

<https://www.linkedin.com/company/lorrypl>

LORRY.PL

portal branży TSL

<https://lorry.pl>

PARTNERZY PORTALU:

KUEHNE+NAGEL  (<https://www.kuehne-nagel.com/>)

<https://www.tip-group.com/pl>

ADAMPOL SA
vehicle logistics

<https://www.adampolsa.com.pl/><https://intercars.pl/><https://web.uta.com/>**RÖHLIG****SUUS**
LOGISTICS

we simplify mobility

<https://kariera.suus.com/przewoznicy.html>

utm_source=lorry&utm_medium=banner&utm_campaign=pl.lorry.banner.uta.general.brand.crt.utaonenextnext250

DAFA **PACCAR** COMPANY<https://www.daftrucks.pl/pl-pl>**PAWTRANS**® (<https://www.pawtrans.pl/>)**PARKMAKERS**<https://ctp.eu/pl/><https://reisch-fahrzeugbau.de/>[fahrzeugbau.de/](https://reisch-fahrzeugbau.de/)

PARTNER DZIAŁU 'TRANSPORT DROGOWY'

2025 Dinner Debate: branża FVL na rozdrożu [ZDJĘCIA]

(<https://www.skat.com.pl/>)

SKAT



fot. ECG

Operatorzy logistyki pojazdów gotowych (tzw. rynek FVL), zrzeszeni w Stowarzyszeniu Europejskiej Logistyki Pojazdów (ECG), dyskutowali 18 marca w Brukseli na temat przyszłości sektora, ściśle powiązanego z przemysłem motoryzacyjnym. Wiodącymi tematami spotkania była m.in. nadmierna regulacja oraz dobre i złe praktyki na tym trudnym rynku. Spotkanie nosiło tytuł "Kierowanie przyszłością: rola logistyki pojazdów gotowych w europejskim przemyśle motoryzacyjnym" i miało formę debaty przy kolacji.

📅 23 marca, 2025

🕒 godz. 10:30

📍 Redakcja Lorry.pl

🔗 Transport drogowy (<https://lorry.pl/category/transport-drogowy/>), Z Branży
(<https://lorry.pl/category/prosto-z-branzy/>)

Frank Schnelle, dyrektor wykonawczy ECG, przedstawił kontekst spotkania, wyjaśniając specyfikę branży FVL, zajmującej się transportem samochodów drogą morską, kolejową i drogową. Wskazał, że 95% firm członkowskich to przedsiębiorstwa rodzinne, dobrze ugruntowane w europejskich regionach i oparte na znacznych aktywach. Podkreślił również kluczową różnicę w porównaniu do innych sektorów transportowych:



Ciężarówki i wagony kolejowe używane w transporcie są konstruowane wyłącznie do przewozu pojazdów. Oznacza to, że nie możemy przejść na inny typ ładunku, jeśli wolumen transportu się zmieni – powiedział Frank Schnelle, podkreślając zależność tego sektora od stabilności przemysłu motoryzacyjnego. Dodał również, że przewożone pojazdy są wartościowe i transportowane „bez opakowania”, co wiąże się z wysokimi kosztami w przypadku uszkodzenia.

Kluczowe przesłanie jest takie, że sektor FVL jest ściśle powiązany z przyszłością europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jeśli Europa chce utrzymać wiodącą rolę w produkcji samochodów, musimy również zapewnić, że sektor logistyki pojazdów gotowych pozostanie solidny, zrównoważony i innowacyjny. Potrzebujemy współpracy pomiędzy decydentami, producentami pojazdów i operatorami logistycznymi – stwierdził Frank Schnelle.

Posel do PE **Alexandr Vondra, członek Grupy ECR oraz Komisji ds. Środowiska, Klimatu i Bezpieczeństwa Żywności** w Parlamencie Europejskim, wyraził swoje obawy dotyczące nadmiernej regulacji branży motoryzacyjnej w imię ideologii ekologicznej, co prowadzi do spadku konkurencyjności. Stwierdził, że UE stała się obiektem drwin ze strony USA, Chin i Indii.



Przez niemal całe stulecie przemysł motoryzacyjny był perłą w koronie Europy. Byliśmy najlepsi. Nie jestem jednak naiwny co do przyszłości tego sektora – rzeczywistość jest taka, że przemysł motoryzacyjny znajduje się w kryzysie. Przez ostatnie pięć lat byłem w Parlamencie Europejskim i mieliśmy do czynienia z Komisją, która była całkowicie ideologicznie zielona – powiedział Vondra.

Vondra mówił o nadmiernie regulowanym przemyśle w imię zielonej ideologii, która zabija konkurencyjność. Odnosząc się do proponowanego przez Komisję Europejską Planu Działań dotyczącego odroczenia kar dla producentów OEM, którzy nie osiągnęli celów emisyjnych, powiedział:

Obiecano pewne niewielkie zmiany w kwestii kar, ale to za mało. Musimy zmienić europejski sposób myślenia, inaczej jesteśmy straceni. Wchodzimy w zupełnie nową rzeczywistość międzynarodową. Nienawidzę wojen handlowych. Widziałem tę grę sił i wiem, że przynosi ona wiele problemów. Jedynym rozwiązaniem jest bycie silniejszym gospodarczo w tej rywalizacji. Musimy zdobyć szacunek – powiedział Alexandr Vondra.

Wolfgang Göbel, prezes ECG, wspominał o kryzysie transportowym sprzed dwóch lat, gdy po pandemii Covid-19 wolumeny transportowe spadły, firmy walczyły o przetrwanie, a rynek zmagał się z niedoborem półprzewodników, statków, ciężarówek i magazynów.



Obecnie znajdujemy się w stanie wojny handlowej i silnej konkurencji. Potrzebujemy wsparcia, aby móc być konkurencyjnymi w naszym sektorze. Konieczne jest przejście z Zielonego Ładu na Przemysłowy Ład, który uwzględni podejście pragmatyczne – powiedział Göbel.

Regulacje powinny umożliwiać, a nie utrudniać dekarbonizację – stwierdził.

Wolfgang Göbel opisał obecny rynek jako częściowo sparaliżowany, z wolumenami, które nie wróciły do wcześniejszych poziomów. Podkreślił potrzebę odpowiednich produktów oraz konkurencyjności, ale także gotowość do zmian, aby umożliwić inwestycje w Europie.

Potrzebujemy długoterminowych inwestycji – powiedział.

Raluca Marian z IRU (International Road Transport Union) skrytykowała brak równowagi w Strategicznych Dialogach Komisji Europejskiej, gdzie wiele sektorów nie zostało zaproszonych do dyskusji. Podkreślała, że elektryfikacja nie może być jedynym rozwiązaniem dla wszystkich firm. Komisja planuje wprowadzić regulacje dotyczące flot korporacyjnych, co budzi jej niepokój.



Neringa Jasiulionienė z litewskiej MANVESTA Logistics poruszyła problem regulacji dotyczących długości transporterów pojazdów, co od 10-15 lat stanowi wyzwanie dla firm zrzeszonych w ECG. Podkreśliła, że brak jednolitych przepisów w UE komplikuje międzynarodowy transport samochodów i prowadzi do strat.



Johannes Alexander Hödlmayr, CEO firmy Hödlmayr, omówił wyzwania związane z elektryfikacją flot, takie jak brak infrastruktury ładowania oraz ograniczenia związane z ciężarem baterii.



Samuel Nevado z DB Cargo/Transfesa podkreślił, że transport kolejowy może zredukować emisję CO₂ o 80% w porównaniu do transportu drogowego. Wskazał na pilną potrzebę inwestycji w międzynarodowe korytarze kolejowe.



Marcos Duato z Suardiaz Group powiedział, że sektor rozumie potrzebę dekarbonizacji, ale konieczne jest również wyznaczenie celów dotyczących paliw alternatywnych.



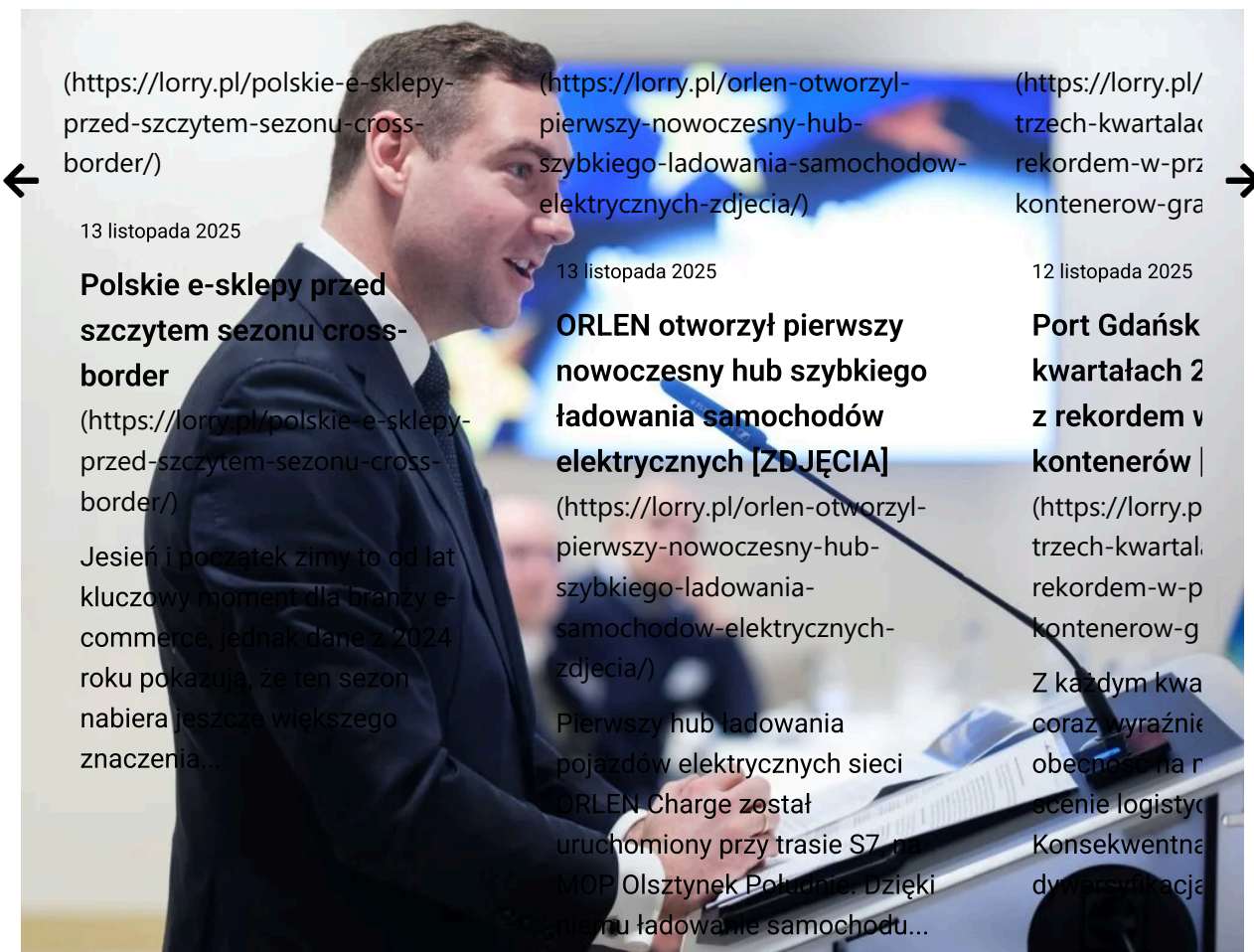
Robert Braund z Toyota Motor Europe przedstawił perspektywę producentów OEM (Original Equipment Manufacturer), mówiąc o sektorze motoryzacyjnym jako jednym z najbardziej konkurencyjnych. Zaznaczył, że cele zostały już wyznaczone, a wyzwaniem jest droga do ich osiągnięcia.

Podkreślił, że nie można narzucać klientom ich preferencji i przypomniał mantrę Toyoty – dostarczać pojazdy na czas, we właściwym czasie i za każdym razem, realizując dostawę co 6 sekund.



NAJNOWSZE (/TRANSPORT-DROGOWY)

Filip-Alexandru Negreanu-Arboreanu z DG MOVE (Directorate-General for Mobility and Transport) poinformował o działaniach Komisji Europejskiej na rzecz ujednolicenia przepisów dotyczących długości transporterów i zarządzania infrastrukturą kolejową, choć niektóre państwa członkowskie blokują te zmiany.



Odnosząc się do kolei, przyznał, że istnieją zidentyfikowane problemy, w tym między innymi fakt, że organy państw członkowskich zarządzające przepustowością nie działają w sposób zgodny z „europejską koncepcją”. Odnosił się także do pytania pana Vondry: dlaczego nie przewozi się więcej ładunków koleją?

Dodaj komentarz

W tej sprawie mamy propozycję w Parlamencie Europejskim, która nosi nazwę rozporządzenia w sprawie przepustowości kolejowej. Jest to inicjatywa, która ma na celu poprawę koordynacji zarządzania infrastrukturą kolejową przez państwa członkowskie – powiedział.
Komentarz *

Jeśli chodzi o dyrektywę w sprawie mas i wymiarów, która obecnie znajduje się w „fazie pierwszego czytania” w Parlamencie i oczekuje na ogólne stanowisko Rady, powiedział:

Propozycja Komisji obejmuje tzw. rozszerzoną długość ładunku. Uwzględniamy możliwość wykorzystania zwisów, które są dozwolone wyłącznie w przypadku pojazdów przewożących samochody. Uważam, że udało nam się skutecznie opracować ten wzajemnie korzystny element propozycji, który w pełni odpowiada Waszym postulatam harmonizacji poprzez dodatkowe 0,5 metra z przodu i 1,5 metra z tyłu.

Poinformował również o blokadzie ze strony dwóch państw członkowskich, które nie zgadzają się z tą propozycją, ale wyraził nadzieję, że prezydencja Polski, a następnie Danii, podejmie prace nad tym tematem i doprowadzi do kompromisowego rozwiązania.
Nazwa *

źródło: ECG

Adres e-mail *

☐ Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.[Komentarz wpisu](#)

MENU

[Spedycja i logistyka](#)[Transport drogowy](#)[Centra logistyczne](#)[Intermodal](#)[Flota](#)[Prawo finanse kadry](#)[Ekologistyka](#)[Kontakt z nami](#)

O PORTALU

Lorry.pl – portal branży TSL to miejsce, w którym znajdziesz najnowsze i najciekawsze wiadomości z segmentu gospodarki, który generuje prawie 7% PKB i odpowiada za 6,5% zatrudnienia w naszym kraju.

Piszemy dla Was. Codziennie.



LORRY.PL

portal branży TSL

(<https://www.lorry.pl>)

KONTAKT

Copyright © 2025 Lorry.pl | PinMedia

+48 533 513 646

redakcja@lorry.pl

(mailto:redakcja@lorry.pl)

(w sprawie artykułów, publikacji,
fotografii)

reklama@lorry.pl

(mailto:reklama@lorry.pl)

(w sprawie reklamy, współpracy,
patronatu)