmy dumni, że przewodzimy transformacji w kierunku transportu bez-

emisyjnego. Mamy bardzo silne portfolio dostosowane do transportu regionalnego, miejskiego i budowlanego. Nasza kolejna elektryczna ciężarówka wprowadzona na rynek będzie pokonywać dłuższe dystanse, nawet do 600 kilometrów na jednym ładowaniu. Nasze elektryczne ciężarówki pokonały już ponad 140 milionów kilometrów, wspierając klientów na całym świecie. Zauważamy, że coraz więcej tych pojazdów jeździ po nowych obszarach geograficznych i każdego dnia ogranicza emisję dla naszych klientów. Wspaniale to obserwować. Chcę podziękować wszystkim firmom transportowym, dużym i małym, które są prekursorami i inwestują w elektryczne modele. Jestem

dumny, że wybieracie Volvo jako partnera w drodze do zerowej emisji. Chcę również podziękować naszym dealerom, dostawcom i współpracownikom w Volvo Group – mówi Roger Alm, prezes Volvo Trucks.

Czas zmian

W 2024 r. elektryczne pojazdy ciężarowe stanowiły zaledwie 1,3% całkowitego rynku ciężarówek w Europie. Szersze ich przyjęcie zależy od kilku czynników, takich jak rozbudowa publicznej infrastruktury ładowania, w tym przepustowości sieci elektrycznej, korzystniejszy całkowity koszt posiadania dla operatorów transportu, za-

SZEROKA OFERTA NIOSĄCA KORZYŚCI

Roger Alm, prezes Volvo Trucks

Jesteśmy bardzo dumni, że jesteśmy liderem rynku w Europie. To wyraźny dowód na to, że nasi klienci doceniają oszczędność paliwa, bezpieczeństwo i dyspozycyjność naszych samochodów ciężarowych oraz bardzo atrakcyjną ofertę produktów.

Nasza nowa gama FH Aero, która została wprowadzona na rynek w 2024 r., jest po prostu wyjątkowa. Dostępne są modele z układem napędowym elektrycznym, gazowym i wysokoprężnym i szybko stały się bardzo popularne. Firmy transportowe wybierają Volvo, ponieważ nasze produkty i usługi pomagają im rozwijać działalność i redukować emisję CO₂. Chciałbym serdecznie podziękować naszym klientom za zaufanie, jakim nas obdarzają, a także naszym dealerom, dostawcom i współpracownikom w Grupie Volvo za to osiągnięcie.



mówienia publiczne na transport o zerowej emisji spalin i zrównoważony łańcuch dostaw.

– Aby przyspieszyć przejście na transport o zerowej emisji, nie wystarczy, że będziemy mieć wyłącznie gotowe produkty. Zgodnie z naszą analizą będziemy potrzebować 40 000 szybkich ładowarek na europejskich drogach, co potencjalnie przełoży się na 400 000 ciężarówek elektrycznych do 2030 r. Potrzebujemy również bardziej wydajnej polityki gospodarczej, która sprawi, że eksploatacja elektrycznych pojazdów ciężarowych będzie opłacalna dla wszystkich firm transportowych. Prowadzimy ścisły dialog ze wszystkimi stronami zainteresowanymi, ponieważ jest jasne, że trzeba zrobić o wiele więcej i zdecydowanie pilniej, aby zapewnić przyspieszenie transformacji – mówi Roger Alm. •



Scania i PepsiCo Polska na drodze do dekarbonizacji transportu

Producent samochodów ciężarowych i jeden z liderów na rynku przekąsek i napojów nawiązują strategiczne partnerstwo, które ma na celu ograniczenie emisji CO₂ w transporcie. Pierwszym etapem projektu jest włączenie do floty PepsiCo elektrycznego ciągnika siodłowego Scania, który zastąpi pojazd spalinowy w codziennych przejazdach między zakładami firmy.

Scania i PepsiCo podejmują współpracę, która ma na celu stopniową elektryfikację floty transportowej. Pierwszy etap projektu zakłada, że elektryczny pojazd Scania zastąpi tradycyjny samochód ciężarowy w transporcie wewnętrznym, obsługując trasę pomiędzy zakładem PepsiCo w Tomaszowie Mazowieckim a magazynem centralnym firmy w Mszczonowie. Operatorem trasy i właścicielem pojazdu jest firma P.H.U.T „Trans-PLUS” Robert Słomka, Izabela Słomka, dostawca transportu dla PepsiCo. Pojazd

został przygotowany w serwisie Scan-Partner Sp. z o.o. w Łodzi, u autoryzowanego dilerza Scania, który odpowiadał za realizację kontraktu.

– W dzisiejszych czasach troska o środowisko naturalne staje się jednym z kluczowych elementów strategii rozwoju firm, które dążą do zrównoważonego wzrostu. W ramach realizacji strategii PepsiCo Positive, podejmujemy szereg działań mających na celu zmniejszenie wpływu naszej działalności na planetę. Nawiązując współpracę

z firmą Scania Polska nie tylko elektryfikujemy naszą flotę i redukujemy emisję CO₂, ale także podnosimy kwalifikacje i świadomość naszych pracowników w zakresie transformacji energetycznej w logistykę – komentuje Wojciech Osiadacz, Transport and Fleet Manager w PepsiCo Polska.

Współpraca obu firm stanowi krok w stronę rozwoju transportu niezależnego od paliw kopalnych. Elektryczne rozwiązania oferowane przez Scania Polska odegrają kluczową rolę w tym procesie, wspierając sektor transportowy w przejściu na bardziej zrównoważoną mobilność. – W Scania uważamy, że dążenie do zrównoważonej mobilności wymaga współpracy na wielu poziomach. Gdy firmy, jak PepsiCo wspierają swoich partnerów transportowych w redukcji emisji, stają się motorem napędowym zmian w całej branży. Dzięki takiemu podejściu nasi partnerzy mogą szybciej rozwijać i wdrażać nowoczesne rozwiązania w zakresie e-mobilności, wspierając transformację sektora transportowego – komentuje Paweł Kurzawa, dyrektor ds. elektromobilności Scania Polska S.A.

W Polsce niemal 70 proc. firm nie posiada w swoich flotach samochodów zeroemisyjnych, a tylko 43 proc. planuje ich wdrożenie w najbliższym czasie. Pilotaż jak ten, pozwalają na ocenę wydajności, zasięgu oraz wpływu na codzienną logistykę elektrycznych pojazdów ciężarowych w rzeczywistych warunkach operacyjnych. Dzięki takim działaniom można lepiej dostosować infrastrukturę ładowania, zoptymalizować trasy oraz udoskonalić technologie związane z e-mobilnością. Projekty pilotażowe to także doskonała okazja do weryfikacji wyników analiz zasięgu, zużycia energii oraz wydajności infrastruktury ładowania, opartych na cyfrowych modelach zadań transportowych. Umożliwiają także identyfikację potencjalnych barier i wyzwań, co jest niezbędne do skutecznego wdrożenia zelektryfikowanych rozwiązań na szeroką skalę.

Partnerstwo między producentami, firmami korzystającymi z transportu i dostawcami transportu jest niezbędne, aby transformacja energetyczna w branży logistycznej mogła przebiegać płynnie. Dzięki współpracy kluczowych graczy rynkowych możliwe jest osiągnięcie ambitnych celów redukcji emisji dwutlenku węgla oraz budowanie bardziej efektywnego i ekologicznego systemu dostaw. ●



300-tysięcy DAFów z pełnym pakietem serwisowym

Firma PC Logistic z Dębicy rozbudowała swoją flotę o kolejne 15 pojazdów nowej generacji DAF XG wraz z 5-letnimi pakietami MultiSupport, które zapewniają mobilność i ochronę pojazdów. Umowa zawarta przez firmę z Podkarpacia to jednocześnie jubileuszowy, 300-tysięczny kontrakt MultiSupport dostarczony przez markę DAF.

Działająca już od ponad dekadę firma PC Logistic z Dębicy to przewoźnik specjalizujący się w transporcie intermodalnym w całej Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii. Przewożą też produkty płynne, w tym również materiały niebezpieczne w specjalistycznych kontenerach wymiennych.

Firma powiększyła swoją flotę o 15 ciągników nowej generacji DAF XG 480 – wszystkie w najnowszej specyfikacji na rok 2025. Użytkownicy tych egzemplarzy mają do dyspozycji nie tylko bardzo przestronną i ergonomiczną kabinę, lecz także dodatkowe wyposażenie, które wynosi komfort pracy i wypoczynku na najwyższy poziom. Klient zdecydował się m.in. na obracany fotel kierowcy Luxury Air z dwoma podłokietnikami oraz zintegrowaną klimatyzację postojową.

Każdy z tych pojazdów jest objęty pakietem obsługowo-naprawczym DAF MultiSupport w najbardziej kompleksowym wariantcie Full Care oraz fabrycznym finansowaniem PACCAR Finance.

– Do wyboru nowych ciągników podeszliśmy bardzo wnikliwie, analizując wszystkie czynniki. Przekonał nas stosunek jakości produktu do jego ceny przy aktualnych warunkach rynkowych, a także spalanie jakie można osiągać w tych pojazdach. Dbamy

również o to, by nasi kierowcy pracowali w możliwie jak najlepszych warunkach, więc wybraliśmy większe kabiny oraz dodatkowe wyposażenie, które ma największy wpływ na komfort. Każdy z produktów zaoferowanych przez DAF-a, w tym finansowanie i kontrakty serwisowo-naprawcze, oceniliśmy jako korzystne i zdecydowaliśmy się z nich skorzystać – powiedział Konrad Wójtowicz, CEO PC Logistic.

Wymierne i niewymierne korzyści w zestawie

Przewoźnicy funkcjonują w coraz trudniejszej rzeczywistości. Nawet w najsprawniejszych, najlepiej zarządzanych firmach nie wszystko można przewidzieć. – Kontrakty DAF MultiSupport gwarantują właśnie przewidywalność i pewność – kosztów, czasu naprawy czy też wysokiej wartości rezydualnej pojazdu. DAF MultiSupport to jednak znacznie więcej niż tylko naprawy i konserwacja. To rozwiązanie obejmujące wszystkie czynności związane z serwisem pojazdu ciężarowego – od wymiany filtra oleju po monitorowanie pojazdu i kontrolę kosztów. Jest to najbardziej kompletny pakiet, który pozwala klientowi poświęcić całą uwagę prowadzonej działalności – powiedział To-

masz Kurzyp, Area Sales Manager w DAF Trucks Polska.

Produkt, który przekonuje

– Świadomość, że mogłam przygotować klientowi 300-tysięczny, jubileuszowy pakiet DAF MultiSupport jest oczywiście budująca i miła, ale najważniejsze jest jednak znaczenie tej liczby. 300 tysięcy zawartych umów to potwierdzenie naszych doświadczeń z kontraktami obsługowo-naprawczymi i głosów, jakie docierają do nas od klientów. Znakomita większość przedsiębiorców, którzy po raz pierwszy zdecydowali się na ten produkt, kolejne pojazdy również zamawia z pakietami DAF MultiSupport. Naszą rolą jest optymalne dopasowanie zakresu do możliwości i potrzeb klienta, warunków eksploatacji, a także charakteru jego działalności. Odpowiednio dobrany pakiet MultiSupport to dla klienta gwarancja spokoju, przewidywalności kosztów, a dla nas – satysfakcja, że mogliśmy mu to zapewnić. Nie inaczej było w przypadku ciągników dla firmy PC Logistic, które objęte są pakietami Full Care z opcjami, których oczekiwali właściciele, jak i tymi, które my rekomendowaliśmy – podsumowała Agnieszka Kuśmierz, Commercial Services Manager w DAF Trucks Polska. ●



Półtora tysiąca gazowych IVECO S-Way LNG w Polsce

IVECO Poland uroczyście przekazało 1500. pojazd ciężarowy IVECO S-Way napędzany ciekłym gazem ziemnym (LNG) sprzedany w Polsce firmie Targor-Truck Sp. z o.o.

IVECO, posiadając ponad połowę z 3 tys. pojazdów LNG sprzedanych w Polsce, umacnia swoją pozycję lidera w dostarczaniu innowacyjnych i zrównoważonych rozwiązań transportowych. Dostarczony pojazd jest pierwszym z nowej gamy modelowej MY24, wyposażonym w zaawansowany silnik xCOURSE 13 o mocy 500 KM i momencie obrotowym 2200 Nm. Ponadto, wykorzystując ulepszone technologie, pojazd zapewnia wyjątkową oszczędność paliwa nawet do 11%. Charakteryzuje się lepszą aerodynamiką dzięki kamerom, które zastąpiły tradycyjne lusterka, systemem Hi-Cruise drugiej

generacji i zupełnie nowym układem napędowym, w tym 12-biegową skrzynią biegów Traxon GEN-2 i dłuższym przełożeniem tylnej osi.

Pojazdy zasilane gazem ziemnym (LNG/bioLNG) stanowią kluczowy element w dekarbonizacji transportu, oferując znaczną redukcję emisji CO₂, do 95%

KOLEJNY KROK W DRODZE DO DEKARBONIZACJI

Jacek Nowakowski,
Manager ds. rozwoju biznesu napędów alternatywnych w IVECO Poland

Dostarczenie 1500. pojazdu LNG do Polski to dla nas ogromne osiągnięcie i dowód zaufania, jakim obdarzają nas klienci. Jesteśmy dumni, że możemy przyczynić się do rozwoju bardziej ekologicznego transportu w Polsce. Dzięki IVECO LNG, przedsiębiorcy mogą zmniejszyć swoje emisje, jednocześnie zwiększając rentowność swojej działalności transportowej.



przy zasilaniu biometanem (well-to-wheel). Technologia LNG zapewnia nie tylko mniejszy wpływ na środowisko, ale także wyższą efektywność paliwową, co jest niezwykle istotne w kontekście rosnących kosztów paliw i coraz bardziej rygorystycznych norm ekologicznych.

Biometan jest obecnie jedyną technologią, która oferuje gotowe rozwiązanie dla transportu bez kompromisów w zakresie wydajności i czasu tankowania w porównaniu z olejem napędowym. Umożliwia neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla, a w zależności od surowca użytego do jego produkcji, nawet ujemną emisję dwutlenku węgla. Gdy biometan jest wytwarzany z odpadów zwierzęcych, emisja CO₂ może osiągnąć nawet -121% w porównaniu z pojazdem z silnikiem wysokoprężnym.

Pojazdy IVECO LNG cieszą się rosnącym zainteresowaniem wśród firm

ODPOWIADAJĄC NA EKOLOGICZNE POTRZEBY KLIENTÓW

Piotr Rutkowski,
Prezes Zarządu Targor-Truck Sp. z o.o.



Współpraca z IVECO to dla nas kolejny krok ku zrównoważonemu rozwojowi. Pojazdy ciężarowe napędzane gazem LNG nie tylko odpowiadają na potrzeby rynku, ale także pomagają nam realizować nasze cele związane z ochroną środowiska. Nasze ciężarówki poruszające się po Europie zasilane są już biometanem, co stanowi ważny element procesu dekarbonizacji transportu drogowego w Europie. Jesteśmy jedną z firm, które posiadają największą flotę pojazdów gazowych w Polsce, co daje nam możliwość uczestniczenia w procesie dekarbonizacji w sposób znaczący. Doceniają to nasi klienci, którzy poszukiwali ekologicznych rozwiązań transportowych, podpisując z nami umowy.

transportowych, poszukujących efektywnych i proekologicznych alternatyw dla tradycyjnych pojazdów z silnikami Diesla. Ich innowacyjna konstrukcja i zaawansowana technologia czynią je idealnym rozwiązaniem do transportu długodystansowego, szczególnie w obliczu rosnących wymagań dotyczących

redukcji emisji spalin w miastach i całej Europie.

Dzięki dostarczeniu 1500. pojazdu LNG, IVECO kontynuuje swoją misję rozwoju transportu opartego na niskoemisyjnych technologiach, stając się kluczowym partnerem w dążeniu do bardziej zielonej przyszłości transportu w Polsce i Europie. •



Finał konkursu GIGANCI TRANSPORTU

podczas Walnego Zgromadzenia Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormatywnego OSPTN

Więcej informacji:

<https://ponadnormatywni.pl/zapisy-walne-zgromadzenie/>

już 30 maja 2025

Sponsor diamentowy



Sponsor kolacji



Sponsor złoty



Sponsor srebrny



Partner





HVO100 – realna alternatywa dla diesla i znacząca redukcja emisji

Raben Transport, jako partner logistyczny Leroy Merlin Polska, aktywnie wspiera wdrażanie innowacyjnych i zrównoważonych rozwiązań w transporcie.

Współpraca w zakresie wykorzystania biopaliwa HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) w przewozach to kolejny krok w stronę zielonej logistyki i redukcji emisji CO₂ nawet o 90%.

Raben Transport już od lutego 2024 roku testuje biopaliwo HVO100 w swojej flocie i rozwija infrastrukturę do jego tankowania, by oferować klientom jak najbardziej ekologiczne usługi. Teraz również Leroy Merlin Polska dołącza do grona firm, które korzystając z tego alternatywnego rozwiązania, aktywnie ograniczają ślad węglowy w całym łańcuchu logistycznym, wykorzystując paliwo produkowane z odpadów tłuszczowych i olejów roślinnych. – Biopaliwo HVO100 jest zgodne z normami emisji EURO 6 i może być wykorzystywane w większości pojazdów z silnikami wysokoprężnymi bez konieczności ich modyfikacji. To rozwiązanie, które umożliwia natychmiastowe działanie – bez wymiany floty, bez przestojów, z realną korzyścią dla klimatu – podkreśla Joanna Górna, Key Account Manager odpowiedzialna za rozwój niskoemisyjnych rozwiązań w Raben Transport.

Inwestycje w infrastrukturę i technologie

Raben Transport, w ramach strategii dekarbonizacji, planuje, by do końca 2025

roku 10% ciężarowej floty korzystało z niskoemisyjnych napędów. Kluczowym elementem realizacji tej strategii jest uruchamianie własnych stacji tankowania HVO100 – pierwsza z nich rozpoczęła działanie w listopadzie 2024 roku, a kolejne są w fazie planowania. – Nasza współpraca z Leroy Merlin Polska jest przykładem partnerstwa, które przekracza tradycyjne relacje zleceniodawca-operator logistyczny. Razem tworzymy rozwiązania, które mają realny wpływ na środowisko i wyznaczają nowy standard odpowiedzialności w branży – dodaje Górna.

Wspólna odpowiedzialność za klimat

Dzięki wdrożeniu paliwa HVO100, Leroy Merlin planuje zrealizować 7% dostaw z jego wykorzystaniem do końca 2025 roku, a już w pierwszym kwartale 2026 udział ten ma wzrosnąć do 11,5%. Takie działania doskonale wpisują się w cele klimatyczne firmy, a Raben Transport z dumą wspiera te ambitne założe-

nia, dostarczając sprawdzone, bezpieczne i certyfikowane rozwiązania. – W Leroy Merlin Polska od lat podejmujemy działania redukujące wpływ procesów logistycznych na środowisko. Podstawowym jest oczywiście ciągła poprawa efektywności transportu, optymalizacja tras i wypełnień – współpracujemy na bieżąco z naszymi partnerami w tym zakresie. Jednocześnie wciąż poszukujemy nowych rozwiązań z potencjałem dekarbonizacyjnym i pojazdy z wykorzystaniem biopaliwa HVO w miejsce oleju napędowego to kolejny przykład. A współpraca z firmą Raben Transport pozwala na wymianę doświadczeń i przyspieszenie procesu wdrażania ekologicznych paliw w Polsce – podkreśla Rafał Kowalik, dyrektor Supply Chain w Leroy Merlin Polska.

Biopaliwo HVO100 stosowane przez Raben Transport spełnia rygorystyczne europejskie normy zrównoważonego rozwoju, co gwarantuje jego jakość oraz transparentność pochodzenia – z zachowaniem korzyści środowiskowych i gospodarki o obiegu zamkniętym. ●

ROZRYWKA DLA CAŁEJ RODZINY



POLAND
OPOLE

LOTNISKO
POLSKA
NOWA WIEŚ

XXXI MASTER TRUCK SHOW

18-20 LIPCA 2025

800+ NAJPIĘKNIEJSZYCH CIĘŻARÓWEK Z CAŁEJ EUROPY

Najlepsza impreza motoryzacyjna w Polsce!

OPOLTRANS
SIEĆ HURTOWNI MOTORYZACYJNYCH

<12 LAT WSTĘP FREE
DZWOŁONE DLA OSÓB
W KAŻDYM WIEKU OD 0 DO ∞

0+

RELACJĘ Z MASTER TRUCK OGLĄDAJ W:



ZESKANUJ KOD
I BĄDŹ NA BIEŻĄCO



Badanie praktyk rynkowych zlecniodawców

Trwający już prawie dwa lata kryzys na rynku przewozów drogowych wzmocnił pozycję nadawców, spedytorów i innych podmiotów zlecających przewozy drogowe. Trudno się temu dziwić, gdyż jest to normalna reakcja rynkowa na sytuację, w której popyt na usługi transportu drogowego jest mniejszy od podaży tych usług. Podaży zbudowanej jeszcze w okresie bardzo dobrej koniunktury poprzedzającej obecny kryzys.

Na dodatek na rynku oferowane są usługi wycenione poniżej kosztów wynikających z obowiązujących prawnie zasad i warunków wykonywania przewozów drogowych. Jest to możliwe, gdyż w Polsce, ale też i w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, w ślad za Pakietem Mobilności i innymi zmianami prawnymi, które miały miejsce w ostatnich latach, nie poszła efektywna egzekucja tych przepisów.

Brak egzekucji zasad i warunków przewozu oraz zatrudniania kierowców umożliwił rozwój szarej strefy, w której koszty prowadzenia działalności gospodarczej są dużo niższe od kosztów ponoszonych przez uczciwych przewoźników stosujących się do obowiązującego prawa. Nie wchodząc w głębsze analizy trzeba uczciwie stwierdzić, że nieuczciwa konkurencja dotyczy zarówno naszych rodzimych przewoźników, jak i zagranicznych transportowców, pocho-

dzących głównie ze wschodniej i południowej części Europy.

Tym samym na rynku dostępne są zbyt nisko wycenione usługi, które stanowią punkt odniesienia dla zlecniodawców. I tu pojawia się poważny problem, gdyż ta sytuacja pozwala niektórym zlecniodawcom na wykorzystywanie silniejszej pozycji rynkowej w sposób, który budzić może poważne wątpliwości co do jego zgodności z obowiązującymi w Unii Europejskiej zasadami uczciwej konkurencji.

Przewoźnicy skarżą się na brak możliwości negocjowania narzucanych warunków przewozu, zbyt długie terminy płatności, kary umowne podważające sens wykonywanej usługi transportowej, trudne lub wręcz niemożliwe do spełnienia warunki przewozu i szereg innych niekorzystnych zapisów w kontraktach i zleceniach przewozowych. Niestety nasza wiedza na ten temat ma charakter anegdotyczny, gdyż wynika głównie z przekazanych informacji

w trakcie rozmów z właścicielami i menedżerami firm transportowych.

Dlatego też nie znamy faktycznej skali tego zjawiska, ani też skali poszczególnych ocenianych negatywnie praktyk. Aby to poznać i podjąć w tym obszarze działania chroniące rynek, potrzebna jest nam wiedza oparta na faktach. Stąd w Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” narodził się pomysł, aby zbadać ten temat.

A ponieważ najlepszym źródłem wiedzy są sami przewoźnicy, to zapraszamy ich do udziału w badaniu praktyk rynkowych – do wypełnienia ankiety „Warunki zawierania umów i zleceń przewozowych na rynku transportu drogowego”.

Jeśli chcesz pomóc sobie, nam i innym, poświęć 5 minut na jej wypełnienie. Aby zwiększyć zasięg i reprezentatywność badania, poinformuj i namów do wzięcia udziału w badaniu zaprzyjaźnionych przewoźników. Razem możemy więcej. ●

Warunki zawierania umów i zleceń przewozowych w transporcie drogowym

BADANIE PRAKTYK RYNKOWYCH



- 01 Otwórz aplikację Aparat
- 02 Skieruj obiektyw na kod QR
- 03 Pokaże się link, kliknij go!



www.tlp.org.pl
info@tlp.org.pl

WE ARE TRUCKERS!

LEASING KIEROWCÓW C+E

Dzięki nam firmy transportowe:



Osiągają najwyższą
elastyczność



Uzyskują doświadczonych
i wykwalifikowanych
kierowców



Dotrzymują terminy
dostaw



Mogą planować rozwój
swojej floty



Otrzymują pracowników
w sezonie urlopowym



Znajdują zastępstwo
w czasie choroby kierowcy

**Naszą misją jest ograniczenie
do minimum przestoju w Twojej firmie.**

**Razem będzie
nam po drodze!**

FAZ Drivers sp. z o.o.

📍 +48 48 30 70 500

📧 planning@faz-drivers.pl

faz-drivers.pl



Jakie zmiany czekają sektor TSL w 2025 roku?

Rok 2025 przyniesie szereg zmian prawnych, technologicznych i operacyjnych, które znacząco wpłyną na sektor transportu, spedycji i logistyki. Od nowych regulacji celnych, przez wdrożenie zaawansowanych technologii, po zmieniające się wymagania środowiskowe – przedsiębiorstwa będą musiały dostosować się do nowych realiów, by utrzymać swoją konkurencyjność.

Od stycznia 2025 roku sektor transportowy czeka istotne zmiany prawne i regulacyjne. Zostanie zniesiony przepis nakazujący powrót pojazdów ciężarowych do kraju siedziby przewoźnika co osiem tygodni, co budziło kontrowersje i było przedmiotem orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości UE. Rozszerzony zostanie system SENT, obejmując obowiązkową rejestrację wszystkich przewoźników zagranicznych realizujących transport drogowy na terytorium Polski. Ma to ograniczyć nieuczciwą konkurencję ze strony firm spoza UE – takich jak te, korzystające z tańszego paliwa.

W pełni wejdą w życie nowe przepisy dotyczące tachografów, obligujące firmy transportowe do aktualizacji systemów monitorowania czasu pracy kierowców. Uproszczone zostaną także przepisy związane z rejestracją działalności gospodarczej oraz zatrudnianiem obcokrajowców. – Może to zwiększyć napływ kierowców spoza UE i obniżyć koszty. Na arenie międzynarodowej wdrożone zostaną nowe systemy celne – AIS/IMPORT PLUS, AES/ECS2 PLUS i NCTS2 PLUS – które mają upro-

ścić procedury importowo-eksportowe – wskazuje Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Wprowadzenie obowiązkowego raportowania czynników ESG oraz szczegółowych danych środowiskowych dodatkowo zwiększy wymagania wobec firm transportowych, wpływając na ich długoterminowe strategie.

Nowe realia w Unii Celnej

Jedną z kluczowych zmian w 2025 roku będzie wdrożenie programu „Trust & Check”. Nowa wersja statusu AEO ma nie tylko uprościć procesy celne, ale także znacząco przyspieszyć odprawy. Przedsiębiorstwa, które uzyskają ten status, zyskają możliwość wprowadzania towarów na rynek UE bez konieczności aktywnej interwencji celnej. Program wprowadzi także nowe funkcjonalności, takie jak możliwość zautomatyzowanego generowania dokumentów i raportów celnych. Dodatkowo zakłada możliwość okresowego rozliczania cła. Stanowi to znaczące ułatwienie administracyj-

ne, zwłaszcza dla przedsiębiorstw zajmujących się wielkoskalowym importem.

W tym samym czasie zniesione zostanie zwolnienie celne dla towarów o wartości poniżej 150 euro. Celem jest wyeliminowanie problemu zaniżania wartości towarów. – *Wprowadzenie tego przepisu ma szczególne znaczenie dla branży e-commerce, która będzie zmuszona dostosować swoje systemy deklaracyjne do nowych wymagań. Wszystkie te zmiany będą wspierane przez unijne centrum danych celnych, wykorzystujące sztuczną inteligencję do analizy napływających danych, minimalizacji ryzyka związanego z nadużyciami oraz prognozowania potencjalnych zagrożeń. Dzięki temu, procesy celne będą bardziej przejrzyste, a ryzyko oszustw – zredukowane* – mówi Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Koniec uproszczonych procedur wywozowych

Rok 2025 przyniesie również likwidację procedur uproszczonych w wywozie. Od teraz

wszystkie zgłoszenia celne dotyczące eksportu będą mogły być składane jedynie w specjalnie wyznaczonych do tego miejscach lub oddziałach celnych. W praktyce oznacza to konieczność precyzyjnego planowania tras transportowych oraz dostosowania harmonogramów operacyjnych do dostępności tych lokalizacji. Dla wielu przedsiębiorstw będzie to wyzwanie logistyczne, które wymagać będzie dodatkowych zasobów oraz inwestycji w systemy zarządzania procesami.

Zmiana ta wpłynie nie tylko na organizację transportu międzynarodowego, ale również na koszty operacyjne przedsiębiorstw. Będą one zmuszone dostosować swoje procesy do bardziej rygorystycznych wymagań. – *Dodatkowo, wprowadzenie nowych systemów celnych, takich jak AIS/IMPORT PLUS, AES/ECS2 PLUS i NCTS2 PLUS, zwiększy znaczenie interoperacyjności systemów informatycznych w firmach transportowych. Mimo, że te technologie obiecują poprawę wydajności i automatyzację procesów w przyszłości, obecnie przedsiębiorstwa mierzą się z trudnościami w integracji systemów oraz ograniczeniami w przepustowości* – wskazuje Maciej Maroszyk z TC Kancelarii Prawnej.

Ekspert przewiduje, że w krótkim okresie zmiany te mogą skutkować wydłużeniem czasu obsługi zgłoszeń celnych, co wpłynie na cały łańcuch dostaw. Firmy, które jako pierwsze zainwestują w szkolenia dla swoich pracowników oraz modernizację oprogramowania, zyskają przewagę konkurencyjną i sprawniej dostosują się do nowych wymogów.

Nowe wymagania w transporcie drogowym

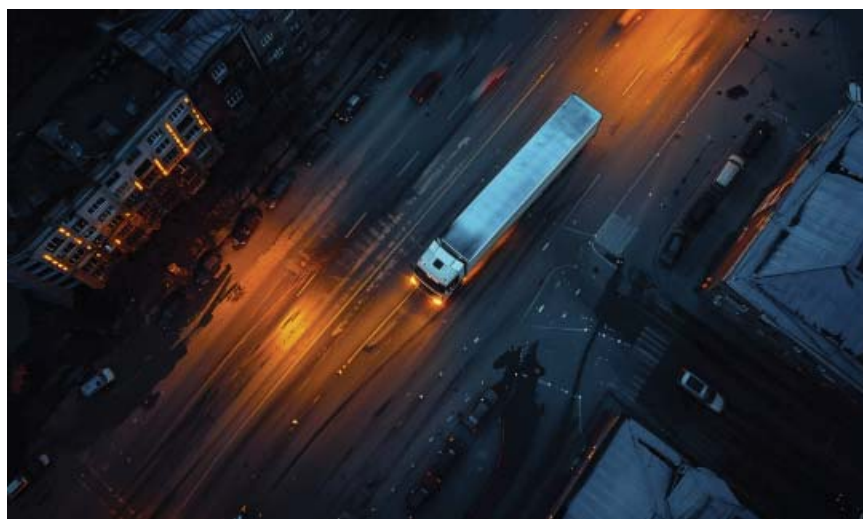
Z początkiem stycznia 2025 roku zagraniczni przewoźnicy spoza UE będą zobowiązani do rejestrowania zezwoleń SENT (EKMT). Wprowadzenie tego obowiązku ma na celu ograniczenie nieuczciwej konkurencji, zapewnienie większej transparentności na rynku oraz wyrównanie szans pomiędzy lokalnymi a międzynarodowymi operatorami. Przewoźnicy będą musieli spełnić szereg kryteriów formalnych, takich jak dostarczenie dokumentacji potwierdzającej zgodność z przepisami unijnymi oraz uiszczenie stosownych opłat. Zmiany będą miały bezpośredni wpływ na konkurencyjność firm transportowych, szczególnie tych z regionów o niższych kosztach operacyjnych.

Dodatkowo, w 2025 roku wprowadzone zostaną nowe stawki podatku od środków

transportu. W porównaniu z 2024 rokiem, będą wyższe dla pojazdów o wysokiej emisji CO₂. – *Przewoźnicy, którzy nie zainwestują w modernizację floty, muszą liczyć się z większymi obciążeniami finansowymi. Wpływ tych zmian na strukturę kosztów operacyjnych przedsiębiorstw stanowi istotne wyzwanie w kontekście rentowności działalności* – dodaje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

ESG – priorytet przyszłości

Nieuniknione zmiany dotyczą również zrównoważonego rozwoju. Firmy z sektora TSL będą zobowiązane do raportowania czynników środowiskowych, społecznych i ładu korporacyjnego (ESG). Wymogi te obejmą wdrożenie szczegółowych strategii zrównoważonego rozwoju, które będą musiały być zgodne z unijną Dyrektywą CSRD. Oznacza to konieczność przygotowywania kompleksowych raportów obejmujących dane na temat śladu węglowego, polityk zatrudnienia oraz zarządzania ryzykiem.



Od 2024 roku wymogi raportowania ESG obowiązują największe firmy, czyli spółki i grupy kapitałowe już objęte wymogami dyrektywy NFRD. Z kolei w 2025 raportowanie zrównoważonego rozwoju obejmie także duże spółki, które zatrudniają powyżej 250 pracowników, mają sumę bilansową powyżej 25 mln EUR lub roczne przychody powyżej 50 mln EUR. Te przedsiębiorstwa będą musiały dostosować się do nowych wymogów i złożyć pierwsze raporty w 2026 roku.

AI, automatyzacja i cyberbezpieczeństwo cyfryzacji

Przyszłość sektora TSL to również rozwój technologii. Automatyzacja procesów

logistycznych, zarządzanie flotą za pomocą sztucznej inteligencji oraz optymalizacja tras staną się standardem w 2025 roku. Inwestycje w elektromobilność oraz badania nad alternatywnymi źródłami energii, takimi jak wodór, wpisują się w ambitne cele Europejskiego Zielonego Ładu. Firmy, które nie dostosują się do tych zmian, ryzykują utratę konkurencyjności na dynamicznie zmieniającym się rynku. – *Pamiętajmy także o zwiększonej cyfryzacji procesów transportowych oraz idącymi za nią, rosnącymi zagrożeniami cybernetycznymi. Firmy będą musiały zainwestować w zaawansowane systemy zabezpieczeń IT, by chronić się przed cyberatakami i wyciekami danych* – przewiduje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Perspektywy na najbliższy czas

Decyzje takie jak zniesienie obowiązku powrotu pojazdów ciężarowych co osiem

tygodni do kraju rejestracji czy uproszczenie przepisów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej mają potencjał poprawy sytuacji na rynku. Niemniej jednak, nadchodzące zmiany te będą wymagały od firm dostosowania się do nowych regulacji i inwestycji w technologie. W obliczu rosnących wymagań ESG, cyfryzacji i zmian celnych, sektor TSL w 2025 roku stanie przed wyzwaniem utrzymania równowagi między zgodnością z przepisami a optymalizacją kosztów. Jak podkreśla Maciej Maroszyk z TC Kancelarii Prawnej, przyszłość sektora TSL to mieszanka wyzwań i szans, które ukształtują nową rzeczywistość transportu, spedycji i logistyki w Unii Europejskiej. ●

Branża TSL na ostrym zakręcie

– dług rośnie, perspektywy niepewne

Branża transportowo-spedycyjno-logistyczna (TSL) w Polsce znalazła się w trudnej sytuacji. Wzrost zadłużenia, problemy płynnościowe oraz zmienność kosztów operacyjnych wymuszają na przedsiębiorcach redefinicję sposobu zarządzania finansami i ryzykiem. Dane Krajowego Rejestru Długów (KRD) pokazują, że w kwietniu 2025 roku „łączne zadłużenie sektora osiągnęło 1,59 mld zł, co oznacza wzrost o 19 proc. rok do roku i aż o 37 proc. w ciągu trzech lat.

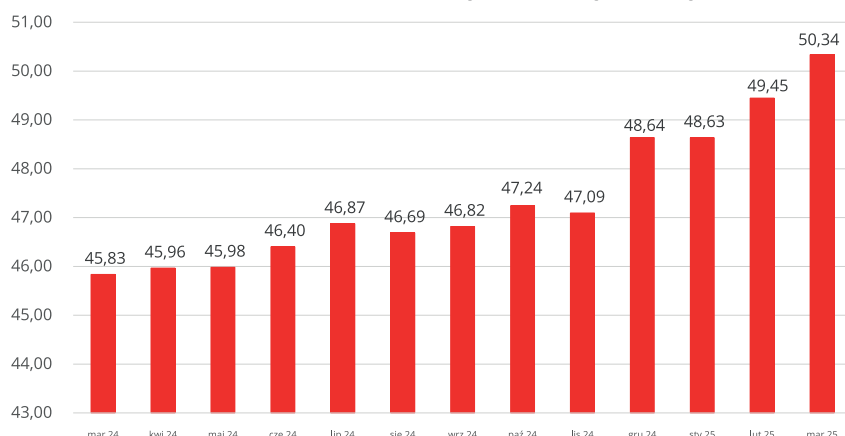
Największy skok zadłużenia – o 250 mln zł – nastąpił między 2024 a 2025 rokiem. Liczba zadłużonych podmiotów wzrosła do 31,7 tys., a średnie zadłużenie jednej firmy transportowej wynosi obecnie 50,3 tys. zł, podczas gdy jeszcze dwa lata temu było to poniżej 40 tys. zł. Największe zaległości mają firmy zajmujące się transportem drogowym towarów – ich zobowią-

zań i powstawanie zatorów płatniczych, które napędzają spiralę zadłużenia w całym sektorze. Branża TSL jest swoim dłużnikiem – gdyby firmy z tego sektora spłaciły swoje wzajemne zobowiązania, łączne zadłużenie zmniejszyłoby się o ponad 63 mln zł. Problemy z płynnością finansową zmuszają przedsiębiorców do sięgania po rozwiązania takie jak faktoring czy szybkie finansowanie (np. eGotówka), których popularność wśród mikroprzedsiębiorstw transportowych dynamicznie rośnie – liczba korzystających z nich firm podwoiła się, a wartość finansowań wzrosła o ponad 110 proc. rok do roku.

W ostatnich latach istotnie wzrosła także konkurencja ze strony przewoźników z połu-

wnia Europy oraz Ukrainy, którzy – po zniesieniu zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe – mogą oferować niższe ceny usług. W efekcie marże firm TSL systematycznie maleją, a utrzymanie rentowności staje się coraz trudniejsze. Według danych GUS, rentowność sprzedaży w branży spadła w 2024 r. do 2,7 proc.

Średnie zadłużenie branży TSL (w tys. złotych)



zania sięgają 1,26 mld zł i stanowią niemal 80 proc. całkowitego długu branży.

Przyczyny pogorszenia sytuacji finansowej

Na trudną sytuację branży wpływa przede wszystkim spadek popytu na usługi transportowe, będący skutkiem spowolnienia gospodarczego zarówno w Polsce, jak i w całej Europie, szczególnie w Niemczech i Francji. W 2024 r. przewozy ładunków ogółem spadły o 6,8 proc. rok do roku, a w pierwszych miesiącach 2025 r. – aż o 8,9 proc. Dodatkowo, branża zmaga się z rosnącymi kosztami operacyjnymi – ceny paliw sięgają nawet

300 zł za tonę, co znacząco zwiększa koszty logistyki. Wzrost zadłużenia, problemy płynnościowe oraz zmienność kosztów operacyjnych wymuszają na przedsiębiorcach redefinicję sposobu zarządzania finansami i ryzykiem. Dane Krajowego Rejestru Długów (KRD) pokazują, że w kwietniu 2025 roku „łączne zadłużenie sektora osiągnęło 1,59 mld zł, co oznacza wzrost o 19 proc. rok do roku i aż o 37 proc. w ciągu trzech lat.

Zatory płatnicze i spirala zadłużenia

Jednym z kluczowych problemów sektora są wydłużone terminy płatności – na zapłatę za wykonaną usługę firmy TSL czekają często ponad 60 dni. W praktyce oznacza to trudności w regulowaniu własnych zobowiązań i powstawanie zatorów płatniczych, które napędzają spiralę zadłużenia w całym sektorze. Branża TSL jest swoim dłużnikiem – gdyby firmy z tego sektora spłaciły swoje wzajemne zobowiązania, łączne zadłużenie zmniejszyłoby się o ponad 63 mln zł. Problemy z płynnością finansową zmuszają przedsiębiorców do sięgania po rozwiązania takie jak faktoring czy szybkie finansowanie (np. eGotówka), których popularność wśród mikroprzedsiębiorstw transportowych dynamicznie rośnie – liczba korzystających z nich firm podwoiła się, a wartość finansowań wzrosła o ponad 110 proc. rok do roku.

Restrukturyzacje i upadłości – rosnące ryzyko w branży

Wraz z pogarszającą się sytuacją finansową rośnie liczba postępowań restrukturyzacyjnych i upadłościowych. Udział firm transportowych w ogólnej liczbie niewypłacalności wzrósł z 11,6 proc. w 2023 r. o 13,5 proc. w 2024 r., a tylko w trzech kwartałach 2024 r. restrukturyzację rozpoczęło 503 przedsiębiorstw z branży transport i gospodarka magazynowa. Wśród dłużników dominują jednoosobowe działalności gospodarcze, które odpowiadają za ponad 2/3 zadłużenia sektora (922,4 mln zł).

Struktura zadłużenia i największe zagrożenia

Największymi wierzycielami sektora TSL są firmy zarządzające wierzytelnościami (459 mln zł), leasingowe (338,8 mln zł) oraz paliwowe (245 mln zł). Oprócz tego 171,3 mln zł przewoźnicy są winni towarzystwom ubezpieczeniowym, 146,2 mln zł – firmom handlowym, a 142 mln zł – bankom oraz innym instytucjom finansowym.

Pod względem regionów, największe zadłużenie mają przedsiębiorstwa z Mazowsza (325,4 mln zł), następnie ze Śląska (211,3 mln zł) i Wielkopolski (195,4 mln zł). Analiza Wiarygodności Płatniczej (scoring) Krajowego Rejestru Długów pokazuje, że tylko niecałe 2/3 firm z branży TSL odznacza się najwyższą wiarygodnością, podczas gdy co czwarta firma ma średnią ocenę, a 13 proc. to przedsiębiorstwa najmniej rzetelne, z którymi współpraca wiąże się z dużym ryzykiem. Dodatkowo na przestrzeni minionego roku można zaobserwować pogorszenie wiarygodności płatniczej firm z branży transportowej. Znacząco wzrósł udział podmiotów w kategorii G, czyli wysokiego ryzyka (o 9 proc.), a także w kategorii uśrednionej – D i E. Jednocześnie spadł udział firm najbardziej rzetelnych – A i C. Taka sytuacja może sugerować przesunięcie się większej liczby firm do średniego lub wysokiego poziomu ryzyka.

Wyzwania strukturalne i perspektywy na przyszłość

Branża TSL stoi przed koniecznością przystosowania się do nowych realiów rynkowych. Utrzymanie konkurencyjności wymaga inwestycji w automatyzację, cyfryzację oraz rozwój usług o wyższej wartości dodanej, takich jak kompleksowa logistyka czy zarządzanie łańcuchem dostaw. Wartość dodana w relacji do przychodów sektora TSL w Polsce rośnie – z 16,9 proc. w 2021 roku do 22,6 proc. w 2023 roku – ale nadal pozostaje poniżej średniej unijnej, która wynosi około 43 proc.

efektywnego zarządzania kosztami oraz elastycznego reagowania na zmiany rynkowe. Oczekiwane umiarkowane odbicie gospodarcze w drugiej połowie 2025 r. może poprawić sytuację, jednak wiele zależy od dalszego rozwoju koniunktury w Europie i skuteczności działań podejmowanych przez przedsiębiorców. Firmy, które wcześniej zainwestowały w automatyzację, analizę danych i sprawną współpracę z przewoźnikami, będą w sta-

fikacja cyfryzacji procesów transportowych wymusza także inwestycje w zabezpieczenia przed cyberatakami i wyciekami danych.

Bezpieczeństwo finansowe – konieczność weryfikacji kontrahentów

W obliczu narastających problemów finansowych i pogarszającej się wiarygodności płatniczej w branży TSL, kluczowe

Zadłużenie – rekordziści w branży TSL



największa liczba zobowiązań:
614 zobowiązań
na kwotę 6,75 mln zł
m. Warszawa, woj. mazowieckie

największa liczba wierzycieli:
91 wierzycieli
i ponad 644 tys. zł długu
m. Bydgoszcz, woj. kujawsko-pomorskie

nie szybciej i lepiej wykorzystać moment odbicia.

Cyfryzacja, automatyzacja i bezpieczeństwo

Transformacja cyfrowa, automatyzacja oraz wdrażanie rozwiązań opartych na sztucznej inteligencji stają się kluczowe dla przyszłości sektora TSL. Coraz większe znaczenie ma zarządzanie flotą w czasie

znaczenie ma rzetelna weryfikacja kontrahentów. Regularne sprawdzanie klientów w Krajowym Rejestrze Długów pozwala ograniczyć ryzyko współpracy z nierzetelnymi partnerami i lepiej zabezpieczyć płynność finansową przedsiębiorstwa. W obecnych realiach gospodarczych takie działania stają się niezbędnym elementem zarządzania ryzykiem i budowania stabilności firmy. ●

Zadłużenie - wierzyciele

Największe długi wobec 3 branż:



Zarządzanie wierzycielnościami
459,0 mln zł



Leasing
338,8 mln zł



Paliwa
244,8 mln zł

Przykłady Czech czy Niemiec, gdzie wartość dodana sięga odpowiednio 30 proc. i 55 proc., pokazują, że Polska wciąż ma wiele do nadrobienia.

Przyszłość branży zależy od zdolności do generowania wartości dodanej,

rzeczywistym, optymalizacja tras oraz inwestycje w elektromobilność i alternatywne źródła energii. W 2025 roku firmy, które nie wdrożą zaawansowanych systemów IT oraz nie zadbają o cyberbezpieczeństwo, ryzykują utratę konkurencyjności. Intensy-



Tomasz Stechliczek
Doradca Klient Biznesowego KRD BIG S.A.
i Kaczmarek Group



Jesteśmy podmiotem z Grupy:
KACZMAREK GROUP

t.stechliczek@krd.pl
t.stechliczek@kaczmarekgroup.pl
+ 48 726 002 781, +48 71 774 56 25

Teleroute 2024: Wzrost o 128%!

Kryzys to nie przeszkoda by działać.

Rok 2024 nie był łaskawy dla branży transportowej – recesja w Niemczech, słabnące euro, rosnące koszty pracy, ekologiczne zobowiązania i niepewność polityczna, zwłaszcza związana z wyborami w USA, postawiły wielu przewoźników przed koniecznością przededefiniowania swojej strategii. W tym trudnym krajobrazie gospodarczym jednym z jasnych punktów okazała się europejska giełda transportowa Teleroute, która urosła aż o 128%.



To nie tylko statystyczny sukces. To dowód na to, że elastyczność i szybka reakcja na zmiany mogą być dziś najcenniejszym zasobem w TSL.

Boom na frachty

W porównaniu z rokiem 2023, w 2024 roku na giełdzie Teleroute odnotowano ogromny wzrost liczby ofert ładunków zarówno krajowych (+50%), jak i międzynarodowych – aż o 190%. Ogólnie wzrost wyniósł 128%! Szczegółowe wartości wzrostów w poszczególnych relacjach zaprezentowane są na grafikach.

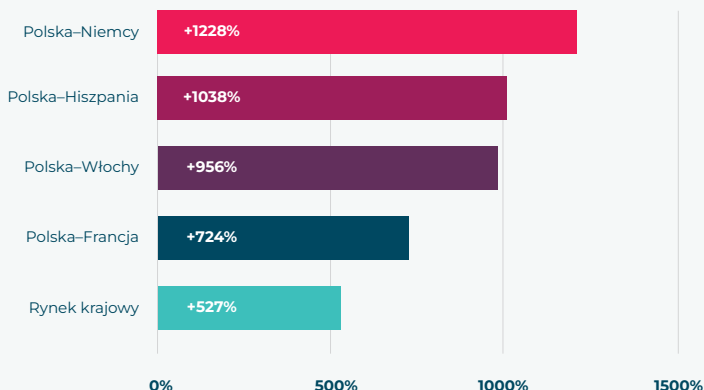
Skąd tak imponujący wzrost liczby ofert ładunków na Teleroute – szczególnie w relacjach z Niemcami, Francją, Włochami i Hiszpanią? Odpowiedź jest złożona – i pokazuje, że za tymi liczbami stoją nie tylko cyferki, ale konkretne decyzje rynkowe.

Po pierwsze: w czasach niepewności firmy transportowe coraz częściej sięgają po ładunki spotowe. Co ciekawe z jednej strony zleceniodawcy chcą korzystać z serwisu firm transportowych w formule długoterminowej powołując się na korzyści płynące z takiej współpracy (lepsze dopasowanie do potrzeb,

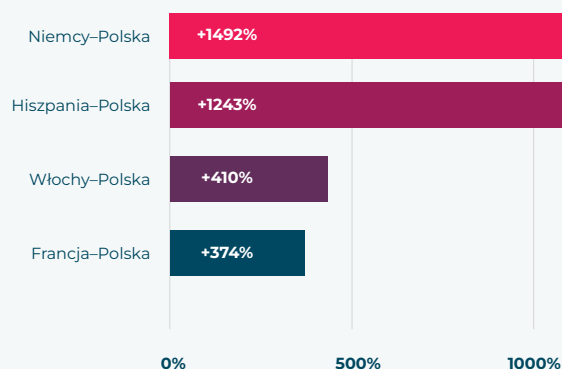
mniej kłopotów wynikających z onboardingu), ale chętnie sięgają po oferty spotowe (bywa, że stawka jest niższa niż kontraktowa, brak wolnych pojazdów). Giełda staje się narzędziem elastycznego zarządzania zleceniami.

Po drugie: wielu przewoźników przenosi się z mniej efektywnych platform na Teleroute, doceniając automatyzację, wysokie standardy bezpieczeństwa i brak pośredników. Wreszcie: kurczenie się oferty wolnych przestrzeni ładunkowych, ale też większa aktywność przewoźni-

Relacje Polska – Europa Zachodnia (2024 v. 2023)



Transport powrotny (2024 v. 2023)



ków z Europy Środkowo-Wschodniej na zachodnich trasach, a także nadal utrzymująca się wymiana towarowa w samej UE – mimo spowolnienia gospodarczego – sprawiają, że relacje takie jak Niemcy–Hiszpania, Francja–Polska czy Włochy–Belgia notują wzrosty. To nie chwilowy skok, to dobrze zaplanowany zwrot w kierunku cyfrowej, efektywnej logistyki. Teleroute działa dziś jak sejsmograf rynkowych nastrojów – pokazuje nie tylko, gdzie są frachty, ale gdzie bije puls europejskiej logistyki.

Automatyzacja napędza wzrost

Równolegle do boomu ładunkowego, platforma odnotowała aż 329% wzrost liczby pojazdów zgłaszanych przez przewoźników. Co ważne, to nie tylko efekt „konjunktury” – ale przede wszystkim zasługa automatyzacji, którą Teleroute rozwija w odpowiedzi na oczekiwania rynku.

Dzięki integracji z zewnętrznymi systemami TMS i nowym funkcjom, użytkownicy mogą automatycznie publikować zarówno ładunki, jak i pojazdy – bez konieczności ręcznego wprowadzania danych. To znacząco przyspiesza pracę, ogranicza ryzyko błędów i pozwala lepiej zarządzać dużą liczbą zleceń. – *Teleroute to coś więcej niż giełda – to bezpieczna, międzynarodowa społeczność przewoźników i spedytorów, którzy współpracują ze sobą w oparciu o sprawdzone standardy i technologie. Naszym celem jest, by każde kliknięcie na platformie zbliżało użytkownika do szybszej realizacji zlecenia i większych zysków* – mówi Joanna Zielińska, Sales Director PL & EE w Teleroute.

Wiarygodność, która pracuje na zysk

W świecie, gdzie stawki kontraktowe i spotowe zmieniają się jak w kalejdoskopie, jakość oferty staje się kluczowa. Teleroute nie tylko zwiększa dostępność ładunków, ale też zapewnia transparentność i eliminację pośredników, co przekłada się na:

- wyższe stawki frachtowe,
- krótsze łańcuchy płatnicze,
- szybsze rozliczenia,
- i większe zaufanie.

Wysokie standardy weryfikacji partnerów, eliminacja kopiowania ofert oraz funkcja MFA (Multi-Factor Authentication) dodatkowo wzmacniają bezpieczeństwo użytkowników.

Strategia na 2025: Dywersyfikacja i ekspansja

W kontekście wciąż trudnej sytuacji gospodarczej w Europie Zachodniej – zwłaszcza w Niemczech i Francji – wielu ekspertów rekomenduje dywersyfikację kierunków działania. Z danych wynika jasno – przewoźnicy korzystają z dawnych tras, ale też eksplorują nowe kierunki. Wzrosty na relacjach Niemcy–Hiszpania (+372%), Włochy–Niemcy (+354%) czy Francja–Szwajcaria (+237%) wskazują na rozszerzanie działań. Teleroute pozwala na łatwy sposób monitorować trendy także w relacjach mniej popularnych, ale zyskujących na znaczeniu: Skandynawia, kraje bałtyckie, Bałkany, dając tym samym przewagę konkurencyjną. Dodatkowe wsparcie zapewniają indywidualni opiekunowie kont, którzy dostarczają aktualnych informacji o rynku i pomagają w optymalizacji działań na giełdzie.



Joanna Zielińska,
Sales Director PL & EE, Teleroute Polska

Connecta – logistyka oparta na relacjach

Doraźne frachty to za mało, by zbudować odporność na kryzysy. Dlatego Alpega – operator Teleroute – rozwija także Connecta, otwartą sieć logistyczną, która pomaga przewoźnikom:

- promować swoje usługi wśród zleceniodawców,
- zdobywać nowych partnerów biznesowych,
- nawiązywać długoterminowe relacje bez pośredników.

Twarde dane, twarda przewaga

Z Teleroute korzysta dziś ponad 85 tys. aktywnych firm w 29 krajach, a każdego dnia publikowanych jest ponad 350 tys. ofert ładunków i pojazdów. To nie tylko liczby – to dowód na skalę, zaufanie i jakość usług.

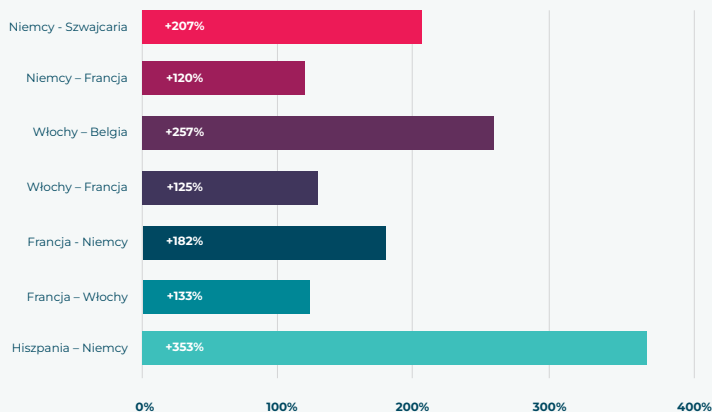
W czasach, gdy każdy kilometr i każda godzina mają znaczenie, szybki dostęp do jakościowych frachtów, zautomatyzowane procesy i wysoki poziom bezpieczeństwa mogą zdecydować o być albo nie być firmy transportowej.

Nie czekaj. Działaj.

– *W czasie spowolnienia gospodarczego, napięć geopolitycznych i niepewności polityki USA warto intensyfikować działania i postawić na elastyczność. Nie ma już miejsca na bierność – trzeba aktywnie poszukiwać nowych możliwości, rynków i rozwiązań* – dodaje Joanna Zielińska.

I właśnie na tej aktywności opiera się strategia Teleroute. W świecie zmiennych stawek, niepewnych kontrahentów i niedoboru kierowców – to technologia, bezpieczeństwo i skala budują przewagę. ●

Trasy europejskie (2024 v. 2023)



1500%



HT Trucks & Parts – kompleksowe wsparcie dla branży transportu drogowego



W dobie rosnącej konkurencji na europejskich szlakach transportowych, przewoźnicy drogowi stają w obliczu coraz wyższych wymagań dotyczących niezawodności floty, minimalizacji czasu postoju oraz optymalizacji kosztów operacyjnych. Szeroka, ale precyzyjnie ukierunkowana oferta HT Trucks & Parts, w połączeniu z unikalnym w skali kraju obiektem Hegelmann Hub Poland są odpowiedzią na te wyzwania.



HT Trucks & Parts tworzy kompleksowy ekosystem serwisowo-logistyczny, który łączy w sobie zaawansowane usługi techniczne, dostęp do szerokiego asortymentu części i akcesoriów oraz zaplecze socjalne i administracyjne. Dzięki temu przewoźnicy zyskują pełne wsparcie na każdym etapie realizacji zadań transportowych, od diagnostyki, przez naprawę, aż po tankowanie pojazdów i zapewnienie komfortowego odpoczynku dla swoich załóg.

Bogate doświadczenie i międzynarodowy zasięg

HT Trucks & Parts, zatrudniająca ponad 500 wykwalifikowanych specjalistów, działa obecnie w czterech krajach Europy – Polsce, Niemczech, Francji oraz na Litwie. Taki

zasięg umożliwia oferowanie jednolitych standardów serwisu oraz sprawnej wymiany informacji między oddziałami, co skraca czas realizacji napraw i dostaw części. Współpraca z renomowanymi producentami przekłada się na dostęp do oryginalnych komponentów oraz zaawansowanych szkoleń technicznych dla pracowników, a zdobyte certyfikaty branżowe stanowią gwarancję jakości usług.

Oferta serwisowa dopasowana do potrzeb flot ciężarowych

Program serwisowy HT Trucks & Parts obejmuje pełen zakres działań, niezbędnych do utrzymania ciężarówek, ciągników siodłowych oraz naczep w doskonałym stanie tech-

nicznym. Na pierwszym miejscu znajduje się diagnostyka komputerowa, pozwalająca na precyzyjne wykrycie usterek jeszcze przed ich eskalacją. W ramach przeglądów okresowych wykonywane są również szczegółowe badania układów hamulcowych oraz układów zawieszenia, co przekłada się na bezpieczeństwo przy pełnych obciążeniach. Usługi wymiany płynów eksploatacyjnych i filtrów realizowane są według harmonogramów producenta, a dedykowane programy obsługowe umożliwiają klientom monitorowanie zużycia komponentów i optymalizację kosztów.

Nieodłącznym elementem kompleksowej opieki jest serwis opon – od montażu i wyważania, przez naprawy uszkodzeń mechanicznych, aż po sezonowe przechowywanie kompletów. Nowoczesne stanowiska do geometrii kół oraz mobilne punkty service-

-on-site pozwalają na minimalizację postoju przy poważniejszych awariach. Blacharstwo i lakiernictwo, prowadzone w warsztatach HT Trucks & Parts, przywracają nadwoziom fabryczny wygląd, co jest istotne nie tylko ze względu na estetykę, lecz również na ochronę antykorozyjną.

Mobilny serwis 24/7 – pomoc w trasie

Kluczowym elementem oferty jest całodobowe wsparcie awaryjne w terenie. Dzięki rozbudowanej sieci pojazdów serwisowych, wyposażonych w narzędzia diagnostyczne oraz zapas części, technicy HT Trucks & Parts są w stanie przeprowadzić większość napraw bez konieczności holowania pojazdu do warsztatu. W sytuacjach wymagających przetransportowania samochodu, firma zapewnia dostęp do usług holowniczych oraz samochody zastępcze, co chroni przewoźników przed długotrwałymi przestojami i dodatkowymi kosztami.

Hegelmann Hub Poland – nowoczesne centrum wsparcia

Hegelmann Hub Poland zajmuje 11,6 hektarów i zlokalizowany jest w strategicznym punkcie przy autostradzie A4 i drodze krajowej DK 94. Baza położona kilkanaście kilometrów od granicy polsko-niemieckiej, to placówka, która łączy w sobie wszystkie

WSZYSTKO CZEGO POTRZEBUJE TRANSPORT – W JEDNYM MIEJSCU

Adrian Koziorowski, Prezes Zarządu HT Trucks & Parts Poland



W odpowiedzi na rosnące potrzeby branży transportowej, w Żarskiej Wsi koło Zgorzelca, tuż przy przejściu granicznym Polska–Niemcy, stworzyliśmy Hegelmann Hub – nowoczesny kompleks transportowy, który łączy w sobie serwis ciężarówek z obszernym zapleczem magazynowym i usługami dodatkowymi, restaurację, miejsca odpoczynku dla kierowców oraz przestrzeń biurową. Dzięki temu przewoźnicy mogą załatwić wszystkie niezbędne sprawy w jednym miejscu, bez konieczności żmudnego szukania zewnętrznych dostawców. W sercu Hegelmann Hub funkcjonuje największy w Europie warsztat samochodów ciężarowych, w którym ponad 120 mechaników – legitymujących się licznymi certyfikatami i ukończonymi szkoleniami – dba o to, by flota naszych klientów zawsze była w doskonałym stanie technicznym. Serwisujemy pojazdy wszystkich marek, również te zasilane LNG. Nasza przestrzeń magazynowa o powierzchni 6 000 m² jest w pełni zaopatrzona we wszystkie kluczowe części zamienne, w tym również opony czy filtry DPF, dostępne od ręki. Całość uzupełnia strzeżony przez całą dobę i certyfikowany przez TAPA i Bosch Secure parking oraz centrum szkoleniowo-noclegowe z 750 miejscami noclegowymi, salami konferencyjnymi, dwiema siłowniami i restauracją oferującą kierowcom pożywne posiłki. Uzupełniając gamę usług, dysponujemy własną stacją kontroli pojazdów, w której również kalibrujemy i certyfikujemy tachografy. Mamy też lakiernię przystosowaną do renowacji i lakierowania jednostek o długości nawet do 40 metrów, wspieraną dwiema ramami naprawczymi dla kabin i naczep. Nasza myjnia zapewnia zarówno kompleksowe mycie zewnętrzne, jak i certyfikowaną dezynfekcję wnętrza naczep. W budynku Hegelmann Hub działa również Urząd Celný wraz z agencjami celnymi, co pozwala na szybkie i sprawne załatwienie formalności importowych i eksportowych. Oferujemy też kompleksową obsługę systemów płatności eTOLL i Toll Collect. W 2024 roku zostaliśmy uhonorowani tytułem Złotego Orła Motoryzacji oraz uznani najlepiej ocenianym serwisem samochodów ciężarowych w Polsce, co potwierdza naszą nieustającą troskę o najwyższą jakość obsługi. Hegelmann Hub to jedyne w swoim rodzaju miejsce, w którym przewoźnicy branży transportu drogowego otrzymuje kompleksowe wsparcie: od kompleksowego serwisu i obsługi bieżącej pojazdów, przez noclegi i odpoczynek kierowców, aż po obsługę celną i przestrzeń biurową oraz szkoleniową dla firm. Zapraszamy do współpracy – jesteśmy gotowi zadbać o każdy aspekt floty transportowej.

najważniejsze elementy niezbędne do sprawnego zarządzania flotą. Obiekt zatrudnia ponad 250 osób i dysponuje wielofunkcyjnym warsztatem z pełnym zakresem diagnostyki

oraz napraw, w tym specjalistycznymi stanowiskami do prac blacharsko-lakierniczych i myjnią dedykowaną pojazdom ciężarowym. Baza posiada również rozbudowane zaplecze socjalne dla kierowców.

Na terenie Hegelmann Hub Poland znajduje się także rozbudowany magazyn części zamiennych i opon, z możliwością krótkoterminowego oraz długoterminowego składowania, co znacząco skraca czas dostawy niezbędnych komponentów i pozwala przewoźnikom na elastyczne planowanie zapasów.

Kompleksowe zaplecze socjalno-administracyjne

Hegelmann Hub Poland oferuje również przestrzeń biurową oraz sale konferencyjne, które mogą pełnić funkcję centrum dowodzenia operacjami logistycznymi, miejsc spotkań z kontrahentami czy sal szkoleniowych dla personelu. Dzięki temu przewoźnicy zyskują nie tylko punkt wsparcia technicznego, lecz także centrum logistyczno-administracyjne, które usprawnia komunikację z klientami



i partnerami. Kluczową rolę odgrywa również zaplecze socjalne – wygodne pokoje noclegowe, restauracja i strefy relaksu zostały zaprojektowane z myślą o odpoczynku kierowców podczas czasu jazdy i przerw zgodnych z regulacjami prawnymi. Bezpieczeństwo floty zapewnia strzeżony parking TIR na 850 miejsc.

Szereg korzyści dla przewoźników

Dla firm transportowych decydujących się na współpracę z HT Trucks & Parts i Hegelmann Hub Poland korzyści są wielowymiarowe. Po pierwsze, centralizacja usług serwisowych oznacza znaczne ograniczenie czasu postoju – wszystkie prace wykonywane są w jednym miejscu, co eliminuje konieczność przekazywania pojazdu do różnych podwykonawców. Po drugie, zaawansowane systemy raportowania i transparentna kalkulacja kosztów gwarantują optymalizację wydatków, umożliwiając przewoźnikom monitorowanie współczynnika awaryjności floty i planowanie budżetu. Po trzecie, strategiczna lokalizacja obiektu przy głównych korytarzach tranzytowych UE przekłada się na korzyści dla tras relacji zachód–wschód, skracając czas dojazdu do serwisu i zwiększając elastyczność w reagowaniu na niespodziewane zdarzenia drogowe.

Ponadto, kompleksowa opieka nad kierowcami, obejmująca wysokiej jakości



usługi noclegowe, catering oraz strefy odpoczynku, wpływa na zwiększenie satysfakcji załóg i minimalizację ryzyka błędów wynikających z przemęczenia. Z punktu widzenia menedżerów flot, dostęp do profesjonalnych sal konferencyjnych i biur na miejscu pozwala na lepsze planowanie operacji czy organizację tu szkoleń dla swojego personelu.

Perspektywy rozwoju i innowacje

W perspektywie najbliższych lat HT Trucks & Parts planuje dalszą digitalizację procesów serwisowych, m.in. poprzez wdrożenie aplikacji mobilnej umożliwiającej zdalne zgłaszanie awarii, śledzenie statusu naprawy oraz zarządzanie historią przeglądów. Z kolei Hegelmann Hub Poland przygotowuje się do rozbudowy infrastruktury o nowe place manewrowe i instalację ładowarek do pojazdów elektrycznych, co odpowiada globalnym trendom transformacji energetycznej w transporcie drogowym.

Rozwiązania oferowane przez HT Trucks & Parts we współpracy z Hegelmann Hub Poland kreują nowy standard w obsłudze technicznej i logistycznej flot ciężarowych. Pełna integracja usług – od diagnostyki i napraw, przez magazyn części i opon, aż po zaplecze socjalno-administracyjne – pozwala przewoźnikom skupić się na kluczowych celach biznesowych, zyskując jednocześnie pewność ciągłości operacyjnej i redukcję kosztów. W obliczu dynamicznych zmian w branży transportu drogowego, takie kompleksowe wsparcie staje się czynnikiem determinującym konkurencyjność i stabilność działalności. ●





Między stacją a strategią – jak firmy transportowe mogą zyskać na zmienności cen paliw?

W pierwszym kwartale 2025 roku ceny paliw w Polsce były zaskakująco stabilne. Benzyna i olej napędowy potaniały średnio o 2 grosze za litr, a w hurcie ceny diesla spadły nawet o 3,5 proc. To dobra wiadomość dla firm z branży transportowej i logistycznej, które – po miesiącach niepewności – mogły odetchnąć. Ale to też moment, w którym warto zadać sobie pytanie: jak lepiej planować zakupy paliwa, by nie być zdanym na łaskę nagłych zmian na rynku?

Dla firm działających w branży transportowej i logistycznej, paliwo stanowi jeden z kluczowych składników kosztowych – nierzadko odpowiadający za 30–40 proc. wszystkich wydatków operacyjnych. W takiej sytuacji bieżące śledzenie notowań ropy czy cen detalicznych ma swoje znaczenie, ale to nie codzienne korekty powinny determinować sposób zarządzania zakupami paliwa. Szczególnie biorąc pod uwagę, jak szybko ceny ropy zmieniały się z powodu wydarzeń geopolitycznych, takich jak cła naładane na partnerów handlowych USA. W pierwszym kwartale 2025 roku ceny paliw były silnie powiązane z rozwojem sytuacji na rynku ropy naftowej.

W drugim kwartale znaczący wzrost cen ropy wydaje się mało prawdopodobny, ale ostatnie tygodnie, a nawet lata uczą nas, że

zmiana jest jedyną pewną rzeczą w obecnej rzeczywistości polityczno-gospodarczej. Na podstawie obecnych trendów oraz najnow-



Marcin Wawrzkiwicz
Country Manager Malcom Finance

szych danych z rynku ropy opisanych powyżej, przewiduje się, że ceny paliw będą się wahać w przedziale 10–30 groszy za litr, bez istotnego wzrostu cen benzyny i oleju napędowego w drugim kwartale.

Ceny paliw w Polsce: niewielkie wahania, ale...

Choć sytuacja globalna była dynamiczna, ceny paliw w Polsce zachowały względną równowagę w ostatnich miesiącach. Na koniec marca benzyna i diesel były tańsze niż w styczniu, a maksymalne odchylenia w ciągu kwartału nie przekroczyły 30 groszy. Dodatkowo umacniający się złoty wobec dolara pomógł złagodzić wpływ rosnących cen ropy.

Ale uwaga – to nie oznacza, że firmy mogą przestać się tym interesować. Właśnie teraz warto pomyśleć o bardziej świadomym zarządzaniu zakupami paliwa, szczególnie, że analitycy podkreślają dużą niepewność.

Jak przetrwać niepewność

– W branży TSL zdecydowanie największe korzyści przynosi podejście strategiczne: planowanie tankowań w oparciu o analizę trendów, przewidywalność tras i rytm pracy floty. Regularne, dobrze zaplanowane zakupy paliwa pozwalają ograniczyć ryzyko zaskoczenia nagłymi skokami cen i stabilizują wydatki – podkreśla Marcin Wawrzkiwicz, Country Manager Malcom Finance w Polsce.

Możliwość szybkiego uwolnienia środków z wystawionych faktur – np. dzięki faktoringowi – daje firmom przestrzeń do takiego planowania bez czekania na przelewy od kontrahentów. Takie podejście przekłada się na lepszą kontrolę i większą przewidywalność finansową, co w obecnym, zmiennym otoczeniu staje się wręcz koniecznością.

Kiedy klienci płacą z opóźnieniem, a ceny paliw potrafią się zmieniać z dnia na dzień, firmy transportowe potrzebują szybkiego dostępu do gotówki. Tu właśnie sprawdza się faktoring. Pozwala on natychmiast odzyskać środki z wystawionych faktur – bez czekania na termin płatności.

– Nasi klienci często mówią wprost: to właśnie faktoring daje im możliwość spokojnego planowania zakupów, także paliwa – podsumowuje Marcin Wawrzkiwicz, Country Manager Malcom Finance. – To wygodne, elastyczne i nie wymaga dużej biurokracji. ●



Branża TSL w 2025 pod znakiem cyfryzacji, bezpieczeństwa i strategicznej restrukturyzacji

Transformacja cyfrowa, regionalizacja łańcuchów dostaw, restrukturyzacja przedsiębiorstw – to tylko niektóre z trendów, które będą kształtować branżę TSL w 2025 roku.

To odpowiedź na globalne wyzwania, nowe regulacje prawne oraz zmieniające się oczekiwania klientów. Konieczna jest strategiczna adaptacja do zmieniających się warunków rynkowych.

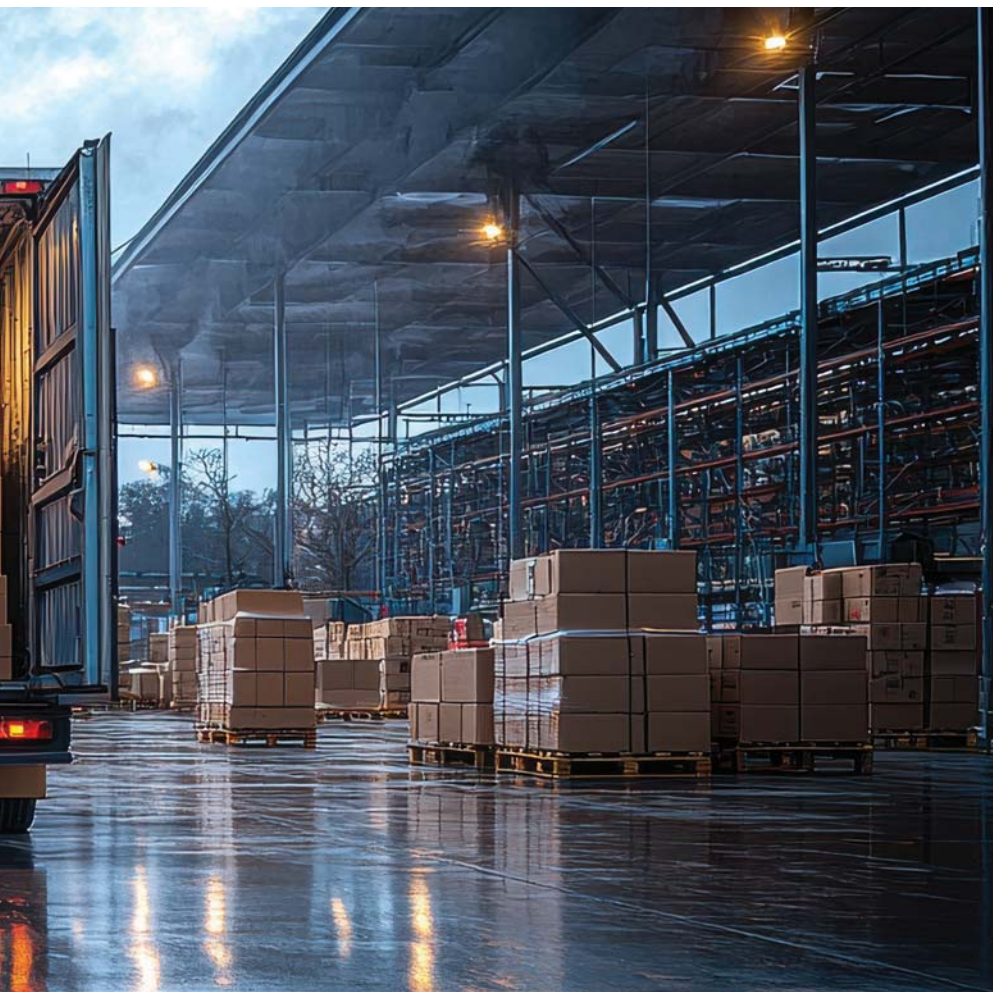
W 2025 r. spodziewane jest ożywienie polskiej gospodarki. Według prognoz PKB wzrośnie do 3,7 proc. wobec 3,1 proc. w 2024 roku. By wykorzystać prognozowane przyspieszenie firmy muszą wziąć pod uwagę trendy, które będą kształtować sektor transportu, spedycji i logistyki w 2025 roku, jednocześnie zmieniając oblicze całej branży.

Zmiany strukturalne

Jednym z zauważalnych trendów jest kompleksowa transformacja cyfrowa. Eksperci wskazują na konieczność rewolucji w zarządzaniu łańcuchem dostaw, opartej na sztucznej inteligencji i innych zaawansowanych technologiach. Już teraz można obserwować bezprecedensowe przyspie-

sznienie procesów digitalizacji w branży TSL. Firmy systematycznie modernizują infrastrukturę IT, inwestując w trzy kluczowe technologie: sztuczną inteligencję, blockchain oraz Internet rzeczy (IoT).

Szczególne znaczenie nabierają systemy śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym oraz analityka prognoz, które znacząco usprawniają procesy decyzyjne.



W poszukiwaniu bezpieczeństwa

Strategiczna restrukturyzacja i zmiana podejścia do zasobów ludzkich. Nowa zdigitalizowana rzeczywistość wymusza zmiany w firmach, a odpowiedzią na te potrzeby może być restrukturyzacja w celu bardziej efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Pomimo obecnych wyzwań rynkowych firmy konsekwentnie inwestują w rozwój zespołów oraz ich know how. To przemyślna strategia, szczególnie w kontekście prognozowanego ożywienia gospodarczego w 2025 roku. Szkolenia i wdrażanie nowych rozwiązań cyfrowych może podnieść jakość obsługi łańcucha dostaw. – W sektorze przeładunkowym obserwujemy znaczący wzrost inwestycji w specjalistyczne pozwolenia, takie jak Magazyn Czasowego Składowania czy Skład Celny. Firmy coraz częściej decydują się też na outsourcing wybranych usług, np. księgowości i kadr, koncentrując zasoby na swoich kluczowych obszarach – wyjaśnia Joanna Porath.

Eksperti podkreślają, że już widoczny trend w 2025 roku to rosnące znaczenie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, zarówno w kontekście cyberbezpieczeństwa, jak i zgodności z regulacjami międzynarodowymi. Firmy muszą być świadome odpowiedzialności karnej, zwłaszcza w kontekście sankcji międzynarodowych i współpracy z krajami podwyższonego ryzyka. To nie tylko kwestia zgodności działań z obowiązującymi normami, ale fundamentalny element zarządzania ryzykiem w nowoczesnej firmie logistycznej.

Globalne zakłócenia i geopolityczna niepewność ostatnich lat przyspieszyły trend regionalizacji łańcuchów dostaw. Firmy aktywnie dążą do redukcji kosztów i ryzyka poprzez wzmacnianie sieci wewnątrzregionalnych. – *Obserwujemy rosnące zainteresowanie lokalnymi rozwiązaniami magazynowymi i dystrybucyjnymi. To odpowiedź na potrzebę większej elastyczności i kontroli nad łańcuchem dostaw* – komentuje właścicielka agencji celnej AC Porath.

W 2025 roku eksperci z branży TSL prognozują rozwój koncepcji „antykruchoci”, czyli zdolności nie tylko do przetrwania, ale także rozwoju w warunkach niepewności. To właśnie kompleksowa transformacja cyfrowa, wraz z naciskiem na zrównoważony rozwój, bezpieczeństwo i regionalizację łańcuchów dostaw, pozwoli firmom nie tylko adaptować się do zmian, ale także budować przewagę konkurencyjną w długiej perspektywie. ●

ELASTYCZNI ZYSKAJĄ

Joanna Porath,
właścicielka agencji celnej AC Porath

Wdrożenie nowego systemu Import Control System 2 będzie jednym z największych wyzwań technologicznych nadchodzącego roku. Firmy muszą być przygotowane na dostosowanie swoich systemów informatycznych i procesów operacyjnych do nowych przepisów, podobnie jak i do nowych regulacji, dotyczących zrównoważonego rozwoju. Przewoźnicy, którzy najszybciej dostosują się do nowych wymogów zyskają przewagę konkurencyjną. Może wiązać się to z koniecznością modernizacji floty i optymalizacją procesów transportowych. Obserwujemy również rosnące zainteresowanie lokalnymi rozwiązaniami magazynowymi i dystrybucyjnymi. To odpowiedź na potrzebę większej elastyczności i kontroli nad łańcuchem dostaw.



– *Wdrożenie nowego systemu Import Control System 2 będzie jednym z największych wyzwań technologicznych nadchodzącego roku. Firmy muszą być przygotowane na dostosowanie swoich systemów informatycznych i procesów operacyjnych do nowych przepisów* – podkreśla Joanna Porath, właścicielka agencji celnej AC Porath.

Nowe regulacje, dotyczące zrównoważonego rozwoju, które wejdą w życie w 2025 r. przyspieszą wprowadzanie polityki nisko- lub zeroemisyjnej. Rygorystyczne przepisy to

z jednej strony wyzwanie dla branży, z drugiej szansa na reorganizację i unowocześnienie firmy. – *Przewoźnicy, którzy najszybciej dostosują się do nowych wymogów zyskają przewagę konkurencyjną. Może wiązać się to z koniecznością modernizacji floty i optymalizacją procesów transportowych* – mówi Joanna Porath. Już teraz branża aktywnie inwestuje w alternatywne paliwa, optymalizację tras oraz energooszczędne technologie. Wyzwaniem pozostają ograniczenia infrastrukturalne oraz koszty przyszłej transformacji.



TSL na rozdrożu: efektywność kluczem do dalszego rozwoju?

Polskie przedsiębiorstwa transportowe od lat są siłą napędową europejskiego rynku przewozów, odpowiadając za ok. 20% całego wolumenu. Ten wypracowany przez lata wynik wydaje się być jednak swoistym sufitem trudnym do przebicia.

W obliczu narastających wyzwań strukturalnych, takich jak rosnące koszty pracy, transformacja energetyczna czy zmieniające się regulacje, dalszy wzrost wolumenowy staje się coraz trudniejszy. Na plan pierwszy wychodzi efektywność zarówno operacyjna, jak i kosztowa oraz rozwój usług wspierających i budowanie wartości dodanej.

Europa Środkowa: sukcesy i wyzwania

Europa Środkowa, w tym Polska, odniosła znaczący sukces gospodarczy w ciągu ostatnich dwóch dekad członkostwa w UE. Wzrost PKB per capita oparł się m.in. na inwestycjach zagranicznych o niskiej wartości dodanej. Ten model przyczynił się do dynamicznego rozwoju sektora TSL – powstały liczne magazyny, centra logistyczne i firmy

transportowe, a zatrudnienie w tym sektorze znacząco wzrosło.

Dotychczasowy model oparty na niskich kosztach pracy i niskiej wartości dodanej może się jednak wyczerpywać. Rosnące koszty pracy czy transformacja energetyczna zmniejszają atrakcyjność Polski dla inwestorów. – *W ciągu ostatnich pięciu lat koszty pracy w naszym kraju wzrosły o ponad 30%, co stawia pod znakiem zapytania naszą konkurencyjność w porównaniu z krajami Azji, Afryki Północnej czy nawet Rumunią i Bułgarią. Dodatkowo jesteśmy w dużej mierze uzależnieni od rynku UE, gdzie trafia około ¾ polskiego eksportu. To ogranicza możliwości dywersyfikacji i zwiększa ryzyko w przypadku spowolnienia gospodarczego w Unii* – mówi Krzysztof Otrząsek, dyrektor sprzedaży opon ciężarowych i rozwiązań flotowych w Continental Opony Polska.

Ewolucja rynku: od transportu do usług logistycznych

Polski sektor TSL wciąż w większym stopniu niż w innych krajach UE opiera się na przewozie towarów, a nie na usługach logistycznych. Sytuacja ta zaczyna się jednak zmieniać. Jak pokazują dane raportu opracowanego przez centrum analiz SpotData dla związku pracodawców Transport i Logistyka Polska „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, udział usług logistycznych, spedycyjnych i magazynowych w przychodach sektora TSL w Polsce wzrósł z 19,7% w 2019 roku do 24% w 2022 roku. To wciąż zdecydowanie mniej niż średnia unijna (43%), ale trend jest wyraźny. Dodatkowo z danych przedstawionych w raporcie wynika, że w polskim sektorze TSL wartość dodana w relacji do przychodów wzrosła z 16,9%

w 2021 roku do 22,6% w 2023 roku, co pokazuje, że firmy zaczynają dostrzegać korzyści z dywersyfikacji usług. Wciąż jednak pozostajemy w tyle za krajami takimi jak Czechy, gdzie wartość dodana wynosi 30%, czy Niemcy, gdzie sięga ona 55%. Pokazuje to, jak dużo pozostało jeszcze do zrobienia.

Nie zmienia to jednak faktu, że podstawową przewagą polskich firm jeszcze przez wiele lat pozostanie relatywnie niski koszt przewozu w połączeniu z wysoką jakością usług. To właśnie te czynniki sprawiają, że polscy przewoźnicy są konkurencyjni na rynku europejskim. – *Rozwój w stronę usług wyższej wartości dodanej, takich jak kompleksowa logistyka czy zarządzanie łańcuchem dostaw, będzie postępował stopniowo. To nie będzie rewolucja, lecz ewolucja – proces, który potrwa lata, ale w długiej perspektywie może znacząco zwiększyć rentowność i odporność polskich firm na zmiany rynkowe* – zauważa Krzysztof Otrząsek.

Zmieniająca się charakterystyka transportu

Firmy transportowe systematycznie zwiększają średnią odległość świadczonych usług. Jak pokazuje raport „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, w 2022 r. w porównaniu z okresem przed pandemią COVID-19, najszybszy wzrost odnotowano na trasach 150–499 km (średnio 6% rocznie), co wskazuje na rosnące znaczenie transportu średniodystansowego. Jednocześnie przewozy na długich dystansach (powyżej 500 km) wzrosły średnio o 3% rocznie, co jest efektem zwiększonej aktywności na trasach międzynarodowych, zwłaszcza do Niemiec, jak i południowej Europy.

Zmienia się również struktura przewożonych towarów. Materiały budowlane, które kiedyś dominowały na krótkich trasach (do 50 km), są coraz częściej transportowane na

no-spożywcze, które wcześniej przewożono głównie na trasach 150–500 km, teraz coraz częściej trafiają na odcinki 500–1000 km. To pokazuje, że polscy przewoźnicy coraz bardziej specjalizują się w długodystansowym transporcie towarów, co wyróżnia ich na tle innych krajów UE – w Polsce przewozy powyżej 500 km stanowią 15% wszystkich usług, podczas gdy średnia unijna to zaledwie 7%.

w postaci zmniejszonego zużycia paliwa. Co ciekawe, efekt ten rośnie wraz z ciężarem ładunku, choć może się to wydawać nieintuicyjne. Z drugiej strony, nawet niewielki odsetek tras typowo miejskich może stanowić wyzwanie dla ogumienia stworzonego z myślą o długich dystansach. Dlatego tak ważne jest, aby każdorazowo podejmować decyzje o wyborze opon w oparciu o rzetelne dane

ROZWÓJ WYMAGA ZMIANY

Krzysztof Otrząsek, dyrektor sprzedaży opon ciężarowych i rozwiązań flotowych w Continental Opony Polska.



Podstawową przewagą polskich firm jeszcze przez wiele lat pozostanie relatywnie niski koszt przewozu w połączeniu z wysoką jakością usług. To właśnie te czynniki sprawiają, że polscy przewoźnicy są konkurencyjni na rynku europejskim. Jednak w ciągu ostatnich pięciu lat koszty pracy w naszym kraju wzrosły o ponad 30%, co stawia pod znakiem zapytania naszą konkurencyjność w porównaniu z krajami Azji, Afryki Północnej czy nawet Rumunii i Bułgarii. Rozwój w stronę usług wyższej wartości dodanej, takich jak kompleksowa logistyka czy zarządzanie łańcuchem dostaw, będzie postępował stopniowo. To nie będzie rewolucja, lecz ewolucja – proces, który potrwa lata, ale w długiej perspektywie może znacząco zwiększyć rentowność i odporność polskich firm na zmiany rynkowe.

Aby utrzymać konkurencyjność polskich przewoźników na rynku europejskim, potrzebne jest również systemowe wsparcie, które uwzględni istotną rolę transportu w krajowej gospodarce. Świadomość znaczenia tej branży, zarówno na poziomie rządowym, jak i społecznym, pozwoliłaby na wzmocnienie przewagi konkurencyjnej oraz skuteczną odpowiedź na obecne wyzwania.

Warto też zwrócić uwagę na rozwój infrastruktury. Na przestrzeni ostatnich dwóch dekad powstało w Polsce ok. 4000 km dróg szybkiego ruchu i autostrad. Do 2030 roku przybędzie kolejne 2500 km. Z punktu widzenia firm transportowych oznacza to istotną zmianę w planowaniu tras i zarządzaniu flotą, zwłaszcza że większość nowych centrów dystrybucyjnych oraz magazynów już dziś powstaje wzdłuż tych nowoczesnych szlaków komunikacyjnych. Nawet jeśli zakres działalności danego przedsiębiorstwa pod względem pokonywanych odległości obejmuje głównie transport regionalny, to ze względu na gęstą sieć dróg szybkiego ruchu coraz częściej powinniśmy traktować go jak transport autostradowy. – *W takich warunkach znacznie lepszym wyborem pod względem rachunku ekonomicznego i efektywności może okazać się np. ogumienie dostosowane do ruchu dalekobieżnego. Diabeł oczywiście tkwi w szczegółach, dlatego ważne aby decyzje podejmować na podstawie danych dla konkretnych grup pojazdów. Jeśli pojazdy poruszają się w 90% po autostradach i drogach ekspresowych, to opony dalekobieżne, charakteryzujące się niższymi oporami toczenia, prawdopodobnie zapewnią wyraźne korzyści*

dotyczące profilu pracy pojazdów oraz dokładnie zdefiniowane scenariusze ich eksploatacji – tłumaczy Krzysztof Otrząsek.

Transport w Polsce: doświadczenie to za mało

Polska branża transportowa wielokrotnie udowodniła, że potrafi dostosować się do zmieniających się realiów rynkowych. Jednak samo doświadczenie i elastyczność mogą nie wystarczyć, by utrzymać pozycję na rynku. Kluczowe staje się nie tylko poszukiwanie bardziej efektywnych rozwiązań, ale także działania regulacyjne.

Polski sektor transportowy ma ugruntowaną pozycję i wieloletnie doświadczenie w adaptacji do trudnych warunków rynkowych. – *Aby jednak utrzymać konkurencyjność polskich przewoźników na rynku europejskim, potrzebne jest systemowe wsparcie, które uwzględni istotną rolę transportu w krajowej gospodarce. Świadomość znaczenia tej branży, zarówno na poziomie rządowym, jak i społecznym, pozwoliłaby na wzmocnienie przewagi konkurencyjnej oraz skuteczną odpowiedź na obecne wyzwania* – podsumowuje Krzysztof Otrząsek. ●





Pięć pułapek czyhających na firmę transportową

Polska branża transportowa wciąż pozostaje najmocniejsza na kontynencie, ale w czasach kryzysu i rosnących kosztów utrzymanie rentowności staje się coraz trudniejsze.

Na przedsiębiorców czeka wiele pułapek, których skutki mogą być zgubne nawet dla świetnie funkcjonującej firmy. Ich kumulacja wywołuje efekt domina, który kończy się upadłością lub bankructwem.

Oto pięć największych błędów, które zagrażają firmom z branży TSL.

1. Brak weryfikacji kontrahentów przed rozpoczęciem współpracy

Brak weryfikacji jest jak spacer po polu minowym – nigdy nie wiadomo, kiedy pojawi się problem, a wtedy często jest już za późno. Współpraca z niesprawdzonym kontrahentem to nie tylko większe ryzyko strat finansowych, związanych na przykład z brakiem zapłaty, ale też potencjalne problemy z prawem, jeśli kontrahent okaże się oszustem. To wszystko rzutuje na reputację firmy, która traci wiarygodność przez nierzetelnych partnerów i może mieć problemy ze zdobywaniem kolejnych zleceń.

Podstawowa weryfikacja kontrahenta zwykle nie wymaga wiele czasu i środków. Publiczne bazy, takie jak polski KRS czy REGON są bezpłatne, podobnie jak branżowe grupy w mediach społecznościowych czy mapy Google, pozwalające sprawdzić siedzibę firmy. – *Dla użytkowników giełdy frachtów Trans.eu podpowiedzią jest oznaczenie „QuickPay” przy zleceniach. Jego obecność oznacza, że zleceniodawca jest zweryfikowanym kontrahentem, a współpraca z nim daje możliwość skorzystania z szybkiej płatności za zrealizowane zlecenie* – mówi Kamil Nowak, Dyrektor Sprzedaży w Transcash.eu.

W weryfikacji partnera z zagranicy pomocą mogą także poradniki Transcash z serii „Jak zweryfikować kontrahenta z branży TSL?”, opisujące sposoby na sprawdzanie firmy z 10 europejskich krajów. To nie-

wielki wysiłek, który może uchronić przed poważnymi kłopotami, choć wielu przedsiębiorców wciąż nie ma tej świadomości. Zgodnie z badaniem przeprowadzonym przez ERIF BIG i Apfino w 2024 roku, blisko 40% polskich firm nadal nie weryfikuje firm, z którymi podejmuje współpracę.

2. Współpraca z nierzetelnymi kontrahentami

Brak weryfikacji kontrahentów to domyślna zgoda na współpracę również z tymi nierzetelnymi. Jeśli kontrahenci nie płacą na czas lub co gorsza, nie robią tego w ogóle, firma może szybko wpaść w spiralę zadłużenia. Ryzyko jest realne i rośnie z roku na rok. Zgodnie z danymi BIG Info-Monitora i BIK, na koniec września 2024 roku firmowe dłużni polskich firm wobec

banków i kontrahentów przekroczyły rekordowy pułap 45 mld zł. To oznacza, że każda firma mająca długi jest winna kontrahentom średnio 138 tys. zł.

Rosnące długi i trwała utrata płynności, grożą bankructwem. Jak wskazuje raport wywiadowni gospodarczej MGBI „Postępowanie upadłościowe i restrukturyzacyjne, raport 2025”, w 2024 roku liczba upadłości firm w Polsce wzrosła o 10% w stosunku do 2023 roku, szczególnie w branżach budowlanej, handlowej i przemysłowej.

W liczbach bezwzględnych mowa o niemal 500 upadłościach, ale równocześnie zwiększyła się liczba restrukturyzacji. W 2024 roku wszczęto blisko 4500 postępowań restrukturyzacyjnych, czyli blisko 7,5% więcej niż w 2023.

Skutki nieprzemyślanej współpracy nie muszą być drastyczne, ale zawsze niosą konsekwencje dla firmy. Mowa o zachwianiu jej płynności czy dodatkowych kosztach związanych z długim oczekiwaniem na płatność lub koniecznością windykacji. Warto pamiętać, że nawet w opcji „na koszt dłużnika” opłatę za działania windykacyjne

trzeba wnieść z góry. Odzyskanie jej będzie możliwe jeśli windykacja odniesie skutek.

3. Zbyt długie czekanie na płatności

Długie terminy płatności to plaga w branży transportowej. Badanie przeprowadzone na potrzeby „Finansowego Indeksu Branży TSL 2024” Transcash.eu wykazało, że 60 dni to wciąż najpopularniejszy termin płatności w sektorze transportu, a mimo to duża część przewoźników nie otrzymuje zapłaty na czas. Te liczby potwierdzają dane zebrane przez BIG InfoMonitor w I kwartale 2024 roku. Zgodnie z nimi, aż 54% małych i średnich firm transportowych musiało czekać na płatność ponad 60 dni od wyznaczonego terminu spłaty. To oznacza, że dla wielu przedsiębiorstw standardem jest oczekiwanie na zapłatę nawet przez kilka miesięcy, co jest oczywistym zagrożeniem dla płynności finansowej przedsiębiorstwa.

Zgoda na długie terminy płatności często wynika z obawy o utratę solidnego partnera.



**POLSKA UNIA
TRANSPORTU**
WWW.UNIATRANSPORTU.PL

SPOTKANIE PRZEWÓŹNIKÓW W KRZYŻOWEJ

 **KIEDY:** piątek, 23 maja 2025 r.

 **GDZIE:** Pałac Krzyżowa (koło Świdnicy)
Krzyżowa 7; 58-112 Grodziszczce

CO MOŻESZ ZYSKAĆ

Informacje
o nowych
zmianach
przepisów.

Wsparcie
biznesowe
od specjalistów
i praktyków.

Korzystne
oferty
produktów
i usług dla firm.

ZAREJESTRUJ SIĘ JUŻ DZIŚ!
uniatransportu.pl/formularz-krzyzowa

Zarejestruj się:



ra – rozwiązaniem mogą być usługi zapewniające szybki dostęp do pieniędzy z faktur, niezależnie od założonego terminu spłaty. – *W ten sposób działa faktoring, czyli finansowanie faktur, który pozwala uzyskać środki z faktury nawet w dniu jej wystawienia. Dotyczy to zarówno sytuacji doraźnych, jak i finansowania całej relacji z kontrahentem lub kontrahentami, co pozwala ustabilizować płynność finansową firmy na dłuższą metę* – radzi Kamil Nowak z Transcash.eu.

4. Niewypłacalni kontrahenci

Czasami kontrahent, który dotychczas wywiązywał się z płatności, nagle przestaje być wypłacalny. Taka sytuacja to realne zagrożenie dla firmy, ponieważ naraża ją na straty z tytułu utraty zysków i dodatkowo obciąża kosztami windykacji. Zgodnie z raportem wywiadowni gospodarczej Coface, w 2023 roku w branży transportowej odnotowano 546 niewypłacalności firm, co stanowi wzrost o 100% w porównaniu do poprzedniego roku. Problem jest poważny i systematycznie się pogłębia, ponieważ jeszcze w 2019 roku odnotowano zaledwie 73 przypadki niewypłacalności w tym sektorze.

Współpraca z niewypłacalnymi firmami to prosta droga do utraty pieniędzy, a której często trudno zapobiec. Kontrahent może stać się niewypłacalny również w sposób niezawiniony, na przykład w związku z nagłymi problemami. Przed konsekwencjami tej sytuacji chroni na przykład pełny faktoring z ochroną. Jeśli kontrahent stanie się niewypłacalny, ta wersja usługi chroni

klienta przed koniecznością zwrotu wypłaconych środków. Warunkiem skorzystania z ochrony jest wykupienie dodatkowego ubezpieczenia.

5. Brak pieniędzy na rachunki i własne wydatki

Koszty prowadzenia działalności transportowej nieustannie rosną. Część z nich, w tym wydatki na paliwo, pozostają poza kontrolą przedsiębiorców, ale wiele z nich można zredukować, działając proaktywnie. – Podstawą umiejętnego zarządzania kosztami jest wspomniana wcześniej płynność finansowa, a co za tym idzie – terminowe płatności od kontrahentów. Można o nie zadbać na przykład, przechodząc na cyfrowy obieg dokumentów, który skraca czas dotarcia faktur do ich płatnika. To pozwala uniknąć wydłużania terminu spłaty o czas konieczny na dostarczenie oryginałów dokumentów pocztą lub kurierem. Wiele przedsiębiorców w reakcji na obniżony popyt na usługi transportowe zdecydowało się zredukować flotę. Pojazd stojący na parkingu generuje niepotrzebne koszty, zaczynając od ubezpieczenia czy leasingu, kończąc na konieczności zabezpieczenia środków na każdy pojazd zgodnie z wymogami licencji transportowej – radzi ekspert Transcash.eu.

W 2025 roku przedsiębiorcy prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą zyskali nowe możliwości. Mowa o tzw. PIT kasowym, który dotyczy transakcji potwierdzonych fakturami i pozwala rozliczyć się

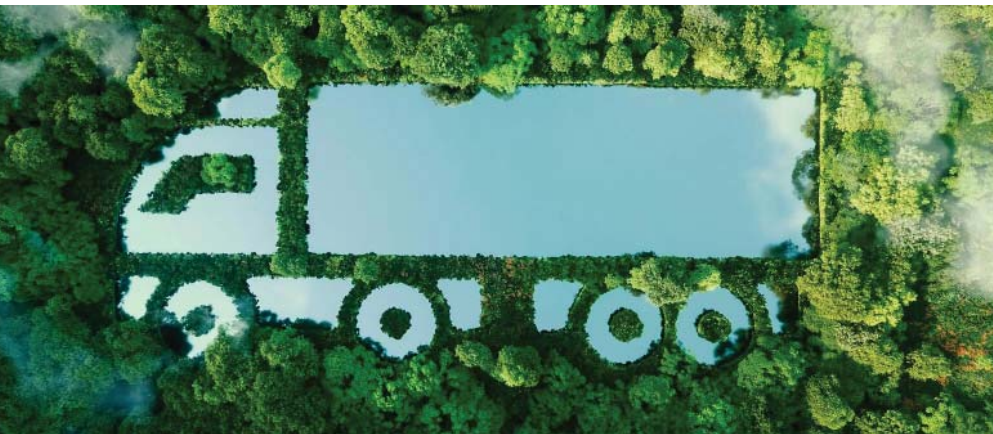


z fiskusem wyłącznie za faktycznie osiągnięte przychody w danym okresie. Do tej pory rozliczano je zgodnie z zasadą, że przychód powstaje w chwili wystawienia faktury i niezależnie od tego, czy przedsiębiorca faktycznie otrzymał zapłatę. W efekcie wielu przedsiębiorców musiało odprowadzać podatek od dochodu, którego nie otrzymali. PIT kasowy umożliwia rozliczenie podatku dopiero po faktycznym uzyskaniu zapłaty za towar lub usługę. 1 stycznia 2025 roku tę możliwość zyskali przedsiębiorcy prowadzący jednoosobowe działalności gospodarcze, którzy nie prowadzą ksiąg rachunkowych i których przychody w poprzednim roku podatkowym nie przekroczyły równowartości 1 mln zł. Chętni do skorzystania z tej opcji mogli dokonać wyboru tej metody rozliczania do 20 lutego 2025 roku.

Chroń swoją firmę przed pułapkami finansowymi

Unikanie wyżej opisanych problemów jest kluczowe dla zachowania stabilności finansowej firmy z branży TSL w czasach kryzysu. Dzięki odpowiednim narzędziom i świadomemu zarządzaniu finansami firma transportowa może zachować stabilność w czasach kryzysu. Warto działać już teraz, aby zabezpieczyć przyszłość i rozwój swojej firmy w tej dynamicznej branży. ●





Odroczenie obowiązkowego raportowania ESG – szansa dla branży transportowej

16 kwietnia 2025 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowano dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady odraczającą terminy obowiązkowego raportowania informacji o zrównoważonym rozwoju zgodnie z dyrektywą CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Nowe regulacje przynoszą branży transportowej, a także wielu innym sektorom, tak potrzebny czas na przygotowanie się do nowych obowiązków sprawozdawczych.

Zmiany w terminach publikacji raportów ESG (Environmental, Social and Governance) obejmują drugą i trzecią grupę przedsiębiorstw. Harmonogram obecnie wygląda następująco:

Jednostki zainteresowania publicznego, które miały obowiązek raportowania w 2025 r., nadal muszą przygotować raporty zgodnie z dotychczasowym terminem.



Mariusz Derdziak
ekspert branży TSL

Duże przedsiębiorstwa, które pierwotnie miały raportować za rok 2025, będą zobowiązane do pierwszego raportu za rok 2027, czyli opublikują go w 2028 r.

Małe i średnie przedsiębiorstwa notowane na giełdzie rozpoczną raportowanie za rok 2028, publikując pierwszy raport w 2029 r.

Warto zaznaczyć, że w przypadku polskich firm, aby nowe terminy stały się obowiązujące, konieczna będzie nowelizacja ustawy o rachunkowości. Polska ma czas na dostosowanie przepisów do końca 2025 r.

Branża transportowa zyskuje czas na realne przygotowania

Dla sektora transportu i logistyki odroczenie terminów raportowania ESG to bardzo dobra wiadomość. Branża ta, będąca jednym z filarów gospodarki, od lat boryka się z wyzwaniami związanymi z dekarbonizacją i wprowadzaniem zielonych technologii.

Choć transport odgrywa kluczową rolę w światowej emisji gazów cieplarnianych, trzeba uczciwie przyznać, że obecnie nie ist-

nieje technologia w 100% ekologiczna, która byłaby gotowa do masowego wdrożenia w realiach operacyjnych branży. Rozwiązania takie jak transport elektryczny, wodorowy czy paliwa alternatywne wciąż są na etapie rozwoju lub pilotażowych wdrożeń. Pełna transformacja wymaga czasu, inwestycji i – co równie ważne – dojrzałych i transparentnych, technologii.

Co istotne, branża transportowa nie sprzeciwia się idei zielonej transformacji. Wręcz przeciwnie – wiele firm już dziś inwestuje w bardziej ekologiczne rozwiązania, szuka efektywności energetycznej i zmienia modele logistyczne. Jednak tempo dostosowań musi być racjonalne i uwzględniać rzeczywiste możliwości technologiczne i finansowe przedsiębiorstw.

Nowy harmonogram daje przedsiębiorstwom szansę na spokojne wdrożenie standardów ESG i zrozumienie wymogów raportowania. Dodatkowy czas powinien pozwolić na lepsze zaplanowanie strategii zrównoważonego rozwoju, przeprowadzenie analizy podwójnej istotności oraz wprowadzenie faktycznych, a nie tylko deklaracyjnych zmian. To również szansa na to, że odpowiednio dopasowane zostaną krajowe regulacje legislacyjne.

Warto pamiętać, że chociaż unijne instytucje pracują nad uproszczeniem standardów ESRS (European Sustainability Reporting Standards) oraz ograniczeniem liczby podmiotów zobowiązanych do raportowania, nie zmienia się podstawowa filozofia ESG: odpowiedzialność środowiskowa, społeczna i korporacyjna stają się integralną częścią prowadzenia biznesu.

Wprowadzone zmiany w terminach raportowania ESG oraz zapowiadane uproszczenia nie oznaczają, że firmy mogą odkładać przygotowania na później. Wręcz przeciwnie – to idealny moment, by zbudować solidne fundamenty pod przyszłe raporty i działania w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Branża transportowa powinna wykorzystać ten czas na identyfikację kluczowych aspektów ESG istotnych dla swojej działalności, a także analizę ryzyk i szans związanych z transformacją ekologiczną. Warto pochylić się nad rozwojem projektów innowacyjnych i wdrażaniem bardziej zrównoważonych technologii. Równie istotne jest już teraz budowanie świadomości ESG wśród pracowników i partnerów biznesowych.

Ostatecznie to właśnie odpowiedzialne i przemyślane przygotowanie zapewni firmom przewagę konkurencyjną w nadchodzącej dekadzie, kiedy ESG stanie się nieodłącznym elementem oceny ich wartości przez inwestorów, klientów i społeczeństwo. ●



Spółka z o.o. na zakręcie czy na autostradzie do sukcesu?

Jak dobrze zawrzeć umowę spółki i nie żałować – poradnik z pozycji eksperta prawa gospodarczego

Wiele osób działających w branży transportowej, dynamicznej i nierzadko nieprzewidywalnej, prędzej czy później staje przed decyzją: „zakładamy spółkę”. Najczęściej wybieranym typem jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (sp. z o.o.) – forma prawna, która oferuje względne bezpieczeństwo, elastyczność i ochronę prywatnego majątku wspólników. Ale czy każda spółka z o.o. to rzeczywiście bezpieczna przystań? Klucz tkwi w... dobrze skonstruowanej umowie spółki.

Zawijanie spółki z o.o. można obecnie przeprowadzić na dwa sposoby: poprzez internet w systemie S24 (szybko, prosto, szablonowo) oraz tradycyjnie, u notariusza (dokładnie, świadomie, bezpiecznie). Zaczniemy od tej pierwszej, bardziej „kuszającej” ścieżki.

S24 – spółka w 24 godziny?

System S24 to elektroniczna platforma umożliwiająca rejestrację spółki z o.o. online. Bez wychodzenia z domu, z gotowego formularza, z decyzją sądu rejestrowego

często nawet tego samego dnia. Dla wielu przedsiębiorców – szczególnie rozpoczynających działalność – to rozwiązanie idealne: szybkie, tanie z uwagi na brak taksy notarialnej, bez zbędnych formalności. Ale jak to często bywa w prawie (i życiu) – coś za coś.

W S24 korzystamy z szablonowej umowy spółki – bez możliwości dopasowania jej do specyfiki działalności, relacji wspólników, potrzeb zarządu czy ryzyk branżowych. Nie ma miejsca na kreatywność, przewidywanie problemów, ani dostosowanie mechanizmów do konkretnego biznesu.

Umowa tradycyjna – dla świadomego przedsiębiorcy

Druga ścieżka – klasyczna, może mniej „seksi”, ale zdecydowanie bardziej profesjonalna – to umowa zawierana w formie aktu notarialnego. Wymaga nieco więcej czasu, formalności i inwestycji finansowej, ale daje coś, czego nie da się przecenić: prawdziwe bezpieczeństwo i elastyczność.

Jako adwokat współpracujący z przedsiębiorcami transportowymi od lat, mogę powiedzieć jedno: w dobrze skonstruowa-



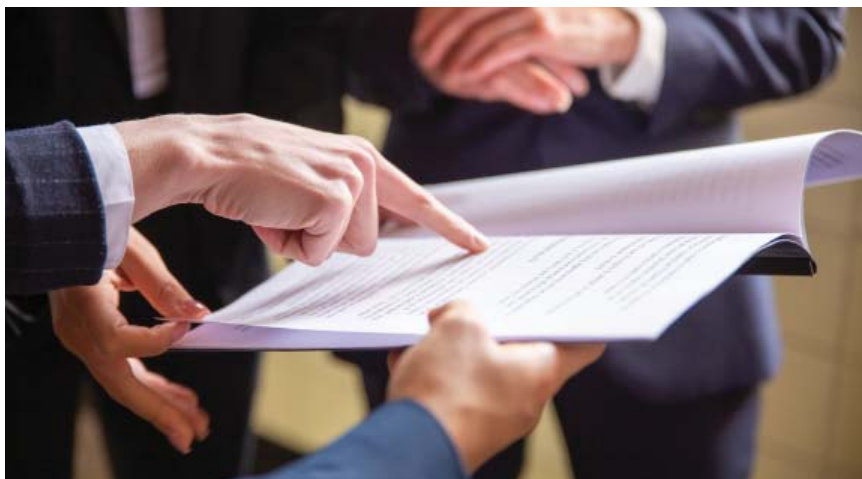
Karolina Łącka-Grudzień

nej umowie spółki z o.o. zawiera się przyszłość Twojego biznesu. To nie tylko papier do rejestracji – to zbiór reguł gry, które będą obowiązywały w chwilach sukcesu, ale też, a może przede wszystkim, w trudnych momentach.

Na co warto zwrócić uwagę przy tradycyjnej umowie spółki?

Dobrze napisana umowa to taka, która:

- Reguluje relacje między wspólnikami – jak głosują, jak dzielą zysk, jak mogą zbyć udziały, co w razie konfliktu lub rozstania.
- Chroni mniejszościowego wspólnika lub przeciwnie – zapewnia większościowemu kontrolę nad kluczowymi decyzjami.
- Zawiera mechanizmy zabezpieczające firmę w przypadku śmierci wspólnika, rozwodu, zajęcia komorniczego czy nagłej sprzedaży udziałów.
- Reguluje sposób działania zarządu, jego wynagrodzenie, zakres odpowiedzialności i obowiązki.



• Pozwala wprowadzić dodatkowe organy – np. radę nadzorczą – lub ustalić konkretne zasady podejmowania strategicznych decyzji (np. zakup nowego tabo-ru, zaciąganie kredytów, zawieranie umów z kluczowymi kontrahentami).

W branży transportowej, gdzie marża bywa niska, konkurencja ostra, a opóźnienia i ryzyka codziennością – takie zapisy mogą decydować o być albo nie być firmy.

Dobrze zabezpieczony biznes, to spokojny sen

Dlaczego zatem tak wielu przedsiębiorców wybiera S24? Bo „na start wystarczy”. I rzeczywiście – jeśli jednoosobowa



działalność zmienia się w jednoosobową spółkę z o.o., bez innych wspólników, bez zewnętrznego finansowania, bez skomplikowanej struktury – może to być akceptowalne.

Jeżeli jednak myślisz o rozwoju, wspólnikach, inwestorach, sukcesji, poważnych kontraktach czy ekspansji za granicę – in-

westycję w profesjonalną umowę Spółki będziesz traktować, nie jak wydatek, a inwestycję w bezpieczeństwo Twojego biznesu.

Kiedy warto skonsultować się z prawnikiem?

Zawsze, gdy:

- Masz wspólników (a zwłaszcza jeśli jesteście rodziną albo przyjaciółmi),
- Planujesz działalność z ryzykiem odpowiedzialności kontraktowej (np. transport międzynarodowy, przewóz ADR, przewóz gabarytowy),
- Przewidujesz możliwość sprzedaży udziałów lub pozyskania inwestora,

• Chcesz zabezpieczyć siebie, rodzinę, majątek – przed konfliktami lub zdarzeniami losowymi.

Dobrze zaprojektowana umowa spółki to jak dobrze skonstruowany pojazd: nie tylko jedzie, ale i chroni pasażerów w razie wypadku.

Porozmawiajmy o Twoim biznesie

Jeśli jesteś przedsiębiorcą z branży transportowej – małej, średniej czy dużej – i chcesz założyć spółkę lub wdrożyć zmiany w Twoim przedsiębiorstwie, podejść do tego z głową. Jako adwokat specjalizujący się w obsłudze firm transportowych, pomagam nie tylko „założyć spółkę”, ale stworzyć stabilny fundament dla Twojej firmy – teraz i w przyszłości.

Bo Twój biznes zasługuje na coś więcej niż szablon. •

adwokat Karolina Łącka-Grudzień



Jak chronić się przed oszustwami i kradzieżami ładunków?

Kradzieże ładunków pozostają jednym z największych wyzwań w branży transportowej. Choć klasyczne metody kradzieży, takie jak napady na kierowców, są dziś rzadsze, przestępcy coraz częściej sięgają po zaawansowane metody cybernetyczne oraz manipulacje danymi. Odpowiednia ochrona prawna i ubezpieczeniowa może znacząco zmniejszyć ryzyko oraz ograniczyć straty wynikające z takich zdarzeń.

Współczesne oszustwa w transporcie to często wyrafinowane manipulacje oparte na fałszywych danych. Przykładem są działania takie jak podszywanie się pod legalnie działające firmy przewozowe, kradzież tożsamości firm spedycyjnych czy podszywanie się pod osoby zarządzające firmami logistycznymi. Zdarzają się też typowe cyber ataki / phishing albo po prostu wysyłanie fałszywych faktur (np. ze zmienionym numerem rachunku).

Wyludzenia ładunków – modus operandi

Najpoważniejszym zagrożeniem dla branży TSL są oszustwa związane z wyludzeniem ładunków, dokonywane zarówno przez fałszywych przewoźników, jak i poprzez kradzież tożsamości firm spedycyjnych.

Oszuści najczęściej kontaktują się z potencjalną ofiarą poza giełdą transportową. Wykorzystują do komunikacji z pracownikami

spedycji specjalnie spreparowany adres email, który jest ładnie podobny do adresów mailowych rzeczywistych przewoźników. Zmieniają w nim np. jedną literę, licząc że nikt tego nie zauważy (np. annakowaal@o2.pl zamiast annakowal@o2.pl)

Zdarza się też dość często, że przestępcy zakładają adresy e-mail na ogólnodostępnych portalach wykorzystując do tego dane właściciela firmy transportowej, podczas gdy prawdziwy przewoźnik posiada maila na określonej, płatnej domenie (np. annakowal@o2.pl zamiast anna.kowal@kowal.com)

Można zauważyć, że oszuści coraz częściej korzystają ze środków komunikowania się na odległość innych niż komunikatory giełd transportowych, np. e-mail, whatsapp, messenger na Facebooku, etc. Zapewne wcześniej solidnie przygotowują się do tego procederu, przez długi czas zbierając dokładne dane na temat konkretnej firmy spedycyjnej. Przestępcy mogą też wiedzieć z jaki-

mi przewoźnikami dani spedytory, czy też przewoźnicy współpracują i w korespondencji powołują się na określone referencje.

Bardzo często się zdarza, że ładunki są przekazywane przez oszustów legalnie działającym firmom transportowym jako przewoźnikom faktycznym, którzy otrzymują zlecenie przewozu z poleceniem neutralizacji listu przewozowego. Ponieważ branża transportowa od dawna sankcjonuje praktykę dotyczącą "neutralizacji listów przewozowych", więc nie budzi to zazwyczaj większych oporów przewoźników – nawet jeśli z pierwotnie wystawionego przez załadowcę listu przewozowego wynika, że towar ma zostać przewieziony w zupełnie inne miejsce..

W ostatnim czasie zostały też odnotowane przypadki oszustw polegających na kradzieży tożsamości firm spedycyjnych i przewozowych. Polega to na tym, że udzielił w legalnie działającej przez X lat firma zostaje sprzedana nowym nabywcom – zanim zmiany zostaną zarejestrowane w KRS przestępcy próbują podjąć co najmniej kilka prób kradzieży ładunków, składając oferty wykonania usług transportowych w oparciu o renomę dotychczas prawidłowo prowadzonej firmy.

Jak chronić firmę przed oszustwem i kradzieżą?

Z perspektywy zleceniodawcy przewozu istotna jest dokładna weryfikacja podwykonawcy, któremu zlecony jest przewóz pod kątem zarówno posiadanych uprawnień, polisy OCP, ale też posiadanej przez to przedsiębiorstwo renomy i historii działalności. Warto ustalić, czy nasz kontrahent posiada własną flotę, czy też ma zamiar podzlecić dalej wykonanie usługi. Jeżeli chcemy ograniczyć możliwość dalszej odsprzedaży ładunków należałoby zadbać o odpowiedni zapis w umowie zabraniający przekazania wykonania dalej i obligujący kontrahenta do osobistego działania.

Z perspektywy przewoźnika lub spedycji ważne jest także zadbanie o prawidłowe kanały komunikacji z podwykonawcami. Korzystanie z giełd transportowych i platform oferujących profesjonalne narzędzia do sprawdzania tożsamości użytkowników pozwala ograniczyć ryzyko współpracy z oszustami. Należy także dbać o przestrzeganie postanowień umownych otrzymywanych od kontrahentów, w tym w szczególności w zakresie zakazu podzlecania i przeładunku towaru. Ich naruszenie może być uznane za

rażące niedbalstwo – a to w przypadku kradzieży ładunku może spowodować zniesienie ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika za szkodę ponadstandardowe 8,33 SDR / kg brutto wynikające z art. 23 ust. 4 Konwencji CMR i tym samym zwiększenie ryzyka naszej firmy. Dobrze jest też regularnie szkolić pracowników, aby byli świadomi tych ryzyk oraz rozważyć wdrożenie systemów monitoringu GPS oraz wprowadzenie wymogu udostępniania sygnału przez podwykonawców.

Podsumowując w zakresie współpracy z kontrahentami od strony prawnej zalecane są każdorazowo następujące działania:

- Weryfikacja kontrahentów – regularne sprawdzanie firm transportowych w rejestrach publicznych (np. KRS, CEIDG, KREPTD) oraz bazach prywatnych (VIES, KR D, Coface) pozwala zminimalizować ryzyko współpracy z oszustami.
- Monitorowanie przewozu – korzystanie z systemów GPS i raportów online umożliwia śledzenie trasy ładunku w czasie rzeczywistym.
- Zasady umowne – w kontraktach należy uwzględniać zapisy o zakazie podzlecenia przewozów bez zgody zleceniodawcy. Spedytorzy i przewoźnicy powinni ściśle respektować te postanowienia. Przyjmując zlecenie jako przewoźnik należy zwrócić uwagę na zapisy dotyczące neutralizacji i każdorazowo zweryfikować, czy nie służą popełnieniu przestępstwa.
- Szkolenie pracowników – regularne szkolenie kadry z zakresu przepisów i praktyki transportowej pozwoli zmniejszyć ryzyko powstania negatywnych zdarzeń. Warto zwiększyć wrażliwość kierowców na takie kwestie jak wzbudzające wątpliwości polecenia neutralizacji, czy niecodzienne miejsca rozładunku towaru (np. wyładunek na inną naczepę).
- Współpraca z prawnikami – stała obsługa prawna pozwala skutecznie minimalizować ryzyko prawne.

Co zrobić w przypadku kradzieży?

Jeżeli firma padnie ofiarą kradzieży, należy natychmiast zgłosić sprawę organom ścigania, załączając wszystkie dostępne dowody, takie jak zlecenia przewozowe, korespondencję czy dane teleinformatyczne. Należy też jak najszybciej poinformować administratorów platform transportowych, na których operował oszust. Warto skontaktować się

z ubezpieczycielem, dostarczając pełną dokumentację zdarzenia oraz przekazać sprawę do wyspecjalizowanej kancelarii, celem uzyskania jak najszybszej pomocy i ograniczenia dalszych strat prawnych.

Rola polis OCP i OCS w ochronie interesów przewoźników

Polisy OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) i OCS (odpowiedzialności cywilnej spedytora) są kluczowym elementem ochrony w przypadku kradzieży ładunków. Zapewniają one wypłatę odszkodowania na rzecz podmiotu uprawnionego, ale jedynie w ramach określonych warunków.

Na co zwrócić uwagę przy wyborze polisy?

Zakres ochrony – polisy OCP powinny obejmować zdarzenia takie jak kradzież, uszkodzenie ładunku czy rażące niedbalstwo.

- Wykluczenia – warto upewnić się, że polisa nie wyklucza kluczowych ryzyk związanych z rodzajem przewożonych towarów.
 - Wysokość sumy gwarancyjnej – przy przewozie dóbr wysokowartościowych, takich jak elektronika czy markowa odzież, należy zadbać o odpowiednio wysoką sumę ubezpieczenia.
 - Odpowiednie klauzule – np. klauzula wydania osobie nieuprawnionej
 - Wyłączenia odpowiedzialności – niektóre polisy wyłączają odpowiedzialność za zdarzenia wynikające z błędów przewoźnika, takich jak niedopełnienie zasad przewozu wynikających z Konwencji CMR.
- Niestety w zakresie przejęcia towaru przez oszusta dostępne na rynku polisy OCP nie zapewniają pełnej ochrony. Działanie takiego nieuczciwego podwykonawcy jest umyślne, a co do zasady ubezpieczenie winy umyślnej jest możliwe w bardzo ograniczonych przypadkach.

Kluczowe wyroki sądowe

Na nieszczęście spedytorów w orzecnictwie dość popularna jest koncepcja wedle której przewoźnik ponosi odpowiedzialność za działania swojego podwykonawcy.

- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 27 stycznia 2021 r. (V AGA 254/19)



Ewa Sławińska-Ziaja
Radca prawny, Trans Lawyers

Sąd uznał, że kradzież towaru przez podwykonawcę jest „działaniem w wykonywaniu swych funkcji”. Odpowiedzialność przewoźnika-spedytora w takim przypadku wynika z art. 3 Konwencji CMR. Sąd wskazał także, że rażące niedbalstwo podwykonawcy wyłącza możliwość korzystania z wyłączeń odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 2 Konwencji

- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 26 września 2013 r. (I ACa 351/13)

W tej sprawie sąd podkreślił, że przewoźnik odpowiada za działania podwykonawców, jeżeli zaniedbał należytej weryfikacji ich wiarygodności. Przewoźnik-spedytor, działając jako profesjonalista, powinien dokonać dokładnej oceny podmiotu, któremu powierza przewóz, szczególnie w przypadku ładunków wysokowartościowych.

Oczywiście, kwestia legitymacji prawnej do wysuwania roszczeń oraz zakres odpowiedzialności przewoźnika każdorazowo niemal jest sprawą sporną, a orzecznictwo sądowe jest w tym zakresie niejednolite. Niemniej jednak ryzyko prawne tego rodzaju sporu jest duże, a wartość dochodzonych roszczeń od przewoźników bywa bardzo wysoka.

Dlatego warto wdrożyć wcześniejsze działania prewencyjne. Ochrona przed kradzieżą ładunków wymaga kompleksowego podejścia, łączącego działania prewencyjne, prawne i ubezpieczeniowe. Dzięki odpowiednim procedurom i wsparciu specjalistów można znacząco zmniejszyć ryzyko strat i chronić interesy firmy transportowej. •

Ewa Sławińska-Ziaja
Radca prawny, Trans Lawyers





Kiedy warto odwołać się od kary nałożonej za granicą?

Każdego roku tysiące polskich firm transportowych i przewoźników, realizujących przewozy międzynarodowe, otrzymują mandaty lub grzywny, które mogą sięgać dziesiątek, a nawet setek tysięcy złotych. Czy zawsze warto się od nich odwoływać?

W wielu przypadkach tak – ale trzeba wiedzieć, kiedy walczyć, a kiedy zapłacić i uniknąć dalszych problemów. A wszystko oczywiście zależy od okoliczności oraz rodzaju nałożonej kary.

Najczęstsze kary w transporcie międzynarodowym dotyczą złamania przepisów Pakietu Mobilności, a także niedopełnienia lub błędów w procedurach celnych, przewozu nielegalnych imigrantów lub brak odpowiednich zabezpieczeń, naruszenia zasad wjazdu do stref niskiej emisji (LEZ), czy braku odpowiednich zezwoleń na przewozy specjalistyczne.

Każda z tych sytuacji wymaga innego podejścia, a odwołanie od nałożonej grzywny czy mandatu może być uzasadnione w większości przypadków, jednak z uwzględnieniem obowiązujących przepisów kraju, w którym doszło do naruszenia i dodatkowych aspektów. Z tego powodu kluczowa jest ocena, czy decy-

zja służb tego państwa jest zasadna i czy istnieje realna szansa na jej obniżenie lub anulowanie.

Rodzaje kar i możliwości odwołania

Jednym z powodów nałożenia kary przez organy administracyjne w dowolnym kraju Unii Europejskiej jest złamanie przepisów zawartych w Pakiecie Mobilności dotyczących np. kabotażu, tygodniowego odpoczynku w kabinie czy podejrzenie o wprowadzanie nielegalnych zmian w tachografie.

Dlatego nikogo już nie dziwią częste kontrole przeprowadzane na parkingach i sprawdzanie kierowców, pojazdów i wydruków

z tachografów. Przykładem mogą być chociażby kontrole BALM w Niemczech. W lipcu minionego roku służby tego kraju skontrolowały 1 614 pojazdów, z czego stwierdzono 43 przypadki nielegalnej paury w kabinie i 52 bezprawne kabotaże. Łączny wymiar kary wyniósł ponad 130 tys. EUR

Jeden z naszych klientów został właśnie obciążony karą za nielegalny kabotaż grzywną w wysokości 2500 EUR. Dzięki sprawnemu działaniu prawników i złożeniu odwołania z odpowiednimi dokumentami, udało się anulować karę i umorzyć postępowanie. – Kolejnym poważnym problemem są mandaty za przewóz nielegalnych imigrantów czy brak odpowiednich zabezpieczeń w pojeździe. Kary te są jednymi z najwyższych w branży transportowej, ponieważ zarówno właściciel jak i kierowca są obciążani finansowo za każdego pasażera podróżującego bez uprawnień. Dodatkowo przewoźnik odpowiada solidarnie z kierowcą i gdy ten już nie pracuje, to właśnie właściciel jest zobowiązany do uregulowania nałożonej kary. Aby skutecznie odwołać się od nałożonego mandatu, konieczne jest udokumentowanie, że firma przewoźowa stosowała odpowiednie procedury zabezpieczające, takie jak polityka bezpieczeństwa, szkolenia kierowców oraz kompletne dokumenty potwierdzające staranność w zabezpieczeniu pojazdu. A zaoszczędzić można nawet kilkadziesiąt tysięcy funtów – wyjaśnia Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Najczęstsze błędy w procedurze celnej dotyczą niekompletnych dokumentów, rozbieżności między zadeklarowaną wartością lub rodzajem towaru a stanem faktycznym, czy błędy związane z dotarciem do miejsca rozładunku z pominięciem urzędu celnego.

Należy pamiętać, że to kierowca jako pierwszy będzie pociągnięty do odpowiedzialności, a w kolejnych krokach urząd zwróci się do właściciela firmy.

Ile można zaoszczędzić? Przykłady skutecznych odwołań

Odwołanie od mandatu może znacząco obniżyć koszty ponoszone przez firmę transportową. Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej przywołuje sprawę operatora pocztowego, którego kara w wyso-

kości 24 tys. funtów została zmniejszona do 6 tys. funtów po skutecznej interwencji prawników. – *W innej sprawie klientka otrzymała mandat w wysokości 6 tys. funtów za naruszenie przepisów dotyczących nielegalnego przewozu imigrantów. Po odwołaniu, kara została zredukowana do zaledwie 114 funtów. Kolejnym przykładem, tym razem związanym z brakiem uprzedniego zgłoszenia celnego towaru w postaci liquidów do e-papierosów. Urząd celny w Niemczech wydał decyzję podatkową z koniecznością zapłaty przez przewoźnika podatku od wyrobów tytoniowych w kwocie 130 tys. EUR. Sprawa toczyła się ponad rok, gdzie po interwencji naszej kancelarii oraz licznych wyjaśnieniach sprawa została umorzona, a przewoźnik zwolniony z zapłacenia kary.*

Do kogo się odwołać i kiedy lepiej zapłacić mandat?

Proces odwoławczy różni się w zależności od kraju, organu wydającego decyzję i rodzaju nałożonej kary. W sprawach związanych z przewozem nielegalnych imigrantów kluczowe jest wykazanie przestrzega-

nia procedur i odpowiednia argumentacja. W sytuacjach dotyczących tachografów czy zezwoleń na przewóz odpadów, odwołania kieruje się do instytucji transportowych i administracyjnych. W niektórych przypadkach, jeśli kara jest wyjątkowo wysoka, konieczne może być zaangażowanie lokalnych prawników i postępowanie przed sądem administracyjnym.

Są sytuacje, w których odwołanie może być nieskuteczne. Sam proces może trwać bardzo długo, a w tym czasie kierowca może napotkać dodatkowe problemy, takie jak na przykład zatrzymanie i odholowanie pojazdu przez policję w danym kraju ze względu na brak opłacenia kary. Prowadzi to do strat finansowych, ponieważ zatrzymany kierowca lub pojazd nie mogą realizować kolejnych zleceń. W przypadku zatrzymania towaru, zwłaszcza jeśli przewożony jest taki, który szybko się psuje, np. owoce morza, to straty finansowe mogą być jeszcze większe. W takich przypadkach lepiej skonsultować się z kancelarią prawną, która oceni, czy odwołanie ma realne szanse na sukces, czy lepiej uiścić opłatę i uniknąć nieprzyjemnych konsekwencji.

Pomoc kancelarii transportowej

Odwoływanie się od mandatów to skomplikowany proces, który wymaga znajomości przepisów obowiązujących w różnych krajach. Współpraca z wyspecjalizowaną kancelarią prawną, która dodatkowo ma doświadczenie w obsłudze firm z branży transportowej, pozwala nie tylko na skuteczne anulowanie kary i trafne oszacowanie zasadności składania odwołania, ale także na szybkie reagowanie na błędy administracyjne, które mogłyby prowadzić do zatrzymania pojazdu lub poniesienia dodatkowych kosztów. Nieprawidłowe odwołanie może skutkować nie tylko brakiem anulowania kary, ale także zatrzymaniem pojazdu i poważnymi stratami finansowymi.

Po otrzymaniu mandatu lub grzywnę kluczowe jest szybkie działanie i współpraca z doświadczonymi prawnikami. Trzeba też pamiętać, że w wielu przypadkach zapłata mandatu od ręki zamyka drogę do odwołania. Jeśli otrzymamy karę z odroczonej płatnością, warto przekazać sprawę kancelarii prawnej, która pomoże sporządzić odwołanie i zaoszczędzić nierzadko wiele tysięcy złotych. •

TRUCKBIZNES
www.truckbiznes.pl

PATRON MEDIALNY KONFERENCJI NA MORZU

Polska Logistycznym Hubem Europy

Najważniejsze wydarzenie branży TSL!



22.05. - 24.05.2025



GDYNIA - KARLSKRONA

-10%

SKORZYSTAJ Z RABATU

KOD: TRUCK10





Windykacja polubowna – realna pomoc w przypadku braku terminowych płatności?

Problemy z terminowymi płatnościami szczególnie dotkliwie odczuwają przedsiębiorstwa z branży TSL. Opóźnienia w spłacie należności mają tu silny i bezpośredni wpływ na stabilność działalności. W 2024 roku odnotowano 11% wzrost zaległości finansowych wśród firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych. W takich warunkach, wielu przedsiębiorców decyduje się na działania sądowo-egzekucyjne, traktując je jako ostateczność. Czy warto jednak od razu podejmować tak drastyczne kroki?

Opóźnienia w regulowaniu zobowiązań wpływają na płynność finansową, powodując zatory płatnicze. To z kolei często prowadzi do destabilizacji przedsiębiorstw, zwłaszcza w tak specyficznym sektorze jak transport, spedycja i logistyka. Czy szukając przed tym ratunku na ścieżce sądowej, warto rozważyć alternatywę w postaci windykacji polubownej? – *Jak najbardziej!* – mówi Jacek Dżumak z Pactus.eu i wyjaśnia – *Windykacja polubowna łączy skuteczność z oszczędnościami i jednocześnie pomaga zachować dobre relacje biznesowe.*

Czym jest windykacja polubowna?

Windykacja polubowna to proces odzyskiwania pieniędzy na drodze negocjacji z dłużnikiem, bez angażowania formalnych procedur sądowych. Jej celem jest znalezienie satysfakcjonującego rozwiązania dla obu

stron: wierzyciela i dłużnika, poprzez zrozumienie przyczyn zaległości i opracowanie planu spłat, który zadowoli obie strony. – *Branża TSL to sektor wymagający błyskawicznej reakcji na problemy płatnicze. Każdy dzień opóźnienia oznacza nie tylko zamrożenie kapitału, ale także stratę na dalszym kursie transportowym lub usłudze logistycznej. Długotrwałe procesy sądowe, które mogą trwać miesiącami, nie są więc idealnym rozwiązaniem. Z danych Najwyższej Izby Kontroli (NIK) wynika, że średni czas postępowania sądowych w sprawach gospodarczych w 2023 roku wyniósł 17,7 miesiąca. Dla przedsiębiorstw z sektora TSL, każda wstrzymana faktura oznacza utratę płynności finansowej i realną groźbę zatorów płatniczych. Kluczowa jest zatem szybka reakcja - w ramach windykacji polubownej. W firmach zajmujących się windykacją, średni czas odzyskiwania należności nie przekracza 13 dni, co*

zapewnia znacznie szybsze odzyskanie środków niż tradycyjne metody sądowe – mówi Jacek Dżumak z Pactus.eu.

Podstawową zaletą windykacji polubownej, szczególnie w branży TSL, jest zachowanie pozytywnych relacji biznesowych. Spółki transportowe i logistyczne często współpracują z tymi samymi kontrahentami przez lata. Stąd warto unikać eskalacji konfliktu, który mógłby podważyć zaufanie. Negocjacje, w których każda ze stron stara się dojść do porozumienia, pomagają w minimalizacji ryzyka zerwania współpracy. Jak podkreśla ekspert, firma kieruje się klientocentrycznym modelem obsługi, co oznacza, że każdy windykator obsługuje wyłącznie przypisaną grupę dłużników. Dzięki temu negocjatorzy mają możliwość budowania indywidualnych relacji z dłużnikami, co przekłada się na lepszą jakość współpracy i skuteczniejszą windykację. Personalizacja działań sprawia, że

negocjacje przebiegają szybciej, a proces odzyskiwania należności staje się bardziej efektywny.

Mniej wydajesz, więcej zyskujesz

Windykacja sądowa wiąże się z nie tylko z wysokimi kosztami, ale także z ryzykiem mniejszej efektywności. Zwłaszcza w branży TSL, której działalność jest uzależniona od terminowego wykonania usług, każda przeszkoda w płatnościach staje się krytyczna. Windykacja polubowna pozwala na znaczne oszczędności, ponieważ większość firm windykacyjnych pracuje na podstawie prowizyjnych rozliczeń – klient płaci tylko wtedy, gdy środki zostały odzyskane.

– *Pactus.eu oferuje innowacyjny model, w którym koszty windykacji ponosi dłużnik, co eliminuje wszelkie ryzyka finansowe dla wierzyciela. Obecnie ponad 80% zleceń kierowanych do nas to windykacja na koszt dłużnika. Nasi klienci nie muszą martwić się formalnościami związanymi z odzyskaniem kosztów działań windykacyjnych, a wszelkie czynności w imieniu wierzyciela*

wykonujemy my – dodaje Jacek Dżumak z Pactus.eu.

Elastyczność w negocjacjach = skuteczność w odzyskiwaniu długu

Specyfika branży TSL wymaga indywidualnego podejścia do negocjacji. Zrozumienie, że dłużnik może zmagać się z problemami finansowymi specyficznymi dla tej branży, pozwala na elastyczne podejście do kwestii spłaty. Windykacja polubowna umożliwia dostosowanie warunków do możliwości płatniczych dłużnika, bez rezygnacji z dbałości o interesy wierzyciela. Jacek Dżumak dodaje, że zrozumi-

mienie obu stron pozwala na wypracowanie rozwiązania korzystnego dla każdego z uczestników negocjacji.

W dobie zatorów płatniczych, zwłaszcza w sektorze TSL, warto sięgnąć po szybkie, elastyczne i tańsze metody odzyskiwania należności, takie jak windykacja polubowna. Dzięki tej metodzie możliwe jest szybsze odzyskanie pieniędzy, mniejsze koszty oraz budowanie trwałych i pozytywnych relacji biznesowych. Zamiast decydować się na długotrwałe postępowania sądowe, warto rozważyć wykorzystanie efektywności windykacji polubownej, która może okazać się kluczem do poprawy płynności finansowej i stabilności przedsiębiorstwa w branży TSL. ●



KONFERENCJA TLP



BYDGOSZCZ

SPOTKANIE LIDERÓW BRANŻY TRANSPORTOWEJ

HOTEL QUBUS,
UL. GRODZKA 36, BYDGOSZCZ

15 MAJA 2025
10:00 - 16:30

**14 maja br. od godz. 19:00
zapraszamy na networking
z drinkiem lub bez
w hotelowym barze!**



Potwierdzenie udziału w konferencji oraz w poprzedzającym ją spotkaniu networkingowym należy przesłać wypełniając formularz zgłoszeniowy na stronie tlp.org.pl



Wynajem pojazdów zarejestrowanych za granicą – nowe przepisy już obowiązują

Pod koniec ubiegłego roku w życie weszły przepisy, które wprowadzają nowe zasady użytkowania pojazdów zarejestrowanych za granicą w przewozach drogowych rzeczy, zezwalając na czasowe korzystanie z wynajmowanego pojazdu bez kierowcy.

Nowe regulacje zostały wprowadzone do ustawy o transporcie drogowym (art. 11d i art. 11e), a ich podstawą jest unijna dyrektywa (UE) nr 2022/738, zmieniająca dyrektywę 2006/1/WE. Warto przypomnieć, że są to przepisy, które Polska powinna była zaimplementować już ponad rok wcześniej. Termin upływał bowiem na początku sierpnia 2023 r.

Wykonywanie transportu i przewozu pojazdem najmowanym przez przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium RP

Punktem wyjścia dla regulacji wyrażonej w art. 11d pozostaje art. 11a ust. 1 pkt 2 lit b., któremu to grudniowa nowelizacja nadała nowe brzmienie. Od teraz zakaz wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów samochodowych zarejestrowanych poza terytorium RP nie dotyczy sytuacji, o której mowa w art. 11d ust. 1 – w przypadku przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium RP.

I tak, w dodanym do ustawy o transporcie drogowym art. 11d, zezwolono na wykonywanie:

- krajowego transportu drogowego rzeczy,
- międzynarodowego transportu drogowego rzeczy,
- niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy oraz
- niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy
- pojazdem najmowanym przez przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium RP.

Co jednak istotne, korzystanie z takiego pojazdu nie może trwać dłużej niż przez trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego transportu drogowego rzeczy lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. Dla wykonywania niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy lub niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy okres ten wynosi dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu.

Dowodem spełnienia powyższych warunków

powinno być sporządzona w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, umowa najmu pojazdu lub poświadczony wyciąg takiej umowy. Dokumenty te należy przedłożyć w języku polskim, a powinny one zawierać w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego i najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu najmowanego.

Korzystanie z pojazdu najmowanego lub zarejestrowanego w RP przez przedsiębiorców z siedzibą w innym państwie

Na mocy art. 11e, przedsiębiorcy mający siedzibę w innym państwie członkowskim UE lub EOG, w celu wykonywania przewozów na terytorium RP, mogą korzystać z pojazdu najmowanego lub pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP.

Wymaga to jednak spełnienia dodatkowych warunków:

- pojazd musi być używany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, jeżeli przepisy te mają zastosowanie do wykonywanego przewozu,
- umowa powinna dotyczyć wyłącznie najmu pojazdu bez kierowcy i nie może towarzyszyć jej umowa o świadczenie usług zawarta z tym samym przedsiębiorcą, dotycząca kierowców lub personelu towarzyszącego,
- pojazd musi być prowadzony przez personel przedsiębiorcy będącego najemcą pojazdu,
- pojazd powinien pozostawać w wyłącznej dyspozycji przedsiębiorcy użytkującego pojazd przez cały okres obowiązywania umowy najmu.

Kary za wykonywanie przewozów z naruszeniem nowych przepisów

W związku z dodaniem do ustawy o transporcie drogowym nowych przepisów, zaktualizowany został także wykaz kar z załącznika nr 3. Wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem art. 11d i art. 11e zostało zagrożone karą 5000 zł. •



→ www.kt-legaltrans.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

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

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

KRAKÓW 13 / 05 / 2025

PROGRAM KONFERENCJI

- 1 /** Płynność finansowa bez zatorów
– skuteczne strategie dla spedycji i podwykonawców.
- 2 /** Masowe zwolnienia dzięki Sztucznej Inteligencji
– jak zarabiać w kryzysie?
- 3 /** Ford F-Max. Nowa generacja.
- 4 /** Tachografy dziś i jutro czyli aktualne i przyszłe wyzwania dla ciężkich i lekkich.
- 5 /** Wdrożenie rozwiązań AI w TSL:
jak wykorzystać sztuczną inteligencję bez utraty nadzoru?
- 6 /** Możliwości sukcesji w firmie transportowej.
- 7 /** Jak zgodnie z prawem płacić najniższy podatek od środków transportowych
– bez prerejestrowania pojazdów i innych kłopotliwych zmian?
- 8 /** Marketing relacyjny w transporcie.
Jak zatrzymać klienta, który jutro może wybrać tańszą ofertę?
- 9 /** W stronę przyszłości: jak działać skutecznie, gdy wszystko się zmienia?
- 10 /** Zadłużenie branży TSL.
- 11 /** Praktyczne aspekty wymiany tachografów w firmach transportowych.
- 12 /** CASE STUDY: Nieprzewidziane szkody w transporcie.
Ile to kosztuje i kto za to zapłaci?
- 13 /** Jak chronić się przed oszustwami i kradzieżami ładunków?
- 14 /** PIP, ZUS, ITD – na co będą zwracać uwagę służby kontrolujące przewoźników w 2025 r.?
- 15 /** Nierówna walka z Border Force
– jak zminimalizować ryzyko kar przy transporcie do UK?
- 16 /** Branżowe wyzwania 2025/2026 r.
– co czeka polskich przewoźników?
- 17 /** Umowa spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – praktyczne klauzule, najczęstsze błędy i niebezpieczne pułapki - istotne nie tylko w branży TSL.
- 18 /** Nie zawsze na czas. Opóźnienia w transporcie drogowym oraz ich konsekwencje.
- 19 /** Prawne aspekty zatrudniania kierowców
– jak uniknąć najczęstszych błędów?
- 20 /** Jak nie utonąć w niemieckim kabotażu?
O prawnych i ubezpieczeniowych aspektach przewozów po Niemczech.
- 21 /** Sztuczna inteligencja w transporcie – jak Slick AI automatyzuje pracę Twojego zespołu?

BEZPŁATNA KONFERENCJA DLA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH I MENEDŻERÓW SEKTORA TSL

3
LATA
OPIEKI
SERWISOWEJ*



Innowacje, które dowożą.

Do 10,54% mniejsze spalanie w IVECO S-Way*

IVECO  **S-WAY**

IVECO S-Way to synonim innowacji na drodze. Renomowana i niezależna organizacja TÜV SÜD potwierdziła niższe spalanie w najnowszym modelu nawet o 10,54%*. Daje to realne oszczędności dla Twojego biznesu, a zaawansowane technologie pojazdu i 3-letnia opieka serwisowa zapewnią komfort i bezpieczeństwo kierowcy. Wybierz IVECO S-Way i w drogę!

Dowiedz się więcej na iveco.pl

3 LATA OPIEKI
SERWISOWEJ*

*Pojazdy nabyte w ramach promocji są objęte 3-letnią ochroną serwisową: 1 rok gwarancji podstawowej + 2 lata opieki serwisowej w ramach pakietu Extended Life Plus z limitem przebiegu dla ochrony serwisowej to 390 000 km w całym okresie jej obowiązywania. O zakończeniu ochrony serwisowej decyduje upływ jej okresu lub osiągnięcie granicznego przebiegu, zależnie co nastąpi wcześniej. Pakiet serwisowy Extended Life Plus obejmuje układy: napędowy, oczyszczania spalin, elektryczny oraz osprzęt silnika (rozrusznik i alternator), a także usługi ANS 24 (assistance) i holowanie. Szczegóły znajdują się w pliku PDF dostępnym na stronie: promocje.iveco.pl/s-way. Dodatkowe informacje można uzyskać u przedstawicieli handlowych IVECO Poland. Niniejszy materiał jest skierowany wyłącznie do przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego. Promocja trwa do 30.06.2025 r. lub do wyczerpania zapasów. TÜV SÜD potwierdził, że pojazd ciężarowy IVECO S-Way MY24 pozwala na redukcję zużycia paliwa nawet o 10,54% w porównaniu z modelem MY22.

