

TRUCK

3/2025

BIZNES

➔ **Kolejny krok do większych oszczędności**

TEST Volvo FH Aero 460 I-Save

➔ **Legalny kabotaż w UE**

- jak jeździć, by nie płacić kar i nie stracić licencji transportowej?

➔ **Ważne zmiany w zatrudnianiu cudzoziemców**



Cena 9,90 zł (8% VAT)

Zamów bezpłatną
e-prenumeratę





Jesienna edycja:

16/09/2025 Poznań

09/10/2025 Katowice

4-6/11/2025 Warszawa



04/12/2025 Gdynia

WEŹ UDZIAŁ





▶ ▶ **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



Za nami pierwsze półrocze 2025 r, wciąż nie pozwalające patrzeć z optymizmem na przyszłość polskiej branży transportu drogowego, będącej do niedawna sztandarowym sektorem eksportowym. Testują nas procesy, które wydają się podtrzymywać stan stagnacji. Świadectwem są rosnące liczby firm ogłaszających upadłość czy zawieszających swoją działalność przewozową. Czy to jeszcze przejściowy kryzys, czy już sygnał poważnych zmian strukturalnych, które zaczynają osłabiać nasze miejsce w Europie?

Co w zasadzie się dzieje? Po pierwsze — ciągle rośnie zadłużenie transportu. Przedsiębiorstwa, szczególnie mniejsze, coraz trudniej obsługują raty leasingowe, kredyty, zobowiązania wobec dostawców. W efekcie kilka tysięcy firm w ciągu roku traci zdolność operacyjną, co widzimy dobitniej we wzroście firm wygaszających działalność albo wręcz ogłaszających upadłość. Co gorsze, prognozy mówią o możliwym przyspieszeniu tej tendencji w kolejnych miesiącach, sugerując nawet potrojony poziom wygaszania licencji międzynarodowych względem ubiegłego roku. Transport krajowy radzi sobie nieco stabilniej, ale i tu tempo spadku w działalności jest wyraźne.

Z czym się to łączy? Rosnące koszty operacyjne – paliwa, serwis, ubezpieczenia, inne obciążenia - odbierają to, co kiedyś stanowiło o rentowności. Niewielkiej, ale jednak dodatniej. Do tego dochodzą obciążenia regulacyjne wprowadzane przez Pakiet Mobilności, nowe zasady wynagradzania, odprawy i przybywające obowiązki dokumentacyjne. Dla wielu MŚP to bariera praktycznie nie do przeskoczenia. Jednocześnie niedobór kierowców zmusza do podnoszenia stawek plac, co pogarsza bilans firm.

Makroekonomicznie — spowolnienie gospodarcze i inflacja ograniczają popyt na transport. Zatory w łańcuchu dostaw, presja na frachty, kurczące się marże — wszystko to sprawia, że rynek międzynarodowy, który do tej pory był siłą napędową, staje się coraz mniej pewny. Geopolityczne napięcia, zmieniające się trendy handlowe i regulacje powodują, że nawet największe firmy coraz uważniej patrzą na ryzyko.

Czy widać światło w tunelu? Tak — ale tylko dla tych, którzy szybko się dostosują. Czekają nas fale przebudowy rynku: konsolidacja, przejęcia przez większe podmioty dysponujące kapitałem i technologią, inwestycje w telematykę, AI do optymalizacji tras, automatyzację procesów. Firmy oferujące transport intermodalny i bardziej zaawansowane rozwiązania mogą szybko zyskać przewagę konkurencyjną. Ale to proces wymagający planu, kapitału i strategicznego myślenia — a nie tylko refleksu.

Branża transportowa to wciąż krwiobieg gospodarki. Bez niej towary nie dotrą do sklepów, produkcja bez dostaw półproduktów staje, handel i obrót gospodarczy zamiera. Dlatego pytanie, czy to nie moment na potrzebę pilnego dialogu — między firmami, partnerami branżowymi, rządem — aby wypracować konkretne wsparcie: od ulg inwestycyjnych, poprzez ułatwienia finansowe, aż po programy szkoleniowe dla kierowców i wspomaganie cyfryzacji operacyjnej. A jak wygląda Wasza rzeczywistość? Czy widzicie te same symptomy? A może macie już własne odpowiedzi i rozwiązania, które działają? Wasze doświadczenia to cenny głos w dalszym kształtowaniu branży. Czekamy na Wasze refleksje.

z poważaniem

Mirosław Ganiec
editor-in-chief

TSL MEDIA
GROUP

WYDAWCA:

TSL Media Group sp. z o.o.
ul. Malczewskiego 17a
05-820 Piastów, Polska
NIP: 534 266 90 68
REGON: 526 439 533
KRS: 0001059271

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy,
XIV Wydział Gospodarczy KRS

REDAKTOR NACZELNY:

Mirosław Ganiec
mirek@tslmedia.pl
tel. 502 532 575

REDAKTOR:

Elżbieta Haber
e.haber@tslmedia.pl
tel. 501 367 756

REKLAMA I WSPÓŁPRACA:

reklama@tslmedia.pl

Agata Tomczak
agata@tslmedia.pl
tel. 793 720 872

Krzysztof Mielniczuk
krzysztof@tslmedia.pl
tel. 730 555 552

SKŁAD I OPRACOWANIE GRAFICZNE:

Robert Łubiński
Źródło grafik: MidJourney

TRUCKBIZNES

TSLBIZNES

SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

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

SPIIS TREŚCI

Czerwone Perły na 30 -lecie DAF-a	6
Elektryk od IVECO	6
Volkswagen Poznań redukuje CO2.....	6
MAN eTruck ruszył w Polskę	7
Biedronka pod lupą UOKiK	7
Girteka dla przewoźników	7
Spotkania Transportowe we Wrocławiu ukończą udane półrocze	8
Volvo FH Aero 460 I-Save. Kolejny krok do większych oszczędności.....	10
Zakłócenia sygnału GNSS w tachografach.....	14
Opłaty drogowe coraz łatwiejsze	16
Niemcy nadal wielką niewiadomą	18
Przewoźnik na łasce kontrahenta	22
Branża TSL ma problem z cyberatakami	24
Jak sprawnie odzyskać VAT i akcyzę w transporcie.....	27
Przeterminowane faktury: jak przeżyć trudny moment?.....	30
Ważne zmiany w zatrudnianiu cudzoziemców	32
Legalny kabotaż w UE – jak jeździć, by nie płacić kar i nie stracić licencji transportowej?.....	36
Jak uniknąć kar podczas kontroli granicznych	38
Punkty karne w Europie: jak to działa, kiedy się odwołać?.....	40

NEWSY

WYDARZENIA

POJAZDY

TECHNOLOGIA

ZARZĄDZANIE

FINANSE

PRAWO



Czytaj on-line



Czerwone Perły na 30-lecie DAF-a

Największa i najbardziej komfortowa na rynku kabina, najbogatsze wyposażenie, najniższe opłaty drogowe i najnowsze rozwiązania techniczne – to cechy DAF-ów XG+ ze specjalnej serii Red Pearl stworzonej na trzydzieste urodziny polskiego przedstawicielstwa marki. Jubileuszowa edycja jest jednocześnie prawdziwie limitowana – dostępne będzie jedynie 30 wyjątkowych egzemplarzy tych Czerwonych Perel. Każdy egzemplarz oznaczono pamiątkową tabliczką z unikatowym numerem oraz wyróżniono charakterystycznym czerwonym lakierem i jubileuszowym zdobieniem. Seria Red Pearl oferuje najwyższy komfort i nowoczesne rozwiązania technologiczne. Kierowcy docenią m.in. przestronną kabinę XG+, fotel

Luxury Air z podgrzewaniem i regulacjami, leżankę DAF Relax Bed z materacem o grubości 15 cm, klimatyzację postojową oraz oświetlenie LED z funkcją ambient. System nagłośnienia z ośmioma głośnikami zapewnia wysoką jakość dźwięku. Pojazdy napędzane są silnikiem PACCAR MX-13 o mocy 480 KM, współpracującym z 12-biegową skrzynią TraXon. Dzięki nowemu przełożeniu tylnego mostu (2,05), ciągniki uzyskują wysoką efektywność spalania, co wspiera też aerodynamiczna zabudowa, energooszczędne opony Michelin oraz cyfrowe lusterka i kamera DAF Corner View. Efektywność potwierdza wynik VECTO – pojazdy zakwalifikowano do klasy 3 w systemie niemieckich opłat drogowych. Dodatkowo seria objęta jest pakietem gwarancyjnym Warranty Plus (3 lata/500 tys. km) i 10-letnią subskrypcją telematyki PACCAR Connect.



Elektryk od IVECO

Nowy silnik to kolejny krok marki w stronę zeroemisyjnej mobilności, łączący sprawdzone rozwiązania z gamy S-Way z nowoczesnym napędem bateryjnym. Kluczowym elementem pojazdu są trzy moduły akumulatorów LFP o łącznej pojemności 603 kWh, z 97% energii użytecznej. Zapewniają one zasięg do 600 km i czas ładowania (20–80%) w 60 minut. Akumulatory objęte są gwarancją do 10 lat lub 1,2 mln km, co wyznacza nowy standard trwałości. Napędzany elektryczną osią eAxe (480 kW) ciągnik oferuje wysoką sprawność i niskie straty energii. Układ 4x2 z zawieszeniem pneumatycznym zapewnia komfort i stabilność, a opcjonalny ePTO umożliwia bezemisyjne zasilanie np. agregatów chłodniczych. Nowa kabina AeroCab poprawia aerodynamikę, zachowując pełną kompatybilność z obecnymi naczepami. Wnętrze i zestaw wskaźników HMI przystosowano do obsługi napędu elektrycznego, wspierając kierowców w efektywnym zarządzaniu energią. S-eWay jest w pełni zintegrowany z ekosystemem usług IVECO – od wsparcia serwisowego, przez zarządzanie flotą (IVECO ON), po nową aplikację Easy App i inteligentne planowanie tras Smart Routing. Premiera rynkowa modelu planowana jest na 2026 rok.



Volkswagen Poznań redukuje CO2

Do floty Volkswagen Poznań dołączyła kolejna elektryczna ciężarówka – Scania R 400E, która sześć razy dziennie dostarcza elementy karoserii z firmy Gestamp do fabryki Craftera we Wrześni. Rocznie pokona ok. 20 tys. km, a jedno ładowanie wystarcza na 400 km. Ładowanie odbywa się podczas rozładunku, bez wpływu na czas pracy. Szacuje się, że zastąpienie spalinowej ciężarówki pozwala zredukować emisję CO2 o ponad 20 ton rocznie – tyle, ile pochłania 4-hektarowy las. Nowy pojazd przyczynia się też do ograniczenia hałasu, co ma znaczenie dla mieszkańców. – To realny krok w stronę zrównoważonego transportu – mówi burmistrz Wrześni Artur Mokracki. Volkswagen zapowiada już kolejną elektryczną ciężarówkę

na trasie Września–Swarzędz oraz połączenie z fabryką Volkswagen Motor Polska w Polkowicach. Każdego dnia elektryczna ciężarówka pokonywała ok. 300 kilometrów, a zimą testowano z sukcesem połączenie z Polkowicami, mimo mrozów sięgających –14°C. Od 2023 r. elektryczna Scania obsługuje również dostawy z Swarzędza do zakładu w Poznaniu, przewożąc już blisko 200 tys. osi. Roczna redukcja emisji sięga 50 ton CO2. – Pokazujemy, że elektromobilność w logistyce działa i przynosi korzyści środowiskowe i operacyjne – podkreśla Wojciech Olasek z Volkswagen Poznań.



MAN eTruck ruszył w Polskę

MAN Truck & Bus Polska rozpoczął ogólnopolską kampanię „MAN eTour de Pologne”, promującą w 100% elektryczny ciągnik MAN eTruck. Od końca czerwca do końca sierpnia br. pojazd odwiedza klientów i salony MAN w miastach takich jak Warszawa, Kraków, Katowice, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Lublin i Rzeszów. Towarzyszą mu najnowsze spalinowe modele z silnikiem MAN D30 PowerLion. Nowy MAN eTruck oferuje ponad milion wariantów konfiguracji dzięki modułowej konstrukcji akumulatorów, różnym wersjom osi, kabin i PTO. Dzienny zasięg wynosi do 800 km, a dzięki przystosowaniu do megawatowego standardu ładowania (MCS, do 750 kW), możliwe jest szybkie ładowanie w czasie przerwy kierowcy.

Produkcja seryjna eTrucków ruszyła w czerwcu w fabryce w Monachium – na tej samej linii co modele z silnikiem Diesla. Elastyczna produkcja wymagała przeszkolenia ponad 5000 pracowników z zakresu technologii wysokiego napięcia. Dziennie fabryka może wytwarzać do 100 pojazdów. W Norymberdze MAN uruchomił nową linię produkcyjną akumulatorów wysokonapięciowych. Zainwestowano już 100 mln euro, a w najbliższych latach planowane są kolejne 150 mln na rozwój technologii i produkcji.



Biedronka pod lupą UOKiK

UOKiK zarzuca Jeronimo Martins Polska i firmom transportowym nielegalne ograniczanie konkurencji na rynku pracy. Prezes UOKiK postawił zarzuty właścicielowi sieci Biedronka oraz 32 firmom transportowym, a także ośmiu menedżerom. Podejrzewa się, że zawarli oni porozumienie, które ograniczało kierowcom możliwość zmiany pracy pomiędzy firmami obsługującymi centra dystrybucyjne Biedronki. Zgodnie z ustaleniami UOKiK, przewoźnicy mogli uzgadniać między sobą, że nie zatrudnią kierowcy, który niedawno pracował u konkurenta – nawet jeśli posiadał on wymagane kwalifikacje. Sieć Biedronka miała nadzorować przestrzeganie tych ustaleń, m.in. blokując dostęp kierowcom zmieniającym firmę bez

„zgody”. W efekcie kierowcy byli pozbawieni realnej możliwości poprawy warunków zatrudnienia. Takie praktyki – tzw. no-poach agreements – są zakazane, bo ograniczają konkurencję pracowników, wpływając negatywnie na poziom wynagrodzeń. Grożą za nie kary do 10% obrotu firmy, a dla menedżerów – do 2 mln zł. UOKiK przypomina o możliwości uniknięcia sankcji dzięki programowi Leniency i zachęca sygnalistów do zgłaszania nieprawidłowości.



Girteka dla przewoźników

Stale zlecenia, szybkie płatności i pełne wsparcie techniczne – Girteka zaprasza do współpracy firmy transportowe. Girteka rozszerza ofertę współpracy z przewoźnikami, oferując dostęp do nawet 1000 zleceń tygodniowo za pośrednictwem platformy Girteka Partners Portal. Przewoźnicy mogą liczyć na przewidywalne warunki, brak pośredników, sprawną komunikację i całodobowe wsparcie operacyjne. Współpraca możliwa jest po rejestracji online lub bezpośrednim kontakcie z przedstawicielem firmy. Po weryfikacji danych (KRS, licencja, ubezpieczenie) partnerzy zyskują pełen dostęp do systemu i przetargów. Na platformie dostępne są instrukcje, czat techniczny oraz zaawansowane narzędzia do zarządzania

transportem, ładunkami i rozliczeniami. Girteka stawia na długoterminowe relacje z rzetelnymi przewoźnikami. Firmy mogą liczyć na stałe ładunki, przejrzyste warunki i stabilność finansową. Dla najbardziej zaangażowanych partnerów dostępny jest program lojalnościowy CAP – z priorytetem do zleceń, zniżkami na paliwo, wsparciem w kosztach promów i tuneli oraz dodatkowymi korzyściami. Dodatkowo, dzięki ofercie ClassTruck, przewoźnicy mogą zakupić pojazdy z pierwszej ręki na preferencyjnych warunkach. Oferta skierowana jest do firm realizujących FTL chłodniami lub firankami, obsługujących ładunki w Polsce i na trasach międzynarodowych – w tym do Niemiec, krajów Beneluksu, Francji, Włoch, Hiszpanii oraz Skandynawii. Współpracę wspierają nowoczesne rozwiązania cyfrowe, ułatwiające codzienne operacje transportowe.

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Spotkania Transportowe we Wrocławiu kończą udane półrocze

10 czerwca, konferencją we Wrocławiu zakończyliśmy wiosenną edycję Spotkań Transportowych 2025. Wydarzenie jak zawsze obfitowało w bogaty program merytoryczny i przyciągnęło uwagę wielu przewoźników regionu dolnośląskiego.

Cykl Spotkania Transportowe to uznana w branży inicjatywa, która skutecznie łączy wiedzę ekspercką z praktycznym spojrzeniem na codzienne wyzwania sektora transportu drogowego. Wydarzenie kierowane jest do właścicieli, menedżerów i specjalistów z firm transportowych, oferując im solidną dawkę aktualnych informacji, analizy rynkowe oraz inspirujące przykłady z życia wzięte. Program obejmuje nie tylko prezentacje ekspertów, ale również angażujące debaty i panele, skupione na realnych problemach branży – od nowych regulacji prawnych, poprzez sposoby optymalizacji kosztów i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań, aż po innowacje technologiczne wspierające ten sektor.

Uczestnicy mogą liczyć na konkretne wskazówki oraz zapoznać się z praktycznymi narzędziami, które sprawdzają się w codziennym funkcjonowaniu firm transportowych. Strefa networkingowa i wymiana doświadczeń w mniej formalnej atmosferze sprzyja budowaniu relacji i dzieleniu się wiedzą z innymi profesjonalistami. W takiej właśnie atmosferze przebiegała również wrocławska edycja konferencji, zamykająca wiosenny cykl. Wyróżniała się ona silnym akcentem prawnym – w jej trakcie uczestnicy mieli okazję wysłuchać pogłębionych analiz oraz interpretacji najnowszych przepisów, zaprezentowanych przez uznanych ekspertów z tej dziedziny.

Wśród prelegentów pojawili się eksperci, występujący także podczas wcześniejszych spotkań tego cyklu, w tym m.in. radca prawny **Paweł Judek**, przybliżający temat prawnych i ubezpieczeniowych aspektów niemieckiego kabotażu, a także omawiający konsekwencje prawno-biznesowe opóźnień w transporcie drogowym. **Ewa Sławińska-Ziaja**, radca prawny w TransLawyers Kancelaria Prawna wskazała, jak chronić się przed oszustwami i kradzieżami ładunków w obliczu zmieniających się metod przestępczych. **Maciej Broński** z Kancelarii Transportowej Legaltrans przybliżył zaś temat sukcesji w firmie transportowej, aby mogła ona sprawnie funkcjonować również w przypadku długotrwałej niedyspozycji lub śmierci właściciela.

Łukasz Włoch z INELO skupił się na niełatwej sztuce balansowania pomiędzy przestrzeganiem przepisów a zachowaniem rentowności, pokazując jak legalnie i optymalnie wynagradzać kierowców. O tym, jak unikać najczęstszych błędów przy ich zatrudnianiu, wartościowych informacji dostarczył zaś **Konrad Urban** z Kancelarii Transportowej Transcare.

Damian Bartnikowski, prowadzący markę własną Prosto z trasy, podpowiedział uczestnikom, na co będą zwracały uwagę służby kontrolujące przewoźników, takie jak PIP, ZUS, ITD, zaś **Grzegorz Dziuba** z Kancelarii Transportowej Legaltrans wskazał, jak wyjść obronną ręką z nierównej walki z Border Force, czyli jak zminimalizować ryzyko kar przy transporcie do Wielkiej Brytanii, obciążonej ryzykiem przewozu niechcianych pasażerów.





Michał Parol z Grupy ubezpieczeniowej MAK / LegalTrans Ubezpieczenia przedstawił kilka case study wskazujących jak nieprzewidziane szkody mogą pojawić się w transporcie, czasem w bardzo prozaicznych sytuacjach oraz gdzie przebiega granica odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Ekspert branżowi przybliżyli uczestnikom aktualną sytuację w całej branży transportowej. **Maciej Wroński**, prezes związku Transport i Logistyka Polska przedstawił przewoźnikom główne wyzwania okołobranżowe, z którymi będą się oni borykali w najbliższych miesiącach. **Anna Majowicz** z Polskiego Instytutu Transportu Drogowego również pokazała trudną kondycję w transporcie drogowym w I półroczu 2025r, stawiając wręcz pytanie, czy polscy przewoźnicy przetrwają tę sytuację.

Spotkania Transportowe to również okazja to zapoznania się z nowoczesnymi i wydajnymi rozwiązaniami, które wspierają prowadzenie biznesu transportowego i zwiększają jego efektywność i bezpieczeństwo biznesowe. **Adam Burczyk** z DAF Trucks Polska pokazał na bazie najnowszej gamy holenderskiego producenta, jak odpowiedni dobór pojazdu może wpłynąć na kontrolowanie i obniżanie kosztów działalności we firmach transportowych.

Nowoczesne sposoby na zarządzanie flotą pokazał również **Mariusz Derdziak**, opierając się na systemach dostarczanych przez ecoTRUCK, a **Piotr Czajka** z Webfleet przybliżył przewoźnikom najnowsze rozwiązania sięgające do sztucznej inteligencji, które również wykorzystywane są coraz częściej zarówno w bieżącym maksymalizowaniu wydajności, jak i w zaawansowanej optymalizacji strategicznej.

Dzięki przemyślanemu i wszechstronnemu programowi, Spotkania Transportowe oferują uczestnikom nie tylko solidną dawkę aktualnej wiedzy branżowej, ale również inspiracje do wdrażania innowacyjnych rozwiązań w codziennej działalności operacyjnej. To wyjątkowa okazja, by zorientować się w zmieniających się przepisach oraz w kierunkach, które już dziś wyznaczają przyszłość transportu drogowego.

W trakcie konferencji prezentowane są nowoczesne technologie i narzędzia usprawniające pracę firm przewoźowych – od zaawansowanych systemów zarządzania flotą po inteligentne rozwiązania logistyczne. Cennym elementem wydarzenia są także bezpośrednie rozmowy z ekspertami i praktykami, którzy dzielą się wiedzą i doświadczeniem, dostarczając uczestnikom gotowych rozwiązań pozwalających na redukcję kosztów czy poprawę efektywności operacyjnej. Nieodłącznym atutem wydarzenia jest również rozbudowana przestrzeń networkingowa, sprzyjająca nawiązywaniu kontaktów i wymianie doświadczeń w swobodnej, partnerskiej atmosferze.

Spotkania Transportowe wracają do kalendarza wydarzeń wczesną jesienią. Już we wrześniu zaczynamy w Poznaniu, a miesiąc później odwiedzimy Katowice. W listopadzie spotkamy się na targach TransLogistica Poland, których program merytoryczny jak zwykle będzie koordynowany przez nasze redakcje TSL Biznes i Truck Biznes. Pierwszego dnia targów na głównej scenie konferencyjnej zaprosimy na Spotkanie Transportowe, zaś drugiego dnia odbędzie się TSL Green Day, skupiający się na tematyce zrównoważonego rozwoju branży logistycznej i transportowej. Jesienną edycję Spotkań Transportowych zakończymy 4 grudnia na Pomorzu. Więcej informacji na naszych stronach internetowych oraz w social mediach. Jesienne Spotkania Transportowe pozostają wydarzeniem otwartym i bezpłatnym dla wszystkich przewoźników transportu drogowego. ■

Aktualny program:
www.spotkaniatransportowe.pl

PATRONI



PARTNERZY



PATRONI MEDIALNI





Mirosław Ganiec
Redaktor naczelny Truck Biznes

Volvo FH Aero 460 I-Save. Kolejny krok do większych oszczędności

Zaprezentowany kilkanaście miesięcy temu model Volvo FH Aero zyskał kilka kolejnych modyfikacji, mających przynieść dalsze oszczędności zużycia paliwa. A kiedy dodamy do tego pakiet I-Save i układ turbocompound, to zyskujemy prawdziwego „fuel-killera”

Zmodyfikowana konstrukcja FH Aero z klinowato wydłużonym przodem (o 24 cm względem wcześniejszych, klasycznych modeli FH), przyniosła znaczny progres w aerodynamice, ograniczając czołowe opory powietrza. W najnowszej odsłonie pojawiły się kolejne poprawki aerodynamiczne, których nie widać na pierwszy rzut oka, a które zdaniem producenta mogą przynieść poprawę spalania nawet o dalsze 2 procent. Przy spojlerach bocznych pojawiły się elastyczne, gumowe fartuchy przedłużające. Słupki przednie otrzymały zaś intrygujące wypustki, których zadaniem jest kierowanie strug powietrza opływających kabinę. Te drobne dodatki mają udoskonalić aerodynamikę i tak już znacznie poprawioną całym pakietem aerodynamicznym wersji Aero, a wspomniane wypustki w znacznym stopniu zmniejszają też brudzenie się szyb bocznych.

W drodze do osiągnięcia jak najniższego zużycia paliwa, przy jednoczesnym zachowaniu dynamiki i wydajności jazdy, udoskonalona aerodynamika współgra z dopracowaną jednostką napędową. Jest nią silnik D13T460A w wersji TURBO-TC, czyli sześciocylindrowy, rzędowy silnik wysokoprężny o pojemności 12,8 litra, wyposażony w wałek rozrządu w głowicy, cztery zawory na cylinder oraz system wtrysku paliwa typu common rail. Silnik D13 oparty jest na solidnej i sprawdzonej konstrukcji z wałkiem rozrządu w głowicy, czterema zaworami na cylinder oraz precyzyjnie sterowanym elektronicznym wtryskiem paliwa. Mechanizm rozrządu znajduje się z tyłu silnika, co zmniejsza wibracje i umożliwia montaż tylnego odbioru mocy. W testowanym egzemplarzu silnik

wysterowany był na 460 koni mechanicznych, generując 2600Nm maksymalnego momentu obrotowego w szerokim zakresie od 900 do 1240 obrotów na minutę. To jedna z czterech konfiguracji mocowych tego silnika, który dostarczany jest również w opcji 420, 480 i 500 KM.

| Odzyskać, co się da



To, co wyróżnia wersję I-Save to układ turbocompound, który odzyskuje energię ze spalin i przekształca ją w moment obrotowy. Dzieje się to za sprawą dodatkowej turbiny połączonej poprzez układ przekładni hydraulicznej i kół zębatych połączonych bezpośrednio z wałem korbowym silnika. Tym samym energia, normalnie tracona wraz z wylotem gazów spalinowych, wspomaga ruch wału, tym samym zapewniając dodatkową moc i moment obrotowy także przy niskich obrotach i jednocześnie obniżając opory wewnętrzne pracy silnika, co wpływa na zmniejszenie zużycia paliwa.

Taka dodatkowa moc i moment obrotowy pozwalają na zastosowanie tylnego mostu o szybszym przełożeniu, bez obawy o utratę dynamiki i elastyczności pojazdu. Tylne oś RSS1344F z pojedynczą przekładnią główną oferowana jest w aż ośmiu opcjach przełożenia, od 2.06:1 do 3.36:1. Typową konfiguracją dla silnika 460 konnego i uniwersalnych zastosowań dalekobieżnych ciągnika jest wersja o przełożeniu 2.31:1. Takie przełożenie sprawia, że przy typowej prędkości 85 km/h silnik pracuje z prędkością obrotową nieco ponad 1050 obr./min. Wspomniana oś charakteryzuje się przy tym mocną i zwartą budową, małą masą oraz niskim poziomem oporów wewnętrznych. W osi zastosowano bezobsługowe łożyska zespolone, a okresy

między wymianami oleju w osi wydłużono do 450 tys. km co przynosi korzyść dla środowiska i kieszeni przewoźnika.

W I-Save stosowana jest oczywiście zautomatyzowana skrzynia biegów I-Shift AT2612 z szybkim i płynnym działaniem mechanizmu zmiany biegów, dzięki czemu przerwa w przenoszeniu momentu obrotowego trwa bardzo krótko. Nowoczesne oprogramowanie sterujące i odpowiednio dobrane programy zmiany biegów (wspierane informacjami z tempomatu topograficznego I-See) oraz duża rozpiętość przełożeń sprawiają, że skrzynia biegów zapewnia zarówno dużą siłę napędową oraz korzystnie wpływa na zużycie paliwa. Co do sterowania skrzynią, to także w opcji I-Save mamy możliwość zdania się na automatykę, jak i manualnie wpływać na zmianę przełożeń. Co ciekawe, Volvo pozostało wierne umieszczeniu selektora zmiany biegów przy fotelu kierowcy, choć dostępna jest też opcja wybieraka w formie przycisków na desce rozdzielczej, stosowana zwłaszcza w pojazdach „flotowych” gdzie niepożądana jest ingerencja kierowcy w ręczną zmianę przełożeń.

Aktywny układ kierowniczy Volvo Dynamic Steering oraz trzystopniowy hamulec silnikowy VEB+ (Volvo Engine Brake), osiągający moc hamowania do 380 kW, w istotny sposób podnoszą kontrolę nad zestawem i komfort prowadzenia. System kierowniczy umożliwia działanie aktywnego asystenta pasa ruchu oraz wspiera stabilizację toru jazdy przez układy elektroniczne. Siła wspomagania kierownicy dostosowuje się automatycznie do prędkości pojazdu, ale może być również konfigurowana według preferencji kierowcy. Hamulec VEB+ to połączenie działania systemu dekompresyjnego i wydechowego, a zautomatyzowana skrzynia biegów I-Shift aktywnie wspiera proces wytracania prędkości, dobierając przełożenie tak, by silnik utrzymywał optymalne obroty – maksymalna siła hamowania osiągnięta jest przy 2300 obr./min.



Pierwsza modernizacja świeżego "Aero" objęła takie detale, jak słupki czołowe, który zyskał wypustki. Te drobne elementy wpływają na lepsze ukształtowanie strug powietrza, opływających niewralgiczną część kabiny, a przy okazji niosą efekt dodany w postaci mniejszego zanieczyszczenia szyb bocznych. Volvo w FH Aero wciąż pozostawiło lustro rampowe i czołowe, nawet przy układzie Camera Monitor System, który ma również dodatkową kamerę całkiem skutecznie obejmującą obszar prawego narożnika pojazdu



Nowa linia FH Aero coraz częściej gości i na polskich drogach i co tu dużo mówić - może się podobać. W testowanym egzemplarzu ciekawym dodatkiem były reflektory dalekosiężne, montowane w osłonie czołowej

Widzę coraz więcej

Na łączne zużycie paliwa, a tym samym niskie koszty eksploatacji wpływa nie tylko sam układ napędowy, ale również elektronika odpowiadająca za jak najoptymalniejsze poruszanie się pojazdem. Mowa tu oczywiście o tempomacie topograficznym I-See, który korzysta z trójwymiarowych map drogowych. Jeśli tylko kierowca zaufa jego działaniu to system ten zadba o taki dobór prędkości jazdy, wyboru biegu czy stopnia otwarcia przepustnicy, by dany odcinek drogi pokonać jak najefektywniej – czyli z jak najniższym zużyciem paliwa, nie tracąc jednocześnie średniej prędkości jazdy. To ważne, bo wielu kierowcom wciąż wydaje się, że styl jazdy proponowany przez system I-See (np. zwalnianie przed wzniesieniem) przynosi straty czasowe. Tymczasem w rzeczywistości straty te są albo liczone w sekundach, albo są pozorne – bo raz że pojazd bardzo szybko odzyska prędkość na zjeździe, a dwa że w wielu miejscach po prostu lepiej rozpoznać możliwość rozpędzenia się tak, by utrzymać płynną i dynamiczną jazdę.

Sam tempomat I-See ulega ciągłemu rozwojowi. W najnowszej odsłonie i wariantcie PVT-MTM, poza trójwymiarową topografią drogi, został wzbogacony o informacje dotyczące ograniczeń prędkości oraz charakterystyce zakrętów czy występowaniu rond. Dzięki temu, zwłaszcza na drogach wojewódzkich czy nawet lokalnych, tempomat z odpowiednim wyprzedzeniem rozpocznie wytracanie

prędkości przed ostrym zakrętem czy rondem, co przynosi korzyść zwłaszcza tam, gdzie kierowca nie zna przebiegu drogi i występowania takich miejsc, wymagających znacznego ograniczenia prędkości. A każde hamowanie to przecież strata energii wydatkowanej wcześniej na rozpędzenie pojazdu.



Nasza trasa testowa z Nadarzynu w okolice Tomaszowa Mazowieckiego i spowrotem to głównie płaskie, nizinne tereny - choć nawet tu tempomat topograficzny I-See znalazł kilka miejsc, gdzie w pełni wykorzystał swoje możliwości i energię pojazdu. Jadąc na tempomacie ustawionym na w miarę przepisowe wartości prędkości (83 km/h) można uzyskać wynik spalania poniżej 20 litrów / 100 km przy pełnym obciążeniu zestawu. Oczywiście na bardziej wymagających trasach zużycie wzrośnie. Tam znów większe pole do popisu będzie miał układ Turbocompound, by dynamika jazdy nie spadła, a i zużycie paliwa nie wzrosło drastycznie.

Ciekawy krok

Niewątpliwie zaskakującą nowością, która została przy tej okazji zapowiedziana i już wkrótce ma zawitać do długodystansowych pojazdów FH Aero ma być układ I-Roll z funkcjonalnością silnika start-stop. Jednak nie będzie to znane z pojazdów osobowych wyłączanie silnika podczas postoju. W I-Roll silnik będzie wyłączany... w trakcie jazdy. Oczywiście nastąpi to w ściśle określonych warunkach, opisanych zarówno parametrami pracy pojazdu (np. temperatura silnika, poziom naładowania akumulatora, ciśnienie w układzie pneumatycznym itd.) jak i topografią drogi, kontrolowanej przez I-See. Na niektórych zjazdach czy długich odcinkach, gdzie do tej pory jechaliśmy na ecorollu silnik zostanie automatycznie wyłączony, by nie pobierać dawek paliwa podtrzymujących jego pracę jałową. Specjalna, dodatkowa pompa napędzana od skrzyni biegów zapewni właściwą pracę układu kierowniczego i hamulcowego oraz samej skrzyni, by następnie poprzez sprzęgło umożliwić ponowne uruchomienie silnika „w locie”. W trakcie jazdy z wyłączonym silnikiem również hamulec silnikowy będzie cały czas dostępny. Jak sprawdzi się to nowatorskie rozwiązanie w praktyce, przekonamy się w ciągu najbliższych kilku miesięcy.

Jedynka z przodu nie dziwi

Jak zatem przebiega jazda tym nastawionym na wydajność i ekonomiczność ciągnikiem? Podczas naszych krótkich jazd testowych sprawdziliśmy możliwości FH Aero 460 I-Save spiętego z niemal w pełni załadowaną naczepą, osiągając całkowitą masę zestawu 39 ton. Poruszaliśmy się na trasie Nadarzyn-Piotrków Trybunalski – Nadarzyn, więc trasą pozornie płaską, ale przy tej masie zestawu tempomat topograficzny I-See i tak znajduje tam co najmniej kilkanaście odcinków, na których może rozwinąć swoje skrzydła i pokazać możliwości, odpowiednio spowalniając przed wzniesieniem, by pokonać je dużo taniej, niż jazda na równej prędkości. Zławsza, że tuż za wzniesieniem ciężki zestaw i tak szybko odzyskiwał prędkość, na tyle jednak płynnie, by nie dopuszczać do jej przekroczenia i niepotrzebnego uruchamiania zwalniaczy (jak robi to wielu kierowców nie korzystających z systemów wspomagających, wjeżdżając na pełnej prędkości pod górę i praktycznie od razu przechodząc do hamowania na zjeździe).



Wnętrze kabiny FH Aero Globetrotter XL w praktyce nie różni się od poprzedniego „efhacza”. Wybierak skrzyni biegów wciąż pozostał przy fotelu kierowcy, ale jego wielkość nie utrudnia przemieszczania się po kabinie. W centralnej części konsoli poza pojedynczą szufladą znalazło się też sporo drobnych schowków - ale wciąż nieco brakuje rozkładanego stolika po stronie pasażera.

Zaufanie elektronice i jazda na topograficznym tempomacie I-See przynosiła wyniki zużycia paliwa na poszczególnych odcinkach w granicach 21 litrów / 100 km. Odcinek powrotny (o korzystniejszej topografii) pozwolił ostatecznie osiągnąć wynik poniżej 20 litrów, przy prędkościach oscylujących nieco ponad dopuszczalny limit 80 km/h. Tym samym Volvo FH Aero 460 I-Save może śmiało uchodzić za prawdziwego fuel-killera i to pozostając przy tym wystarczająco dynamicznym oraz wygodnym dla kierowcy narzędziem codziennej pracy w długodystansowym transporcie. ■



Przestrzeń pod leżanką może być konfigurowana na różne sposoby, np. obok tradycyjnej lodówki można zainstalować fabryczny ekspres do kawy. Warto wiedzieć, że to właśnie skandynawowie wypijają najwięcej kawy

Leżanka w części za pasażerem wyposażona została w podnoszony podgłówek - czyli Volvo jasno daje do zrozumienia, że kierowca powinien odpoczywać głową po stronie pasażera (wśród producentów ciężarówek nie ma jednoci w tym temacie). Łóżkowy panel sterowania umieszczony został jednak po środku kabiny, więc i przeciwnie ułożenie pozwoli na jego obsługę. W wersji solo, z jedną leżanką, górną przestrzeń wypełniają dodatkowe, zamykane i podświetlane schowki.



Cały test przeczytaj na www.TruckBiznes.pl

Zakłócenia sygnału GNSS w tachografach



FREEFLOW Mariusz Derdziak
ekspert branży TSL

Od sierpnia 2023 r. wszystkie nowe ciężarówki i autobusy w UE wykonujące transport międzynarodowy muszą być wyposażone w inteligentne tachografy drugiej generacji, wersji 2 (G2V2). Niestety od tego czasu rośnie skala zgłaszanych problemów związanych z zakłóceniami sygnału GNSS – technologii, bez której nowoczesne tachografy nie mogą działać poprawnie.

Nowoczesne tachografy drugiej generacji, wersji G2V2, wymagają stałego dostępu do sygnału GNSS, by móc co trzy godziny rejestrować pozycję pojazdu. Dokonują tego także przy każdym przekroczeniu granicy. Jednak coraz częściej, nawet w otwartym terenie, systemy te tracą sygnał lub rejestrują błędne dane lokalizacyjne. Przykładem może być przypadek, w którym tachograf przez trzy dni wskazywał, że pojazd znajdował się w Rumunii, mimo że faktycznie był zaparkowany w Austrii.

Co istotne, problem ten dotyczy urządzeń wszystkich wiodących producentów, takich jak Continental VDO czy Stoneridge. Szeroka skala zjawiska sugeruje, że źródłem nieprawidłowości nie są same tachografy, lecz system GNSS, na którym opierają się ich pomiary.

Skutki tych zakłóceń mogą nieść poważne konsekwencje dla firm transportowych. Nieprawidłowa rejestracja przekroczeń granicy może prowadzić do sankcji w trakcie kontroli drogowych. Tachografy mogą również błędnie zapisywać czas jazdy i odpoczynku kierowcy, a ponadto generować komunikaty o „konflikcie ruchu” (motion conflict), które mogą być błędnie interpretowane jako próba manipulacji urządzeniem.

Przyczyny zakłóceń GNSS

Coraz częściej w rejonach przygranicznych oraz w pobliżu dużych węzłów transportowych dochodzi do celowych zakłóceń sygnału GNSS. Wykorzystywane są do tego

m.in. urządzenia typu jammer, które uniemożliwiają odbiór sygnału, oraz technologie spoofingu, czyli celowego wprowadzania w błąd systemów nawigacyjnych. Choć takie działania są nielegalne, zdarzają się również w kontekście operacji wojskowych, zwłaszcza w obszarach objętych napięciami geopolitycznymi.

Wojna w Ukrainie oraz napięcia w regionie wschodniej Europy istotnie przyczyniły się do wzrostu liczby incydentów zakłóceń GNSS. Według danych Unii Europejskiej, w krajach bałtyckich odnotowano wzrost tych przypadków o 40 do 80 procent, a w samej Polsce występuje ich nawet 1400 miesięcznie.

Na problemy z sygnałem wpływają także kwestie techniczne po stronie samych systemów satelitarnych. W przypadku konstelacji Galileo, kluczowej dla technologii OS-NMA (Open Service – Navigation Message Authentication), dochodzi do opóźnień oraz trudności z synchronizacją czasu systemowego, co bezpośrednio przekłada się na zakłócenia w pozycjonowaniu.

UE i producenci reagują na kryzys

Rosnąca liczba zakłóceń sygnału GNSS w Europie skłoniła instytucje międzynarodowe do podjęcia działań. Komisja Europejska oraz UNECE zajęły się analizą problemu, a aż trzynaście państw członkowskich Unii Europejskiej wystąpiło z oficjalnym apelem o opracowanie strategicznego planu reagowania na tego typu incydenty.

Swoje działania rozpoczęli również producenci tachografów. Firma Continental udostępniła nową wersję oprogramowania – DTCO 4.1a – która obsługuje system OS-NMA i zapewnia zwiększoną odporność na zakłócenia sygnału GNSS. Inne marki również pracują nad aktualizacjami oprogramowania, testując rozwiązania poprawiające stabilność i niezawodność działania.

Równolegle prowadzone są przeglądy techniczne we współpracy między branżą transportową a unijnymi regulatorami, m.in. Dyrekcją Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Obejmują one mechanizmy zgłaszania zakłóceń oraz możliwość ręcznego uzupełniania danych pozycyjnych w tachografach, gdy sygnał GNSS zawodzi.

W odpowiedzi na niestabilność systemów satelitarnych, rozwijane są również alternatywne metody pozycjonowania. Jednym z takich rozwiązań jest naziemny system R Mode, który ma umożliwić lokalizację pojazdów nawet w przypadku całkowitej awarii sygnału GNSS.

| Jak powinni reagować przewoźnicy

Wobec coraz częstszych problemów z sygnałem GNSS, przewoźnicy drogowi muszą działać świadomie i proaktywnie. Przede wszystkim ważne jest bieżące monitorowanie pracy tachografów. W przypadku wykrycia błędów systemu pozycjonowania należy zabezpieczać stosowne wydruki DDD, które mogą posłużyć jako dowód w razie kontroli. Kluczową rolę odgrywa także edukacja kierowców. Powinni oni wiedzieć, jak postępować w sytuacji alarmu GNSS, czyli m.in. wykonać wydruk, wprowadzić dane ręcznie i skontaktować się z serwisem.

Niezbędne jest również regularne aktualizowanie oprogramowania tachografów. Producenci udostępniają coraz więcej łatek i nowych wersji softu, które poprawiają odporność urządzeń na zakłócenia.

| Dowody do obrony

W sytuacji wystąpienia problemów z sygnałem GNSS, reagowanie i udokumentowanie tego faktu jest niezwykle istotne. Przedstawienie dowodów na to, że zakłócenia były niezależne od przewoźnika czy kierowcy, a przy tym zareagował on właściwie, może uchronić firmę przed sankcjami administracyjnymi. Brak takiej dokumentacji może bowiem zostać potraktowany jako próba manipulacji, co grozi nie tylko utratą reputacji, ale może prowadzić wręcz do cofnięcia licencji transportowej. W Polsce dodatkowo przewidziane są kary finansowe za brak obowiązkowego tachografu G2V2 – nawet do 12 tys. zł (10 tys. zł dla firmy i 2 tys. zł dla zarządzającego transportem), a także zatrzymanie dowodu rejestracyjnego na 7 dni.

| Kierunki na przyszłość

W szerszej perspektywie, temat zakłóceń GNSS staje się przedmiotem prac instytucji międzynarodowych. Unia Europejska i NATO przygotowują wspólne procedury monitorowania i wymiany danych, a także działania prewencyjne. Organizacje takie jak EASA i IATA skupiają się na rozwijaniu technologii anty-spoofingowych, m.in. poprzez budowę systemów redundantnych, opartych na OS-NMA, zapasowych satelitach i rozwiązaniach naziemnych.

Nadzieję na przyszłość niosą także nowe technologie – szczególnie systemy oparte na sztucznej inteligencji. Dzięki wykorzystaniu uczenia maszynowego, możliwe będzie szybkie lokalizowanie źródeł zakłóceń GNSS i ich skuteczna neutralizacja w czasie rzeczywistym.



| Burzliwe czasy wymagają reagowania

Podsumowując, zakłócenia sygnału GNSS to jedno z największych wyzwań dla współczesnego transportu drogowego – zwłaszcza tam, gdzie obowiązują tachografy G2V2. Ich skutki mogą być poważne: od błędnych zapisów tras i przekroczeń granic, przez ryzyko wysokich kar, aż po utrudnienia w pracy systemów telematycznych.

Na szczęście zarówno branża, jak i instytucje międzynarodowe wydają się rozumieć i dostrzegać problem oraz adekwatnie reagować. Wdrażane są rozwiązania prawne, technologiczne i organizacyjne. Jednak skuteczne rozwiązywanie problemu zależy także od samych przewoźników. To ich obowiązkiem pozostaje dokumentowanie nieprawidłowości, wdrażanie aktualizacji, szkolenie kierowców i bycie gotowym na sytuacje awaryjne. Tylko wspólne działania – od kierowcy po decydentów – pozwolą utrzymać zaufanie do nowoczesnych tachografów i zapewnić bezpieczeństwo całej logistyki drogowej. ■



Opłaty drogowe coraz łatwiejsze

Przedsiębiorcy korzystający z urządzenia pokładowego EVA mogą teraz opłacać przejazdy w jedenastu krajach Europy. To realne ułatwienie dla firm transportowych – mniej formalności, pełen dostęp do płatnych dróg objętych systemem EETS oraz wygodne podróżowanie po całym kontynencie. Co więcej, dzięki planowaniu tras z uwzględnieniem emisji spalin, system ten wspiera również działania na rzecz bardziej zrównoważonego transportu.

Międzynarodowi przewoźnicy mogą od teraz opłacać przejazdy po Bułgarii i Szwajcarii za pomocą jednego urządzenia pokładowego. Rozszerzenie zasięgu w ramach European Electronic Toll Service (EETS) umożliwiło zastosowanie rozwiązania w jedenastu krajach europejskich. Dzięki nowym możliwościom, z których klienci już korzystają podczas podróży, przejazdy przez granice są prostsze, formalności ograniczone, a trasy planowane z większą efektywnością i dbałością o emisję spalin. Poza dwoma nowymi krajami urządzenie działa także w Czechach, na Słowacji, Węgrzech, w Austrii, Polsce, Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Portugalii. Obsługuje również wybrane mosty i tunele, w tym duński most Storebælt i belgijski tunel Liefkenshoek.

Dobrym przykładem jest tranzyt przez Alpy tunelem Gottharda, który jest jednym z najważniejszych korytarzy transportowych w Europie. Przewoźnik jadący z Węgier do Hiszpanii może teraz bez zatrzymywania się i bez zmiany urządzenia przejechać przez Austrię i Szwajcarię. Opłaty pobierane są automatycznie, a podróż przebiega płynnie, także na trasach międzynarodowych.

To rozwiązanie idealnie sprawdza się w międzynarodowym transporcie, szczególnie dla firm regularnie przekraczających granice w Europie. Urządzenie od Eurowag eliminuje konieczność instalacji i obsługi kilku różnych jednostek pokładowych w zależności od kraju. Wszystkie dane i płatności za przejazdy – w tym m.in. po Szwajcarii, Bułgarii czy

innych krajach objętych systemem – są dostępne w jednym miejscu. – Nasi klienci oczekują maksymalnej efektywności – zarówno na trasie, jak i w pracy biurowej. EVA i jej rosnący zasięg w ramach EETS pozwalają im realnie oszczędzać czas i pieniądze – mówi Ivana Lang, dyrektor ds. opłat drogowych w Eurowag.



Przed wdrożeniem w nowych krajach urządzenie zostało dokładnie przetestowane – sprawdziło się m.in. na alpejskich trasach, również w trudnych warunkach terenowych. Uruchomienie usługi jest proste. Eurowag oferuje w pełni skonfigurowane urządzenie gotowe do użycia, dostępne w modelu wynajmu, bez potrzeby zakupu. Aktywacja nowych krajów jest łatwa i często możliwa online – w zaledwie kilka godzin. Obecni klienci mogą samodzielnie dodać nowe lokalizacje przez portal. W każdym kraju dostępne są także lokalne zespoły, które wspierają konfigurację i oferują pomoc techniczną. Oprócz rozszerzonego zasięgu EETS Eurowag umożliwia również opłacanie przejazdów w Danii za pomocą aplikacji mobilnej – zgodnie z nowym systemem opłat opartym na przejechanym dystansie. (Oprac. MG) ■

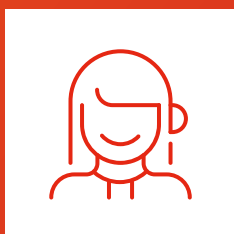
Dowiedz się, jak Cię widzą inni!

BEZPŁATNE SPRAWDZENIE FIRMY



Tylko dla czytelników Truck Biznes!

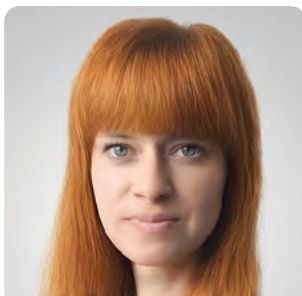
SPRAWDŹ SWOJĄ FIRMĘ W KRD!



Zadzwoń → **71 78 50 080**

albo napisz → **ds@krd.pl**

i podaj hasło: **TRUCK BIZNES**



**Dorota
Ziemkowska-Owsiany**
ekspert Polskiego Instytutu
Transportu Drogowego

Niemcy nadal wielką niewiadomą

Trudno o odbicie w Niemczech. Koniunktura co prawda od kilku miesięcy powoli, ale systematycznie się poprawia, nadal jednak wskaźnik klimatu biznesowego IFO pozostaje wyraźnie poniżej punktu bazowego (w maju sięgnął 87,5 pkt.). Rosną wskaźniki nastrojów gospodarczych i ufności konsumenckiej, z drugiej jednak strony nadal spada produkcja przemysłowa.

To wszystko sprawia, że realia prowadzenia działalności transportowej związanej z Niemcami, czyli najważniejszym odbiorcą polskiego eksportu, pozostają dalekie od wymarzonej. Czy jednak widać już pewne zwiastuny ożywienia? Początek 2025 r. przyniósł nie lada zawirowanie w danych dot. aktywności zleceniodawców na trasach do i z Niemiec - wynika z raportu „Transport w Europie. Trendy. Dane. Analizy”, wydanego przez Polski Instytut Transportu Drogowego i analizującego podaż ładunków, mocy przewozowych i stawek na giełdzie Trans.eu.

| Wzrosty i spadki

Jeszcze w styczniu nie brakowało spektakularnych wzrostów, czego przykładem może być solidny skok o 144 proc. w relacjach do Niemiec z Francji i Niemczech. W lutym br. przyszło jednak załamanie. Poza 9-procentowym wzrostem zapotrzebowania na przewozy na trasie z Polski do Niemiec, na pozostałych kierunkach zanotowano spadki. I to wyraźne, bo dwucyfrowe (za wyjątkiem przewozów z Austrii do Niemiec, gdzie spadek sięgnął „zaledwie” 7 proc.). Pod koniec pierwszego kwartału nastąpiło jednak oczekiwane odbicie i wyraźny wzrost aktywności zleceniodawców poszukujących transportu dla swoich ładunków na wyraźnej większości tras do i z Niemiec. Spektakularny skok odnotowano w relacji Niemcy - Dania, gdzie liczba ofert wzrosła o niebagatelne 127 proc. Spadki widać było tylko na trzech trasach - z Polski i Austrii do Niemiec oraz znad Renu do słonecznej Italii.

- Zaobserwowaliśmy wyraźny wzrost liczby oferowanych ładunków na trasach z Niemiec i do Niemiec, co może wskazywać na oznaki ożywienia w tamtejszym przemyśle - zwłaszcza w sektorze motoryzacyjnym - komentował dane z okresu luty-kwiecień 2025 r. Paweł Miś, dyrektor ds. transportu, BLG AutoTerminal Gdańsk na łamach wspomnianego raportu PITD. - Jednak trudno mówić o trwałym odbiciu gospodarki - to raczej efekt cykliczny oraz ograniczonej podaży przewoźników, co zwiększa widoczność ofert. Wzrost aktywności załadowców może też wynikać z chęci kontraktowania usług z wyprzedzeniem w obawie przed dalszymi wzrostami kosztów - dodawał. Widać to w danych. W kwiet-

niu coś się zaczęło psuć. Jeszcze nieznacznie, jednak próżno już było szukać tak spektakularnych wzrostów jak w poprzednim miesiącu. Najmocniej, bo o blisko 50 proc. wzrosła aktywność zleceniodawców na trzech trasach do Niemiec (ze Szwajcarii, Belgii i Austrii). Na czterech trasach aktywność spadła, co ciekawe najmocniej właśnie tam, gdzie zanotowano jeszcze miesiąc wcześniej wzrost o 127 proc. W kwietniu spadek sięgnął tu już 33 proc.

Dane z maja br. pokazują wyraźnie, że trudno mówić o chwilowym trendzie i przypadku. Spadki aktywności zleceniodawców widać już na sześciu trasach i w większości są to spadki dwucyfrowe. Niech nas jednak nie ogarnia katastrofizm - nadal na znaczącej większości tras liczba ofert rośnie, a na wszystkich trasach z Niemiec (poza jednym wyjątkiem - do Danii) wzrosty te są dwucyfrowe, co daje przewoźnikom wyraźny sygnał, że z największej gospodarki Europy nadal jest co wozic.

| Nie chcą jeździć poniżej kosztów

Po mało optymistycznym marcu, kiedy na większości tras z i do Niemiec liczba wyszukiwań ładunków spadała, i w fatalnym kwietniu, gdy spadała już na wszystkich trasach, w maju na 8 z 18 relacji nastąpił wzrost wyszukiwań, bądź pozostał na poziomie sprzed miesiąca. Najwyraźniej widać to na przykładzie trasy z Włoch do Niemiec, gdzie w marcu zanotowano jeden z największych spadków aktywności przewoźników (-28 proc. m/m), w kwietniu spadek również przekraczał 20 proc., tymczasem w maju ich aktywność wzrosła o 29 proc. Na drugim biegunie znajdują się wszystkie trasy z Niemiec, gdzie w maju spadło wyszukiwanie ładunków. Z różnym natężeniem - od spadku zaledwie 1-procentowego (przewóz z Niemiec do Szwajcarii), do wyraźnych, 14-procentowych w przypadku tras do Włoch i Austrii. O ile więc nie brakuje chętnych do podjęcia ładunków na trasach do Niemiec, tak nadal trudno o przewoźników pragnących wozic towary w przeciwnym kierunku. Jedynym kierunkiem, który załamuje ten trend, jest kierunek polski, gdzie zarówno do Niemiec, jak i z nich, aktywność przewoźników w maju spadła, choć w tym pierwszym przypadku o nieznaczne 3 proc.

- Nawet tam, gdzie widać wzrost zleceń, często nie da się zrealizować wszystkich, ponieważ brakuje kierowców. Do firm transportowych, w których ciężarówki stoją niewykorzystane z powodu ogromnych niedoborów kierowców, dołączają coraz liczniejsze przedsiębiorstwa, które decydują się na zmniejszenie swojej floty - komentuje biznesową rzeczywistość na łamach raportu PITD dr Dirk Engelhardt, rzecznik Federalnego Związku Transportu Drogowego, Logistyki i Utylizacji (BGL).

- Niedobór mocy przewozowych wynika z braku zleceń, niedoboru kierowców, ale także zleceń, których ze względu na wysokie koszty działalności nie da się realizować w sposób opłacalny, dlatego są odrzucane. Wiele firm transportowych w Niemczech nie odpowiada już na zapytania ofertowe dużych klientów z sektora handlu i przemysłu, ponieważ nie da się uzyskać stawek frachtowych pokrywających koszty - dodaje.

Kierunek Niemcy

Oferty frachtów na trasach do i z Niemiec na giełdzie Trans.eu (luty-maj 2025 r., dane w %)

Trasa	II 2025	III 2025	IV 2025	V 2025
Polska ▶ Niemcy	9 ▲	-11 ▼	0	7 ▲
Niemcy ▶ Polska	-44 ▼	35 ▲	11 ▲	19 ▲
Niderlandy ▶ Niemcy	-51 ▼	86 ▲	25 ▲	3 ▲
Niemcy ▶ Niderlandy	-27 ▼	9 ▲	15 ▲	17 ▲
Niemcy ▶ Francja	-32 ▼	7 ▲	12 ▲	23 ▲
Francja ▶ Niemcy	-44 ▼	56 ▲	17 ▲	-5 ▼
Niemcy ▶ Włochy	-39 ▼	-6 ▼	3 ▲	43 ▲
Włochy ▶ Niemcy	-11 ▼	62 ▲	1 ▲	-10 ▼
Niemcy ▶ Austria	-62 ▼	32 ▲	-6 ▼	25 ▲
Austria ▶ Niemcy	-7 ▼	-13 ▼	50 ▲	-15 ▼
Niemcy ▶ Czechy	-41 ▼	17 ▲	18 ▲	14 ▲
Czechy ▶ Niemcy	-19 ▼	10 ▲	5 ▲	26 ▲
Niemcy ▶ Belgia	-24 ▼	9 ▲	16 ▲	39 ▲
Belgia ▶ Niemcy	-52 ▼	77 ▲	54 ▲	-14 ▼
Niemcy ▶ Szwajcaria	-24 ▼	53 ▲	-7 ▼	25 ▲
Szwajcaria ▶ Niemcy	-62 ▼	77 ▲	51 ▲	-11 ▼
Niemcy ▶ Dania	-28 ▼	127 ▲	-33 ▼	-6 ▼
Dania ▶ Niemcy	-28 ▼	24 ▲	-5 ▼	19 ▲

źródło danych: Trans.eu

Niemcy atrakcyjniejsze dla przewoźników?

Ze spadkiem aktywności zleceniodawców i wzrostem poszukiwań ładunków przez przewoźników, w lutym 2025 r. wyraźnie spadły stawki na wszystkich trasach z i do Niemiec. Najmniejszy spadek (bo zaledwie o 0,2 proc.) odnotowano na trasie z Polski do Niemiec, co jest moc-

no skorelowane z faktem, że była to jedyna trasa spośród analizowanych, na której liczba ładunków do przewiezienia wzrosła, a dostępnych mocy przewozowych spadła. W kolejnych miesiącach stawki wróciły jednak na ścieżki wzrostowe, z niewielkimi wyjątkami. W marcu spadły na trasie z Polski, Szwajcarii i Danii oraz z Niemiec do Włoch. Kwiecień przyniósł już wzrosty na wszystkich trasach, znów - odpowiadając na wyraźny spadek aktywności

Jakie trasy wyszukują przewoźnicy

Wyszukiwania frachtów na trasach do i z Niemiec na giełdzie Trans.eu (luty-maj 2025 r., dane w %)

Trasa	II 2025	III 2025	IV 2025	V 2025
Polska ▶ Niemcy	-13 ▼	15 ▲	-10 ▼	-3 ▼
Niemcy ▶ Polska	46 ▲	-11 ▼	-10 ▼	-12 ▼
Niderlandy ▶ Niemcy	47 ▲	-30 ▼	-25 ▼	0
Niemcy ▶ Niderlandy	38 ▲	-3 ▼	-27 ▼	-3 ▼
Niemcy ▶ Francja	29 ▲	0	-26 ▼	-10 ▼
Francja ▶ Niemcy	57 ▲	-30 ▼	-24 ▼	8 ▲
Niemcy ▶ Włochy	40 ▲	7 ▲	-22 ▼	-14 ▼
Włochy ▶ Niemcy	15 ▲	-28 ▼	-22 ▼	29 ▲
Niemcy ▶ Austria	46 ▲	-9 ▼	-18 ▼	-14 ▼
Austria ▶ Niemcy	-5 ▼	30 ▲	-36 ▼	4 ▲
Niemcy ▶ Czechy	60 ▲	-13 ▼	-22 ▼	-12 ▼
Czechy ▶ Niemcy	2 ▲	5 ▲	-27 ▼	5 ▲
Niemcy ▶ Belgia	39 ▲	-5 ▼	-26 ▼	-4 ▼
Belgia ▶ Niemcy	67 ▲	-30 ▼	-28 ▼	6 ▲
Niemcy ▶ Szwajcaria	18 ▲	-3 ▼	-22 ▼	-1 ▼
Szwajcaria ▶ Niemcy	46 ▲	-14 ▼	-36 ▼	0
Niemcy ▶ Dania	38 ▲	1 ▲	-31 ▼	-13 ▼
Dania ▶ Niemcy	16 ▲	-6 ▼	-24 ▼	14 ▲

źródło danych: Trans.eu

przewoźników (przypomnijmy - na wszystkich relacjach były to spadki dwucyfrowe) i wzrost ofert ładunków do przewiezienia na większości tras (spadek na czterech versus wzrost lub utrzymanie poziomu na 14). W maju poza dwoma wyjątkami trend wzrostowy został utrzymany. Tylko w relacji Włochy-Niemcy i (znowu) Polska-Niemcy zanotowano spadki, choć nie były one spektakularne - oscylowały w granicach 1,2 - 2,7 proc. ■



PITD Polski Instytut
Transportu Drogowego

Pobierz pełny raport



Wzrosty i spadki stawek przewozowych

Średnie stawki na wybranych trasach do i z Niemiec na giełdzie Trans.eu (luty-maj 2025 r., dane w %)

Trasa	II 2025	III 2025	IV 2025	V 2025
Polska ▶ Niemcy	-0,2 ▼	-0,2 ▼	3,2 ▲	-1,2 ▼
Niemcy ▶ Polska	-7,9 ▼	1,6 ▲	3,7 ▲	4,3 ▲
Niderlandy ▶ Niemcy	-8,5 ▼	2,1 ▲	7,2 ▲	6,8 ▲
Niemcy ▶ Niderlandy	-8,5 ▼	2,2 ▲	8,1 ▲	2,2 ▲
Niemcy ▶ Francja	-5,8 ▼	2,2 ▲	3,5 ▲	5,9 ▲
Francja ▶ Niemcy	-12,4 ▼	7,6 ▲	6 ▲	3,9 ▲
Niemcy ▶ Włochy	-6,5 ▼	-2,4 ▼	3,4 ▲	3,3 ▲
Włochy ▶ Niemcy	-0,9 ▼	3 ▲	6,8 ▲	-2,7 ▼
Niemcy ▶ Austria	-12,5 ▼	4,4 ▲	6,9 ▲	4,6 ▲
Austria ▶ Niemcy	-8,1 ▼	0,5 ▲	6,6 ▲	0,3 ▲
Niemcy ▶ Czechy	-8,7 ▼	0,9 ▲	5 ▲	4,7 ▲
Czechy ▶ Niemcy	-2,5 ▼	2 ▲	5,7 ▲	3 ▲
Niemcy ▶ Belgia	-6,1 ▼	1,3 ▲	6,1 ▲	1,7 ▲
Belgia ▶ Niemcy	-9,9 ▼	4,5 ▲	6,3 ▲	6,6 ▲
Niemcy ▶ Szwajcaria	-3,1 ▼	4,3 ▲	1,1 ▲	7 ▲
Szwajcaria ▶ Niemcy	-5,1 ▼	-6,4 ▼	11,9 ▲	10 ▲
Niemcy ▶ Dania	-11 ▼	4,5 ▲	36 ▲	10,1 ▲
Dania ▶ Niemcy	-4 ▼	-3,5 ▼	3 ▲	3,3 ▲

źródło danych: Trans.eu



Przewoźnik na łasce kontrahenta

Większość przewoźników w Polsce nie negocjuje kontraktów - tylko je podpisuje, nawet jeśli zawierają skrajnie niesprawiedliwe, a nawet nielegalne zapisy. Z opublikowanej w czerwcu przez Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP) ankiety wynika, że praktyki stosowane przez zlecniodawców coraz częściej przypominają ekonomiczny dyktat niż partnerską współpracę.

Wyniki ankiety pokazują brutalną prawdę: polska branża transportowa coraz częściej funkcjonuje w warunkach gospodarczej przemocy, gdzie przewoźnik - zamiast być partnerem - staje się stroną podporządkowaną, bez realnego wpływu na warunki współpracy. – To nie jest już nierównowaga - to systemowe nadużycie, które niszczy fundamenty rynku i bezpieczeństwo całego łańcucha dostaw - komentuje **Maciej Wroński**, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Przemoc kontraktowa w liczbach

W badaniu udział wzięły firmy z całej Polski, realizujące przewozy krajowe i międzynarodowe. Wyniki są alarmujące. Aż 95% ankietowanych firm wskazuje, że treść umów lub zleceń przewozowych zawiera zapisy jawnie niekorzystne lub krzywdzące dla przewoźnika. Mowa m.in. o nierównym rozłożeniu obowiązków, odpowiedzialności czy kar, a także o pomijaniu interesu przewoźnika w całym procesie współpracy. – Nie akceptujesz warunków zlecenia, wypadasz z gry, a towar zawiezie ktoś inny - to rzeczywistość, w której funkcjonuje dziś większość firm transportowych - komentuje Wroński. - Na dodatek rynkową przewagę naszych kontrahentów wzmacnia długotrwały, dwuletni kryzys na rynku przewozów drogowych w Europie.

88% firm uważa, że nie ma realnego wpływu na treść kontraktu. Dokumenty są jednostronne, przesyłane przez zlecniodawców i traktowane jako „niepodlegające negocjacji”. To oznacza, że przewoźnik nie ma szansy zadbać o własne bezpieczeństwo biznesowe - musi podpisać, by „nie stracić zlecenia”.

Polska branża transportowa coraz częściej funkcjonuje w warunkach gospodarczej przemocy.

Również branie na siebie dodatkowych obowiązków (i to za darmo) jest istotnym problemem, na który zwraca uwagę 74% ankietowanych firm.

– Trzy czwarte ankietowanych wskazuje, że przewoźnicy i ich kierowcy są obciążani dodatkowymi obowiązkami, wykraczającymi poza usługę transportu: załadunkiem, rozładunkiem, czy obsługą należącego do kontrahenta wózka widłowego – mówi

Beata Gorczyca, dyrektor ds. komunikacji Transport i Logistyka Polska. – Co gorsza bez dodatkowej zapłaty, odpowiedniego przeszkolenia czy zabezpieczenia ryzyka. Zlecniodawcy przerzucają odpowiedzialność, a przewoźnik traci czas, zasoby i pieniądze.

Ponad 56% firm potwierdza, że w umowach występują kary umowne nakładane za każde opóźnienie, nawet jeśli wynika ono z winy klienta, warunków na drodze, przestoju w załadunku czy sytuacji losowej (np. awarii, wypadku czy kontroli granicznej). To oznacza, że przewoźnik może być

ukarany nawet wtedy, gdy zrobił wszystko zgodnie z umową i przepisami. Ponad 60% firm spotkało się z zapisami o karach umownych przekraczających wartość zlecenia. A to znaczy, że przewoźnik może nie tylko nie otrzymać wynagrodzenia za wykonaną usługę, ale także zostanie zmuszony do dołożenia do tej usługi - zapłaty dodatkowej kwoty na rzecz swojego kontrahenta. – W skrajnych przypadkach jedna nieprzewidziana sytuacja może zniszczyć małą firmę, zwłaszcza przy niewielkich marżach i rosnących kosztach – tłumaczy Maciej Wroński.



| Brak odpowiedzialności zlecniodawców

Prawie połowa przewoźników (46%) ma do czynienia z sytuacją, w której nadawca, załadowca lub odbiorca, nie ponoszą odpowiedzialności za błędy i zaniedbania, które wywołały szkody po stronie przewoźnika. Kontrahenci przewoźników nie ponoszą także odpowiedzialności za naruszenia zasad i warunków przewozu drogowego, do których doszło z ich winy. W efekcie cała odpowiedzialność za transport, dokumentację, czas, skutki opóźnień oraz za ewentualne naruszenia spada na jedną stronę - przewoźnika. Na pytanie o przyczyny tej patologii przewoźnicy nie mają wątpliwości. 59% wskazuje zlecniodawców, którzy wykorzystują swoją przewagę rynkową i presję czasu. 38% twierdzi, że odpowiedzialność leży po obu stronach, ale wynika to z braku realnej alternatywy. Tylko 2% respondentów sądzi, że winni są sami przewoźnicy - ci, którzy godzą się na wszystko „byle jechać”.

| Poważne konsekwencje

Zarówno TLP, jak i eksperci branżowi ostrzegają, że obecna sytuacja prowadzi do głębokich naruszeń prawa oraz degeneracji całej branży transportowej. Konsekwencje są poważne, począwszy od zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (z powodu nacisku na naruszanie przepisów o czasie pracy kierowców) poprzez obchodzenie przepisów prawa pracy i wynagrodzeń (przez nielegalne praktyki i zaniżanie kosztów) po tzw. „zepsucie rynku” gdzie najważniejsze staje się uległość wobec silniejszego, a nie rzetelność. Ostatecznie wiele firm może nie być w stanie udźwignąć ryzyka wynikające z jednostronnych zapisów kontraktowych lub sprostać nieuczciwej konkurencji, co tym samym może doprowadzić do fali bankructw i upadłości firm.

– Nie mamy już do czynienia z „twardym biznesem”. To czysta przemoc gospodarcza, która dotyka setek tysięcy kierowców i przedsiębiorców. Branża, opinia publiczna i władze państwowe nie mogą już dłużej milczeć i udawać, że nic się nie dzieje. Czas na przeciwdziałanie tej patologii – apeluje Maciej Wroński. Związek Transport i Logistyka Polska zapowiada: przekazanie wyników badania do dyspozycji władz publicznych oraz do Urzędu Ochrony konkurencji i Konsumenta, a także do organizacji międzynarodowych monitorujących standardy pracy i konkurencji. TLP spróbuje także stworzyć pozytywne standardy, zachęcając do ich stosowania kontrahentów przewoźników. Nadawcy mogliby wykorzystywać je zarówno do budowania swojego pozytywnego wizerunku, jak do budowania swojej przewagi konkurencyjnej.

88%

Taki odsetek firm transportowych biorących udział w ankiecie uważa, że nie ma realnego wpływu na treść zawieranego kontraktu.

Źródło: Raport TLP: Warunki zawierania umów i zleceń przewozowych w transporcie drogowych.



Jarosław Roślicki
Dyrektor Sprzedaży Korporacyjnej w Transcash.eu

Branża TSL ma problem z cyberatakami

Cyfryzacja operacji transportowych i logistycznych to naturalny kierunek rozwoju branży TSL. Systemy TMS, e-CMR czy systemy do optymalizacji przewozów stosuje niemal każda firma transportowa, ale decydując się na nie, warto brać pod uwagę również zagrożenia.

Im wyższy stopień cyfryzacji operacji, tym większa podatność na cyberzagrożenia i ich skutki. Branża TSL jest równocześnie jedną z najbardziej narażonych na ataki i najmniej przygotowaną, by im przeciwdziałać. Metody działania cyberprzestępców służą jak największemu zaburzeniu funkcjonowania firmy, co może być fatalne w skutkach na kilku poziomach. Najprostszy, ekonomiczny, dotyczy zakłócenia operacji, co w transporcie oznacza niemożność realizacji przewozu, a nawet realne zagrożenie życia i zdrowia w przypadku transportów pasażerskich. Osobną kwestią jest kradzież danych osobowych i naruszenie reputacji, a także bezpośrednie straty finansowe związane z koniecznością zapłaty okupu w zamian za zaprzestanie ataków.

Reakcja łańcuchowa

Firmy spedycyjne gromadzą ogromne ilości danych na temat klientów, ładunków czy danych o trasach i korzystają z różnych systemów online, w tym giełd transportowych czy systemów płatniczych. Atak na jedno z ogniw procesu transportu wywołuje reakcję łańcuchową, mogącą prowadzić nawet do kryzysu na skalę międzynarodową. Łatwo sobie wyobrazić, jak brzemienny w skutkach byłby cyberatak na międzynarodową giełdę transportową czy systemy obsługujące duży hub przeładunkowy.

Branża TSL jest równocześnie jedną z najmniej skłonnych do cyfryzacji swoich operacji, co świetnie pokazują

trudności w upowszechnieniu elektronicznych listów przewozowych i cyfrowego obiegu dokumentów. W związku z tym firmy z tego sektora stosunkowo najmniej inwestują w rozwiązania IT i ich ochronę, co czyni z nich łatwy cel ataków. Stopień przygotowania, czy raczej nieprzygotowania branży TSL na cyberzagrożenia pokazuje najnowsza edycja „The Blue Report” autorstwa Picus Labs. Pokazuje on odporność poszczególnych branż na zagrożenia hakerskie poprzez analizę reakcji firm z całego świata na symulowane cyberataki - tylko na potrzeby tego badania przeprowadzono 136 mln takich symulacji.

Wynika z niego, że efektywność zabezpieczeń przed cyberatakami, które stosują firmy z branży TSL w 2024 roku wynosiła tylko 52%, i co gorsza, maleje. W 2023 roku ten sam wskaźnik wynosił 65%. Sektor transportu ma również najniższy odsetek skuteczności detekcji cyberzagrożeń - zaledwie 10%. To oznacza, że obecnie zaledwie 1 na 10 cyberataków na branżę TSL jest wykrywany.

Typowe cyberzagrożenia w TSL

Do najczęściej spotykanych form cyberataków należą z jednej strony te służące wyłudzeniu danych i podsyceniu się pod legalnie działającą firmę, a z drugiej ataki typu ransomware, które blokują dostęp do systemów i wiążą się z żądaniem okupu. W pierwszym wypadku mowa o zjawisku spoofingu i phishingu, z których oszuści korzystają na przykład w celu kradzieży ładunków. Może do nich

dochodzić zarówno podczas bezpośredniej komunikacji, np. mailowej, jak i na giełdach transportowych. Ataki ransomware mają za zadanie blokować firmom dostęp do ich danych, co w praktyce paraliżuje ich pracę i uniemożliwia realizację bieżących operacji. Zaatakowana w ten sposób firma spedycyjna może utracić kontrolę nad organizowanymi przez nią przewozami i narazić na kolejne problemy związane z manipulacją pozyskanymi danymi lub wykorzystaniu ich do dalszej działalności przestępczej. Co również istotne, pośrednimi ofiarami takiego ataku są również klienci i kontrahenci firmy, których dane przejęto.

Niska wykrywalność ataków sprawia, że do opinii publicznej przedostają się informacje o niewielu z nich. W ostatnich latach jednym istotniejszych przypadków była brytyjska firma KNP Logistics, która doświadczyła szeroko zakrojonego ataku ransomware w 2023 roku.

Uzyskanie dostępu do jej systemów było możliwe z banalnej przyczyny - słabych haseł i braku uwierzytelnienia dwuskładnikowego. Skutki ataku okazały się katastrofalne - firma upadła w trzy miesiące po zdarzeniu, co skutkowało utratą pracy przez 700 pracowników.

Z kolei w marcu 2024 ofiarą innego ataku ransomware padła Amerykańska firma transportowo-logistyczna Ward Transport & Logistics. Przeprowadzająca go organizacja ukradła prawie 600 GB danych, w tym informacje o klientach firmy. Skala ataku była tak duża, że Ward zdecydował się zapłacić okup, żeby odzyskać utracone dane, co jest rzadkością w takich wypadkach. Firma zdołała utrzymać się na rynku po ataku, ale kosztem znacznych strat finansowych i wizerunkowych.

Jak się chronić? Praktyczne kroki dla firm TSL

Kroki w stronę ochrony firmy przed cyberatakami można (i warto) wdrażać już teraz. Do zalecanych działań można zaliczyć regularne aktualizacje oprogramowania, ustanowienie dwuskładnikowego logowania tam, gdzie to możliwe, tworzenie backupów danych offline na wypadek kradzieży czy zabezpieczenie urządzeń mobilnych należących do kierowców, nie tylko hasłami, ale również szyfrowaniem lub VPN-em. Firmą powinna również zadbać o bieżący monitoring nietypowych zdarzeń w systemach, na własną rękę lub za pośrednictwem firmy zewnętrznej. Środki profilaktyczne nie zdadzą egzaminu, jeśli pracownicy nie będą ich przestrzegać, dlatego ważnym

aspektem wzmacniania ochrony są szkolenia z cyberbezpieczeństwa. W wypadku firm spedycyjnych warto zwrócić szczególną uwagę na sposoby weryfikacji kontrahentów, ze szczególnym uwzględnieniem kontaktów mailowych i rozpoznawania podejrzanych zachowań.

Równie ważne jest, by współpracować z partnerami o odpowiedzialnym podejściu do kwestii bezpieczeństwa. Trzeba więc kłaść szczególny nacisk na weryfikację klientów, aby zminimalizować ryzyko oszustw, czym zajmuje się specjalnie powołana komórka ds. ryzyka. Przykładowo Transcash.eu jako fintech posiada własny zespół skupiony na ochronie informacji, cyberbezpieczeństwie, monitorowaniu zagrożeń i minimalizacji ryzyka ich wystąpienia. Tworzą go specjaliści ds. IT i bezpieczeństwa informacji, prawnicy oraz audytorzy wewnętrzni, którzy na bieżąco sprawdzają zgodność naszych procedur z przyjętymi standardami bezpieczeństwa.

Cyberataki najczęściej służą wyłudzeniu danych i podszyciu się pod legalnie działającą firmę albo blokują dostęp do systemów i wiążą się z żądaniem okupu.

Wdrożenie ochrony przed cyberatakami to nie tylko dobra praktyka, ale również konieczność wynikająca z przepisów. Takie obowiązki, również na firmy transportowe i spedycyjne, nakłada unijna dyrektywa NIS-2, do której przyjęcia zobowiązała się Polska. Zgodnie w jej zapisami, polskie firmy muszą nie tylko wdrożyć stosowne systemy ochrony, ale również raportować przypadki ich łamania, a wszystko to pod groźbą wysokich kar dla firm, które nie spełnią minimalnych wymogów. Poznamy je, gdy prace nad przyjęciem dyrektywy zakończą się na polskim gruncie.

Co zrobić, gdy dojdzie do ataku?

Gdy atak zostanie wykryty, trzeba działać szybko. Specjaliści IT obsługujący firmę powinni niezwłocznie rozpoznać jego rodzaj oraz skalę i zablokować wszelkie próby dalszej ingerencji. Kolejnym krokiem jest jak najszybsze zgłoszenie incydentu bezpieczeństwa do CERT Polska, organizacji będącej częścią Państwowego Instytutu Badawczego (NASK) i odpowiedzialnej za reagowanie na incydenty bezpieczeństwa komputerowego na poziomie krajowym. Poza zgłoszeniem incydentu na stronie organizacji, należy powiadomić o nim policję, ponieważ ataki tego rodzaju stanowią przestępstwo w myśl kodeksu karnego.

Priorytetem w razie ataku jest zabezpieczenie danych, które pozostały nietknięte i uniemożliwienie dalszego rozprzestrzeniania się zagrożenia. Tylko proaktywne działanie w tym względzie pozwoli firmie zredukować straty

finansowe i reputacyjne. Równie istotna jest transparentność. Jeśli atak w realny sposób wpłynął na klientów, zagroził bezpieczeństwu ich danych lub organizacji przewozu, należy o tym poinformować i zrehabilitować straty na tyle, na ile to możliwe. Kolejnym krokiem jest wzmocnienie systemów ochrony i przekazanie klientom i kontrahentom jasnej informacji o działaniach podjętych w tym kierunku. Tylko w ten sposób można uniknąć odpływu klientów i pogorszenia relacji, które mogą zagrozić dalszemu funkcjonowaniu firmy spedycyjnej.



| Cyberbezpieczeństwo to konieczność

W dobie postępującej cyfryzacji i rozpowszechnienia technologii AI inwestycja w cyberbezpieczeństwo powinna być priorytetem na liście firmowych wydatków. W branży transportowej ma to szczególne znaczenie nie tylko ze względu na ogromną ilość generowanych danych, ale gęstą sieć powiązań poszczególnych ogniw procesu transportowego. Utrata dostępu lub manipulacja informacjami uruchamia lawinę konsekwencji, które mogą być brzemienne w skutkach i, jak pokazują przykłady, pociągnąć firmę na dno.

Gdy mowa o cyberbezpieczeństwie, nawet małe zmiany mogą przynieść duże efekty. Tworzenie kopii danych offline, stosowanie bezpiecznych haseł czy uważność w komunikacji mailowej to działania, które można wdrożyć szybko i łatwo nawet w niewielkiej firmie. Ważny jest także wybór kontrahentów, którzy z równą powagą traktują kwestie bezpieczeństwa. Tylko w ten sposób można mieć pewność, że czyjaś niefrasobliwość nie zagraża funkcjonowaniu naszej firmy spedycyjnej. ■

52%

Taka była efektywność zabezpieczeń przed cyberatakami w branży TSL w 2024 r. Branża coraz gorzej radzi sobie z cyberbezpieczeństwem, bo rok wcześniej ten wskaźnik wynosił 65%.



Jak sprawnie odzyskać VAT i akcyzę w transporcie

Procedura odzyskiwania zwrotu VAT lub akcyzy w transporcie drogowym jest procesem trudnym i czasochłonnym, wymaga także dobrej znajomości lokalnych przepisów danego kraju. Zadbanie o sprawny zwrot może dostarczyć jednak firmie sporych korzyści finansowych.

Już na samym zwrocie podatku od akcyzy można zyskać od około 0,17 gr do nawet 0,90 gr za litr paliwa. Na przykład przy zakupie tysiąca litrów oleju napędowego w Belgii przewoźnik może zaoszczędzić prawie 820 zł (około 192 euro) za jednorazowe tankowanie. Jak sprawnie odzyskiwać zwrot podatków VAT i akcyzy w transporcie i kto może się o to ubiegać?

| Trudności w procedurze

Dużym wyzwaniem dla firm transportowych jest ubieganie się o zwrot podatku VAT za usługi lub towary zakupione za granicą, jak np. paliwo, opłaty drogowe, parkowanie czy akcesoria samochodowe oraz akcyzy za zakup oleju napędowego. Cały proces jest dość skomplikowany, a to ze względu na złożoność procedur, czas rozpatrywania wniosku o zwrot, duże ryzyko popełnienia błędów w dokumentacji, niedochowania terminów na często pojawiające się wezwania czy barierę językową w nieodłącznej komunikacji z urzędami krajów zwrotu. – Jednym z kluczowych trudności w procedurze odzyskiwania podatku VAT i akcyzy jest konieczność stawienia czoła złożonym procedurom administracyjnym, które obowiązują odpowiednio w urzędach skarbowych i celnych, różnią się w zależności od państwa – komentuje **Karolina Styrzcz**, TAX Refund Team Leader, Grupa Eurowag.

Oznacza to, że firmy transportowe powinny wykazywać się dobrą znajomością lokalnych przepisów prawa, które trzeba na bieżąco monitorować z racji tego, że często się zmie-

niają. Co więcej, sam proces wiąże się z obowiązkiem spełnienia wielu kwestii formalnych, jak np. w przypadku zwrotu akcyzy, w zależności od kraju, należy dostarczyć pełną dokumentację pojazdów, w tym leasingowych wraz z tłumaczeniami przysięgłymi, uzyskać niezbędne zaświadczenia z różnych instytucji, przekazać szczegółowe informacje o flocie oraz wypełnić złożone formularze czy raporty. – Procedurę odzyskiwania środków finansowych może również komplikować to, że komunikacja z zagranicznymi urzędami odbywa się wyłącznie w ich języku ojczystym, a więc dochodzi również wymóg znajomości języka narodowego danego państwa – dodaje Karolina Styrzcz.

| Kto może ubiegać się o zwrot?

Ekspertka podkreśla również, że przy składaniu dokumentów należy wykazywać się dużą cierpliwością, ostrożnością i skrupulatnością. – Nawet drobne nieścisłości mogą spowodować, że złożony wniosek zostanie odrzucony, dlatego też trzeba być bardzo precyzyjnym przy jego składaniu. Co więcej, odzyskiwanie środków od podatku trwa bardzo długo – średnio od 3 do 8 miesięcy, a w przypadku akcyzy może potrwać nawet 2 lata lub dłużej – dodaje ekspertka.

Należy spełnić kilka kluczowych warunków przy ubieganiu się o zwrot podatków w transporcie drogowym. W przypadku podatku od towarów czy usług (VAT) zakupionych za granicą, można otrzymać zwrot w sytuacji, gdy:

- firma jest czynnym podatnikiem VAT w Polsce lub w innym kraju UE,

- nie ma siedziby ani stałego miejsca prowadzenia działalności w państwie, w którym przedsiębiorstwo dokonało zakupu towaru lub usługi,
- przedsiębiorstwo nie zajmuje się wyłącznie sprzedażą zwolnioną z VAT ani nie korzysta ze zwolnienia VAT podmiotowego, co oznacza, że o zwrot nie mogą starać się te podmioty, które prowadzą wyłącznie działalność zwolnioną z VAT ze względu na określone czynności lub ze względu na niską wartość obrotów, która rocznie nie jest wyższa niż 200 tys. zł.

Przy zwrocie akcyzy od zakupu oleju napędowego przedsiębiorstwo powinno być oznaczone kodem działalności 4941, czyli prowadzić działalność związaną z transportem drogowym towarów lub zajmować się transportem lądowym pasażerskim (kod 4939). Dodatkowo, firma musi posiadać status czynnego podatnika VAT w państwie unijnym, w którym ma swoją siedzibę, a także nie może prowadzić działalności gospodarczej czy mieć swoje oficjalne przedstawicielstwa w miejscu, w którym ubiega się o zwrot środków finansowych. Istotnym wymogiem jest również fakt, że firmy nie mogą ubiegać się o odzyskanie pieniędzy z akcyzy w sytuacji, gdy korzystają z uniwersalnych kart paliwowych. Nie są one akceptowane. Oznacza to, że podmioty, chcące pozyskać zwrot podatku, powinny mieć karty paliwowe, przypisane do danych pojazdów.

Nie są to jedyne warunki, które należy spełnić przy odzyskiwaniu zwrotu podatku akcyzowego. Konieczne jest również posiadanie faktur za tankowanie oleju napędowego. Nie bez znaczenia jest również rodzaj pojazdu, który jest ściśle zdefiniowany przez przepisy. Wymaga się, aby pojazd ciężarowy miał masę całkowitą, która wynosi co najmniej 7,5 tony. W przypadku autokarów i autobusów muszą być zakwalifikowane do kategorii M2 lub M3 i mieć więcej niż 8 miejsc siedzących. – Warto zaznaczyć, że należy również

spełnić wszystkie wymogi formalne, które są nakładane indywidualnie przez każdy kraj i mogą dotyczyć takich spraw, jak np. przedstawienia stałych dowodów rejestracyjnych pojazdów, umowę najmu lub leasingu czy dostarczenia tłumaczeń przysięgłych odpowiednich dokumentów – mówi Karolina Styrcz.

| Ile można zaoszczędzić?

W procedurze zwrotu podatku VAT wszystkie niezbędne dokumenty, takie jak faktury czy paragony wraz z wnioskiem należy złożyć do odpowiedniego urzędu podatkowego. Warto zaznaczyć, że zasady różnią się nieco w zależności od kraju. Firmy zarejestrowane w Unii Europejskiej składają wniosek o zwrot VAT w krajowym urzędzie skarbowym, który następnie przekazuje dokumenty do właściwego organu podatkowego w kraju, w którym został zapłacony VAT.

Firmy transportowe mogą zaoszczędzić od kilkunastu do nawet kilkudziesięciu procent kosztów poniesionych za granicą.

Z kolei przedsiębiorstwa spoza Wspólnoty Europejskiej przedstawiają niezbędne dokumenty już bezpośrednio do kraju, w którym został naliczony podatek, co pozwala uniknąć podwójnego opodatkowania. – Przy akcyzie procedura ta wygląda inaczej i polega na złożeniu wniosku do organu podatkowego danego państwa UE o zwrot części podatku akcyzowego, który został zawarty w cenie oleju napędowego. Stawka podatku jest oficjalnie ogłaszana przez urząd celny danego kraju i może się różnić w zależności od regionów w niektórych miejscach. Z kolei dokumentacja i warunki zwrotu są określone indywidualnie przez każde państwo członkowskie i mogą się między sobą mocno różnić – dodaje Karolina Styrcz.

Firmy transportowe mogą zaoszczędzić od kilkunastu do nawet kilkudziesięciu procent na kosztach za granicą. Na przykład we Francji (z kodem 4941) za każdy litr paliwa

0,17 gr - 0,90 gr

Tyle można zaoszczędzić w UE na litrze zakupionego paliwa dzięki zwrotu akcyzy.

można otrzymać refundację w wysokości 0,67 gr. (0,1575 euro), w Belgii kwota ta wynosi 0,80 gr (0,1924 euro), a we Włoszech można uzyskać najwięcej, bo już ponad 0,90 gr, czyli dokładnie 0,21418 euro plus odzyskać VAT, ze średnimi stawkami w wysokości 20 proc., z tych samych faktur, jak również z pozostałych kosztów związanych z działalnością transportową.

Złożone procedury, skomplikowane przepisy czy długie terminy rozpatrzenia wniosków mogą powodować niechęć przedsiębiorców transportowych do podjęcia działań w tym zakresie. Niemniej jednak warto, bo wysiłek ten może zredukować koszty, które jak wiemy stale rosną. (Opr. MG) ■



KOMENTARZ EKSPERTA

KAROLINA STYRCZ

TAX Refund Team Leader w Grupa Eurowag

- Przy wsparciu specjalistów firmy transportowe nie muszą znać wszystkich prawnych niuansów ani martwić się o przygotowanie dokumentów, które są niezbędne przy procedurze odzyskiwania środków finansowych. To my przejmujemy odpowiedzialność za dopełnienie wszystkich kwestii formalnych - od przygotowania dokumentacji, poprzez rejestrację w urzędzie skarbowym i celnym, aż po obsługę wniosku i zakończenia procesu zwrotu lub w razie konieczności jego apelacji. Odpowiadamy również za kontakt z właściwymi organami podatkowymi i doskonale orientujemy się w kwestiach prawnych, które obowiązują w poszczególnych krajach, dzięki czemu możemy całą procedurę przeprowadzić znacznie sprawniej. Warto dodać, że zwrot VAT i akcyzy przewoźnicy mogą otrzymać w formie prefinansowania w trybie przyspieszonym, co oznacza, że nie muszą czekać na wypłatę środków.

REKLAMA



PREMIEROWA EDYCJA

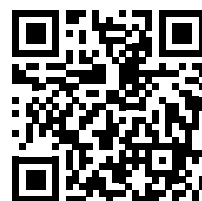
MIĘDZYNARODOWE TARGI ŁAŃCUCHA DOSTAW I LOGISTYKI

16 – 18 WRZEŚNIA 2025

Wydarzenie
Towarzyszące:



ZAREJESTRUJ SIĘ


www.logichainexpo.com



Przeterminowane faktury: jak przeżyć trudny moment?

Czekanie kosztuje – coraz więcej i coraz częściej. Jesień to dla firm transportowych czas największych obrotów – aż 57% przewoźników wystawia wtedy najwięcej faktur. Problem w tym, że większość z nich nie otrzymuje pieniędzy na czas. Jak wynika z raportu Malcom Finance, **co piąty przedstawiciel sektora TSL dostrzega zagrożenie związane z utratą płynności finansowej**, a część opóźnień w płatnościach bierze się z długiego procesu akceptacji faktur.

Dla firm starających się działać bez przestojów to niepokojąca wiadomość. W szczycie sezonu trzeba przecież opłacić paliwo, kierowców, serwis, ubezpieczenia, raty leasingowe, itp – a przelewy od obsługiwanych już kontrahentów wciąż są w drodze. Brak pieniędzy to nie tylko stres, ale ryzyko przestoju lub utraty kontraktu.

| Elastyczny dostęp do pieniędzy

Zator płatniczy to realne ryzyko operacyjne. Bez gotówki firma może nie opłacić składek ZUS, nie zatankuje samochodów, nie zapłaci za naprawy. Przewoźnicy, którzy nie mają rezerw finansowych zaczynają nerwowo szukać szybkiego wsparcia – a to skutkuje drogimi kredytami pomostowymi, prywatnymi pożyczkami, a także ryzykiem opóźnionych pensji dla kierowców. To błędne koło, które prowadzi do utraty wiarygodności – zarówno wobec kierowców, jak i klientów. W efekcie firmy nie rozwijają się tylko gaszą bieżące pożary. Nie myślą o inwestycjach, nie rywalizują o intransytywne kontrakty, bo boją się, że zabraknie im środków na ich realizację. W dynamicznej branży, gdzie liczy się elastyczność – dostęp do gotówki staje się czynnikiem decydującym o być albo nie być firmy transportowej.

Rozwiązanie? Coraz więcej firm poważnie rozważa skorzystanie z usługi faktoringu – elastycznego dostępu do pieniędzy z wystawionych faktur, często jeszcze tego samego dnia. To bezpieczna alternatywa dla kredytu, bez dodatkowego zadłużania i zbędnych formalności.

– W 2025 roku największym ryzykiem firm transportowych nie jest brak zleceń, tylko opóźnione płatności – mówi **Marcin Wawrzekiewicz** z Malcom Finance. – Dlatego jesteśmy po to, żeby pomóc firmom transportowym odzyskać pieniądze możliwie najszybciej – zanim zrobi się za późno. Coraz więcej przedsiębiorców sięga po faktoring, bo to szybki i prosty sposób na dostęp do gotówki z wystawionych faktur. Nie trzeba czekać na przelew od kontrahenta, bo środki można otrzymać niemal od razu, aby pokryć bieżące wydatki.

Czy wiesz, że ...

1 na 4 faktury

jest opłacana z opóźnieniem w branży TSL

2 na 3 firmy TSL

przyznają, że brak płynności wstrzymał im rozwój w 2024 roku

Co druga firma

transportowa wystawia najwięcej faktur w IV kwartale

Malcom®

| Realny dostęp do gotówki

Faktoring, jeszcze kilka lat temu kojarzony głównie z dużymi firmami, dziś zyskuje popularność wśród mikro- i małych przewoźników. Zaletą tej usługi jest minimum formalności, brak potrzeby zabezpieczeń, a co najważniejsze – dostęp do środków często nawet przed upływem doby. – Krytyczny jest pod względem płatności zawsze czwarty kwartał – dodaje Wawrzekiewicz. – Wystawia się wtedy więcej faktur niż zwykle, rosną koszty operacyjne, a firmy często czekają na przelewy dłużej niż mogą sobie na to pozwolić. Dlatego warto mieć realny dostęp do gotówki, a nie tylko obietnicę zapłaty. A my pomagamy cały proces sprawnie przeprowadzić.

W czasach niepewności i rosnących kosztów działalności, faktoring staje się nie tylko narzędziem finansowym, ale również kluczowym elementem strategii operacyjnej firm transportowych. Dzięki niemu przewoźnicy mogą planować rozwój, zamiast gasić finansowe pożary.

| Faktoring to prosty i szybki sposób na firmową gotówkę

Szukanie zastrzyku finansowego na ostatnią chwilę skutkuje drogim kredytem lub pożyczką. Faktoring jest prostym i użytecznym rozwiązaniem. ■

Malcom®

Chcesz poprawić płynność i rozwijać firmę bez ryzyka?



Skontaktuj się z nami – pokażemy Ci, jak to osiągnąć.

Jeśli zależy Ci na:

- pewnych środkach bez zatorów płatniczych,
- rozwoju firmy bez blokowania kapitału,
- lepszej współpracy z przewoźnikami –

...to jesteśmy gotowi wdrożyć dla Ciebie skuteczny model finansowania.

Porozmawiajmy, jak możemy wesprzeć także Twój biznes.



Malcom®



Ważne zmiany w zatrudnianiu cudzoziemców

Od 1 czerwca 2025 r. obowiązują istotne zmiany w zatrudnianiu cudzoziemców. Wraz z tą datą w życie weszła Ustawa z 20 marca 2025 r. o warunkach dopuszczalności powierzania pracy cudzoziemcom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która zastąpiła obowiązującą przez lata ustawę o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy. Co zmieniło się w zatrudnianiu cudzoziemców i dlaczego zdecydowano się na taką reformę?

Nowa ustawa to pokłosie założeń KPO, czyli Krajowego Planu Odbudowy i realizacji wyznaczonych w nim kamieni milowych, a także Strategii Migracyjnej. Jej celem pozostaje zapewnienie ochrony polskich pracowników na rynku pracy oraz samych pracodawców poprzez ukrócenie praktyk nieuczciwej konkurencji.

| Mniej biurokracji

Wprowadzenie nowych zasad w zatrudnianiu cudzoziemców stało się konieczne również ze względu na inne realia społeczno-gospodarcze oraz sytuację na rynkach międzynarodowych. Ustawodawca, pracując nad nowymi regulacjami, dążył w szczególności do ograniczenia biurokracji i uproszczenia, przyspieszenia procedur zatrudniania cudzoziemców, co nastąpiło zwłaszcza poprzez maksymalną cyfryzację procesów migracyjnych, a także uszczelnienia całego systemu, m.in. poprzez rozszerzenie przesłanek do odmowy wydawania zezwoleń na pracę i zaostrzenia kar grożących za naruszenie przepisów.

Nowe regulacje dotyczą więc cudzoziemców, czyli każdego, kto nie posiada obywatelstwa polskiego – jednak z wyjątkiem obywateli UE/EOG, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii. W rzeczywistości zatem przepisy omawianej ustawy odnoszą się przede wszystkim do cudzoziemców z tzw. krajów trzecich, nienależących do UE. Podlegają im również podmioty powierzające pracę, czyli jednostki organizacyjne, chociażby nie posiadały osobowości prawnej, lub osoby

fizyczne, które na podstawie umowy lub innego stosunku prawnego powierzają lub zamierzają powierzyć pracę cudzoziemcowi, w tym agencje pracy tymczasowej.

Trzeba wyraźnie podkreślić, że podstawą do wykonywania pracy w Polsce przez cudzoziemców z tzw. krajów trzecich jest nie tylko posiadanie odpowiedniego zezwolenia na pracę czy oświadczenia, ale także możliwość uznania ich pobytu w naszym kraju za legalny. Jednym z podstawowych dokumentów legitymizujących do pobytu w Polsce jest posiadanie przez cudzoziemca ważnej wizy. Tu pod uwagę należy wziąć jej rodzaj, ponieważ to właśnie od niego zależy będzie zakres uprawnień pobytowych obcokrajowca, czyli dopuszczalny czas pobytu w Polsce i możliwość zatrudnienia. Poza wizą pobyt obcokrajowca na terytorium RP będzie uznany za legalny, jeśli posiada on zezwolenie na pobyt czasowy, zezwolenie na pobyt stały czy status rezydenta długoterminowego UE. Czasami możliwe jest jednak skorzystanie z przepisów szczególnych, takich jak ruch bezwizowy, specustawa (np. ustawa dla obywateli Ukrainy), ochrona czasowa czy posiadanie statusu uchodźcy.

Nowe przepisy zabraniają cudzoziemcom świadczenia pracy na podstawie tzw. jednolitego zezwolenia na pracę (zezwolenie na pobyt czasowy i pracę), gdy dokumentem legalizującym ich pobyt jest wiza wydana przez inne państwo z obszaru Schengen, a także wiza tylko na tranzyt, odwiedzin u bliskich, turystyczna, na leczenie, kształcenie się czy udział w imprezach sportowych.

Procedury zatrudniania

Pracodawca może skorzystać z jednej z kilku procedur, w ramach której wydany zostanie odrębny dokument uprawniający do legalnego podjęcia pracy przez obcokrajowca. Nie ma oczywiście w tym zakresie pełnej dowolności, ponieważ przepisy dla każdego z dostępnych trybów przewidują określone przesłanki, które muszą zostać spełnione. W niektórych przypadkach można jednak odstąpić od wydawania dokumentów dopuszczających obcokrajowca do pracy. Dopuszczalne jest przykładowo wykonywanie pracy bez zezwolenia na pracę lub oświadczenia, jeśli cudzoziemiec jest uprawniony do legalnego pobytu w Polsce i dodatkowo posiada m.in. ważną Kartę Polaka czy stopień naukowy doktora nadany przez podmiot doktryzujący działający w systemie polskiego szkolnictwa wyższego i nauki.



Zezwolenie na pracę wydaje się w przypadku, gdy cudzoziemiec:

- › będzie wykonywał pracę w RP na podstawie umowy z polskim podmiotem powierzającym pracę lub z agencją pracy tymczasowej lub
- › przebywając na terytorium RP, będzie pełnił funkcję w zarządzie osoby prawnej albo jako prokurent, lub
- › jest pracownikiem podmiotu zagranicznego i będzie delegowany na terytorium RP w celu wykonywania pracy, lub będzie wykonywał na terytorium RP pracę sezonową.

Zezwolenie na pracę wydaje się na wniosek podmiotu powierzającego pracę cudzoziemcowi, co oznacza, że inicja-

tywa należy do pracodawcy, nie cudzoziemca. Najpopularniejszym rodzajem zezwoleń na pracę dla cudzoziemców jest zezwolenie obejmujące pierwszy ze wskazanych wyżej przypadków (jest to tzw. zezwolenie typu A). Zezwolenie na pracę cudzoziemca na rzecz polskiego podmiotu powierzającego pracę wydaje wojewoda właściwy ze względu na siedzibę lub miejsce pobytu stałego polskiego podmiotu powierzającego pracę. W związku z cyfryzacją procedur zatrudniania cudzoziemców na skutek zmian wnioski te składa się za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

Jakie przesłanki trzeba spełnić

Uzyskanie tego rodzaju zezwolenia musi zostać poprzedzone spełnieniem następujących przesłanek:

- › cudzoziemiec będzie wykonywał pracę na podstawie umowy z polskim podmiotem powierzającym pracę cudzoziemcowi;
- › wysokość wynagrodzenia cudzoziemca nie będzie niższa niż: wysokość wynagrodzenia pracowników wykonujących pracę porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku oraz wysokość minimalnego wynagrodzenia za pracę;
- › wymiar czasu pracy nie będzie niższy niż 1/4 pełnego wymiaru czasu pracy i nie będzie wyższy niż pełny wymiar czasu pracy.

Zezwolenie na pracę wydaje się co do zasady na czas określony, nie dłuższy niż 3 lata. Jednak gdy wniosek o wydanie zezwolenia na pracę składa polski podmiot powierzający pracę cudzoziemcowi, prowadzący działalność gospodarczą przez okres krótszy niż 1 rok lub czas pracy nie będzie przekraczał 1/2 pełnego wymiaru czasu pracy lub 20 godzin tygodniowo – wtedy dokument ten wydaje się na czas określony, ale nie dłuższy niż 1 rok.

Oświadczenie o powierzeniu pracy

Oświadczenie o powierzeniu pracy cudzoziemcowi to rodzaj uproszczonej procedury legalizującej zatrudnianie cudzoziemca, szczególnie chętnie stosowanej względem obcokrajowców ubiegających się o pracę na stanowisku kierowcy zawodowego. Uproszczonej, ponieważ co do zasady proces wpisania oświadczenia do ewidencji oświadczeń trwa 7 dni od momentu złożenia wniosku wraz z kompletem wymaganych dokumentów i opłatą. Dopiero po uzyskaniu przez pracodawcę wpisu oświadczenia do ewidencji cudzoziemiec może legalnie podjąć pracę. Należy jednak zdawać sobie sprawę z faktu, że zatrudnienie cudzoziemca na podstawie oświadczenia jest ograniczone podmiotowo. Tryb ten pozostaje dostępny wyłącznie dla obywateli Gruzji, Mołdawii, Białorusi, Armenii oraz Ukrainy (z wyjątkiem przypadków, gdzie zastosowanie znajduje specustawa).

Poza ograniczeniami podmiotowymi powierzenie pracy cudzoziemcowi na podstawie oświadczenia jest dopuszczalne, gdy okres wykonywania przez niego pracy nie będzie dłuższy niż 24 miesiące, a dzień rozpoczęcia pracy nastąpi nie później niż 6 miesięcy od dnia złożenia tego oświadczenia. Wymagane jest w dodatku, by powierzenie pracy cudzoziemcowi nie dotyczyło przypadków, o których mowa w art. 2 pkt 9 lit. nowej ustawy. Co więcej, oświadczenie wydaje się, gdy cudzoziemiec będzie wykonywał pracę na terytorium RP – to tu powinno znajdować się główne miejsce wykonywania pracy. Z wnioskiem o wydanie oświadczenia, składanym za pomocą systemu teleinformatycznego, występuje polski podmiot powierzający pracę cudzoziemcowi, a rozpatrzeniem sprawy zajmuje się powiatowy urząd pracy.

Informacja dla starosty

Polski podmiot powierzający pracę cudzoziemcowi, którego oświadczenie o powierzeniu pracy zostało wpisane do ewidencji oświadczeń, ma obowiązek powiadomić starostę, który dokonał wpisu, o podjęciu pracy przez cudzoziemca – w terminie 7 dni od dnia rozpoczęcia pracy; niepodjęciu pracy przez cudzoziemca – w terminie 14 dni od dnia rozpoczęcia pracy określonego w ewidencji oświadczeń; zakończeniu pracy przed dniem zakończenia pracy określonym w tym oświadczeniu.

Tak jak w przypadku zezwolenia na pracę, tak również w przypadku oświadczenia o powierzeniu pracy, przed rozpoczęciem pracy pracodawca ma obowiązek zawrzeć z obcokrajowcem pisemną umowę, zawierającą warunki zatrudnienia. Kopię takiej umowy przekazuje drogą elektroniczną do urzędu jeszcze przed podjęciem pracy przez cudzoziemca.

Wpis nowego oświadczenia o powierzeniu pracy cudzoziemcowi do ewidencji oświadczeń nie jest wymagany, jeśli:

- › nastąpiła zmiana siedziby, miejsca stałego pobytu, stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, nazwy lub formy prawnej polskiego podmiotu powierzającego pracę cudzoziemcowi lub pracodawcy użytkownika;
- › nastąpiło przejście zakładu pracy lub jego części na innego pracodawcę;
- › zwiększono wymiar czasu pracy lub liczbę godzin pracy w tygodniu lub miesiącu określone w oświadczeniu

o powierzeniu pracy cudzoziemcowi nie więcej niż do pełnego wymiaru czasu pracy;

- › nastąpiła zmiana nazwy stanowiska pracy bez zmiany zakresu obowiązków cudzoziemca.

Od momentu wybuchu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy względem obywateli tego państwa nie stosuje się procedury wydawania oświadczeń o powierzeniu pracy, a powiadomienie o powierzeniu pracy obywatelowi Ukrainy, które składa się drogą elektroniczną do powiatowego urzędu pracy w terminie 7 dni od dnia jej podjęcia. Ta procedura znajduje zastosowanie, jeśli pobyt Ukraińców można uznać za legalny na mocy Ustawy o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (tzw. specustawa).

Zezwolenie jednolite

Istotą zezwolenia jednolitego jest możliwość zalegalizowania pobytu i pracy cudzoziemca w ramach jednej procedury, co przyczynia się do oszczędności czasu i ogranicza formalności. W tym przypadku wszystko jest załatwiane w ramach jednego postępowania administracyjnego.

Warto jednak pamiętać, że wnioskodawcą pozostaje sam cudzoziemiec. Organem właściwym do załatwienia sprawy jest natomiast wojewoda.

Uzyskanie zezwolenia jednolitego wymaga łącznego spełnienia następujących przesłanek:

- › cudzoziemiec posiada ubezpieczenie zdrowotne lub potwierdzenie pokrycia przez ubezpieczyciela kosztów leczenia na terytorium RP;
- › cudzoziemiec będzie wykonywał pracę w zawodzie, który nie znajduje się na liście zawodów, o której mowa w art. 31 ust. 3 ustawy;
- › wynagrodzenie cudzoziemca nie jest niższe niż wynagrodzenie pracowników wykonujących w tym samym wymiarze czasu pracy pracę porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku;
- › wysokość miesięcznego wynagrodzenia nie jest niższa niż wysokość minimalnego wynagrodzenia za pracę niezależnie od wymiaru czasu pracy i rodzaju stosunku prawnego stanowiącego podstawę wykonywania pracy przez cudzoziemca.

Od 1 czerwca 2025 r. nie tylko cudzoziemiec, jak było to do tej pory, ale i podmiot powierzający mu pracę, ma obowiązek pisemnego zawiadomienia wojewody o utracie pracy u niego przez cudzoziemca, w terminie 15 dni od tego

Przepisy nowej ustawy odnoszą się przede wszystkim do cudzoziemców z tzw. krajów trzecich, nienależących do UE.

zdarzenia. W tym samym terminie powinien poinformować też o zdarzeniach takich jak zmiana siedziby/nazwy/formy prawnej, przejście zakładu pracy na innego pracodawcę, zmiana umowy cywilnoprawnej na umowę o pracę czy zmiana stanowiska bez zmiany zakresu obowiązków cudzoziemca. Tego rodzaju zdarzenia nie skutkują jednak koniecznością zmiany lub udzielenia nowego zezwolenia na pobyt czasowy i pracę.

Nowe przepisy doprecyzowują, kiedy ma miejsce nielegalne powierzenie pracy cudzoziemcowi oraz wykonywanie

przez niego pracy na terytorium RP. Dzieje się to, gdy nielegalnie przebywa on na terytorium naszego kraju lub gdy podstawa jego pobytu nie uprawnia go do wykonywania pracy, lub gdy nie posiada odpowiedniego zezwolenia na pracę lub oświadczenia o powierzeniu pracy cudzoziemcowi, jeśli są wymagane. Jedną z kluczowych zmian wprowadzonych w nowej ustawie odnosi się również do sankcji grożących za naruszenie przepisów dotyczących zatrudniania obcokrajowców. Zostały one znacząco zaostrzone.

Cały tekst do przeczytania na: www.tslbiznes.pl



LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA

Chcesz mieć pewność, że zatrudniasz kierowców z państw trzecich zgodnie z najnowszymi przepisami? Zapraszamy Cię na konsultację prawną z naszą kancelarią transportową, która regularnie czuwa nad wszelkimi zmianami w prawie, istotnymi dla sektora TSL.

www.kt-legaltrans.pl

REKLAMA



TransLogistica
Romania

**IV Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

14-16.10.2025
ROMEXPO, Bukareszt



TransLogistica
Poland

**XII Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

4-6.11.2025
EXPO XXI Warszawa

ZAPYTAJ O STOISKO



translogistica.ro

ZAPYTAJ O STOISKO



translogistica.pl

Legalny kabotaż w UE – jak jeździć, by nie płacić kar i nie stracić licencji transportowej?

Choć od wprowadzenia Pakietu Mobilności minęło już trochę czasu, zmiany wprowadzone w przepisach dotyczących przewozów kabotażowych, jak i podstawowe zasady kabotażu dla wielu przewoźników są wciąż niejasne.

Ograniczenia liczby operacji, obowiązek przerwy w przewozie, zasady delegowania kierowców, regulacje płacowe – wszystko to dokładnie określa prawo unijne, a jego nieznamość może wiązać się z dotkliwymi konsekwencjami, nie tylko tymi finansowymi. Praktyka pokazuje, że z pozoru prosty kabotaż wymaga dokładnego planowania i trzymania ręki na pulsie regulacji i kontroli w poszczególnych państwach. Jak więc jeździć w UE, by nie płacić kar i nie stracić licencji ani reputacji?

Przewozy kabotażowe w pigułce

Kiedy mamy do czynienia z kabotażem? Gdy zarobkowy przewóz towarów na terytorium danego państwa wykonuje firma, która nie posiada siedziby w tym kraju. Podstawowa zasada mówi o tym, że kabotaż można wykonać wyłącznie po zakończeniu międzynarodowego przewozu do danego kraju, co oznacza, że nie wolno wjechać do obcego kraju „na pusto” i od razu rozpocząć przewóz kabotażowy. – Co istotne, przed rozpoczęciem operacji kabotażowej należy dokonać pełnego rozładunku towarów z transportu międzynarodowego. Na terytorium jednego kraju przewoźnik może wykonać maksymalnie trzy przewozy kabotażowe i wszystkie muszą zostać zrealizowane w ciągu siedmiu dni od następnego dnia po pełnym rozładunku transportu międzynarodowego. Wszystkie dane potwierdzające legalność kabotażu muszą być zawarte w poprawnie przygotowanej dokumentacji (listy przewozowe CMR, zlecenia transportowe, itp.). Dokumenty potwierdzające wykonanie poszczególnych operacji kabotażowych są weryfikowane dla pojazdów silnikowych, nie dla kierowców – ci mogą się zmieniać – dodaje Mateusz Włoch.

Cooling off w praktyce

Rozporządzenie europejskie określające zasady kabotażu uzupełniają zmiany wprowadzone przez Pakiet Mobilności. Zasady wydają się jasne, ale praktyczne wyzwania

kabotażu okazują się nieco bardziej skomplikowane – pojawiają się np. pytania o to, jak łączyć operacje w różnych państwach członkowskich UE albo jak liczyć dni zakazu wykonywania kabotażu, czyli tzw. cooling off.

To ostatnie ograniczenie wprowadzone przez Pakiet Mobilności to tzw. okres karencji, inaczej – schłodzenia (ang. cooling off period). Rozporządzenie mówi o tym, że po wykorzystaniu kabotażu w danym kraju, ten sam pojazd nie może wykonywać kolejnych operacji kabotażowych w tym samym państwie przez następne 4 dni. Zgodnie z prawem w tym czasie można wykonywać wszystkie inne przewozy np. cross-trade lub kabotaż w innym kraju, ważne, by na terytorium danego państwa zachować cztery pełne dni przerwy.

– W przypadku cooling off istotny jest zapis mówiący o czterech pełnych dniach, należy także pamiętać o uwzględnieniu w obliczeniach weekendów i świąt. To właśnie te sytuacje wydają się najbardziej skomplikowane dla przewoźników. Zdarza się, że cooling off kończy się np. w niedzielę, a wtedy okres karencji zostaje przedłużony także o poniedziałek. Dodatkowo każdy okres przerwy musi obejmować co najmniej dwa dni robocze. W taki sposób bardzo często z 4 dni zakazu kabotażu robi się 7 dni kalendarzowych. To ważne, by nie popełnić błędu w obliczeniach, bo taka niewinna z pozoru pomyłka może kosztować firmę sporo pieniędzy – mówi Mateusz Włoch.

Granica legalności. Sankcje prawne dla przewoźników

Kontrole na drogach, doniesienia na temat nieuczciwej konkurencji, kontrole w firmach zlecających przewozy – to codzienność przewoźników. Warto więc wiedzieć, że niezgodny z przepisami kabotaż to kary finansowe sięgające nawet kilkudziesięciu tysięcy euro, a w poważniejszych przypadkach jeszcze więcej. – Wysokie sankcje nie są jedy-

ną konsekwencją nieprzestrzegania przepisów związanych z kabotażem. Służby kontrolne mają prawo nawet unieruchomić pojazd do czasu opłacenia kary, a w skrajnych przypadkach firma transportowa może utracić wspólnotową licencję transportową, co oznacza brak możliwości legalnego wykonywania przewozów w UE. Za bardzo poważne naruszenia w zakresie kabotażu uznaje się, m.in. przewóz, który jest niezgodny z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi, obowiązującymi w przyjmującym państwie członkowskim czy wykonywanie przewozu kabotażowego w tym samym kraju prze 4 dni od zakończenia ostatniego, zgodnego z prawem kabotażu w danym miejscu. Stosuje się też czasowe zakazy wykonywania kabotażu w danych kraju dla konkretnych firm – podkreśla Mateusz Włoch, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.



Dokładne przestrzeganie limitów i zasad jest zatem kluczowe, tym bardziej, że w poszczególnych państwach UE występują różnice interpretacyjne wybranych zapisów prawa np. dotyczące sposobu liczenia ilości operacji kabotażu przy jednym załadunku i wielu miejscach rozładunku. Nieznajomość prawa w danym kraju nigdy nie zwalnia jednak z jego przestrzegania.

| Jak łatwo zaplanować kabotaż?

Jak nie przekroczyć limitów operacji, terminów ich realizacji i okresów karencji, gdy na co dzień poza kabotażem planuje się pracę wielu pojazdów, różnych tras i ładunków w różnych krajach? W praktyce to duże wyzwanie dla spedytorów, w realizacji którego z nieocenioną pomocą przychodzą systemy klasy TMS, szczególnie te połączone z systemami telematycznymi. Integracja rozwiązań TMS, jak np. fireTMS czy Marcos TMS z telematyką GBox pozwala na skuteczne, zgodne z przepisami planowanie tras i harmonogramów, umożliwiając tworzenie przejrzystych grafików online, które „żyją” na bieżąco – informacje o lokalizacji pojazdów, statusach załadunku i rozładunku aktualizują się automatycznie. Rozwiązania, które same dostarczają danych, to nie tylko ogromna oszczędność czasu i odciążenie spedytorów, ale przede wszystkim większe bezpieczeństwo prawne i mniejsze ryzyko pomyłek i wysokich kar za nieświadome naruszenie przepisów.

Skuteczny kabotaż to legalny kabotaż, warto więc przyswoić wiedzę i rozwiązania, pozwalające unikać pułapek prawnych i zwykłych błędów. ■

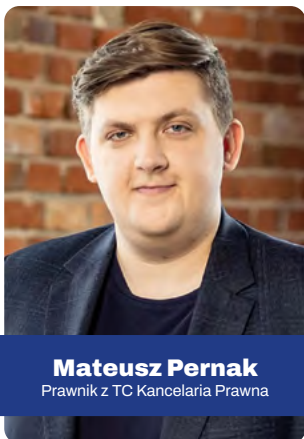


KOMENTARZ EKSPERTA

MATEUSZ WŁOCH

Ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag

- Kabotaż to w zasadzie krajowy transport drogowy ładunku wykonywany „w gościnie” w innym kraju. Przepisy w tym zakresie są restrykcyjne i dopuszczają kabotaż jedynie jako uzupełnienie po zakończonym transporcie międzynarodowym. Tak skonstruowane prawo pozwala zwiększać efektywność transportu, poprzez unikanie tzw. pustych przebiegów, jednocześnie chroniąc rynek lokalny przed nieuczciwą konkurencją



Mateusz Pernak
Prawnik z TC Kancelaria Prawna

Jak uniknąć kar podczas kontroli granicznych

Choć zasady Strefy Schengen nadal obowiązują, w ostatnich latach część państw UE zdecydowało się przywrócić kontrole na granicach. Na taki krok, głównie pod wpływem obaw związanych z nielegalną imigracją, do tej pory zdecydowały się Niemcy, Włochy, Austria, Holandia czy Szwecja. Ograniczenie ruchu na granicach jest szczególnie uciążliwe dla profesjonalnych przewoźników i zwiększa ryzyko kar związanych z kontrolami.

Podczas kontroli granicznej weryfikowana jest tożsamość kierowców (w szczególności legalność pobytu w przypadku kierowców spoza UE), dokumenty transportowe dotyczące towaru jak i pojazdu (takie jak np. licencja wspólnotowa), a także zgodność z przepisami kabotażowymi czy czasu pracy kierowców. Wszelkie naruszenia w tym zakresie narażają przewoźników na wysokie kary i surowe konsekwencje.

| Błędy w dokumentach przewozowych

Kontrola graniczna zaczyna się od sprawdzenia prawidłowości dokumentów przewozowych, a ich brak lub nieprawidłowości w treści grożą bardzo wysokimi karami. Przykładowo, jeśli przewoźnik nie przedłoży do kontroli listu przewozowego lub okaże się, że dokument zawiera błędy, w Niemczech zapłaci karę w wysokości 500 euro, a we Francji nawet 750 euro. Lokalne służby mogą poprosić również o dokumenty potwierdzające zgodność ładunku, takie jak faktura, specyfikacja towaru czy zlecenie transportowe. Jest to szczególnie istotne, jeśli pojawi się wątpliwość co do legalności towaru. W Belgii czy Holandii kary administracyjne za brak dokumentów potwierdzających zgodność ładunków sięgają odpowiednio 1800 i 1500 euro.

Każdy przewoźnik międzynarodowy musi posiadać licencję wspólnotową i jej wypis dla każdego pojazdu wykonującego transport, a brak licencji stwierdzony podczas kontroli wiąże się z wysokimi karami. W Polsce kara administracyjna z tego tytułu wynosi 12 tys. zł, w Niemczech 5 tys. euro a np. w Czechach 500 tys. koron. Kontroli podlegają również zezwolenia na transport towarów objętych specjalnymi warunkami. Przykładem może być przewóz ładunków niebezpiecznych lub transgraniczny transport odpadów, który wymaga spełnienia wymogów określonych w Rozporządzeniu (WE) nr 1013/2006. Jeśli przewoźnik nie będzie miał stosownych zezwoleń, grozi mu nawet kilkadziesiąt tysięcy euro kary oraz zatrzymanie pojazdu. Choć na terenie Unii Europejskiej nie przeprowadza się kontroli celnej, transport międzynarodowy może wykraczać poza jej granice (np. do Wielkiej Brytanii). W takiej sytuacji kontroli

podlegają również dokumenty celne, których brak jest poważnym naruszeniem. Przewoźnik, który ich nie przedstawi, naraża się na zatrzymanie pojazdu, wysokie grzywny (w Wielkiej Brytanii sięgające kilku tysięcy funtów) a zaniechanie odprawy celnej skutkować może nawet postępowaniem karnym.

| Czas pracy i stan techniczny ciężarówki

Przestrzeganie norm czasu jazdy, przerw i odpoczynków jest kolejnym obszarem kontrolowanym przez funkcjonariuszy na granicach. By uniknąć kar z tego tytułu, prowadzący pojazd powinien mieć kartę kierowcy i prawidłowo wprowadzać dane manualne w tachografie, a także pobierać regularne odpoczynki dzienne i tygodniowe zgodnie z Rozporządzeniem 561/2006. Kary za naruszenia przepisów w zakresie czasu pracy kierowców są szczególnie wysokie w Hiszpanii, we Włoszech czy w Niemczech, gdzie sięgają nawet kilku tysięcy euro.



Fot. Pexels

Stan techniczny pojazdu i jego obowiązkowe wyposażenie także znajdują się pod lupą kontrolerów. Pojazd wykonujący międzynarodowy przewóz towarów powinien być utrzymany w nienagannym stanie technicznym. Podczas kontroli funkcjonariusze mogą sprawdzać m.in. stan ogu-

mienia, świateł czy układu hamulcowego, tachograf pod kątem właściwej kalibracji i legalizacji, obecność i ważność przeglądu technicznego, a także wyposażenia obowiązkowego takiego jak kamizelki odblaskowe, trójkąt ostrzegawczy, gaśnica czy apteczka. W niektórych krajach wymagane jest dodatkowe wyposażenie pojazdów. Przykładowo w Skandynawii wymagane jest posiadanie łańcuchów na opony, które spełniają wymogi określone przez konkretne kraje.

Kary za niewłaściwy stan pojazdu różnią się w zależności od kraju kontrolującego. W Polsce sięgają one nawet kilkunastu tysięcy złotych, a w Niemczech nawet do kilku tysięcy euro. Poza karą finansową możemy spodziewać się również zatrzymania dowodu rejestracyjnego, zakazu dalszej jazdy, obciążenia kosztami parkingu depozytowego czy holowania. Dodatkową niedogodnością jest ujęcie karanego w systemach oceny ryzyka takich jak OCRS w Wielkiej Brytanii czy Scorecard w Niemczech.

| Kary za przewóz nielegalnych imigrantów

Głównym powodem wzmożenia kontroli na granicach jest wzmożony napływ nielegalnych imigrantów. Warto zaznaczyć, że przewóz nielegalnych imigrantów (nawet nieświadomy, np. w naczepie) jest w wielu krajach traktowany jako przestępstwo lub ciężkie naruszenie administracyjne, za które odpowiedzialność ponosi zarówno kierowca, jak i przewoźnik. Kary są bardzo surowe i mogą obejmować wysokie grzywny i zajęcie pojazdu.

Wielka Brytania przoduje w kontrolach i częstotliwości nakładania kar z tego powodu. Za każdego nielegalnego imigranta, którego kontrola graniczna Border Force znajdzie na naczepie, grozi kara w wysokości 6 tys. funtów zarówno dla kierowcy, jak i przewoźnika. Jeśli sytuacja się powtórzy, kara wzrośnie do 10 tys. funtów. Rząd brytyjski udostępnia wytyczne dotyczące zabezpieczenia pojazdu przed przekroczeniem granicy, uwzględnienie tych procedur jest konieczne, jeżeli chcemy ubiegać się o zwolnienie z nałożonej tak kary. We Francji przewóz nielegalnych imigrantów karany jest kwotą wynoszącą nawet 75 tys. euro, z kolei Włosi nakładają kary w wysokości 15 tys. euro za każdego imigranta wykrytego w pojeździe. Bardzo istotnym elementem jest więc odpowiednie zabezpieczenie pojazdu i kontrolowanie przez kierowców po każdym postoju stanu zabezpieczeń.

Aby uniknąć kar finansowych podczas kontroli transgranicznych, przewoźnicy powinni przyjąć zasadę pełnej zgodności z przepisami (compliance) w zakresie dokumentacji, zatrudnienia, wyposażenia i przestrzegania regulacji celnych. Regularne szkolenia kierowców oraz wdrożenie wewnętrznych procedur kontrolnych w firmie

znacząco zmniejszają ryzyko naruszeń. W razie wątpliwości lub problemów podczas kontroli warto skonsultować się z kancelarią prawną specjalizującą się w prawie transportowym. Prawidłowa reakcja i szybka interwencja prawna mogą nie tylko ograniczyć wysokość ewentualnych kar, ale też uchronić firmę przed poważniejszymi konsekwencjami, takimi jak kluczowy dla ich funkcjonowania zakaz wykonywania przewozów. ■

Kary za naruszenie przepisów

w zakresie czasu pracy kierowców są szczególnie wysokie w Hiszpanii, we Włoszech czy w Niemczech.

Punkty karne w Europie: jak to działa, kiedy się odwołać?



Milena Krogulec
Asystentka radcy prawnego w Trans Lawyers

Fot. Pexels

System punktów karnych, stanowiący integralną część regulacji drogowych, ma na celu zapewnienie porządku w ruchu drogowym oraz motywowanie kierowców do przestrzegania przepisów. W przypadku kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe, zagadnienie punktów karnych staje się bardziej złożone. Trzeba bowiem uwzględnić systemy prawne obowiązujące w poszczególnych państwach.

Zgodnie z art. 129 § 3 polskiego Kodeksu wykroczeń, osoba ukarana punktem karnym ma prawo do odwołania się do sądu, w przypadku gdy uważa, że wykroczenie zostało popełnione bez jej winy lub w sytuacji, gdy dowody były niewystarczające do przypisania odpowiedzialności. Odwołanie to należy składać w terminie 7 dni od otrzymania decyzji o ukaraniu. Warto zaznaczyć, że odwołanie można złożyć zarówno w formie pisemnej, jak i ustnej do protokołu w miejscu, w którym ukarano kierowcę.

Po złożeniu odwołania sprawa trafia do sądu, który przeprowadza rozprawę i ocenia zasadność nałożonych punktów karnych. Sąd może unieważnić decyzję o nałożeniu punktów karnych, jeżeli uzna, że dowody nie były wystarczające lub że wykroczenie nie miało miejsca. Należy jednak pamiętać, że proces odwołania nie gwarantuje automatycznego usunięcia punktów – sąd podejmuje decyzję na podstawie przedstawionych dowodów i argumentów stron.

| Eurocontrol ściągnie należność

W sytuacji, gdy mandat jest nałożony w innym kraju Unii Europejskiej lub poza jej granicami, zasady odwołania są zależne od przepisów obowiązujących w danym państwie. Mandaty zagraniczne są coraz częściej egzekwowane za pomocą międzynarodowych porozumień i systemów wymiany informacji między krajami, takich jak system Eurocontrol, który umożliwia ściąganie długów związanych z mandatami. W przypadku mandatu otrzymanego za granicą, kierowca ma obowiązek zapłacenia go zgodnie z przepisami kraju, w którym popełniono wykroczenie.

W niektórych przypadkach można składać odwołanie do organu odpowiedzialnego za nałożenie mandatu, jednak procedura ta zależy od konkretnego kraju. Na przykład w Niemczech czy Francji kierowca może odwołać się do lokalnego sądu lub organu administracyjnego, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań proceduralnych. Warto również zauważyć, że w przypadku mandatów nałożonych poza granicami Unii Europejskiej, w szczególności w krajach, które nie mają systemów wymiany informacji, egzekwowanie mandatu może napotkać trudności, a procedura odwoławcza może być bardziej skomplikowana lub wręcz niemożliwa do przeprowadzenia z poziomu Polski.

| Europa wymienia informacje

Współpraca krajów europejskich w zakresie wymiany informacji o wykroczeniach drogowych jest dobrze rozwinięta i opiera się na kilku systemach oraz porozumieniach, które umożliwiają skuteczną wymianę danych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej. System EU-CARIS (European Car and Driver Registration Information System) umożliwia wymianę informacji o zarejestrowanych pojazdach i ich właścicielach między państwami UE, a system PENAL (Police Enforcement National Automatic License Plate Recognition) wykorzystuje automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych (ANPR) i jest używany do monitorowania wykroczeń drogowych w czasie rzeczywistym.

Jednym z kluczowych elementów współpracy między krajami UE jest Dyrektywa 2015/413/UE, która reguluje wymianę informacji na temat wykroczeń drogowych popeł-

nionych przez kierowców, którzy nie są obywatelami kraju, w którym popełnili wykroczenie. Dzięki tej dyrektywie państwa członkowskie są zobowiązane do współpracy i przekazywania informacji o wykroczeniach na terenie UE. Po nałożeniu mandatu w jednym państwie członkowskim UE, informacje te mogą zostać przekazane do kraju, w którym dana osoba mieszka. Oznacza to, że mandat wystawiony w jednym kraju UE, nawet jeśli kierowca jest obcokrajowcem, może być egzekwowany przez administrację krajową w kraju zamieszkania sprawcy wykroczenia.

Państwa członkowskie UE współpracują również w ramach systemów, które automatycznie rozpoznają wykroczenia drogowe (np. przekroczenie prędkości, przejazd na czerwonym świetle, parkowanie w zabronionym miejscu) na podstawie danych z kamer i radarów. Dla kierowców zawodowych (transport drogowy towarów i pasażerów), punkty karne mają szczególne znaczenie, ponieważ mogą wpływać na ich zdolność do wykonywania zawodu. W Europie, w kontekście transportu, obowiązują dodatkowe regulacje, takie jak przepisy dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców zawodowych.

Konsekwencje dla kierowcy i firmy

Przekroczenie limitów punktów karnych przez kierowców zawodowych może prowadzić do poważnych konsekwencji zawodowych.

Utrata prawa jazdy. Po przekroczeniu określonej liczby punktów karnych, kierowca może zostać pozbawiony prawa jazdy na pewien czas, co uniemożliwi mu wykonywanie zawodu.

Kontrole drogowe w transporcie międzynarodowym. Kierowcy zawodowi, którzy transportują towary lub pasażerów na terenie UE, są regularnie kontrolowani przez służby celne i drogowe. Jeżeli podczas kontroli okaże się, że kierowca ma na koncie zbyt dużo punktów karnych, może zostać zatrzymany, a jego firma transportowa może ponieść konsekwencje w postaci kar finansowych.

Reputacja firmy transportowej. Jeżeli kierowcy firmy transportowej regularnie łamią przepisy drogowe i zbierają punkty karne, może to wpłynąć na reputację firmy, a także na jej współpracę z innymi firmami lub klientami. Ponadto może to prowadzić do utraty licencji transportowej. Kierowcy międzynarodowi, którzy otrzymali mandat w jednym z państw członkowskich UE, mają prawo do odwołania się od mandatu. W procesie tym ważne jest skontakto-

wanie się z odpowiednim organem. Na mandacie zwykle znajduje się informacja, do jakiego organu (np. policji, straży miejskiej, inspekcji transportu drogowego) należy skierować odwołanie. Warto zapoznać się z tą informacją, aby upewnić się, gdzie należy wysłać wniosek. Odwołania zazwyczaj muszą być składane w określonym terminie, który zwykle wynosi od kilku dni do kilku tygodni od daty otrzymania mandatu. Należy pilnować tego terminu, gdyż po jego upływie traci się możliwość odwołania się.

Kiedy można się odwołać

Kierowcy mogą podjąć próbę odwołania się od punktów karnych w różnych sytuacjach, które są związane z błędami lub niezgodnościami. Oto najczęstsze przypadki, w których możliwe jest odwołanie się.

Błąd w przypisaniu punktów karnych. Jeśli punkty karne zostały przypisane błędnie, na przykład z powodu pomyłki w identyfikacji pojazdu (np. błędnie przypisano mandaty z fotoradaru do innego pojazdu) lub pomyłki w numerze rejestracyjnym, możliwe jest odwołanie się od punktów.

Brak dowodów na popełnienie wykroczenia. Jeśli nie ma dowodów na popełnienie wykroczenia (np. brak zdjęcia z fotoradaru, brak świadków, brak nagrania z kamery) lub są one niewystarczające, kierowca może podjąć próbę odwołania się od punktów, argumentując brak podstaw do ich przyznania.

Nieprawidłowości proceduralne. Jeśli podczas nałożenia mandatu lub przypisania punktów doszło do naruszenia procedur (np. brak wystarczających informacji, niewłaściwe poinformowanie kierowcy o wykroczeniu, brak odpowiednich podpisów lub pieczęci), odwołanie może być możliwe.

Nieprawidłowe przypisanie punktów za wykroczenie. Jeśli kierowca uważa, że popełnione wykroczenie nie wiązało się z przyznaniem punktów karnych, może podjąć próbę odwołania się od decyzji. Na przykład niektóre wykroczenia mogą nie wiązać się z przypisaniem punktów, a ich nałożenie może być błędne.

Kierowca nie był sprawcą wykroczenia. W przypadku, gdy wykroczenie zostało popełnione przez inną osobę (np. osoba, która wynajmowała pojazd lub osoba, która prowadziła pojazd bez wiedzy właściciela), a kierowca jest zarejestrowany jako właściciel, ale nie był odpowiedzialny

Kierowcy międzynarodowi, którzy otrzymali mandat w jednym z państw członkowskich UE, mają prawo do odwołania.

za wykroczenie, może się on odwołać od przypisania punktów karnych.

Wykroczenie w wyniku nadzwyczajnych okoliczności. Jeśli wykroczenie zostało popełnione w okolicznościach, które były poza kontrolą kierowcy (np. awaria pojazdu, nagła konieczność zmiany trasy), odwołanie od punktów może być uzasadnione, natomiast należy pamiętać, że takie okoliczności powinny być dobrze udokumentowane.



Punkty karne mogą wiązać się z poważnymi skutkami wpływającymi na firmy transportowe oraz ich kierowców, szczególnie kierowców międzynarodowych. Istnieją przypadki, w których odwołanie od nałożenia punktów karnych będzie skuteczne. Warto upewnić się, że posiada się odpowiednie dowody na to, by zakwestionować przyznane punkty, a w przypadku bardziej złożonej sprawy zwrócić się o poradę prawną, która może przyspieszyć ten proces. Nie można zapominać jednak, że prawo wykroczeń różni się w zależności od kraju, również wśród krajów europejskich. ■

Zobacz także: www.translawyers.eu

Odwołanie od punktów karnych

Najczęstsze sytuacje



Błąd w przypisaniu punktów karnych



Brak dowodów na popełnienie wykroczenia



Nieprawidłowości proceduralne



Nieprawidłowe przypisanie punktów za wykroczenie



Kierowca nie był sprawcą wykroczenia



Wykroczenie w wyniku nadzwyczajnych okoliczności

TY DOWOZISZ? MY RÓWNIEŻ!



CONTENT MARKETING, SOCIAL MEDIA, PR DLA TSL, MEDIA RELATIONS,
FOTO, VIDEO, PEŁNA OBSŁUGA MEDIALNA, MARKETING 360.



**NAJBARDZIEJ DOŚWIADCZONA
W POLSCE AGENCJA MARKETINGOWA
DLA SEKTORA TSL.**



WWW.PRESSTOREAD.PL

Spytaj o nasze doświadczenie, możliwości... i efekty:
KONTAKT@PRESSTOREAD.PL



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