

# ZOD ZMPD

## Delegaci udzielili absolutorium i przyjęli budżet



W Jachrance odbyło się 28 maja Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD, na którym Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło projekty ustaw mające pomóc branży transportowej.

### Robert Przybylski

Zgromadzenie otworzył prezes ZMPD Jan Buczek, a przewodniczącym ZOD został Karol Rychlik. Członkowie władz statutowych przedstawili działalność ZMPD w ubiegłym roku. Obecnych było 104 delegatów, którzy udzielili absolutorium prezesowi Janowi Buczkowi i pozostałym członkom Zarządu, przyjęli także sprawozdanie Zarządu i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdanie finansowe, a także zatwierdzili budżet Zrzeszenia na 2024 rok.

Gośćmi specjalnymi Zgromadzenia Ogólnego Delegatów byli: dyrektor Departamentu Transportu Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter oraz generał w stanie spoczynku, były zastępca dowódcy NATO ds. transformacji Mieczysław Bieniek.

Prezes Jan Buczek przypomniał, że ZMPD domaga się od rządu pomocy dla branży i wskazało Ministerstwu Infrastruktury kluczowe obszary, w których taka pomoc może zostać udzielona. Dyrektor Departamentu Transportu MI Renata Rychter przedstawiła trzy nowelizacje ustaw przygotowywane przez resort. Tłumaczyła, że nowelizacje są wynikiem niepokojących sygnałów o spowolnieniu w gospodarce i złej sytuacji branży międzynarodowego transportu drogowego.

### Walka z nieuczciwą konkurencją

Pierwszy projekt MI dotyczy nieuczciwej konkurencji na rynku i ma na celu ograniczenie jej ze strony podmiotów spoza UE, które zakładają firmy w Polsce. Po wybuchu wojny na Ukrainie resort zauważył, że re-

jestracja nowych firm jest nie tylko domeną polskiego kapitału. Odnotowano proces rejestracji nowych firm przez podmioty z kapitałem wschodnim. Wzrosła także aktywność tureckich przewoźników w Polsce. W rezultacie polskie firmy zmuszone są do restrukturyzacji, a nawet zamykają się.

Dlatego MI proponuje zawieszenie na okres 2 lat wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowych przewoźników drogowych. MI nie podjęło decyzji o zawieszeniu wydawania wypisów z licencji, ponieważ ograniczyłoby to działalność już istniejących przewoźników drogowych. W czerwcu odbyła się konferencja uzgodnieniowa między resortami, ale MI uważa, że ograniczenie wydawania wypisów jest zbyt daleko idące.







Przedstawicielka resortu transportu podniosła także kwestię warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sytuacja na rynku nie zadowala ministerstwa, ponieważ kontrole GITD ujawniają przypadki zarządzających transportem, którzy „zarządzają” transportem używając certyfikatu kompetencji zawodowych, czego robić nie wolno.

Kontrole przewoźników z kapitałem wschodnim zazwyczaj ujawniają zbyt dużo firm na jednego zarządzającego. Pojawiają się zapytania o możliwość zatrudnienia na jedną sześćdziesiątą etatu, co jest zakazane, ponieważ przepisy mówią, że zarządzać należy w „sposób zorganizowany i ciągły”.

Ministerstwo Infrastruktury zapewnia, że ruszy kontrola zezwoleń w systemie SENT. Od lipca rozpocznie się kontrola zezwoleń kraje trzecie dla przewoźników spoza UE, natomiast zezwoleń kraje trzecie dla unijnych podmiotów od początku 2025 roku. Na razie ITD będzie miała dostęp do danych geolokalizacyjnych, czyli sprawdzi, jak pojazd porusza się po drogach, o ile przewoźnik zarejestrował się w systemie. Bez geolokalizatora nie będzie możliwości kontroli.

### Ochrona rynku

Dane z SENT będą służyły do analizy ryzyka wobec przewoźników z krajów trzecich. Dodatkowo 14. pakiet sankcji wobec Rosji, który może za tej kadencji PE uda się wprowadzić, umożliwi zakaz rejestracji nowych firm oraz zakaz funkcjonowania przewoźników z kapitałem rosyjskim i białoruskim na rynku unijnym. Powyżej 25 proc. tego kapitału firma będzie uznana za należącą do zagranicznego podmiotu.

MI opowiada się za rewizją umowy między UE i UA. Trwają negocjacje, zaproponowano 8 zmian do umowy, część z nich wniosła Polska. Chodzi o kontrolę celu wjazdu na pusto ukraińskich ciężarówek na teren UE. Negocjacje muszą zakończyć się do 18 czerwca. Ukraina nie chce zgodzić się na zmiany i przedstawia własne propozycje.

GITD wzmocniło kontrole i w kwietniu zagraniczne podmioty stanowiły 54 proc. wszystkich sprawdzanych. W tej liczbie 35 proc. ciężarówek należało do firm ukraińskich. W porównaniu tych samych okresów - od 15 stycznia do 14 maja - w roku 2023 i w roku 2024 widać, że liczba kontroli ukraińskich samochodów wzrosła

o 212 proc., do 9464. Liczba wydanych decyzji na przewoźnika wzrosła o 230 proc. Liczba mandatów dla kierowców wzrosła o 264 proc., a liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych o 340 proc.

Straż Graniczna zauważa duży przyrost pojazdów ukraińskich w złym stanie technicznym. Z tego powodu liczba wydawanych zakazów wjazdu do Polski cały czas rośnie, a ta tendencja utrzymuje się od 2021 roku. Najwięcej naruszeń stanowi stan techniczny oraz manipulacje przy tachografach. Ponadto liczna jest grupa nieplacąca myta.

### Mniejsze obciążenia

MI przygotowało także specjalnie dla branży transportu drogowego przepisy skracające do 14 dni termin płatności.

Kolejną nowelizacją jest propozycja MI odstąpienia na 18 miesięcy od obowiązku odprowadzania składek w obecnej wysokości. W zasadach obliczenia wynagrodzeń nie ma zmian, jedynie tymczasowo będzie można zamiast przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia stosować minimalne wynagrodzenie.





Dyrektor Departamentu Transportu MI zaznaczyła, że przepisy będą konsultowane z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej i nie ma pewności na jaki okres uda się wynegocjować odstępstwa, może to być nie 18, a 12 miesięcy. W okresie choroby i macierzyństwa kierowcy będą mieli zagwarantowane wypłaty świadczeń na dotychczasowym poziomie.

Resort proponuje także zastrzeżenie odpowiedzialności nadawców i doprecyzowanie obowiązku weryfikacji dokumentów, czyli uprawnienia do wykonania określonego przewozu drogowego.

W czerwcu przewidziana jest konferencja uzgodnieniowa obydwu resortów w tej sprawie. Nowelizacja ustawy przewiduje solidarną odpowiedzialność także innych podmiotów niż przewoźnik w łańcuchu dostaw, co ma zapewnić lepszą możliwość wyegzekwowania należności za wykonaną usługę transportową.

### Pomoc dla branży

Przewidziane jest wsparcie finansowe dla przedsiębiorców obsługujących rynki wschodnie. Projekt bierze za wzór ustawę pomocową dla przedsiębiorców dotkniętych katastrofą ekologiczną na Odrze i będzie dotyczył przewoźników, którzy obsługiwali ten kierunek jeszcze przed wybuchem wojny na Ukrainie.

GITD będzie miał 30 dni na opracowanie listy tych przedsiębiorstw,

a do przedsiębiorcy będzie należało złożenie wniosku do ZUS o wypłatę odszkodowania w wysokości do 2000 zł na jeden pojazd. Maksymalna kwota pomocy sięga 30 tys. zł i MI oblicza, że łącznie wartość programu wyniesie ponad 36 mln zł. Warunkiem jego uruchomienia jest zgoda MF na uruchomienie rezerwy. Najprawdopodobniej pomoc trafi do firm w 2025 roku.

Drugi projekt to dopłaty do tachografów. Resort szacuje, że projekt może kosztować 1,7 mld zł dla ponad 300 tys. ciężarówek. Pierwotnie MI próbowało sfinansować projekt z KPO, gdzie w pierwszej transzy zwolnione było 200 mln zł, ale na to nie zgodziła się Rada Ministrów. Ministerstwo otrzymało tylko informację, że może otrzymać środki de minimis. Inny pomysł to środki z Ministerstwa Klimatu i Środowiska, ponieważ EBI dofinansuje zakupy e-ciężarówek.

Jeśli projekt dojdzie do skutku, dofinansowanie odbywać się będzie na podstawie faktury, zatem należy przygotować się na refinansowanie.

### Geopolityka i elektromobilność

Generał Mieczysław Bieniek na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD naświetlił globalne zagrożenia, w tym związane ze stosowaniem broni masowego rażenia ABC. Samych ładunków nuklearnych jest na świecie ponad 15 tysięcy. Zagrożeniem są także nowe technologie: cyfrowe i techniki

autonomiczne. Niemal wszystkie państwa mają dowództwa cyberprzestrzeni, aby uchronić się przed atakami cyberprzestępców, w tym organizowanych przez państwa.

Generał ocenił, że na Ukrainie Rosjanie stracili pół miliona żołnierzy, a przez wcześniejszą dekadę 22 tysiące. Rosja będzie potrzebowała 15 lat na odbudowę potencjału militarnego. Natomiast nasze zbrojenia kosztują nas 159 mld zł.

Przedstawiciel Daimler Truck Tomasz Ciesielski zaprezentował najnowsze modele z elektrycznymi napędami. Przypomniał, że unijne regulacje wymagają, aby producenci ciężarówek do 2040 roku ograniczyli emisję CO2 o 90 proc. i dlatego producenci wprowadzają napędy elektryczne i wodorowe. Ten obowiązek nie będzie dotyczył pojazdów specjalistycznych, jak budowlane i do transportu ponadnormatywnego.

W czwartym kwartale z taśmy produkcyjnej fabryki Daimlera zjedzie model elektryczny o zasięgu 500-600 km na jednym ładowaniu. Trwałość baterii wynosi 1,2 mln km, podstawowa gwarancja na utrzymanie pojemności baterii powyżej 90 proc. obejmuje 600 tys. km.

Akumulator o pojemności 600 kWh będzie można ładować prądem o mocy 1 MW. Ciesielski podkreśla, że nie trzeba od razu się przestawiać na napędy zeroemisyjne, a za sukces transformacji odpowiada źródło energii i ładowarka.



Partner Strategiczny ZMPD

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



Partner ZMPD

webfleet

teleroute  
Freight Exchange Community



Sponsorzy ZOD ZMPD

Stena Line

VARTA  
CLARION

krollseg  
trofers

TIN

LLENTAB  
MORE THAN STEEL BUILDINGS

UNIMOT

AVIA

e100

dun & bradstreet

Marco Oil®  
Eksperci rynku paliw

ITA | Edenred  
we simplify mobility

psnm

SULTOP  
WISPIŃ TECHNOLOGI

MOL

CRIF  
Together to the next level